Plan d'urbanisme de Montréal

PARTIE II: CHAPITRE 3

Arrondissement de Beaconsfield-Baie d'Urfé







DÉCEMBRE 2005



Table des matières

3.1	Introdu	ction			1
3.2	Le rap	oel du parti d'am	nénagemen	t et des orientations pan-montréalaises	3
3.3	Les enjeux, les objectifs et les actions à l'échelle locale				7
	3.3.1	La préservation et l'an	nélioration de la Objectif 1 Objectif 2	qualité des milieux de vie Maintenir la qualité de vie dans les secteurs résidentiels Maintenir l'accès aux parcs et aux équipements communautaires et améliorer l'accès au lac Saint-Louis tout en mettant en valeur le parcours riverain	8 9
			Objectif 3	Maintenir une desserte équilibrée en commerces et services de voisinage	10
			Objectif 4	Soutenir le sentiment d'appartenance à la communauté et rehausser la qualité de l'aménagement du domaine public	11
	3.3.2	La consolidation du se			12
			Objectif 5 Objectif 6	Améliorer la qualité de l'architecture ainsi que les aménagements extérieurs tout en maintenant la densité d'emplois Protéger et mettre en valeur les milieux naturels dont la rivière à l'Orme et les bois	12 13
	3.3.3	L'amélioration de la de	esserte en trans		13
	0.0.0	Editionoration do la de	Objectif 7	Mettre en place de nouveaux liens routiers desservant	10
			•	le secteur d'entreprises	13
			Objectif 8	Améliorer les déplacements en transport collectif, à pied et à vélo	13
3.4	La plar	nification détaillée	e de portée	e locale	17
	3.4.1	Secteur Angell			20
3.5	Les pa	ramètres réglem	entaires ap	oplicables à l'arrondissement	23

3.1
Introduction

Le chapitre de l'arrondissement de Beaconsfield-Baie d'Urfé constitue une composante du Plan d'urbanisme de Montréal permettant de planifier le développement de l'arrondissement. En fonction des orientations adoptées pour l'ensemble du territoire de la ville, il présente les paramètres qui guideront sa propre réglementation d'urbanisme.

Le présent document fait le bilan des réflexions sur les enjeux d'aménagement et de développement de l'arrondissement. Il est le fruit d'analyses et d'échanges auxquels ont participé les élus, les citoyens ainsi que d'autres intervenants du milieu lors des séances de concertation préparatoires tenues à l'automne 2003.

Sur la base de cette démarche, le chapitre traduit les enjeux et les objectifs propres à l'arrondissement en tenant compte de sa situation urbaine et de sa réalité sociale.

La section 3.2 rappelle le parti d'aménagement du Plan d'urbanisme ainsi que les orientations pan-montréalaises relatives à l'arrondissement.

La section 3.3 identifie les enjeux et les objectifs locaux que fixent conjointement l'arrondissement et la Ville quant à l'aménagement et au développement du territoire de Beaconsfield-Baie d'Urfé, ainsi que les actions définies pour assurer leur mise en œuvre.

La section 3.4 du chapitre traite de la planification détaillée de portée locale du secteur du bois Angell et établit les orientations générales, la problématique et les balises d'aménagement qui assureront sa mise en valeur.

Enfin, la section 3.5 contient les paramètres réglementaires qui encadreront le développement de Beaconsfield-Baie d'Urfé.

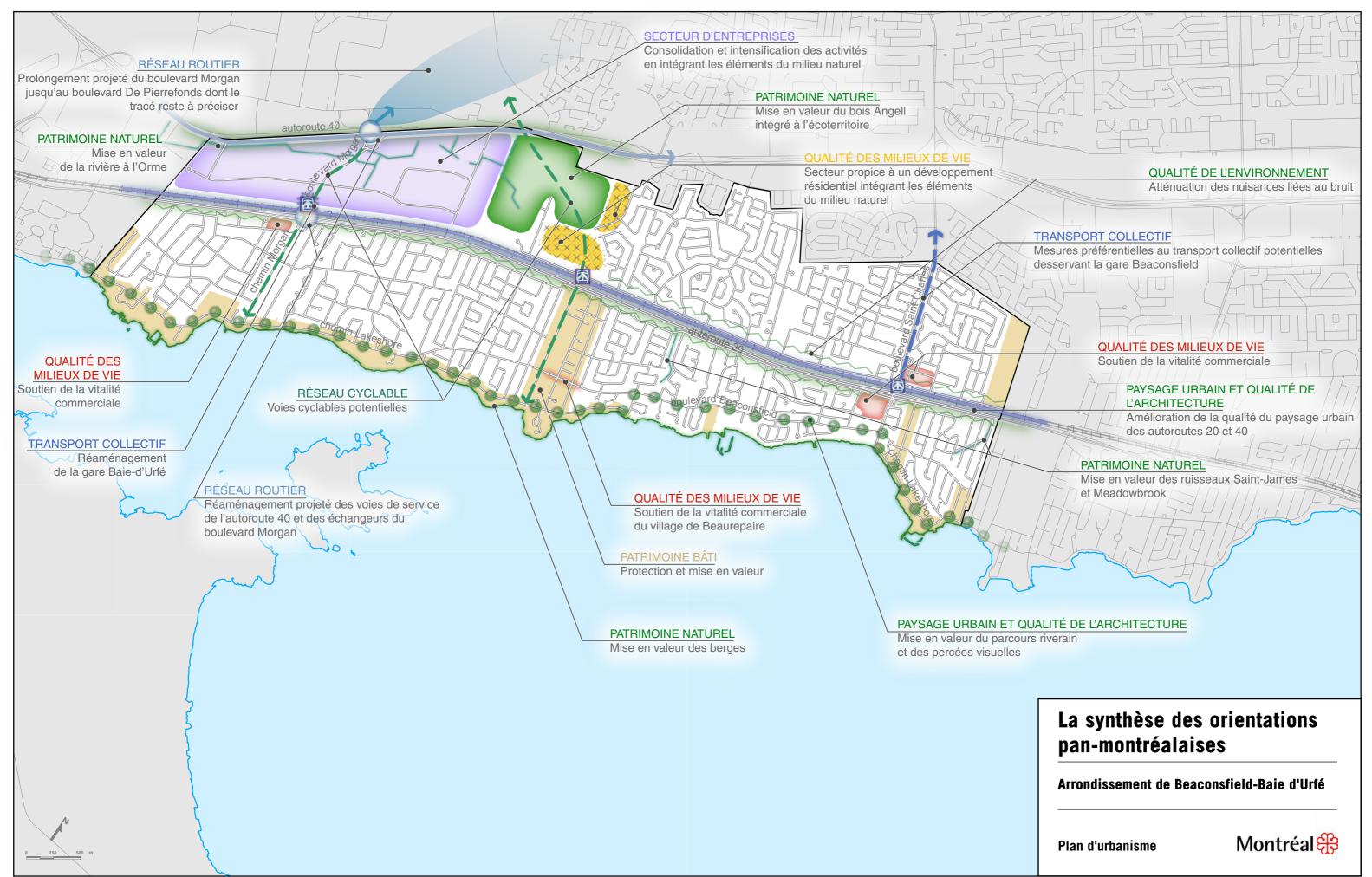
3.2

Le rappel du parti d'aménagement et des orientations pan-montréalaises Le parti d'aménagement du Plan d'urbanisme souscrit aux principes du développement durable quant à l'aménagement du territoire. Ceux-ci mènent à des actions qui tiennent compte à la fois des dimensions environnementales, économiques et d'équité sociale. Le Plan vise également un accroissement marqué de la qualité de l'aménagement urbain et de l'architecture (voir partie I, chapitre 1 du Plan d'urbanisme). Le Plan traduit la volonté de la Ville d'opter pour une approche urbanistique sensible aux exigences d'un environnement sain, particulièrement en préservant les milieux naturels et en améliorant le cadre de vie dans les secteurs résidentiels.

Dans l'esprit du Protocole de Kyoto, le Plan comprend des mesures visant à diminuer la dépendance à l'égard de l'automobile. Il privilégie une plus grande utilisation du transport collectif et des modes de transport actifs tels que la marche et le vélo. Pour ce faire, le Plan prévoit, entre autres, une plus grande intensification et diversification des activités à distance de marche des gares.

Le parti d'aménagement du Plan d'urbanisme se décline en sept orientations, dont six touchent particulièrement l'arrondissement (voir la carte suivante). Ces orientations se matérialiseront notamment par :

- le réaménagement des échangeurs du boulevard Morgan au croisement des autoroutes 20 et 40 desservant le secteur d'entreprises de Baie d'Urfé;
- la mise en place de mesures de mitigation atténuant le bruit et la poussière qui émanent de l'autoroute 20 et des voies ferrées;
- la reconnaissance des secteurs significatifs sur le plan patrimonial et des milieux naturels;
- la mise en place de mesures préférentielles au transport collectif desservant les gares Beaconsfield et Baie-d'Urfé.



3.3Les enjeux, les objectifs et les actions à l'échelle locale

Vue d'ensemble du territoire

Lors de la création de la nouvelle Ville de Montréal, en 2001, les municipalités de Beaconsfield et de Baie d'Urfé ont été regroupées pour former un arrondissement de 16,6 km² où vit une population d'un peu plus de 23 000 habitants. L'arrondissement, situé dans l'ouest de l'île de Montréal, longe sur environ 8,5 kilomètres le lac Saint-Louis, entre Pointe-Claire et le campus du Collège MacDonald. Il est borné au nord, dans sa moitié ouest, par l'autoroute 40 et l'arrondissement de L'Île-Bizard–Sainte-Geneviève–Sainte-Anne-de-Bellevue, et dans sa moitié est par un secteur résidentiel de l'arrondissement de Kirkland.

Les corridors de l'autoroute 20 et des voies ferrées du Canadien Pacifique et du Canadien National traversent d'est en ouest l'arrondissement. Actuellement, les deux seuls axes routiers qui croisent ces corridors de transport sont le boulevard Saint-Charles, situé à 1 kilomètre de la limite est de l'arrondissement, et l'avenue Woodland, située au centre du territoire.

Seule une partie de Baie d'Urfé, entre l'autoroute 20 et l'autoroute 40, possède un vaste secteur d'emplois composé d'entreprises, alors que toute la partie située entre l'autoroute 20 et le lac Saint-Louis a une vocation résidentielle, avec ses parcs, ses équipements communautaires et ses commerces de portée locale.

Dans Beaconsfield, le milieu de vie établi au sud de l'autoroute 20 est entièrement urbanisé et se compose exclusivement de résidences unifamiliales. Quant au milieu de vie, situé au nord de l'autoroute 20, il comprend une zone encore boisée et en friche, le secteur du bois Angell, d'une superficie d'environ 1,3 km².

Le territoire se caractérise par :

- une occupation majoritairement résidentielle;
- un secteur d'entreprises encore en développement, borné à l'est par le bois Angell, à l'ouest par le Collège MacDonald, au nord par l'autoroute 40 et au sud par l'autoroute 20;
- un milieu naturel de qualité, notamment le bois Angell, qui doit faire l'objet d'une planification détaillée.

Découlant de ces constats, les principaux enjeux d'aménagement de l'arrondissement de Beaconsfield-Baie d'Urfé sont :

- 1. La préservation et l'amélioration de la qualité des milieux de vie.
- 2. La consolidation du secteur d'entreprises de Baie d'Urfé.
- 3. L'amélioration de la desserte en transport.

Par ailleurs, la protection et la mise en valeur du bois Angell demeurent un enjeu majeur et le secteur fait l'objet d'une planification détaillée pan-montréalaise et locale (voir section 3.4). De plus, l'arrondissement favorise le maintien du bois Angell notamment en envisageant sa conservation à des fins de parc.

3.3.1

La préservation et l'amélioration de la qualité des milieux de vie L'arrondissement compte près de 7 725 ménages de 3,0 personnes en moyenne, ce qui est élevé par rapport à l'ensemble de la Ville de Montréal. La majorité des ménages sont propriétaires de leur logement et leur revenu moyen est supérieur à celui de la région métropolitaine de recensement (RMR).

Entre 1981 et 2001, en observant l'évolution de la population, du nombre de ménages et de l'âge, on constate :

- une stabilisation de la population totale;
- un vieillissement de la population, phénomène plus marqué dans Baie d'Urfé;
- une baisse du nombre d'enfants de moins de 15 ans. Le secteur nord-ouest de Beaconsfield possède la plus forte proportion d'enfants et la plus faible proportion de personnes âgées de 65 ans ou plus.

Les milieux de vie de Beaconsfield-Baie d'Urfé représentent près de 86 % de la superficie totale du territoire de l'arrondissement. Dans Beaconsfield, le développement s'est fait autour de parcs de quartier, constituant ainsi des secteurs ayant chacun une personnalité propre et auxquels s'identifient les résidents. Deux secteurs montrent une typologie résidentielle de plus grande densité, étant composés de maisons de ville et d'immeubles d'appartements : celui au nord de l'autoroute 20 dans Beaconsfield, et celui au sud de l'autoroute dans Baie d'Urfé. Sauf pour quelques propriétés plus grandes en bordure du lac Saint-Louis, le lotissement est homogène.

Les principaux commerces sont regroupés dans cinq centres de quartier : deux à l'angle de l'autoroute 20 et du boulevard Saint-Charles, un au croisement de l'autoroute 20 et du chemin Morgan, un dans le village de Beaurepaire et un autre sur l'avenue Elm, à l'angle de Fairway Drive.

Les parcs et les écoles sont bien répartis dans les milieux de vie et deux centres civiques sont établis.

Le milieu bâti de Beaconsfield-Baie d'Urfé a atteint sa maturité et ne devrait pas connaître de transformation majeure. La problématique résidentielle découle de la gestion du stock résidentiel existant. Comme les terrains à développer sont devenus rares, particulièrement dans un milieu recherché comme celui de Beaconsfield-Baie d'Urfé, les quelques espaces vacants ou occupés par des résidences plus petites ou en moins bon état sont fortement en demande. Des mesures devront par conséquent être mises en place afin de contrôler les projets de modification, d'agrandissement ou de remplacement de résidences existantes ou d'insertion sur des lots vacants.

Par ailleurs, le secteur résidentiel de Baie d'Urfé s'est développé sans réseau d'égout sanitaire, donc avec des systèmes privés d'épuration des eaux usées sur des terrains de plus de 1 500 m² de superficie. La densité y est deux fois plus faible qu'à Beaconsfield : 360 logements au kilomètre carré contre 700. Étant donné la grande superficie de ses terrains résidentiels, Baie d'Urfé est un secteur propice à la démolition des résidences

plus petites ou en moins bon état entraînant leur remplacement par de plus grandes de type « manoir ». L'arrondissement a récemment adopté un règlement sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale pour le secteur de Baie d'Urfé qui contient des dispositions qui limitent le volume des maisons.

La qualité des milieux de vie se manifeste par:

- la faible densité des quartiers résidentiels;
- l'harmonie dans l'architecture et l'implantation des résidences ainsi que dans l'aménagement des terrains;
- la reconnaissance et le respect des bâtiments et des ensembles qui présentent une valeur patrimoniale;
- l'absence d'usages incompatibles avec les secteurs résidentiels;
- un contrôle du bruit et de la poussière émanant de l'autoroute;
- la sécurité et la quiétude des résidents.

Objectif 1 - Maintenir la qualité de vie dans les secteurs résidentiels

- 1.1 Reconduire les politiques limitant la subdivision des terrains.
- 1.2 Développer des politiques de gestion du cadre bâti afin de contrôler la qualité de l'architecture et particulièrement la volumétrie, l'insertion ou le remplacement des résidences. Ces politiques, qui pourront varier selon le degré d'homogénéité des différents secteurs résidentiels et selon la superficie des terrains, s'appliqueront aussi à l'agrandissement et aux modifications des résidences existantes.
- 1.3 Adopter des règles de préservation et de mise en valeur des secteurs et des bâtiments d'intérêt patrimonial, notamment quant aux travaux de construction, de rénovation et de démolition de même qu'à la volumétrie des bâtiments, à l'aménagement des terrains et aux caractéristiques architecturales.
- 1.4 Créer de nouveaux sites du patrimoine, entre autres pour l'ancien hôtel de ville de Baie d'Urfé et l'ensemble de Fritz Farm, le Centennial Hall, le secteur The Grove, le village de Beaurepaire, la Pointe Caron et la Pointe Thompson en vertu de la Loi sur les biens culturels du Québec et citer certaines maisons comme monuments historiques.
- 1.5 Maintenir les règles de zonage interdisant tout usage incompatible avec la fonction résidentielle dans les secteurs déjà bâtis et, pour les secteurs à développer, établir des règles d'harmonisation entre les différents types de constructions résidentielles.
- 1.6 Poursuivre l'aménagement d'une zone tampon le long de l'autoroute 20, notamment sur les espaces réservés à cette fin, et évaluer l'efficacité du talus déjà aménagé dans le secteur de Baie d'Urfé, dont la hauteur varie selon la largeur de la bande de terrain disponible.
- 1.7 Prévoir des mesures d'apaisement et des règles de circulation réduisant le trafic sur les rues à caractère résidentiel, particulièrement sur le chemin Morgan entre l'autoroute 20 et le chemin Lakeshore dans le cadre de son prolongement au nord de l'autoroute.

Objectif 2 – Maintenir l'accès aux parcs et aux équipements communautaires et améliorer l'accès au lac Saint-Louis tout en mettant en valeur le parcours riverain

Le réseau des parcs et des équipements communautaires est complet et offre aux résidents des services bien adaptés. L'arrondissement souhaite le maintenir à son niveau de qualité actuel. Beaconsfield-Baie d'Urfé est aussi connu pour ses activités nautiques, avec ses quatre marinas qui contribuent à la qualité de la vie.

L'arrondissement reconnaît l'importance du parcours riverain longeant le chemin Lakeshore et ses nombreuses composantes, telles que les percées visuelles, les panoramas et les espaces verts en rive ainsi que les éléments patrimoniaux.

Dans le cadre du Plan d'urbanisme, l'arrondissement se donne pour objectif l'accès à des parcs et à des équipements communautaires bien adaptés aux besoins de la population et l'amélioration des conditions d'accès au lac Saint-Louis pour le plus grand nombre possible de ses résidents.

- 2.1 Signaler adéquatement les accès publics à l'eau.
- 2.2 Favoriser l'utilisation de ces points d'accès aux rives pour toute activité récréative non motorisée liée au plan d'eau susceptible d'améliorer la qualité de vie des résidents.
- 2.3 Maintenir les percées visuelles sur l'eau et les perspectives d'intérêt.
- 2.4 Maintenir l'image générale du parcours riverain par un aménagement de qualité des domaines public et privé.

Objectif 3 - Maintenir une desserte équilibrée en commerces et services de voisinage

Cinq secteurs commerciaux desservent l'arrondissement :

- le centre commercial de Baie d'Urfé, récemment rénové, qui se trouve à proximité de la gare de Baie-d'Urfé;
- le centre commercial de Beaconsfield, près de l'échangeur du boulevard Saint-Charles et de l'autoroute 20, qui présente des caractéristiques similaires à celui de Baie d'Urfé;
- le noyau commercial localisé au nord de l'autoroute 20, près de la gare de Beaconsfield et composé d'un complexe à bureaux, d'un club de tennis et d'un bureau de poste;
- le village de Beaurepaire, sur le boulevard Beaconsfield, qui regroupe quelques commerces spécialisés et des services de voisinage. Il est lui aussi bien situé, au cœur d'un secteur résidentiel, et il présente un cachet villageois qui a été mis en valeur dans le cadre d'un programme de revitalisation. Selon les besoins, son périmètre pourrait être agrandi.
- le centre commercial de l'avenue Elm (Plaza Elm), dont le taux d'occupation et l'achalandage augmentent de façon continue grâce aux rénovations qui ont permis sa mise en valeur.

- 3.1 Consolider les secteurs commerciaux.
- 3.2 Étudier la possibilité d'agrandir le secteur du village de Beaurepaire pour y inclure quelques propriétés situées à l'extérieur des limites actuelles et qui se prêteraient à des usages complémentaires, tels des bureaux de professionnels.
- 3.3 Soutenir et encourager la mise en valeur de la Plaza Elm.

Objectif 4 – Soutenir le sentiment d'appartenance à la communauté et rehausser la qualité de l'aménagement du domaine public

Le sentiment d'appartenance est lié à la stabilité des résidents et à leur participation à la vie communautaire, principalement culturelle et récréative, ainsi qu'à l'identification à leur communauté. Dans cette optique, l'arrondissement entend offrir aux résidents la possibilité de rester le plus longtemps possible dans leur communauté, de préférence en permettant à chacun, à l'intérieur de certains paramètres, de modifier et d'utiliser sa résidence selon l'évolution de ses besoins et de ses moyens, notamment sous forme de logements adaptés à la population vieillissante. L'arrondissement entend également favoriser la régénération de la population en invitant de jeunes ménages à se joindre à la communauté afin de préserver l'équilibre entre les différents groupes d'âge et maintenir la qualité de la vie culturelle et récréative;

L'amélioration de l'aménagement du domaine public se traduit essentiellement par le respect de la topographie naturelle des lieux dans le tracé de nouvelles rues et lors de la réfection de rues existantes, de même que dans l'implantation de nouvelles constructions ou les travaux d'agrandissement de constructions existantes.

- 4.1 Établir des critères pour traiter les demandes de dérogations quant à la modification ou à l'agrandissement des bâtiments et à l'aménagement des espaces extérieurs, de façon à ce que les résidents puissent demeurer dans leur maison familiale, et ce dans les meilleures conditions possible afin que ces mêmes résidences puissent aussi être adaptées aux besoins des jeunes familles.
- 4.2 Pour les secteurs à développer :
 - construire un certain nombre de résidences accessibles et adaptées aux différents besoins de la population de l'arrondissement, particulièrement pour les personnes âgées;
 - favoriser la construction et la rénovation de logements accessibles aux jeunes familles.
- 4.3 Créer une signalisation publique adaptée à Beaconsfield-Baie d'Urfé
- 4.4 Poursuivre les politiques de normalisation du mobilier urbain et marquer les entrées de l'arrondissement et du village de Beaurepaire par une signalisation et des aménagements qui reflètent le caractère particulier de Beaconsfield-Baie d'Urfé.

3.3.2

La consolidation du secteur d'entreprises de Baie d'Urfé

Le secteur d'entreprises fait 2,34 km², ce qui représente 14% de la superficie totale de l'arrondissement. Il occupe toute la partie de Baie d'Urfé située entre l'autoroute 40 et le corridor de l'autoroute 20. On estime que le secteur offre environ 6 000 emplois.

Son développement a été soumis à un plan d'ensemble et à une réglementation d'urbanisme rigoureuse. Le secteur est occupé à plus de 85 %, essentiellement par des entreprises de fabrication ou de distribution. Il y reste encore plus de 35 hectares de terrain à développer, dont 20 en bordure de l'autoroute 40.

De par sa localisation, le secteur d'entreprises ne comporte pas d'usage incompatible ou générateur de nuisances importantes par les secteurs résidentiels; on ne relève donc aucun problème d'interface. Il est borné au nord et au sud par des corridors autoroutiers, à l'ouest par la ferme expérimentale du Collège MacDonald et à l'est par le bois Angell.

La partie du secteur à l'ouest du boulevard Morgan et au nord de l'avenue Clark-Graham possède des milieux naturels à mettre en valeur. Des efforts de conservation des arbres existants ont déjà été consentis. Cette partie du secteur est aussi traversée par la rivière à l'Orme dont une section, en amont, a été canalisée afin de drainer l'autoroute 40. Les eaux de la rivière passent dans le parc-nature de l'Anse-à-l'Orme et dans l'arrondissement de Kirkland avant d'atteindre Sainte-Anne-de-Bellevue. La section en aval du boulevard Morgan, dans la moitié est du parc, a aussi été partiellement canalisée.

Objectif 5 – Améliorer la qualité de l'architecture ainsi que les aménagements extérieurs tout en maintenant la densité d'emplois

Actions

- 5.1 Favoriser, sur les quelques espaces encore à développer et sur les propriétés devant être recyclées, l'implantation d'usages fortement générateurs d'emplois de qualité, comme des entreprises liées à des activités d'administration, de recherche et de production de haute technologie.
- 5.2 Renforcer les règles actuelles en matière de qualité architecturale, d'aménagement paysager et d'utilisation des espaces extérieurs, en limitant notamment l'entreposage et les activités qui génèrent beaucoup de camionnage.
- 5.3 Maintenir les règles d'affichage et l'interdiction des panneaux-réclames en bordure des autoroutes.
- 5.4 Mettre en place une signalisation facilitant l'accès aux différentes entreprises du parc industriel.

Objectif 6 - Protéger et mettre en valeur les milieux naturels, dont la rivière à l'Orme et les bois

Action

6.1 Inclure à la réglementation d'urbanisme des règles pour protéger les abords de la rivière, notamment en prévoyant des bandes de protection et préserver l'aspect boisé des terrains encore à développer. 3.3.3

L'amélioration de la desserte en transport

L'arrondissement est bien desservi par le réseau autoroutier. Les autoroutes 20 et 40 traversent d'est en ouest le territoire. Toutefois, seul le boulevard Saint-Charles permet d'atteindre directement l'autoroute 40. L'arrondissement est accessible par trois échangeurs depuis l'autoroute 20, soit à l'angle du boulevard Saint-Charles, de l'avenue Woodland et du chemin Morgan. L'autoroute sert souvent pour les déplacements intra-arrondissement. Quant au secteur d'entreprises de Baie d'Urfé, il n'est accessible que depuis le boulevard Morgan à partir de l'autoroute 40. Le boulevard Beaconsfield et le chemin Lakeshore lient d'est en ouest les secteurs résidentiels situés au sud de l'autoroute 20.

La congestion observée à l'heure de pointe du matin sur l'autoroute 20 et aux abords des échangeurs est telle que certains automobilistes, recherchant un trajet de rechange, empruntent le réseau local, occasionnant ainsi des nuisances dans certains secteurs résidentiels.

L'arrondissement est également bien desservi par le transport collectif. Trois gares de train de banlieue de la ligne Rigaud sont présentes : Baie-d'Urfé, Beaurepaire et Beaconsfield.

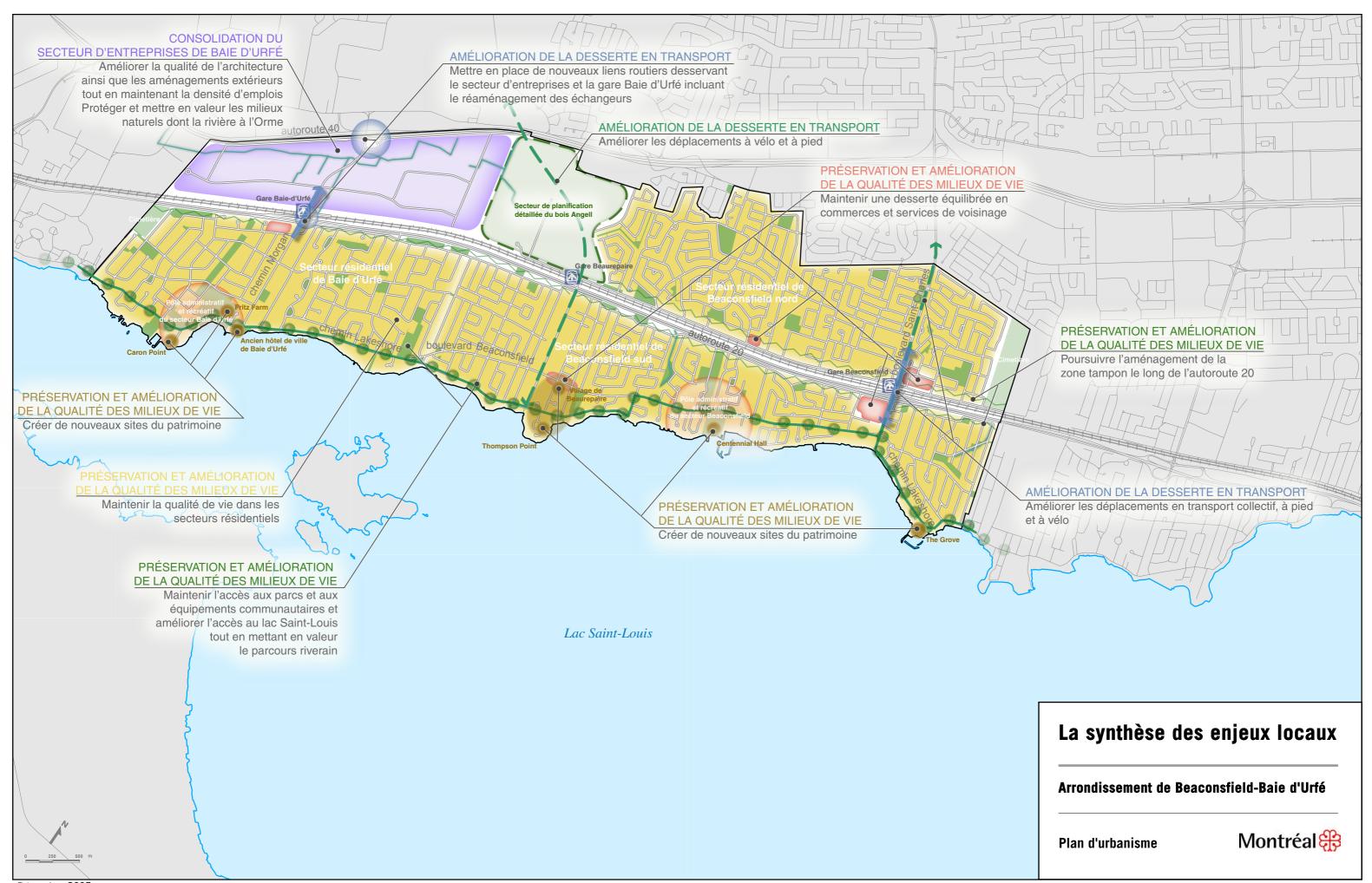
Objectif 7 - Mettre en place de nouveaux liens routiers desservant le parc industriel

Actions

- 7.1 Prolonger le boulevard Morgan jusqu'à l'autoroute 20 incluant le réaménagement de l'échangeur de manière à améliorer l'accessibilité au secteur d'entreprises et à la gare Baie-d'Urfé.
- 7.2 Réaménager l'échangeur du boulevard Morgan et de l'autoroute 40, dont la capacité est actuellement limitée, de manière à éliminer le virage à gauche pour tout le trafic en provenance du nord qui veut rejoindre l'autoroute en direction est.

Objectif 8 - Améliorer les déplacements en transport collectif, à pied et à vélo

- 8.1 Prévoir la mise en place de mesures préférentielles pour les autobus le long du boulevard Saint-Charles, desservant la gare Beaconsfield, et le long des axes desservant les gares Baie-d'Urfé et Beaurepaire.
- 8.2 Créer des liens cyclables nord-sud, notamment dans l'axe du boulevard Saint-Charles et dans l'axe de l'avenue Woodland, pour relier le parc-nature de l'Anse-à-l'Orme, le bois Angell et la gare Beaurepaire au chemin Lakeshore.
- 8.3 Améliorer les conditions de circulation des piétons et des cyclistes dans les différents secteurs résidentiels et créer un réseau convivial, notamment pour les enfants, permettant d'atteindre en toute sécurité les parcs, les écoles et les équipements communautaires.



3.4
La planification détaillée de portée locale

Le secteur du bois Angell présente une problématique urbanistique complexe qui ne peut être traitée à fond avant l'intégration du présent chapitre d'arrondissement au Plan d'urbanisme de Montréal. Dans les trois années suivant l'intégration du chapitre au Plan, l'arrondissement entend mener à terme une planification détaillée pour ce secteur, selon une approche intégrée adaptée à sa spécificité. Le bilan annuel de la mise en œuvre du Plan fera état de l'avancement de ces travaux.

Parallèlement à l'exercice de planification détaillée des secteurs de portée locale, le Plan d'urbanisme de Montréal identifie 26 secteurs de planification détaillée de portée panmontréalaise, lesquels présentent des enjeux qui touchent l'ensemble de la ville ou qui concernent directement plus d'un arrondissement. Parmi ceux-ci, notons le secteur de l'Anse-à-l'Orme. Les paramètres encadrant la réflexion quant à ce secteur sont présentés au chapitre 4 de la partie I du Plan d'urbanisme.

Les démarches de planification détaillée de portée pan-montréalaise et locale miseront sur la participation des citoyens et sur celle de l'ensemble des intervenants concernés : l'arrondissement, les services municipaux, les ministères ainsi que les organismes privés, publics et associatifs.

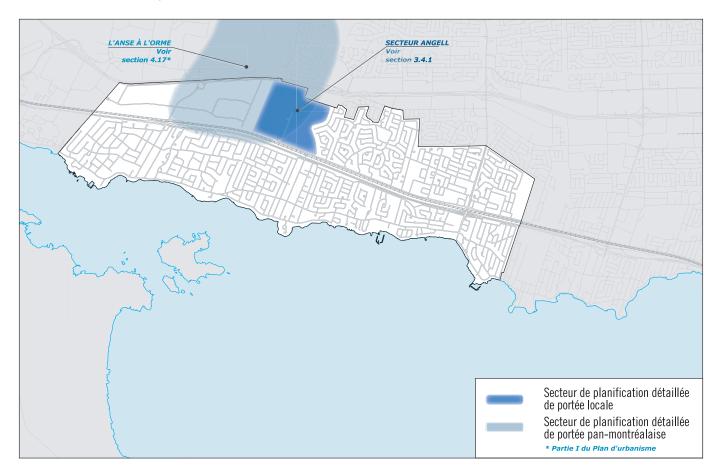
Selon les besoins, la planification détaillée pourra mener à :

- l'adoption d'un programme particulier d'urbanisme (PPU);
- l'adoption par le conseil d'arrondissement d'un plan de mise en valeur ou d'un plan d'action;
- la modification de la réglementation d'urbanisme de l'arrondissement;
- la mise en place de programmes appropriés;
- la réalisation d'immobilisations par la Ville, seule ou en collaboration avec les gouvernements du Québec et du Canada;
- la réalisation d'un projet en partenariat avec un ou plusieurs organismes privés, publics ou associatifs.

Afin de lancer et d'encadrer ce processus de planification détaillée de portée locale, les pages qui suivent présentent pour le secteur Angell :

- des orientations générales;
- un court énoncé de la problématique;
- des balises d'aménagement.

Les secteurs de planification détaillée



3.4.1 Secteur Angell

Orientations générales

- Protéger le bois Angell et ses composantes écologiques
- Assurer un accès convivial et sécuritaire aux espaces verts, aux équipements communautaires



Problématique

D'une superficie de 1,3 km², le secteur Angell est constitué d'un ensemble forestier exceptionnel, le bois Angell, considéré comme une composante importante de l'écoterritoire du corridor écoforestier de la rivière à l'Orme, ainsi que de milieux humides, d'un ancien terrain de golf maintenant en friche et d'une propriété institutionnelle. Le secteur est partiellement traversé par le boulevard Lakeview.

L'arrondissement de Beaconsfield-Baie d'Urfé favorise la protection intégrale du bois Angell et son intégration au réseau panmontréalais des grands espaces verts. Des négociations avec les propriétaires et, le cas échéant, des acquisitions pourront être envisagées. Par ailleurs, le secteur Angell fait partie du secteur de planification détaillée pan-montréalais L'Anse-à-l'Orme (voir le chapitre 4 de la partie I du Plan d'urbanisme).

Enclavé entre les autoroutes 20 et 40, le secteur Angell présente une problématique d'accès. Seule l'avenue Woodland permet d'atteindre le secteur depuis le sud et de franchir l'autoroute 20 et les voies ferrées. En raison de la configuration de l'échangeur, la traversée du passage à niveau ne permet pas de grand débit de circulation. Le secteur est toutefois desservi par le train de banlieue et bénéficie d'un accès direct à la gare Beaurepaire par la rue Elm.

L'établissement d'un lien piétonnier et cycliste entre le secteur Angell et la voie panoramique et patrimoniale du chemin Lakeshore, à la hauteur du village de Beaurepaire, permettra aux résidents d'accèder aux parcs-nature de l'Anse-à-l'Orme et du Cap-Saint-Jacques.

Balises d'aménagement

- 1 Identifier les parties du secteur Angell propices à la préservation.
- 2 Aménager un lien piétonnier et cycliste reliant le lac des Deux Montagnes et le lac Saint-Louis en passant par le bois Angell et les parcs-nature de l'Anse-à-l'Orme et du Cap-Saint-Jacques.
- 3 Concevoir les accès de façon à favoriser les déplacements sécuritaires à pied et à vélo et facilitant l'accès aux infrastructures de transport collectif tout en décourageant le trafic de transit.
- 4 Exercer un contrôle de l'architecture par un règlement sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale pour assurer l'homogénéité de la volumétrie et la qualité du design.
- Prévoir des aménagements atténuant et limitant la propagation du bruit et des poussières émanant des deux autoroutes et du corridor ferroviaire, ainsi qu'une zone tampon à la limite du secteur d'entreprises de Baie d'Urfé.
- Favoriser la protection des milieux naturels lors de la mise en place d'un axe routier urbain dans l'emprise de l'autoroute 440 entre le boulevard Gouin Ouest et l'autoroute 40, incluant la construction d'un échangeur à l'autoroute 40.

3.5

Les paramètres réglementaires applicables à l'arrondissement Les paramètres et les orientations du Plan d'urbanisme qui ont une portée réglementaire se traduisent dans la réglementation d'urbanisme de l'arrondissement. Le zonage est le principal instrument réglementaire de mise en œuvre du Plan d'urbanisme. Il détermine la vocation des différentes zones du territoire afin d'y contrôler l'usage des terrains et des bâtiments ainsi que l'implantation, la forme et l'apparence des constructions.

L'affectation du sol

Découlant des orientations du Plan, l'extrait de la carte de l'affectation du sol applicable à l'arrondissement de Beaconsfield-Baie d'Urfé exprime la vocation souhaitée dans les secteurs à construire ou à transformer et confirme celle des secteurs établis. Selon le concept retenu, les catégories d'affectation traduisent la nature générale des milieux, s'éloignant ainsi d'une forme d'affectation dont le caractère trop normatif conduirait à un découpage inutilement fin du territoire. Inclusives, ces catégories favorisent la mixité et regroupent une variété d'activités pouvant avoir cours au sein d'une même aire d'affectation, moyennant des règles de complémentarité ou de compatibilité que précise la réglementation d'urbanisme de l'arrondissement. Cette approche, plus argumentaire que réglementaire, permet une gestion souple du développement urbain et simplifie les procédures administratives. Dans cet esprit, le recours à la procédure de modification du Plan d'urbanisme s'applique aux changements ayant une portée significative sur le devenir de la ville.

Le tableau de la page suivante présente et définit les neuf catégories d'affectation du sol. Les quatre premières sont de nature inclusive et correspondent à des milieux urbains distincts. Les cinq autres, essentiellement à caractère exclusif, touchent des aires réservées à des activités particulières.

La densité de construction

Les paramètres de densité de construction permettent d'encadrer la production architecturale et de déterminer l'échelle de la forme urbaine de même que l'intensité des activités sur les différentes portions du territoire. Pour chacun des secteurs à construire ou à transformer, les paramètres énoncés traduisent les intentions du Plan quant au caractère souhaité pour le territoire alors que dans les secteurs établis, ces paramètres correspondent au caractère général du bâti existant dont le Plan vise la pérennité.

L'extrait de la carte de la densité de construction applicable à l'arrondissement exprime la densité de construction selon une échelle de couleurs intégrant les différents paramètres de densité. Un descriptif énonce les paramètres s'appliquant à chaque secteur. Précisés par des annotations, le cas échéant, ces paramètres décrivent le caractère général actuel ou souhaité d'un secteur, en fonction de l'un ou l'autre ou de l'ensemble des éléments suivants :

- le nombre d'étages hors-sol (excluant les mezzanines);
- le mode d'implantation : isolée, jumelée, contiguë;
- le taux d'implantation au sol des bâtiments;
- le coefficient d'occupation du sol, notamment dans les secteurs à transformer ou à construire.

Les parcs et les espaces verts

Le Plan souhaite assurer la protection et la mise en valeur des parcs et des espaces verts illustrés à l'extrait de la carte du même nom applicable à l'arrondissement de Beaconsfield-Baie d'Urfé.

Le patrimoine bâti

Conformément à l'objectif 15 du Plan d'urbanisme, l'ensemble des bâtiments identifiés à la liste des bâtiments d'intérêt patrimonial et architectural hors secteurs de valeur exceptionnelle ainsi que l'ensemble des bâtiments situés dans les secteurs de valeur exceptionnelle ou dans les grandes propriétés à caractère institutionnel doivent faire l'objet d'un contrôle serré quant aux travaux de construction, de rénovation et de démolition, par les outils réglementaires appropriés, notamment les règlements sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA).

tableau Catégories d'affectation du sol



Catégories d'affectation du sol				
Catégorie et description	Composantes	Notes		
Secteur résidentiel Aires à vocation principalement résidentielle comportant aussi des portions mixtes, notamment des rues de commerces et d'habitation.	 Logements Commerces Équipements collectifs ou institutionnels Équipements et constructions requis pour la mise en service du réservoir d'eau potable souterrain existant dans le parc local Étienne-Desmarteau 	La réglementation assure le découpage en zones distinctes des secteurs essentiellement résidentiels, des secteurs à caractère commercial et des ensembles occupés par des équipements collectifs ou institutionnels. Elle détermine les catégories d'usages selon la nature des milieux et le caractère de l'arrondissement. Elle assure, par les modes de gestion des usages, l'insertion harmonieuse des activités non résidentielles : les types d'usages autorisés de plein droit, les usages conditionnels, les limites de superficie, l'obligation de continuité commerciale, le contingentement de certains usages, etc. Dans le respect de la cohérence des milieux et en assurant une saine cohabitation des usages, la réglementation reconnaît ponctuellement certaines occupations à caractère industriel présentes lors de l'adoption du Plan d'urbanisme.		
Secteur mixte Aires diversifiées comportant une composition variée d'activités et de l'habitation. Plusieurs de ces secteurs recouvrent des aires présentant un potentiel d'intensification du nombre de logements ou du nombre d'emplois.	 Logements Commerces Immeubles à bureaux Immeubles commerciaux Immeubles comportant de l'industrie légère Équipements collectifs ou institutionnels 	La réglementation définit les zones et détermine les usages autorisés dans chacune selon la nature des milieux, notamment de manière à assurer l'interface entre les ensembles à dominance résidentielle et les zones d'activités plus intensives.		
Secteur d'emplois Aires à vocation économique comportant principalement des activités à caractère industriel ou commercial. Les secteurs d'emplois correspondent à des aires où l'habitation est exclue.	 Immeubles industriels Immeubles à bureaux Immeubles commerciaux Équipements collectifs ou institutionnels 	La réglementation assure la traduction des vocations prévues au Schéma des secteurs d'emplois (voir section 2.4 de la partie I du Plan d'urbanisme). La réglementation définit les zones et détermine les types d'usages autorisés selon la nature des milieux, notamment de manière à limiter aux secteurs d'emplois à caractère industriel les types d'usages générateurs de nuisances majeures.		
Secteur rural Aires à caractère champêtre comportant de l'habitation et des activités agricoles.	 Logements Agriculture et activités industrielles complémentaires Équipements collectifs ou institutionnels 			
Grand équipement institutionnel Aires comportant des constructions et des terrains réservés à des activités institutionnelles qui jouent un important rôle de service dans la communauté montréalaise.	où la continuité commerciale est e condition que de tels commerces s	ssée en bordure d'une rue du Centre identifiée à la carte 2.1.2 xigée, ou situés à même le réseau piéton souterrain, à la soient autorisés par un règlement adopté en vertu de l'article 89 I ou par une résolution de projet particulier de construction, un immeuble.		

Catégorie et description	Composantes	Notes
Couvent, monastère ou lieu de culte Aires comportant des constructions et des terrains réservés à des établissements conventuels ou à des lieux de culte.	 Immeubles voués aux activités des communautés religieuses comportant des lieux de résidence Lieux de culte Équipements collectifs ou institutionnels Commerces et logements complémentaires 	Même s'ils ne sont pas identifiés par une aire d'affectation à la carte 3.1.1 de la partie I du Plan d'urbanisme ou à son extrait à la page suivante, sont visés par cette catégorie d'affectation les lieux de culte compris dans la liste de bâtiments d'intérêt patrimonial et architectural. Dans l'arrondissement de Ville-Marie, cette affectation permet les commerces dans un local occupé à cette fin avant l'entrée en vigueur du Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal, en novembre 2004, à la condition que de te commerces soient autorisés par un règlement adopté en vertu de l'article 89 de la Charte de la Ville de Montréa ou par une résolution de projet particulier de construction de modification ou d'occupation d'un immeuble.
Grand espace vert ou parc riverain Aires réservées aux espaces verts ou naturels d'envergure montréalaise ou situés en rive ainsi qu'aux grands cimetières.	 Parcs métropolitains et grands parcs urbains Parcs-nature Lieux publics Réserves naturelles Berges et îles publiques Grands cimetières Golfs Équipement collectif Casino, commerces et installations complémentaires 	Les berges, les îles et les sommets du mont Royal visés par cette catégorie d'affectation du sol sont des espaces de propriété publique, principalement des parcs locaux. Cette affectation reconnaît la présence d'enclaves résidentielles existant sur le territoire des parcs-nature au moment de l'adoption du Plan d'urbanisme. La réglementation n'autorise l'équipement collectif Casino, commerces et installations complémentaires que sur les lots 2 988 178, 2 988 179 et 2 988 180 du cadastre du Québer et prévoit cet usage sans limite de superficie de plancher.
Grande emprise de transport Aires vouées aux activités de transport, soit les principales infrastructures de transport des personnes et des marchandises.	 Le réseau routier relevant de la juridiction des gouvernements supérieurs Les infrastructures portuaires, ferroviaires et aéroportuaires Usages et infrastructures complémentaires 	La réglementation assure le découpage en zones distinctes des aires vouées au triage ferroviaire et aux activités portuaires et aéroportuaires. Cette obligation ne s'applique pas au réseau routier et aux corridors ferroviaires.
Infrastructure publique Aires comportant des constructions et des terrains réservés à des fins de services publics.	 Postes de transformation électrique, cours de voirie et de matériel, usines de traitement des eaux, usines d'épuration, etc. 	

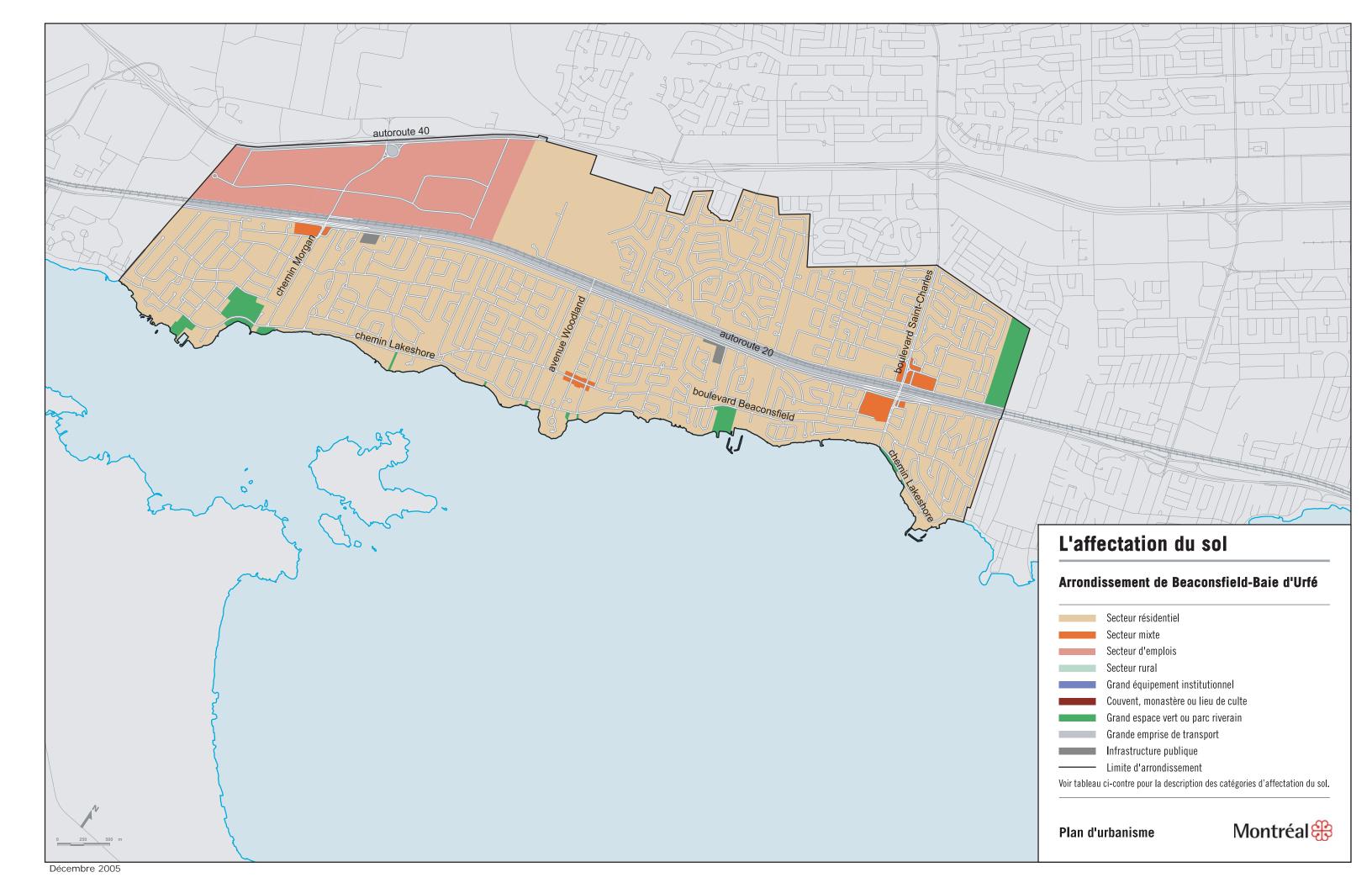
Notes générales :

Le présent chapitre inclut une carte qui identifie les parcs locaux dont la vocation est confirmée par le Plan d'urbanisme. La conversion d'un parc ou d'une de ses parties, à des fins autres que d'usage complémentaire ou d'équipement collectif d'envergure locale, requiert une modification du Plan d'urbanisme.

Dans le parc local Étienne-Desmarteau, les équipements et constructions requis pour la mise en service du réservoir d'eau potable souterrain existant sont autorisés.

Les parcs, les cimetières, les golfs, les postes de transformation électriques ainsi que les cours de voirie et de matériel sont autorisés dans toutes les catégories.

La délimitation des aires d'affectation du sol doit être interprétée en fonction des emprises de rues et de ruelles ainsi que des limites cadastrales existant au moment de l'adoption du Plan d'urbanisme.



Paramètres de densité >

Arrondissement de Beaconsfield-Baie d'Urfé

Secteurs établis

Orientation

Maintenir le caractère des secteurs

La réglementation de zonage visera à maintenir le type de bâti existant, présentant les caractéristiques suivantes :

Secteur 03-01:

- bâti de un à cinq étages hors-sol;
- implantation isolée;
- taux d'implantation au sol faible ou moyen.

La réglementation de zonage assurera la préservation des milieux naturels environnant, notamment celui de la rivière à l'Orme.

Secteur 03-02 :

- bâti de un à quatre étages hors-sol;
- taux d'implantation au sol faible ou moyen.

Secteur 03-03:

- bâti de un ou deux étages hors-sol;
- implantation isolée;
- taux d'implantation au sol faible ou moyen.

Secteur 03-04 :

- bâti de un ou deux étages hors-sol;
- implantation isolée;
- taux d'implantation au sol faible ou moyen.

La réglementation de zonage pourra reconnaître le bâti existant ainsi que les projets immobiliers dûment autorisés au moment de l'adoption du Plan d'urbanisme qui ne se conforment pas aux paramètres énoncés ci-dessus.

Arrondissement de Beaconsfield-Baie d'Urfé

Secteurs à transformer ou à construire

Orientation

Renouveler le caractère des secteurs

La réglementation de zonage permettra un nouveau type de bâti présentant les caractéristiques suivantes :

Secteur 03-C1:

- bâti de un ou deux étages hors-sol;
- implantation isolée;
- taux d'implantation au sol faible ou moyen;
- C.O.S. minimal : 0,2;
- C.O.S. maximal: 1,0.

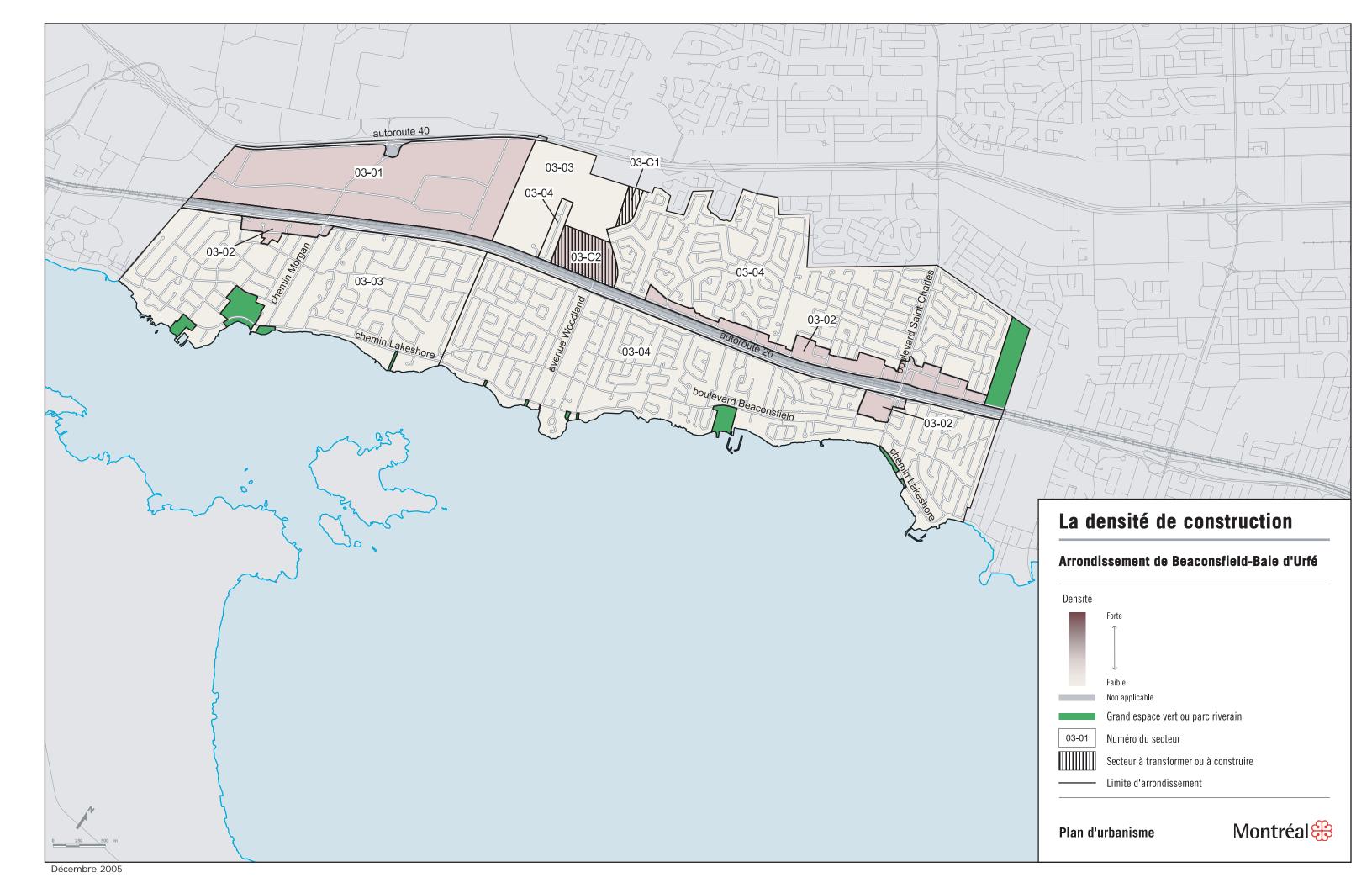
La réglementation de zonage précisera les limites du bois Angell à protéger et à mettre en valeur.

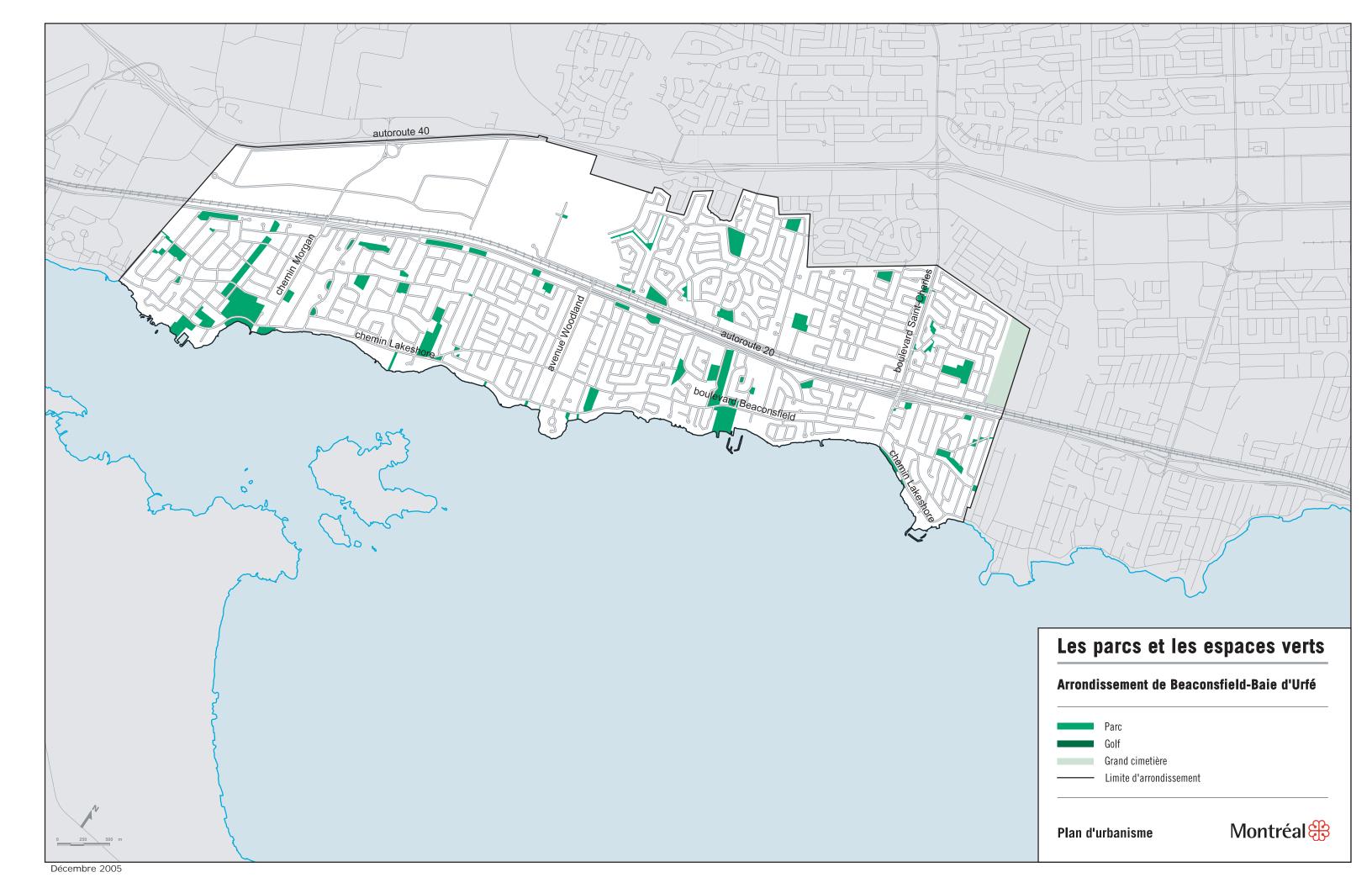
Secteur 03-C2:

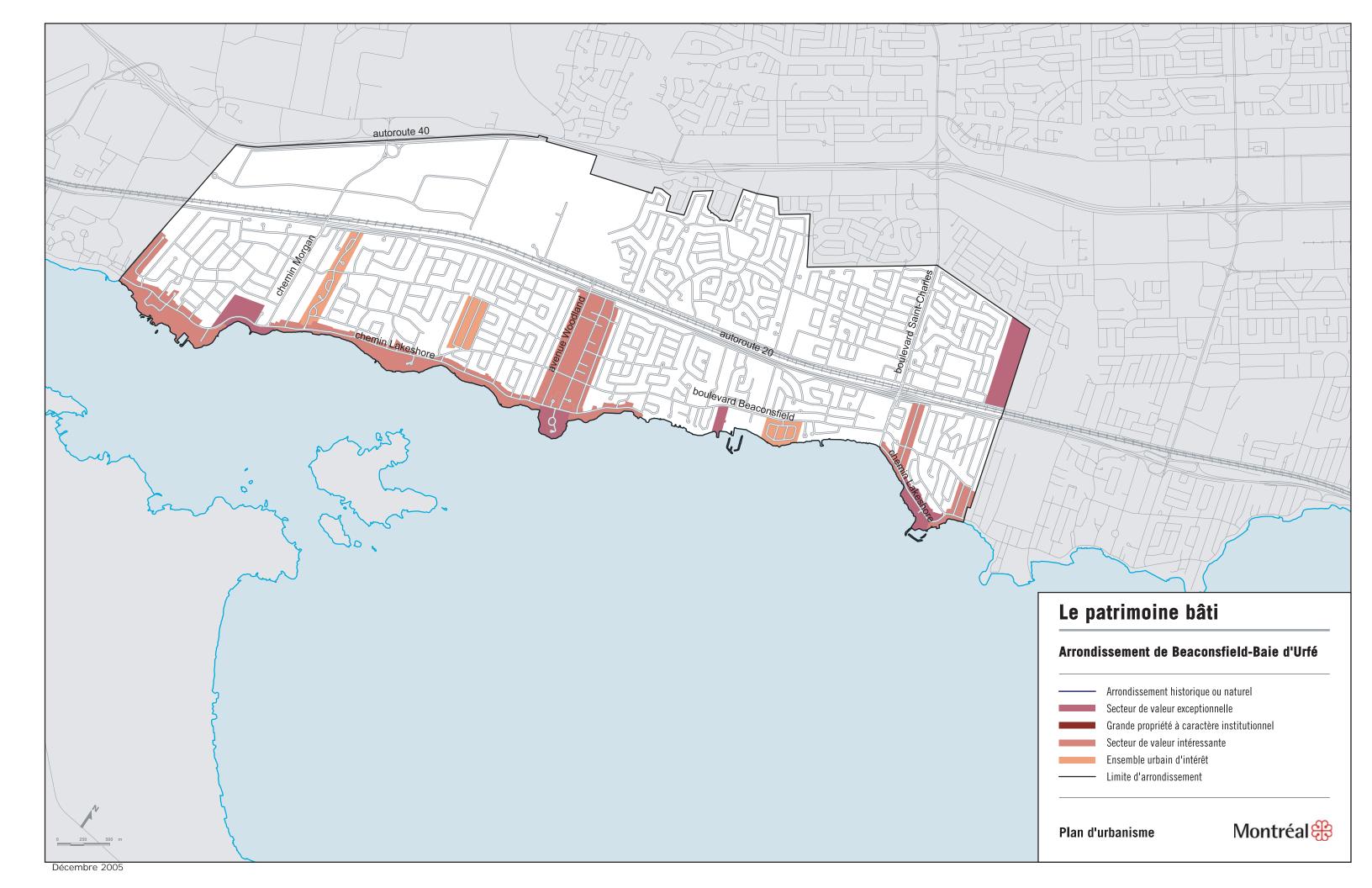
- bâti de un à quatre étages hors-sol;
- taux d'implantation au sol faible ou moyen;
- C.O.S. minimal : 0,2;
- C.O.S. maximal : 2,0.

La réglementation de zonage précisera les limites du bois Angell à protéger et à mettre en valeur.

La réglementation de zonage pourra reconnaître le bâti existant ainsi que les projets immobiliers dûment autorisés au moment de l'adoption du Plan d'urbanisme qui ne se conforment pas aux paramètres énoncés ci-dessus.







Bâtiments d'intérêt patrimonial et architectural hors secteurs de valeur exceptionnelle Arrondissement de Beaconsfield-Baie d'Urfé

La liste suivante identifie les bâtiments d'intérêt patrimonial et architectural situés à l'extérieur des secteurs de valeur exceptionnelle et des grandes propriétés à caractère institutionnel de l'arrondissement (voir carte précédente).

La liste identifie également l'ensemble des lieux de culte d'intérêt patrimonial de l'arrondissement. Tel qu'indiqué au tableau de la page 24, ces lieux de culte sont couverts par la catégorie d'affectation du sol « Couvent, monastère ou lieu de culte ».

Conformément à l'objectif 15 de la partie I du Plan d'urbanisme, les bâtiments identifiés dans la liste suivante et l'ensemble de ceux situés dans les secteurs de valeur exceptionnelle ou dans les grandes propriétés à caractère institutionnel doivent faire l'objet d'un contrôle serré quant aux travaux de construction, de rénovation et de démolition, par les outils réglementaires appropriés, notamment les règlements sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA).

Les lieux de culte

- 25, avenue Fieldfare (Beaurepaire United)
- 70, boulevard Beaconsfield (Briarwood Presbyterian)
- 105, boulevard Beaconsfield (St. Edmund of Canterbury)
- 300, boulevard Saint-Charles (Iglesia ni Cristo/St. Mary)

- 455, rue Church (Christ Church Beaurepaire)
- 677, Victoria Drive (Temple Dao En/St. Giles Presbyterian)
- 202, chemin Woodside (Beaconsfield United)

Les édifices scolaires

- 16, avenue Neveu (École Saint-Rémi)
- 257, boulevard Beaconsfield (Centre pour adultes Cartier)
- 450, rue Church (Ancienne école)
- 106, rue Dorset (École Dorset)
- 20, rue Maughan (École Joseph-Henrico)

- 91, Sweetbriar Drive (École primaire Beaconsfield)
- 216, Victoria Drive (École Alexander-Von Humbolt)

Les édifices publics

104. avenue Elm (Gare Beaconsfield)

Les habitations

- 1. boulevard Beaconsfield
- 43, boulevard Beaconsfield
- 47, boulevard Beaconsfield
- 489, boulevard Beaconsfield
- 383, chemin Lakeshore
- 430, chemin Lakeshore
- 431, chemin Lakeshore
- 530, chemin Lakeshore
- 538, chemin Lakeshore

- 590, chemin Lakeshore
- 597, chemin Lakeshore
- 19992, chemin Lakeshore
- 20122, chemin Lakeshore
- 20237, chemin Lakeshore
- 20270, chemin Lakeshore
- 20285, chemin Lakeshore
- 20329-20331, chemin Lakeshore 20625, chemin Lakeshore
- 20658, chemin Lakeshore

- 20684, chemin Lakeshore
- 20790, chemin Lakeshore
- 20802, chemin Lakeshore
- 20826, chemin Lakeshore
- 211, rue Oakridge (Maison Maxwell)
- 84, chemin Oxford
- 20-22, rue Picardy