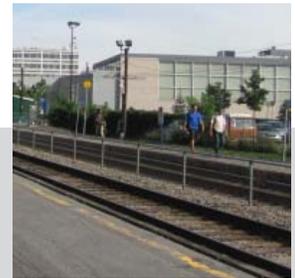
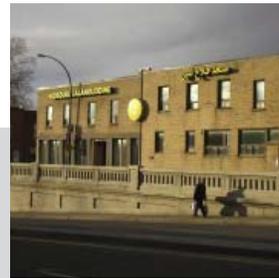
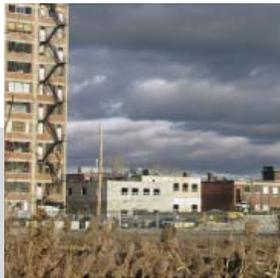


Plan de développement urbain, économique et social
des secteurs Marconi-Alexandra, Atlantic, Beaumont et De Castelnau

Portrait et diagnostic

3. Portrait urbain



Avril 2012

Montréal 

Contenu

3. Portrait urbain

3.1 Trame urbaine et parcellaire	3
3.2 Occupation du sol	6
3.3 Équipements collectifs, parcs et espaces verts	10
3.4 Cadre bâti.....	14
3.5 Infrastructures de transport et déplacements.....	20
3.6 Paysage et aménagement du domaine public	32

Trame urbaine et parcellaire

3.1

Le territoire d'intervention se trouve au point de rencontre de plusieurs réalités morphologiques, issues du système des côtes de la trame seigneuriale, tributaires de considérations géographiques (montagne et anciens cours d'eau), puis façonnées par l'expansion du ferroviaire et par certains exercices de lotissement ponctuels.

D'une part, la rencontre des anciennes côtes et villages est révélée par un léger désaxement (environ 17 degrés) entre la trame d'Outremont et les trames de Parc-Extension et de Ville Mont-Royal. À l'est des voies ferrées, une limite morphologique similaire distingue les trames de Rosemont et de Villeray, de part et d'autre de la rue Jean-Talon.

La structure actuelle du territoire révèle également le parcellaire des anciennes terres agricoles. Ainsi, les grands axes de pénétration que sont l'avenue du Parc, le boulevard Saint-Laurent et la rue Saint-Denis sont distancés d'environ 450 mètres et ont été tracés, dans la logique des montées du 18^e siècle, perpendiculairement au fleuve et à la rivière des Prairies. Les chemins qui, historiquement, croisaient les montées correspondent aujourd'hui aux principaux axes des flux est-ouest : l'avenue Van Horne, l'avenue Beaumont, la rue Jean-Talon, etc. Ce système orthogonal d'organisation du territoire est toutefois ponctué d'événements morphologiques d'exception – la trame curviligne et pittoresque de l'ouest d'Outremont et le plan en étoile de Ville Mont-Royal par exemple – qui sont issus d'exercices de planification distincts.

De part et d'autre de l'avenue du Parc – dans les secteurs Atlantic, Marconi-Alexandra et autour de l'avenue Beaumont –, la présence de plusieurs îlots de formes atypiques ainsi que le parcours sinueux de la rue Marconi renvoient à la séquence de développement du territoire, au fait que la construction des voies ferrées y ait précédé l'urbanisation.

Configuration des îlots et de la trame viaire du territoire. En rouge, les barrières créées par les emprises ferroviaires.



De plus, la taille des îlots et la présence d'édifices de grand gabarit en bordure de l'emprise du Canadien Pacifique rappellent le passé industriel et la nécessité qui s'imposait, à l'époque, d'implanter les usines à proximité immédiate des réseaux portuaires et ferroviaires de transport de marchandises. En termes d'échelle et de mode d'implantation, les bâtiments forment un tissu urbain hétérogène et discontinu, caractérisé par la présence de vastes espaces non construits.

À la frange de ces marges industrielles se déploie la grille régulière et structurée des anciens quartiers ouvriers du début du 20^e siècle. La trame en damier y a inspiré un lotissement très étroit, d'orientation nord-sud, sur lequel ont été construits des bâtiments en longueur, de type plex et contigus les uns aux autres. Disposant rarement de marges latérales, les bâtiments sont habituellement desservis par un réseau de ruelles centrales. Le long des rues est-ouest, les bâtiments implantés en tête d'îlot sont d'échelles et de typologies plus variées. Par ailleurs, quelques projets résidentiels plus récents présentent des typologies moins traditionnelles qui offrent peu d'encadrement aux rues qui les desservent. Au nord du secteur De Castelnau par exemple, le projet Les Jardins du parc Jarry s'articule autour de placettes aménagées au centre de l'îlot plutôt que par rapport à la rue Faillon.

Aperçu des grands axes qui structurent la trame et des divers parcellaires du territoire.
 En noir :
 Le cadre bâti en bordure de voies primaires.
 En gris foncé :
 Le cadre bâti en bordure de voies secondaires.



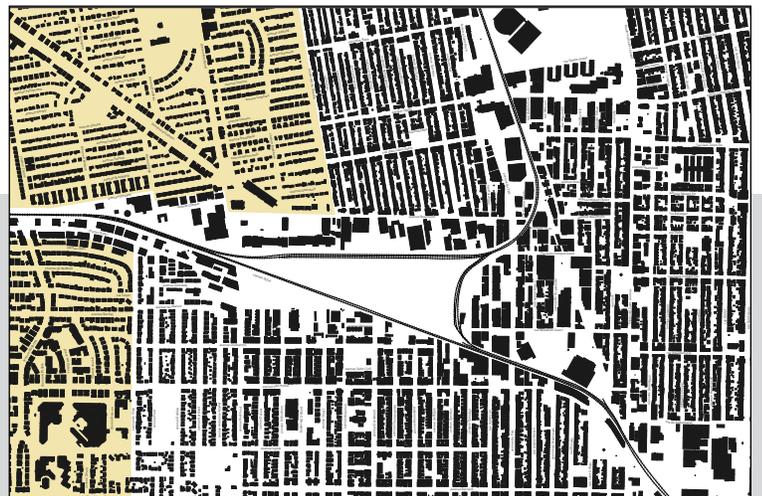
Parcellaire industriel associé à la présence des voies ferrées.



Parcellaire traditionnel des quartiers résidentiels montréalais.



Parcellaire des premières banlieues montréalaises.
(Ville Mont-Royal et la partie ouest d'Outremont)



Occupation du sol

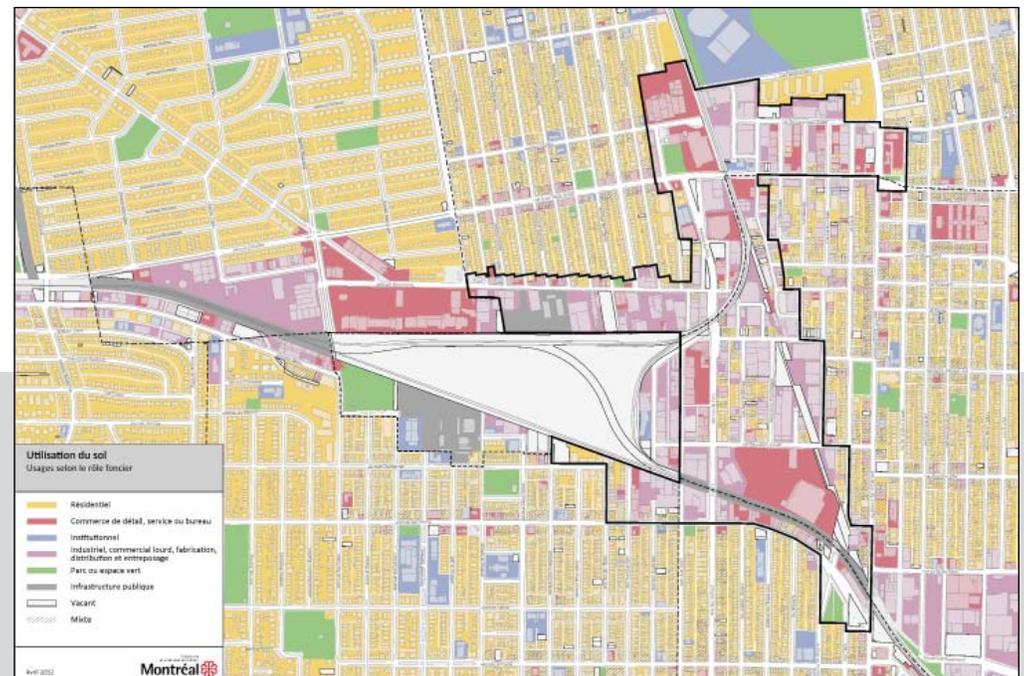
3.2

Occupation du sol dans les milieux avoisinants

Dans les milieux avoisinants le territoire d'intervention, le sol est principalement utilisé à des fins résidentielles. Toutefois, ces milieux se distinguent par l'intensité de l'occupation du sol, c'est-à-dire le rapport entre la superficie de plancher totale d'un bâtiment et celle du terrain sur lequel il est implanté*, et par le degré de ségrégation entre les usages résidentiels et les activités commerciales ou industrielles.

Ville Mont-Royal est le milieu où l'occupation du sol est la plus faible et la séparation entre l'habitation et les autres activités la plus marquée. Les activités économiques y sont systématiquement séparées des secteurs résidentiels. Les activités industrielles occupent plutôt la portion de la ville située à l'ouest de l'autoroute Décarie. Les activités commerciales sont pour leur part concentrées au sud de la rue Jean-Talon et de l'avenue Beaumont ainsi qu'à l'intersection du chemin Rockland et du boulevard métropolitain (Centre Rockland). Un petit noyau commercial existe également au cœur géographique des secteurs résidentiels près de l'intersection des boulevard Graham et Laird et du chemin Canora. Les bâtiments commerciaux ont une superficie importante, mais occupent généralement une portion relativement faible du terrain sur lequel ils sont implantés. La superficie restante est en grande partie consacrée à des aires de stationnement.

Les autres milieux sont à plusieurs égards comparables entre eux et comportent une ou plusieurs rues commerciales de type « traditionnel » où les commerces de desserte locale se succèdent. Les établissements commerciaux, généralement de petite taille ou de taille moyenne, s'intercalent parfois entre des bâtiments résidentiels. Il est aussi fréquent qu'ils occupent le rez-de-chaussée d'un bâtiment avec des logements aux étages.



* Ce rapport est exprimé par le coefficient d'occupation du sol (C.O.S.)

Les rues commerciales de ces secteurs sont des environnements construits relativement denses et comportent avant tout des commerces de proximité conçus en fonction d'un accès à pied. Les bâtiments sont contigus, s'apparentent par leur hauteur à ceux des rues résidentielles adjacentes et accueillent ponctuellement des bâtiments plus imposants.

Les rues commerciales les plus dynamiques de ces milieux sont l'avenue Van Horne, l'avenue Bernard, l'avenue du Parc (au sud de l'avenue Van Horne), la rue Jean-Talon, la rue Jarry et le boulevard Saint-Laurent. Dans le quartier Parc-extension, des commerces de desserte locale sont également présents sur d'autres axes est-ouest, soit l'avenue Ogilvy et les rues Saint-Roch et Jarry.

La partie ouest de l'arrondissement de Rosemont–La Petite-Patrie se singularise par la grande mixité des usages. Ainsi, malgré la prépondérance de la fonction résidentielle, chacune des rues du secteur compris entre le boulevard Saint-Laurent et l'avenue du Parc comporte des usages commerciaux, industriels et parfois même institutionnels. Ces usages commerciaux ne correspondent pas à des commerces de desserte locale, mais plutôt à des entreprises au rayonnement important offrant, par exemple, des services professionnels (architectes, designer, agences de publicité, etc). Les autres activités économiques incluent notamment des grossistes et des distributeurs en alimentation, des entreprises de fabrication de vêtements et des ateliers de réparation automobile.

À gauche : Voisinage de fonctions résidentielles et d'anciennes manufactures le long de la rue Saint-Urbain, dans le secteur Marconi-Alexandra.



À droite : L'avenue Van Horne dessert la clientèle locale du nord d'Outremont et une clientèle en provenance de d'autres quartiers, attirée par certains commerces spécialisés.



À gauche : Stationnement du pôle commercial de la rue Beaumont, dans Ville Mont-Royal.



À droite : Principale artère commerciale du quartier Parc-Extension, la rue Jean-Talon reflète la diversité ethnoculturelle du secteur.

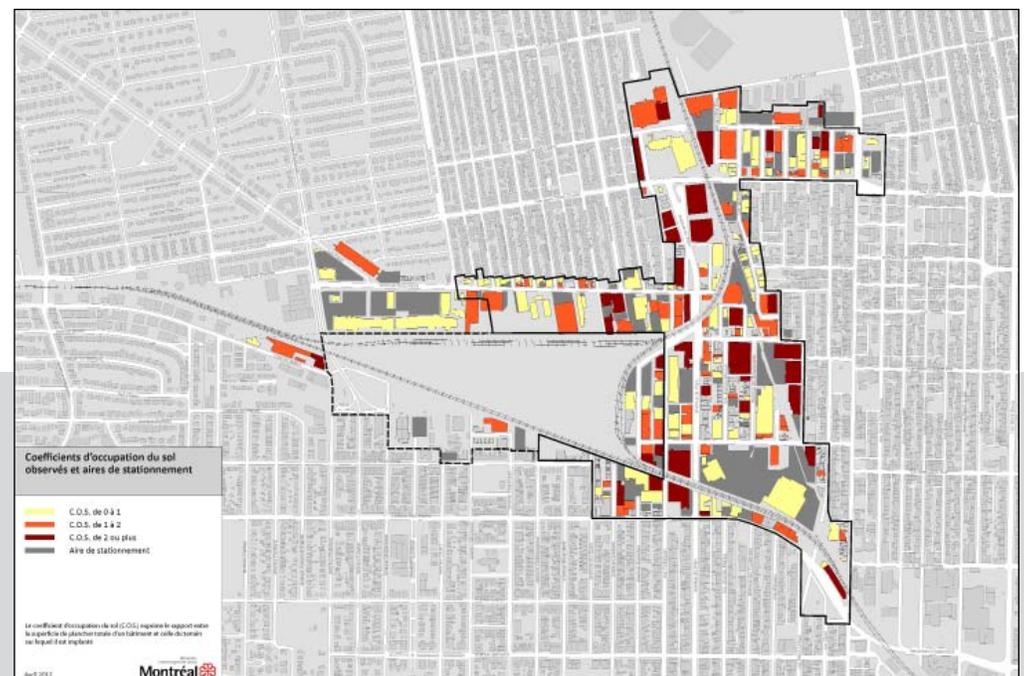


Occupation du sol dans le territoire d'intervention

Le territoire d'intervention est presque essentiellement dédié à des activités industrielles et commerciales. Les activités commerciales de grande ampleur, qui incluent les activités de bureaux, sont plus particulièrement localisées le long de l'axe de l'avenue du Parc. Elles occupent également deux ensembles commerciaux importants, dont l'aménagement est axé sur une accessibilité rapide en automobile (le site du Home Depot, au sud de la rue Beaubien, et le secteur Beaumont de Ville Mont-Royal), qui ont une faible occupation du sol.

La plus grande partie du secteur situé entre les stations de métro De Castelnau et la gare Parc comporte également des activités commerciales très hétéroclites (architecture, matériaux de construction, agence de sécurité, etc.) et dont l'intensité d'utilisation du sol fluctue grandement. Par ailleurs, plusieurs ateliers de réparation de véhicules automobiles occupent les têtes d'îlots au nord de l'avenue Beaumont, ainsi que le voisinage des voies du Canadien Pacifique le long de la rue Marconi.

Les activités industrielles sont pour leur part réparties sur l'ensemble du territoire. Toutefois, les plus importantes se concentrent dans le secteur compris entre l'avenue Beaumont et les voies du Canadien Pacifique, ainsi que le long de l'emprise de l'antenne ferroviaire qui a été abandonnée dans le secteur Marconi-Alexandra et le long de son prolongement vers le nord.



À l'échelle du territoire d'intervention, la fonction résidentielle est surtout présente dans le quadrilatère formé par l'avenue du Parc, le rue Saint-Zotique, l'avenue de l'Esplanade et la rue Beaubien. Une autre concentration d'habitations occupe le voisinage des avenues Querbes et De L'Épée et de l'avenue Ducharme.

À gauche : Atelier de réparation de véhicules du secteur De Castelnau, à l'intersection de la rue Jean-Talon et du boulevard Saint-Laurent.



À droite : Constructions résidentielles récentes sur la rue Saint-Zotique, dans le secteur Marconi-Alexandra.



À gauche : Certaines propriétés du secteur De Castelnau accueillent des activités de très faible intensité, telles que l'entreposage de véhicules et de machinerie.



À droite : Vaste espace de stationnement en marge avant d'un centre commercial désaffecté, en bordure de l'avenue du Parc.



À gauche : Immeuble de l'avenue du Parc abritant des activités commerciales et manufacturières.



À droite : Magasin à grande surface entouré d'un vaste espace de stationnement, sur la rue Beaubien.



Équipements collectifs , parcs et espaces verts

3.3

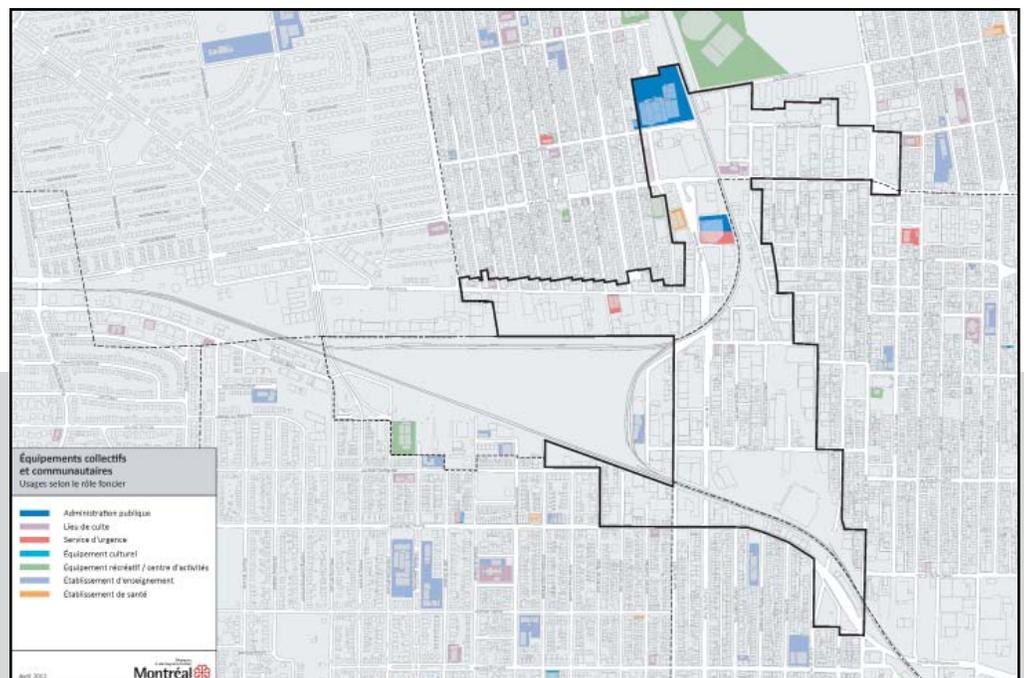
Équipements collectifs et communautaires

Les équipements collectifs et communautaires sont peu présents à l'échelle du territoire d'intervention et comprennent le poste de police 33, récemment aménagé sur l'avenue Beaumont, le CLSC de Parc-Extension, sur l'avenue du Parc, les bureaux d'Accès Montréal et de l'arrondissement Villeray–Saint-Michel–Parc-Extension ainsi que des lieux de culte répondants aux besoins de fidèles de diverses confessions.

Ces équipements sont plutôt situés au cœur des milieux de vie limitrophes, surtout dans Parc-Extension et Outremont. Dans Parc-Extension, ils se concentrent en bordure de la rue Saint-Roch, notamment dans le complexe William-Hingston, un pôle communautaire très important à l'échelle du quartier. La partie sud du quartier comporte également une maison de jeunes (Centre communautaire jeunesse unie) ainsi que le Carrefour de Liaison et d'Aide Multi-ethnique qui offre des services pour contribuer à l'intégration et à l'adaptation des immigrants à la société québécoise. Le Centre communautaire intergénérationnel (CCI) d'Outremont constitue le seul autre pôle communautaire d'importance situé à proximité du territoire d'intervention.

Complexe William-Hingston

Le complexe William-Hingston est au centre de la vie communautaire de Parc-Extension et abrite une panoplie d'organisations, dont un centre de francisation et d'intégration des immigrants, une école primaire, une garderie, une bibliothèque, une salle de diffusion de la maison de la culture et une piscine intérieure.



Les nombreux organismes communautaires présents dans le complexe offrent une large gamme de services répondant aux besoins de la communauté, dont des services d'aide aux immigrants, de soutien aux familles et de dépannage alimentaire, un comptoir vestimentaire, des activités de loisir, etc. Le complexe comporte également un centre de la petite enfance et une cafétéria communautaire.

Centre communautaire intergénérationnel (CCI)

Situé au pied du viaduc Rockland, le centre abrite une patinoire, le Service des loisirs et de la culture d'Outremont, des salles polyvalentes pour activités de loisirs, de sport ou à caractère communautaire, une grande salle de réception pourvue d'une cuisine complète, un café-rencontre et des studios de danse et de musique. Il fournit également des locaux pour certains organismes communautaires.

À gauche : Le complexe William-Hingston, un important pôle communautaire du quartier Parc-Extension.

À droite : Le CLSC de Parc-Extension, sur l'avenue du Parc.



À gauche : La mosquée Salahouddine, sur l'avenue du Parc, au sud de la rue Saint-Zotique.

À droite : Le temple hindou Durkai Amman est situé sur la rue Jean-Talon, dans le secteur De Castelnau, depuis 1995.



À gauche : Inauguré en 1996 et localisé à quelques pas de la rue Faillon, le Centre de tennis du parc Jarry (ou Stade Uniprix) accueille notamment les Internationaux de tennis du Canada.

À droite : L'école communautaire Belz de l'avenue Durocher, dans le secteur Atlantic, accueille quotidiennement quelque 400 garçons de la communauté hassidique.



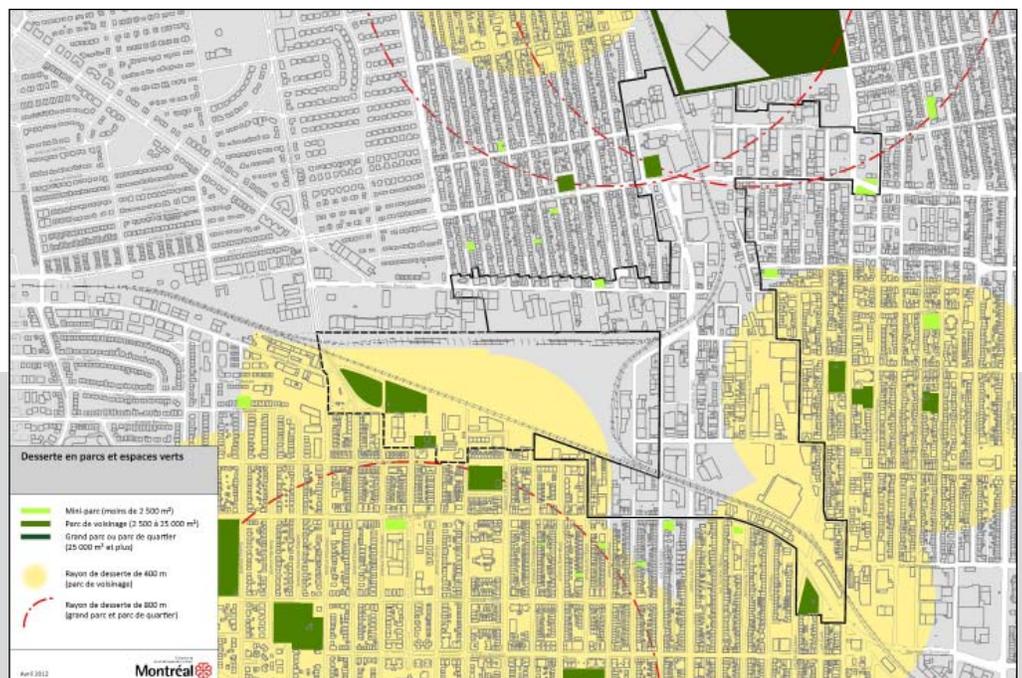
Desserte en parcs et espaces verts

La desserte en parcs et lieux publics est illustrée par la carte représentant les parcs de voisinage (et leur rayon de desserte de cinq minutes de marche ou 400 mètres) et les parcs de quartier (et leur rayon de desserte de dix minutes de marche ou 800 mètres).

L'arrondissement d'Outremont est généralement bien équipé en matière de parcs. Cependant, ses secteurs nord et est démontrent une carence en certains types de parcs et d'équipements récréatifs à laquelle les aménagements prévus dans le cadre de la requalification de l'ancien triage ferroviaire permettront de pallier.

Le sud du quartier Parc-Extension (entre la rue Jean-Talon et Beaumont) n'est pas desservi en parcs de voisinage ni en parcs de quartier. Le seul parc d'une superficie relativement significative dans cette partie du quartier, le parc Athéna, n'est destiné qu'à la détente. L'autre espace vert d'importance, la place de la gare Jean-Talon, ne constitue pas véritablement un parc, mais plutôt un simple espace gazonné.

Les parcs Beaumont-De l'Épée, Birnam, Bloomfield et Champagneur sont ainsi les seuls espaces verts pourvus d'installations récréatives destinées à répondre aux besoins des familles de la partie sud de Parc-Extension. Il s'agit cependant de mini-parcs, d'une superficie moyenne inférieure à 1 000 m², qui permettent de combler un manque sans pour autant répondre adéquatement aux besoins en espaces verts de ce secteur densément peuplé. Ils n'ont donc pas été considérés pour évaluer la desserte en parcs de voisinage même s'ils jouent effectivement ce rôle.



Les secteurs De Castelnau et Atlantic ne sont actuellement desservis par aucun parc de voisinage. Il s'agit de secteurs à vocation économique où les besoins en installations récréatives sont à peu près inexistantes, mais que fréquente une population importante de travailleurs qui pourrait bénéficier d'oasis de verdure et d'aires de détente.

Les ménages établis au nord du secteur De Castelnau, en bordure de la rue Faillon, bénéficient de la proximité de Parc Jarry. Toutefois, l'accès au parc n'est pas aisé à partir du secteur De Castelnau et se fait en empruntant soit la rue du Mile-End, soit le boulevard Saint-Laurent. Par ailleurs, les équipements sportifs et les aires de jeux pour enfants occupent la partie nord du parc, la partie sud étant réservée au tennis et aux espaces de détente.

La desserte du secteur Marconi-Alexandra se limite au mini-parc Mozart (1 190 m²) qui comporte une aire de jeux pour enfants. Les parcs de voisinage les plus rapprochés sont situés en bordure du boulevard Saint-Laurent, à proximité de la rue Saint-Zotique. Il s'agit du parc de la Petite-Italie, un parc de détente (5 000 m²), et du parc Jean-de-La-Croix (3 900 m²) qui comporte une aire de jeux.

Enfin, le parc Clark, qui couvre près d'un demi hectare (4 450 m²) est le principal espace vert desservant la partie nord du quartier du Mile-End au sud des voies ferroviaires. L'encadrement de ce parc est cependant peu attrayant (viaduc Van Horne, rues Saint-Urbain et Clark) et le parc est relativement difficile d'accès à partir des secteurs situés à l'ouest de la rue Saint-Urbain.

À gauche : Le parc Mozart, à l'intersection des rues Waverly et Mozart, dans le secteur Marconi-Alexandra.

À droite : La place publique située face à l'ancienne gare Jean-Talon.



À gauche : Le parc de la Petite-Italie, entre le boulevard Saint-Laurent et la rue Clark.

À droite : Le parc Athéna, en bordure de la rue Jean-Talon, dans Parc-Extension.



Cadre bâti

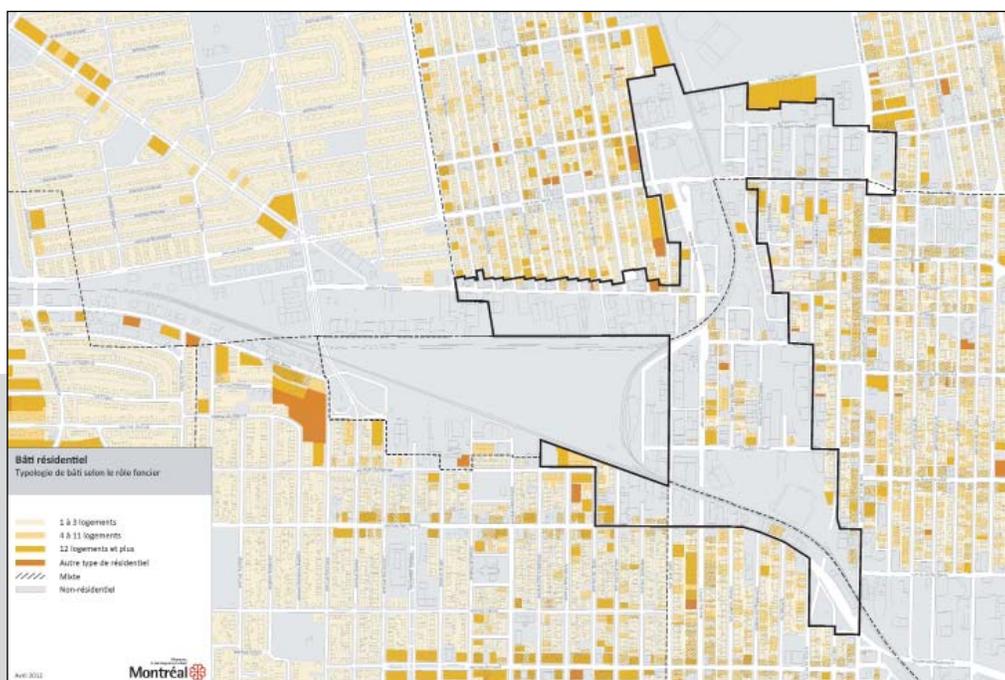
3.4

Typologies dans les milieux avoisinants

Le cadre bâti dans les milieux avoisinant le territoire d'intervention se compose en grande partie de bâtiments résidentiels de types « plex» typiques des quartiers centraux montréalais. Cependant, Ville Mont-Royal fait figure d'exception dans la mesure où la typologie dominante est la maison unifamiliale, construite sur 1 ou 2 étages, généralement érigée sur un lot de grandes dimensions (plus de 400 m²) avec un faible taux d'implantation et une forte marge de recul. L'habitation unifamiliale prend une forme plus dense dans la partie sud de Ville Mont-Royal, notamment en bordure du boulevard Graham, où le mode d'implantation jumelé, parfois même en rangée, est fréquent et où les lots sont généralement plus petits. Plus de la moitié de ces maisons ont été construites entre 1940 et 1961.

Dans le quartier voisin de Parc-Extension, les typologies résidentielles sont beaucoup plus denses. Le triplex et le multiplex de 3 étages, dont la majorité a été construite dans les années 1940 à 1960, dominent le paysage bâti. Les bâtiments sont contigus et présentent un fort taux d'implantation (70 %). Les lots sont de taille réduite, soit généralement moins de 200 m². Les typologies moins denses (duplex et maisons unifamiliales) sont également présentes, mais elles sont beaucoup plus fréquentes dans les secteurs situés au nord de la rue Jean-Talon. Enfin, on trouve quelques habitations à logements multiples de plus de 4 étages et de plus de 12 unités en bordure de la rue Hutchison et du boulevard de l'Acadie.

La typologie traditionnelle dominante dans la partie nord d'Outremont est le triplex construit sur 3 étages qui y est de construction plus ancienne que dans le quartier Parc-extension (vers 1920-1930). Le taux d'implantation des bâtiments, qui sont contigus,



y est également moins élevé (entre 50 et 60 %). Le voisinage de la cour Outremont comporte également des multiplex de 3 ou 4 étages de construction récente (fin des années 1990), notamment en bordure de l'avenue Ducharme et de l'avenue De L'Épée. L'avenue Van Horne, l'artère commerciale de ce secteur, est également bordée d'immeubles à logements multiples intégrant des commerces au rez-de-chaussée.

Le cadre bâti de la partie nord du Mile End se compose pour sa part d'un mélange de triplex et de duplex de 2 ou 3 étages contigus. Les lots y sont un peu plus larges que dans le quartier Parc-Extension et plus profonds. Ils atteignent une superficie moyenne de plus de 200 m². Les taux d'implantation varient beaucoup sur une même rue d'une typologie à une autre. Plusieurs bâtiments occupent ainsi moins de 50 % de la superficie du terrain sur lequel ils sont implantés. Les bâtiments ont pour la plupart été construits aux cours des années 1910-1920 et comportent des escaliers extérieurs permettant à chaque logement de bénéficier de son entrée privée. L'avenue du Parc est pour sa part bordée de plusieurs multiplex aménagés sur 3 niveaux construits à la même époque.

Le secteur Marconi-Alexandra est le plus hétérogène quant aux typologies résidentielles présentes, notamment parce qu'il comporte un bonne part de bâtiments industriels anciens convertis en immeubles à logements multiples et également par la facture architecturale de plusieurs petits projets résidentiels, de construction récente, qui ponctuent la trame bâtie plus ancienne. Le bâti plus ancien – construit entre 1910 et 1950 – présente lui aussi une grande variété : maisons unifamiliales, duplex, triplex, multiplex. Les bâtiments comportent pour la plupart 2 étages. Quelques bâtiments de plus grand gabarit et de plus de 4 étages ponctuent le paysage, en particulier en bordure de la rue Saint-Urbain.

À gauche : Typologies résidentielles du secteur Marconi-Alexandra.

À droite : Habitations à logements multiples du quartier Parc-Extension.



À gauche : L'avenue Van Horne, l'artère commerciale du nord d'Outremont.

À droite : Multiplex de la rue Jeanne-Mance, dans le secteur Marconi-Alexandra.



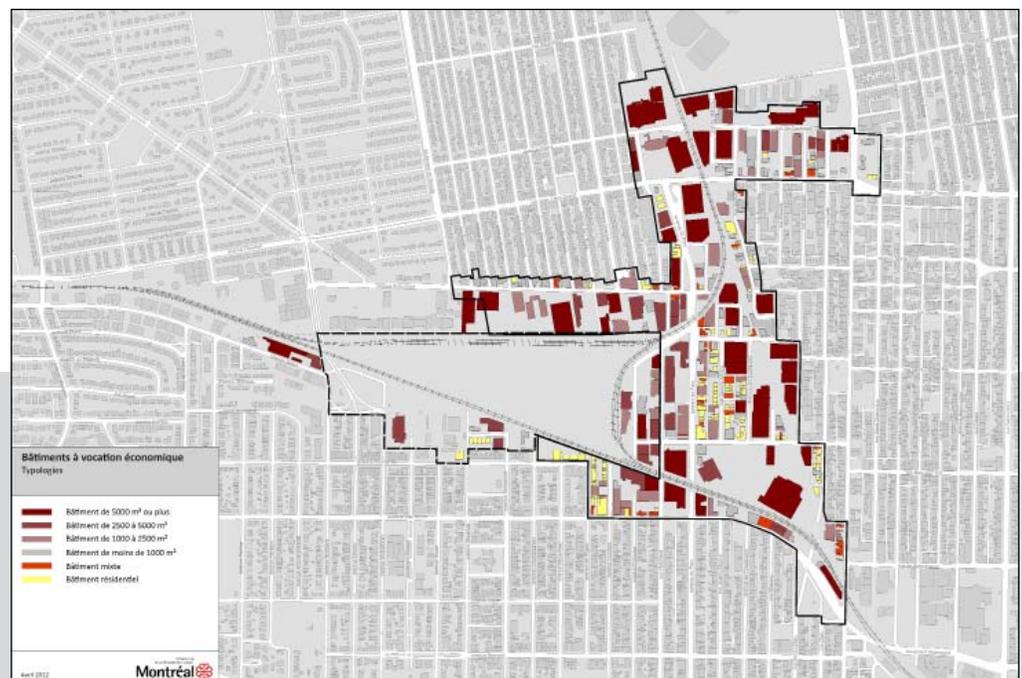
Typologies dans le territoire d'intervention

Le cadre bâti à l'intérieur du territoire d'intervention se caractérise surtout par sa grande hétérogénéité. Il s'agit presque essentiellement de typologies industrielles ou commerciales puisque la fonction résidentielle y est très peu présente. La hauteur des bâtiments varie de 1 à plus de 6 étages.

Les bâtiments d'un seul étage sont surtout présents le long de la rue Marconi, dans le secteur Marconi-Alexandra, et dans certains îlots du secteur De Castelnau du côté nord de l'avenue Beaumont. Ils hébergent souvent des ateliers de réparation pour automobiles ou des activités de fabrication dans le domaine alimentaire et présentent en général une faible valeur architecturale et patrimoniale.

Les bâtiments de 2 et 3 étages sont les plus nombreux et regroupent des bâtiments de gabarit et de typologie variés, notamment des bâtiments à vocation mixte situés aux abords des principales artères du secteur, dont l'avenue du Parc, mais également des bâtiments dédiés à des activités industrielles ou d'entreposage. Les bâtiments de 4 et 5 étages – près d'une trentaine – sont pour la plupart localisés dans l'axe de l'avenue du Parc et présentent souvent une valeur architecturale ou patrimoniale intéressante. Enfin, les bâtiments de 6 étages ou plus – une demi-douzaine – comptent 4 bâtiments de valeur patrimoniale élevée, dont le 400, avenue Atlantic qui domine le secteur du même nom du haut de ses 10 étages.

La facture architecturale, les matériaux de revêtement, le mode et la superficie d'implantation au sol sont autant d'éléments par lesquels les bâtiments industriels et commerciaux du territoire se distinguent, et ce, même pour des bâtiments de hauteur



comparable. La brique est le matériau de parement le plus usuel, mais la tôle, le crépi et, dans une moindre mesure, la pierre sont des matériaux également présents.

Au-delà de ces caractéristiques, les typologies industrielles et commerciales ont été regroupées en fonction de leur superficie d'occupation qui traduit en quelque sorte leur potentiel immobilier. Il ressort de ce regroupement que la majorité des bâtiments industriels ou commerciaux du territoire ont moins de 1000 m², que plus de 50 d'entre eux ont une superficie comprise entre 1000 et 2500 m², une trentaine une superficie de 2500 à 5000 m² et, enfin, qu'une cinquantaine ont une superficie de plancher de 5000 m² ou plus.

Patrimoine

Le Plan d'urbanisme identifie des secteurs ayant une valeur patrimoniale élevée ou intéressante. Cette valeur a été établie sur la base de leur capacité de témoigner d'un thème ou d'un événement historique, de leur qualité architecturale (forme, usage, technologie constructive) ou de leur participation à la qualité de la vie urbaine et du paysage.

Un secteur « valeur intéressante » couvre toute la partie nord de l'arrondissement d'Outremont, en incluant une portion du secteur Atlantic. Les autres secteurs d'intérêt sont tous situés à l'extérieur du territoire d'intervention, mais incluent certains axes qui s'y prolongent, dont l'avenue du Parc et le boulevard Saint-Laurent qui représentent chacun un « secteur de valeur exceptionnelle » au sud des voies du Canadien Pacifique.

À gauche : Bâtiment industriel de grand gabarit sur la rue Saint-Urbain, dans le secteur Marconi-Alexandra.



À droite : Bâtiments de gabarit et de typologie variés, sur l'avenue Durocher, dans le secteur Atlantic.



À gauche : Typologies industrielles et commerciales aux abords de l'avenue du Parc. En arrière-plan, le 400, avenue Atlantic.



À droite : Bâtiments du secteur Marconi-Alexandra dédiés à des fonctions de transport et d'entreposage.



D'abord chemin agricole, l'avenue du Parc devient, au début du 20^e siècle, l'une des principales voies de communication vers le nord de l'île ainsi que la principale voie d'accès au parc du Mont-Royal. Le boulevard Saint-Laurent est, pour sa part, l'axe à partir duquel se structure le développement de la ville, avec, notamment, la mise en service du tramway, qui favorise le développement vers le nord et renforce la présence commerciale et industrielle en bordure du boulevard. Le gouvernement fédéral reconnaît d'ailleurs ses valeurs patrimoniales et culturelles et a accordé, en 2001, le statut d'arrondissement historique national à ce « couloir de pénétration privilégié des immigrants ».

Par ailleurs, certains bâtiments du territoire, dont la valeur patrimoniale est exceptionnelle, sont identifiés dans le Plan d'urbanisme :

- 7255, rue Hutchison (Gare Jean-Talon)
- 400, avenue Atlantic (Atlantic Tower Inc.)
- 6201, avenue du Parc (Édifice Bovril)
- 6300-6306, avenue du Parc (Ronalds Company Ltd.)
- 250, rue Saint-Zotique Ouest (Ministère de la Foi en Jésus-Christ / Livingstone Presbyterian Church)
- 7400, boulevard Saint-Laurent (ancien Institut des sourds-muets)

Le Plan d'urbanisme fait également état d'autres bâtiments auxquels une valeur patrimoniale « moyenne » a été attribuée :

- 6833, avenue De L'Épée
- 6520, avenue du Parc
- 6540-6550, avenue du Parc



Une valeur patrimoniale élevée a également été attribuée au 35, avenue Van Horne Ouest (St. Lawrence Warehousing Co.), qui figure au *Répertoire d'architecture traditionnelle sur le territoire de la Communauté urbaine de Montréal*, de même qu'à une portion du bâtiment sis au 65, rue De Castelnau qui est à l'origine une annexe du 7400, boulevard Saint-Laurent.

Plusieurs des autres bâtiments à vocation économique du territoire d'intervention, qui en compte plus de 200, présentent un intérêt architectural et comportent des éléments méritant d'être préservés ou mis en valeur. Bien que la valeur architecturale de ces bâtiments n'ait, à ce jour, pas fait l'objet d'une évaluation systématique, elle constitue un aspect à considérer dans les interventions susceptibles d'avoir un impact sur le cadre bâti.

À gauche : L'édifice Bovril, vers 1920.
(Musée McCord)

Au centre : Le 400, avenue Atlantic.

À droite : Le 6300, avenue du Parc.



À gauche : Intérieur de la gare Jean-Talon, en 1931.
(Musée McCord)

À droite : Vue du St. Lawrence Warehousing Co.,
sur l'avenue Van Horne.



À gauche : Le 6520, avenue du Parc.

À droite : La Livingstone Presbyterian Church,
sur la rue Saint-Zotique.



Infrastructures de transport et déplacements

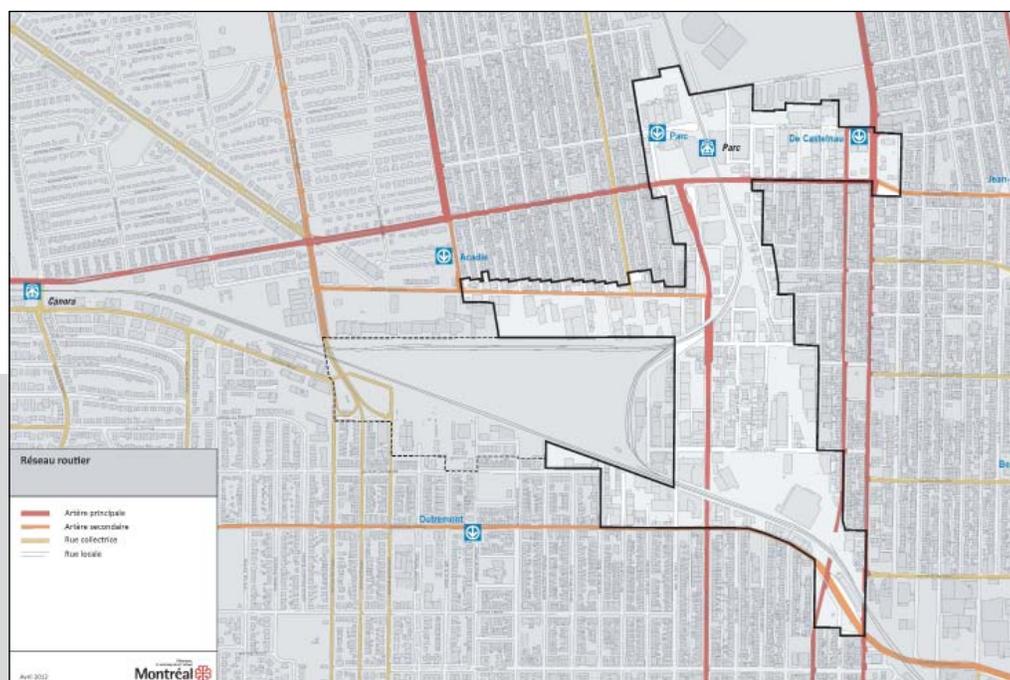
3.5

Hiérarchie du réseau routier

Le réseau viaire qui canalise les déplacements véhiculaires dans le territoire est composé de nombreuses rues locales, d'une dizaine de collectrices et de 8 artères le long desquelles se concentrent les mouvements véhiculaires de transit. Ces artères sont les voies primaires interarrondissements qui acheminent le trafic véhiculaire d'une partie de la ville à l'autre. En fonction du débit de véhicules qu'elles accueillent, elles sont qualifiées « d'artère principale » (Acadie, du Parc, Saint-Laurent, Saint-Urbain et Jean-Talon) ou « d'artère secondaire » (Rockland, Beaumont, Van Horne/Rosemont).

À l'ouest du territoire, le chemin Rockland constitue un lien majeur entre l'autoroute Métropolitaine (située à moins de 2 km au nord) et le centre-ville. Les nuisances pour les quartiers qui le bordent sont cependant réduites par la très faible perméabilité de la trame de Ville Mont-Royal, laquelle décourage la circulation de transit. À Outremont, le viaduc Rockland* et son échangeur permettent d'atténuer le trafic sur les rues locales en répartissant le flot de véhicules entre 3 collectrices à sens unique qui canalisent les véhicules vers les grandes voies est-ouest du territoire (avenue Van Horne, chemin de la Côte-Sainte-Catherine, etc.)

Dans le cas du boulevard de l'Acadie, l'incidence sur la quiétude des résidents de Ville Mont-Royal est rendue nulle par l'absence totale de connectivité entre la trame locale et l'artère. À l'opposé, la grande perméabilité de la trame orthogonale de Parc-Extension et la multiplicité des liens nord-sud encouragent une percolation de la circulation de transit des artères (Acadie, Beaumont) vers les rues locales (et même parfois vers les ruelles).



* En 2008, le conseil d'agglomération de Montréal accordait un mandat d'étude pour l'évaluation de trois scénarios de réhabilitation du viaduc. Dans la foulée du développement de l'ancienne cour de triage Outremont, le scénario privilégié par la Ville de Montréal est celui d'un passage inférieur sous la voie ferrée.

L'avenue du Parc, entre l'avenue Van Horne et la rue Jean-Talon, est très peu connectée aux milieux qu'elle traverse. Ponctuée de 2 passages inférieurs sous les voies ferrées, cette portion de l'artère n'est réellement alimentée que par la rue Beaubien et par l'avenue Beaumont, ce qui accentue l'effet de corridor et favorise la vitesse. Les effets du manque de connectivité sont également perceptibles, à des degrés divers, le long du boulevard Saint-Laurent (au nord de l'avenue Jean-Talon), du corridor Clark/Saint-Urbain, de la portion ouest de la rue Jean-Talon et de l'avenue Beaumont (dû à la présence de grands îlots industriels fermés).

Le segment du boulevard Saint-Laurent qui traverse la Petite-Italie est quant à lui alimenté par une série de collectrices est-ouest qui canalisent le trafic des rues résidentielles locales situées à l'est. Dans le territoire, seules les artères Jean-Talon et Van Horne sont desservies de part et d'autre par une succession régulière de rues nord-sud « traversantes ».

À gauche : L'avenue Van Horne, à l'intersection de l'avenue du Parc, à l'heure de pointe du soir.



À droite : Congestion à l'extrémité sud du boulevard de l'Acadie, à l'intersection de l'avenue Beaumont, entre Ville Mont-Royal et Parc-Extension.



À gauche : Le passage inférieur localisé dans l'axe des rues Clark et Saint-Urbain comporte une piste cyclable en voie réservée.



À droite : L'avenue Beaumont, à l'intersection de l'avenue du Parc. Le camionnage en transit ou à destination des entreprises du sud de Parc-Extension participe à l'engorgement de l'artère.



À gauche : L'avenue du Parc, au niveau de la rue Saint-Zotique. Les passages inférieurs réduisent l'encadrement bâti de la rue et accentuent la coupure entre les milieux limitrophes.



À droite : L'avenue Beaumont, à l'ouest du boulevard de l'Acadie, sur le territoire de Ville Mont-Royal.



Transport collectif

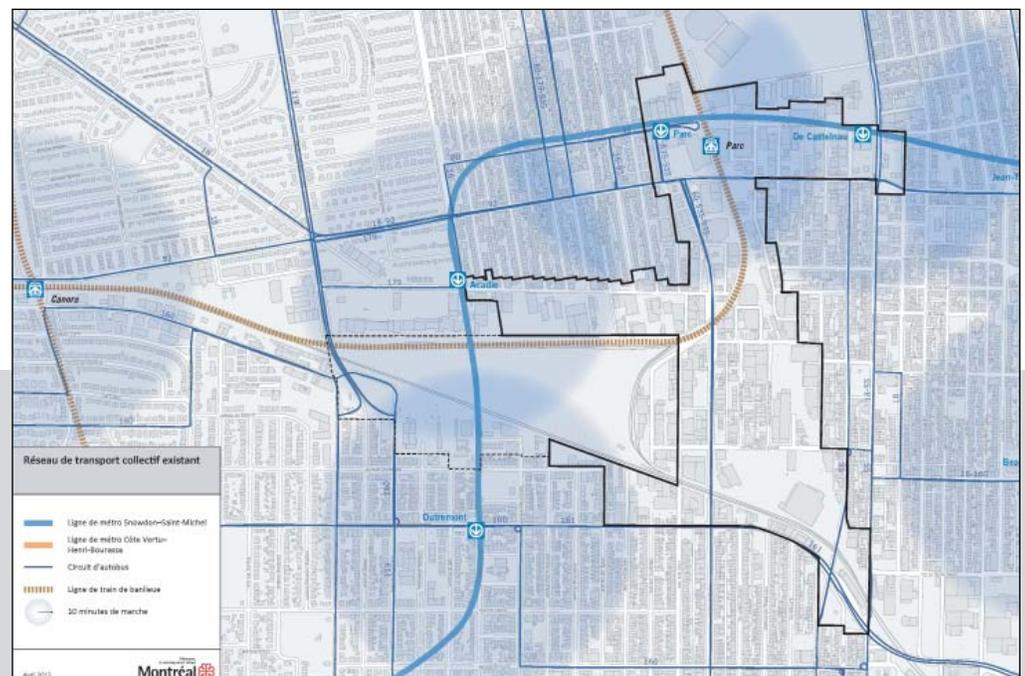
Le territoire d'intervention est desservi par 4 stations de la ligne 5 du métro (bleue) : Outremont, Acadie, Parc et De Castelnau. Cependant, seuls les secteurs De Castelnau et Beaumont profitent d'une station de métro localisée à une distance maximale de 500 mètres, correspondant à une dizaine de minutes de marche. Au-delà de cette distance (et même en-deça lorsque la température est peu clémente), les piétons optent habituellement pour un autre mode de transport.

De façon marquée pour ce qui est de la ligne bleue, la fréquentation des stations du secteur en 2010 était bien inférieure à la moyenne des 68 stations du réseau, qui était de 3 518 590 personnes/année (la médiane était de 2 955 359) :

- Outremont : 1 334 000 (58^e rang)
- Acadie : 1 016 000 (66^e rang)
- Parc : 2 598 000 (39^e rang)
- De Castelnau : 1 282 000 (60^e rang)

Par ailleurs, dans une perspective de réduction des transferts, certains usagers peuvent opter pour l'une ou l'autre des 3 stations de la ligne 1 (orange) qui desservent les quartiers Villeray et La Petite-Patrie, au niveau de la rue Saint-Denis. Situées à au moins 800 mètres du territoire, ces stations peuvent être rejointes par autobus ou en marchant pendant une quinzaine de minutes. Localisées au cœur de quartiers relativement denses et au carrefour de plusieurs réseaux, ces stations ont un achalandage assez important :

- Rosemont : 2 466 000 (41^e rang)
- Beaubien : 3 442 663 (29^e rang)
- Jean-Talon : 5 058 442 (13^e rang)



De plus, 9 lignes d'autobus sillonnent le secteur pendant la journée et 5 le traversent la nuit. Quatre de ces circuits offrent une fréquence d'au plus 10 minutes aux heures de pointe :

- 80 Avenue du Parc,
- 435 Express Du Parc / Côte-des-Neiges
- 55 Saint-Laurent
- 161 Van Horne

Le territoire est également desservi par la gare Parc de la ligne de trains de banlieue Blainville-Saint-Jérôme, un point critique de correspondance pour la clientèle en provenance du Nord de Montréal. L'achalandage annuel de la ligne est d'environ 2,2 millions de passagers, dont les deux tiers montent ou descendent à la gare Parc. Ils poursuivent ensuite leur trajet par le Trainbus 935 vers la gare Lucien-L'Allier, optent pour la ligne 80 ou le 455 Express de l'avenue du Parc à destination du centre-ville, ou alors prennent le métro ou un autre autobus à destination de multiples secteurs de la ville (avec des concentrations autour de l'Université de Montréal et en périphérie du centre-ville).

À gauche : Entrée de l'édicule ouest de la station de métro De Castelneau, sur la rue Faillon.



À droite : Entrée de la station de métro Parc, sur l'avenue Ogilvy, dans le bâtiment de l'ancienne gare Jean-Talon.



À gauche : Usagers de la ligne de trains de banlieue Montréal-Saint-Jérôme, sur le quai Est de la gare Parc.



À droite : L'autobus express 535 (maintenant 435) circule le long de l'avenue du Parc aux heures de pointe. Il relie le territoire au centre-ville ainsi qu'au quartier Côte-des-Neiges.

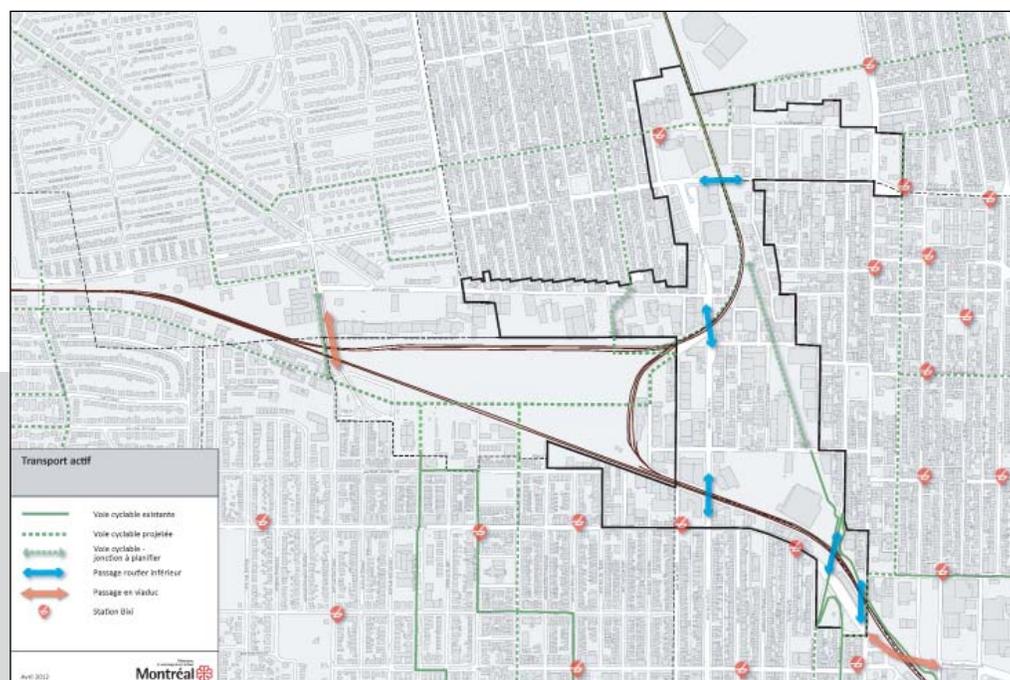


Transport actif

Les nombreuses infrastructures de transport routier et ferroviaire qui sillonnent le territoire participent à l'enclavement de certains quartiers et limitent considérablement le transport actif, notamment le long de l'avenue du Parc, de la rue Jean-Talon et de l'avenue Beaumont. Les passages inférieurs qui permettent de franchir les voies ferrées présentent plusieurs lacunes en ce qui a trait au confort et à la sécurité des piétons et des cyclistes : éclairage insuffisant, manque d'entretien, insalubrité dues à la présence de pigeons, etc. De plus, seul le corridor Clark/Saint-Urbain offre une voie réservée aux cyclistes; le long de l'avenue du Parc et du boulevard Saint-Laurent, les usagers sont contraints d'envahir l'espace piéton ou de frôler les véhicules qui s'engouffrent à vive allure dans les tunnels.

Le réseau cyclable existant ne dessert que la limite sud du territoire, le long de l'emprise ferroviaire de Rosemont et à travers un enchevêtrement peu convivial de voies dans l'axe Saint-Urbain/Clark. La piste termine sa course à la rue Beaubien, en rive du terrain du magasin Home Depot. Dans le cadre de la mise en œuvre du Plan de transport, des discussions sont en cours afin de statuer sur la faisabilité et les modalités du projet du prolongement de la véloroute le long de la voie ferrée du Canadien Pacifique et possiblement à travers le quartier Marconi-Alexandra. De plus, l'aménagement d'une connexion plus directe entre le nord du Mile End et la Petite-Italie, via le boulevard Saint-Laurent, est en cours de planification.

Par ailleurs, l'accès à certains lieux de destination générateurs d'affluence (équipements communautaires, infrastructures de transport collectif, lieux d'emplois, etc.) est limité et peu efficace. En l'absence de trajets directs efficaces, notamment entre la gare Parc et



le secteur De Castelnau, les piétons sont contraints de faire de grands détours ou sont tentés de traverser les barrières de façon illicite.

Enfin, à la croisée des artères du territoire, la traversée peut s'avérer périlleuse pour les piétons et les cyclistes, particulièrement aux heures de pointe. La géométrie de certaines intersections, la largeur des emprises, les voies de virage à droite et le manque de visibilité et d'accessibilité des aménagements génèrent de nombreux conflits entre les usagers du réseau viaire.

À gauche : L'intersection de l'avenue du Parc et de la rue Jean-Talon, face à la station intermodale Parc, offre un environnement peu confortable pour les piétons.



À droite : Traversée en direction du métro, à l'intersection de deux artères importantes : le boulevard de l'Acadie et l'avenue Beaumont.



À gauche : La rue Jean-Talon, près de l'avenue du Parc, réserve aux piétons un accueil mitigé...



À droite : Intersection des avenues du Parc et Van Horne, à l'heure de pointe du matin.



À gauche : Vue de la clôture qui longe l'emprise ferroviaire du Canadien Pacifique, au nord de la rue Jean-Talon. Les usagers du train de banlieue en provenance du secteur De Castelnau ne peuvent profiter d'un accès direct à la gare Parc.



À droite : Le passage inférieur de l'avenue du Parc, entre l'avenue Van Horne et la rue Beaubien. Le manque d'entretien et la prolifération des pigeons occasionnent des problèmes d'insalubrité et rendent l'espace très inconfortable pour les piétons.



À gauche : Le viaduc Rosemont-Van Horne comporte un seul trottoir et ses accès piétons sont rares et peu sécuritaires.

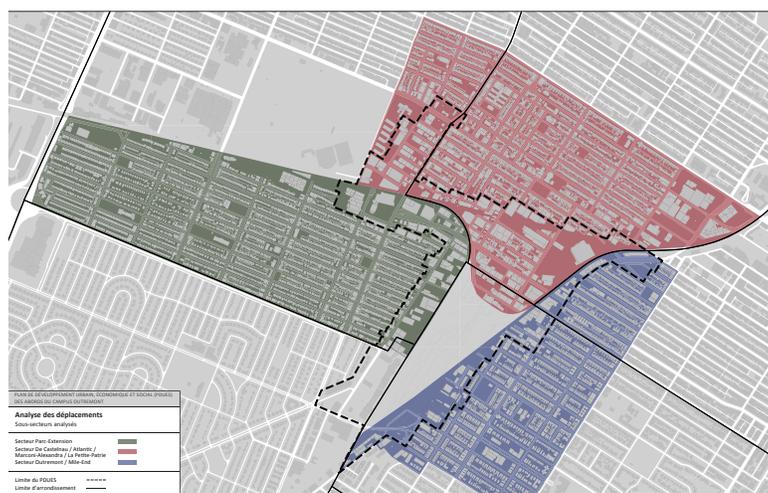


À droite : Le passage de la rue Jean-Talon sous les voies ferrées, entre le quartier Parc-Extension et le secteur De Castelnau.

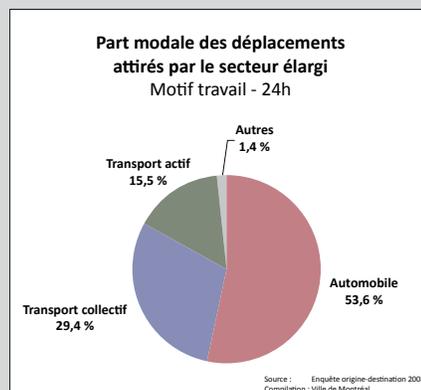
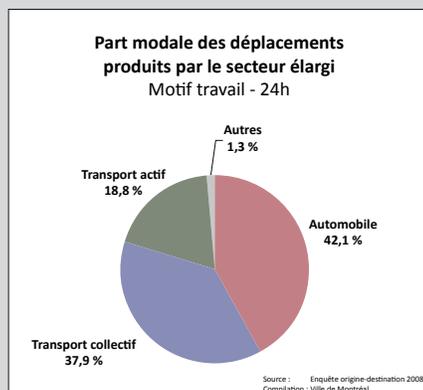


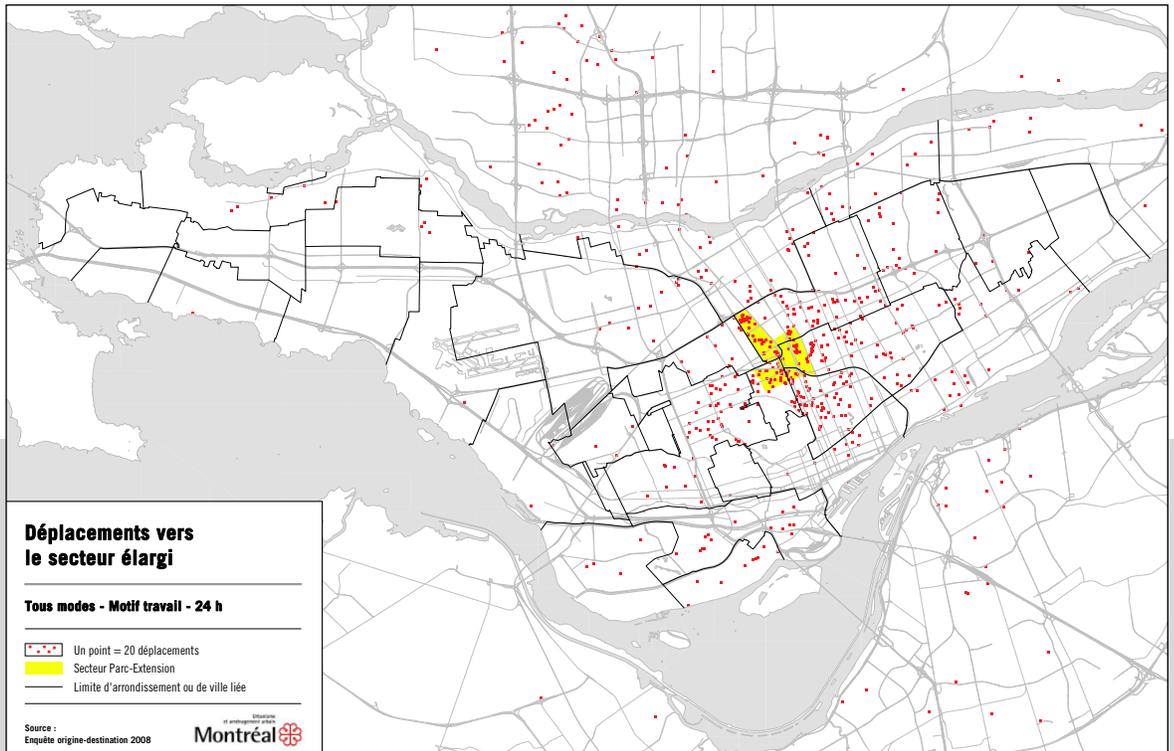
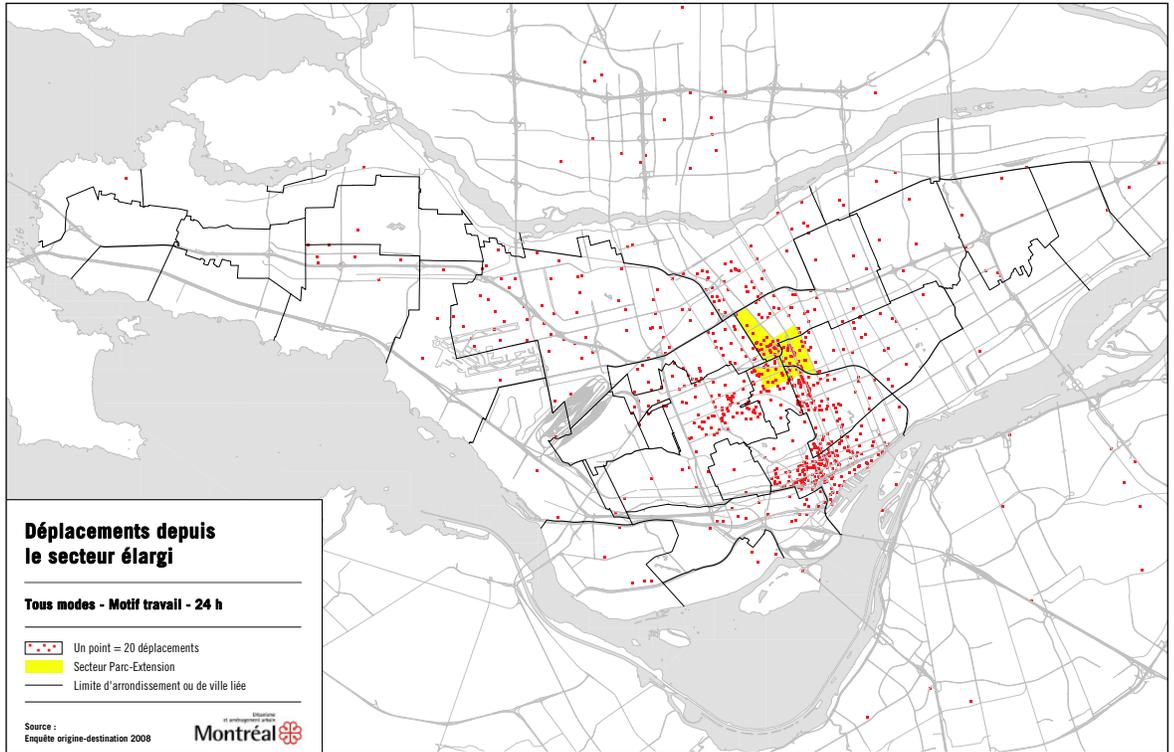
Analyse du déplacement des travailleurs

L'enquête origine-destination 2008 fait ressortir certaines tendances caractérisant les déplacements des travailleurs en provenance et à destination des 3 sous-secteurs Parc-Extension, De Castelnau / Atlantic / Marconi-Alexandra / La Petite-Patrie et Outremont / Mile End (voir carte ci-dessous). D'abord, les résidents du secteur élargi (formé des 3 sous-secteurs illustrés) travaillent essentiellement au centre-ville, dans le pôle d'emplois de l'arrondissement de Saint-Laurent ou encore dans le territoire situé à moins de 5 kilomètres. Par ailleurs, 10 à 15 % des déplacements originant du secteur ayant pour motif le travail se destinent à un lieu de travail situé lui-même dans le secteur. Du côté de l'origine des travailleurs du secteur élargi, l'Ouest de l'île de Montréal est sous-représenté.



Les travailleurs en provenance et à destination du secteur élargi utilisent proportionnellement moins l'automobile que la moyenne montréalaise. Ce choix se traduit par une proportion plus élevée de déplacements effectués en transport collectif. En outre, la part modale des transports collectifs est plus élevée pour les résidents de chaque sous-secteur qui se rendent au travail (moyenne de 38 %) que pour les travailleurs se rendant dans ces mêmes sous-secteurs (moyenne de 29 %).





Sous-secteur Parc-Extension

En plus des pôles d'emplois du centre-ville et de l'arrondissement de Saint-Laurent, une part significative de résidents du sous-secteur Parc-Extension travaille dans le secteur L'Acadie-Chabanel. Pour leur part, les gens qui travaillent dans Parc-Extension proviennent principalement du cœur de l'agglomération et du territoire de Laval.

Sur le plan des modes de déplacement en provenance du secteur Parc-Extension, la part modale du transport actif (11,7 %) est relativement faible en comparaison avec celle des deux autres sous-secteurs (20,3 % et 24,3 %).

Sous-secteur De Castelleau / Atlantic / Marconi-Alexandra / La Petite-Patrie

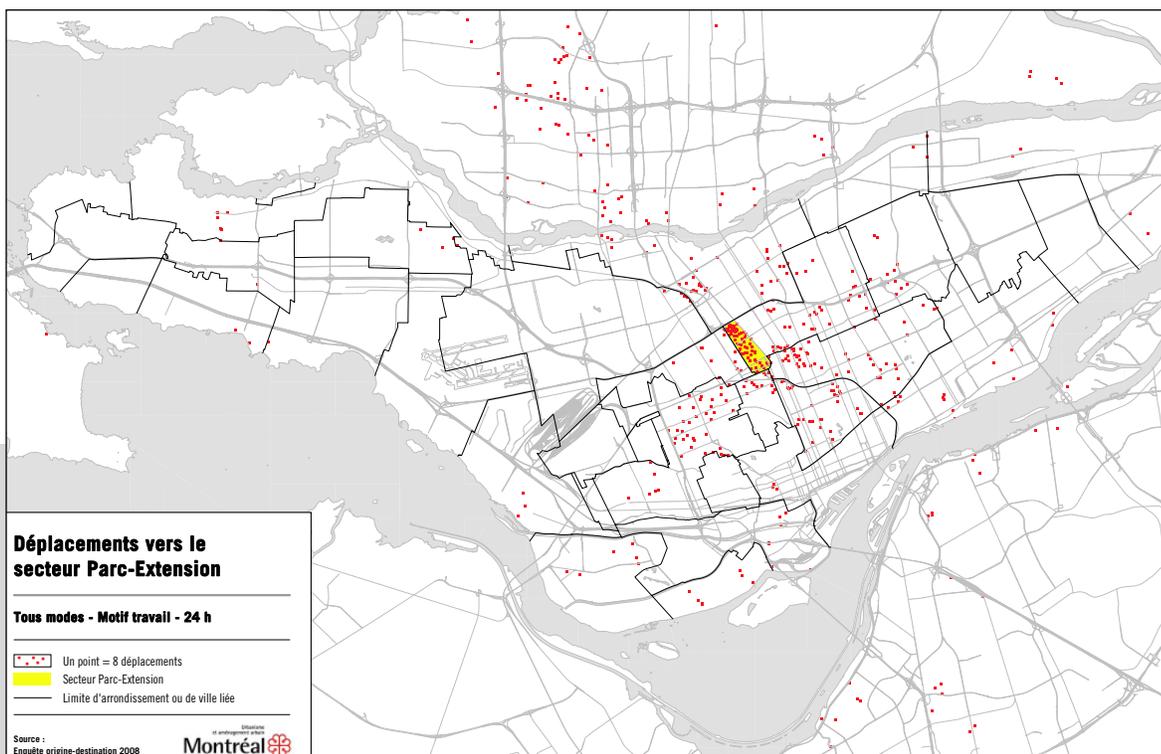
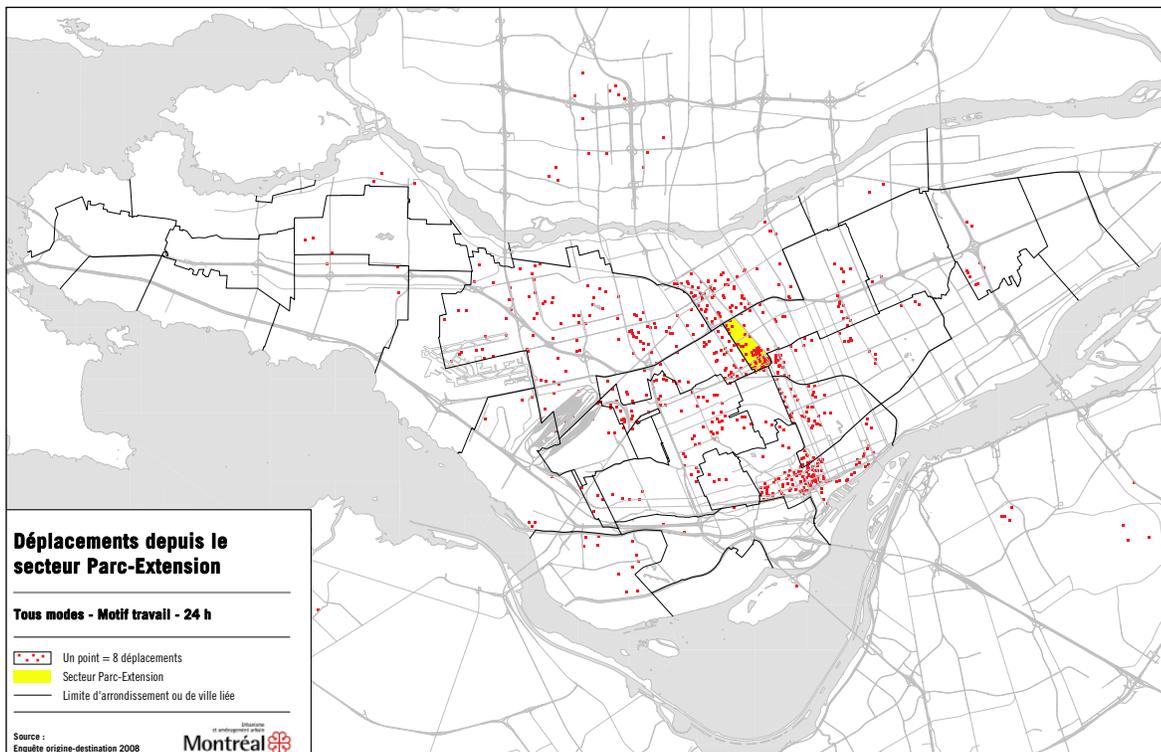
La proportion des résidents de ce sous-secteur qui y travaillent également n'est que de 3,3 % alors qu'elle s'élève à plus ou moins 10 % pour les 2 autres sous-secteurs. Le sous-secteur se distingue par la provenance de ses travailleurs, dont seulement 7 % proviennent du secteur élargi (cette proportion est respectivement de 17 % et 20 % pour les sous-secteurs Outremont / Mile End et Parc-Extension).

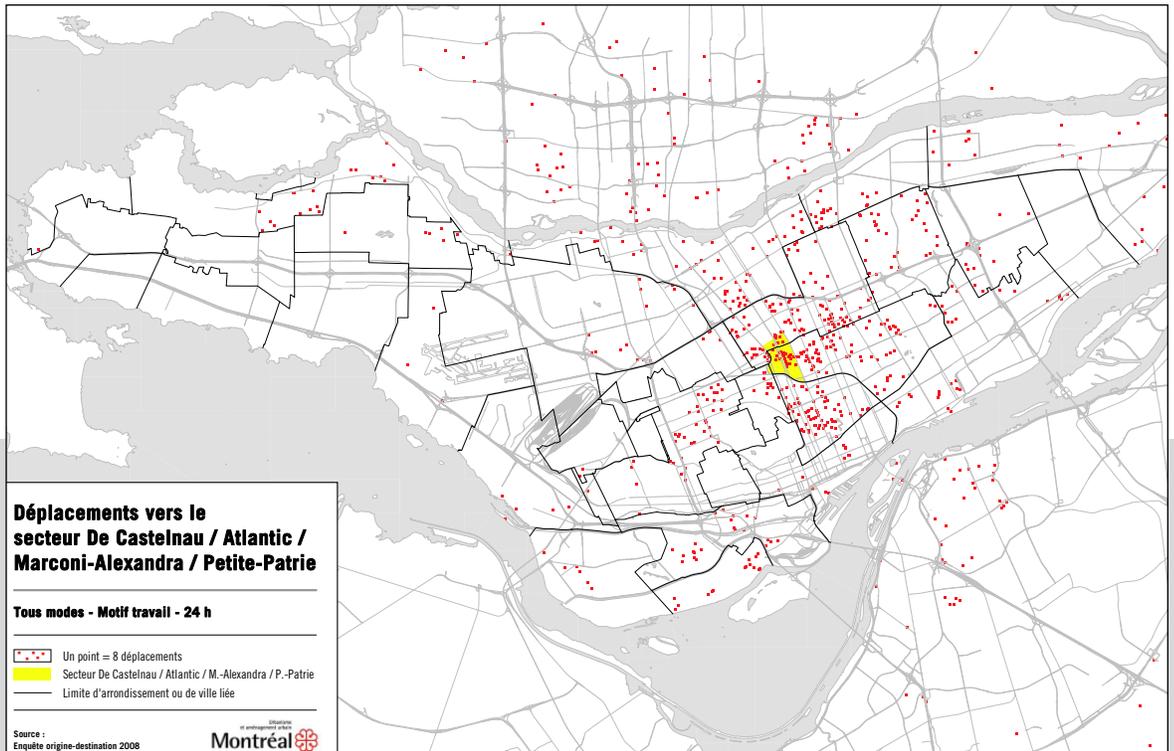
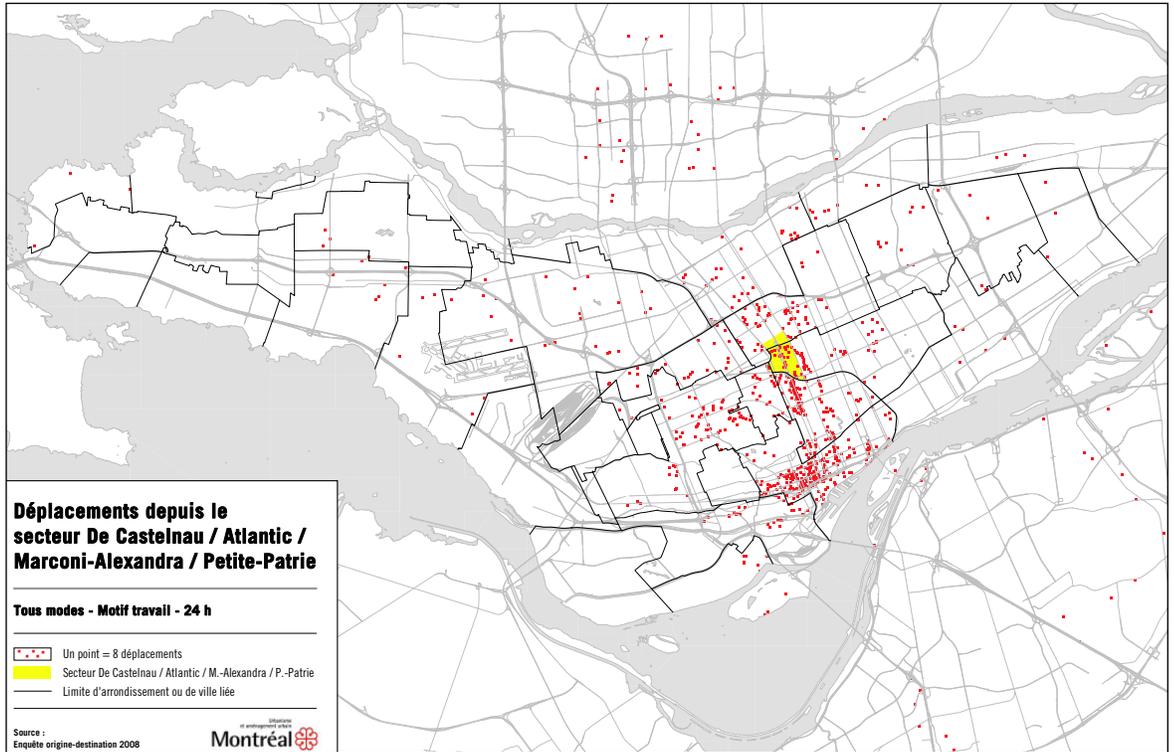
Plusieurs travailleurs à destination de ce sous-secteur proviennent de la périphérie. Cette particularité a des répercussions sur la part modale de l'automobile qui est légèrement plus élevée (57,4 %) que pour les deux autres sous-secteurs (51,7 % et 45,4 %). Par ailleurs, il s'agit du sous-secteur pour lequel la proportion des résidents utilisant l'automobile pour se rendre au travail est la plus faible (37,6 %).

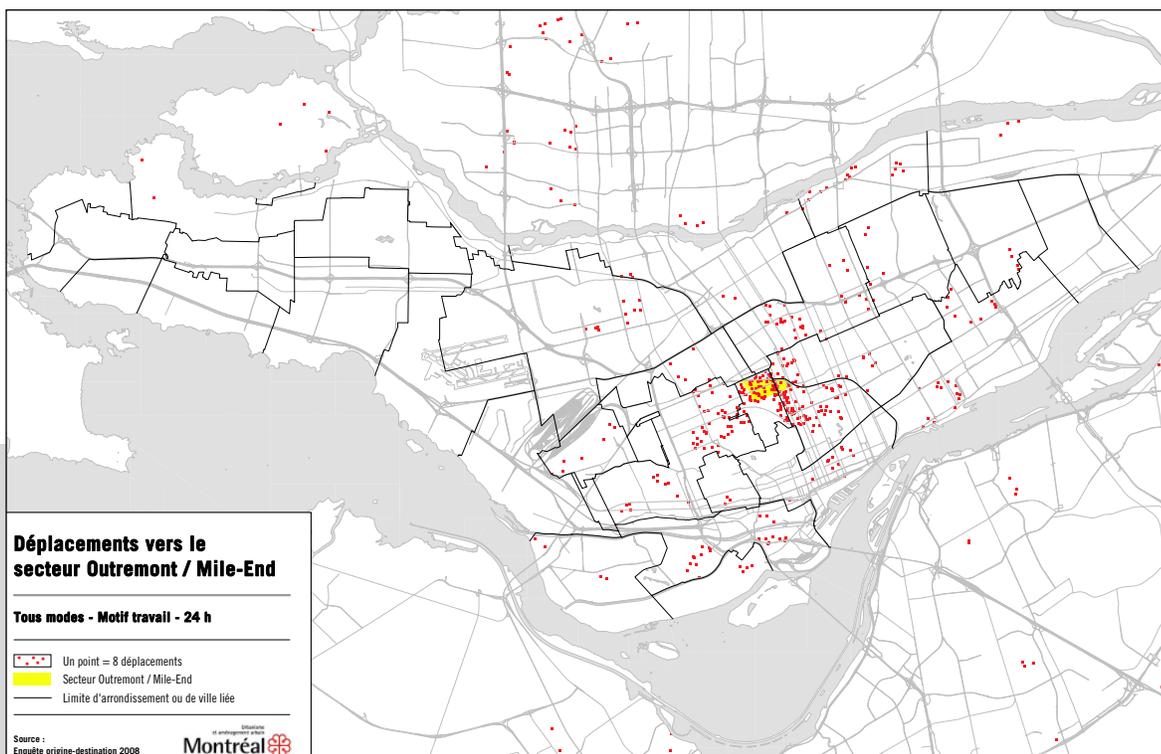
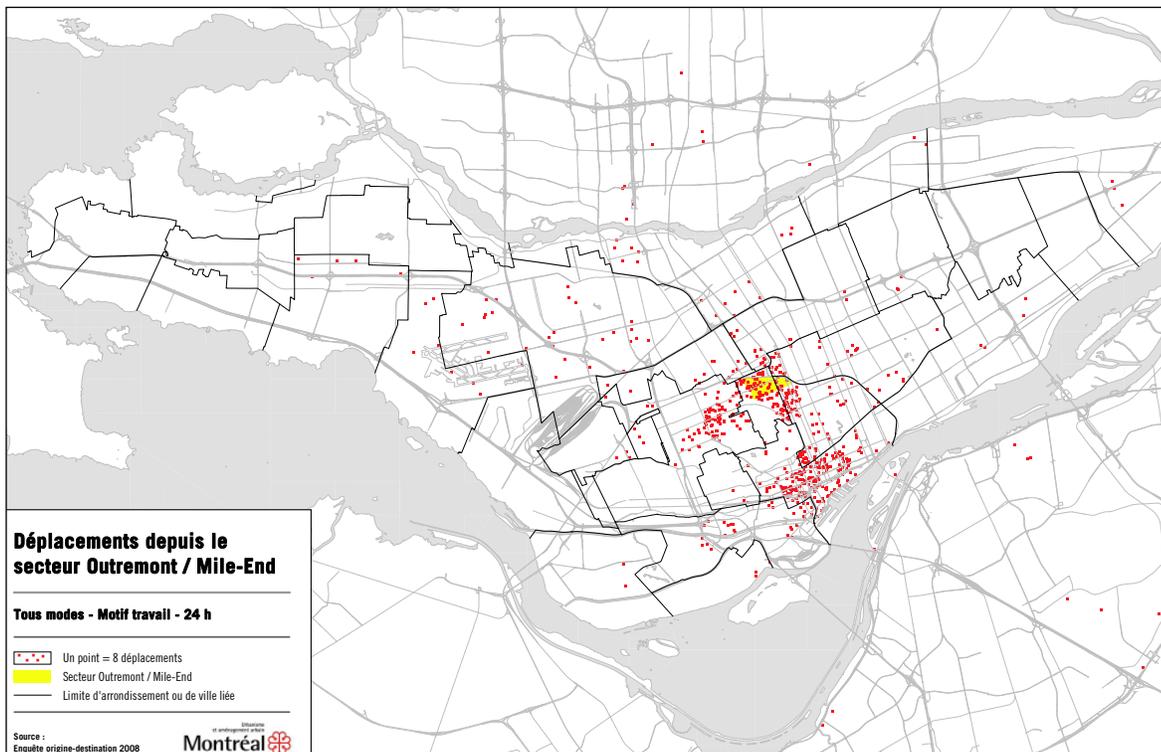
Sous-secteur Outremont / Mile End

Les résidents de ce sous-secteur travaillent, de façon particulièrement marquée, dans le centre-ville, dans les institutions de Côte-des-Neiges ainsi que dans le sous-secteur et ses abords immédiats.

Le sous-secteur se distingue par une part modale du transport actif relativement élevée en comparaison avec les deux autres sous-secteurs, et ce, tant pour les personnes qui y travaillent que pour ses résidents.







Paysage et aménagement du domaine public

3.6

Caractérisation des rues et de leur encadrement

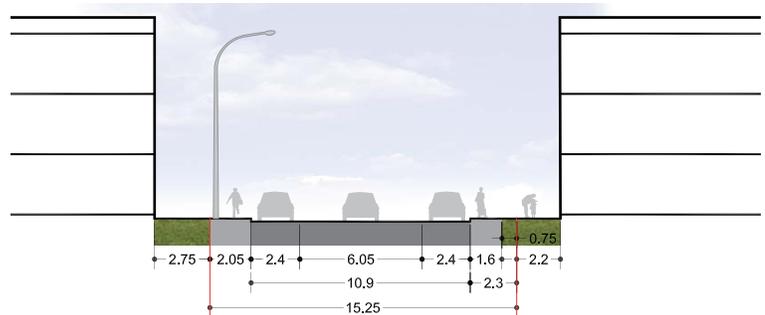
L'analyse des rues du secteur, illustrée par les coupes types et les images suivantes, vise à identifier tant les cas problématiques que les interventions potentielles dans le but d'améliorer la qualité des aménagements du domaine public. Les objectifs sont : augmenter le confort et la sécurité des piétons et des cyclistes, réduire les îlots de chaleur, augmenter le couvert végétal.

Les rues d'Outremont se caractérisent par la présence des larges bandes plantées d'arbres matures sur le domaine public situé au-delà des trottoirs. Les bâtiments résidentiels de 2 et 3 étages, isolés, jumelés ou contigus sont implantés avec une marge de recul importante, ce qui fait en sorte que l'aménagement paysager des cours avant, non clôturées, enrichit le paysage des rues.

Dans le quartier Parc-Extension, les emprises des rues sont plus étroites et l'espace disponible pour la plantation d'arbres de rue est relativement limité. Certaines rues comportent des alignements d'arbres matures, dont les avenues Wiseman et Bloomfield, mais la plupart sont soit dénuées de plantation ou bordées d'arbres de petit gabarit à cause des conditions de croissance limitées (petites fosses isolées ou infrastructures souterraines existantes). Des bâtiments contigus de 3 étages bordent la plupart des rues



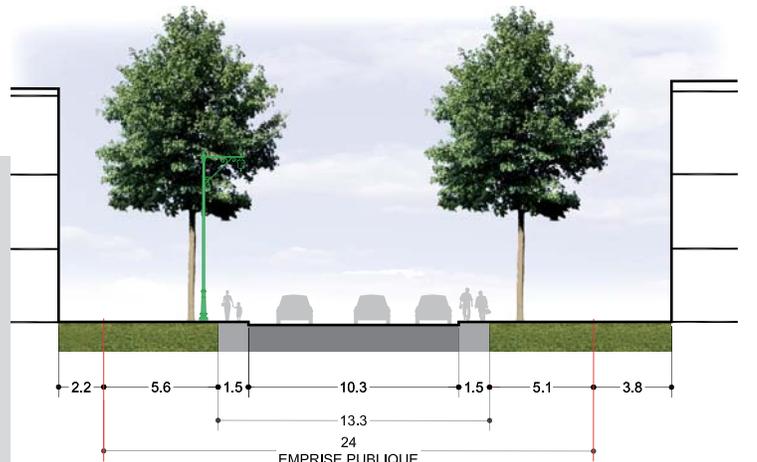
L'avenue d'Outremont, entre l'avenue Beaumont et la rue Jean-Talon.



Coupe de l'avenue d'Outremont, entre l'avenue Beaumont et la rue Jean-Talon - Existant



L'avenue Outremont, entre les avenues Saint-Cyril et Van Horne.



Coupe de l'avenue Outremont, entre les avenues Saint-Cyril et Van Horne - Existant

du quartier. Les cours avant, de dimensions réduites et avec un aménagement paysager minimal, sont en général délimitées par des clôtures basses.

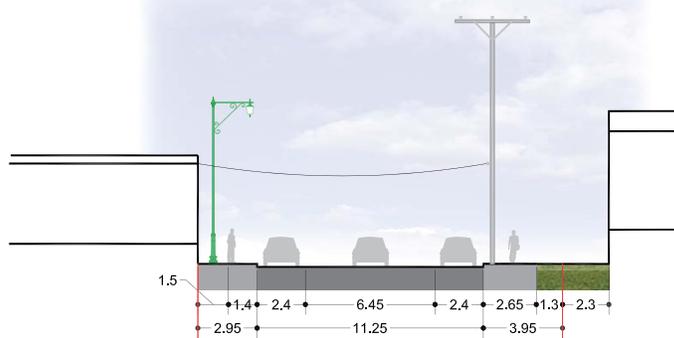
Au sud du quartier, l'avenue Beaumont se distingue par son caractère hétérogène. Le front nord de l'artère est bordé par des bâtiments de 1 à 3 étages qui sont implantés sans marge de recul et dont la façade principale forme souvent un angle par rapport à la rue. Le front sud présente quant à lui des bâtiments d'une grande empreinte au sol, ayant des hauteurs variant de 1 à 5 étages, qui sont implantés de manière très diversifiée par rapport à la rue. Enfin, bien qu'il n'y ait aucun arbre de rue entre le boulevard de l'Acadie et l'avenue du Parc, un effort de verdissement de la rue est visible sur certaines propriétés privées.

Dans le secteur Atlantic, les rues sont généralement bordées de bâtiments industriels de 1 ou 2 étages, implantés sans marge de recul. Les lampadaires et les poteaux soutenant les fils électriques sont les seuls éléments qui rythment les perspectives des rues.

Dans le secteur Marconi-Alexandra, la rue Marconi – la plus étroite du secteur – est encadrée par des bâtiments de 1 ou 2 étages, à usage prédominant industriel, implantés sans marge de recul ou avec un faible recul de plus ou moins 1 mètre. Elle se distingue par son trajet sinueux et par l'architecture modeste et les revêtements diversifiés des bâtiments qui la bordent.



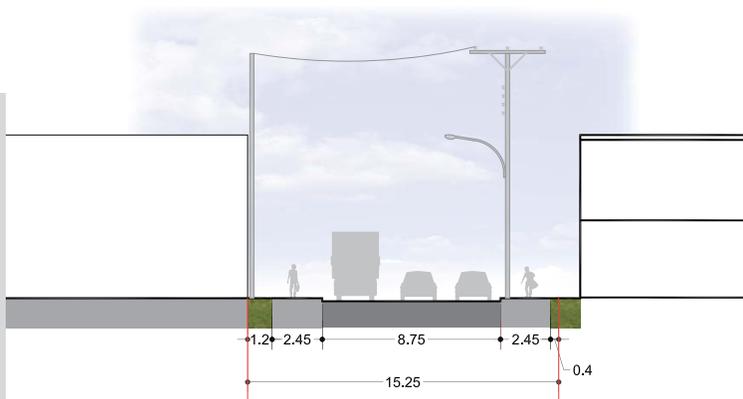
La rue Hutchison, au nord de la rue Beaubien, dans le secteur Atlantic.



Coupe de la rue Hutchison, au nord de la rue Beaubien Ouest - Existant



La rue Marconi, entre les avenues Mozart et Alexandra.



Coupe de la rue Marconi, entre les avenues Mozart et Alexandra - Existant

Le secteur de la rue De Castelnau se caractérise par de nombreuses discontinuités dans le cadre bâti dues, notamment, à la présence de stationnements. Actuellement, la rue ne comporte qu'un alignement de quelques jeunes arbres du côté nord. Toutefois, une bande de terrain appartenant au domaine public est disponible, de part et d'autre de la rue, pour éventuellement accueillir des plantations.

Enfin, le territoire d'intervention est traversé par l'avenue du Parc, un axe majeur à l'échelle montréalaise. Au sud de l'avenue Bernard, elle a un caractère de rue commerciale animée et est encadrée par des fronts bâtis continus des deux côtés. Entre les avenues Bernard et Van Horne, les commerces se font plus rares et le niveau d'animation commence à diminuer. Au nord de l'avenue Van Horne, l'avenue du Parc change radicalement de caractère en raison de son encadrement asymétrique, de la nature des activités en rive, des interruptions du front bâti et du parcellaire très diversifié des terrains qui la bordent, autant d'éléments qui en effacent l'identité et contribuent à créer une impression de *no man's land*. Par ailleurs, l'axe offre une perspective très intéressante sur la gare Jean-Talon, qui gagnerait à être mise en valeur.



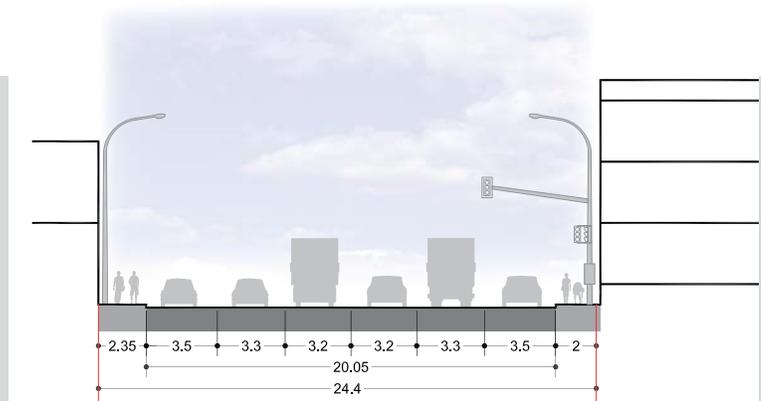
Vue de la rue De Castelnau vers l'est, au niveau de la rue Alexandra.



Coupe de la rue De Castelnau, vers l'est - Existant



L'avenue du Parc, au nord de la rue Beaubien Ouest.



Coupe de l'avenue du Parc, au nord de la rue Beaubien Ouest - Existant

Mobilier urbain et affichage

Le mobilier urbain est présent de façon sporadique à l'échelle du territoire d'intervention. Il se limite pour l'essentiel, en excluant le mobilier des parcs, à quelques bancs en bordure de l'avenue du Parc et du boulevard Saint-Laurent.

Par ailleurs, le territoire comporte de nombreux modèles de lampadaires de rue, spécifiques propres à des secteurs particuliers (ex. : Outremont, Petite-Italie, etc.), qu'il arrive de voir se côtoyer à l'intersection de deux rues (ex. : avenues du Parc et Van Horne). Dans certains secteurs, l'éclairage est d'une efficacité réduite, notamment là où les vieux modèles de lampadaires sont installés.

Enfin, les panneaux d'affichage publicitaire de grand format sont très présents dans le paysage urbain des avenues Van Horne, Beaumont et du Parc. Installés sur les toits des bâtiments ou devant les façades, ils donnent à la rue une échelle autoroutière, envahissant les perspectives et, parfois, cachant une architecture intéressante. Les structures qui soutiennent les panneaux installés au sol occupent un terrain qui pourrait être utilisé pour de l'aménagement paysager afin d'augmenter le couvert végétal et de réduire les îlots de chaleur. De plus, si les panneaux sont équipés d'un système d'éclairage inadéquat, ils contribuent à la pollution lumineuse pendant la nuit.

À gauche : Suite de panneaux d'affichage, le long de l'avenue Beaumont.



À droite : Panneau-réclame devant la façade du St. Lawrence Warehousing Co., sur l'avenue Van Horne.



À gauche : Panneau-réclame le long de l'avenue du Parc, au nord de l'avenue Van Horne.



À droite : Panneau-réclame devant la façade du St. Lawrence Warehousing Co., sur l'avenue Van Horne.



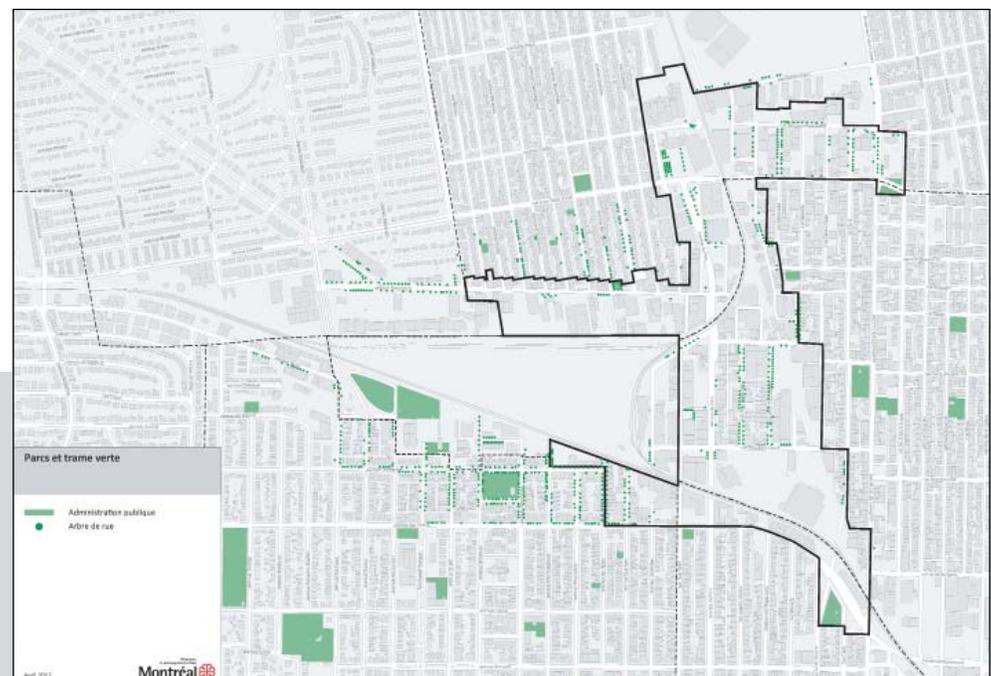
Caractérisation de la trame verte, des parcs et des espaces verts

Le couvert végétal varie considérablement d'un secteur à l'autre du territoire, une problématique qui se traduit notamment par la présence d'importants îlots de chaleur (voir carte, page suivante).

Dans l'arrondissement d'Outremont, la végétation luxuriante et diversifiée des rues et des parcs crée une véritable forêt urbaine qui contraste avec les secteurs avoisinants. Des alignements d'arbres matures bordent les deux côtés des rues (nord-sud) assurant un ombrage bien apprécié en été. Les marges de recul des bâtiments, avec leur aménagement paysager, complètent l'image conviviale des rues et participent à la création d'îlots de fraîcheur.

En contraste avec Outremont, les espaces verts de Parc-Extension sont peu nombreux et de superficies réduites. Les emprises des rues étant plus étroites, l'espace disponible entre le trottoir et le début du domaine privé est souvent insuffisant pour accueillir des plantations; par conséquent, peu de rues nord-sud sont plantées des deux côtés. Cependant, plusieurs riverains ont entrepris de planter des arbres en façade, sur leur propriété, et ce, malgré les superficies réduites des cours avant.

Dans le sous-secteur De Castelnau, malgré l'espace disponible dans la majorité des rues, seule la rue Alexandra est bordée d'alignements continus d'arbres matures des deux côtés. À l'exception du parc Jarry, qui est relativement proche, aucun parc ou espace vert n'est présent dans ce secteur où les bâtiments industriels et les stationnements extérieurs dominent le paysage.



Dans le secteur Atlantic, le caractère industriel se traduit non seulement par l'architecture des bâtiments, mais aussi par la prédominance des surfaces minérales au détriment de la végétation et des espaces verts.

Quant au secteur Marconi-Alexandra, seules les rues Jeanne-Mance, Waverly et l'avenue de l'Esplanade y sont bordées d'arbres. Il n'y a aucun espace public ou parc dans les limites du territoire d'intervention.

La représentation des îlots de chaleur permet de localiser certaines zones problématiques : le sud du quartier Parc-Extension, le secteur Beaumont, l'ancienne cour de triage, les secteurs Marconi-Alexandra et De Castelnau, etc. À l'opposé, la végétation luxuriante de Ville Mont-Royal et d'Outremont crée de vastes îlots de fraîcheur. (Institut de national de santé publique du Québec)



À gauche : Rue Saint-Urbain à l'intersection de la rue De Castelnau (interruption des fronts bâtis et façades sans ouvertures au rez-de-chaussée).



À droite : Avenue du Parc, au nord de la rue Beaubien (effort de verdissement par la plantation d'arbres sur le domaine privé).



À gauche : À Outremont, les plantations abondantes contribuent à la qualité du milieu de vie, notamment en réduisant l'effet des îlots de chaleur.



À droite : Dans le quartier Parc-Extension, les emprises des rues étroites sont peu propices à accueillir des plantations.



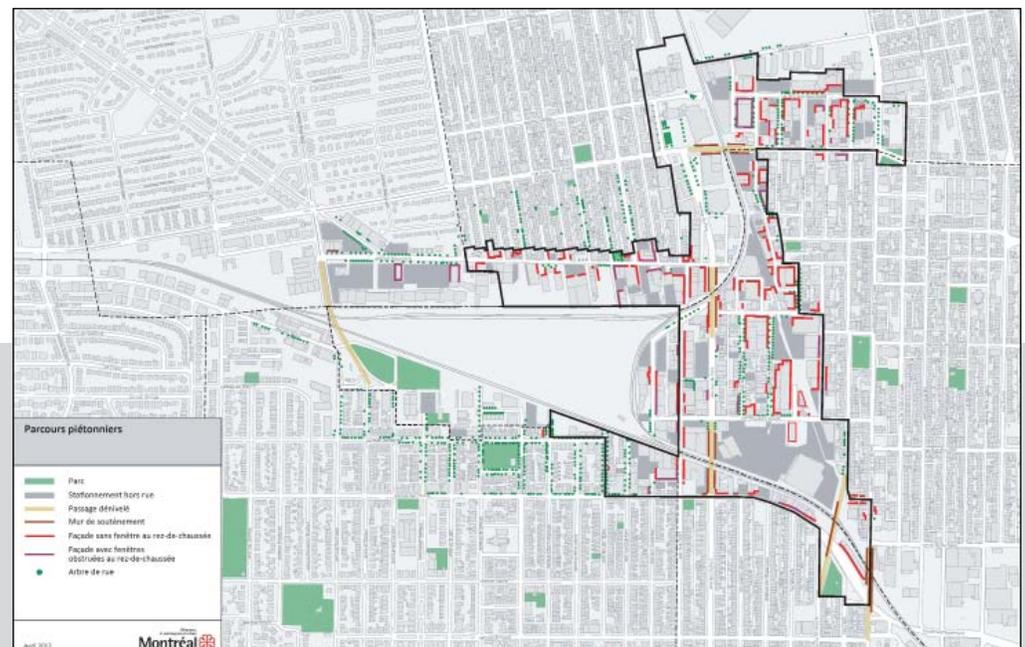
Caractérisation des parcours piétonniers

De manière générale, afin que le parcours des piétons soit agréable et sécuritaire le long d'une rue, les bâtiments qui encadrent celle-ci ne doivent pas être trop reculés et les portes et les fenêtres doivent être assez fréquentes le long des façades au niveau du rez-de-chaussée pour permettre une communication visuelle entre l'extérieur et l'intérieur. De même, les entrées charretières ou les portes de livraison devraient être le moins présentes possible et les terrains de stationnement, lorsque nécessaires, devraient être aménagés dans les cours arrière. Enfin, la présence d'alignements d'arbres, par leur ombrage, contribue à augmenter le confort des piétons.

La carte « Parcours piétonniers » illustre les façades problématiques, les surfaces de stationnement, les alignements d'arbres de rue et les tronçons de rue sans trottoir dans le but d'identifier les situations problématiques et, éventuellement, de prioriser les interventions en matière d'aménagement du domaine public.

Dans la partie nord d'Outremont, contrairement au reste de l'arrondissement, les trottoirs manquent sur certains tronçons de rue et la végétation n'a pas la même densité qu'au sud de l'avenue Ducharme.

Au sud du quartier Parc-Extension, la plupart du parcours de l'avenue Beaumont ne correspond pas aux critères énoncés plus haut. Les bâtiments industriels du côté sud de l'avenue sont souvent implantés avec un grand recul et présentent des stationnements en façade, des portes de livraison très fréquentes et comptent peu de fenêtres à la hauteur du piéton. Du côté nord, on trouve de longs tronçons de façades sans fenêtre ou des cours avant occupées par des stationnements ou par des activités de type entretien



Parcours piétonniers - Situation existante

La carte présente les façades problématiques, les surfaces de stationnement, les alignements d'arbres de rue et les tronçons de rue sans trottoir.

d'automobiles. Sur certains tronçons, les bâtiments implantés sans aucun recul et les trottoirs étroits et sans alignements d'arbres produisent une sensation d'inconfort et d'insécurité.

Dans le secteur Atlantic, les nombreuses portes de livraison, les longues façades sans fenêtre ou avec des fenêtres obstruées au niveau du rez-de-chaussée, les longues interruptions du cadre bâti produites par la présence des terrains de stationnement font en sorte que la plus grande partie du parcours le long de l'avenue Durocher et de la rue Hutchison ne satisfait pas aux critères énoncés plus haut.

La même problématique existe sur l'avenue de l'Esplanade et dans les rues Marconi, Waverly et Saint-Urbain. Le côté sud de la rue Beaubien Ouest se caractérise ainsi par une longue interruption du front bâti créée par le stationnement de Home Depot, ponctuée par l'insertion du bâtiment de la compagnie Vidéotron.

Les rues du secteur De Castelnau se caractérisent par l'interruption des fronts bâtis, par les nombreux terrains de stationnement et par les longues façades sans fenêtre ou avec des fenêtres obstruées au niveau du rez-de-chaussée.

Sur l'avenue du Parc, le parcours des piétons est peu agréable entre l'avenue Van Horne et la rue Jean-Talon, notamment à cause des deux longs passages sous les voies ferrées, du manque d'arbres de rue, de l'étroitesse des trottoirs, de la largeur de la chaussée et de l'intensité de la circulation qu'elle accueille.

À gauche : Verdissement de la rue Durocher par des plantations sur le domaine privé.

À droite : Bâtiment de grand gabarit sur l'avenue Beaumont, implanté sans marge de recul le long d'un trottoir étroit.



À gauche : Alternance de façades sans ouvertures et de portes de livraison au niveau du rez-de-chaussée le long de la rue Saint-Urbain.

À droite : Nombreuses portes de livraison et longues façades sans fenêtres sur la rue Hutchison.

