



Pierrefonds
Roxboro

Montréal 

PLAN PARTICULIER D'URBANISME DU BOULEVARD SAINT-CHARLES

ARRONDISSEMENT PIERREFONDS-ROXBORO

31.01.2024

Notre num. de dossier : 2110-425



apur
créatif

Équipe de suivi

Louis Tremblay, directeur , Direction du développement du territoire et des études techniques

Stéphane Quesnel, chef de division urbanisme, permis et inspections

Marco Papineau, cadre sur mandat

Anne Castonguay, ressource externe

Équipe de rédaction

Marc Pilon, OUQ 666, directeur de projet

Guillaume Gilbert, OUQ 1642, chargé de projet

Yves-Olivier Palardy, collaborateur principal - rédaction

Amélie Lavoie, contenu visuel et rédaction

Helena Costa, contenu visuel

Hannah Senior, rédaction



NOTES AU LECTEUR

Le Plan particulier d'urbanisme (PPU) du boulevard Saint-Charles est le projet de PPU adopté. Celui-ci sera remplacé, dans le cadre de l'adoption du PUM, par le PPU adopté par le Conseil municipal, à la suite des modifications réalisées après les résultats de la consultation publique.

Mai 2024



Table des matières

1.	PRÉAMBULE	05	4.	VISION D'AMÉNAGEMENT	24
			4.1	Énoncé de vision	
2.	CONTEXTE	06	4.2	Orientations et interventions d'aménagement	
2.1	Localisation et territoire d'application		4.3	Concept d'organisation spatiale	
2.2	Cadre de planification		4.4	Proposition d'aménagement	
3.	DIAGNOSTIC TERRITORIAL	09	4.5	Guide d'aménagement	
3.1	Historique de développement		4.6	Plans des affectations du sol et des densités de construction	
3.2	Profil sociodémographique et économique		5.	PLAN D'ACTION ET MISE EN OEUVRE	38
3.3	Cadre bâti		5.1	Plan d'action	
3.4	Activités et fonctions urbaines				
3.5	Transport et mobilité				
3.6	Parcs, espaces publics et écologie				
3.7	Un paysage à mettre en valeur				
3.8	Synthèse du diagnostic				
3.9	Enjeux spécifiques par thème				



1. PRÉAMBULE

L'exercice d'élaboration d'un plan particulier d'urbanisme (PPU) se veut un exercice de planification qui agira à court, moyen et long terme pour un territoire donné. Le secteur du boulevard Saint-Charles à Pierrefonds a été identifié au Plan d'urbanisme et de mobilité de la Ville de Montréal, plus particulièrement comme un secteur d'opportunité à l'échelle de quartier. Celui-ci était également identifié comme secteur de planification détaillé dans le Plan d'urbanisme de 2004. Ainsi, l'encadrement de son développement, mais surtout de son redéveloppement et de son réaménagement, sont d'actualité depuis plusieurs années et nécessitaient d'être abordés.

La perte de vitalité commerciale, la désuétude de plusieurs bâtiments, la détérioration généralisée de son paysage urbain et bien d'autres facteurs amènent l'Arrondissement à réfléchir sur le futur de ce secteur qui est, de par sa localisation, un endroit stratégique appelé à se transformer d'ici les prochaines années.

C'est dans ce contexte que le conseil d'arrondissement souhaite vous présenter le fruit de sa réflexion à laquelle la population a été appelée à participer par l'entremise de différentes activités de participation citoyenne. Notons aussi l'implication de plusieurs professionnels issus des domaines de l'aménagement du territoire qui ont aussi mis leur expertise à profit.

Le présent PPU établit une vision pour le redéveloppement du secteur du boulevard Saint-Charles qui s'inscrit en adéquation avec les objectifs de transition écologique, de lutte contre les changements climatiques et de création de milieux de vie où il fait bon vivre. Il est une feuille de route à suivre pour les 20 prochaines années afin que les interventions de réaménagement et de redéveloppement se réalisent de façon cohérente.

Le document du PPU est structuré selon les sections suivantes :

1. Préambule : introduction
2. Contexte : localisation et retour sur les autres documents de planification
3. Diagnostic territorial : lecture du milieu, analyse et enjeux d'aménagement propre au secteur
4. Vision d'aménagement : énoncé de vision, objectifs et principes d'aménagement
5. Plan d'action et mise en œuvre : interventions menant à la mise en œuvre de la vision, notamment les actions réglementaires, de projets et autres

QU'EST-CE QU'UN PPU ?

Le PPU est un outil d'urbanisme qui permet de préciser la planification de secteurs spécifiques du territoire qui requièrent une attention particulière. Il sert à programmer des interventions municipales permettant de répondre à des enjeux et à des objectifs de planification.

À ces fins, il sert également à encadrer les interventions sur le domaine privé et public pour orienter le développement vers une vision commune. Couvrant la plus petite échelle de planification, le PPU doit être conforme aux objectifs et aux orientations des paliers supérieurs, notamment celui du Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal. Le PPU permet de définir une vision d'aménagement et de développement qui se traduit par des orientations, des objectifs, des stratégies d'intervention et des moyens de mise en œuvre soutenant le développement urbain proposé.

⊕ Plus spécifiquement, en vertu de l'article 84 de la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme*, un plan particulier d'urbanisme doit :

1. énoncer les objectifs qu'il poursuit ;
2. planifier de manière détaillée l'aménagement de la partie du territoire qu'il vise ;
3. préciser les règles et les critères d'urbanisme proposés.

2. CONTEXTE

2.1 LOCALISATION ET TERRITOIRE D'APPLICATION

Le territoire d'application du PPU du boulevard Saint-Charles couvre une superficie approximative de 28 hectares. Il est situé de part et d'autre du boulevard Saint-Charles et s'étend de la limite nord de l'arrondissement à la limite entre ce dernier et la ville de Kirkland.

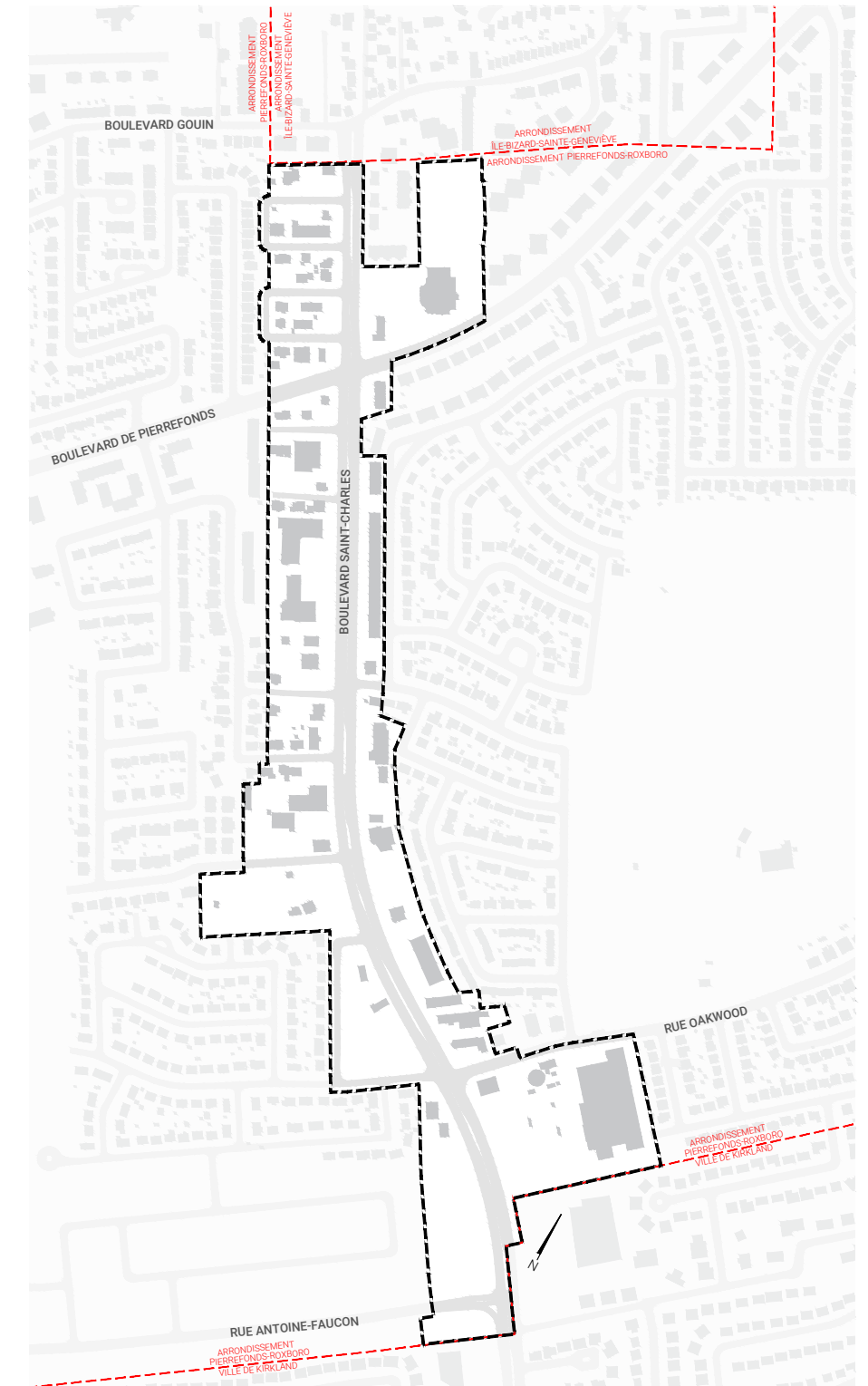
Les éléments suivants ont été pris en compte pour la délimitation exacte des limites du secteur d'intervention (voir plan 1) :

- ⊕ Au nord, le territoire s'étend jusqu'à la limite de l'arrondissement de L'Île-Bizard-Sainte-Genève. Ainsi, le territoire d'application du PPU exclut les terrains adjacents au boulevard Gouin. Cette limite marque la transition vers un secteur offrant une ambiance urbaine de plus faible intensité.
- ⊕ La limite sud correspond à la limite entre le territoire de la ville de Kirkland et l'arrondissement de Pierrefonds-Roxboro. Bien que la portion du boulevard localisée sur le territoire de Kirkland ne fasse pas partie intégrante du secteur visé, un effort d'harmonisation entre les tronçons sera réalisé pour assurer la cohérence du bâti, en conformité avec les principes du schéma d'aménagement.
- ⊕ La limite est du secteur correspond aux rues Elgin, Anthime et Rupert alors que la limite ouest correspond au prolongement approximatif du tracé des rues des Érables, Blaignier et Hillcrest.

Les limites du territoire visé suivent le tracé des rues, des lignes de lot ou du secteur identifié comme secteur d'opportunité à l'échelle du quartier au chapitre 4 du Plan d'urbanisme et de mobilité de la Ville de Montréal.



PLAN 1: DÉLIMITATION DU TERRITOIRE DU PPU



2.2 CADRE DE PLANIFICATION

Afin d'assurer un développement et une évolution cohérente des abords du boulevard Saint-Charles sur le territoire de l'arrondissement Pierrefonds-Roxboro, le conseil d'arrondissement a décidé de procéder à l'élaboration d'un plan particulier d'urbanisme (PPU).

Cette démarche permet de définir une vision d'aménagement afin d'ajuster l'appareil règlementaire et les documents de planification du territoire applicables aux réalités intrinsèques du secteur tout en intégrant les principes d'urbanisme durable.

Cette démarche devra aussi assurer la cohérence entre ces derniers et les objectifs du Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD), du Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal et du Plan d'urbanisme et de mobilité (PUM) de la Ville de Montréal, plus particulièrement le chapitre de l'arrondissement, duquel le PPU en fait partie intégrante.

Plan métropolitain d'aménagement et de développement de la Communauté métropolitaine de Montréal

Le Plan métropolitain d'aménagement et de développement de la communauté métropolitaine de Montréal est un document de planification à l'échelle du périmètre métropolitain, à savoir l'ensemble du territoire de la Communauté métropolitaine de Montréal comprenant, au moment de la rédaction du présent document, un total de 82 villes et municipalités aux dimensions et dynamiques distinctes.

Ce document de planification a permis à la Communauté métropolitaine de Montréal de mettre en œuvre la vision qu'elle avait adoptée dans sa Vision 2025 intitulée « Cap sur le monde : bâtir une communauté compétitive, attractive, solidaire et responsable » en la transposant sous la forme du PMAD qui cherche à relever les défis suivants :

1. Déterminer le type d'urbanisation à privilégier pour accueillir la croissance projetée
2. Optimiser et développer les réseaux de transport actuels et projetés pour soutenir la mobilité croissante et favoriser une consolidation de l'urbanisation
3. Protéger et mettre en valeur les atouts naturels et bâtis afin de renforcer l'attractivité de la région

Schéma d'aménagement et de développement de l'Agglomération de Montréal

Le Schéma d'aménagement et de développement consiste en un document de planification régionale venant déterminer les grandes orientations en matière d'aménagement et de développement du territoire pour les 16 municipalités et 19 arrondissements présents sur l'île de Montréal, et ce, en assurant que les choix d'aménagement et orientations contenues concordent avec le contenu du Plan métropolitain d'aménagement et de développement présenté précédemment.

Le schéma adopté en 2015 intègre trois grandes orientations desquelles découle le contenu du document, soit :

1. Favoriser un cadre de vie de qualité
2. Soutenir le dynamisme de l'agglomération et du centre de la métropole
3. Mettre en valeur les territoires d'intérêt

La poursuite des objectifs qui découlent de ces orientations se transpose entre autres sous la forme d'affectations du territoire, venant orienter l'utilisation du territoire à une échelle régionale, en plus de répartir les différentes densités d'occupation au sein de secteurs préalablement déterminés.

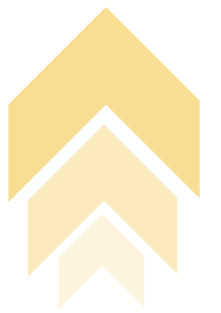
Plan d'urbanisme et de mobilité de la Ville de Montréal

Le Plan Montréal d'urbanisme et de mobilité de la Ville de Montréal identifie les principaux enjeux liés à l'aménagement et à la mobilité sur le territoire de la Ville de Montréal, notamment de l'arrondissement de Pierrefonds-Roxboro, en plus de traiter des enjeux spécifiques liés au secteur d'opportunité à l'échelle du quartier du boulevard Saint-Charles.

De nombreux enjeux identifiés pour l'ensemble du territoire sont aussi pertinents au sein du secteur du PPU, dont notamment la nécessité de soutenir le développement résidentiel, de créer des pôles commerciaux dynamiques et attrayants et de soutenir une utilisation accrue du transport collectif.

Pour ce qui est du secteur d'opportunité à l'échelle du quartier du boulevard Saint-Charles, dont la délimitation correspond au secteur d'intervention du PPU de manière générale, les principaux enjeux identifiés sont :

- ⊕ Le manque de verdure
- ⊕ La prédominance des aires minéralisées
- ⊕ L'absence d'harmonisation des bâtiments
- ⊕ La configuration des accès véhiculaires au boulevard
- ⊕ Peu d'offres commerciales de biens et services courants pour bien desservir la population
- ⊕ Revaloriser l'entrée d'arrondissement et mettre en valeur le boulevard Saint-Charles
- ⊕ Consolider l'activité commerciale sur le boulevard Saint-Charles
- ⊕ Faciliter les liens entre le pôle commercial et le secteur ouest de Pierrefonds



- ⊕ Améliorer la qualité du paysage urbain et la qualité architecturale du secteur
- ⊕ Prioriser l'aménagement convivial, harmonieux et sécuritaire du boulevard Saint-Charles

-Le texte a été retiré dans le cadre de l'adoption du PUM-

Autres documents et politiques

Le contenu de plusieurs autres documents et politiques de la Ville de Montréal et de l'Arrondissement de Pierrefonds-Roxboro doit aussi être pris en considération dans l'élaboration du PPU Saint-Charles. De manière non exhaustive, notons le contenu des documents suivants ont été pris en considération dans l'élaboration du présent PPU:

- ⊕ Politique de participation citoyenne de Pierrefonds-Roxboro
- ⊕ Plan stratégique Montréal 2030
- ⊕ Plan climat 2020-2030

FIGURE 1 : HIÉRARCHIE DES DOCUMENTS DE PLANIFICATION



3. DIAGNOSTIC TERRITORIAL

3.1 HISTORIQUE DE DÉVELOPPEMENT

La création de Pierrefonds-Roxboro découle de la fondation de la paroisse de Sainte-Geneviève en 1741, paroisse qui rassemblait plusieurs municipalités et arrondissements actuels, dont L'Île-Bizard-Sainte-Geneviève, Roxboro et Dollard-des-Ormeaux. La montée Saint-Charles assurait à cette époque le lien entre le lac Saint-Louis et la rivière Des Prairies.

La Municipalité de Roxboro fut incorporée en ville en 1914, après avoir vu son territoire détaché de l'ancienne paroisse de Sainte-Geneviève-de-Pierrefonds. C'est suivant l'incorporation de Dollard-des-Ormeaux en tant que ville en 1924 que la ville de Pierrefonds fut créée avec le territoire résiduel de la paroisse de Sainte-Geneviève après l'amputation des portions de territoire qui en furent exclues suivant la création de nouvelles entités territoriales.

La Ville de Pierrefonds a vu ses limites modifiées en 1959 après sa fusion avec le village de Sainte-Geneviève, constitué officiellement en 1860.

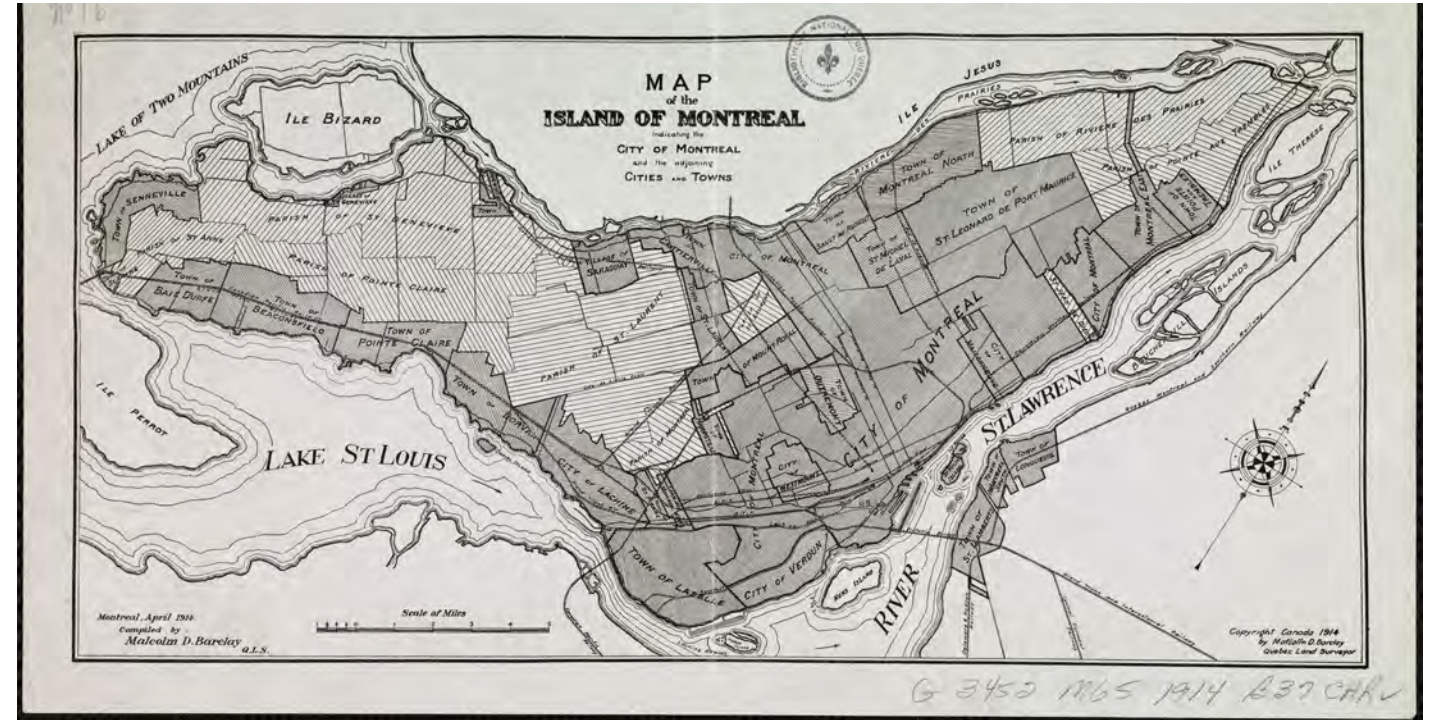
C'est en 1961 que le tronçon sera officiellement désigné « Boulevard Saint-Charles ».

La carte suivante, datée de 1914, localise la paroisse de Sainte-Geneviève et les limites de Roxboro au moment de sa fondation :

C'est finalement lors du mouvement généralisé de réorganisation et de regroupement des municipalités réalisé au début des années 2000 par le gouvernement du Québec et suite à une réorganisation du territoire en 2006 que le territoire de l'arrondissement regroupe Pierrefonds et Roxboro au sein d'un même arrondissement de la nouvelle ville de Montréal.

La maison de ferme de Joseph-Rabeau, construite vers 1790 est un vestige de l'époque coloniale et se situe dans la portion sud-ouest du territoire du PPU.

FIGURE 2: LE DÉCOUPAGE DE L'ÎLE DE MONTRÉAL EN 1914, ANNÉE D'INCORPORATION DE ROXBORO



[Source: DAUQ]

PHOTO 1: MAISON DE JOSEPH-RABEAU À PROXIMITÉ DU BOULEVARD SAINT-CHARLES



[Source: Google maps, Physiomentum]



3.2 PROFIL SOCIODÉMOGRAPHIQUE ET ÉCONOMIQUE

NIVEAU DE SCOLARITÉ

Les dernières données disponibles relatives au niveau de scolarité des citoyens de l'arrondissement Pierrefonds-Roxboro démontrent un taux de diplomation de niveau secondaire plus élevé que sur l'ensemble du territoire de la Ville de Montréal. La proportion de la population ayant atteint un niveau de scolarité plus avancé est toutefois similaire à celle de l'ensemble de la Ville. Globalement, la situation en termes du niveau de scolarité au sein de la population est donc similaire, avec une proportion légèrement moins élevée de la population n'ayant aucun diplôme sur le territoire de Pierrefonds-Roxboro.

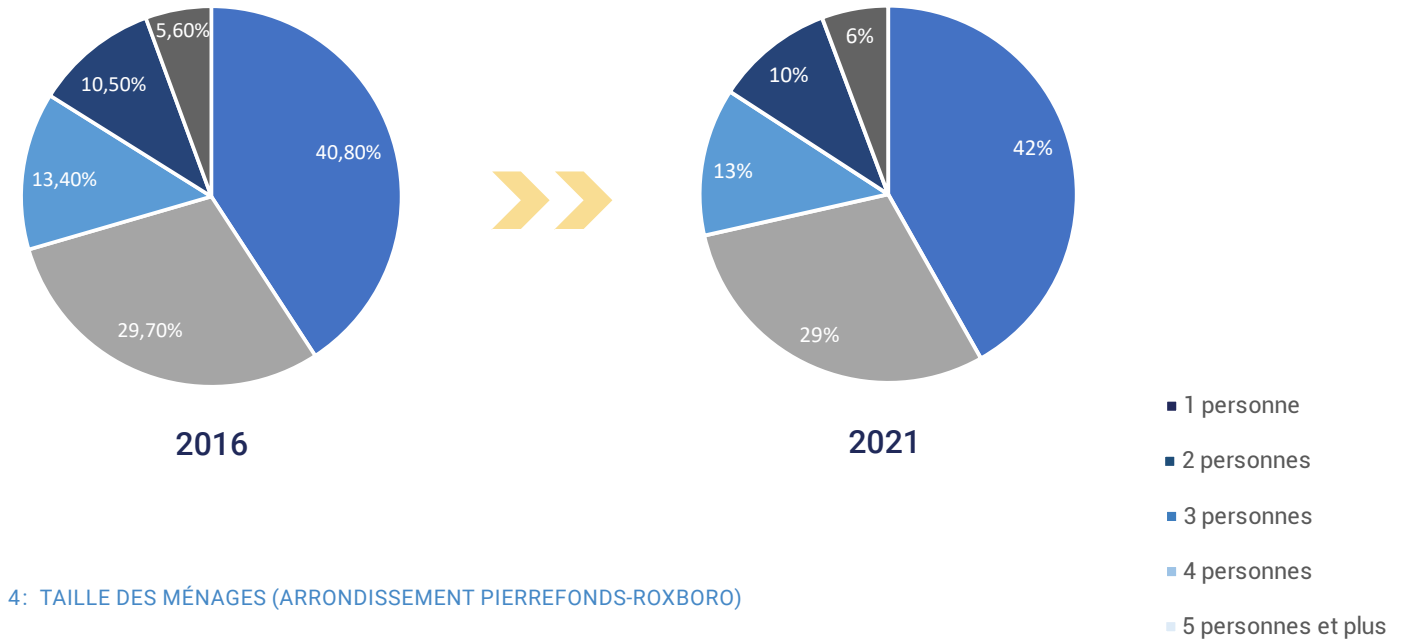
TAILLE DES MÉNAGES

Toujours selon le recensement de 2021, la taille moyenne des ménages privés de l'arrondissement est de 2,7 personnes par ménage, légèrement supérieure à la taille moyenne de 2,1 personnes par ménage recensée pour l'ensemble de la Ville.

Les chiffres du recensement de 2021 de Statistiques Canada démontrent que la proportion de ménages à une seule personne est de loin inférieure à celle de l'ensemble de la Ville de Montréal où elle représente 40 % de l'ensemble des ménages. Il est pertinent de préciser que cette caractéristique peut être mise en relation avec le cadre bâti qu'on retrouve au sein de l'arrondissement et qui comporte un nombre de logements dits « familiaux » (plus de 2 chambres) beaucoup plus nombreux que sur le reste du territoire de la Ville.

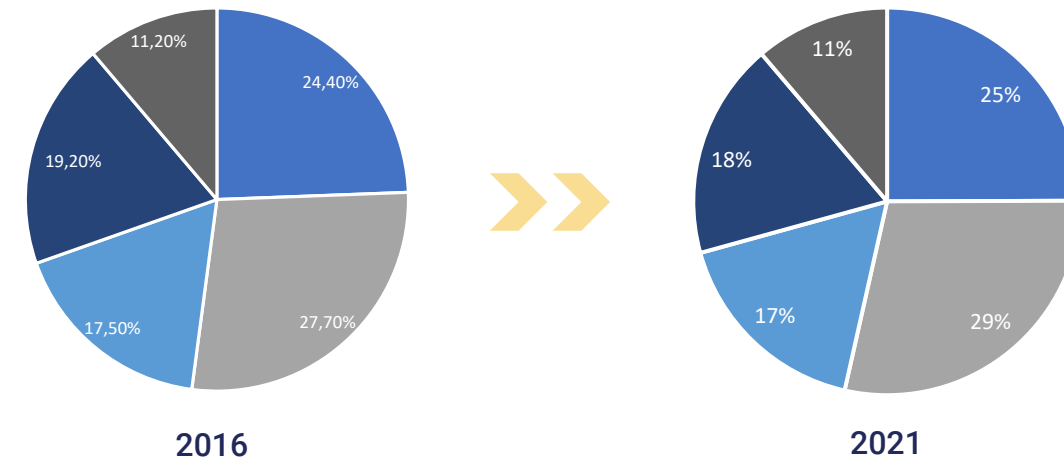
VILLE DE MONTRÉAL

FIGURE 3: TAILLE DES MÉNAGES (VILLE DE MONTRÉAL)



PIERREFONDS-ROXBORO

FIGURE 4: TAILLE DES MÉNAGES (ARRONDISSEMENT PIERREFONDS-ROXBORO)



Taille moyenne des ménages privés (2021)

2,7



ÂGE

L'âge moyen de la population est de 40,9 ans sur territoire de l'arrondissement de Pierrefonds-Roxboro, contre 40,6 ans pour l'ensemble de la Ville de Montréal.

La répartition des groupes d'âge de l'Arrondissement de Pierrefonds-Roxboro démontre que le groupe âgé de 55 à 59 ans est le plus représenté au sein de la population, caractéristique distinguant le territoire de l'arrondissement du reste de la Ville de Montréal où les groupes de 25 à 29 ans et de 30 à 34 ans qui constituent respectivement les premiers et seconds groupes d'âge en termes d'importance relative.

SEXE

La répartition des citoyens résidant sur le territoire de l'arrondissement en fonction de leur sexe est légèrement inférieure à celle de l'ensemble de la Ville de Montréal avec 49% de la population de sexe masculin, alors la proportion occupée par les individus de sexe masculin atteint 51% pour l'Arrondissement.

FIGURE 5: PROPORTION HOMMES/FEMMES (2021)

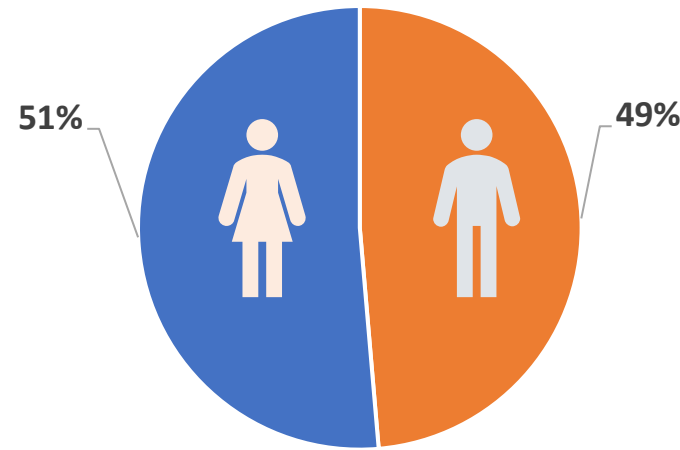
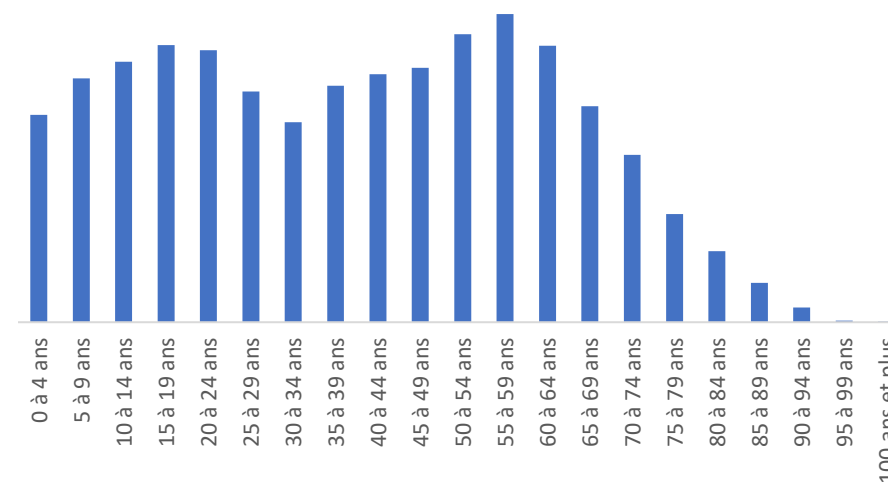


FIGURE 6: PYRAMIDE DES ÂGES PIERREFONDS-ROXBORO (2021)



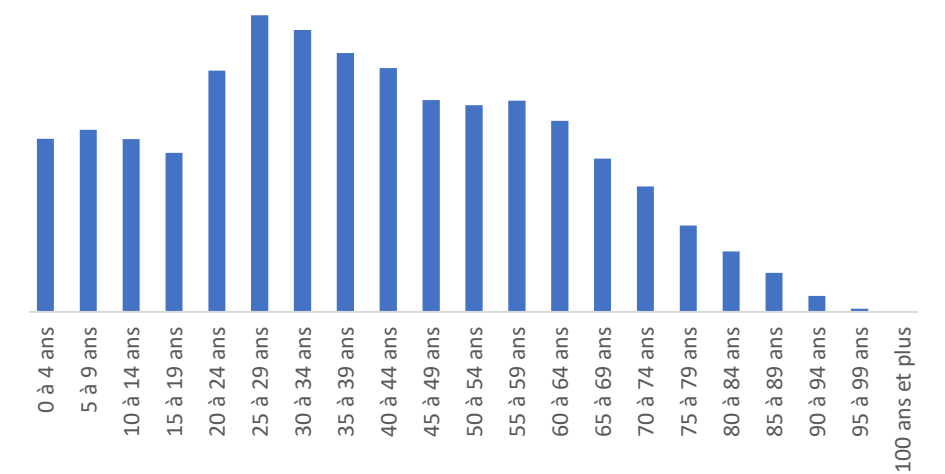
Revenu médian des ménages (2020)

86 000

Âge moyen de la population (2021)

40,9 ans

FIGURE 7: PYRAMIDE DES ÂGES MONTRÉAL (2021)



NOTE AU LECTEUR

Les données sociodémographiques proviennent de Statistiques Canada et sont le fruit des recensements nationaux 2016 et 2021.

3.3 CADRE BÂTI

ÉTAT DES BÂTIMENTS, TYPOLOGIES ET VOLUMÉTRIES TYPES

Le secteur visé par le PPU du boulevard Saint-Charles est caractérisé par un cadre bâti très hétérogène et souvent vétuste de piètre qualité architecturale. En effet, il est difficile d'identifier une typologie et une volumétrie de bâtiments spécifiques en raison des fluctuations de hauteurs et des gabarits tout au long du tronçon. Ces fluctuations découlent, entre autres, des années de construction des bâtiments, ainsi que de leur vocation.

La majorité des bâtiments qu'on y retrouve sont de moyens ou de grands gabarits, avec une hauteur variant généralement entre 1 et 2 étages.

IMPLANTATION DES ENSEMBLES BÂTIS

Les bâtiments sont, pour la plupart d'entre eux, localisés en retrait par rapport à la voie de circulation, laissant ainsi place à de grandes superficies minéralisées occupées par des espaces de stationnement.

On remarque aussi la présence de quelques bâtiments commerciaux d'un à deux étages implantés plus près des limites de l'emprise du boulevard à l'est du secteur, implantation découlant du fait qu'ils occupent des lots transversaux de faible profondeur.

CADRE BÂTI RÉSIDENTIEL

Au niveau du cadre bâti résidentiel, principalement localisé au sein d'îlots voisins aux terrains adjacents au boulevard, la typologie dominante est l'habitation unifamiliale isolée d'une hauteur de 1 à 2 étages.

Enfin, on note la présence de quelques bâtiments résidentiels multifamiliaux de 3 à 4 étages au nord, hors du secteur, entre les boulevards Pierrefonds et Gouin.

BÂTIMENT À VALEUR PATRIMONIALE

Enfin, on retrouve au sein du secteur du PPU un bâtiment possédant une forte valeur patrimoniale, bien que n'étant pas classé en vertu de la *Loi sur le patrimoine culturel*. La résidence est toutefois identifiée au plan d'urbanisme et de mobilité comme étant un immeuble patrimonial exceptionnel et doit ainsi faire l'objet d'un contrôle serré quant aux travaux de construction, de rénovation et de démolition par l'entremise de l'appareil réglementaire. Elle est localisée vers la limite sud-ouest du secteur et fut construite vers 1790 pour servir de résidence à Joseph Rabeau, l'un des premiers occupants du tronçon. Le bâtiment est actuellement occupé par une clinique de physiothérapie. Construits majoritairement au 20e siècle, les bâtiments résidentiels et commerciaux à proximité font face actuellement à un vieillissement important du cadre bâti.

PHOTO 2: GARAGE COMMERCIAL AUX ABORDS DU BOULEVARD CARACTÉRISÉ PAR DES ESPACES LIBRES FORTEMENT MINÉRALISÉS



PHOTO 3: HÉTÉROGÉNÉITÉ DU CADRE BÂTI



PHOTO 4: EXEMPLE D'ENSEMBLE BÂTIS COMMERCIAUX DE 1 À 2 ÉTAGES



PHOTO 5: LA RÉSIDENCE DE JOSEPH-RABEAU AVANT LE DÉVELOPPEMENT DU BOULEVARD (1948)



[Source: Archives Ville de Montréal]

PHOTO 6: LA RÉSIDENCE DE JOSEPH-RABEAU EN DATE D'AUJOURD'HUI



[Source: Google]



3.4 ACTIVITÉS ET FONCTIONS URBAINES

Le secteur du PPU Saint-Charles présente de vastes étendues à prédominance commerciale constituées d'usages commerciaux variés, dont des restaurants, des boutiques, des garages, des épiceries, des pharmacies, des quincailleries, des cliniques, des salons de beautés, des bureaux, etc. Même si le territoire est occupé par divers commerces, ce développement euclidien des années 60-70 empêche la complémentarité des usages permettant de générer un réel milieu de vie. Il ne va sans dire que la vitalité de la plupart de ces établissements demeure un des grands enjeux pour le secteur.

FONCTION COMMERCIALE

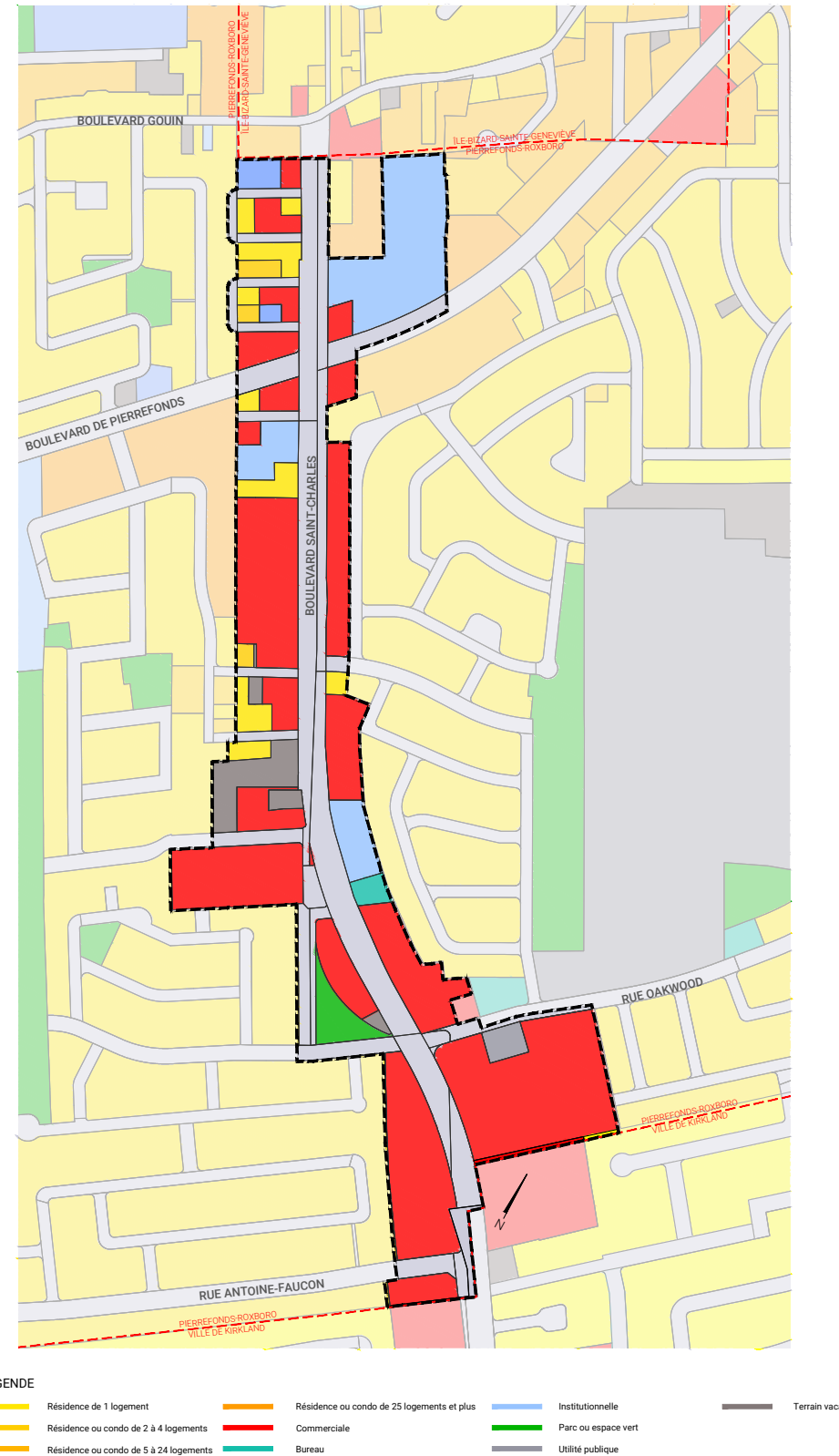
On y constate une prédominance de commerces destinés à l'automobile (17 commerces), notamment de nombreux garages aux abords du boulevard représentant un peu plus de 15% de l'ensemble des commerces de l'artère. Cette concentration d'usages peu compatibles avec certains usages sensibles peut générer plusieurs problèmes de cohabitation. On pense entre autres aux nuisances sonores qu'ils peuvent engendrer, ainsi qu'à l'influence de leurs aménagements extérieurs constitués d'aires de stationnement d'envergure sur le paysage urbain ou d'entrepôts extérieurs dans le cas de certains commerces (RONA, Pierrefonds marine, locapro, etc.)

Le boulevard Saint-Charles se caractérise également par la présence de nombreux locaux commerciaux vacants qui ont été laissés à l'abandon.

FONCTIONS PUBLIQUES ET INSTITUTIONNELLES

Quelques terrains sont utilisés à des fins publiques ou institutionnelles, dont le parc Hillcrest (voir sous-section 3.6) ou encore des lieux de culte : l'Église Catch The Fire (chrétienne) localisée à l'est du tronçon Saint-Charles, l'église biblique Westview localisée plus au nord et l'église Baptiste Évangélique Emmanuel, localisée à proximité de l'intersection de la rue Claude et du boulevard Saint-Charles, du côté ouest du boulevard. Ces derniers sont assujettis à plusieurs enjeux, dont l'espace qu'occupe leur stationnement ainsi que la circulation et l'achalandage ponctuel à proximité. Notons que le secteur ne comprend aucun établissement communautaire et que des besoins dans ce sens ont été identifiés par l'Arrondissement.

PLAN 2: RÉPARTITION DES FONCTIONS URBAINES AU SEIN DU SECTEUR VISÉ PAR LE PPU



FONCTION RÉSIDENTIELLE

Seuls quelques terrains à proximité du boulevard sont utilisés à des fins résidentielles. Ils sont principalement localisés dans la section nord hors du secteur du PPU. Outre ces insertions ponctuelles, la grande majorité des usages résidentiels sont exercés au sein d'îlots adjacents ne donnant pas directement sur le boulevard Saint-Charles.

La répartition des différentes fonctions urbaines aux abords du boulevard Saint-Charles témoigne d'une faible diversité fonctionnelle, générant un défi de taille lorsqu'il est question d'assurer la fréquentation des lieux et d'en assurer le dynamisme.

PHOTO 7: L'ÉGLISE BIBLIQUE WESTVIEW, OCCUPANT L'UN DES SEULS BÂTIMENTS À VOCATION INSTITUTIONNELLE À PROXIMITÉ DU BOULEVARD SAINT-CHARLES



[Source: Google]

PHOTO 8: LOCAUX COMMERCIAUX VACANTS CEINTURÉS D'ESPACES LIBRES MINÉRALISÉS



3.5 TRANSPORT ET MOBILITÉ

3.5.1 TRANSPORT AUTOMOBILE

Le réseau de transport et les couloirs de mobilité desservant le territoire de l'arrondissement de Pierrefonds-Roxboro sont constitués de plusieurs axes de circulation d'importance.

En effet, plusieurs couloirs de mobilité quadrillent le territoire de l'arrondissement, permettant de se déplacer sur les axes Nord-Sud et Est-Ouest de façon relativement efficace, bien que certains tronçons présentent certaines déficiences dans la complétion du réseau ou dans sa hiérarchie.

AXES NORD-SUD

Au niveau des axes de déplacement nord-sud, le territoire est desservi par trois boulevards majeurs : les boulevards des Sources, Saint-Jean et Saint-Charles. Ces voies de circulation ont une importance considérable au sein de l'arrondissement, permettant notamment de relier le territoire au tracé de l'autoroute transcanadienne (40) au sud.

Les boulevards Saint-Charles et Saint-Jean agissent en tant qu'axes de circulation importants, notamment pour la population de L'Île-Bizard - Sainte-Geneviève, comme le démontrent les résultats des enquêtes origine-destination réalisées dans les dernières années. Néanmoins, ce flux constant crée de la congestion routière, notamment sur le territoire de Kirkland au sud. Une étude est actuellement en cours de réalisation par des experts en la matière ce qui permettra de compléter le manque de données relatives à l'afflux routier. De plus, en raison du flux constant de ces boulevards et de leur aménagement actuel, un sentiment d'insécurité et d'inconfort peut être ressenti.

AXES EST-OUEST

Au niveau des axes est-ouest, trois couloirs de déplacements d'importance traversent le secteur du PPU du boulevard Saint-Charles : la rue Antoine-Faucon au sud, la rue Oakwood à l'est et le boulevard de Pierrefonds au nord.

Les rues Antoine-Faucon et Oakwood sont des artères structurantes en permettant de relier le boulevard Saint-Charles aux nombreuses collectrices donnant accès aux quartiers résidentiels localisés de part et d'autre de ce dernier. Le boulevard de Pierrefonds, quant à lui, permet de relier les extrémités est et ouest de l'arrondissement et revêt une importance capitale dans les déplacements des citoyens de Pierrefonds-Roxboro et de L'Île-Bizard -- Sainte-Geneviève.

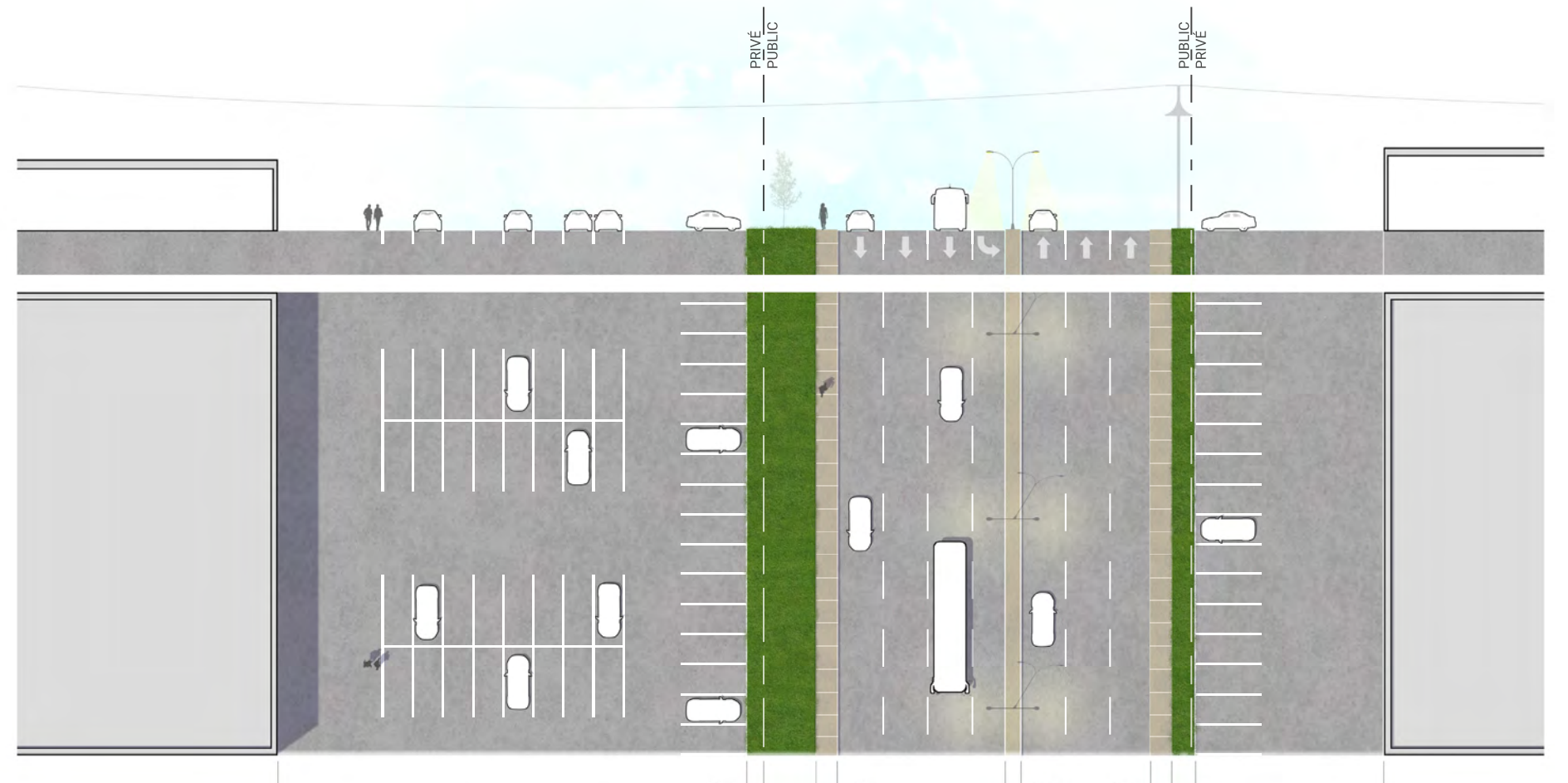
Le boulevard Guoin, bien que localisé au nord de Pierrefonds-Roxboro au sein de l'arrondissement de L'Île-Bizard--Sainte-Geneviève, doit aussi être pris en considération dans l'évaluation des dynamiques urbaines s'exerçant au sein du secteur du PPU puisqu'il permet de faire le lien entre les extrémités est et ouest de l'île de Montréal.

PHOTO 9: CONGESTION ENGENDRÉE PAR LE FLUX DE VÉHICULES PROVENANT DE L'AUTOROUTE 40 SUR LE TERRITOIRE DE KIRKLAND AU SUD



[Source: Google]

FIGURE 8: COUPE DU BOULEVARD SAINT-CHARLES DANS SA FORME ACTUELLE



3.5.2 LE TRANSPORT ACTIF

Le secteur d'intervention n'est pratiquement pas desservi par le réseau cyclable actuel. On remarque que le seul lien cyclable longe le boulevard de Pierrefonds et passe dans la partie nord du site d'intervention. Cet unique lien cyclable sert notamment à connecter les parcs-natures Bois-de-Liesse, L'Anse-À-L'Orme, ainsi que le parc-nature du Cap-Saint-Jacques.

La desserte est donc relativement mal adaptée au contexte montréalais actuel qui cherche à promouvoir l'utilisation des transports actifs et alternatifs, tel qu'abordé au sein de ses différents documents de planification (le plan stratégique de développement du transport collectif 2021, le plan d'action 2018-2023 du gouvernement du Québec, le plan d'urbanisme et de mobilité de la ville de Montréal, etc.). De plus, l'absence relative d'aménagements dédiés aux cyclistes pose un réel enjeu de sécurité devant être pris en compte de manière à amenuiser les risques liés à la cohabitation des différents modes de transport.

Il est toutefois à noter que plusieurs autres liens cyclables ont été prévus au sein du Plan vélo de la ville de Montréal adopté en 2019. En effet, la ville a prévu l'implantation de nouveaux liens au sud du secteur visé par le PPU, sur les tracés du boulevard Saint-Charles et de la rue Oakwood. Cette bonification éventuelle du réseau de déplacement actif permettra notamment d'améliorer la connectivité du secteur avec les parcs Duval et Yuile.

En revanche, le Plan vélo 2019 ne prévoit aucun lien cyclable sur le tronçon du boulevard Saint-Charles visé par le PPU, mettant en lumière le fait que le secteur ne semble pas avoir fait l'objet d'une véritable réflexion sur l'amélioration des conditions de déplacement en transport actif.

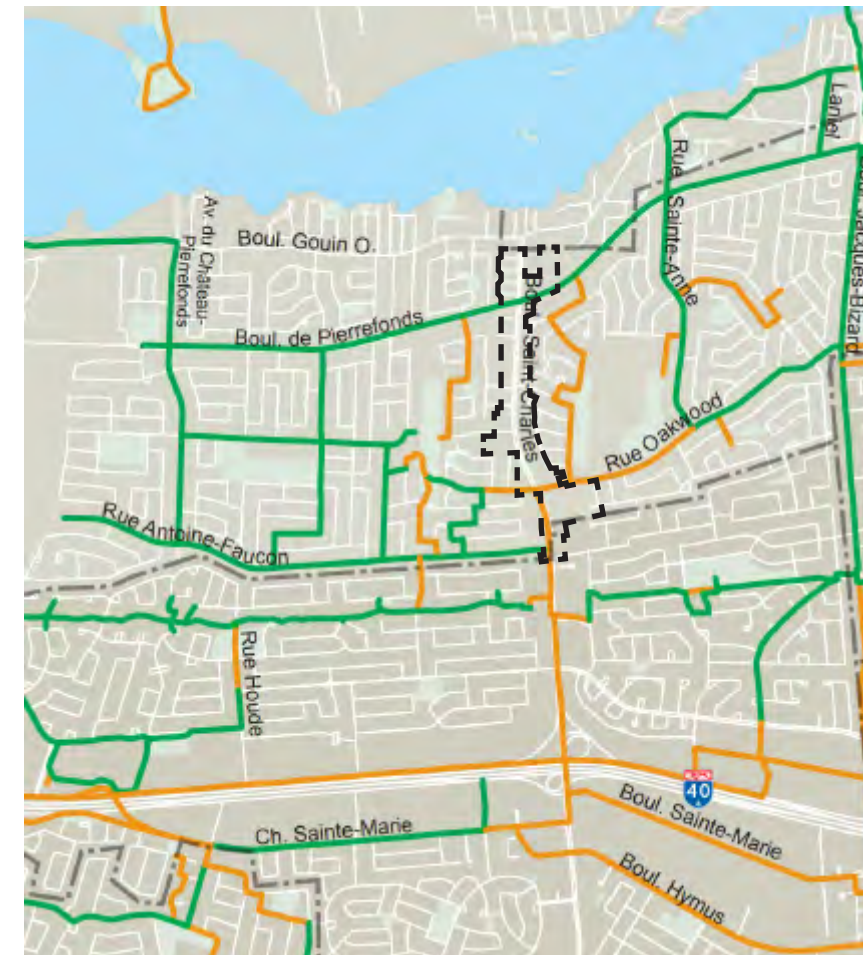
Il est toutefois à noter que le Plan Vélo est mis à jour aux 4 ans, laissant supposer l'intégration de certaines interventions ciblées, dont notamment des mesures d'aménagement des voies routières, dans un futur proche.

Finalement, il est noté que le Plan d'urbanisme et de mobilité identifie lui aussi des éléments structurants sur le territoire du PPU, soit un corridor vert de mobilité durable sur le boulevard de Pierrefonds ainsi que les pistes cyclables projetées sur la rue Oakwood et la partie sud du boulevard Saint-Charles.

PLAN 3: PLAN DES RÉSEAUX COLLECTIFS ET ACTIFS



FIGURE 9: EXTRAIT DU PLAN VÉLO 2019



[Source: Ville de Montréal]

PHOTO 10: TROTTOIR SUR LE BOULEVARD SAINT-CHARLES



3.5.3 LE TRANSPORT EN COMMUN

RÉSEAU D'AUTOBUS

Les principaux axes de circulation énumérés précédemment disposent d'une desserte en autobus par la Société des transports de Montréal (STM). Au sein même du secteur du PPU Saint-Charles, plusieurs lignes d'autobus de la STM permettent de se déplacer le long du tronçon.

Les lignes d'autobus circulant à même le tracé du boulevard sont les lignes 201 et 401, permettant respectivement de relier la portion sud du boulevard (intersection Antoine-Faucon) aux territoires de Kirkland et de Beaconsfield, ainsi que de relier le Cégep Gérald-Godin au nord-est du secteur d'intervention (Île-Bizard – Sainte-Geneviève), au boulevard Saint-Charles et à la rue Antoine-Faucon.

Le plan 3 identifie la localisation des infrastructures de transport collectif localisées au sein du secteur visé par le PPU. On y remarque la présence de 13 arrêts de bus du réseau local (points bleus). Ces derniers sont principalement situés aux abords du boulevard Saint-Charles et permettent d'assurer la desserte par la ligne de bus 201 de la STM.

Six autres arrêts, identifiés par des points roses sur la carte, font partie du réseau de bus express. Ils sont principalement situés au sein d'emplacements stratégiques pour le secteur d'intervention, notamment à proximité des intersections accueillant le plus grand flux de circulation.

Il est à noter que le Plan d'urbanisme et de mobilité identifie un corridor de mobilité durable dans l'axe du boulevard de Pierrefonds et y projette l'addition d'un système rapide par bus (SRB).

REM

Il est également important de mentionner que l'implantation de deux stations du réseau express métropolitain (REM) est prévue à quelques kilomètres du secteur visé par le PPU du boulevard Saint-Charles. Ces stations aériennes, dont la mise en service est prévue pour la fin 2024, permettront d'accéder au réseau express et de relier le chemin de l'anse-à-l'orme, à l'extrémité est de Pierrefonds-Roxboro, ainsi qu'en direction du centre-ville grâce aux ramifications projetées du réseau.

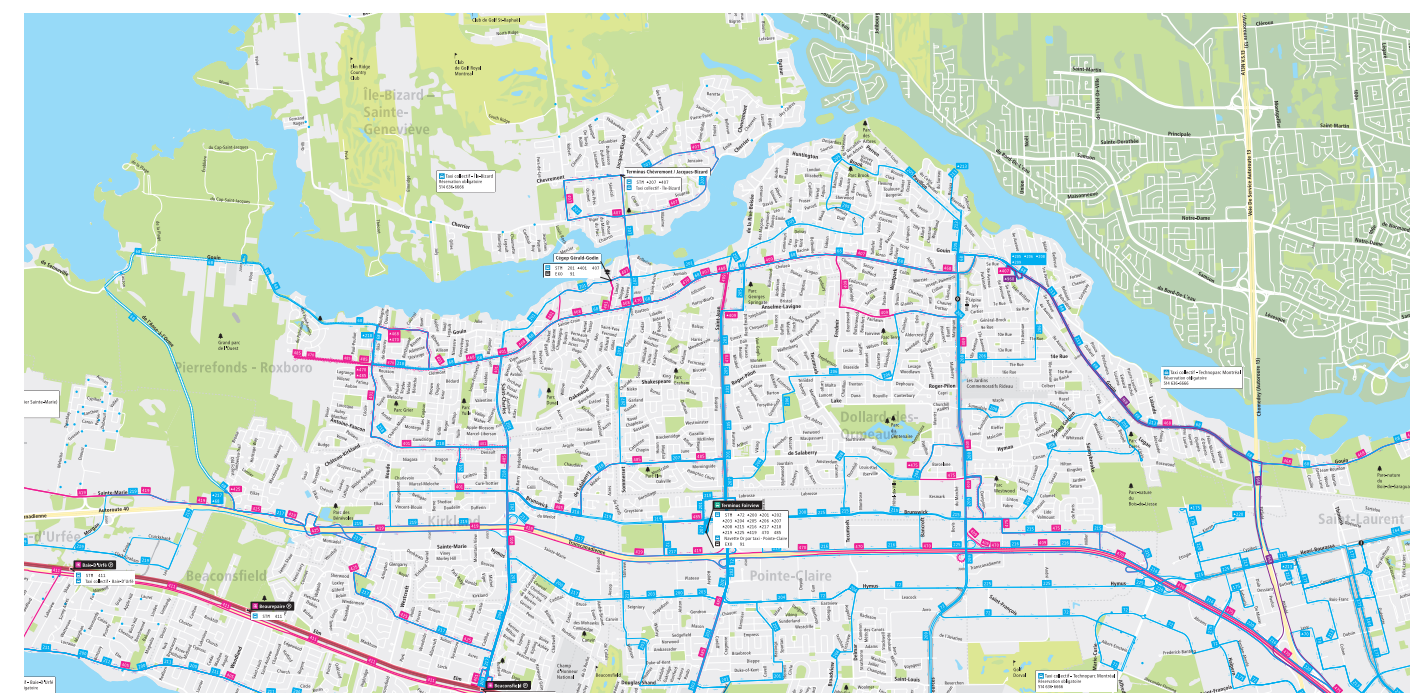
Les stations Kirkland et Fairview-Pointe-Claire seront respectivement localisées à 2,5 km et à 2,75 km des limites sud-est et sud-ouest du secteur du PPU.

Il est estimé que ces stations auront un impact considérable sur la mobilité de l'est de l'île qui sera traduit par une augmentation de la part modale en faveur des déplacements collectifs. Bien que le territoire du PPU ne soit pas directement touché par le rayon d'influence des deux stations (1 km de rayon), une amélioration de service des différents modes de transport collectifs au sein du secteur ou à proximité est envisagée afin de rabattre les usagers vers le REM.

FIGURE 10: STATION PROJETÉE DU REM



FIGURE 11: EXTRAIT DE LA CARTE DU RÉSEAU DE TRANSPORT DE LA SOCIÉTÉ DES TRANSPORTS DE MONTRÉAL



[Source: STM]



3.6 PARCS, ESPACES PUBLICS ET ÉCOLOGIE

PARCS, ESPACES VERTS ET ESPACES PUBLICS

Le secteur du PPU comporte un seul et unique parc d'une superficie d'un peu moins de 5 000 m², le parc Hillcrest, comme illustré au plan 4. Ce parc de voisinage, délimité par les rues Hillcrest à l'ouest et Maher au sud, propose un sentier, des aires de détente ainsi qu'un terrain de tennis. Plusieurs autres parcs et espaces verts sont localisés à proximité de ce dernier :

1. Parc Georges-Legault
2. Parc Duval
3. Parc Guillaume-Gamelin-Gaucher
4. Parc Fréchette
5. Parc Monteray
6. Parc Yuile

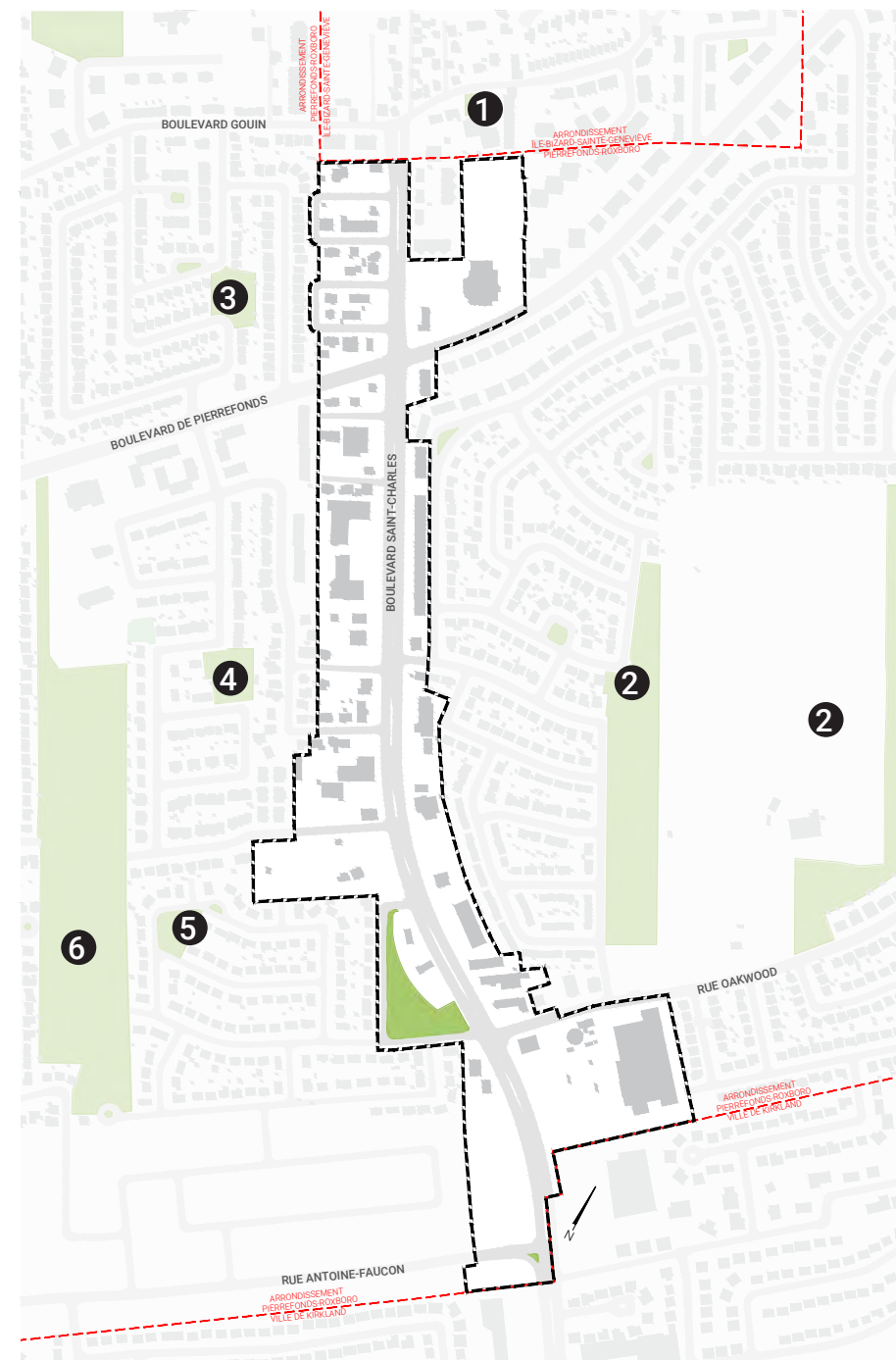
Bien qu'étant desservi par des parcs localisés à proximité, le secteur du PPU est caractérisé par l'absence d'espaces publics. Cette particularité limite l'achalandage du secteur par les citoyens qui ne disposent actuellement pas de raisons justifiant ou encourageant la fréquentation des lieux pour des raisons autres que l'accès aux commerces qui y ont pignon sur rue. En plus de faire face à des enjeux de protection dû au morcellement de l'îlot, le parc Hillcrest n'offre aucun autre service à l'exception d'un espace de détente et de verdissement qui joue également le rôle d'îlot de fraîcheur.

MINÉRALISATION DES ESPACES LIBRES ET ÎLOTS DE CHALEUR

La figure 12 illustre les températures de surface moyenne relevées au sein du secteur du PPU du boulevard Saint-Charles grâce à un modèle de classification du niveau de température comme illustré dans la légende. La donnée a été relevée entre 12h et 15h, soit une période où les matériaux inertes atteignent un pic de température. La classe de référence correspond à la température moyenne des parcs de la Ville de Montréal. Il est donc possible d'observer que le

secteur connaît des températures de surface variant principalement de 33°C degré à plus de 57°C. Les grands ensembles commerciaux et leurs vastes espaces de stationnement minéralisés et les terre-pleins génèrent d'importants îlots de chaleur.

PLAN 4: PLAN DES PARCS ET ESPACES VERTS DU SECTEUR ET DES ENVIRONS



LÉGENDE

- Parc situé à l'intérieur du site d'intervention
- Parc situé à l'extérieur du site d'intervention

PHOTO 11: PARC YUILE



[Source: Google]

FIGURE 12: EXTRAIT PLAN THERMOGRAPHIE DE SURFACE



[Source: Ville de Montréal (2016)]



3.7 UN PAYSAGE À METTRE EN VALEUR

Le secteur du PPU du boulevard Saint-Charles est marqué par une topographie particulière permettant de dégager une perspective visuelle intéressante en direction nord.

En effet, en circulant sur le boulevard en direction nord, une percée visuelle vers L'île-Bizard et la Rivière-des-Prairies se dessine (voir point 1 sur le plan 5). Cette percée est d'autant plus intéressante qu'elle fluctue en fonction des saisons et de l'évolution de la végétation.

Cette perspective devra faire l'objet d'une attention particulière pour en assurer la préservation, notamment en adaptant la hauteur des constructions projetées au nord du secteur visé par le PPU pour ne pas venir entraver les vues.

Un repère visuel d'envergure se localise quant à lui à l'extrémité sud-est du secteur du PPU du boulevard Saint-Charles: le réservoir d'eau de la station de pompage Saint-Charles, localisé sur la rue Oakwood (voir point 2 sur le plan 5). Cet élément marque l'entrée sud de l'arrondissement et se dessine dans le paysage urbain à partir de la bretelle d'accès de l'autoroute transcanadienne.

Bien que cet élément semble, à premier abord, être une contrainte importante à la fluidité et à l'harmonie volumétrique du secteur, il représente aussi une opportunité intéressante de marquer l'entrée du secteur. Grâce à sa volumétrie hors-norme et à sa forme cylindrique qu'on ne retrouve pratiquement nulle part ailleurs au sein de l'arrondissement, le réservoir d'eau constitue un élément distinctif et un repère visuel dont la mise en valeur pourrait devenir un élément structurant de l'identité renouvelée du boulevard Saint-Charles.

PLAN 5: PLAN DES VUES D'INTÉRÊT ET REPÈRES VISUELS

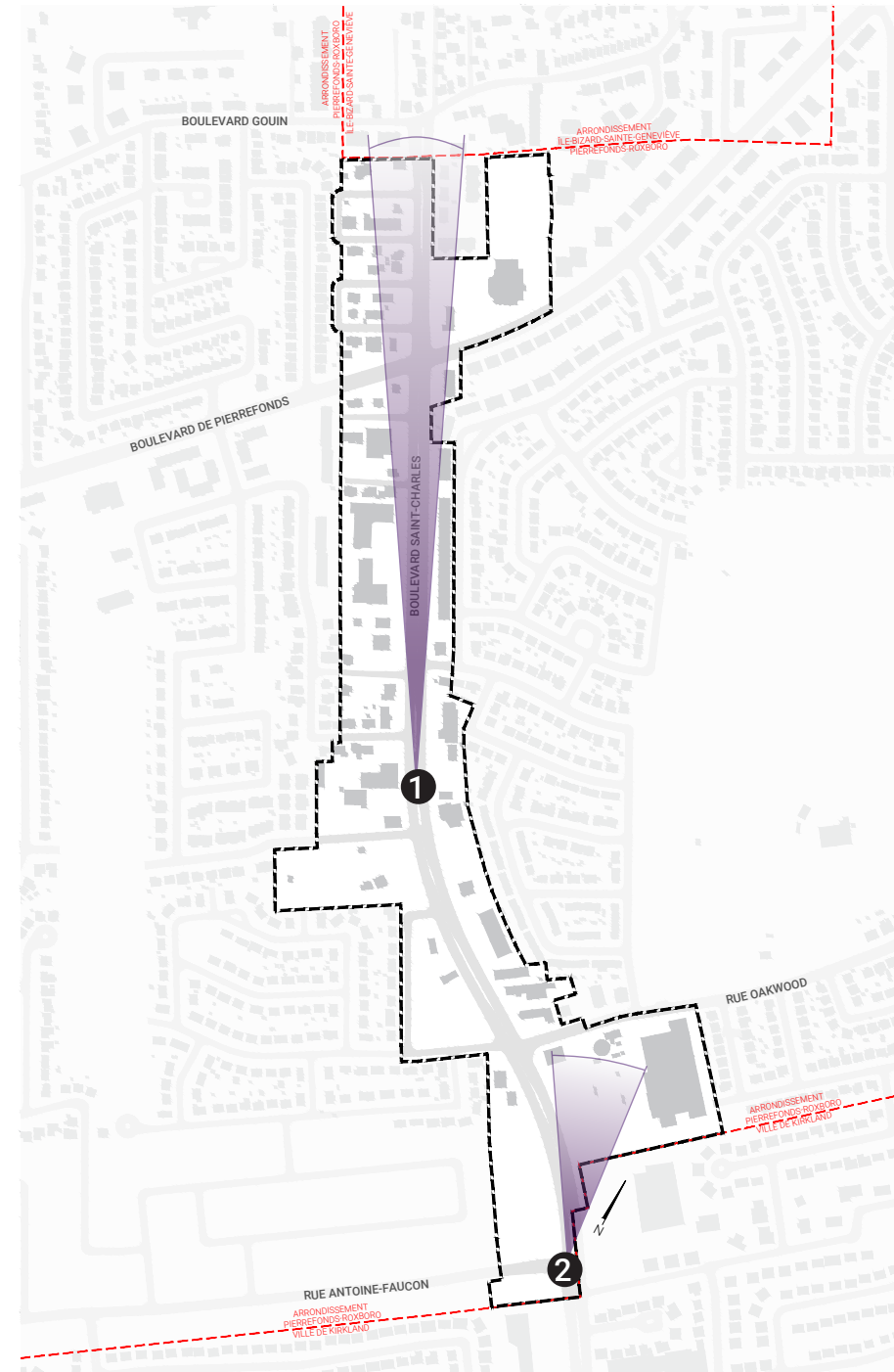


PHOTO 12: PERSPECTIVE VISUELLE À PARTIR DU POINT 1 VERS LA RIVIÈRE-DES-PRAIRIES ET VERS L'ÎLE-BIZARD À METTRE EN VALEUR

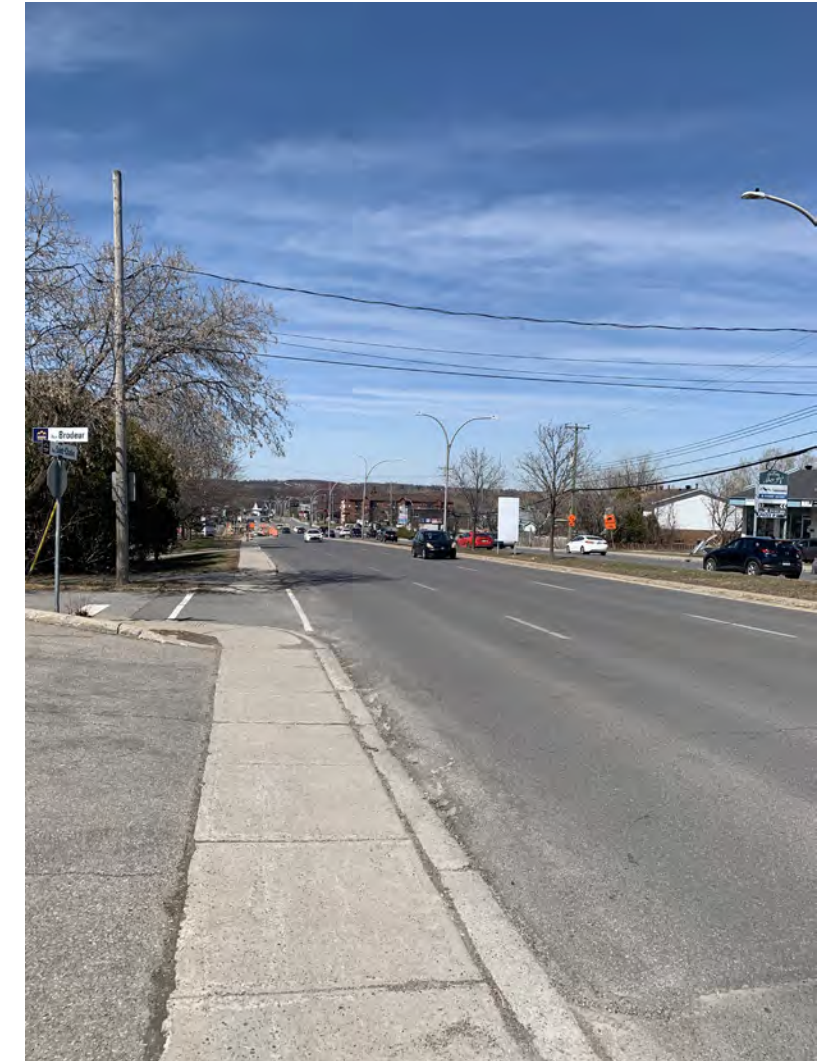


PHOTO 13: À DROITE, LE RÉSERVOIR D'EAU DE LA STATION DE POMPAGE SAINT-CHARLES SERVANT DE REPÈRE VISUEL ET MARQUANT L'ENTRÉE DE L'ARRONDISSEMENT



3.8 SYNTHÈSE DU DIAGNOSTIC

Suivant le diagnostic du territoire du PPU, cette analyse regroupe les forces, les faiblesses, les opportunités et les menaces. La réflexion du plan particulier d'urbanisme se structure, principalement, sur ces constats.

FORCES

- Centralité de l'artère au sein de l'arrondissement représentant un axe d'importance assurant la connectivité de tout le quartier ouest
- Achalandage important
- Présence d'un repère visuel marquant l'entrée de ville à mettre en valeur (réservoir d'eau)
- Aménagements paysagers existants sur certains tronçons du terre-plein central
- L'axe d'orientation nord-sud favorise l'ensoleillement à l'intérieur des bâtiments

OPPORTUNITÉS

- Perspective visuelle vers la rivière à mettre en valeur
- Espace résiduel autour des bâtiments existants
- Venue du REM
- Largeur de l'emprise importante permettant le développement et la consolidation du réseau de mobilité alternative
- Occupation de certains terrains avec un potentiel de redéveloppement élevé
- Entrée de ville à mettre en valeur
- Revalorisation pour l'ensemble du secteur
- Développer une signature architecturale et paysagère

FAIBLESSES

- Présence de grands stationnements minéralisés aux abords du boulevard Saint-Charles
- Aucune signature architecturale distinctive
- Absence d'uniformité au niveau de l'affichage
- Externalités négatives générées par le réseau routier à grand débit (ex. : bruits, vibrations, etc.)
- Manque de commerces de service et de proximité / surplus de commerces dédiés à l'automobile
- Présence de commerces d'entrepôt extérieur peu attrayants visuellement
- Faible verdissement sur l'ensemble du secteur visé
- Peu d'aménagement pour les déplacements actifs sécuritaires
- Nuisance visuelle relative aux poteaux et fils électriques

DÉFIS

- Présence de secteurs résidentiels de faible-moyenne densité adjacents aux secteurs à potentiel de densification
- Terrains majoritairement déjà construits
- Flux important de circulation automobile et congestion
- Sécurisation des usagers pour la mobilité active (piétons et cyclistes)

PHOTO 14: AMÉNAGEMENT DES TERRE-PLEINS



PHOTO 15: AFFICHAGE INCOHÉRENT ET ESTHÉTIQUEMENT DÉFICIENT

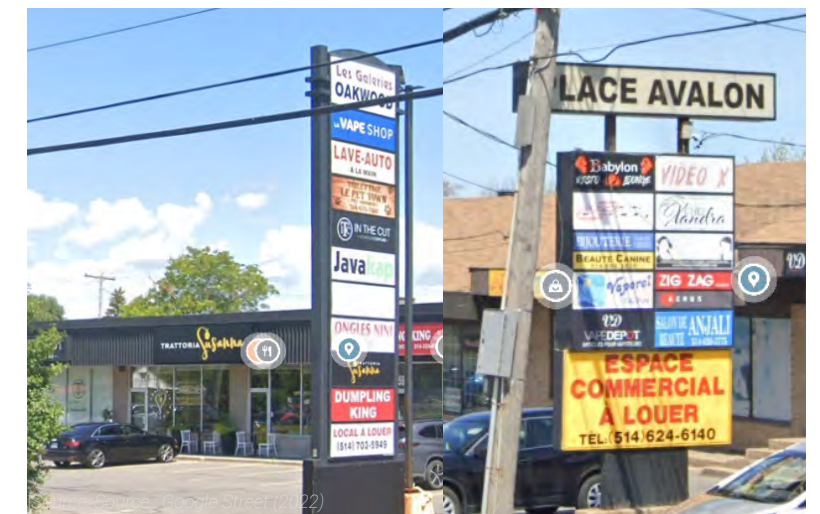


PHOTO 16: EMPRISE IMPORTANTE



3.8.1 RÉSUMÉ DES ENJEUX D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT

Suivant la présentation des caractéristiques du territoire, ainsi que l'élaboration du diagnostic du secteur du PPU du boulevard Saint-Charles, une série d'enjeux liés à l'aménagement et à la consolidation du territoire a été soulevée. Ces enjeux permettront d'orienter la vision, ainsi que la détermination des grandes orientations et objectifs d'aménagement qui seront présentés plus loin.

Il est à noter que les enjeux présentés découlent aussi des résultats des exercices de consultation citoyenne ayant été réalisés par l'arrondissement au courant de l'année 2022:

- Tenue de tables de discussions thématiques le 21 juin 2022
- Présentation du Plan particulier d'urbanisme préliminaire le 30 novembre 2022
- Tenue d'une consultation en ligne du 30 janvier au 20 mars 2023
- Tenue d'une consultation en ligne du 28 août au 3 octobre 2022

Les comptes-rendus exhaustifs des éléments soulevés lors desdits exercices sont en annexe du présent PPU.

Les grands groupes d'enjeux identifiés et confirmés lors des exercices de consultation sont présentés dans les prochaines sections, alors que les enjeux spécifiques retenus sont présentés dans les prochaines pages.

ENJEUX LIÉS À L'ÉCOLOGIE ET AU VERDISSEMENT

- ⊕ L'indice canopée à l'échelle de la Ville de Montréal s'élève à 21,5 % (CMM, Indice canopée métropolitain 2019). Le boulevard Saint-Charles affecte cet indice à la baisse, puisqu'il est presque entièrement minéralisé.
- ⊕ Le verdissement de l'artère est crucial pour atteindre les objectifs fixés par la Ville au sein de son Plan Climat 2020-2030,

mais également afin d'embellir le secteur du PPU. Bien que des actions concrètes aient été réalisées par l'Arrondissement dans les dernières années (aménagement des terres-pleins, etc.), les moyens d'action du PPU devront s'assurer de favoriser le verdissement des espaces publics et privés.

ENJEUX LIÉS AU TRANSPORT ET À LA MOBILITÉ

- ⊕ Bien que la vocation d'axe de transit majeur du boulevard Saint-Charles ne soit pas remise en question, l'arrondissement devra favoriser l'amélioration des conditions de déplacement par l'implantation d'alternatives à la voiture. Cette nécessité est notamment abordée au sein des documents de planification de l'Agglomération et de la ville de Montréal.
- ⊕ Avec l'arrivée du REM à proximité du secteur visé par le PPU, ainsi que les bénéfices qu'occasionne la mobilité douce (vélo, marche, autres déplacements non motorisés), une réflexion sur la diversification et la cohabitation des modes de transports devra être orchestrée. L'arrimage entre les réseaux à consolider ou à mettre en place et le réseau de transport métropolitain devra faire l'objet d'une attention particulière pour assurer une desserte efficace et limiter la pression sur les infrastructures routières.

ENJEUX LIÉS AUX FONCTIONS URBAINES

- ⊕ Plusieurs enjeux relatifs à la monofonctionnalité du boulevard dans sa forme actuelle, à la surreprésentation de certains usages (ex: garage), ainsi qu'à l'attractivité des établissements qui s'y trouvent ont été soulevés lors des exercices de consultation.

- ⊕ Bien que l'exercice de réalisation d'un PPU pour le boulevard Saint-Charles ne vise pas à revoir sa vocation de manière fondamentale, la diversification des fonctions urbaines demeure primordiale afin d'assurer la fréquentation du secteur et de stimuler l'activité commerciale.

ENJEUX LIÉS AU CADRE BÂTI

- ⊕ Les enjeux relatifs à l'intégration des nouvelles constructions sont centraux au présent PPU. En effet, les orientations proposées devront favoriser la densification du secteur, tout en assurant une intégration harmonieuse aux secteurs bâtis adjacents. Une stratégie de densification douce doit être préconisée pour assurer une intensification harmonieuse de la fonction résidentielle à l'ouest et de certains lieux de culte au nord-ouest, près du Boulevard Pierrefonds, tout en permettant de favoriser des projets à échelle humaine.

ENJEUX LIÉS AU PAYSAGE

- ⊕ Les enjeux liés au paysage urbain sont nombreux, mais il est important de noter que le vieillissement du cadre bâti, ainsi que l'hétérogénéité des styles architecturaux le long du tronçon du boulevard visé par le PPU devront être centraux à la réflexion sur le futur du secteur et sur les interventions à mettre en place.
- ⊕ Une signature architecturale et paysagère distinctive devra être mise de l'avant de manière à assurer l'évolution, la bonification et la mise en valeur du paysage urbain. Cette signature permettra aussi de développer une identité distinctive du boulevard Saint-Charles permettant de le différencier des autres axes commerciaux d'envergure à proximité.



3.9 ENJEUX SPÉCIFIQUES PAR THÈME

ÉCOLOGIE ET VERDISSEMENT

- ⊕ Augmentation de la canopée environnementale
- ⊕ Minéralisation des propriétés privées et de l'emprise du boulevard Saint-Charles
- ⊕ Gestion des îlots de chaleur
- ⊕ Aménagement et maximisation du potentiel des emprises
- ⊕ Gestion des eaux pluviales
- ⊕ Augmentation des espaces verts et publics

TRANSPORT ET MOBILITÉ

- ⊕ Cohabitation des modes de transport
- ⊕ Dépendance à l'automobile
- ⊕ Congestion routière aux heures de pointe et flux important de circulation automobile
- ⊕ Connectivité et consolidation des réseaux de transport alternatifs et aux équipements de transport en commun structurants
- ⊕ Sécurisation des déplacements actifs
- ⊕ Achalandage généré par la diversification des fonctions urbaines

PHOTO 17: PARC HILLCREST

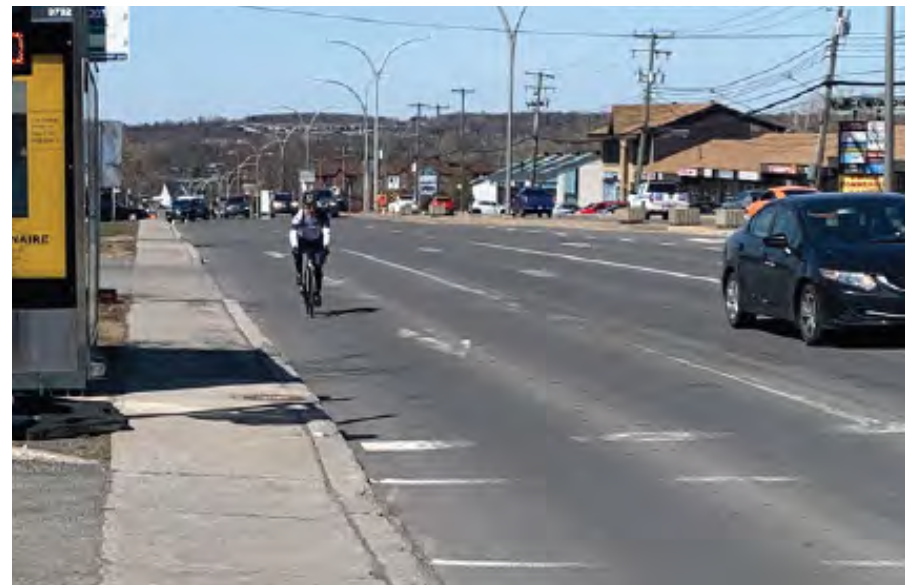


[Source: Google Earth, 2022.]

PHOTO 18: FORTE PROPORTION DES AMÉNAGEMENTS D'EMPRISE ET DES PROPRIÉTÉS PRIVÉES MINÉRALISÉES



PHOTO 19: ABSENCE DE PISTE CYCLABLE



[Source: Google Earth, 2022.]

FIGURE 13: RÉSEAU COMPLET DU REM



[Source: CDPO Infra, 2023]



FONCTIONS URBAINES ET COHABITATION

- ⊕ Maintien et diversification des usages structurants
- ⊕ Bonification de l'offre commerciale aux abords du boulevard
- ⊕ Vitalité et dynamisme commercial du secteur
- ⊕ Insertion des fonctions urbaines actuellement sous-représentées, plus particulièrement la fonction résidentielle
- ⊕ Gestion de la cohabitation entre usages
- ⊕ Bonification des équipements communautaires et publics

CADRE BÂTI

- ⊕ Cohabitation des différentes volumétries et gabarits de bâtiment
- ⊕ Gestion de l'ensoleillement lors des projets de développement et de redéveloppement
- ⊕ Optimisation et réaffectation des espaces vacants ou à redévelopper
- ⊕ Vétusté du cadre bâti actuel et mise en valeur du patrimoine bâti
- ⊕ Échelle humaine et diminution des contrastes volumétriques

PHOTO 20: COMMERCES VACANTS



PHOTO 21: COHABITATION AVEC DES USAGES SENSIBLES



PHOTO 22: BÂTIMENT DEVANT FAIRE L'OBJET DE RÉNOVATION



PHOTO 23: FLUCTUATION DES HAUTEURS



PAYSAGE

- ⊕ Mise en valeur du réservoir d'eau de la station de pompage Saint-Charles afin qu'il soit un repère visuel marquant l'entrée de ville
- ⊕ Intégration d'une oeuvre d'art ou d'un affichage marquant l'entrée de Pierrefonds-Roxboro, près de l'intersection Saint-Charles/Pierrefonds
- ⊕ Mise en valeur des percées visuelles vers la rivière des Prairies
- ⊕ Amélioration générale de l'interface urbaine et des paysages construits et qualité architecturale/de design

PHOTO 24: PERCÉE VISUELLE VERS LA RIVIÈRE DES PRAIRIES



PHOTO 25: RÉSERVOIR D'EAU DE LA STATION DE POMPAGE ST-CHARLES



4. VISION D'AMÉNAGEMENT

4.1 ÉNONCÉ DE VISION

La vision proposée pour le PPU consiste à revoir les aménagements du boulevard Saint-Charles ainsi que les principes de développement et de redéveloppement de ses abords afin de créer un milieu de vie qui s'inscrit dans l'ère de la transition écologique et qui mise sur la création de quartiers multifonctionnels desservis par une mobilité durable :

- ⊕ par l'intégration d'une fonction résidentielle ciblée et adaptée au contexte urbain misant sur la mixité fonctionnelle verticale
- ⊕ par l'adaptation de l'offre commerciale et de services de manière à répondre aux besoins courants et semi-courants des citoyennes et citoyens du secteur et celles et ceux qui viendront élire domicile
- ⊕ par l'embellissement et le verdissement de son interface urbaine afin de créer des paysages identitaires et de qualité
- ⊕ par la diversification de l'offre de transport alternatif à la voiture afin de se connecter plus efficacement au réseau de transport collectif métropolitain, notamment en sécurisant les déplacements actifs

La vision de réaménagement et de redéveloppement du secteur du tronçon du boulevard Saint-Charles met en avant-plan les principes de la ville des 15 minutes afin de développer le secteur sur des bases de durabilité et écoresponsabilité. Un changement de paradigme est inévitable et il se traduit d'abord et avant tout par une modification intrinsèque de sa vocation principale actuelle à prédominance commerciale.

Afin d'y arriver, une mixité des fonctions urbaines doit se mettre en place tout le long de l'axe par la construction de bâtiments comprenant des commerces et services de proximité au rez-de-chaussée et des logements aux étages supérieurs. L'intégration d'habitations au sein du territoire contribuera à la survie et à la revitalisation des commerces, mais également à l'amélioration de l'offre commerciale.

De plus, cette multifonctionnalité contribuera à réduire la dépendance à la voiture en rapprochant les activités courantes de l'habitation. Toutefois, pour assurer une connectivité aux réseaux et grands équipements métropolitains, l'aménagement du boulevard sera revu afin de favoriser une mobilité durable en améliorant la sécurité des usagers plus vulnérables dans l'optique de rééquilibrer les parts modales et l'espace qui est dédié aux différents modes. Une promenade urbaine active traversera la portion ouest du secteur, du nord au sud, afin de contribuer à la création de milieux de vie dynamiques et à échelle plus humaine.

L'arrivée des stations du REM à proximité est une opportunité sans précédent pour réduire notre dépendance à la voiture. Leurs implantations combinées à des lignes de bus locaux rapides sur le boulevard contribueront à améliorer la mobilité.

Finalement, un exercice d'embellissement global doit se mettre en œuvre sur le boulevard Saint-Charles par un encadrement des interventions architecturales, mais surtout par un verdissement généralisé des domaines publics et privés. Le boulevard vieillissant devra être redynamisé par une signature architecturale et paysagère qui lui est propre.



4.2 ORIENTATIONS ET INTERVENTIONS D'AMÉNAGEMENT

La vision d'aménagement et de redéveloppement du tronçon du boulevard Saint-Charles s'appuie sur des orientations divisées selon trois (3) thèmes d'aménagement et d'occupation du territoire. Cette section décrit ces orientations et définit les interventions assurant leur mise en œuvre.

1 CRÉATION D'UN MILIEU DE VIE MULTIFONCTIONNEL ET DE PROXIMITÉ À ÉCHELLE HUMAINE

INTERVENTION 1 : Intégrer des logements de typologies diversifiées répondant à une clientèle variée et évolutive, notamment dans un contexte d'une population vieillissante.

INTERVENTION 2 : Procéder à un exercice de densification ciblé de la fonction résidentielle du boulevard s'intégrant harmonieusement aux secteurs résidentiels limitrophes existants pour lesquels aucune intervention n'est prévue.

INTERVENTION 3 : Moduler les hauteurs des bâtiments et assurer leur intégration en fonction du contexte urbain tout en assurant une échelle humaine.

INTERVENTION 4 : Prévoir une mixité verticale des bâtiments en combinant des logements aux étages ainsi que des commerces au rez-de-chaussée.

INTERVENTION 5 : Assurer une continuité commerciale sur l'ensemble du tronçon dans un contexte de mixité en offrant une dynamique urbaine animée avec une intensité plus prononcée du côté ouest du boulevard. Prévoir un ratio minimal de plancher au rez-de-chaussée occupé par des activités commerciales afin d'assurer la présence de services courants et de services semi-courants.

INTERVENTION 6 : Moduler les volumes des bâtiments de manière à éviter les corridors et vortex de vent nuisant au confort des usagers de la promenade urbaine.

2 DIVERSIFICATION ET AMÉLIORATION DE LA MOBILITÉ SUR LE BOULEVARD

INTERVENTION 1 : Créer une promenade urbaine active du côté ouest divisant les profonds îlots voués à du redéveloppement.

INTERVENTION 2 : Connecter la promenade urbaine active au réseau de mobilité métropolitain dans la portion sud du territoire.

INTERVENTION 3 : Revoir la géométrie du boulevard pour améliorer les aménagements dédiés aux déplacements piétonniers afin de les sécuriser davantage tout en augmentant le couvert végétal de l'emprise publique.

INTERVENTION 4 : Encourager l'implantation de liens collectifs rapides se rabattant aux nouvelles stations du REM en faisant des démarches auprès des autorités compétentes.

INTERVENTION 5 : Mettre à jour le mobilier urbain menant à favoriser les déplacements actifs, notamment par l'intégration de supports à vélo et la création de zones de détente.

INTERVENTION 6 : Synchroniser les feux de circulation en fonction de débits véhiculaires et des nouvelles conditions de mobilité.

INTERVENTION 7 : Réaménager les intersections perpendiculaires au boulevard de manière à encourager les déplacements actifs vers les secteurs résidentiels adjacents.

3 EMBELLISSEMENT DU CADRE BÂTI ET DES ESPACES PUBLICS

INTERVENTION 1 : Développer une vision architecturale et paysagère pour l'artère par le biais d'objectifs et critères ciblés à intégrer au plan d'implantation et d'intégration architectural (PIIA).

INTERVENTION 2 : Bonifier les normes de verdissement et de plantation sur le domaine privé par l'augmentation de la canopée et l'amélioration des qualités d'aménagements paysagers.

INTERVENTION 3 : Éliminer la présence de stationnements en cour avant et optimiser les espaces sous-utilisés.

INTERVENTION 4 : Réduire les impacts visuels néfastes occasionnés par l'affichage commercial et les lignes électriques aériennes.

INTERVENTION 5 : Encadrer le domaine public par des bâtiments implantés plus près des voies de circulation et améliorer l'échelle humaine de l'artère par des gestes de design urbain conséquents.

INTERVENTION 6 : Préserver les vues en direction de la Rivière des Prairies par le dégagement de l'intersection du boulevard Pierrefonds en y aménageant des espaces publics.

INTERVENTION 7 : Marquer les entrées de ville aux intersections du boulevard Pierrefonds et de la rue Oakwood par l'utilisation de l'art public.

INTERVENTION 8 : Aménager des espaces publics attrayants dont une place publique à l'intersection du boulevard Pierrefonds, un parc inter-générationnel ainsi qu'un parc et un boisé urbain à l'intersection de la rue Maher et du parc Hillcrest.

INTERVENTION 9 : Embellir l'artère par le verdissement, la plantation d'arbres de rue et par des aménagements paysagers assurant la gestion durable des eaux de pluie.

INTERVENTION 10 : Gérer le lieu public unique le long de la promenade urbaine afin de diversifier l'expérience sensorielle et visuelle.

4.3 CONCEPT D'ORGANISATION SPATIALE

Le concept d'organisation spatiale illustre les grandes affectations des secteurs visés dans le présent document, soit le secteur à prédominance résidentiel, le secteur multifonctionnel ainsi que le pôle institutionnel culturel illustré par la forme bleue. Les composantes suivantes, faisant partie de ces derniers, ont été identifiées dans l'optique d'améliorer le milieu de vie du territoire ciblé.

COMPOSANTE CLÉ 1 : Requalification et redéveloppement à densité adaptée et multifonctionnalité

Requalification et redéveloppement des terrains par l'implantation de bâtiments compacts à prédominance résidentielle dont la hauteur est limitée de manière à préserver les perspectives visuelles vers la rivière et assurer une saine transition avec les secteurs limitrophes.

Intégration de commerces et de services participant à l'animation de l'espace public par l'intégration de locaux commerciaux au rez-de-chaussée.

COMPOSANTE CLÉ 2 : Promenade urbaine active structurante

Aménagement d'un corridor actif dans la portion ouest du secteur afin de réduire la grandeur des mégas-îlots, de créer des quartiers axés sur la mobilité active et de concentrer les déplacements actifs sur un axe sécuritaire. Cette promenade relie l'ensemble des parcs, espaces verts et lieux publics du secteur, ainsi que le corridor vert du boulevard de Pierrefonds.

COMPOSANTE CLÉ 3 : Aménagement d'espaces publics animés

Création d'espaces favorisant les interactions citoyennes par des aménagements et du mobilier urbain signature, aménagement d'un parc inter-génération rassembleur, création d'un pôle institutionnel et culturel à la croisée des boulevards Saint-Charles et de Pierrefonds, verdissage des emprises afin de renforcer la biodiversité et d'augmenter la canopée urbaine.

COMPOSANTE CLÉ 4 : Marquage des entrées de ville

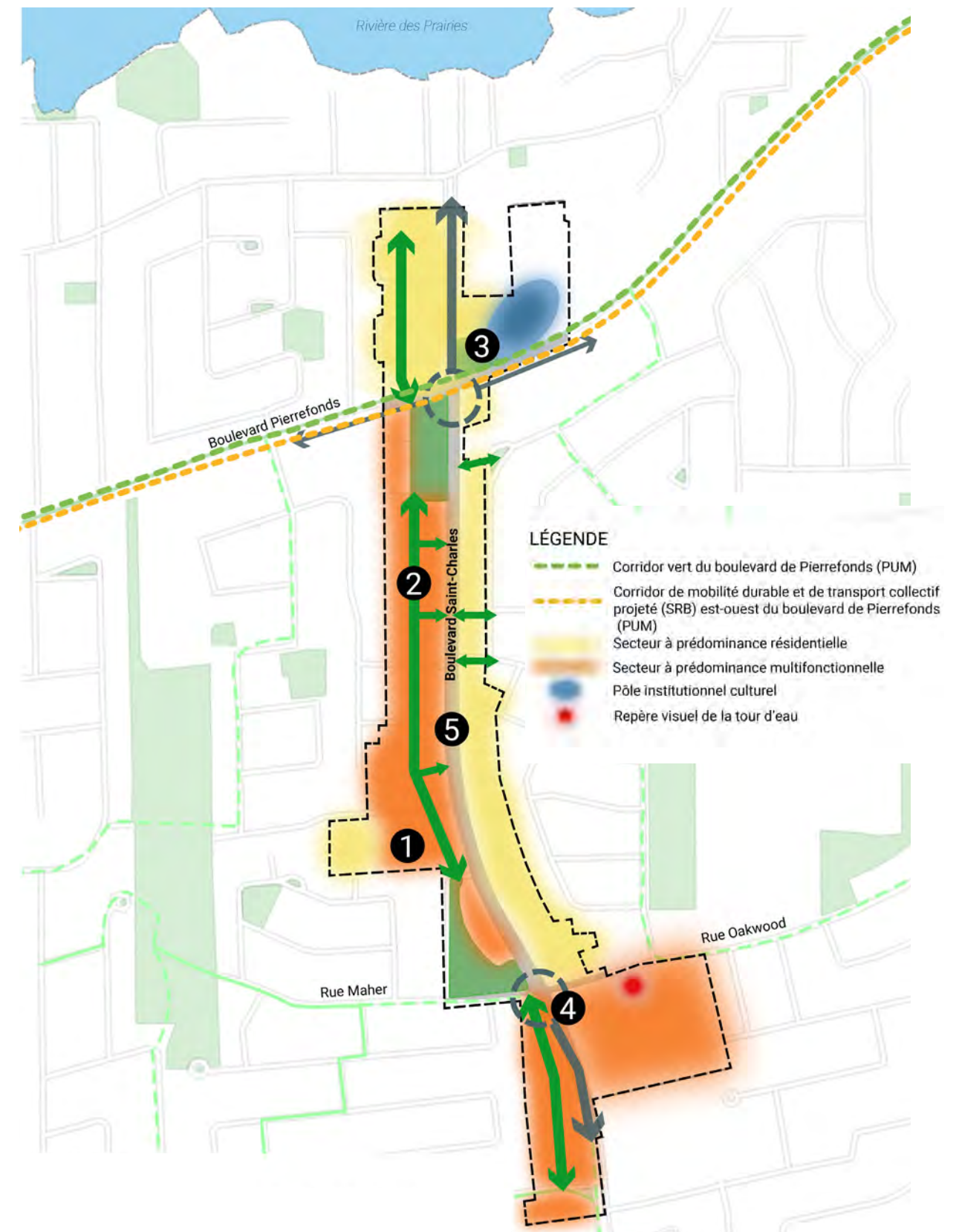
Mise en valeur du réservoir d'eau de la station de pompage Saint-Charles pour en confirmer la vocation de repère visuel marquant l'entrée de ville.

Intégration d'une oeuvre d'art ou d'un affichage marquant l'entrée dans Pierrefonds-Roxboro près de l'intersection Saint-Charles/de Pierrefonds, réaménagement des abords de l'intersection Saint-Charles/de Pierrefonds.

COMPOSANTE CLÉ 5 : Consolidation des corridors de mobilité

Consolidation des liens vers le réseau métropolitain, plus précisément du corridor nord-sud et du corridor de mobilité durable et de transport collectif projeté (SRB) est-ouest du boulevard de Pierrefonds afin d'assurer la perméabilité de la trame urbaine, amélioration de la connectivité avec les secteurs résidentiels adjacents, sécurisation des déplacements actifs.

PLAN 6: PLAN DU CONCEPT D'ORGANISATION SPATIALE



4.4 PROPOSITION D'AMÉNAGEMENT

La proposition d'aménagement traduit de manière plus concrète les éléments de la vision et du concept d'organisation spatiale en élaborant un plan conceptuel illustrant la forme que le redéveloppement pourrait prendre. Ainsi, le plan concept d'aménagement illustre les implantations des bâtiments, le tracé des voies de circulation (incluant les circulations actives), l'aménagement sommaire des espaces publics, etc. Elle agit ainsi comme guide aux futures redéveloppements du territoire du PPU.

4.4.1 LE PLAN CONCEPT D'AMÉNAGEMENT D'ENSEMBLE

Le plan 7 illustre le concept d'aménagement d'ensemble pour le secteur du PPU du boulevard Saint-Charles. Il représente, à titre indicatif, les implantations des bâtiments issus d'une requalification et d'un redéveloppement ainsi que les différents éléments structurants de la démarche de planification :

1. Promenade urbaine
2. Pôle communautaire
3. Création d'espaces verts et placettes publiques
4. Redéveloppement structuré et adapté à son contexte
5. Repère urbain et porte d'entrée du secteur

NOTE AU LECTEUR

La proposition d'aménagement globale ne constitue que la représentation de la vision dont se dote l'arrondissement pour le redéveloppement et le développement du secteur. La trame des sentiers multifonctionnels, les espaces publics, tant leur localisation et leur dimension, pourraient différer. Leur réalisation dépendra des projets immobiliers et de leur évaluation par les instances municipales au gré des opportunités.

PLAN 7: PLAN CONCEPT D'AMÉNAGEMENT D'ENSEMBLE



FIGURE 14: AXONOMÉTRIE DU PLAN CONCEPT D'AMÉNAGEMENT DU BOULEVARD SAINT-CHARLES



4.5 GUIDE D'AMÉNAGEMENT

Le guide d'aménagement se veut un outil visuel visant à illustrer les différents principes préconisés pour le redéveloppement du secteur PPU. Il permet d'imaginer les ambiances souhaitées que créeront les différentes interventions d'architecture et d'aménagement du domaine public et privé. Il est donc une collection d'images d'inspiration et de visuels regroupés sous les thématiques d'aménagement et de développement suivantes :

- Architecture, volumétrie et forme bâtie
- Aménagement du domaine public et privé et dynamique urbaine

PHOTO 26: TOIT VÉGÉTALISÉ EXTENSIF



[Source: STM]

PHOTO 27: HAUTEUR GÉNÉREUSE DU REZ-DE-CHAUSSÉE COMMERCIAL



[Source: Google]

4.5.1 PRINCIPES LIÉS À L'ARCHITECTURE, LA VOLUMÉTRIE ET LA FORME BÂTIE

Afin de redéfinir l'image du secteur PPU, les principes suivants sont proposés en ce qui a trait à la forme bâtie et l'architecture :

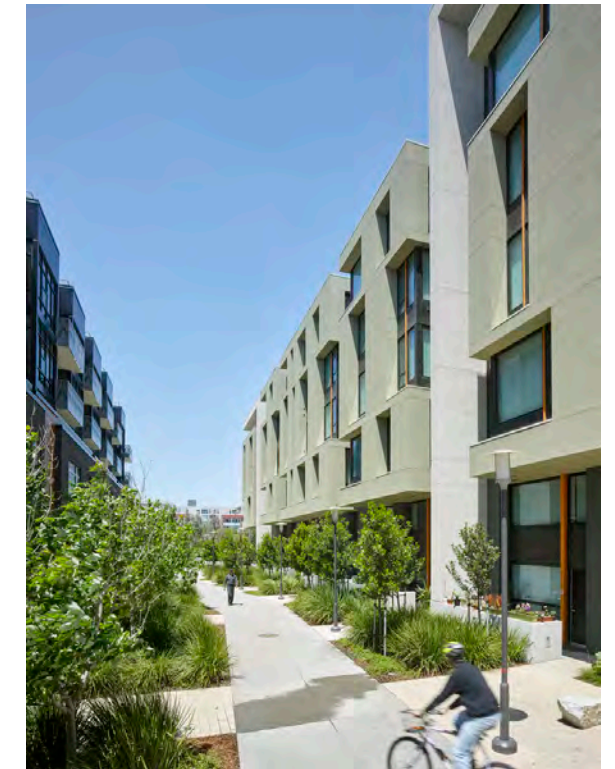
- ⊕ Transition et gradation des hauteurs en fonction de la hiérarchie des voies de circulation et de la proximité des secteurs résidentiels limitrophes
- ⊕ Développement basé sur une architecture résolument contemporaine présentant un langage épuré et une cohérence de qualité
- ⊕ Utilisation d'avancées, de décrochés, de jeux volumétriques et de loggias permettant de briser les façades et murs monotones
- ⊕ Générosité de la fenestration des bâtiments, plus particulièrement au niveau des rez-de-chaussée, notamment ceux occupés par un commerce (murs rideaux, locaux transversaux, etc.)
- ⊕ Hauteur importante des rez-de-chaussée commerciaux (plus de 4 mètres)
- ⊕ Utilisation de matériaux de revêtement de qualité (brique, panneau architectural, verre, etc.)
- ⊕ Aménagement de toits végétalisés et de superficies vouées à des fins communes (ex.: terrasse au toit)
- ⊕ Aménagement de murs végétalisés, notamment pour les murs présentant une superficie moins importante d'ouverture
- ⊕ Façades favorisant l'ensoleillement des espaces privatifs des bâtiments. Fenestration plus généreuse face aux axes de circulation et promenade urbaine.
- ⊕ Marquage des bâtiments de coin par une architecture distinctive agissant comme repère urbain

PHOTO 28: ARCHITECTURE CONTEMPORAINE ET UTILISATION DE DÉCROCHÉS ET LOGGIAS



[Source: Zibi]

PHOTO 29: 1180, 4TH STREET, SAN FRANCISCO - ARCHITECTURE CONTEMPORAINE DE QUALITÉ DONNANT SUR UNE PROMENADE



[Source: Mithun-Solomon + Kennerly Architecture]

PHOTO 30: PLANTATION (ARBRES, ARBUSTES, VIVACES) ET NOUES DRAINANTES LE LONG DE L'AVENUE PAPINEAU À MONTRÉAL



[Source: Ville de Montréal]



[Source: Compagnie du paysage]

PHOTO 31: SAILLIE DRAINANTE



[Source: Courrier Laval]

4.5.2 PRINCIPES LIÉS À L'AMÉNAGEMENT DU DOMAINE PUBLIC ET PRIVÉ ET DYNAMIQUE URBAINE

Afin de redéfinir l'image du secteur PPU, les principes suivants sont proposés en ce qui a trait aux aménagements du domaine public et privé ainsi que la dynamique urbaine :

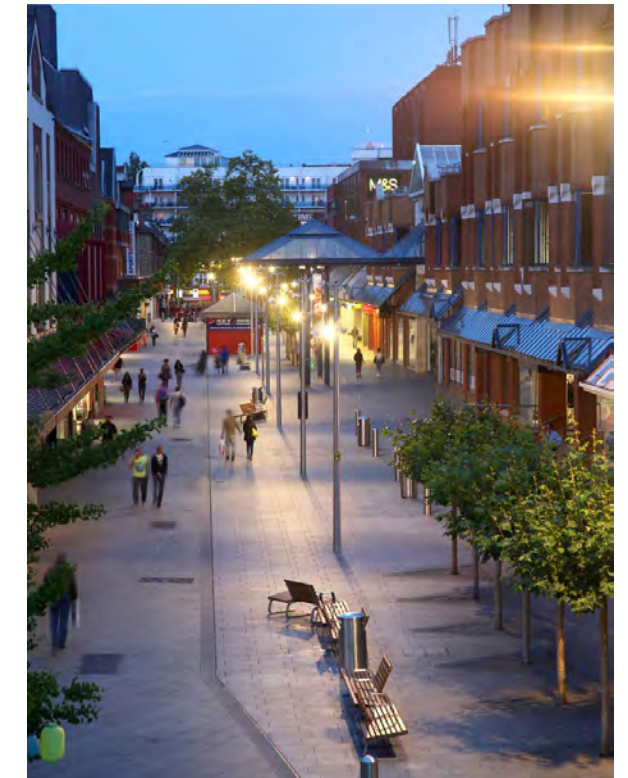
- ⊕ Intégration d'une promenade urbaine
- ⊕ Structuration de l'espace public par un cadre bâti rapproché de celui-ci
- ⊕ Intégration d'une architecture qui encourage le retrait et la modulation des bâtiments
- ⊕ Aménagement d'aires de stationnement en souterrain pour les usages résidentiels et structuration de leurs accès
- ⊕ Restriction à l'aménagement d'aires de stationnement en cour avant pour les usages commerciaux et incitation au partage ainsi qu'à l'aménagement intérieur du stationnement commercial
- ⊕ Structuration de l'implantation des îlots et des bâtiments
- ⊕ Limitation du nombre d'entrées charretières et incitation au partage et structuration de leur localisation
- ⊕ Utilisation de surfaces réfléchissantes pour le revêtement des aires de stationnement
- ⊕ Verdissement et augmentation généralisée de la canopée urbaine par une plantation d'arbres généreuse
- ⊕ Aménagements incorporant une gestion des eaux pluviales en site propre, notamment par les liens actifs de la trame est-ouest tout en favorisant les déplacements entre la promenade urbaine et le boulevard Saint-Charles
- ⊕ Structuration des usages commerciaux autorisés et restriction des usages imposant des contraintes
- ⊕ Débordement des usages commerciaux dans les cours bordées par une voie de circulation, notamment par l'aménagement de terrasses, d'aires d'agrément, de passages pour les déplacements actifs, etc.
- ⊕ Utilisation d'un mobilier urbain distinctif, coloré et de qualité participant à l'embellissement du secteur et la fonctionnalité des lieux publics

PHOTO 32: FRONT STREET EAST PROMENADE, TORONTO



[Source: City of Toronto]

PHOTO 33: HIGH STREET HARROW, NORTH LONDON



[Source: David Kohn]

1 RÉAMÉNAGEMENT DU BOULEVARD SAINT-CHARLES

- ⊕ Amélioration du confort des usagers vulnérables par l'aménagement d'une bande végétalisée et de noues drainantes entre les voies de circulation automobile et les trottoirs
- ⊕ Amélioration globale des aménagements dédiés aux déplacements actifs, notamment par l'élargissement des trottoirs
- ⊕ Augmentation du verdissement et de la plantation d'arbres à grand déploiement au sein de l'emprise, tant au niveau du terre-plein central, des bandes végétalisées que des espaces résiduels
- ⊕ Préservation du même nombre de voies automobiles dont une à des fins de voie réservée pour les autobus menant au futur REM
- ⊕ Aménagement de zones de type « débarcadère » aux arrêts d'autobus avec plateformes surélevées pour faciliter l'accès des personnes à mobilité réduite
- ⊕ Rapprochement des bâtiments de l'emprise du boulevard afin de mieux structurer l'espace, offrir un paysage urbain de meilleure qualité et participer à l'animation du boulevard par l'implantation de commerces au rez-de-chaussée
- ⊕ Ajout de mobilier d'éclairage adapté pour les piétons
- ⊕ Ajout de mobilier urbain (bancs, poubelles, abri-bus, etc.) pour améliorer le confort des usagers actifs
- ⊕ Limiter le nombre d'entrées charretières donnant sur le boulevard en encourageant leur partage et en les localisant sur les axes transversaux lorsque possible

FIGURE 15: COUPE DU RÉAMÉNAGEMENT PROPOSÉ DU BOULEVARD SAINT-CHARLES

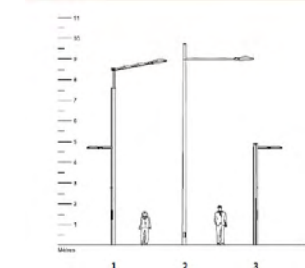


PHOTO 34: LONGSDALE STREET, VICTORIA, AUSTRALIE



[Source: BKK Architects]

FIGURE 16: MOBILIER D'ÉCLAIRAGE ADAPTÉ POUR LES PIÉTONS



[Source: Ville de Montréal]

PHOTO 35: NOUE VÉGÉTALISÉE, DOUAI, FRANCE



[Source: Le Raquet]



FIGURE 17: VUE POSSIBLE DU BOULEVARD SAINT-CHARLES EN DIRECTION NORD



2 AMÉNAGEMENT D'UNE PROMENADE URBAINE

- ⊕ Aménagement d'une promenade multi-mode (piéton, cycliste, usager des modes légers de transport électrifié)
- ⊕ Diversification des ambiances tout au long de la promenade par des aménagements distinctifs et une ponctuation d'espaces extérieurs publics et semi-publics pour favoriser l'arrêt des usagers
- ⊕ Aménagement de liens actifs perméable sur la trame urbaine est-ouest
- ⊕ Générosité au niveau de la plantation d'arbres à grand déploiement
- ⊕ Insertion de mobilier urbain de qualité et distinctif sur l'ensemble de la promenade urbaine : éclairage, banc, poubelle, supports à vélo, fontaine d'eau potable pour assurer le confort des usagers tout en créant des espaces propices aux rassemblements
- ⊕ Rapprochement des bâtiments de l'emprise de la promenade afin de mieux structurer l'espace, offrir un paysage urbain de meilleure qualité et participer à son animation par l'implantation de commerces et de services au rez-de-chaussée, tout en demeurant en dialogue avec l'offre commerciale du boulevard
- ⊕ Ajout de mobilier d'éclairage adapté pour les piétons
- ⊕ Interaction entre les espaces semi-privés et publics - empiètement des activités commerciales sur le domaine public (ex.: terrasse de restaurant, vente de trottoir, etc.)
- ⊕ Intégration d'une conception architecturale favorisant l'ensoleillement et la luminosité naturelle

FIGURE 18: COUPE DE L'AMÉNAGEMENT DE LA PROMENADE URBAINE

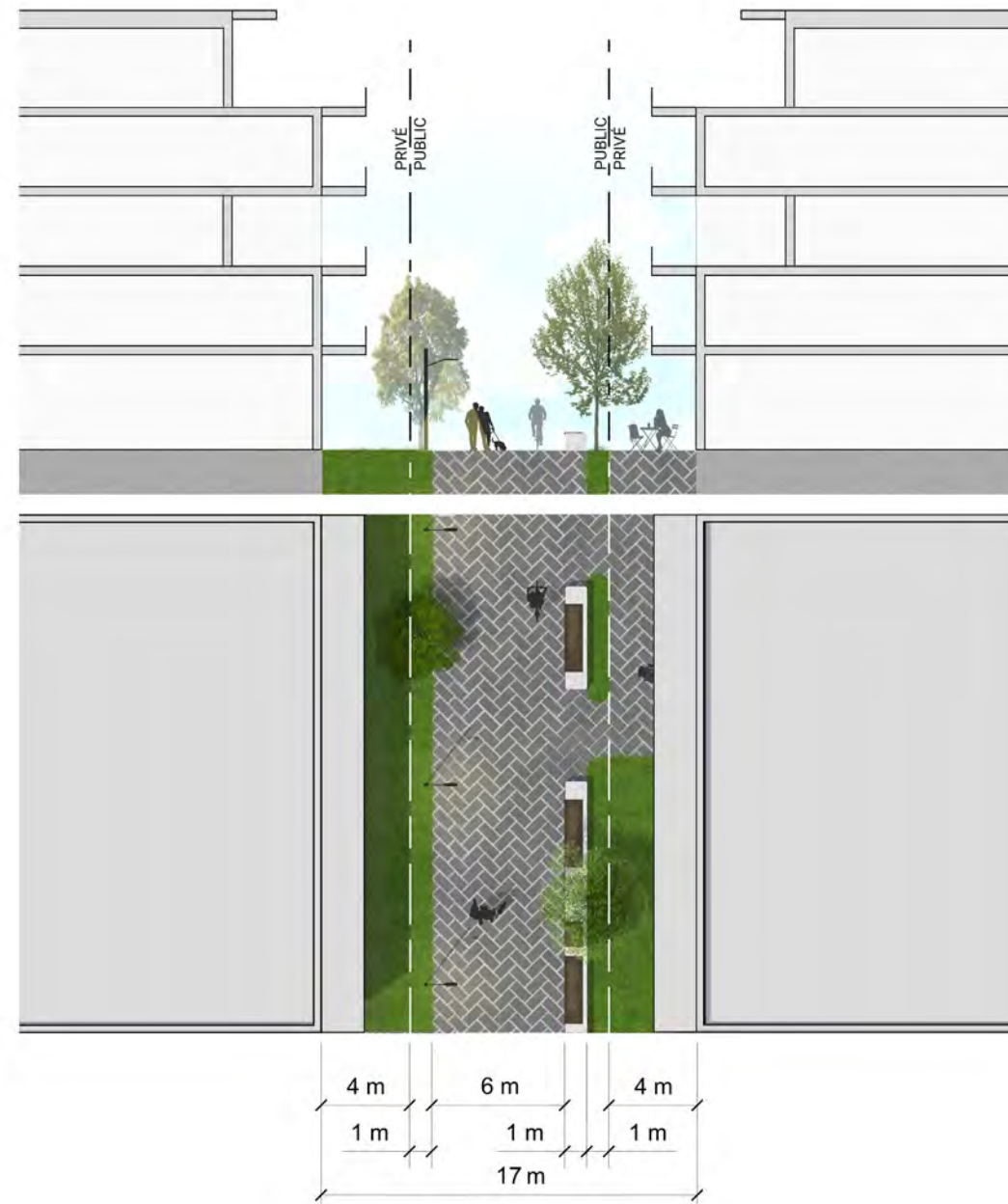


PHOTO 36: MOBILIER URBAIN DE QUALITÉ



[Source: mmcity]

PHOTO 37: ANIMATION D'UNE PROMENADE URBAINE ET EMPIÈTEMENT DES ACTIVITÉS COMMERCIALES PARTICIPANT À L'ANIMATION DU DOMAINE PUBLIC



[Source: Shiftspace]

[Source: ASPECT Landscape]



UNE PROMENADE AUX AMBIANCES COLORÉES

- ⊕ Un parcours qui s'anime au gré des inspirations architecturales et des gestes de design
- ⊕ Un domaine privé qui participe à l'animation de la promenade
- ⊕ Un trajet ponctué de découvertes, de zones de détente et de contemplation, d'espaces publics ludiques et inspirants



FIGURE 19: VUE POSSIBLE DE LA PROMENADE URBAINE



4.6 DENSITÉS DE CONSTRUCTION

4.6.1 -RETIRÉ-

PLAN 8: -RETIRÉ-

PLAN 9: -RETIRÉ-

-Le texte a été retiré dans le cadre de l'adoption du PUM-



4.6.2 PLAN DES DENSITÉS DE CONSTRUCTION

Afin d'assurer la mise en oeuvre de la vision du PPU, le territoire d'étude est divisé en quatre secteurs qui reflètent les intentions d'aménagement et de développement.

Les valeurs du tableau 2 illustrent les secteurs de densité de construction, et ce, en fonction des principes suivants :

- ⊕ De façon générale, l'établissement d'une hauteur minimale de 3 étages et maximale de 4 étages du côté est du boulevard Saint-Charles afin d'assurer une transition avec les milieux résidentiels existants de plus faible densité.
- ⊕ L'augmentation de la hauteur du côté ouest à un minimum de 3 étages et un maximum de 5 étages dans la portion centre afin de profiter de la plus grande profondeur des îlots et de l'aménagement de la promenade urbaine.
- ⊕ La préservation d'une hauteur maximale de 2 étages pour les secteurs directement adjacents à des usages résidentiels de faible densité.

Le secteur du PPU passe donc d'une faible densité à une densité plus forte accompagnée par une mixité des fonctions/usages. Toutefois, afin d'assurer une cohérence avec le contexte environnant, dans les secteurs les plus denses, les hauteurs maximales visées sont de 5 étages.

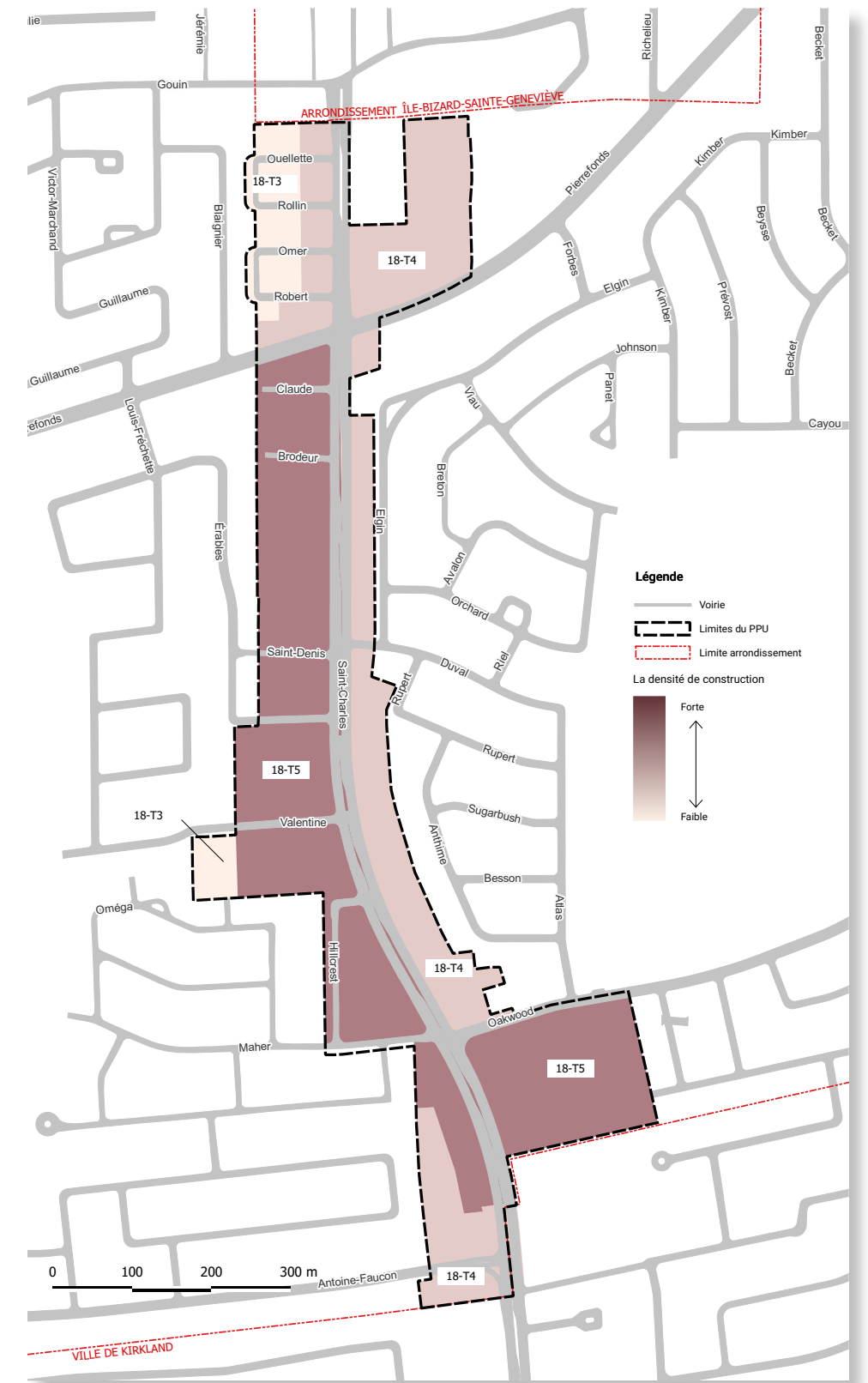
Ces secteurs sont déterminés en complémentarité à l'application des dispositions relatives au secteur d'intensification intermédiaire établi pour le territoire du PPU du boulevard Saint-Charles au chapitre 6 du Plan d'urbanisme et de mobilité de Montréal.

TABLEAU 1: -RETIRÉ-
PLAN 10: -RETIRÉ-

TABLEAU 2: SECTEURS DE DENSITÉ DE CONSTRUCTION

SECTEUR	PARAMÈTRES
18-T3	<ul style="list-style-type: none"> ⊕ Nombre d'étages min. 2, max. 2 ⊕ Taux d'implantation faible ou moyen ⊕ C.O.S. minimal : 1,0 ⊕ C.O.S. maximal : 1,5
18-T4	<ul style="list-style-type: none"> ⊕ Nombre d'étages min. 3, max. 4 ⊕ Taux d'implantation moyen ⊕ C.O.S. minimal : 2,0 ⊕ C.O.S. maximal : 3,0
18-T5	<ul style="list-style-type: none"> ⊕ Nombre d'étages min. 3, max. 5 ⊕ Taux d'implantation élevé ⊕ C.O.S. minimal : 2,5 ⊕ C.O.S. maximal : 4,0

PLAN 11: PLAN DE LA DENSITÉ DE CONSTRUCTION



5. PLAN D'ACTION ET MISE EN OEUVRE

5.1 PLAN D'ACTION

Le plan d'action du tableau 3 constitue une feuille de route sommaire permettant de concrétiser l'atteinte des orientations et objectifs d'aménagement et de redéveloppement pour le secteur du PPU du boulevard Saint-Charles.

Les actions proposées ont été réparties en trois catégories :

- ⊕ **Planification** : cette catégorie comprend des études diverses de caractérisation, d'opportunité, de faisabilité, de potentiel, de capacité, etc. Ces documents de travail constitueront des intrants pour d'autres actions ou pour la mise en oeuvre générale du PPU, et serviront d'aide à la prise de décision pour les instances de l'Arrondissement. Les études et les analyses découlant directement d'un projet donné (nommées études d'avant-projet) sont cependant incluses dans les actions de projet. Les programmes sont également inclus dans cette catégorie.
- ⊕ **Collaborations et partenariats** : cette catégorie comprend tous les processus de concertation, négociation, démarchage et représentation auprès de partenaires publics, parapublics ou privés.
- ⊕ **Projets** : cette dernière catégorie regroupe toutes les actions qui toucheront concrètement le territoire du PPU. Elle comprend les travaux d'aménagement et de réaménagement de rues ou d'espaces publics, de construction de bâtiments, de réalisation d'infrastructures, etc. Pour des raisons de concision, l'échéancier des projets ne fait état que de l'horizon prévu pour les travaux de réalisation ; toutes les actions de projet incluent, le cas échéant, les études d'avant-projet, la préparation des plans et devis et leur exécution. De la même façon, les actions de projet liées à l'aménagement de parcs ou d'espaces publics, de places publiques ou de stationnements transitoires incluent au préalable l'identification de sites.

Le plan propose les horizons de mise en place de ces actions qui se feront à court terme (0-5 ans), à moyen terme (5-10 ans), à long terme (+10 ans), ou en continu.

Il est à noter que ce plan d'action constitue des intentions et souhaits du conseil d'arrondissement et est présenté à titre indicatif. Il ne s'agit pas d'engagements définitifs puisque plusieurs impondérables pourraient survenir et la priorisation des interventions pourrait varier dans le temps.

TABLEAU 3: PLAN D'ACTION DE MISE EN OEUVRE DU PPU

ACTIONS	HORIZON (ANS)				PORTEUR	COLLABORATEUR
	0-5	5-10	+ 10	∞		
1. Élaboration d'un plan de mobilité durable	⊕				Arrondissement P-R	
2. Acquisition de terrains stratégiques voués à l'aménagement d'espaces publics de qualité				⊕	Arrondissement P-R	Ville de Montréal
3. Démarches auprès des autorités de transport pour assurer la mise en place de mesures préférentielles au transport collectif	⊕				Arrondissement P-R	STM, ARTM
4. Élaboration d'une politique de cession fins de parc particulière au secteur	⊕				Arrondissement P-R	
5. Aménagement de la promenade urbaine		⊕			Arrondissement P-R	
6. Modifications aux règlements d'urbanisme pour régir les usages, la hauteur, l'affichage, le stationnement, le verdissement, etc. (voir sous-section 5.1.1)	⊕				Arrondissement P-R	Ville de Montréal
7. Réaménagement du boulevard Saint-Charles, incluant l'enfouissement des lignes électriques et d'utilités publiques			⊕		Agglomération de Montréal	Arrondissement P-R + Ville de Montréal + CSEM + Utilités publiques
8. Étudier les opportunités de réaménagement des intersections problématiques afin de sécuriser les transports actifs et augmenter le verdissement	⊕				Arrondissement P-R	
9. Étude des besoins en matière d'équipements communautaires, culturels, etc., en lien avec la création d'un pôle institutionnel		⊕			Arrondissement P-R	
10. Évaluer l'opportunité de créer une société de développement commercial	⊕				Arrondissement P-R	
11. Entrevoir la possibilité de tenir un concours artistique pour le marquage des entrées de ville	⊕				Arrondissement P-R	
12. Effectuer une analyse de validation de la capacité des infrastructures en eau potable et eaux usées	⊕				Arrondissement P-R	Ville + Agglomération de Montréal
13. Élaboration d'un guide d'aménagement	⊕				Arrondissement P-R	Ville + Agglomération de Montréal
14. Promouvoir l'adhésion de la population au réaménagement du boulevard Saint-Charles grâce à des mesures transitoires et une approche progressive				⊕	Arrondissement P-R	Ville + Agglomération de Montréal



5.1.1 ACTIONS LIÉES À L'APPAREIL RÉGLEMENTAIRE

Afin d'assurer la mise en oeuvre du PPU, des amendements aux divers règlements d'urbanisme de l'Arrondissement devront être effectués afin de transposer la vision et les objectifs de redéveloppement qui en ressort.

MODIFICATIONS AU RÈGLEMENT DE ZONAGE NO. CA29 0040

Le règlement de zonage sera modifié afin de redécouper le territoire du PPU au plan de zonage dans l'optique de reconduire les usages à autoriser et les paramètres volumétriques, incluant le C.O.S., lesquels sont prescrits selon les plans modifiant les plans des affectations du sol et de la densité de construction. Le découpage devra être plus fin que celui proposé au présent PPU afin que l'ensemble des zones reflète les particularités du contexte urbain et qu'il puisse prendre en considération les secteurs de transition entre les intentions de redéveloppement et les secteurs résidentiels établis à préserver ainsi que les repères et perspectives d'intérêt.

Conséquemment, de nouvelles grilles de spécifications seront générées pour refléter ces changements.

De plus, des modifications pourront être apportées aux dispositions générales relatives aux thématiques ci-après de manière à imposer des exigences particulières pour le secteur PPU. Ces thématiques reflètent l'engagement de l'arrondissement à établir des normes relatives à la performance environnementale, telles que les facteurs de résilience climatique ou de la surface du biotope.

- ⊕ Concernant la plantation d'arbres, imposition de normes supérieures pour les terrains adjacents au boulevard Saint-Charles et en bordure de la promenade urbaine projetée
- ⊕ Encadrement du verdissement des terrains et des bâtiments afin d'en rehausser les exigences et de permettre les propositions novatrices en matière de végétalisation et de lutte contre les îlots de chaleur (ex.: murs végétalisés, toiture végétalisée, plantation en bac, verdissement des aires de stationnement, etc.), (ex.: coefficient de biotope et le facteur de résilience climatique)

- ⊕ Encadrement du verdissement des aires de stationnement extérieures afin de diminuer les surfaces minéralisées et contribuer à atténuer les îlots de chaleur
- ⊕ Diminution des ratios exigés pour le stationnement des automobiles afin d'encourager et encadrer les déplacements actifs
- ⊕ Imposition de normes régissant la localisation et l'aménagement des aires de stationnement (ex.: exigences de stationnement intérieur dans des zones spécifiques, limitation des aires de stationnement en cour avant, etc.)
- ⊕ Encadrement des entrées charretières sur le boulevard Saint-Charles en restreignant leur nombre, définissant leur localisation et favorisant leur partage afin de renforcer la sécurité des déplacements, minimiser l'impact sur la circulation automobile et améliorer la fluidité des transports collectifs

MODIFICATIONS AU RÈGLEMENT DE LOTISSEMENT NO. CA29 0041

Le règlement de lotissement sera modifié afin d'assujettir les opérations cadastrales au respect du tracé de la promenade urbaine prévue dans la portion ouest du PPU.

MODIFICATIONS AU RÈGLEMENT RELATIF AUX PLANS D'IMPLANTATION ET D'INTÉGRATION ARCHITECTURALE NO. CA29 0042

Le règlement sur les PIIA sera modifié afin d'intégrer des objectifs et critères d'évaluation spécifiques aux bâtiments multirésidentiels et mixtes pour le secteur du PPU. Minimale, les objectifs devront viser :

- La transition volumétrique douce entre les bâtiments de plus grande envergure et ceux des secteurs résidentiels existants à préserver

- L'implantation et l'architecture des bâtiments proposent des espaces transversaux afin d'assurer une transparence et permettre la perméabilité entre le boulevard et la promenade urbaine
- L'articulation des hauteurs et des volumes dans une optique de créer des bâtiments à échelle humaine, notamment par l'utilisation de reculs pour les étages supérieurs et par l'insertion d'avancées et de décrochés.
- Les murs rideaux et atrium sont à valoriser
- L'utilisation de techniques durables de conception architecturale afin de rendre les bâtiments plus économiques au niveau de leur consommation énergétique, de réduire leur empreinte écologique, de rehausser le verdissement vertical, etc.
- La dynamique urbaine, notamment pour les bâtiments mixtes, afin de prévoir des vitrines commerciales animées, fenestrées et participants à la vitalité de rue et de promenade
- L'aménagement et l'organisation des accès aux terrains et aux bâtiments afin d'encourager les modes de déplacement actif et de réduire la présence de l'automobile dans le paysage urbain
- L'aménagement et la localisation des entrées charretières (nombre, partage et accès souterrains) afin d'assurer la sécurité des usagers du transport actif
- L'harmonisation de l'affichage avec l'architecture des bâtiments et sa qualité visuelle
- La mise en valeur des points de repère, notamment la tour d'eau et les vues vers L'Île-Bizard, par la modulation des hauteurs et des volumes des bâtiments implantés à proximité et au-devant de ceux-ci



ANNEXES





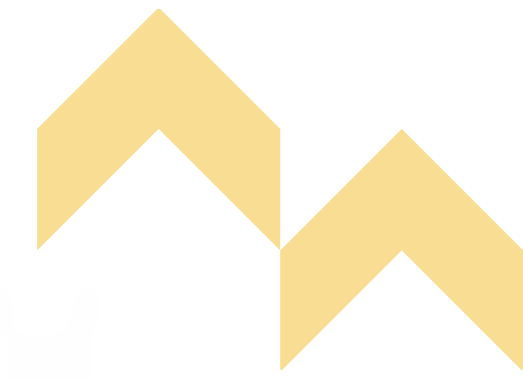
Pierrefonds
Roxboro

Montréal 

ANNEXE - DÉMARCHES PARTICIPATIVES

ARRONDISSEMENT PIERREFONDS-ROXBORO

21.02.2023
Notre num. de dossier : 2110-425



apur
créatif

6. DÉMARCHE PARTICIPATIVE

Conformément à la Politique de participation citoyenne de l'Arrondissement, diverses activités de participation et de consultation citoyennes ont été organisées afin que tous et chacun puissent contribuer à l'élaboration du PPU. La présente section fait le résumé des résultats des différentes activités.

6.1 ACTIVITÉ TABLES THÉMATIQUES DE DISCUSSION

Une soirée de participation citoyenne active a été tenue auprès de la population de manière à identifier les enjeux prioritaires, ainsi qu'à recueillir les suggestions de la population quant aux interventions projetées et à l'encadrement des projets de développement et de redéveloppement au sein du secteur visé par le PPU. Une quarantaine de citoyennes et citoyens ont participé à cette séance du 21 juin 2022 afin de se prononcer sur cinq thématiques bien précises.

Le tableau suivant présente les principaux constats soulevés lors de cette séance de consultation, notez que le compte-rendu détaillé se retrouve en annexe.

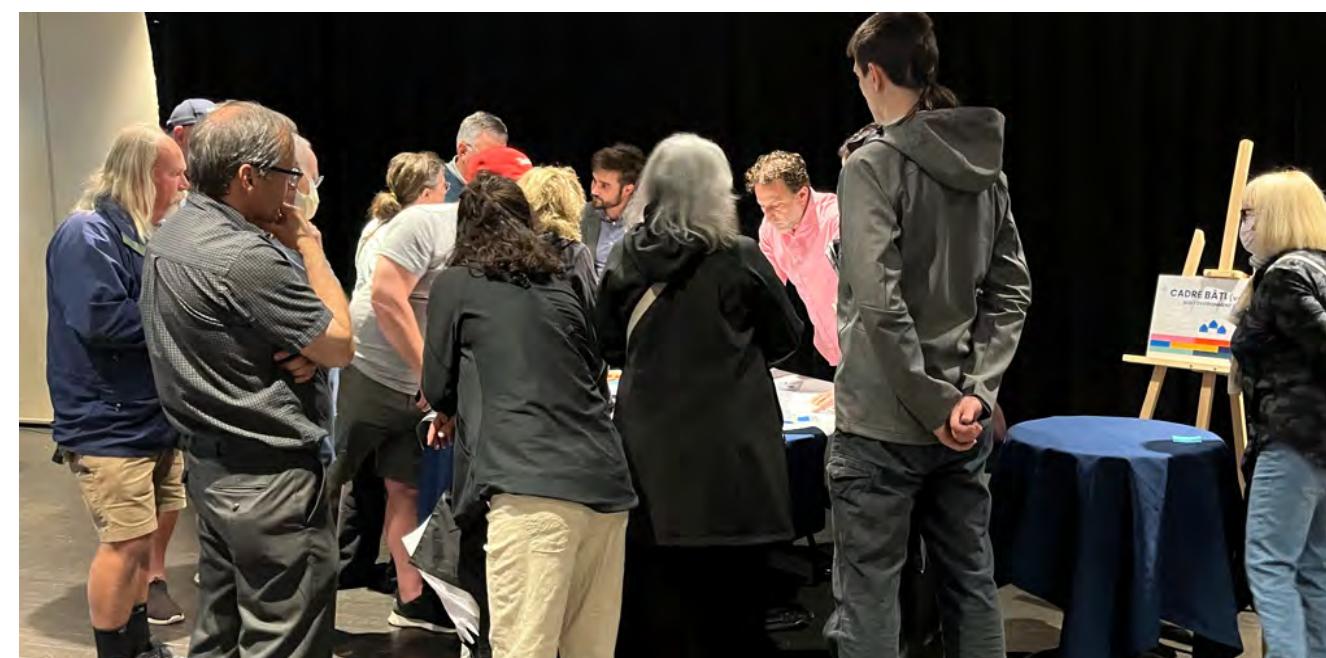


TABLEAU 4: RÉSUMÉ DES RÉSULTATS DE L'ACTIVITÉ « TABLES THÉMATIQUES DE DISCUSSION »

THÉMATIQUES	RÉSUMÉ
Cadre bâti	<ul style="list-style-type: none"> ⊕ La présence de bâtiments résidentiels de plus forte densité vers la limite nord du secteur d'intervention permettrait l'intégration de bâtiments résidentiels dense sans dénaturer le paysage urbain ⊕ Les participants ont soulevé la nécessité de marquer l'entrée du secteur par des intégrations architecturales « signature » de manière à en faire une porte d'entrée pour l'arrondissement et de manière à marquer la transition entre Kirkland et Pierrefonds
Paysage	<ul style="list-style-type: none"> ⊕ La perspective vers la rivière est à mettre en valeur ⊕ Plusieurs participants ont mentionné la nécessité de réfléchir à un affichage stratégique qui met l'accent sur les matériaux nobles ⊕ Plusieurs participants ont mentionné la nécessité d'arrimer le cadre bâti avec celui des secteurs adjacents localisés au sein des arrondissements environnants de manière à assurer une cohérence à grande échelle
Verdissement et écologie	<ul style="list-style-type: none"> ⊕ Les aménagements existants (parcs, emprises publiques, etc.) devraient faire l'objet d'un souci particulier pour les bonifier ⊕ Le terrain de la pépinière offre un fort potentiel de réaménagement de manière à en faire un espace vert d'importance au sein du secteur
Fonction urbaines et cohabitation	<ul style="list-style-type: none"> ⊕ Plusieurs participants ont soulevé la nécessité de maintenir les commerces de proximité existant pour répondre aux besoins courants des citoyens vivant à proximité du secteur d'intervention ⊕ Les usages destinés aux services automobiles sont à proscrire, ou du moins à limiter afin de permettre l'intégration d'usages plus en demande par la population et augmentant la fréquentation des lieux ⊕ L'usage commercial fait partie intégrante du boulevard Saint-Charles et doit être consolidé
Mobilité	<ul style="list-style-type: none"> ⊕ Une piste cyclable se raccordant au réseau existant, mais aussi aux villes avoisinantes pourrait s'insérer au sein de l'emprise du boulevard ⊕ La congestion générale du boulevard Saint-Charles, notamment aux heures de pointe, est un enjeu central à l'exercice de réalisation du PPU ⊕ La vitesse de la circulation est un enjeu important et des mesures d'atténuation doivent être mises en place pour favoriser et sécuriser les déplacements en transport actif



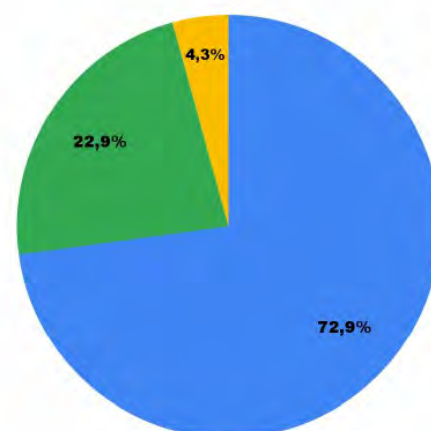
6.2 CONSULTATION ET SONDAGE EN LIGNE

Pour l'exercice de consultation citoyenne en ligne, les citoyens ainsi que plusieurs commerçants ont été sollicités afin de répondre à une série de questions portant sur cinq thématiques par l'entremise de la plateforme de consultation Cocoriko. Au total, 85 participants ont répondu au questionnaire en ligne du 22 août au 3 octobre 2022. Voici un résumé des réponses concernant l'accord des participants avec les constats énoncés.

■ **Totalement en accord**
■ **Plutôt en accord**
■ **Plutôt en désaccord**
■ **Totalement en désaccord**

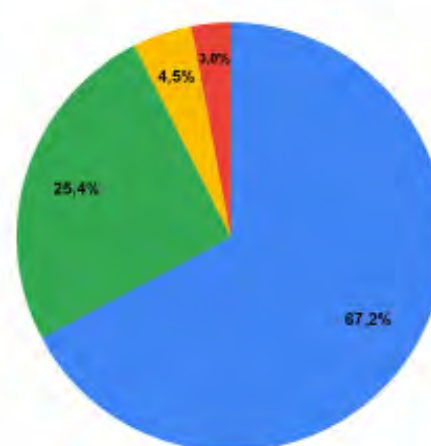
ÉCOLOGIE ET VERDISSEMENT

1. Manque de grands espaces verts
2. Minéralisation du boulevard Saint-Charles
3. Manque de végétation (terres-plein, stationnements de commerces, emprises publiques, etc.)
4. Présence d'îlots de chaleur



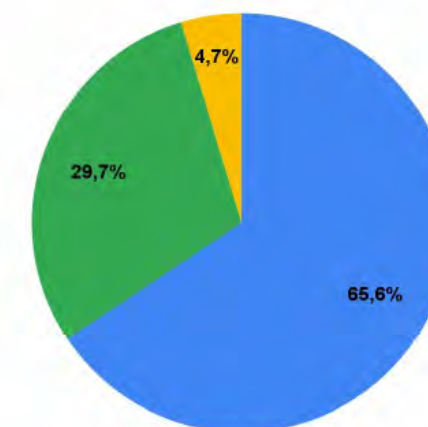
CADRE BÂTI ET VOLUMÉTRIE

1. Secteur nord-ouest composé de multilogements
2. Enjeux d'intégration et d'harmonisation des usages
3. Bâtiments et terrains vacants
4. Dégradation de certains bâtiments sur le boulevard Saint-Charles
5. Prédominance de maisons unifamiliales d'un étage adjacentes au secteur
6. Prédominance de bâtiments commerciaux d'un étage implantés en fond de lot
7. Absence d'harmonie dans la volumétrie



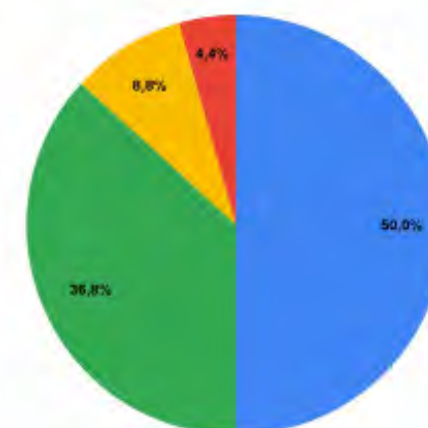
FONCTION URBAINES ET COHABITATION

1. Monofonctionnalité commerciale du boulevard Saint-Charles
2. Cohabitation de certains usages plus difficile (usages commerciaux avec nuisances vs résidentiel)
3. Prédominance de l'usage résidentiel de faible densité à proximité mise à part l'intersection du boulevard Pierrefonds
4. Présence d'un lieu de culte sur un lot d'envergure



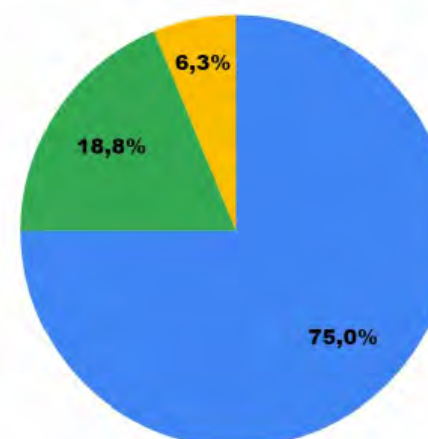
MOBILITÉ

1. Aucune alternative de déplacement sécuritaire pour les cyclistes
2. Majorité des parts modale = automobile
3. Bâtiments et terrains vacants
4. Congestion routière aux heures de pointe (générée par des déplacements de transit)
5. Réseau actif déstructuré et déficient
6. Présence de plusieurs circuits d'autobus



PAYSAGE URBAIN

1. Absence généralisée d'aménagement paysager (tant sur le domaine public que privé)
2. Stationnements d'envergure en cours avant
3. Réservoir de la station de pompage agit comme nuisance visuelle tout en agissant en tant que repère visuel
4. Aucune signature visuelle du Boulevard Saint-Charles
5. Proximité à la rivière et percée visuelle à mettre en valeur





ÉTUDE D'ENSOLEILLEMENT

ARRONDISSEMENT PIERREFONDS-ROXBORO

17.01.2024
Notre num. de dossier : 2110-425



7. ÉTUDE D'ENSOLEILLEMENT

Une étude d'ensoleillement a été réalisée pour le secteur du boulevard Saint-Charles suivant les recommandations du Comité Jacques-Viger. Les prochaines pages illustrent les résultats de cette étude.

7.1 SOLSTICE D'HIVER - 21 DÉCEMBRE

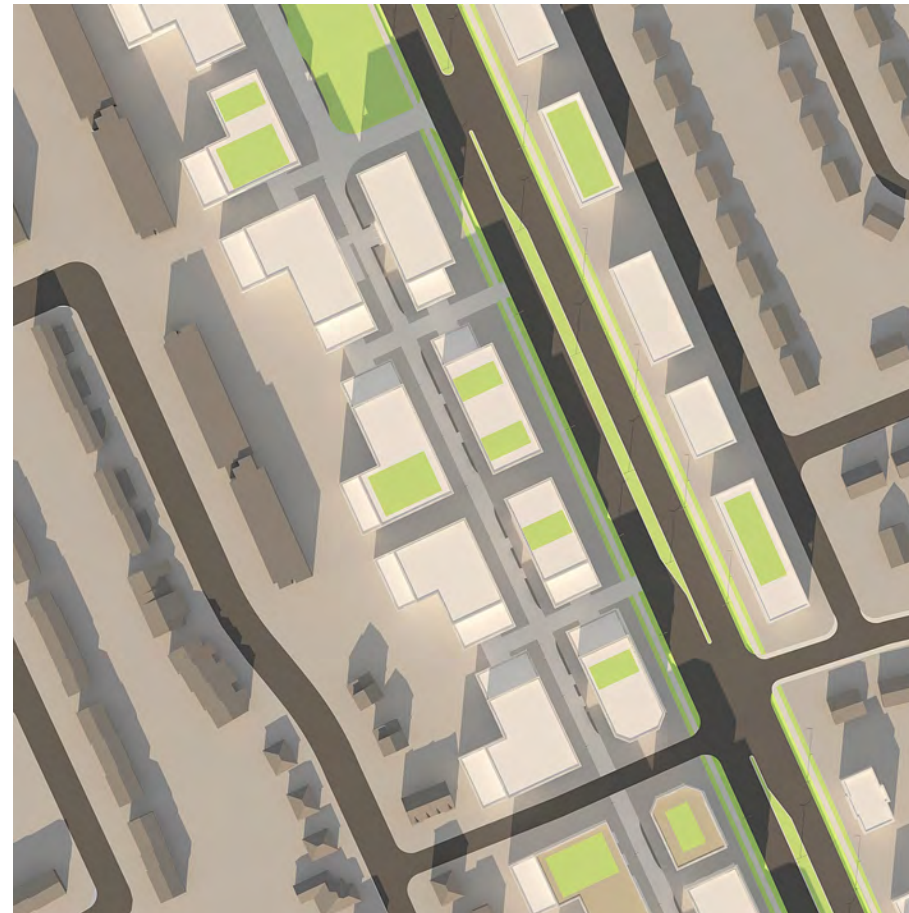
L'étude met en évidence des impacts significatifs de l'ensoleillement sur les bâtiments localisés le long du boulevard Saint-Charles à des périodes différentes. À 9h lors du solstice d'hiver, la présence des bâtiments projetés entraîne une certaine ombre. Malgré que cette période affecte l'ensoleillement des bâtiments avoisinants, cette situation s'avère normale dans un contexte hivernal à cette heure de la journée.

Bien qu'en matinée une certaine partie des bâtiments et leur cour arrière se retrouvent ombragées, au milieu de la journée, il s'agit davantage de la cour avant et d'une portion de l'emprise du boulevard Saint-Charles qui devient plus obstruées, laissant tout de même place à des percées lumineuses intéressantes et n'affectant très peu les bâtiments existants du secteur.

Figure 1 | Ensoleillement observé à 9h - décembre



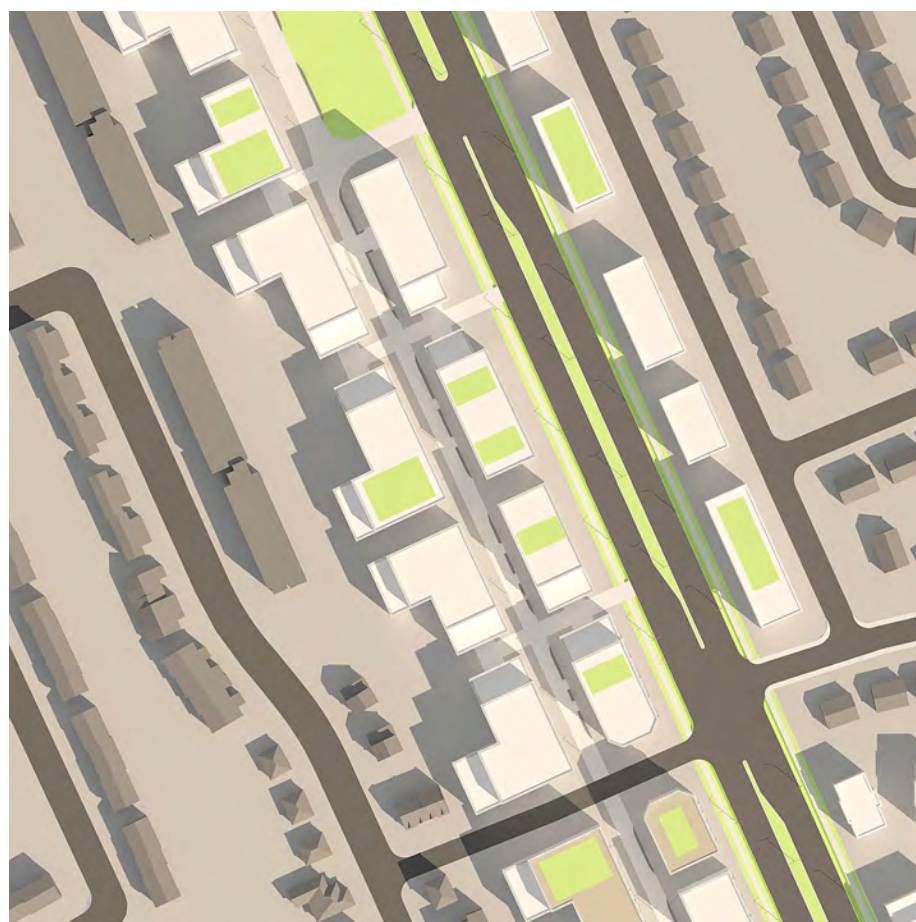
Figure 2 | Ensoleillement observé à 12h - décembre



7.2 ÉQUINOXE - 21 MARS / 21 SEPTEMBRE

Les périodes d'équinoxe démontrent que les nouveaux projets sur le boulevard Saint-Charles ont un impact minime sur les bâtiments voisins à 9h le matin. On remarque en matinée un impact plus prononcé au niveau des ruelles et de la promenade urbaine que sur le boulevard Saint-Charles, puisque celui-ci est majoritairement ensoleillé.

Figure 3 | Ensoleillement observé à 9h - équinoxe



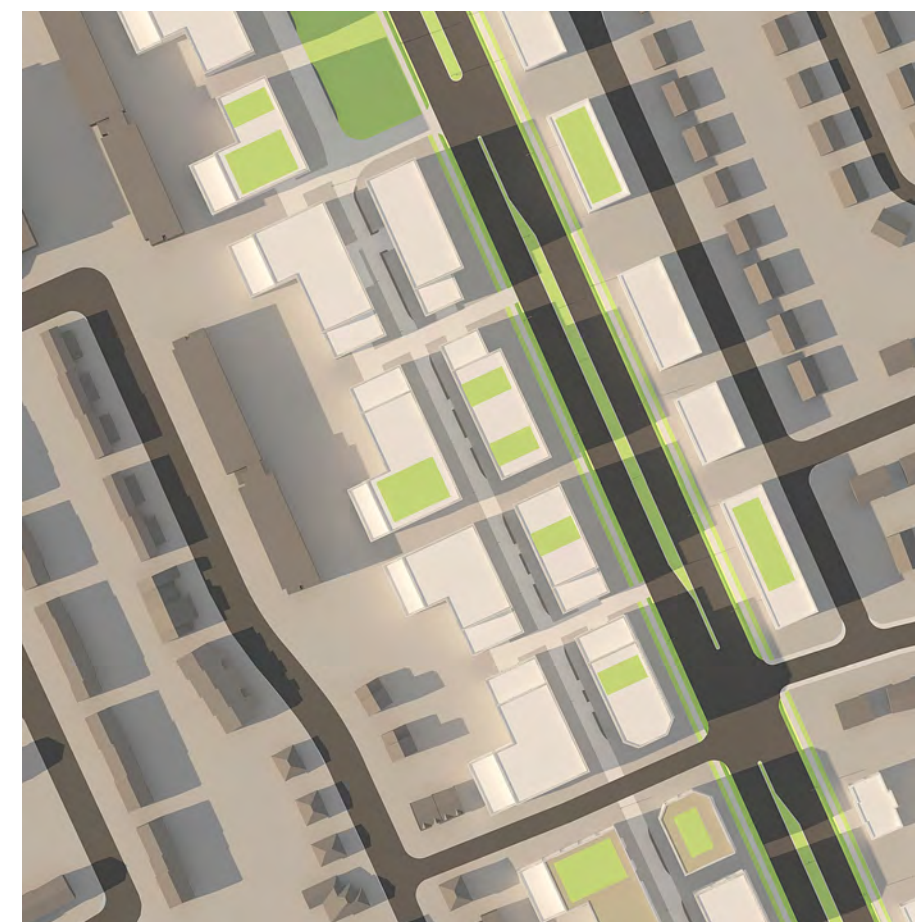
L'ensoleillement de la promenade urbaine est à son maximum en milieu de journée, où l'on constate peu de portions ombragées. Nous pouvons également observer très peu d'impact d'ombrage sur les bâtiments adjacents. Enfin, le boulevard Saint-Charles est complètement au soleil à cette période de la journée.

Figure 4 | Ensoleillement observé à 12h - équinoxe



En fin d'après midi, la façade des bâtiments à l'est est ensoleillée alors que ceux à l'ouest sont majoritairement ombragés ce qui impacte également l'ensoleillement du boulevard Saint-Charles. Cependant, l'ensemble des axes est-ouest se trouvent alors en plein soleil.

Figure 5 | Ensoleillement observé à 16h - équinoxe



7.3 SOLSTICE D'ÉTÉ - 21 JUIN

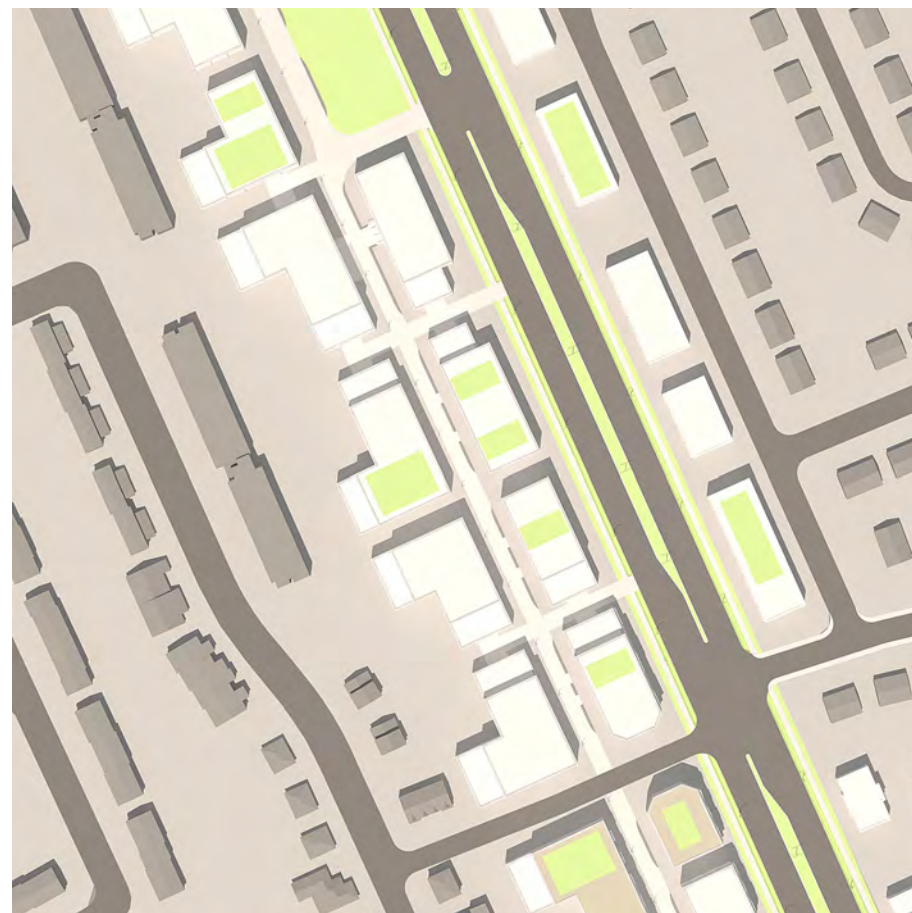
Contrairement au solstice d'hiver et aux périodes d'équinoxe, l'étude démontre que les impacts de l'ensoleillement sur les bâtiments situés sur le boulevard Saint-Charles à 9h en juin n'obstruent pas la clarté des bâtiments immédiats, des cours arrière ou de l'emprise du domaine public.

Figure 6 | Ensoleillement observé à 9h - juin



En milieu de journée, une similitude marquée se manifeste, entraînant un impact minimal, voire négligeable, sur les bâtiments adjacents et l'emprise de la rue. L'ensoleillement observé à cette période est donc favorable pour le secteur, ne causant peu d'impact d'ombrage sur son environnement immédiat.

Figure 7 | Ensoleillement observé à 12h - juin



Par contre, bien que l'impact soit moins important qu'au solstice d'hiver, on remarque qu'en fin de journée au solstice d'été, l'ombrage se déplace vers l'avant des nouveaux bâtiments et impacte l'ensoleillement des ruelles ainsi que de quelques tronçons du boulevard Saint-Charles.

Figure 8 | Ensoleillement observé à 16h - juin

