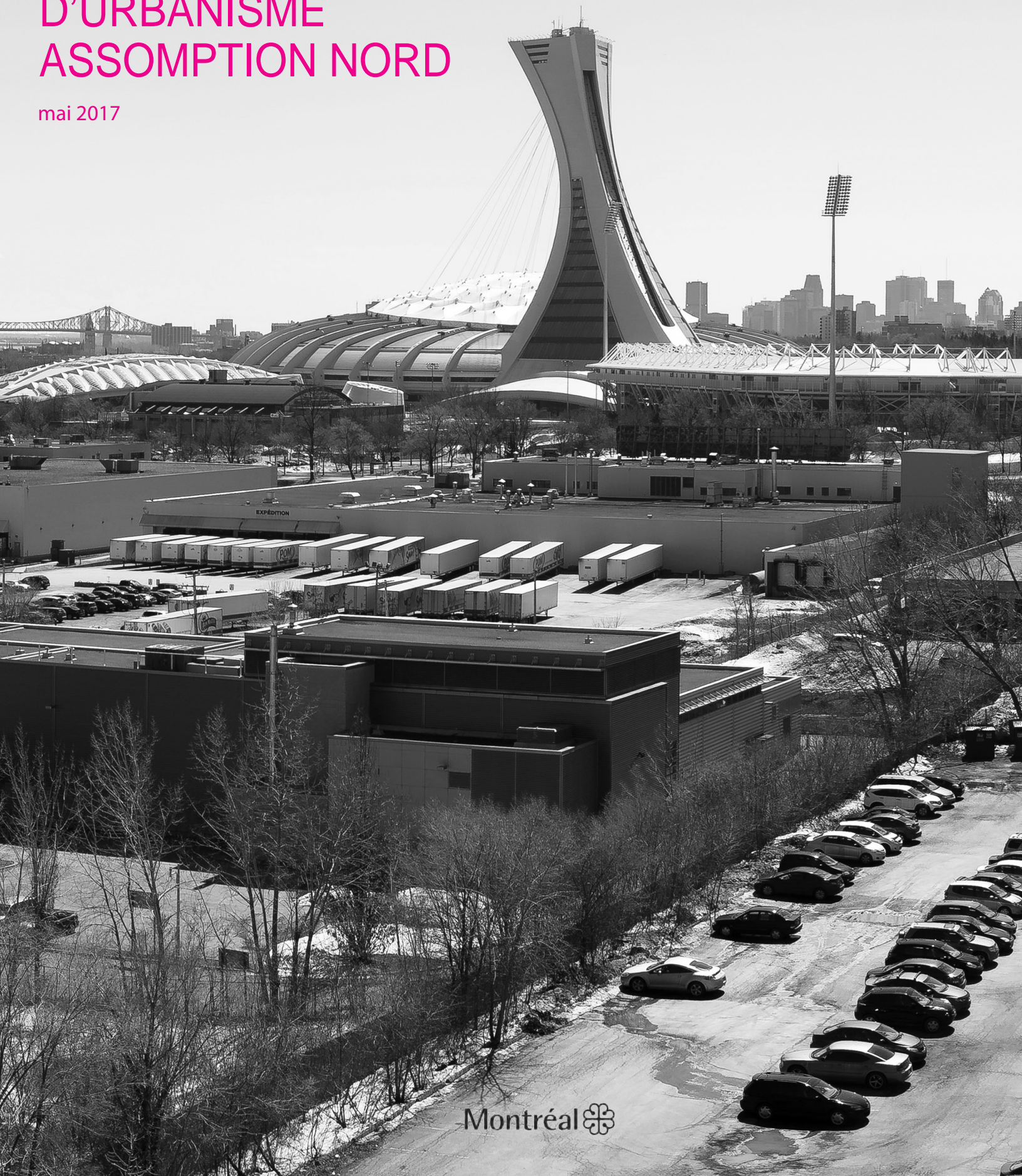


PROGRAMME PARTICULIER D'URBANISME ASSOMPTION NORD

mai 2017



Note au lecteur

Mai 2024

Avec la sanction le 1er juin 2023 de la loi modifiant la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme et d'autres dispositions (projet de loi 16), le « programme particulier d'urbanisme » est remplacé par le « plan particulier d'urbanisme » (PPU). Cette nouvelle appellation permet de mieux rendre compte de la nature de ce document en lui conférant un rôle de planification détaillée d'une partie du territoire municipal, plutôt que celui d'un programme. Pour le moment, il n'est toutefois pas obligatoire de modifier les « programmes particuliers d'urbanisme » en vigueur le 1er juin 2023 afin de refléter les changements législatifs apportés à cet outil, à telle enseigne qu'un « programme particulier d'urbanisme » est réputé être un « plan particulier d'urbanisme » aux termes de l'article 139 du projet de loi 16. Cependant, l'article 138 du projet de loi 16 précise que la période transitoire sera levée à la date déterminée par le ministre. Dans ce contexte, chaque programme particulier d'urbanisme en vigueur au 1er juin 2023 qui n'est pas abrogé aux termes du présent PUM est maintenu en tant que « programme particulier d'urbanisme » aux termes du présent chapitre. Certains éléments de ces programmes particuliers d'urbanisme ont été ajustés pour tenir compte du contenu du

PUM. Puisque leur contenu est intimement lié à la gouvernance locale et aux choix faits par les arrondissements, leur actualisation pour tenir compte des modifications législatives introduites par le projet de loi 16 et du contenu du PUM se continuera à brève échéance. Dans la période intérimaire, soit entre la date du jour où le PUM entre en vigueur et la date du jour où le programme particulier d'urbanisme actualisé entre en vigueur, les cartes, tableaux, dispositions, règles, normes et critères du PUM ont préséance, en cas de conflit d'interprétation, sur toute disposition incompatible d'un programme particulier d'urbanisme. Dans le cadre du PUM, l'acronyme PPU sera utilisé indistinctement pour désigner les programmes particuliers d'urbanisme qui y sont joints de même que le plan particulier d'urbanisme, puisque l'un et l'autre sont réputés, eu égard aux programmes particuliers d'urbanisme en vigueur le 1er juin 2023, constituer un seul et même outil d'urbanisme. En annexe, certains éléments du PPU ont été conservés à des fins d'historique. Ceux-ci sont toutefois joints à titre informatifs et sont donc sans effet.

Table des matières

Avant-propos

1. MISE EN CONTEXTE.....	4
1.1. Contexte de planification	
1.2. Démarche participative	
2. PORTRAIT DU SECTEUR.....	8
2.1. Historique	
2.2. Diagnostic	
3. VISION D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT	18
3.1. Énoncé de vision	
3.2. Balises d'aménagement et de développement	
3.2.1. Secteur Sherbrooke Est / de l'Assomption	
3.2.2. Secteur Pierre-De Coubertin	
3.2.3. Secteur boulevard de l'Assomption	
3.2.4. Secteur Viau	
3.3. Interventions sur le domaine public	
3.3.1. Réaménagement de rues	
3.3.2. Création d'un réseau de voies et d'espaces publics	
3.3.3. Calendrier de réalisation	

Avant-propos

Mot de Russell Copeman

**Maire de l'arrondissement Côte-des-Neiges-Notre-Dame-de-Grâce
Conseiller de la Ville
Membre du comité exécutif, responsable de l'habitation, de
l'urbanisme, de la gestion et de la planification immobilière et de
l'Office de consultation publique de Montréal**



C'est avec fierté que la Ville propose sa vision d'avenir pour le secteur Assomption Nord Fruit d'une démarche impliquant la population et de nombreux partenaires, ce programme particulier d'urbanisme (PPU) marque le début de la transformation d'un secteur sous-utilisé en un nouveau quartier complet et dynamique, contribuant de façon significative à la reconstruction amorcée de la ville sur elle-même.

Ce document représente également une réponse à l'engagement pris par l'Administration municipale, par le Schéma d'aménagement et de développement, de planifier et d'intervenir sur des territoires ciblés. Couvrant la portion nord du secteur de planification stratégique Assomption, le PPU mise sur ses atouts que sont, notamment, la présence de la station de métro Assomption et une localisation à proximité des institutions de l'Espace pour la vie, des installations olympiques et du parc Maisonneuve.

En cohérence avec le Schéma et le Plan d'urbanisme de Montréal, le PPU Assomption Nord cible les abords de la station de métro pour une densification résidentielle. Ce programme se traduira non seulement par de nouveaux logements, mais aussi par l'intégration de commerces et d'espaces propices à l'accueil de nouveaux emplois. En outre, les projets résidentiels seront l'occasion d'apporter une contribution appréciable de logements sociaux et abordables.

Persuadé que la mise en œuvre des mesures proposées aura des retombées bénéfiques pour les quartiers environnants et l'Est de Montréal, j'invite tous les Montréalais à participer au renouveau du secteur Assomption Nord et ainsi en faire un formidable succès.

Russell Copeman

Mot de Réal Ménard

**Maire de l'Arrondissement de Mercier-Hochelaga-Maisonneuve
Membre du comité exécutif, responsable du développement
durable, de l'environnement, des grands parcs et des espaces verts**



Né d'une volonté collective et afin de répondre aux orientations du Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal et du Plan d'urbanisme de Montréal, le Programme particulier d'urbanisme Assomption Nord vise une densification des activités urbaines aux abords de la station de métro Assomption. Ce secteur offre une très grande capacité d'accueil pour de nouvelles entreprises ainsi que pour des projets d'habitations. L'espace disponible, la proximité des infrastructures de transport et de nombreux services en font un attrait majeur pour une revitalisation de qualité.

Ce programme marque donc l'aboutissement d'une démarche de planification entreprise depuis quelques années avec la collaboration des diverses parties prenantes. Grâce à la participation, à l'accueil favorable et à l'appui de la population, ce document reflète les attentes du milieu quant à la revitalisation du secteur.

Le programme particulier d'urbanisme (PPU) constitue désormais le document de référence qui guidera la transformation de ce pôle d'emplois en un quartier offrant une diversité d'activités. La vocation économique actuelle sera maintenue tout en proposant progressivement l'insertion d'habitation. Nous voulons créer un environnement où résidents et travailleurs pourront bénéficier d'un milieu de vie unique et vivant aux abords de la station de métro Assomption.

Grâce à la collaboration des différents intervenants, ensemble, nous relèverons le défi qui nous attend et construirons l'avenir du secteur Assomption Nord.

A handwritten signature in black ink that reads "Réal Ménard". The signature is fluid and cursive.

1. Mise en contexte

1.1. Contexte de planification

Le secteur Assomption

Le territoire du Programme particulier d'urbanisme (PPU) Assomption Nord, situé dans l'arrondissement de Mercier-Hochelaga-Maisonneuve, fait partie d'un secteur plus vaste, le secteur Assomption, établi comme l'un des six secteurs de planification stratégique de l'île de Montréal dans le Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal (Schéma).

En effet, la proximité de la station de métro, du port, du réseau ferroviaire et de l'autoroute 25, la présence de terrains vacants de superficie importante ainsi que le prolongement prévu du boulevard de l'Assomption vers le sud représentent des atouts stratégiques pour une consolidation de ce secteur à des fins résidentielles et d'emploi.

À court terme, le secteur Assomption fera l'objet d'investissements majeurs concernant les infrastructures routières avec les projets de prolongement de l'avenue Souigny et du boulevard de l'Assomption jusqu'à la rue Notre-Dame Est. Ces projets relèvent de la Ville et de l'agglomération de Montréal, ainsi que du ministère des Transports et de la Mobilité durable.

Assomption Nord et Assomption Sud

Le secteur Assomption présente des caractéristiques différentes au nord et au sud de la rue Hochelaga. La portion sud est dominée par une occupation industrielle. De par sa proximité avec le port de Montréal, l'accès direct à l'autoroute 25 via l'avenue Souigny et la présence du réseau ferroviaire, cette portion est visée par une densification de l'emploi.

La portion située au nord de la rue Hochelaga - le secteur Assomption Nord - accueille des activités plus diversifiées (industrielles légères, commerciales, de bureau), de même que plusieurs immeubles d'habitations et la station de métro Assomption. Cette portion comprend aussi plusieurs terrains vacants ou sous-utilisés pouvant être mis en valeur à court terme.

De ce fait, les documents de planification visent la diversification des activités et la densification autour de stations de transport en commun de grande capacité, comme le métro. Le Schéma fixe ainsi une densité minimale de 110 logements à l'hectare pour le secteur Assomption Nord.

L'outil du programme particulier d'urbanisme a donc été retenu pour mettre en œuvre la création d'un quartier mixte dans la portion nord du secteur Assomption. L'élaboration du PPU est le fruit d'une collaboration entre l'arrondissement de Mercier-Hochelaga-Maisonneuve et la Direction de l'urbanisme.

Le territoire d'application du PPU

Le territoire du PPU Assomption Nord est situé à l'est du Parc olympique, dans les districts de Maisonneuve-Longue-Pointe et de Louis-Riel, et s'étend sur plus de 94 hectares. Il est délimité au nord par la rue Sherbrooke Est, au sud par la rue Hochelaga, à l'est par la ruelle à l'ouest de la rue Dickson et à l'ouest, par la rue Viau.

carte 1- Le territoire du PPU dans son contexte de planification



1.2. Démarche participative

Une démarche participative a été amorcée dès 2012 par l'arrondissement de Mercier-Hochelaga-Maisonneuve et a comporté trois activités.

En 2012, lors des soirées Demain Montréal tenues dans le cadre de l'élaboration du Plan de développement de Montréal, le secteur Assomption Nord fut l'un des thèmes des ateliers de discussion proposés par l'arrondissement.

Par la suite, en 2014, l'arrondissement a organisé un atelier de design urbain au cours duquel trois équipes de professionnels ont élaboré leur proposition pour la requalification du secteur.

Enfin, au printemps 2015, l'arrondissement lançait la démarche de participation citoyenne « Dessine-moi un quartier! ». Celle-ci comprenait deux ateliers de travail avec les propriétaires du secteur et les organismes du milieu, ainsi qu'une série de rencontres de quartier avec les citoyens.



Soirée Demain Montréal



Présentation finale de l'atelier de design

Au cours de cette démarche, un consensus s'est dégagé sur la construction de logements dans le secteur, principalement autour de la station de métro Assomption. Ce milieu de vie constituerait un prolongement du quartier Mercier-Ouest. Des logements pour familles et pour personnes à faibles revenus étaient notamment souhaités. Les participants aux activités ont ajouté que des services de proximité, en particulier des commerces d'alimentation, devraient être implantés en même temps que l'habitation.

Les participants s'accordaient également sur la consolidation du secteur d'emplois, de façon à permettre aux populations des quartiers avoisinants de travailler à proximité de leur lieu de résidence.

La question de la cohabitation des activités industrielles et des milieux résidentiels a été soulevée. Tous les participants s'entendaient pour maintenir les usages industriels le long de la rue Viau, au moins à court et moyen termes. Plusieurs ont proposé de maintenir des activités industrielles légères à l'ouest du boulevard de l'Assomption et la plupart privilégient une dissociation nette entre les fonctions.

Des divergences ont été exprimées au sujet des hauteurs des nouveaux édifices. Dans les rencontres de quartier, une majorité de personnes optait pour des immeubles de moins de six étages autour de la station de métro, tandis que dans les ateliers, les participants ont envisagé des hauteurs de 10 à 12 étages. Tous s'entendent par contre sur une diminution des hauteurs en allant vers la rue Dickson.

Pour tous les participants, des interventions sur le domaine public sont essentielles et devraient être lancées dès les premiers projets de redéveloppement. Il s'agit de rendre les rues plus conviviales, d'accroître le verdissement, d'aménager des parcs et des places publiques et enfin, de sécuriser les traverses piétonnes.



Démarche Dessine-moi un quartier! : Atelier de travail



Démarche Dessine-moi un quartier! : Rencontres de quartier

2. Portrait du secteur

2.1. Historique

Le secteur Assomption faisait autrefois partie du territoire de la municipalité de Longue-Pointe, annexée par la Ville de Montréal en 1910. La zone située au sud de la rue Hochelaga a été développée et industrialisée avant la Seconde Guerre mondiale. Cette zone a été marquée par la présence de différentes compagnies œuvrant dans le domaine du transport et de l'usinage : la Canadian Vickers, la Canadian Steel Foundries, la Montreal Locomotive & machine Co., la Canadian Steel Wheels et Steinberg's, installées à proximité du port et des voies ferrées.

Au nord de la rue Hochelaga, le secteur a été développé plus tardivement. Ainsi, comme en témoigne la carte de 1949 ci-contre, on ne compte alors aucun bâtiment sur le territoire visé par le PPU. Les seules installations sont les voies du Canadien National (CN) et la gare de triage de Longue-Pointe. Le secteur est également marqué par la présence du ruisseau Molson, qui sera canalisé dans les années 1950.

La rue Sherbrooke Est est prolongée à l'est de la rue Viau en 1917. Puis, ce sont les rues Boyce (avenue Pierre-De Coubertin) et Hochelaga qui sont créées. Le boulevard de l'Assomption est aménagé entre les rues Sherbrooke Est et Hochelaga au cours des années 1960. En 1975, on peut observer le prolongement vers l'ouest des rues Chauveau et de Marseille, jusqu'au boulevard de l'Assomption. Seule l'avenue Pierre-De Coubertin traverse alors le secteur d'est en ouest, tout en étant interrompue par les voies du CN.





Les premiers occupants du secteur Assomption Nord sont des entrepôts et des usines de fabrication. L'épicerie Steinberg's a installé son siège social au courant des années 1960 à l'angle de la rue Hochelaga et du boulevard de l'Assomption. Des entrepôts de boucherie, de fruiterie et de boulangerie seront construits sur des lots annexes. Une grande partie de ces bâtiments furent démolis en 1993. L'usine d'embouteillage de Coca-Cola est également présente à l'angle du boulevard de l'Assomption et de l'avenue Pierre-De-Coubertin depuis le début des années 1970. Le long de la rue Viau, on trouve la biscuiterie Christie Brown ainsi qu'une usine de fabrication de cartons d'emballage.

L'arrivée des installations olympiques en 1976, marquent le paysage: le Stade à l'ouest du secteur et les pyramides du Village olympique, au nord. Le long de la rue Sherbrooke Est, plusieurs hôtels-motels ont été construits pour l'occasion. La station de métro Assomption est aussi inaugurée en 1976.



Vue aérienne vers le nord, prise au niveau de la rue Hochelaga entre la voie ferrée et le boulevard de l'Assomption, en 1980

2.2. Diagnostic

L'occupation actuelle du territoire

Un environnement industriel

Près de la moitié du secteur Assomption Nord est occupé par de l'industrie légère (fabrication d'aliments et d'emballages, imprimerie, centre de distribution, etc.). Les bureaux et les activités commerciales (hôtel, immeubles commerciaux et entrepôts) occupent 27 % du secteur (voir carte 2). L'unique terrain public est occupé par la cour de services Chauveau, dédiée à l'entreposage de matériel, et gérée par l'arrondissement.

Le paysage est donc dominé par un cadre bâti industriel, de trois étages maximum. L'architecture est en grande partie celle de grands entrepôts – une structure simple de maçonnerie ou de clins d'aluminium – et les stationnements et aires de chargement occupent une large portion des terrains.

La présence du secteur tertiaire et institutionnel

Autour de la station de métro, des lots de forme atypique et des bâtiments de différentes échelles accueillent de petites et moyennes entreprises issues de domaines variés : produits pharmaceutiques, laboratoires, consultants, informatique, services divers autant publics que privés. On compte également l'École des métiers de l'aérospatiale et plusieurs édifices à bureaux, allant de deux à dix étages. Plusieurs commerces de détail ou de restauration sont établis le long de la rue Sherbrooke Est.

Les immeubles résidentiels

L'habitation occupe 15 % du territoire et rassemble près de 680 logements. Elle est concentrée au nord du secteur, le long de la rue Sherbrooke Est, et au nord du boulevard de l'Assomption.

Au cours des dix dernières années, deux résidences pour personnes âgées ont vu le jour, dans des bâtiments de 12 étages. Les phases ultérieures sont en cours. On retrouve également des logements sociaux sur le boulevard de l'Assomption, les habitations Jardins-Claire-Fontaine, comprenant une centaine de logements.

Les espaces vacants

Deux terrains en friche, totalisant 4 hectares, se situent l'un en bordure du boulevard de l'Assomption, l'autre entre les rue s Chauveau et Sherbrooke Est. Sur cette dernière rue, deux petits terrains comptant 0,7 hectares sont inoccupés. À ces espaces, s'ajoute un vaste terrain inoccupé de 6,3 hectares, au coin du boulevard de l'Assomption et de la rue Hochelaga, comprenant un ancien entrepôt et des aires de stationnement. On compte donc 11 hectares de terrains actuellement vacants dans le secteur.

L'état environnemental du secteur

Un terrain doit faire l'objet d'une caractérisation complète s'il a accueilli des activités polluantes et que son usage est appelé à changer ou lorsqu'un commerce ou une industrie polluante cesse ses activités. Lorsqu'une étude de caractérisation révèle qu'un terrain est contaminé, un avis de contamination doit être inscrit sur le registre foncier et dans la liste des terrains contaminés de la Ville.

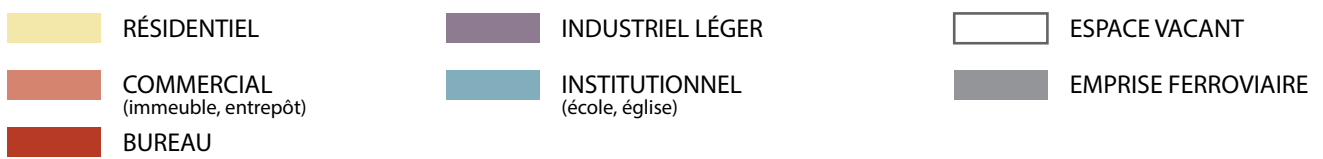
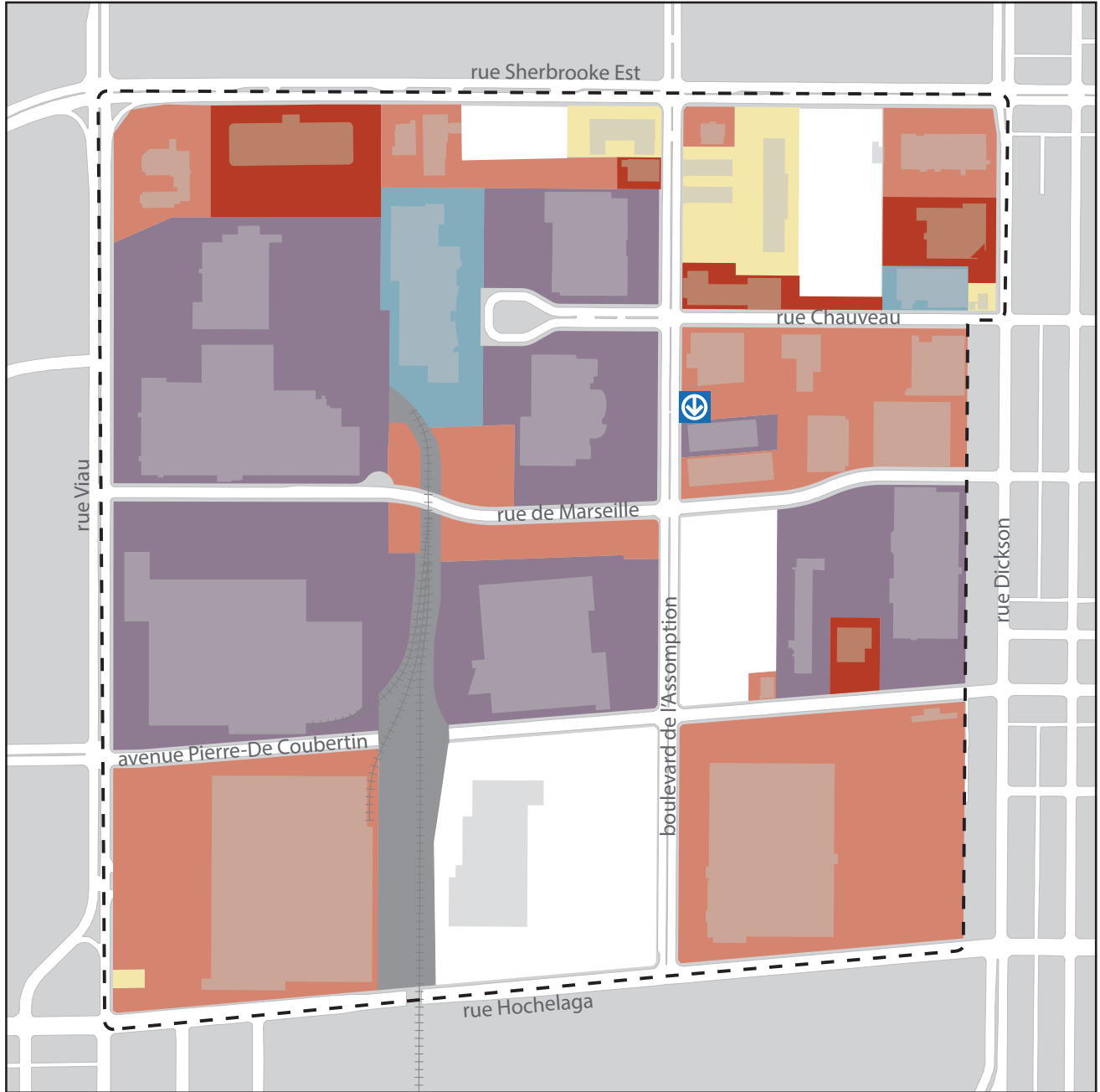
Les propriétaires de terrains contaminés ont l'obligation légale de suivre les procédures de décontamination établies par la Loi sur la qualité de l'environnement. Ainsi, le propriétaire du terrain doit transmettre au Ministère un plan de réhabilitation, puis lorsqu'une demande de permis de construction sera faite pour ces terrains, elle devra être accompagnée d'une attestation d'un expert.

Le couvert végétal est généralement peu présent sur la plupart des lots occupés. Plus de la moitié du secteur est considérée comme un îlot de chaleur. Toutefois, l'emprise de la voie ferrée ainsi que les deux terrains en friche accueillent une végétation abondante.

Les quartiers adjacents

Les abords du secteur Assomption Nord sont diversifiés. Au sud-ouest et à l'est, on retrouve les quartiers résidentiels de Maisonneuve et de Mercier-Ouest (ou Longue-Pointe) dans une trame urbaine typique, composée de duplex, triplex et petits immeubles. À cette trame viennent s'ajouter des méga-îlots construits dans les années 1970, et occupés par des édifices marquants du paysage montréalais: le Stade olympique à l'ouest et les pyramides du Village olympique au nord, qui accueillent près de 1 000 logements. Au sud de la rue Hochelaga, s'étend un vaste secteur industriel en partie inoccupé.

Carte 2- Occupation actuelle du territoire



La situation économique

Les entreprises présentes dans le secteur Assomption Nord et à ses abords immédiats rassemblent près de 5 000 emplois.

Près du tiers des entreprises sont reliées aux services publics et administratifs. Pour le reste, elles sont réparties entre les activités reliées au transport, à l'entreposage et à la fabrication (16 %), aux services professionnels, scientifiques et techniques (13 %) et les services en restauration (13 %).

Selon un sondage effectué auprès des entreprises du secteur, la moitié d'entre elles se sont établies dans le secteur pour la situation géographique stratégique, soit l'accès direct au réseau routier supérieur (autoroutes 25 et 40 via l'avenue Souigny). Pour les cinq prochaines années, 42 % des entreprises entrevoient une croissance moyenne et 31 %, une croissance faible à nulle.

Les entreprises situées le long de la rue Viau œuvrent dans les domaines de la fabrication et de la distribution et témoignent d'une vitalité économique. Par contre, l'ancien entrepôt de fruits et légumes, à l'angle de la rue Hochelaga et du boulevard de l'Assomption, est vacant depuis plusieurs années.

Les services et attraits

Concernant les établissements scolaires (voir carte 3), dans un rayon de 500 mètres autour de la station de métro (soit 7 minutes de marche), on retrouve l'École secondaire Marguerite-de-Lajemmerais, rue Sherbrooke Est, et dans un rayon de 15 minutes de marche vers l'est, l'école primaire Notre-Dame-des-Victoires.

Quant aux commerces de proximité, une pharmacie et deux épiceries de proximité (petite surface) se trouvent dans le rayon de 500 mètres, rues Sherbrooke Est et de Marseille.

Si le territoire du PPU ne dispose d'aucun parc, les secteurs limitrophes en accueillent plusieurs, mais ne peuvent être considérés « de voisinage » pour le territoire du PPU étant donné leur distance (à plus de 7 minutes de marche, mais à moins de 15 minutes). Un parc métropolitain, le parc Maisonneuve, est aussi accessible à moins de 15 minutes de marche.

Le secteur bénéficie de la proximité des équipements de sports et loisirs du Parc olympique - le Centre sportif, le Centre Pierre-Charbonneau et l'aréna Maurice-Richard - et à l'est, de la piscine du Collège Édouard-Montpetit. De plus, les parcs de Mercier-Ouest disposent de divers terrains de sport.

D'autres attraits, tel que le pôle Espace pour la vie ou le stade Saputo sont également à distance de marche ou facilement accessibles en transport en commun. Enfin, du côté de Mercier-Ouest, le cœur institutionnel et paroissial Notre-Dame-des-Victoires, autour du parc Thibodeau, constitue un site d'intérêt patrimonial.



Rue Chauveau, depuis le boulevard de l'Assomption



Vue du Stade olympique depuis la rue de Marseille



Rue de Marseille à l'est de la rue Dickson. À droite, la caserne n°39

Le profil sociodémographique

Le profil sociodémographique a été réalisé à partir des données du recensement de 2006 de Statistique Canada. Le secteur Assomption Nord étant peu habité, un secteur d'étude plus vaste a été déterminé. Celui-ci est composé de cinq secteurs de recensement situés dans un rayon d'un kilomètre ceinturant le métro Assomption.

Population et densité - La population du secteur d'étude est de 13 274 habitants. On y retrouve 3 585 habitants au km² comparativement à 5 176 habitants au km² pour le reste de l'arrondissement de Mercier-Hochelaga-Maisonneuve.

On retrouve une concentration de 14 logements à l'hectare dans un rayon de 500 mètres de la station de métro Assomption et de 23 logements à l'hectare dans un rayon de 1 km, tandis qu'à l'échelle de l'arrondissement, on retrouve en moyenne 29 logements à l'hectare.

Coûts du logement - On constate que la valeur moyenne des propriétés est de 232 324 \$ comparativement à 319 325 \$ pour l'arrondissement et 373 475 \$ pour la ville de Montréal. En ce qui concerne les logements locatifs, le coût mensuel moyen est de 558 \$ comparativement à 668 \$ pour l'arrondissement et à 732 \$ à l'échelle de la ville de Montréal.

Revenu - On dénote dans le secteur une population moins nantie que la moyenne montréalaise. Le revenu médian est de 36 751 \$ tandis qu'il est de 39 794 \$ pour l'arrondissement et de 40 253 \$ pour la population de la ville de Montréal.

Scolarité - Le niveau de scolarité des personnes vivant dans le secteur d'étude est moins élevé que celui de l'ensemble de la ville. En effet, seulement 21 % des personnes possèdent un niveau universitaire, comparativement à 19,8 % pour l'arrondissement et 28,1 % pour la ville de Montréal.

Âge - On retrouve, à l'intérieur du secteur, une population plus âgée que dans l'ensemble de la ville de Montréal, soit un âge médian de 51,4 ans comparativement à 40,2 ans à l'échelle de l'arrondissement et de 38,6 ans pour l'ensemble de la ville de Montréal.

Immigration - Comparativement à l'ensemble de la ville, qui compte une proportion d'environ 33,4 % d'immigrants, la population de l'arrondissement se chiffre à 18,8 % d'immigrants, tandis que le secteur à l'étude est très homogène avec à peine 12 % d'immigrants. Parmi ceux-ci, les personnes d'origines asiatiques et arabes sont les plus représentées.

Langue - Le secteur est composé de personnes ayant le français comme langue maternelle dans une proportion de 83,5 % comparativement à 88,4 % pour l'arrondissement et à 65,2 % pour l'ensemble de la ville.



Résidence pour personnes âgées et deuxième phase en construction, vues depuis le boulevard de l'Assomption



Emprise ferroviaire à l'intersection de l'avenue Pierre-De Coubertin

Les réseaux de transport

La trame de rues

Le secteur Assomption Nord peut se découper en deux sous-secteurs, divisés par le boulevard de l'Assomption. La partie est s'inscrit davantage en continuité du quartier Mercier-Ouest, puisque les trois axes est-ouest qui traversent l'intérieur du territoire du PPU - les rues Chauveau et de Marseille et l'avenue Pierre-De Coubertin - sont des prolongements des rues de Mercier-Ouest.

Dans la partie située à l'ouest du boulevard de l'Assomption, seule la rue de Marseille se poursuit jusqu'à la rue Viau sans toutefois aller au-delà. Le secteur est donc rattaché au quartier de l'ouest par les grands axes de transit, les rues Hochelaga et Sherbrooke Est, et en partie par la rue de Marseille. L'avenue Pierre-De Coubertin est coupée par la voie ferrée mais reprend de l'autre côté. Des sentiers informels montrent que piétons et cyclistes empruntent cet axe pour rejoindre le quartier Maisonneuve.

Dans l'axe nord-sud, seul le boulevard de l'Assomption traverse le territoire du PPU. Les îlots sont donc de grandes dimensions : 300 mètres séparent le boulevard de l'Assomption et la prochaine rue à l'est, Dickson, tandis que la rue Viau se trouve à 600 mètres du boulevard de l'Assomption. Dans le tissu résidentiel environnant, la distance moyenne entre deux intersections se situe plutôt entre 80 et 100 mètres.

Le réseau de camionnage

Les activités présentes dans le secteur génèrent du camionnage. Le boulevard de l'Assomption est classifié « route de transit » dans le réseau de camionnage, tout comme les rues Hochelaga, Viau et Sherbrooke Est, qui entourent le secteur. Ces rues mènent aux grands axes de circulation pan-montréalais que sont la rue Notre-Dame Est, les autoroutes 25 et 40 et le pont-tunnel Louis-Hippolyte-La Fontaine. Les axes de transit font ainsi face à un flux de circulation important, surtout aux heures de pointe. La portion du territoire située à l'est du boulevard de l'Assomption est interdite à la circulation des camions, sauf pour desservir les entreprises présentes ou pour les livraisons.

Le réseau ferroviaire

La voie ferrée du CN qui part du port, longe les industries comprises entre la rue Viau et le boulevard de l'Assomption et se termine au nord de la rue de Marseille. Selon le CN, une partie de l'antenne ferroviaire existante n'est plus utilisée. Cependant, aucun démantèlement n'est envisagé dans les années à venir. Un passage à niveau permet le raccordement de la rue de Marseille, et la rue Hochelaga passe sous un pont ferroviaire. Au niveau de l'avenue Pierre-De Coubertin, l'emprise comprend deux voies, incluant une antenne qui rejoint un entrepôt de la rue Viau.



Intersection du boulevard de l'Assomption et de l'avenue Pierre-De Coubertin



Station de métro Assomption et boulevard de l'Assomption

Le transport actif

Le territoire n'accueille aucune piste cyclable. On retrouve toutefois, dans un rayon d'un kilomètre, des aménagements cyclables sur la rue De Cadillac (chaussée désignée), sur la rue Saint-Clément (piste sur rue), sur la rue Viau et sur l'avenue Pierre-De Coubertin (bandes cyclables). Au sud du secteur, des pistes cyclables en site propre sont aménagées le long de la rue Notre-Dame Est et de l'avenue Souigny.

Les déplacements piétons dans le secteur peuvent être considérés comme peu conviviaux en raison de l'environnement industriel et de l'échelle des îlots. Néanmoins, les trottoirs sont continus et toutes les rues sont bordées d'arbres, matures ou récemment plantés. Enfin, la traverse piétonne située sur le boulevard de l'Assomption, en face du métro, est jugée peu sécuritaire.

Le transport collectif

La station de métro Assomption (ligne verte), située au cœur du territoire, est l'une des quatre stations les moins achalandées du réseau. Ceci s'explique par l'environnement très peu dense dans lequel est implantée la station. Par ailleurs, six lignes d'autobus parcourent le territoire (voir carte 4), soit : 22-Notre-Dame, 131-De l'Assomption, 85-Hochelaga, 136-Viau, 185-Sherbrooke et la navette Or Hochelaga-Maisonnette (258).

Carte 4 - Réseaux de transports



	Station BIXI		Réseau cyclable
	Station Communauto		Réseau bus STM
	Prolongement de voie		

3. Vision d'aménagement et de développement

3.1. Énoncé de vision

Vision

Le PPU Assomption Nord soutient la création d'un nouveau quartier urbain compact combinant habitations et lieux d'emploi autour de la station de métro Assomption, en plein cœur de l'arrondissement de Mercier-Hochelaga-Maisonneuve, et à proximité des sites d'intérêt que sont le parc Maisonneuve, le Parc olympique et le pôle Espace pour la vie. Tous les déplacements du quotidien pourront s'y faire à pied ou en transport en commun.

En misant à la fois sur la présence d'activités économiques prospères, sur l'emplacement central de la station de métro, et sur les possibilités que représentent les terrains vacants et sous-utilisés, le PPU contribuera à répondre aux besoins en logements, à rendre les abords de la station de métro plus conviviaux et à dynamiser l'activité économique.

L'emplacement du secteur Assomption Nord, le long de la ligne verte du métro, à proximité de pôles d'emploi et de secteurs résidentiels, en fait un site privilégié à la fois pour l'établissement de nouveaux résidents et pour l'intensification et la diversification des activités économiques.

De plus, la densification du secteur et l'introduction d'habitations contribueront à la création d'une continuité urbaine entre les quartiers Maisonneuve et Mercier-Ouest.

Le PPU vise la construction de près de 8 000 logements au cours des 20 prochaines années, générant la venue d'environ 15 000 nouveaux résidents. La densification des activités pourrait permettre d'accueillir environ 900 nouveaux travailleurs.

Vue sur le territoire du PPU, vers le sud. Au centre, le boulevard de l'Assomption.



Orientations

La vision du PPU pour le secteur Assomption Nord repose sur sept orientations :

1. Favoriser un développement dense et diversifié aux abords de la station de métro

Les environs de la station de métro sont propices à l'accueil de projets résidentiels compacts et à l'implantation de commerces de proximité. La présence de la station et la convivialité de ses abords favoriseront l'utilisation du transport en commun par les nouveaux résidents.

2. Assurer une diversité résidentielle

L'offre de nouveaux logements devra être diversifiée. L'objectif est notamment d'attirer les travailleurs pour qui cette localisation, comprenant la présence du métro, serait avantageuse. Ainsi, une proportion de logements pour familles devrait être incluse dans les projets immobiliers. Pour permettre à un large éventail de personnes d'emménager dans le secteur, les projets devraient comprendre des volets abordables et sociaux, de même que des logements en location.

3. Consolider et diversifier l'économie locale

L'activité économique est consolidée avec, d'une part, le maintien d'industries prospères, et d'autre part, avec une diversification des activités autorisées et une intensification de l'occupation des terrains vacants ou sous-utilisés. Enfin, la mixité verticale sera favorisée dans les immeubles résidentiels.

Vue vers l'ouest.



4. Assurer une transition entre les secteurs et une bonne cohabitation des usages

L'introduction de logements dans un secteur d'activités implique un encadrement de la cohabitation et une gestion des nuisances potentielles. Une localisation et un phasage adéquats des projets résidentiels de même que la création de zones tampons accueillant des activités compatibles avec de l'habitation réduiront les risques de nuisance. De même, une transition entre le secteur résidentiel de faible hauteur à partir de la rue Dickson et les abords du boulevard de l'Assomption sera établie par une gradation de la hauteur et de la densité du cadre bâti.

5. Doter le secteur d'un réseau d'espaces publics

La création d'un nouveau milieu de vie comprend l'aménagement de différents espaces publics, destinés autant aux résidents qu'aux travailleurs du secteur comme lieux de détente et pôles de la vie locale.

6. Développer et sécuriser les parcours piétons et cyclables

Il s'agit de créer une trame urbaine favorable aux piétons dans le secteur densifié. De plus, le secteur sera intégré au réseau cyclable environnant. Le boulevard de l'Assomption sera entièrement réaménagé dans le cadre de son prolongement, afin de donner plus de place aux piétons et de sécuriser sa traversée.










7. Bonifier le verdissement et la gestion durable de l'eau

La densification de ce secteur sera accompagnée d'une gestion efficace de l'eau. En vue de limiter la pression sur le réseau d'infrastructures souterraines, un réseau d'égout séparatif sera privilégié. De plus, les interventions sur le domaine public comme sur le domaine privé devront accorder une large place à la végétalisation et à la rétention des eaux de pluie.

Concept d'organisation spatiale

Le concept d'organisation spatiale (carte 5) est une application de la vision et des orientations qui guideront le développement du secteur Assomption Nord.

Carte 5 - **Concept d'organisation spatiale**

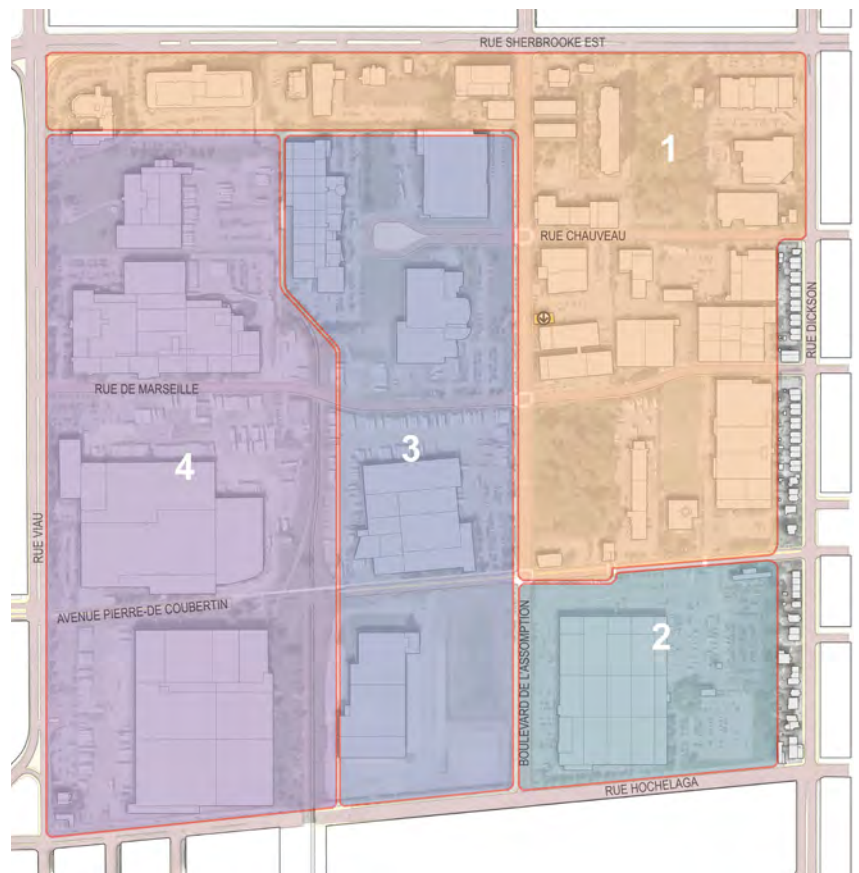
- | | | | |
|---|--|---|--|
|  | MAINTIEN DU SECTEUR D'EMPLOIS |  | AMÉNAGEMENT D'UN PASSAGE À NIVEAU |
|  | IMPLANTATION DE NOUVELLES ACTIVITÉS DE BUREAU ET D'INDUSTRIE LÉGÈRE |  | RÉAMÉNAGEMENT DU BOULEVARD DE L'ASSOMPTION |
|  | CRÉATION D'UN QUARTIER INTÉGRANT DE L'HABITATION, DES COMMERCES ET DES BUREAUX |  | CRÉATION D'UN RÉSEAU DE VOIES ET D'ESPACES PUBLICS |
|  | HAUTEUR ET DENSITÉ PLUS IMPORTANTES |  | CONTINUITÉ DU RÉSEAU CYCLABLE |
|  | COMMERCES ET SERVICES AU REZ-DE-CHAUSSÉE | | |

3.2. Balises d'aménagement et de développement

Le territoire du PPU a été divisé en quatre secteurs, en fonction des caractéristiques actuelles du territoire, des possibilités de mise en valeur et de la forme urbaine projetée. Pour chacun des secteurs, des balises encadrant le développement immobilier et l'aménagement du domaine public ont été établies.

En effet, la forme urbaine étant déterminée à la fois par les espaces publics et par le cadre bâti, ces deux aspects doivent être définis en complémentarité. De plus, les interventions sur le domaine public jouent un rôle de levier important pour le développement immobilier.

Carte 6 - Secteurs d'aménagement



- 1 : secteur Sherbrooke Est / de l'Assomption
- 2 : secteur Pierre-De Coubertin
- 3 : secteur Boulevard de l'Assomption
- 4 : secteur Viau

3.2.1. Secteur Sherbrooke Est / de l'Assomption

Ce secteur est ciblé pour la création d'un milieu de vie diversifié, dont la station de métro et la place publique qui l'entourera constitueront un pôle de la vie de quartier. Des logements, de même que des espaces à bureau et des commerces pourront s'y installer. La construction des terrains vacants y sera favorisée. C'est ainsi le secteur qui va subir le plus de transformations sur le territoire du PPU.

Les typologies résidentielles seront variées, et notamment tournées vers les familles. Le secteur accueillera du logement social ou communautaire et des logements abordables. Afin de minimiser les impacts des activités présentes sur les futurs projets résidentiels, ces derniers devront intégrer des mesures d'atténuation des nuisances potentielles, notamment sonores.

Le gabarit des deux artères que sont la rue Sherbrooke Est et le boulevard de l'Assomption rend pertinente l'implantation d'un bâti dense et en hauteur. La présence de deux terrains vacants de grande dimension en bordure de ces artères laisse envisager une requalification à court terme.

Les hauteurs et la densité des édifices dans le reste de ce secteur iront en décroissant, depuis le secteur de plus grande densité le long du boulevard de l'Assomption et de la rue Sherbrooke Est vers le quartier résidentiel existant de faible hauteur à l'est de la rue Dickson, de manière à créer une transition douce entre ces deux typologies de milieux de vie.



Secteur Sherbrooke Est / de l'Assomption



Carte 7 -
Secteur Sherbrooke Est / de
l'Assomption : illustration des balises

Balises d'encadrement du développement immobilier

- Autoriser l'habitation et encadrer tout projet résidentiel afin d'assurer une bonne insertion dans le milieu.
- Autoriser le commerce et toute activité compatible avec de l'habitation.
- S'assurer d'une diversité de typologie résidentielle, comprenant des caractéristiques convenant notamment aux familles telles que : cours intérieures ou aires de jeux pour enfants, entrée privée pour chaque logement, balcons ou terrasses, logements de trois chambres et plus.
- Viser la réalisation d'au moins 15 % de logements sociaux et communautaires et 15 % de logements abordables dans ce secteur, notamment par l'application de la Stratégie d'inclusion de logements abordables.
- Encourager l'intégration de logements locatifs dans les projets résidentiels.
- Concentrer l'implantation d'activités (commerces, services ou autres) aux étages inférieurs sur la rue de Marseille, aux abords de la station de métro, le long du boulevard de l'Assomption et de la rue Sherbrooke Est.
- Prendre en compte les nuisances potentielles dues aux activités environnantes dans les nouveaux projets résidentiels.
- Exiger l'intégration d'un espace vert commun à l'intérieur des nouveaux projets résidentiels.
- Créer un alignement des bâtiments sur le boulevard de l'Assomption.
- Autoriser des hauteurs allant jusqu'à 12 étages en bordure des grands axes - de l'Assomption et Sherbrooke Est - et prévoir une gradation des hauteurs des bâtiments de l'est vers l'ouest, allant de quatre à huit étages.

- Requérir une implantation et une volumétrie prenant en compte les vues sur la tour du Stade olympique depuis la rue de Marseille, à l'est de la rue Dickson, pour les bâtiments en hauteur en bordure du boulevard de l'Assomption.

Balises d'aménagement du domaine public

- Lors du redéveloppement des terrains concernés, exiger la cession d'une portion du terrain à des fins de rue, sentier, espace public ou parc en vue de constituer le réseau illustré à la carte 7.
- Créer un espace public intégrant l'édicule de la station de métro Assomption.
- Créer un espace public reliant le boulevard de l'Assomption et une nouvelle rue locale, entre la rue de Marseille et l'avenue Pierre-De Coubertin.
- Aménager une rue locale nord-sud le long de chacun des deux terrains vacants lors de leur mise en valeur.
- Créer des sentiers publics reliant l'espace public de la station de métro, les rues Chauveau et de Marseille lors du redéveloppement des terrains.
- Créer un sentier public entre les rues Chauveau et Sherbrooke Est.
- Intégrer des systèmes de rétention des eaux pluviales.
- Faire référence au passé industriel du grand secteur Assomption et à la présence du ruisseau Molson dans l'aménagement des espaces publics, voire dans la toponymie.
- Évaluer la possibilité, à moyen terme, de relocaliser la cour de services Chauveau. Le bâtiment transformé - ou un nouvel édifice - pourra accueillir un équipement selon les besoins du milieu (école, centre communautaire), et le stationnement actuel, un espace vert.

3.2.2. Secteur Pierre-De Coubertin

Dans ce secteur, la priorité est accordée à la consolidation et au développement d'activités économiques plus intensives, compatibles avec les milieux de vie environnants. La subdivision des îlots par le réseau de sentiers permettra l'implantation de bâtiments de petit et moyen gabarits, pouvant notamment accueillir des activités de bureau, des services ou encore des équipements collectifs. Une esplanade pourra servir de lieu de détente pour les travailleurs du secteur.

Balises d'encadrement du développement immobilier

- Valoriser l'installation de nouvelles entreprises et le maintien des activités compatibles avec l'habitation.
- Orienter l'installation de commerces et services de petite surface en rez-de-chaussée sur la rue de Marseille.
- Favoriser une gradation des hauteurs des bâtiments de l'est vers l'ouest, allant d'un maximum de quatre à six étages.
- Favoriser une implantation près de la voie publique.
- Minimiser l'effet d'îlot de chaleur et inclure des mesures de gestion des eaux pluviales lors de la mise en valeur ou du réaménagement des espaces extérieurs : revêtement poreux, fossés de rétention, bandes végétales, arbres à grand déploiement, etc.

Balises d'aménagement du domaine public

- Aménager une rue locale en « L » depuis l'avenue Pierre-De Coubertin, dans le prolongement de la nouvelle rue locale située au nord, jusqu'au boulevard de l'Assomption, afin de



Secteur Pierre-De Coubertin

desservir le cœur d'îlot et permettre ainsi le morcellement du terrain et l'implantation de bâtiments de dimensions variées.

- Aménager une esplanade publique en bordure de la rue locale ouvrant sur le boulevard de l'Assomption. Cet espace minéral sera planté d'arbres et sera doté de mobilier (bancs, tables à pique-nique, etc.)
- Aménager un réseau de sentiers piétonniers et cyclistes à travers les îlots, dans le prolongement des rues et des sentiers réalisés ou prévus dans les secteurs environnants.

3.2.3. Secteur boulevard de l'Assomption

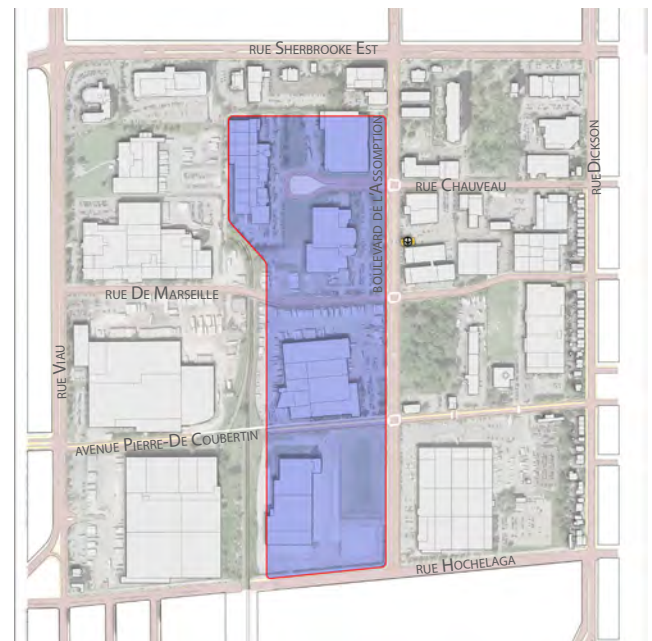
Ce secteur constitue une zone de transition entre les secteurs d'emplois situés au sud et à l'ouest et le futur milieu de vie, à l'est du boulevard de l'Assomption. Il comprend des établissements dont les activités sont vouées à demeurer dans les prochaines années et des terrains à requalifier à court terme. Les îlots conservent leurs grandes superficies de manière à pouvoir accueillir des entreprises de nature différente de celles du secteur Pierre-De Coubertin, tout en étant compatibles avec l'habitation du côté est du boulevard de l'Assomption. L'objectif est d'intensifier l'occupation du sol et ainsi augmenter le nombre d'emplois.

Balises d'encadrement du développement immobilier

- Autoriser des usages commerciaux et d'industries légères compatibles avec de l'habitation.
- Minimiser l'effet d'îlot de chaleur et inclure des mesures de gestion des eaux pluviales lors de la mise en valeur ou du réaménagement des terrains : revêtement poreux, fossés de rétention, bandes végétales, arbres à grand déploiement, etc.
- Favoriser un encadrement du boulevard de l'Assomption.
- Permettre des hauteurs entre deux et quatre étages au nord de la rue de Marseille et de deux à six étages au sud, ainsi que tous les modes d'implantation (isolé, jumelé ou contigu).

Balises d'aménagement du domaine public

- Réaménager le boulevard de l'Assomption lors de son prolongement vers le sud.
- Évaluer la pertinence d'ajouter des traverses piétonnes sur le boulevard de l'Assomption lors de son réaménagement.



Secteur boulevard de l'Assomption

3.2.4. Secteur Viau

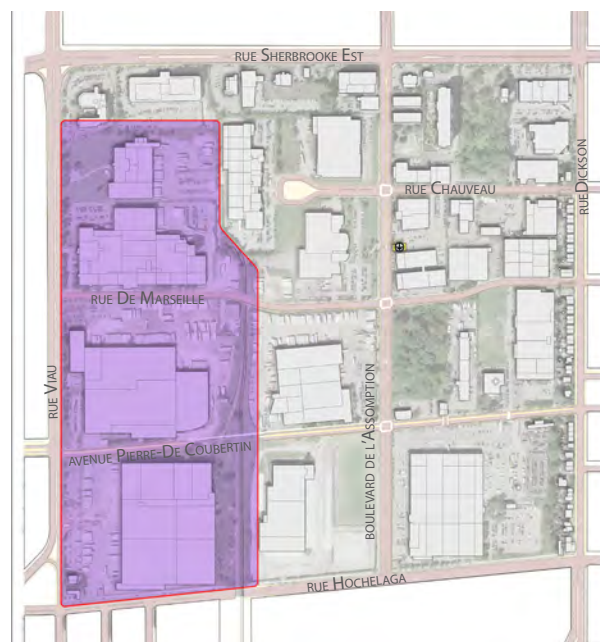
Le secteur d'emplois actuel, à dominante industrielle, est maintenu. La principale voie d'accès nord-sud pour ce secteur d'emplois est la rue Viau, qui peut accueillir le camionnage. Au nord et à l'est, le secteur est encadré par une bande végétale : l'emprise de la voie ferrée, qui pourra accueillir un sentier multifonctionnel, et une haie d'arbres en limite de lots dans le prolongement de la voie ferrée.

Balises d'encadrement du développement immobilier

- Conserver la bande végétale de l'emprise des voies ferrées et ses abords comme zone tampon avec le secteur d'activités diversifiées.
- Créer une haie d'arbres sur les limites de lots contigus à une zone accueillant des usages différents, hormis l'emprise de la voie ferrée.
- Permettre des hauteurs entre deux et quatre étages, ainsi que tous les modes d'implantation (isolé, jumelé ou contigu).

Balises d'aménagement du domaine public

- Entamer les démarches pour raccorder les deux tronçons de l'avenue Pierre-De Coubertin par un passage à niveau sur les voies du CN.
- Entamer les démarches pour aménager un sentier multifonctionnel le long de l'emprise des voies ferrées.



Secteur Viau

3.3. Interventions sur le domaine public

Les interventions sur le domaine public visent à donner une place accrue aux piétons et aux cyclistes, à assurer un accès universel, à verdir le secteur et à permettre une meilleure gestion des eaux pluviales.

Le PPU prévoit une amélioration du domaine public à la fois par le réaménagement des rues existantes et par la création d'un nouveau réseau de voies et d'espaces publics entre le boulevard de l'Assomption et la rue Dickson (voir carte 8).

Le réaménagement des rues concerne :

- le boulevard de l'Assomption,
- la rue de Marseille,
- l'avenue Pierre-De Coubertin.

Le nouveau réseau de voies et d'espaces publics comprend la création de :

- rues locales,
- sentiers publics,
- places publiques

Il est à noter que les projets d'infrastructures qui auront lieu au sud du territoire - soit le prolongement du boulevard de l'Assomption et de l'avenue Souigny - auront un impact sur la circulation dans le secteur du PPU. Ces projets amélioreront les conditions du réseau artériel, faciliteront l'accès au pôle hospitalier Maisonneuve-Rosemont et réduiront les nuisances pour les résidents des rues adjacentes, en particulier la rue Dickson.

- 1 Aménagement de bandes cyclables sur la rue de Marseille
- 2 Aménagement d'une place publique
- 3 Aménagement d'une rue locale en lien avec la place publique
- 4 Aménagement de la place publique du métro
- 5 Aménagement de sentiers publics en lien avec la place publique
- 6 Réaménagement du boulevard de l'Assomption
- 7 Implantation d'un parc et d'un équipement collectif
- 8 Aménagement de rues locales
- 9 Parachèvement du réseau de sentiers publics
- 10 Raccordement de l'avenue Pierre-De Coubertin et aménagement d'un lien cyclable
- 11 Aménagement de la piste multifonctionnelle

Carte 8 - Trame urbaine projetée - horizon 2035



Note: La localisation des rues, des sentiers et des espaces publics ainsi que leur phasage pourraient varier, notamment en fonction du rythme, de la localisation et de la forme du développement immobilier dans le secteur.



Projection du boulevard de l'Assomption

3.3.1. Réaménagement de rues

Boulevard de l'Assomption

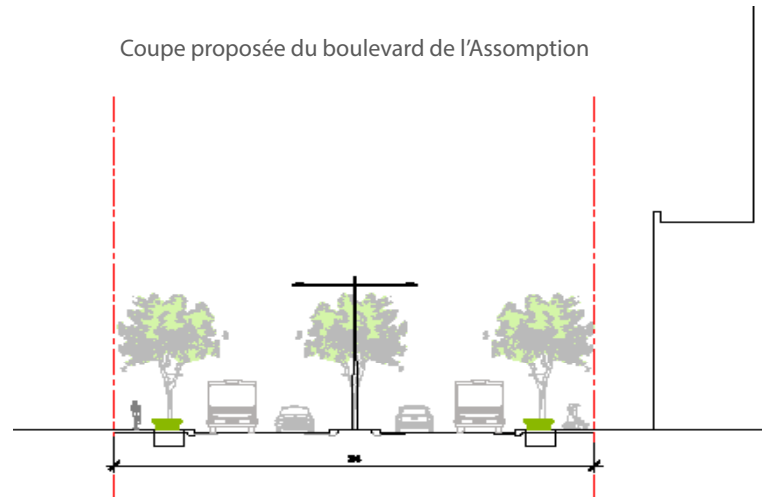
Le réaménagement du boulevard de l'Assomption vise à doter l'artère d'une qualité plus urbaine en donnant notamment une place accrue aux piétons.

Tout d'abord, la chaussée du boulevard sera diminuée par le retranchement des espaces de stationnement. Selon les besoins, de petites zones de stationnement de courte durée seront implantées sur l'artère afin de permettre un accès direct aux espaces commerciaux en rez-de-chaussée.

Le terre-plein central sera élargi pour une traversée piétonne plus sécuritaire et permettant ainsi d'accueillir un éclairage de rue adapté, des arbres ainsi qu'un système de rétention des eaux pluviales. Un élargissement des trottoirs rendra possible une plantation d'arbres ainsi que l'installation de mobilier urbain.

Lors du réaménagement du boulevard et de son prolongement jusqu'à la rue Notre-Dame Est, des travaux d'infrastructures souterraines seront également réalisés. L'égout unitaire sera remplacé par un égout séparatif (eau de pluie d'un côté et eaux usées de l'autre), allégeant ainsi la pression sur l'usine de traitement des eaux usées.

Coupe proposée du boulevard de l'Assomption





Les voies ferrées du CN, au niveau de l'avenue Pierre-De Coubertin.

Rue de Marseille et avenue Pierre-De Coubertin

Un lien cyclable sera intégré sur la rue de Marseille, permettant de relier les aménagements cyclables de la rue Viau et de la rue de Cadillac. La nature du lien (bande sur la chaussée, piste en site propre) devra être établie en vue d'assurer une cohabitation sécuritaire avec la circulation des camions sur cet axe.

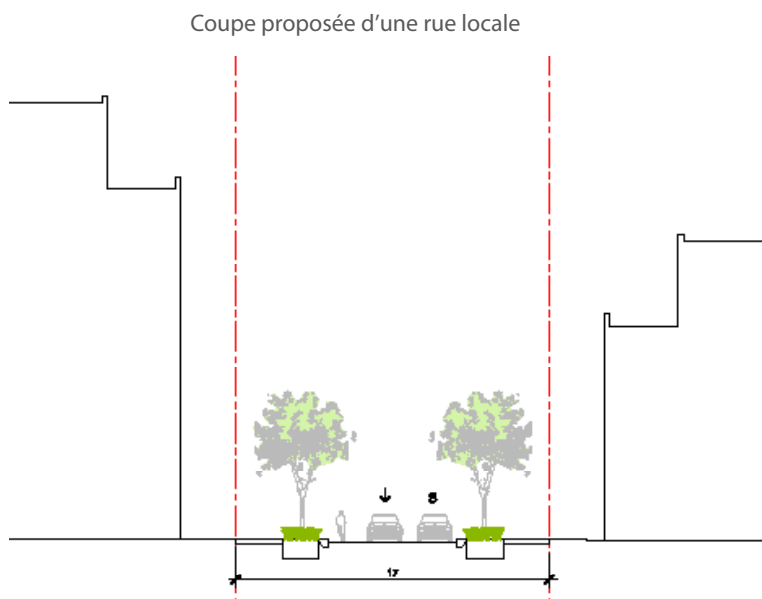
L'enfouissement du réseau électrique sera également réalisé sur cette rue, afin d'améliorer la valeur paysagère liée à la vue sur la tour du Stade olympique et de permettre une nouvelle plantation d'arbres.

Le réaménagement de l'avenue Pierre-De Coubertin nécessite en premier lieu son raccordement par un passage à niveau sur les voies du CN. Cette liaison sera l'occasion de réaménager la chaussée et des trottoirs sur tout l'axe et d'y intégrer une piste cyclable en site propre.



Rue de Marseille, où un lien cyclable sera aménagé.

3.3.2. Création d'un réseau de voies et d'espaces publics



Rues locales

Le nouveau réseau de voies publiques comprendra la création de trois courtes rues locales, qui seront cédées lors de la mise en valeur des terrains adjacents. Ces rues permettront de morceller les îlots les plus profonds, de manière à desservir les cœurs d'îlots. Ainsi, seul l'îlot du métro, plus étroit, n'en comprendra pas.

Leur aménagement privilégiera le confort des piétons et la quiétude des résidents ou travailleurs riverains : d'une largeur standard de rue locale (autour de 17 mètres), elles comprendront de larges trottoirs et une chaussée réduite, avec une seule voie de circulation et une seule voie dédiée au stationnement (voir coupe ci-contre). Elles seront aussi largement plantées d'arbres et d'arbustes.

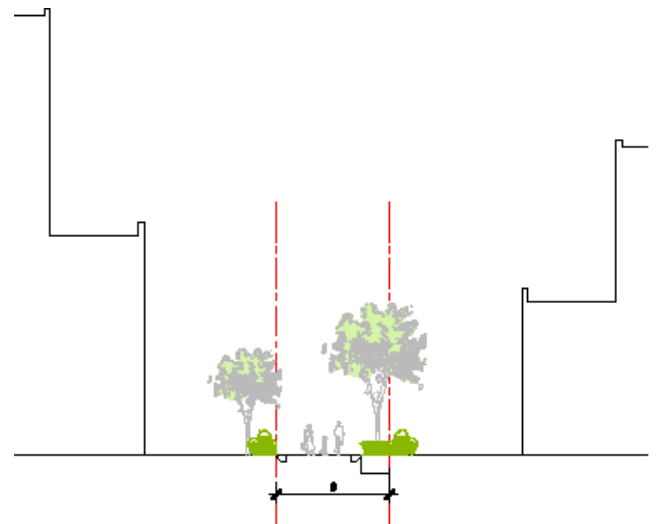


Projection d'un sentier public

Sentiers publics

La trame urbaine sera complétée par un réseau de sentiers publics réservés aux piétons et aux cyclistes. Connectés aux espaces publics et au réseau viaire, ces sentiers offriront des parcours agréables et sécuritaires. Ils contribueront à la vie de quartier à la manière des ruelles des secteurs résidentiels traditionnels montréalais, tout en disposant des aménagements d'une rue : arbres et végétaux, bancs, éclairage. La largeur de ces sentiers permettra l'accès des véhicules d'urgence (voir coupe et projection ci-contre).

Coupe proposée d'un sentier public



Places publiques

Une séquence de trois espaces publics viendra rythmer la déambulation sur le boulevard de l'Assomption. Ainsi, la distance de marche entre deux intersections sur cet axe sera plus adaptée au piéton et les îlots pourront être subdivisés. Ces espaces publics ouvriront sur au moins une autre voie publique (sentier ou rue). Enfin, un espace vert donnant sur la rue Chauveau pourra être aménagé advenant la requalification du site de la cour de services en équipement collectif.

Station de métro Assomption

Une place publique s'ouvrira à l'arrière de la station de métro. Elle constituera un lieu de rassemblement au point de convergence naturel du quartier. Des commerces, restaurants et autres services de proximité pourront s'implanter aux rez-de-chaussée des immeubles qui la bordent, assurant une animation du lieu. La place devra offrir des espaces de repos ombragés et une végétation abondante. Une œuvre d'art public liée au passé industriel du secteur pourra y être installée. À terme, un réaménagement de l'édicule du métro visant une plus grande transparence pourra être examiné. De même, dans une perspective de densification, l'intégration de l'édicule à un nouveau bâtiment pourrait être étudiée.

De Marseille - Pierre-de Coubertin

Une seconde place publique, ouvrant sur le boulevard de l'Assomption entre la rue de Marseille et l'avenue Pierre-De Coubertin, s'inscrira dans un milieu davantage résidentiel. Elle pourra faire une large place à la végétation et intégrer un système de rétention des eaux pluviales, de même que des aménagements ludiques (jeux de mobiliers, de matériaux ou de topographie, par exemple). Dans son aménagement, voire dans sa toponymie, elle pourra faire référence au ruisseau Molson.



Projection de la place publique de la station de métro Assomption



Projection de la place publique
entre la rue de Marseille et l'avenue Pierre-De Coubertin

3.3.3. Calendrier de réalisation

Les interventions sur le domaine public comprennent un important volet de création de voies et de places publiques à même des terrains privés, la plupart déjà bâtis et occupés. Ainsi, le nouveau réseau public se fera au fur et à mesure du redéveloppement de ces terrains. Les acquisitions ou les cessions de terrain nécessaires à la constitution de ce nouveau réseau auront lieu lors de l'élaboration des projets de redéveloppement.

Un calendrier a été établi en fonction du phasage du développement immobilier anticipé et des projets liés à la voirie existante. Certaines interventions pourront ainsi débuter dès 2018. La programmation des interventions serait la suivante :

Court terme

- ① Aménagement de bandes cyclables sur la rue de Marseille
- ② Aménagement de la place publique entre la rue de Marseille et l'avenue Pierre-De Coubertin
- ③ Aménagement d'une rue locale en lien avec la place publique

Moyen terme

- ④ Aménagement de la place publique du métro
- ⑤ Aménagement de sentiers publics en lien avec la place publique
- ⑥ Réaménagement du boulevard de l'Assomption
- ⑦ Implantation d'un parc et d'un équipement collectif

Long terme

- ⑧ Aménagement des rues locales nord - sud
- ⑨ Parachèvement du réseau de sentiers publics
- ⑩ Raccordement de l'avenue Pierre-De Coubertin et aménagement d'un lien cyclable
- ⑪ Aménagement de la piste multifonctionnelle

Carte 9 - Interventions sur le domaine public - séquence de réalisation



Le texte a été retiré dans le cadre de l'adoption du PUM pour les sections:

- 4.1 Modifications au Plan d'urbanisme de 2004;
- 4.2 Modifications à la réglementation d'urbanisme de l'arrondissement.