

Programme particulier d'urbanisme  
du secteur TOD BOIS-FRANC

Arrondissement de  
Saint-Laurent



## CRÉDITS

**Arrondissement Saint-Laurent, Direction de l'aménagement urbaine et des services aux entreprises, Division de l'urbanisme**

Yan Chambers, Conseiller en aménagement

Rafik Salama, M. Arch., MOAQ, Conseiller en planification

Éric Paquet, Directeur de l'Aménagement urbain et des Services aux entreprises

## BC2

Sylvain Gariépy, Urbaniste, LEED GA, permis numéro 983

Marilyne Tremblay, Urbaniste, permis numéro 790

Jordan Dubois, Chargé de projet en urbanisme

Émilie-Jade Bigelow, Professionnelle en urbanisme

## FINANCEMENT

**Communauté métropolitaine de Montréal (CMM)**



# BC2



## NOTE AU LECTEUR

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.

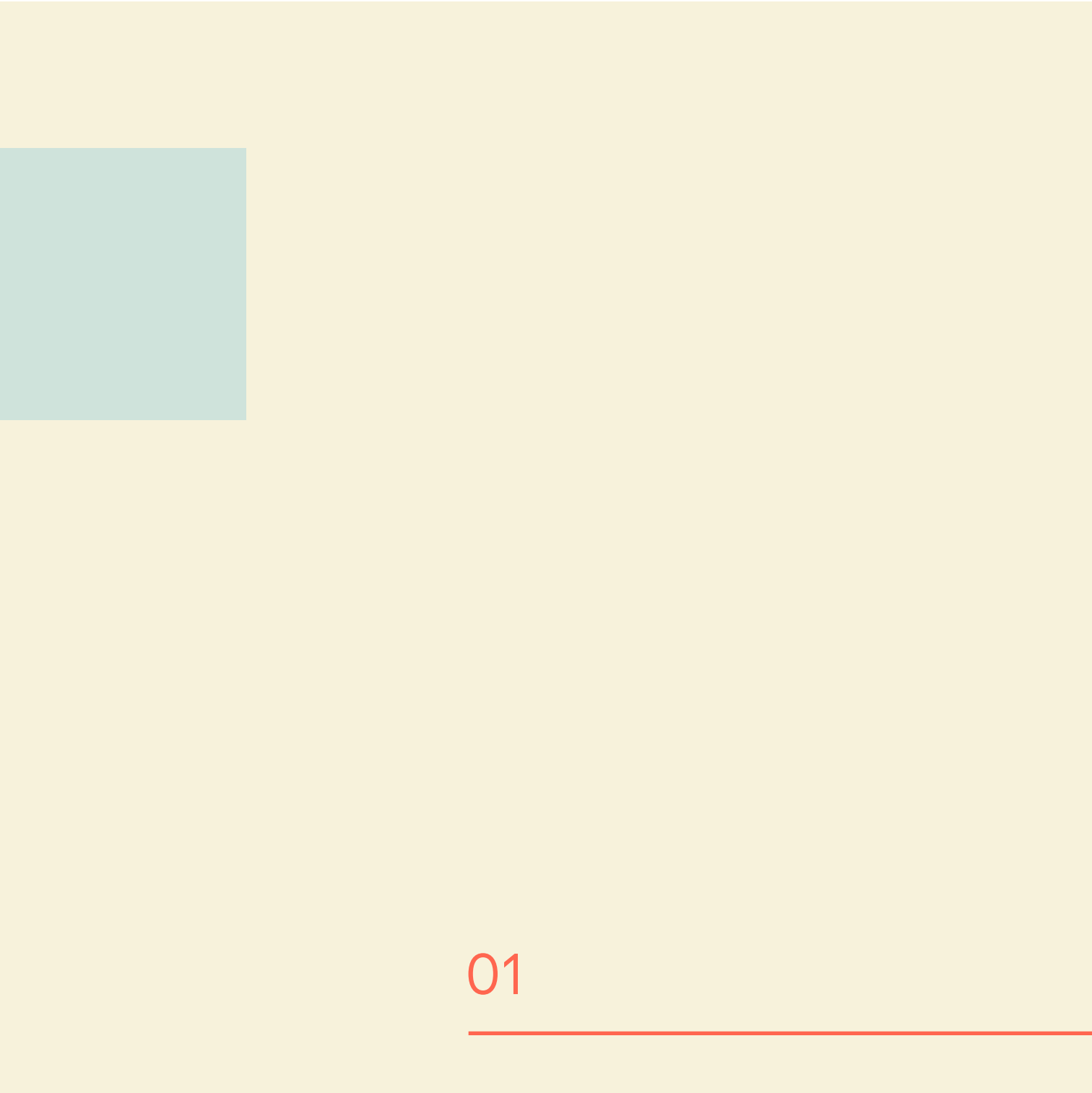
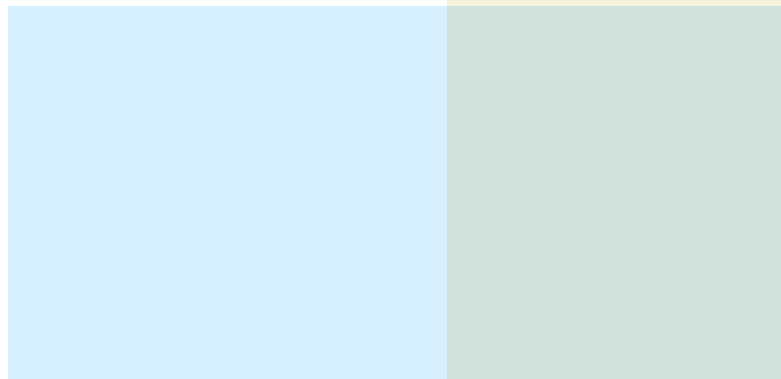
En annexe historique, certains éléments du PPU ont été conservés à des fins d'historique. Ceux-ci sont toutefois joints à titre informatif et sont donc sans effet.

Mai 2024

## TABLE DES MATIÈRES

<b>01</b>	<b>MISE EN CONTEXTE</b>	<b>04</b>	<b>03</b>	<b>VISION ET ORIENTATIONS</b>	<b>48</b>
1.1	Les objectifs de la démarche	05	3.1	La synthèse des activités participatives	49
1.2	Une aire TOD	06	3.2	La vision	50
1.3	Le processus de planification	09	3.3	Les orientations et les objectifs	50
1.4	Le contexte de planification	11			
<b>02</b>	<b>PORTRAIT DU TERRITOIRE</b>	<b>16</b>	<b>04</b>	<b>CONCEPT D'AMÉNAGEMENT</b>	<b>54</b>
2.1	L'historique de développement du territoire	17	4.1	Les Principes directeurs d'aménagement	55
2.2	Le profil démographique et socio-économique	21	4.2	Le concept d'organisation spatiale	56
2.3	Des fonctions urbaines structurées par les infrastructures	22	4.3	La délimitation du territoire d'intervention	58
2.4	L'habitation	23	4.4	Le concept d'aménagement détaillé	59
2.5	Les pôles de destination	25			
2.6	La mobilité	30	<b>05</b>	<b>MISE EN ŒUVRE</b>	<b>108</b>
2.7	Les barrières physiques	38	5.1	La mise à jour des outils de planification	109
2.8	Une analyse typomorphologique	39	5.2	La mise à jour des outils de réglementation	111
2.9	Une analyse paysagère	42	5.2	Le plan d'action	113
2.10	Une analyse foncière	46			
2.11	Les potentiels de développement et de requalification	47			
			<b>ANNEXES</b>		
			A	Démarche participative et vision d'aménagement	118

**MISE EN  
CONTEXTE**



01



Par le biais du Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD), la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) a pour objectif d'orienter 60 % des nouveaux ménages dans des développements de type TOD (Transit Oriented Development) entre 2011 et 2031. Entre 2011 et 2017, une première cible de 40 % avait déjà été atteinte.

La station intermodale Bois-Franc sera un lieu hautement stratégique compte tenu de l'aménagement d'une station du Réseau express métropolitain (REM) et du potentiel prolongement de la ligne de métro orange. Ces projets structurants lui confèrent un rôle non négligeable afin de réorienter la croissance urbaine à proximité des infrastructures de transport collectif projetées comme le prescrit le PMAD.

Pour stimuler et accompagner les municipalités dans l'atteinte des objectifs visés, la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) a mis en place un programme d'aide financière pour favoriser la conception de projets novateurs dans les aires TOD identifiées au PMAD. La planification de l'aire TOD Bois-Franc figure parmi les projets retenus par la CMM dans la phase II du programme. Considérant les changements qu'apporteront l'arrivée du REM dans le paysage urbain, les arrondissements de Saint-Laurent et d'Ahuntsic-Cartierville, ont unis leurs efforts afin de réaliser un programme particulier d'urbanisme (PPU) dans le rayon de l'aire TOD afin de se doter d'outils concrets pour encadrer la transformation urbaine et favoriser le développement d'un milieu de vie de grande qualité.

L'élaboration du PPU pour l'aire TOD Bois-Franc a été précédée d'une analyse urbaine du secteur et d'une planification détaillée qui découle d'une consultation citoyenne et d'une charrette d'idéation organisées à l'échelle des deux arrondissements en 2019. Les résultats de cette démarche ont permis de développer un énoncé de vision, des orientations et des principes directeurs

d'aménagement qui seront présentés plus tard dans ce rapport. Le PPU fait état d'une concertation entre les arrondissements d'Ahuntsic-Cartierville et de Saint-Laurent. Ainsi, le portrait du territoire, l'énoncé de vision et les orientations ainsi que le concept d'aménagement se font à l'échelle des deux arrondissements. Le dernier chapitre, concernant la mise en oeuvre de ce PPU, est, quant à lui, spécifique à chacune des deux parties prenantes.

## 1.1 LES OBJECTIFS DE LA DÉMARCHÉ

La démarche du programme particulier d'urbanisme vise des objectifs spécifiques qui ont fait l'objet d'une concertation entre les deux arrondissements responsables :

- assurer la cohérence entre le développement des deux arrondissements;
- contrôler et optimiser la densification avec la venue du REM et de la gare multimodale;
- gérer et atténuer les effets du REM sur la circulation de transit;
- réaménager les axes Marcel-Laurin, Laurentien, Lachapelle et Henri-Bourassa;
- réorganiser le transport collectif en fonction du REM;
- développer un réseau de déplacements actifs cohérent entre les deux arrondissements et en lien avec le transport collectif qui vise la réduction de l'utilisation de l'automobile;
- requalifier les sites déstructurés et industriels aux alentours de la gare;
- réduire les stationnements, notamment en surface, en favorisant le stationnement souterrain;

- réduire les îlots de chaleur en faveur d'espaces verts et de l'augmentation de la canopée;
- favoriser le développement des terrains vacants et sous-utilisés à Saint-Laurent en cohérence avec le potentiel de développement à Ahuntsic-Cartierville;
- étudier la possibilité d'atténuer l'impact de la ligne aérienne d'Hydro-Québec;
- réhabiliter et requalifier le parc de logements locatifs dans l'axe Grenet-Laurentien et le long de la voie ferrée;
- assurer une offre équilibrée en logements locatifs abordables de part et d'autre des limites des arrondissements;
- offrir un cadre de vie durable et convivial en assurant une offre adéquate en équipements collectifs (école, parc, etc.) et des commerces et services de proximité qui répondent aux besoins du secteur.



Fig. 1. Localisation de l'aire TOD Bois-Franc (Source : CMM, 2016)

— Délimitation des arrondissements  
 — Rayon d'un 1km - Aire TOD Bois-Franc

### NOTE AU LECTEUR

La gare Bois-Franc est positionnée légèrement plus à l'est que le sera le futur édicule de la station Bois-Franc. Cet écart du centroïde de l'aire TOD explique pourquoi sa localisation est différente dans le présent chapitre, comparativement aux chapitres subséquents où est abordée la planification détaillée.

## 1.2 UNE AIRE TOD

Le concept du Transit Oriented Development (TOD) cherche à articuler l'urbanisation du territoire autour des noyaux structurants de transport collectif. Les aires TOD telles que définies par la Communauté métropolitaine de Montréal sont définies par un rayon d'un kilomètre à partir de ces équipements (gares, stations de métro, stations du REM, etc.). Les quartiers aménagés selon les principes du TOD visent à créer des milieux de vie complets, offrant aux usagers des opportunités de se loger, de travailler, de se divertir et de subvenir à leurs besoins quotidiens en favorisant principalement les modes de transport actif (marche, vélo, etc.).

Sur un territoire urbanisé comme le secteur de la station Bois-Franc, le principal défi consiste à retisser la trame urbaine sans dénaturer le milieu existant.

Il s'agit d'identifier les terrains présentant un potentiel de construction, de transformation ou de restructuration, et de définir des balises pour stimuler leur développement

ou redéveloppement. L'amélioration de la desserte en équipements collectifs et la création d'un environnement sain et visuellement attrayant constituent aussi des enjeux de taille. Ultimement, l'objectif est de lier l'ensemble des noyaux d'activités par des couloirs de déplacements actifs et de les faire converger vers un équipement structurant de transport collectif, soit la station du REM dans le cas présent.

La particularité de l'aire TOD Bois-Franc est qu'elle se déploie sur le territoire de deux arrondissements distincts soit : Saint-Laurent et Ahuntsic-Cartierville. Le noyau central de l'aire TOD est la gare, qui faisait partie de la ligne de train exo de Deux-Montagnes, et qui sera remplacée d'ici 2024 par la station Bois-Franc du Réseau express métropolitain (REM). La station Bois-Franc sera un nœud important dans l'ensemble du réseau puisqu'y convergeront les antennes Deux-Montagnes, Sainte-Anne-de-Bellevue et de l'aéroport. En période de pointe, la fréquence de passage sera de 2 minutes 30 secondes, permettant de rejoindre le centre-ville en 16 minutes.



Fig. 2. Principes d'aménagement du Transit Oriented Development (TOD)  
(Source : Luc Nadal, ITDP, 2017)



Fig. 3. Aire TOD Bois-Franc  
(Source : CMM, 2016)

- Délimitation des arrondissements
- Rayon d'un 1km - Aire TOD Bois-Franc
- R Gare Bois-Franc
- R Station Bois-Franc (projetée)

## 01 MISE EN CONTEXTE

La gare Bois-Franc comprend présentement un stationnement incitatif de 742 places et s'avère un important point de desserte pour les autobus de la Société de transport de Montréal (STM) et de la Société de transport de Laval (STL). De plus, advenant le prolongement de la ligne orange du métro, il est envisagé que la future station du REM se raccorde au réseau de métro.

L'environnement urbain de l'aire TOD gare Bois-Franc est actuellement caractérisé par un tissu commercial et industriel déstructuré autour duquel se déploient des quartiers résidentiels distincts et bien consolidés. Les boulevards Henri-Bourassa, Marcel-Laurin et Laurentien s'entrecroisent au centre de l'aire TOD pour créer quatre quadrants distincts. Ces grandes artères, qui revêtent un caractère quasi autoroutier, ainsi que la présence de la voie ferrée et de la ligne aérienne d'Hydro-Québec constitue un défi pour le réaménagement de certaines propriétés.



Fig. 4. Projet Curtiss Condo en construction  
(Source : Groupe BC2)



Fig. 5. Station du REM Bois-Franc en construction  
(Source : Groupe BC2)



Fig. 6. Voie cyclable au nord du chemin de fer  
(Source : Groupe BC2)

# 01 MISE EN CONTEXTE

## PORTRAIT GÉNÉRAL DE L'AIRE TOD BOIS-FRANC

- Superficie : 314 hectares
- Population :
  - 18 565 résidents en 2016 <sup>1</sup>
  - Environ 20 100 résidents en 2021
- Nombre de logements : 7 285 en 2016
- Nombre d'emplois : 4 160 en 2016



Fig. 7. Perspective de la vision du TOD Bois-Franc à vol d'oiseau  
(Source : Arrondissement Saint-Laurent)



Fig. 8. Maison mère des Sœurs de la providence  
(Source : imtl.org)



Fig. 9. Quartier Norvick  
(Source : Royal Institute of Architecture)



Fig. 10. Gare Bois-Franc  
(Source : Flickr, boo2277)



Fig. 11. Galerie Saint-Laurent, boulevard Marcel-Laurin  
(Source : Groupe Shapiro)



Fig. 12. Quartier Bois-Franc  
(Source : Arrondissement Saint-Laurent)

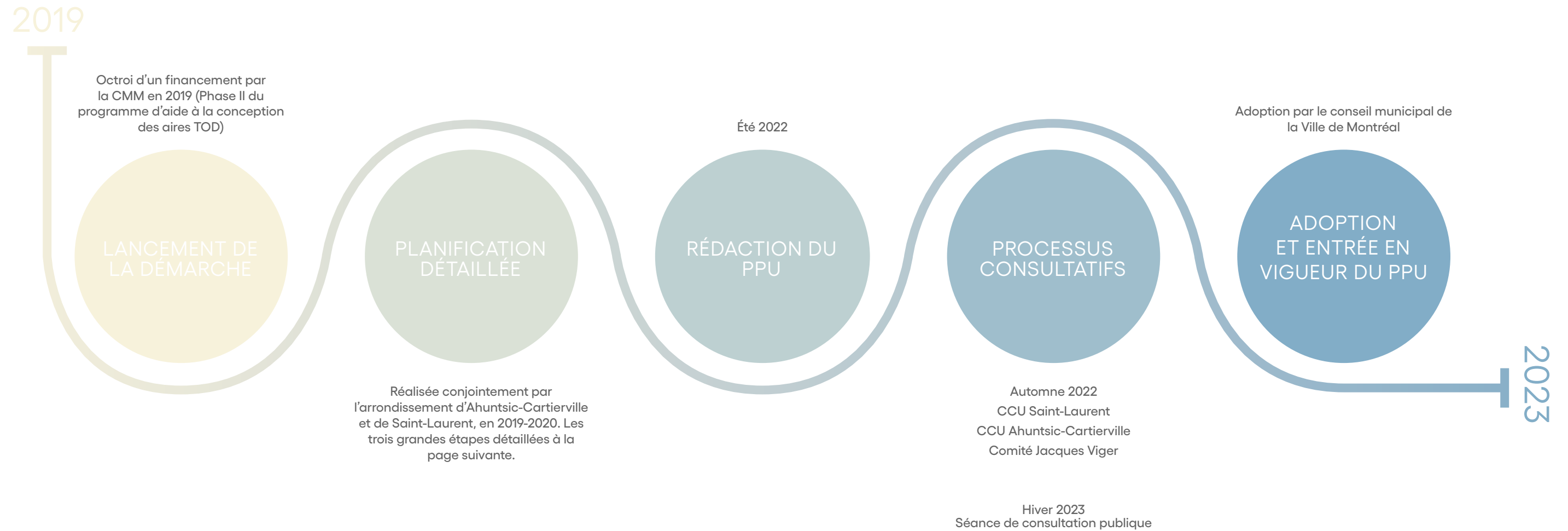
<sup>1</sup> Dans un esprit de cohérence avec la planification détaillée établie pour ce territoire, les données du recensement de Statistique Canada datant de 2016 sont utilisées. Les données du recensement de 2021 sont présentées pour illustrer l'évolution du profil de la population lorsque pertinentes.



# 01 MISE EN CONTEXTE

## 1.3 LE PROCESSUS DE PLANIFICATION

Le processus de planification entourant le PPU a été amorcé par les deux arrondissements concernés depuis 2018 et comprenait plusieurs étapes qui sont présentées dans la figure suivante.



## DÉMARCHE DE LA PLANIFICATION DÉTAILLÉE

### ANALYSE URBAINE

En mai 2019, une analyse urbaine a été réalisée afin de brosser un portrait détaillé du territoire visé par ce PPU. L'aire TOD visée par cette analyse se déploie dans un rayon d'un kilomètre à partir de la gare Bois-Franc et chevauche les arrondissements de Saint-Laurent et d'Ahunsi-Cartierville.

L'analyse urbaine est la première des trois (3) étapes ayant mené à la planification détaillée et au concept d'aménagement détaillé. Divisée selon les neuf (9) éléments d'analyses suivants, l'analyse urbaine est une étape fondamentale pour comprendre le territoire d'interventions.

- Historique de développement du territoire ;
- Profil démographique et socio-économique ;
- Utilisation du sol ;
- Habitation ;
- Pôle de destination ;
- Mobilité ;
- Analyse typomorphologique ;
- Analyse paysagère ;
- Analyse foncière.

Afin de déterminer les exigences de conformité aux documents de planifications des niveaux supérieurs, les différents cadres de planification en vigueur sont étudiés pour le secteur. Les documents de planifications étudiés sont le PMAD à l'échelle métropolitaine, le Schéma d'aménagement et de développement à l'échelle régionale et le Plan et les règlements d'urbanisme à l'échelle locale.

Il est important de mentionner que les deux arrondissements ont effectué un exercice de vision

commune de planification qui présente les enjeux d'aménagement ainsi que les orientations à privilégier en fonction du potentiel du secteur. Ils ont également réfléchi aux lignes directrices du concept d'aménagement qui serviront d'assise conceptuelle dans l'élaboration du scénario d'aménagement définitif.

Finalement, l'analyse urbaine et l'analyse du cadre de planification ont permis d'identifier des constats (FFOM) et des enjeux de mise en valeur propre au territoire visé par la planification détaillée. Les enjeux identifiés sont au niveau de la mobilité, de la vie de quartier, du cadre bâti et de l'environnement. Le présent PPU présente la synthèse de l'analyse urbaine.

L'analyse urbaine complète se retrouve à l'annexe A. La synthèse de cette analyse compose le chapitre 2 de ce PPU.

### PROCESSUS CONSULTATIF

Les processus de réalisation d'une planification détaillée sont généralement accompagnés de démarches de participation publique, l'aire TOD Bois-Franc n'y fait pas exception. La démarche réalisée en 2019 comportait deux activités participatives, soit une soirée de consultation publique et une charrette d'idéation. Ces activités ont rassemblé les citoyens, les acteurs clés et les parties prenantes afin d'alimenter les concepteurs de la planification détaillée du secteur.

La soirée de consultation publique s'est tenue le 30 avril 2019 et a permis de recueillir des enjeux et des pistes de solutions sur les cinq (5) thématiques suivantes : le transport collectif et véhiculaire, le transport actif, la vie de quartier, le cadre bâti et l'environnement.

La charrette d'idéation s'est tenue le 16 mai 2019 et a, quant à elle, permis à des groupes de travail multidisciplinaires d'émettre leurs propositions d'aménagements sur cinq (5) secteurs aux abords de la future gare et des

principaux axes de transit, soit : le secteur Toupin-Keller, secteur Cartierville, secteur Bois-Franc, secteur Norvick et le secteur de la Station. Le processus de consultation a permis de réunir plus de 200 personnes et d'obtenir des solutions innovantes pour la revitalisation du milieu et de confirmer les lignes directrices du projet proposé.

Le rapport de consultation est présenté à l'annexe B.

### ÉLABORATION DE LA VISION, DU CONCEPT D'AMÉNAGEMENT ET DU RAPPORT DE PLANIFICATION DÉTAILLÉE

À la suite de l'analyse urbaine et du processus consultatif, les arrondissements et les concepteurs disposaient de l'information nécessaire pour élaborer une vision d'aménagement et un concept d'aménagement, le tout présenté dans le rapport de planification détaillé, adopté le 9 juin 2020 par le conseil municipal. Il s'agissait d'une première étape vers le présent PPU.

L'énoncé de vision d'aménagement et les principes qui en découlent guident la conception des projets de développement et de redéveloppements proposés dans le concept d'aménagement. L'ensemble de ces éléments permettent de mettre sur papier le concept d'organisation spatiale qui présente plusieurs composantes structurantes qui spatialisent les grandes orientations d'aménagement. Finalement, un plan d'aménagement d'ensemble détaille l'ensemble des interventions présentées dans le concept d'organisation spatiale jusqu'au mobilier et à l'identité visuelle proposée.



Fig. 13. Atelier de consultation publique pour la planification de l'aire TOD Bois-Franc, 30 avril 2019  
(Source : Provencher\_Roy, 2019)



Fig. 14. Exercice d'idéation lors de charrette, 16 mai 2019  
(Source : Provencher\_Roy, 2019)

## 1.4 LE CONTEXTE DE PLANIFICATION

La planification de l'urbanisation du secteur s'appuie sur les documents-cadres à l'échelle métropolitaine, régionale et locale qui dictent les paramètres de développement

### PLANIFICATION MÉTROPOLITAINE

Le Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) définit des orientations, des objectifs et des critères afin d'assurer la compétitivité et l'attractivité du Grand Montréal. Ce document propose un développement de la grande région montréalaise basé sur trois orientations d'aménagement et de développement qui sont réparties selon trois thèmes : l'aménagement, le transport et l'environnement. Chacune des orientations est appuyée par des objectifs et des critères permettant la réalisation de celles-ci et l'atteinte des défis que la CMM s'est fixés.

Ainsi, en matière d'aménagement, l'orientation 1 : Un grand Montréal avec des milieux de vie durables, établi comme objectif que 40% (voir 60% si l'ensemble des investissements demandés en matière de transport collectif se réalisent) de la croissance des ménages projetée dans un rayon d'un kilomètre (1 km) soit localisée autour des stations actuelles et projetées de métro, de trains de banlieue, de service léger sur rail et de service rapide par autobus afin de développer des quartiers de type TOD (Transit Oriented Development). Des critères permettent de localiser les aires TOD, de définir les seuils minimaux de densité applicables aux aires TOD et d'aménager ceux-ci. La gare Bois-Franc actuellement desservie par le train de banlieue de Deux-Montagnes et bientôt par le nouveau REM est identifiée comme une aire TOD et la densité de logements à l'hectare brut projeté est de 80.

En matière de transport, le PMAD propose de développer le réseau de transport métropolitain afin de hausser la part modale du transport collectif et favoriser la mobilité active. Un des critères concerne le déploiement du Réseau vélo métropolitain, détaillé dans un plan directeur. Les tracés proposés visent à favoriser le parachèvement et l'amélioration du réseau cyclable existant et à assurer la liaison entre les différents secteurs du Grand Montréal. Dans sa forme achevée, il consiste en un réseau continu de près de 1 600 kilomètres de voies cyclables conçues à des fins essentiellement récréatives, mais permettant de rejoindre plusieurs tracés utilitaires. L'aire TOD de la station Bois-Franc est comprise dans ce réseau. La voie cyclable longeant la voie ferrée est en effet incluse dans l'axe 42 reliant le centre-ville de Montréal à l'Ouest-de-l'Île (Saint-Anne-de-Bellevue), en passant par 12 municipalités et 64 aires TOD.

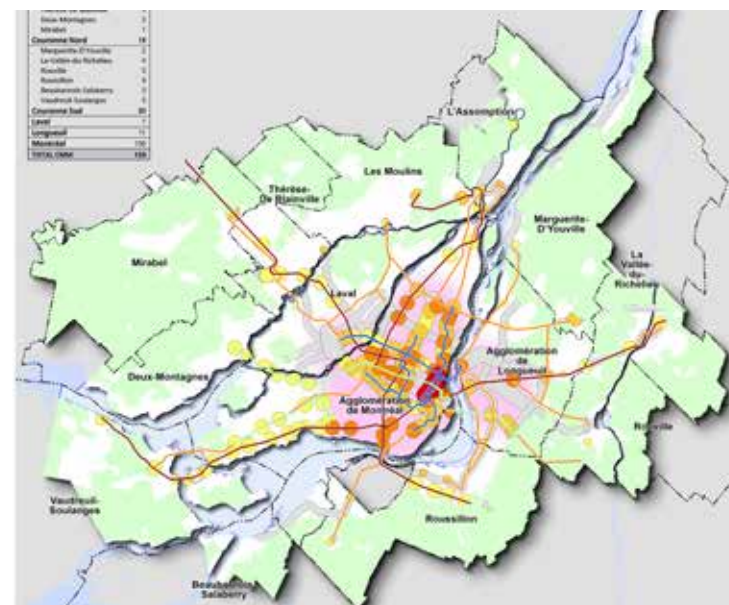


Fig. 15. Les aires TOD - Seuils minimaux de densité résidentielle, carte 7 (Source : Communauté métropolitaine de Montréal, PMAD, 2018)

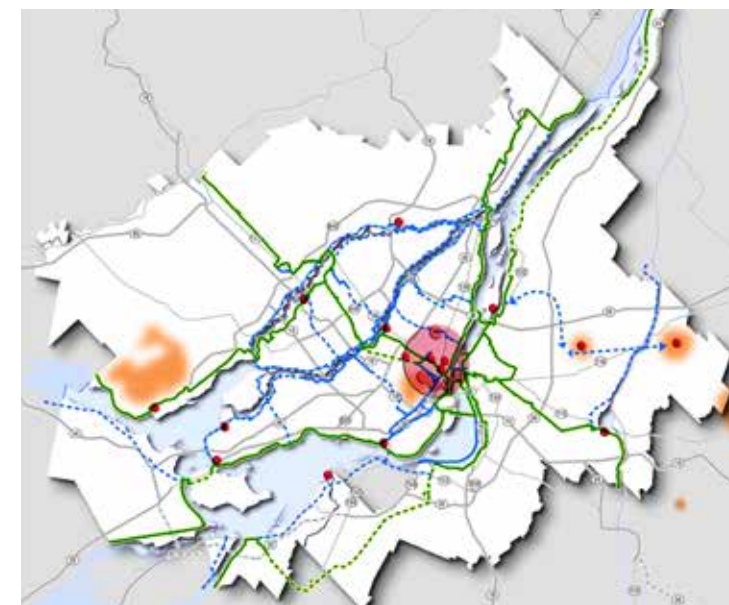


Fig. 16. Concept du réseau Vélo métropolitain, carte 19 (Source : Communauté métropolitaine de Montréal, PMAD, 2012)



Fig. 17. Identification de l'axe 42 (en rouge), Plan directeur du Réseau vélo métropolitain (Source : Communauté métropolitaine de Montréal, PMAD, 2017)

# 01 MISE EN CONTEXTE

## PLANIFICATION RÉGIONALE

Le Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal de 2015 esquisse les grands paramètres de planification. Il s'inscrit dans la poursuite des propositions du Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM).

## PATRIMOINE

Le quartier Norvick à Saint-Laurent est reconnu au schéma comme un ensemble urbain d'intérêt dont les caractéristiques doivent être préservées. Le pôle de santé de l'hôpital du Sacré-Cœur de Montréal et les institutions religieuses à proximité font partie des grandes propriétés à caractère institutionnel. Le schéma exige la préservation des caractéristiques architecturales, paysagères de hauteur et d'implantation.

## GRANDES AFFECTATIONS

Le schéma prescrit une affectation à dominante résidentielle dans la majorité de l'aire TOD à l'étude. Les composantes autorisées pour l'affectation résidentielle sont l'habitation, le commerce, le bureau et les équipements récréatifs, culturels ou institutionnels. Seule la partie du site de Bombardier est identifiée en affectation industrielle.

## DENSITÉ RÉSIDENTIELLE

La figure 22 illustre la modulation des densités résidentielles. Pour le secteur de la gare Bois-Franc, la densité prescrite est de 80 log./ha.



Fig. 18. Grandes affectations du territoire, carte 20  
(Source : Agglomération de Montréal, Schéma d'aménagement et de développement, 2015)



Fig. 20. Contraintes liées à l'aéroport, carte 25  
(Source : Agglomération de Montréal, Schéma d'aménagement et de développement, 2015)

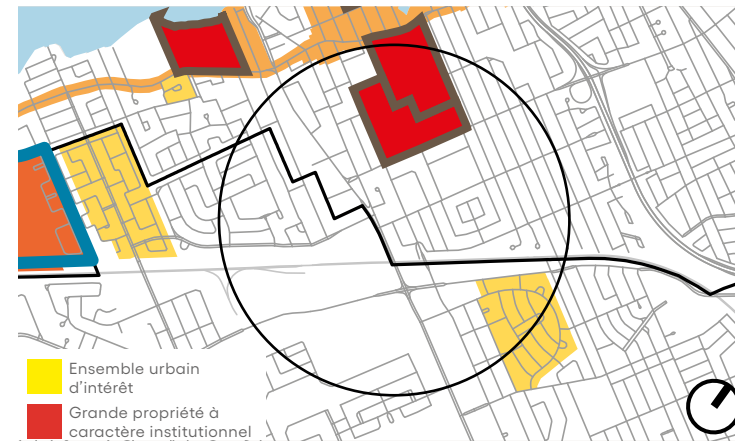


Fig. 19. Patrimoine, carte 12  
(Source : Agglomération de Montréal, Schéma d'aménagement et de développement, 2015)



Fig. 21. Densité résidentielle terrains à construire ou à transformer, carte 33  
(Source : Agglomération de Montréal, Schéma d'aménagement et de développement, 2015)

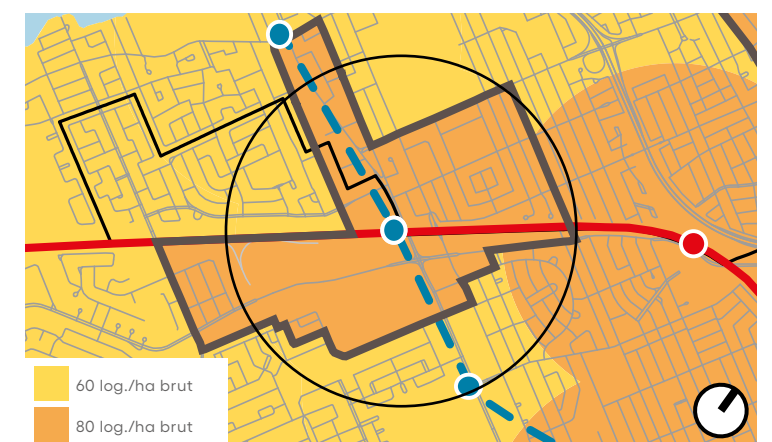


Fig. 22. Modulation de la densité résidentielle, carte 32  
(Source : Agglomération de Montréal, Schéma d'aménagement et de développement, 2015)

# 01 MISE EN CONTEXTE

## PLANIFICATION LOCALE

### PLAN D'URBANISME DE 2004

L'affectation du sol et des densités sont planifiées par les deux arrondissements dans leur chapitre respectif au plan d'urbanisme et illustrées aux figures 23 à 26.

Les abords immédiats des boulevards Laurentien, Marcel-Laurin et Henri-Bourassa sont planifiés comme des secteurs mixtes et les milieux de vie existants demeurent en affectation résidentielle. Le site de Bombardier à Saint-Laurent est quant à lui en affectation secteur d'emplois.

La densité de construction est plus grande dans l'arrondissement Saint-Laurent, comme le démontrent les figures 25 et 26.

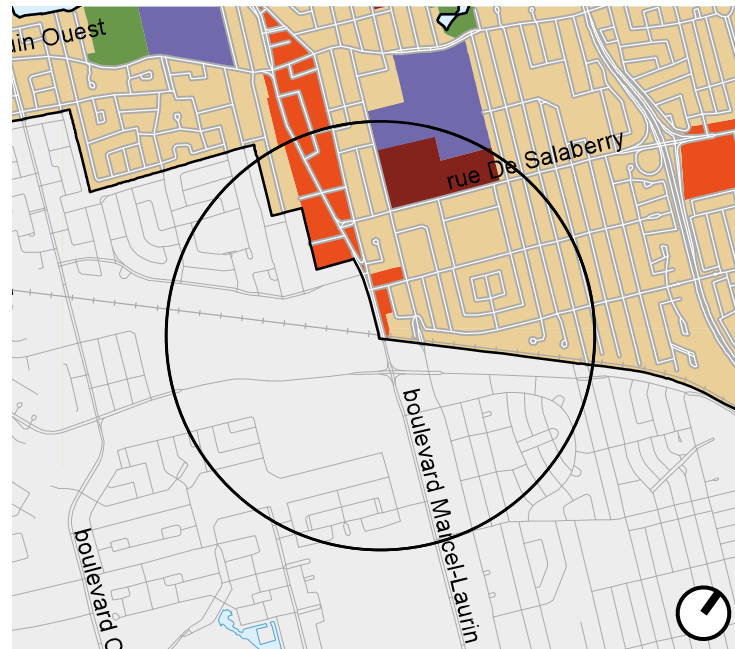


Fig. 23. Affectations du sol, arrondissement Ahuntsic-Cartierville  
(Source : Plan d'urbanisme, Ville de Montréal - mise à jour suite à la séance du conseil municipal du 22 août 2022)

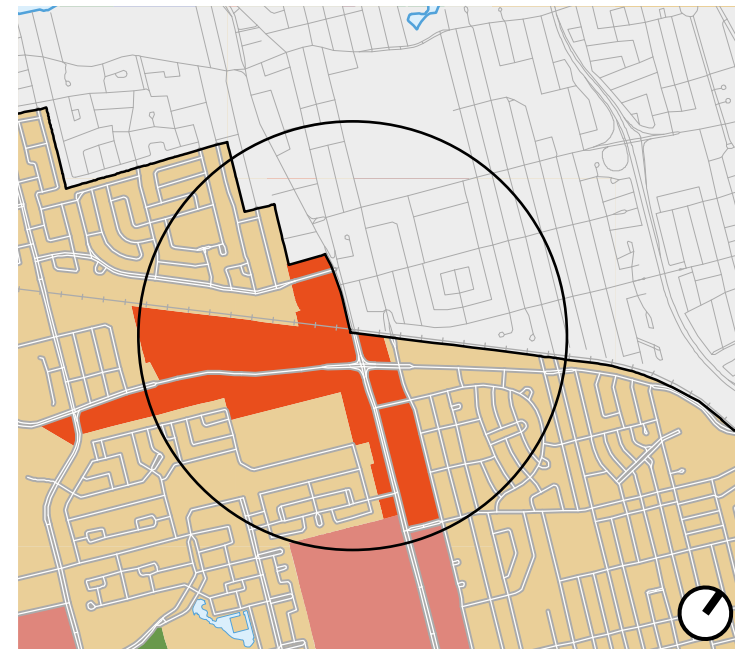


Fig. 24. Affectations du sol, arrondissement Saint-Laurent  
(Source : Plan d'urbanisme, Ville de Montréal)

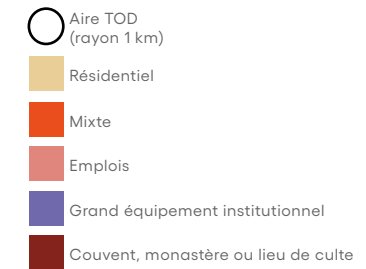


Fig. 25. Densité de construction, arrondissement Ahuntsic-Cartierville  
(Source : Plan d'urbanisme, Ville de Montréal)

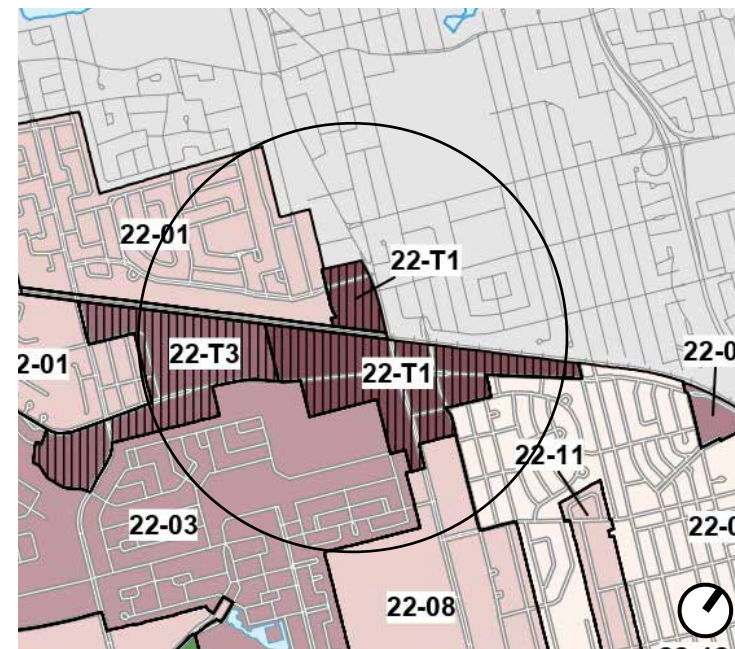
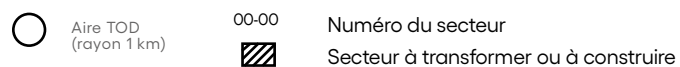


Fig. 26. Densité de construction, arrondissement Saint-Laurent  
(Source : Plan d'urbanisme, Ville de Montréal)

#### Ahuntsic-Cartierville

##### Secteurs établis :

- 01-01 :
  - bâti d'un ou deux étages hors-sol;
  - taux d'implantation au sol faible ou moyen.
- 01-14 :
  - bâti de trois ou quatre étages hors-sol;
  - implantation isolée ou jumelée;
  - taux d'implantation au sol moyen ou élevé.

##### Secteurs à transformer ou à construire :

- 01-T1 :
  - bâti de trois à six étages hors-sol;
  - implantation jumelée ou contiguë;
  - taux d'implantation au sol moyen ou élevé;
  - C.O.S. minimal : 1,0;
  - C.O.S. maximal : 3,0.



#### Saint-Laurent

##### Secteurs établis :

- 22-03 :
  - bâti de deux à six étages hors-sol;
  - taux d'implantation au sol faible ou moyen.
- 22-08 :
  - bâti de un à quatre étages hors-sol;
  - taux d'implantation au sol faible ou moyen.

##### Secteurs à transformer ou à construire :

- 22-T1 :
  - bâti de deux à quinze étages hors-sol;
  - taux d'implantation au sol moyen ou élevé;
  - C.O.S. minimal : 1,0;
  - C.O.S. maximal : 6,0.
- 22-T3 :
  - bâti de deux à dix étages hors-sol;
  - taux d'implantation au sol moyen ou élevé;
  - C.O.S. minimal : 1,0;
  - C.O.S. maximal : 4,0.

# 01 MISE EN CONTEXTE

Des hauteurs entre 2 et 15 étages sont autorisés au centre de l'aire TOD à Saint-Laurent. Les hauteurs diminuent graduellement plus on s'éloigne de la gare Bois-Franc dans le respect des milieux résidentiels existants. Au niveau de l'arrondissement Ahuntsic-Cartierville, les hauteurs prévues varient entre 3 et 6 étages aux abords du boulevard Laurentien et de la rue Lachapelle. Les quartiers résidentiels existants sont planifiés entre 1 à 2 étages maximum.

~~-RETIRÉ-~~

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

## DENSITÉ ET HAUTEUR

La densité et les hauteurs proposées sont plus importantes pour les terrains situés au croisement des boulevards Marcel-Laurin et Henri-Bourassa dans l'arrondissement de Saint-Laurent (haute densité plus de 6 étages). Une densité moyenne et des hauteurs entre 5 et 6 étages sont projetées sur les grands axes de circulation comme le boulevard Laurentien et la rue Lachapelle à Ahuntsic-Cartierville. Finalement, les quartiers résidentiels déjà consolidés préservent leur caractère de basse densité avec un maximum de 4 étages construits. Les propriétés industrielles longeant la voie ferrée font l'objet d'un zonage différé. Les dispositions relatives à la densité et aux hauteurs pour ces propriétés seront fixées lorsqu'un projet d'ensemble sera développé assurant ainsi la cohérence des aménagements.

## USAGES

L'illustration des usages autorisés à la figure 28 démontre la volonté des deux arrondissements de faire place à des milieux de vie plus dynamiques. À cet effet, l'introduction d'usages mixtes (habitation, commerce et service) est planifiée sur les boulevards Marcel-Laurin, Laurentien et Henri-Bourassa ainsi que sur la rue Lachapelle. De l'habitation multifamiliale est prévue sur les propriétés industrielles longeant la voie ferrée à l'ouest du boulevard Marcel-Laurin, de manière à assurer l'implantation de fonctions résidentielles lors de tout projet de redéveloppement. Certains paramètres d'usages reflètent spécifiquement les fonctions urbaines déjà établies. C'est le cas par exemple de la fonction commerciale qui est autorisée le long du boulevard Marcel-Laurin, comme c'est le cas actuellement et de l'usage institutionnel de l'Hôpital du Sacré-Cœur et des sœurs de la Providence. Le site de Bombardier demeure également en usage industriel.



Fig. 27. Zonage, Densité et hauteurs autorisées  
(Source : Données arrondissements Ahuntsic-Cartierville et Saint-Laurent, SIGS Ville de Montréal)

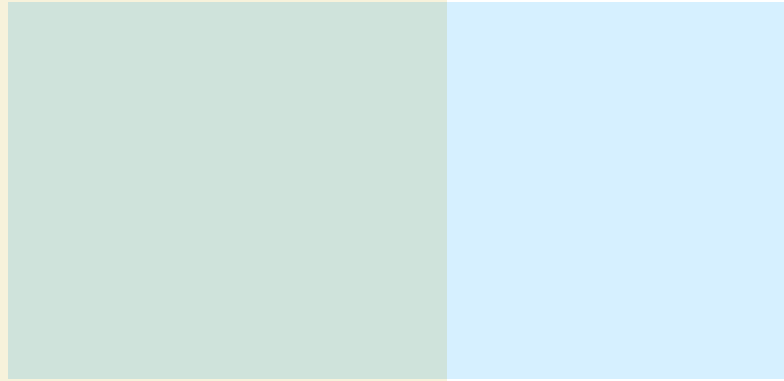
- Aire TOD (rayon 1 km)
- - - - Limites arrondissements
- 🚉 Gare Bois-Franc
- Basse densité (max. 4 étages)
- Moyenne densité (5 à 6 étages)
- Haute densité (plus de 6 étages)
- Zonage différé (2 étages)



Fig. 28. Zonage, Usages autorisés  
(Source : Données arrondissements Ahuntsic-Cartierville et Saint-Laurent, SIGS Ville de Montréal)

- Aire TOD (rayon 1 km)
- - - - Limites arrondissements
- 🚉 Gare Bois-Franc
- Habitation (unifamiliale et multiplex)
- Habitation (multifamilial)
- Mixte (habitation/commerce/service)
- Commerce et service
- Bureau/industrie légère
- Industriel
- Institution
- Infrastructure
- Parc et espace vert





# Portrait du territoire

02

---



### 2.1 L'HISTORIQUE DE DÉVELOPPEMENT DU TERRITOIRE

#### CHRONOLOGIE

Les arrondissements de Saint-Laurent et d'Ahuntsic-Cartierville sont caractérisés par des historiques de développement disparates malgré leur proximité physique. Alors que Saint-Laurent se démarque par une industrialisation importante et la transformation graduelle vers une ville de banlieue, Ahuntsic-Cartierville demeure longtemps une paroisse agricole et un lieu de villégiature qui sera marqué par des institutions et son lien avec l'île Jésus et la rivière des Prairies.

#### LENTE URBANISATION DU TERRITOIRE : DÉBUT DU XIX<sup>E</sup> SIÈCLE À 1930

L'ancienne paroisse du Sault-au-Récollet constituait, au début du XIX<sup>e</sup> siècle, le lieu de passage entre la rive sud et la rive nord sur la rivière des Prairies par le biais d'un traversier. Un premier hameau villageois (l'Abord-à-Plouffe) s'installe autour de l'intersection Gouin et Lachapelle tandis que la construction d'un point couvert en bois en 1834 améliore les liens entre l'île Jésus et l'île de Montréal. Du côté de Saint-Laurent, la population se compose de cultivateurs venus exploiter les terres fertiles de la paroisse. L'arrivée d'une ligne de chemin de fer construite par la compagnie du Grand Tronc, l'ancêtre du Canadien National, concrétisera l'industrialisation de Saint-Laurent à partir de sa date de construction en 1885. La création d'une ligne de tramway de 10 km depuis le terminus Snowdon offre le potentiel de donner un essor à cette partie de l'île en exploitant sa proximité avec Montréal à partir de 1895. Le développement de cette offre de transport fait de Saint-Laurent un site attractif pour l'industrie et les nouveaux logements. Au début du XX<sup>e</sup> siècle, l'arrivée de l'hôpital Sacré-Coeur (1926) et du Parc Belmont (1923) constitue deux attractions importantes du secteur.

#### URBANISATION ET INDUSTRIALISATION : 1939-1980

La période suivante illustre un contexte économique différent où le territoire de Saint-Laurent va bénéficier de la Seconde Guerre mondiale puis de la relocalisation des entreprises des anciens sites industriels du centre vers la périphérie. La première période correspond à l'essor industriel du territoire (1939-1950) alors que la seconde (1950-1980) est marquée par un afflux massif de résidents lié à un exode résidentiel vers la banlieue.

Le développement de l'aéroport Cartierville à Saint-Laurent dans les années 1910 constituera le pilier de la naissance du pôle aéronautique qui prendra de l'ampleur avec la Seconde Guerre mondiale. La présence de cette infrastructure de transport aérien favorisera l'émergence de plusieurs entreprises liées à l'aéronautique comme la compagnie Vickers (qui deviendra Canadair). Cette dernière profitera des installations pour la fabrication d'avions. L'axe Laurentien (boulevard Marcel-Laurin) devient un site industriel important. Les implantations se font de part et d'autre de cette voie de communication entre 1940 et 1945.

Entre 1939 et 1960, la forte corrélation entre l'industrialisation et la croissance démographique est très perceptible. Un exemple concret est la construction du quartier Norvick en 1942 pour loger la main-d'œuvre à proximité des entreprises de fabrication d'avions de l'aéroport de Cartierville. Construit par Wartime Housing Ltd, compagnie de la couronne, Norvick comprend 400 habitations unifamiliales isolées de petit format. La construction est rapide grâce à la méthode de fabrication en série. Ce type de quartier, peu commun à l'époque, constitue la première banlieue de Saint-Laurent et témoigne d'une période importante de l'histoire de l'arrondissement et de son industrie aéronautique.

Au début des années 1930, le groupe Val Royal Inc. est créé. Rapidement, l'entreprise se hisse au sommet des principaux employeurs québécois, fournissant des matériaux de construction à l'échelle de la province. Une des nombreuses succursales du groupe Val Royal est localisée à Cartierville (à l'emplacement actuel du Centre Cartierville). Une antenne de la voie ferrée desservait directement la vaste cour à bois. Le groupe Val Royal Inc. devient au début des années 1990 la chaîne Réno-Dépôt.

Les années 50 et 60 sont marquées par l'urbanisation des deux arrondissements. Au nord de l'aéroport de Cartierville, se développent les quartiers de Jasmin et de Toupin/Keller. Ces deux quartiers ont été construits en plusieurs phases et correspondent plus à la poursuite du développement de Cartierville dans l'axe du boulevard Toupin. Le type d'habitation est majoritairement pavillonnaire et comprend également des duplex.

Les années 80 voient la fermeture du Parc Belmont (1983) et le début du déclin de ce secteur ainsi que la fermeture de l'aéroport Cartierville (1988) qui permettra l'émergence du quartier Bois-Franc (1993) tel qu'on le connaît aujourd'hui.



Fig. 29. Tramway, Gare Cartierville, 1896  
(Source: Musée McCord)



Fig. 30. Aéroport Cartierville, 1920  
(Source: Flickr, Benoit Brouillette)



Fig. 31. Aéroport Cartierville, Canadair, 1946  
(Source: Canav Books Blog)



Fig. 32. Quartier Norvick, 1945  
(Source: Archives de l'arrondissement Saint-Laurent)



Fig. 34. Pont Lachapelle, Ahuntsic-Cartierville, 1930  
(Source: Musée McCord)



Fig. 35. Hôpital du Sacré-Coeur de Montréal, 1930  
(Source: BANQ)

Page 15



## La nouvelle image de Val Royal

**CARTIERVILLE**

Desservant la région de Saint-Laurent, Cartierville, Nouveau-Bordeaux, ainsi que le sud de Laval, ce centre de rénovation a non seulement été entièrement rénové mais agrandi. C'est le navire amiral de Val Royal.

Son directeur, Jacques Constantineau, est au service de Val Royal depuis plus de 22 ans.




Fig. 33. Val Royal Cartierville, 1981  
(Source: Publireportage, octobre 1981)



Fig. 36. Parc Belmont, 1947  
(Source: BANQ, Conrad Poirier)

## MORPHOGÉNÈSE

1834



Fig. 37. Carte de l'île de Montréal, 1834  
(Source: BANQ, André Jobin)

- 1 Noyau villageois de Saint-Laurent
- 2 Noyau villageois Abord-à-Plouffe

À l'origine, le terrain de l'aéroport de Cartierville était occupé par un terrain de polo loué à un fermier local. La carte de 1834 montre deux noyaux villageois : celui de Saint-Laurent et l'Abord-à-Plouffe (Ahuntsic-Cartierville) près de la rivière des Prairies.

1947



Fig. 38. Photographie aérienne de Montréal, 1947  
(Source: Archives de la Ville de Montréal)

- Aire TOD approximative (rayon 1km)
- 1 Aéroport Cartierville et usine Canadair
- 2 Quartier Norvick
- 3 Hôpital du Sacré-Coeur

La photo aérienne de 1947 montre l'aéroport Cartierville et l'usine Canadair (1944) dans le cadran sud-ouest, ainsi que le quartier Norvick fraîchement construit dans le cadran sud-est. Ce dernier se démarque par sa forme aux antipodes des rues orthogonales classiques de Montréal. Quelques industries s'implantent le long du boulevard Laurentien (Marcel-Laurin). Les terrains au nord de la voie ferrée du Canadien National demeurent en grande majorité agricole et quelques fermes et résidences sont concentrées le long du boulevard Laurentien et de la rue Lachapelle. L'hôpital du Sacré-Coeur de Montréal est implanté dans un environnement qui demeure encore très agricole. Un embranchement de la voie ferrée du Canadien National, qui longe la limite sud de la propriété, se rend jusqu'à la chaufferie de l'hôpital.

1958

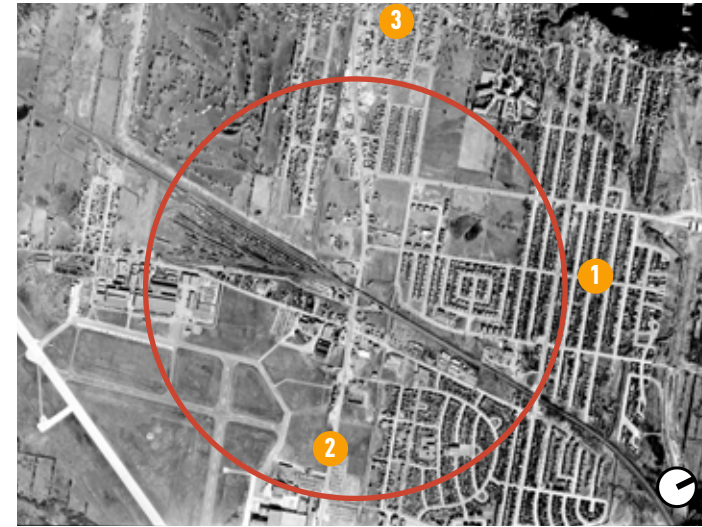


Fig. 39. Photographie aérienne de Montréal, 1958  
(Source: Archives de la Ville de Montréal)

- Aire TOD approximative (rayon 1km)
- 1 Nouveaux quartiers, trame orthogonale
- 2 Boulevard Laurentien (aujourd'hui Marcel-Laurin)
- 3 Parc Belmont

En 1958, l'urbanisation de Cartierville est bien amorcée et celle de Saint-Laurent se poursuit. L'attrait de la banlieue est important et plusieurs nouveaux quartiers émergent. De nouveaux développements résidentiels se greffent au quartier Norvick, de part et d'autre du boulevard Laurentien et de la rue Lachapelle et le long de la voie ferrée. La trame orthogonale suit l'orientation du parcellaire rural et est appliquée systématiquement dans les nouveaux développements de Cartierville. L'année 1958 est marquée par l'élargissement du boulevard Laurentien (Marcel-Laurin) aux abords de l'usine Canadair à Saint-Laurent.

1969



Fig. 40. Photographie aérienne de Montréal, 1969  
(Source: Archives de la Ville de Montréal)

- Aire TOD approximative (rayon 1km)
- 1 Quartier Toupin-Keller

La fin des années 60 permet la consolidation de l'urbanisation dans Saint-Laurent et dans Ahuntsic-Cartierville. Une amorce de développement du secteur résidentiel Toupin-Keller est perceptible au nord-ouest de la voie ferrée.

1990



Fig. 41. Photographie aérienne de Montréal, 1969  
(Source: Archives de la Ville de Montréal)

-  Aire TOD approximative (rayon 1km)
-  1 Aéroport Cartierville

L'aéroport Cartierville cesse définitivement ses activités en 1988. Le propriétaire du terrain, Bombardier, décide à la fin des années 1980 de planifier la mise en valeur de ce vaste patrimoine immobilier. C'est la firme Daniel Arbour qui conçoit le plan directeur d'aménagement du site. Le concept de base était d'offrir aux résidents une qualité de vie exceptionnelle, grâce à la présence d'espaces verts, de nombreux plans d'eau, et d'une variété de logements. Le plan directeur est approuvé en 1992 par les autorités et le développement est alors planifié sur dix ans.

2001



Fig. 42. Photographie aérienne de Montréal, 2001  
(Source: Archives de la Ville de Montréal)

-  Aire TOD approximative (rayon 1km)
-  1 Quartier Bois-Franc
-  2 Golf Le Challenger

En 1999, Bombardier Immobilier demande à aménager un terrain de golf qui occuperait neuf millions de pieds carrés en raison du rythme de développement plus lent que prévu. Le golf Le Challenger est effectivement ouvert depuis juin 2002 sur le site de l'ancienne piste d'atterrissage de l'aéroport de la compagnie Canadair. Le début des années 2000 est marqué par les changements physiques de l'arrondissement Saint-Laurent engendré par la construction des phases du quartier Bois-Franc.

2013



Fig. 43. Photographie aérienne de Montréal, 2013  
(Source: Archives de la Ville de Montréal)

-  Aire TOD approximative (rayon 1km)

La carte de l'année 2013 montre l'avancement des phases de construction du quartier Bois-Franc dans l'arrondissement de Saint-Laurent. En effet, la majorité du site de l'ancien aéroport Cartierville est désormais occupé par des bâtiments d'habitation aux typologies variées.

La Direction de l'aménagement urbain de l'arrondissement de Saint-Laurent adopte en 2012 sa nouvelle vision d'aménagement pour une aire TOD qui orientera les dernières phases de développement du quartier Bois-Franc en le connectant à la gare et favorisant l'accès aux services et équipements manquant dans le secteur, telles qu'une nouvelle école et des commerces de proximité.

## 2.2 LE PROFIL DÉMOGRAPHIQUE ET SOCIO-ÉCONOMIQUE

La présente section dresse un bref portrait du profil démographique et socio-économique du site à l'étude et des arrondissements concernés. Issus du recensement de la population 2016 de Statistique Canada, les constats relatés serviront à aiguiller la planification détaillée de l'aire TOD.

### POPULATION ET MÉNAGES

L'arrondissement Saint-Laurent-Laurent affiche une population de 98 828 habitants, comparativement à 134 245 individus du côté d'Ahuntsic-Cartierville.

De 2011 à 2016, les deux arrondissements ont affiché une croissance démographique soutenue, soit 5,3% pour Saint-Laurent et 5,8% pour Ahuntsic-Cartierville.

Le territoire se densifie d'année en année pour les deux arrondissements. Le territoire d'Ahuntsic-Cartierville affiche une densité de population (55.6 habitants/ha) ainsi qu'une densité résidentielle brute (24.4 logements/ha) substantiellement plus élevée qu'à Saint-Laurent (23.1 hab./ha et 8.7 log./ha), où le vaste territoire est par ailleurs occupé par un important parc industriel et le quartier Bois-Franc toujours en phase de construction.

La pyramide des âges des deux arrondissements démontre que la population se renouvelle. Plus ou moins le tiers de la population est en effet âgée de moins de 25 ans dans les deux arrondissements.

L'apport de l'immigration à la croissance démographique est indéniable au sein des deux arrondissements. 63% des résidents d'Ahuntsic-Cartierville sont effectivement nés à l'étranger, tandis que cette proportion s'élève à 83% à Saint-Laurent.

Le Liban (9,7% de la population immigrante) et la Chine (8,3%) apparaissent en tête de liste des pays d'origine des immigrants résidant dans l'arrondissement Saint-Laurent. Le Maroc (8,0%), la Syrie (5,9%) et l'Égypte (3,9%) complètent la liste des cinq pays d'origine les plus courants parmi la population immigrante de Saint-Laurent. Du côté d'Ahuntsic-Cartierville, l'Algérie (9,3% de la population immigrante), le Maroc (8,6%), Haïti (8,3%), la Syrie (6,5%) et le Liban (6,5%) sont les pays d'origine les plus communs au sein de la population immigrante.

La taille moyenne des ménages est semblable pour les deux arrondissements (entre 2,2 et 2,6 personnes respectivement). Les ménages composés de personnes seules sont les plus fréquents dans les deux cas, avec une proportion nettement plus élevée à Ahuntsic-Cartierville (41%) qu'à Saint-Laurent (28%).

Le nombre de familles avec enfants est en croissance au sein des deux entités, et de façon légèrement plus accentuée à Saint-Laurent. Autre fait notable, la progression du nombre de ménages de personnes seules a diminué de 0,2% depuis 2011 à Saint-Laurent, tandis qu'elle a augmenté de 4,9% à Ahuntsic-Cartierville.

### REVENU

En ce qui a trait au revenu annuel médian des ménages privés, il est plus élevé à Saint-Laurent (58 130 \$) qu'à Ahuntsic-Cartierville (51 054\$).

17 % de la population dans les ménages privés est en situation de faible revenu dans les deux arrondissements. Cette situation touche 17,6% des jeunes âgés de moins de 18 ans à Ahuntsic-Cartierville, comparativement à 19,4% à Saint-Laurent. Il semble donc que plusieurs familles soient en état de vulnérabilité. Autre indicateur de précarité financière, près d'un tiers des ménages dans les deux arrondissements consacrent plus de 30% de leurs revenus aux coûts d'habitation.

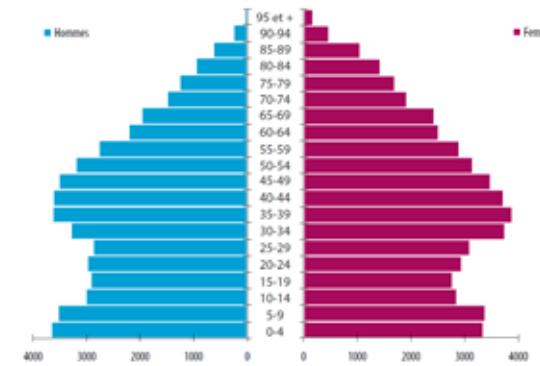


Fig. 44. Pyramide des âges, arrondissement d'Ahuntsic-Cartierville, 2016  
(Source: Statistique Canada, recensement la population, 2016. Extrait de Profil sociodémographique, Arrondissement d'Ahuntsic-Cartierville, Édition mai 2018)

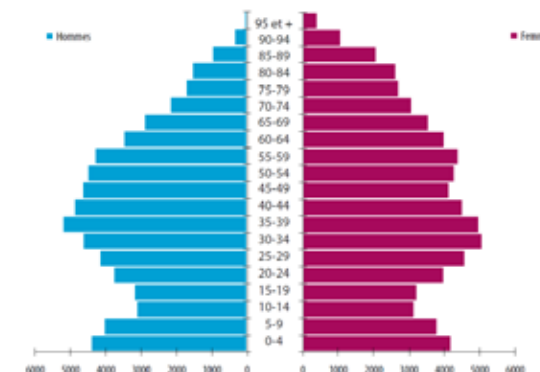
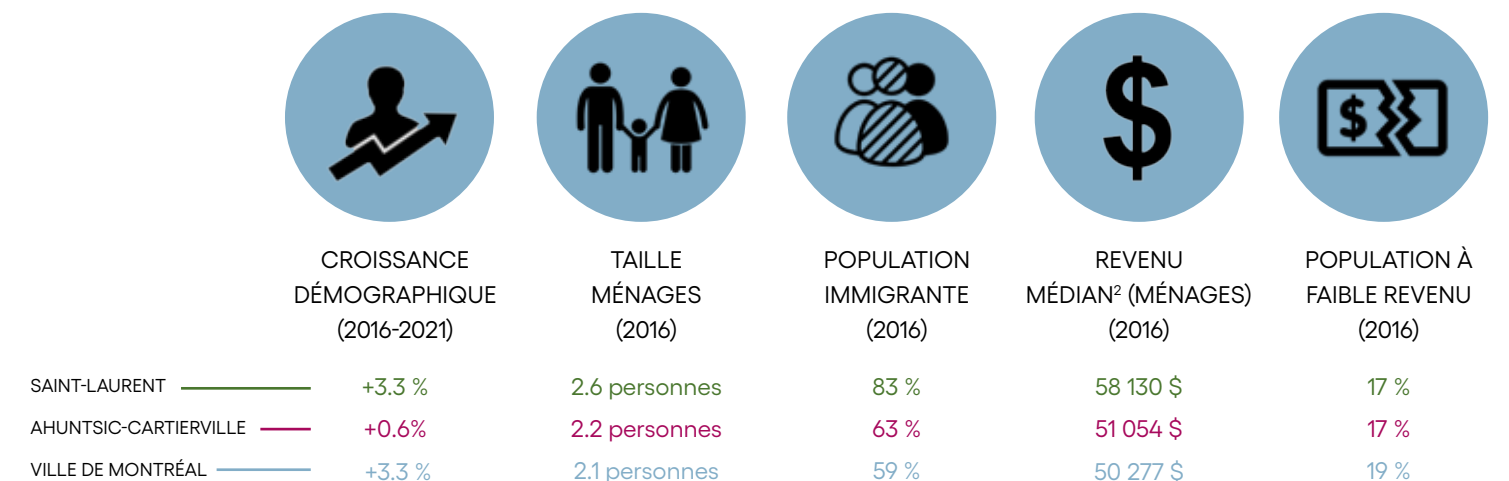
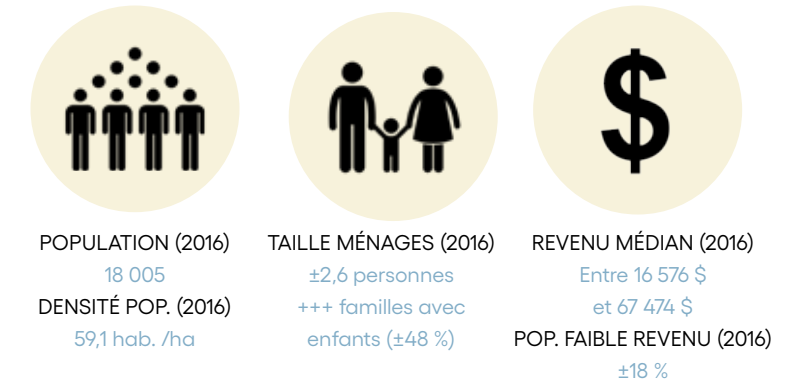


Fig. 45. Pyramide des âges, arrondissement Saint-Laurent, 2016  
(Source: Statistique Canada, recensement la population, 2016. Extrait de Profil sociodémographique, Arrondissement de Saint-Laurent, Édition mai 2018)

## AIRE TOD DE LA GARE BOIS-FRANC — FAITS SAILLANTS

Les informations ci-dessous sont tirées des données de la CMM (2016) pour l'aire TOD de la gare Bois-Franc, croisé avec les données du recensement 2016 de Statistique Canada pour les aires de diffusion comprises dans l'aire d'étude.

- Population : 18 005 (2016)
- Densité de population : 59,1 hab. / ha (2016)
- Taille des ménages : 2,6 personnes (2016)



### 2.3 DES FONCTIONS URBAINES STRUCTURÉES PAR LES INFRASTRUCTURES

L'aire TOD de la gare Bois-Franc est dominée par la fonction résidentielle qui occupe 33% du sol. Des quartiers quasi monofonctionnels se déploient ainsi de part et d'autre de la voie ferrée et des boulevards Marcel-Laurin et Laurentien. Ces infrastructures de transport constituent à la fois l'épine dorsale du tissu urbain, en particulier en ce qui a trait au développement des activités commerciales et industrielles du secteur, tout en constituant d'importantes fractures urbaines qui ont permis aux quartiers de se développer et se consolider selon des logiques très différentes.

Les bâtiments d'emplois (commerces, services et industries) occupent aujourd'hui (2015) 21% du territoire. Ils se concentrent en marge des grands axes, sont conçus pour y accéder en voiture et demeurent mal intégrés au tissu résidentiel. La fonction institutionnelle est présente

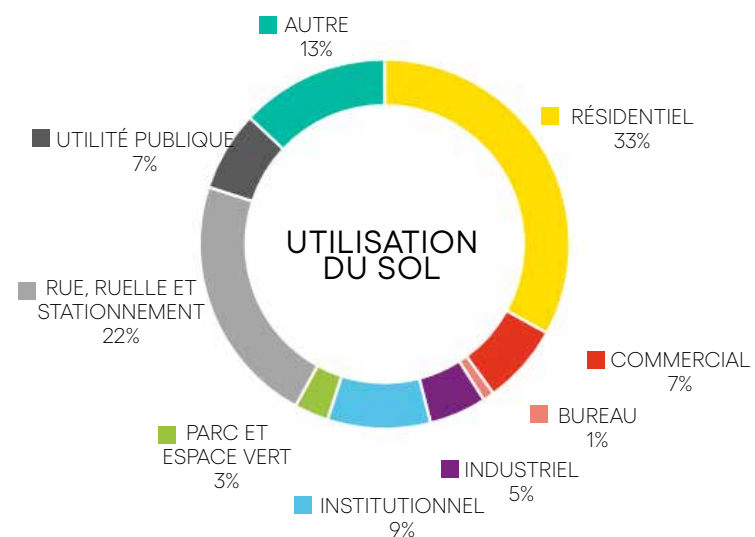


Fig. 46. Répartition de l'utilisation du sol (Source: Communauté métropolitaine de Montréal, 2015, Fiche de l'aire TOD 145 Bois-Franc)

majoritairement à l'est des boulevards Laurentien et Marcel-Laurin. Elle occupe 9% du territoire et est dominée par la propriété des Soeurs de la Providence dans le quadrant nord-est du secteur. Fait à noter, 22% du sol dans l'aire TOD est occupé par des espaces à caractère véhiculaire (rue, ruelle, stationnement), contre seulement 3% affectés aux lieux de rassemblement (parcs et espaces verts).

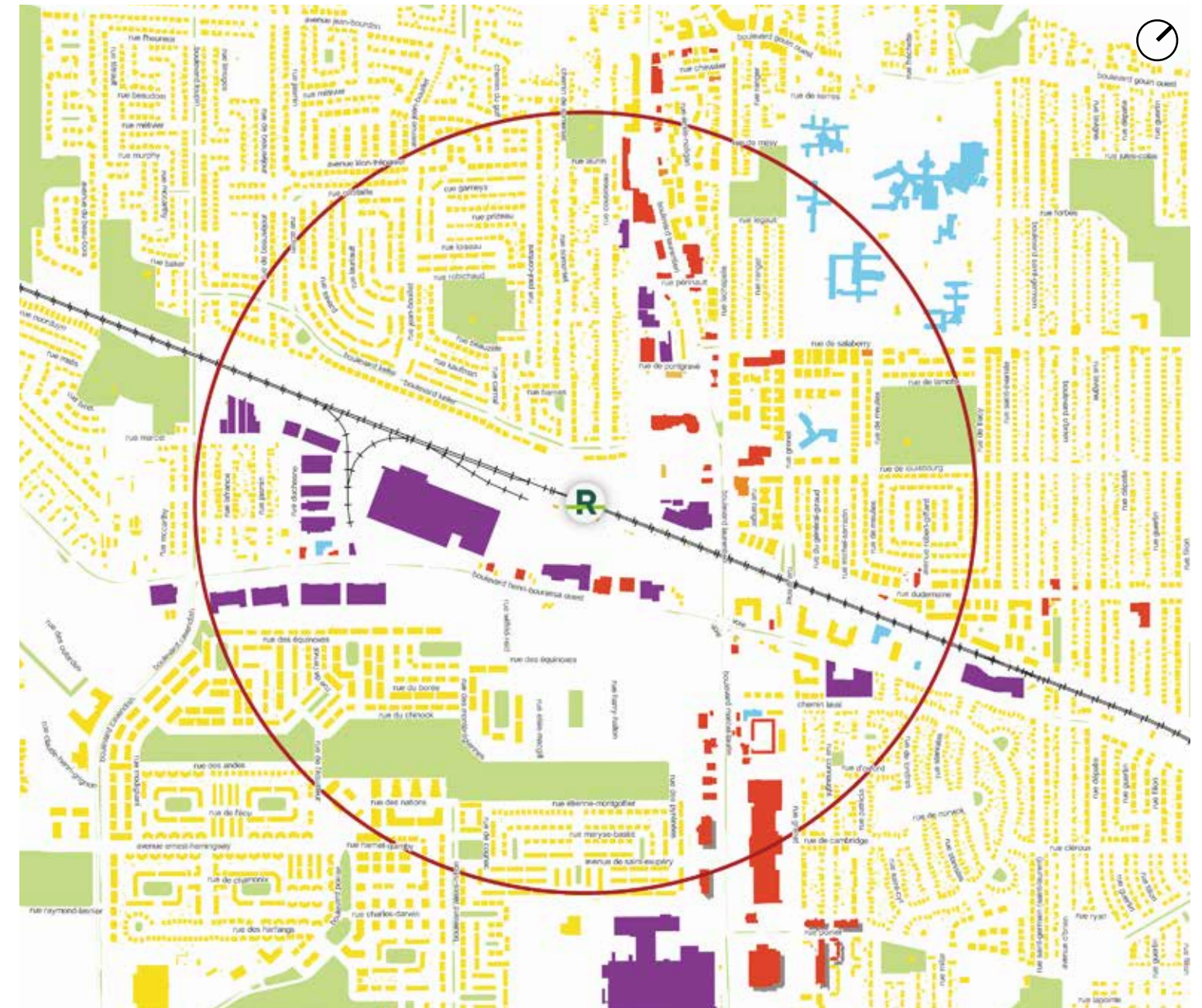


Fig. 47. Utilisation du sol (Source : Données arrondissements Ahuntsic-Cartierville et Saint-Laurent, SIGS Ville de Montréal)

Habitation	Mixte (habitation/commerce/service)	Commerce et service	Aire TOD (rayon 1 km)
Industrie	Institution (école, lieu de culte, hôpital, bibliothèque, etc.)	Parc et espace vert	

## 2.4 L'HABITATION

### PORTRAIT GÉNÉRAL

La fonction résidentielle est dominante sur l'ensemble du territoire d'Ahuntsic-Cartierville, tandis qu'à Saint-Laurent elle se concentre dans la portion est, la partie ouest étant principalement affectée à l'emploi. Au sein de l'aire TOD, la figure 46 illustre bien la dominante résidentielle au niveau des usages. La présente section relate les faits saillants du portrait de l'habitation (Statistique Canada, 2016) à l'échelle des arrondissements et de l'aire TOD lorsque ces informations sont disponibles.

### SAINT-LAURENT, AHUNTSIC-CARTIERVILLE ET AIRE TOD – FAITS SAILLANTS

La typologie de logement la plus commune dans les deux arrondissements est l'immeuble de moins de cinq étages, soit 37% de l'ensemble des logements de Saint-Laurent et 60% des unités d'Ahuntsic-Cartierville. La typologie la plus rare à Saint-Laurent est la maison en rangée (8,7%), tandis qu'à Ahuntsic-Cartierville la typologie la moins dominante est la maison individuelle non attenante (8,7%), suivie de l'immeuble de 5 étages ou plus (12,9%).

Pour l'aire TOD, la typologie de logement la plus commune est aussi l'immeuble de moins de cinq étages, soit 53% de l'ensemble des logements recensés au sein des aires de diffusion comprises dans l'aire d'étude, tandis que la plus rare est la maison jumelée (3%), suivi de l'appartement ou plain-pied dans un duplex (4%).

La majorité des logement des deux arrondissements et de l'aire TOD comptent moins de 5 pièces. Fait à noter, une proportion significative des logements (15% à Saint-Laurent, 11% à Ahuntsic-Cartierville et 17% dans l'aire TOD) serait de taille insuffisante pour la

taille des ménages y vivant selon la Norme nationale d'occupation élaborée par la Société canadienne d'hypothèques et de logement (SCHL).

Les logements en location sont majoritaires dans les deux arrondissements, quoique de façon plus marquée à Ahuntsic-Cartierville (61%) qu'à Saint-Laurent (51%). Au sein de l'aire TOD, ce sont environ 62% des ménages qui sont locataires. Le coût mensuel médian associé à la location d'un logement à Saint-Laurent est de 859\$ et de 715\$ à Ahuntsic-Cartierville. Pour l'aire TOD, cette valeur médiane varie entre 546\$ et 1 794\$ par mois.

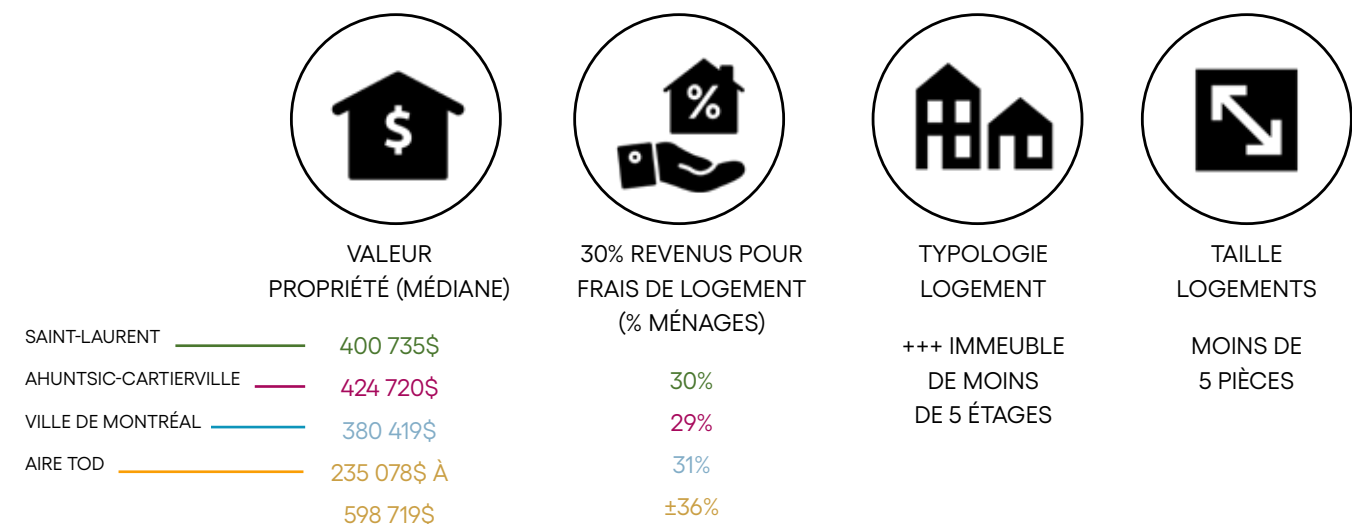
La valeur médiane d'une propriété à Saint-Laurent est de 400 735\$, alors que les propriétaires déboursent, selon la médiane, 1 227\$ par mois. Du côté d'Ahuntsic-Cartierville, la valeur médiane d'une propriété est de 424 720\$, tandis que le coût médian déboursé mensuellement par les propriétaires est de 1 115\$.

Au sein des aires de diffusions comprises dans l'aire TOD, la valeur médiane d'une propriété est comprise entre 235 078\$ et 598 719\$, tandis que les propriétaires d'immeubles déboursent, selon la médiane, entre 553\$ et 2 047\$ mensuellement pour leur logement.

Fait à signaler, environ un ménage sur trois, aussi bien dans les deux arrondissements que dans l'aire TOD, consacre plus de 30% de leurs revenus aux frais de logement.



Fig. 48. Typologies d'habitation dans l'aire TOD Bois-Franc (Source: Statistique Canada, recensement la population, 2016.)



DENSITÉ  
RÉSIDENTIELLE AIRE  
TOD (2016)  
23 LOG. / HA

## LOGEMENT SOCIAL ET ABORDABLE

### DES LOGEMENTS SOCIAUX ET ABORDABLES CONCENTRÉS À AHUNTSIC-CARTIERVILLE

La figure 49 illustre la répartition des bâtiments résidentiels sur le territoire de l'aire TOD de la gare Bois-Franc et ses abords. Sont aussi identifiés les bâtiments voués au logement social et abordable. On remarque que dans l'aire TOD, ils sont pour la plupart concentrés du côté de l'arrondissement Ahuntsic-Cartierville.

La majorité de ceux-ci ont été développés à travers les années par la Ville de Montréal via sa Stratégie d'inclusion sociale. Certains projets sont créés en partenariat avec la Société de l'Habitation et de développement de Montréal (SHDM) et l'Office municipal d'Habitation de Montréal (OMHM). Par ailleurs, la Stratégie vise à inclure un minimum de 15%

de logements sociaux et communautaires, et 15% de logements abordables dans les projets dérogatoires, c'est-à-dire nécessitant une modification réglementaire quant à l'usage, la densité ou la hauteur.

La réglementation municipale visant à améliorer l'offre en matière de logement abordable, social et familial communément appelée Règlement pour une métropole mixte, dont l'entrée en vigueur date du 1er avril 2021, est l'un des outils importants dont la Ville dispose pour maintenir la diversité de l'offre. En effet, le règlement permet notamment d'acquérir des sites pour des projets sociaux dans le secteur en requalification, ce qui aurait été impossible en misant seulement sur les programmes gouvernementaux. Les grands projets qui s'y développent pourront aussi faire place à des formules de propriétés alternatives destinées aux ménages à revenu plus modeste, une autre possibilité offerte par le règlement.

#### Logements sociaux et abordables

- |  |  |  |
|--|--|--|
| <b>1</b> Résidence Rosalie-Cadron (2005, 134 unités de logement social pour personnes âgées, OMHM)                 | <b>6</b> Coopérative d'habitation Lachapelle de Cartierville (2007, 33 unités de logement abordable)<br>11955, rue Lachapelle (2010, 40 unités de logement abordable)  | <b>9</b> 11776-11796, rue Ranger (111 unités de logement social, SHDM)<br>11810, rue Ranger (En cours de réalisation, 78 unités de logement abordable) |
| <b>2</b> Habitations Cousineau (1993, 87 unités de logement social, OMHM)  | <b>7</b> 5700-5710, rue De Salaberry (62 unités de logement social, SHDM)<br>Maison des Parents de Bordeaux-Cartierville (2012, 16 unités de logement social et services de soutien aux familles monoparentales)<br>5650, rue de Salaberry (31 unités de logement social, SHDM)<br>5630, rue de Salaberry (23 unités de logement social, SHDM) | <b>10</b> 11555, rue Saint-Évariste (40 unités de logement social, SHDM)<br>11710, rue Saint-Évariste (48 unités de logement social, SHDM)             |
| <b>3</b> 6130-6160, rue Émile-Nelligan (1990, 36 unités de logement social, SHDM)                                  | <b>8</b> Pavillon Bien-Aimé (En cours de réalisation, logements sociaux)   | <b>11</b> 11585, rue Saint-Évariste (40 unités de logement social, SHDM)   |
| <b>4</b> Coopérative d'habitation Les 5 continents (1995, 34 unités de logement social)                            | <b>13</b> Coopérative Laurentienne (En cours de réalisation, 170 unités de logement social)  | <b>12</b> Le Phoenix (2009, 208 unités de logement abordable, Certifié LEED Argent)  |
| <b>5</b> Coopérative d'habitation de la solidarité Cartierville (2002, 15 unités de logement social pour familles) |  |  |

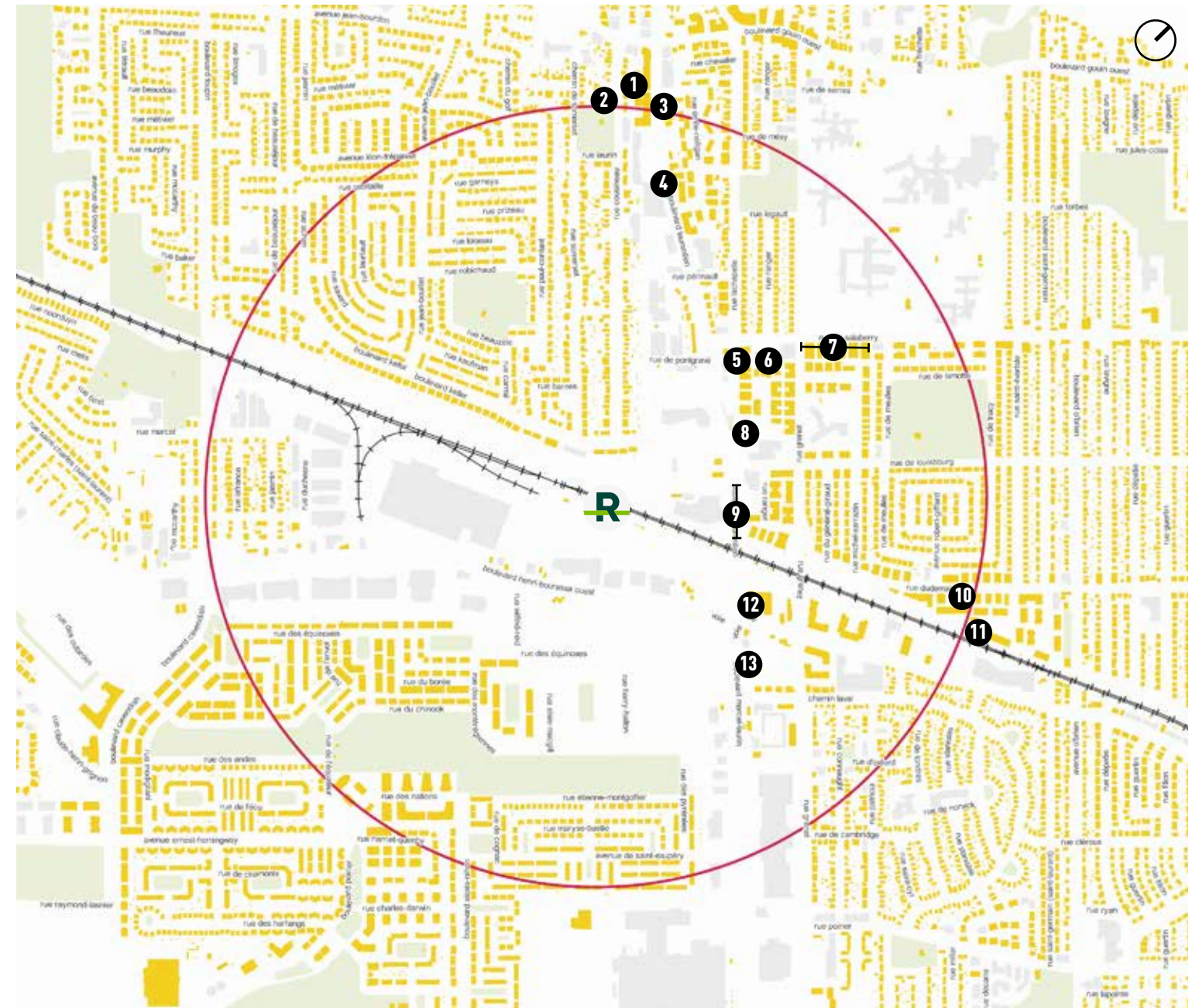


Fig. 49. Fonction résidentielle et logement social et abordable  
(Source: Données arrondissements Ahuntsic-Cartierville et Saint-Laurent, SIGS Ville de Montréal)

- Habitation
- Aire TOD (rayon 1 km)



## 2.5 LES PÔLES DE DESTINATION

### ÉQUIPEMENTS COLLECTIFS

#### DES ÉQUIPEMENTS COLLECTIFS PEU DIVERSIFIÉS ET CONCENTRÉS À L'EST

La figure 50 révèle qu'à l'exception des parcs, les équipements collectifs de l'aire TOD sont pour la plupart concentrés à l'est des boulevards Laurentien et Marcel-Laurin. On dénote également une desserte peu diversifiée au sud de la voie ferrée. Les résidents du quartier Bois-Franc jouissent toutefois d'un accès privilégié aux équipements (bibliothèque, écoles, aréna, complexe sportif, etc.) du pôle civique aménagé en marge du boisé du parc Marcel-Laurin, à l'angle des boulevards Thimens et Cavendish.

Il est à noter qu'à l'exception de la bibliothèque Cartierville, l'aire TOD est actuellement dépourvue d'équipement à vocation culturelle. Par contre, le bâtiment des Soeurs de la Providence a été acquis en 2016 par l'Arrondissement Ahuntsic-Cartierville. Le Centre culturel et communautaire de Cartierville occupe ce bâtiment et est en fonction depuis janvier 2023.

Trois écoles primaires sont pour leur part localisées dans l'aire d'étude, dont deux dans l'arrondissement de Saint-Laurent. À l'exception d'une école spécialisée (Centre académique Fournier), la portion des quartiers Bois-Francs et Toupin-Keller située dans le rayon à l'étude ne possède aucune institution scolaire. Les écoles du secteur fonctionnent d'ailleurs à pleine capacité, et les résidents de l'aire TOD et en particulier du quartier Bois-Franc sont contraints d'envoyer leurs enfants dans les écoles de quartiers plus éloignés.

Selon l'étude sur la popularité des lieux de destination de l'aire TOD produite par la CMM (figure 35) à partir des données de l'Enquête Origine-Destination réalisée par

l'Agence métropolitaine de transport en 2013, le YMCA Cartierville et l'école Bois-Franc Aquarelle constituent les équipements collectifs les plus fréquentés de l'aire d'étude, après la gare Bois-Franc. L'Hôpital du Sacré-Coeur de Montréal, malgré qu'il soit localisé à la limite du secteur à l'étude, constitue également un important générateur d'achalandage. Pôle de santé d'envergure régionale, il est l'un des grands centres hospitaliers affiliés à l'Université de Montréal.

○ Aire TOD (rayon 1km)

- Équipement de loisir
- Équipement civique
- Équipement scolaire
- Équipement de santé
- Parc de quartier
- Parc de voisinage
- Jardin communautaire

- 1 Maison des Jeunes Bordeaux-Cartierville
- 2 Centre culturel et communautaire de Cartierville (anciennement Soeurs de la Providence)
- 3 Hôpital du Sacré-Coeur de Montréal
- 4 Bibliothèque Cartierville
- 5 École Louisbourg
- 6 YMCA Cartierville
- 7 Centre académique Fournier Inc.
- 8 École internationale des apprenants
- 9 École Bois-Franc Aquarelle

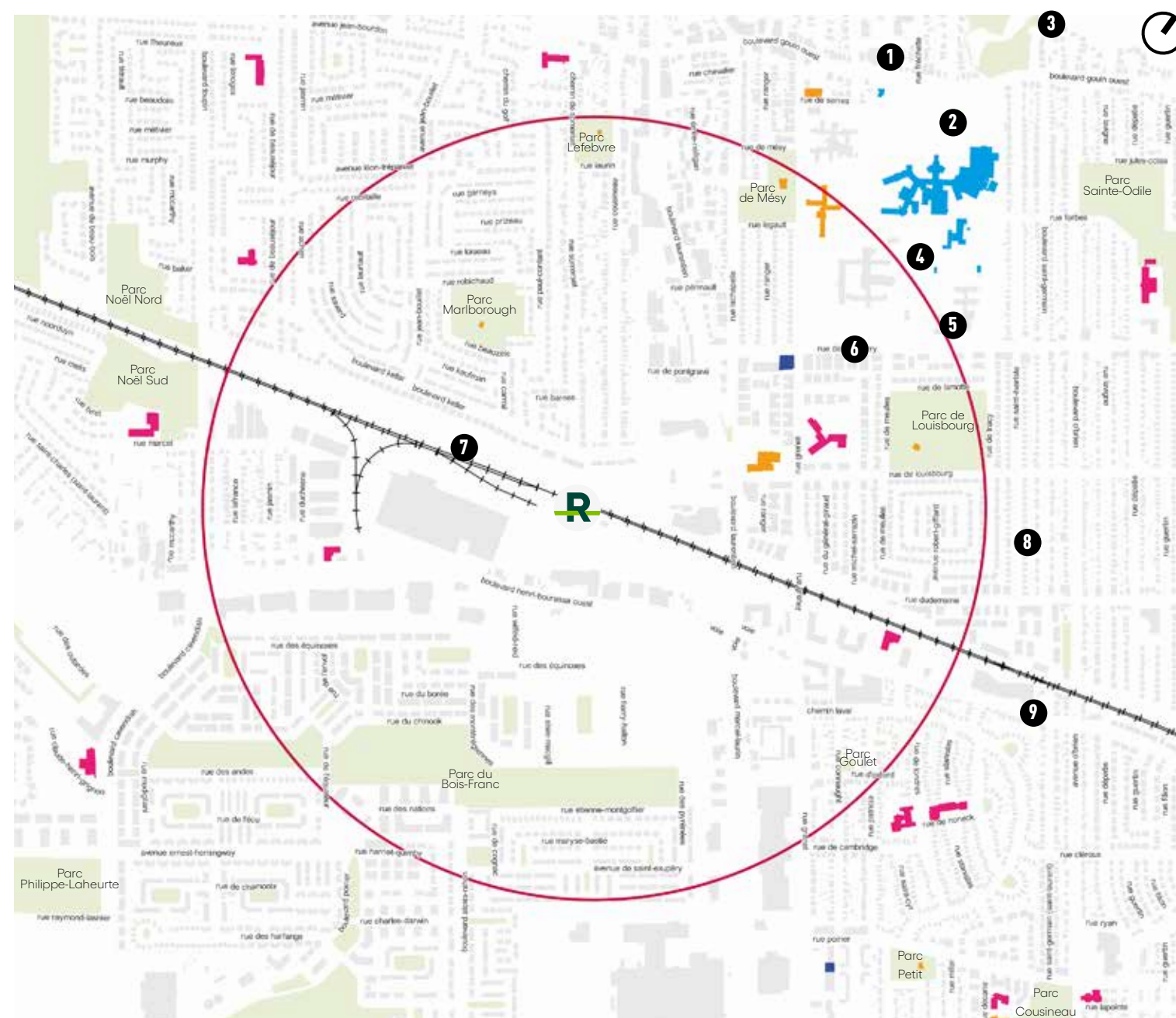


Fig. 50. Équipements collectifs  
(Source: Arrondissements Ahuntsic-Cartierville et Saint-Laurent, SIGS Ville de Montréal)

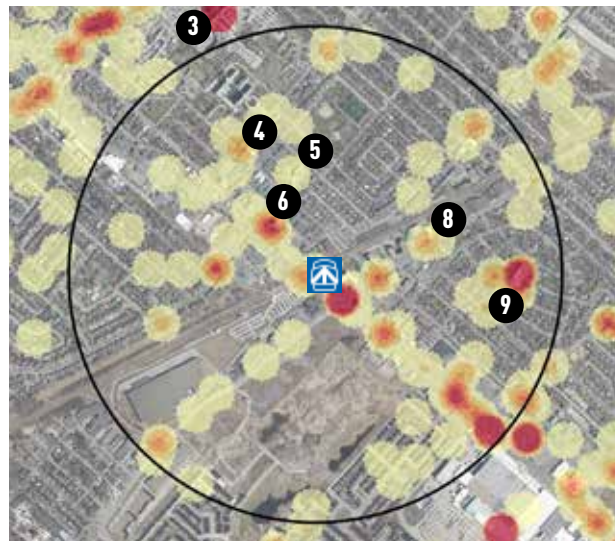
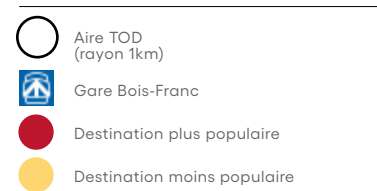


Fig. 51. Popularité des lieux de destination  
(Source: Agence métropolitaine de transport, 2013, Enquête Origine-Destination 2013. Traitement CMM 2015)



## DES PARCS AU RAYONNEMENT LOCAL

La figure 50 illustre la localisation des parcs et des espaces verts dans le secteur à l'étude. L'analyse du rôle et des équipements contenus dans chaque parc fait ressortir deux typologies dominantes de parc soit : de quartier et de voisinage. Ces deux typologies de parc ont toutefois un rayonnement à caractère local et visent les résidents habitant à proximité (+/- 400 m de rayon de desserte). Quatre parcs offrent des équipements sportifs (baseball, basketball, soccer, tennis) : Les parcs Bois-Francs, Louisbourg, Marlborough et de Mélys.

Par ailleurs, une seule place publique est recensée dans l'aire d'étude, la place Wilfrid-Reid située à l'entrée du quartier Bois-Franc et inaugurée en 2018. Un jardin

communautaire situé au nord de la voie ferrée dans l'emprise d'Hydro-Québec vient aussi s'ajouter au portrait des espaces collectifs du secteur.

### SAINT-LAURENT

#### Parc de quartier

Parc du Bois-Franc : Jeux pour enfants, jeux d'eau, terrain de Basketball, patinoire, sentier, Placette, lacs;

Parc Marlborough : Pataugeoire, piscine, jeux d'eau, basketball, jeux pour enfants, tennis et bocce;

#### Parc de voisinage

Parc Goulet : Jeux pour enfants, jeux d'eau;

Square Boréal : Jeux pour enfants;

Square du Nordet : Jeux pour enfants;

Square du Rambler : Jeux pour enfants;

Square du Petit Prince : Espace de détente.

#### Jardin communautaire

Parc Gérard-Legault : Jardins communautaires.

### AHUNTSIC-CARTIERVILLE

#### Parc de quartier

Parc de Louisbourg: aire de jeux, baseball, patinoire et soccer, parc récréatif;

Parc de Mélys : aire de jeux, basketball, jeux d'eau, pataugeoire et patinoire, parc récréatif;

#### Parc de voisinage

Parc Rosanne-Laflamme : aire de jeux, parc de détente.



Fig. 52. YMCA Cartierville inauguré en 2010  
(Source: www.daoustlestage.com)

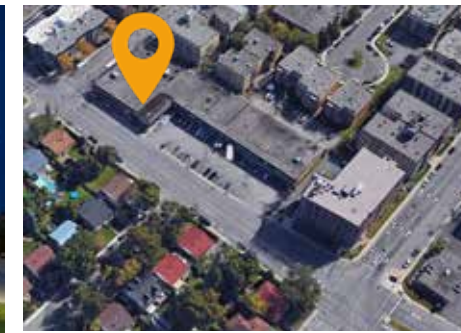


Fig. 53. Bibliothèque Cartierville  
(Source: Google)



Fig. 54. Hôpital du Sacré-Coeur de Montréal  
(Source: Bouthillette Parizeau)



Fig. 55. Aire de jeu du parc Marlborough, quartier Toupin-Keller  
(Source: strollerparking.com)



Fig. 56. Place Wilfrid-Reid, quartier Bois-Franc  
(Source: Arrondissement Saint-Laurent)



Fig. 57. École Bois-Franc Aquarelle, quartier Norvick  
(Source: csdm.com)



Fig. 58. Square Vivaldi, quartier Bois-Franc  
(Source: strollerparking.com)



Fig. 59. Parc du Bois-Franc à Saint-Laurent  
(Source: boisfranc.com)



Fig. 60. Cour de l'école Louisbourg, Cartierville  
(Source: ledevoir.com)

## DESSERTE COMMERCIALE

L'offre commerciale de l'aire TOD de la gare Bois-Franc est principalement constituée de noyaux et de corridors commerciaux de proximité destinés à la consommation dite courante de la population locale. Aucun commerce de destination attirant un plus large bassin de clientèle n'est présent. On dénote également une lacune en termes de bureaux et services d'affaires au sein du secteur.

Les noyaux commerciaux sont répartis de part et d'autre des grands axes de circulation et aménagés pour y accéder en voiture. Les bâtiments implantés en fond de lots avec de vastes aires de stationnement en façade nuisent à la qualité du paysage urbain et découragent la mobilité active, en plus de créer des îlots de chaleur. On dénote toutefois une tendance émergente au sein du quartier Bois-Franc, avec l'implantation d'un marché

d'alimentation en front de rue et de bâtiments mixtes (habitations avec commerces au rez-de-chaussée) bordant la nouvelle place publique Wilfrid-Reid.

La compilation par la CMM des données sur la popularité des lieux de destination de l'aire TOD en 2013 (figure 61) semble indiquer que les pôles commerciaux les plus fréquentés sont les commerces liés à l'alimentation (restaurants, épiceries, etc.) et les centres d'achat le Centre Cartierville et les Galeries Saint-Laurent.

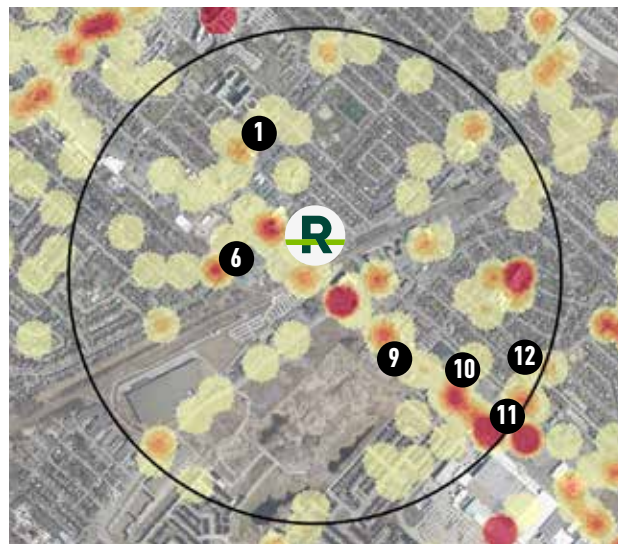
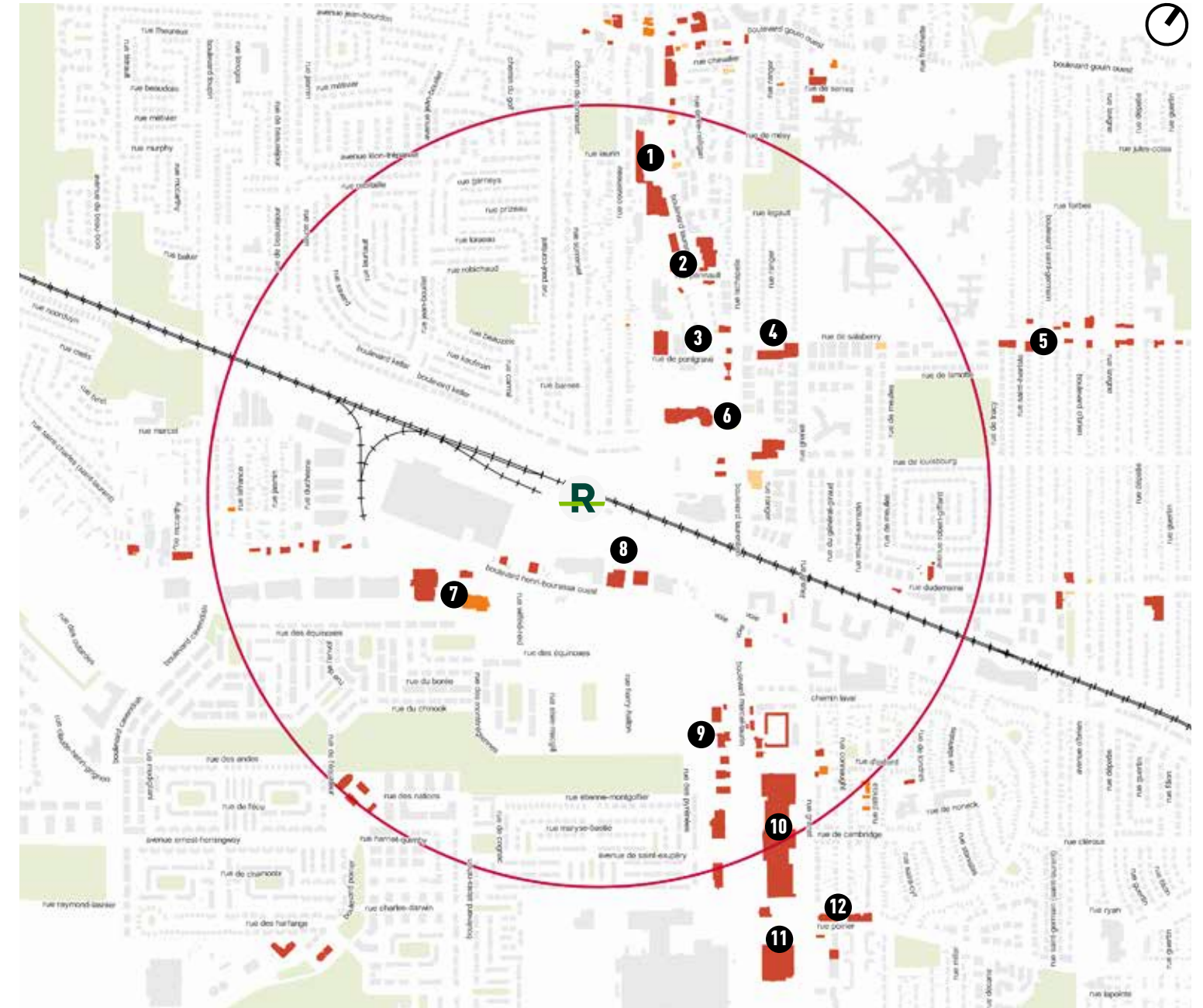


Fig. 61. Popularité des lieux de destination  
(Source: Agence métropolitaine de transport, 2013, Enquête Origine-Destination 2013. Traitement CMM 2015)

- Destination plus populaire
- Destination moins populaire

- 1** Centre Cartierville (marché d'alimentation, restauration et autres besoins courants)
- 2** Petit centre commercial rue Périnault (besoins courants et semi-courants, commerce automobile)
- 3** Commerces automobiles et entreposage
- 4** Petit centre commercial rue de Salaberry (restauration et autres besoins courants)
- 5** Besoins courants (Dépanneur, coiffure, dentiste)
- 6** Petit centre commercial boul. Keller (Tim Hortons, pharmacie et autres besoins courants)
- 7** Place Wilfrid-Reid (Marché d'alimentation IGA, restauration et autres besoins courants)
- 8** Place Henri-Bourassa (services d'affaires)
- 9** Motel, ICQ Montréal, commerces automobiles et autres besoins courants / semi-courants
- 10** Galeries Saint-Laurent (services gouvernementaux, restauration rapide, besoins courants et semi-courants)
- 11** Marché d'alimentation Maxi
- 12** Petit centre commercial rue Poirier (restauration, divertissement et autres besoins courants)



Établissements commerciaux  
(Source: Arrondissements Ahuntsic-Cartierville et Saint-Laurent, SIGS Ville de Montréal)

- Mixte (habitation / commerce / service)
- Commerce et service
- Aire TOD (rayon 1km)

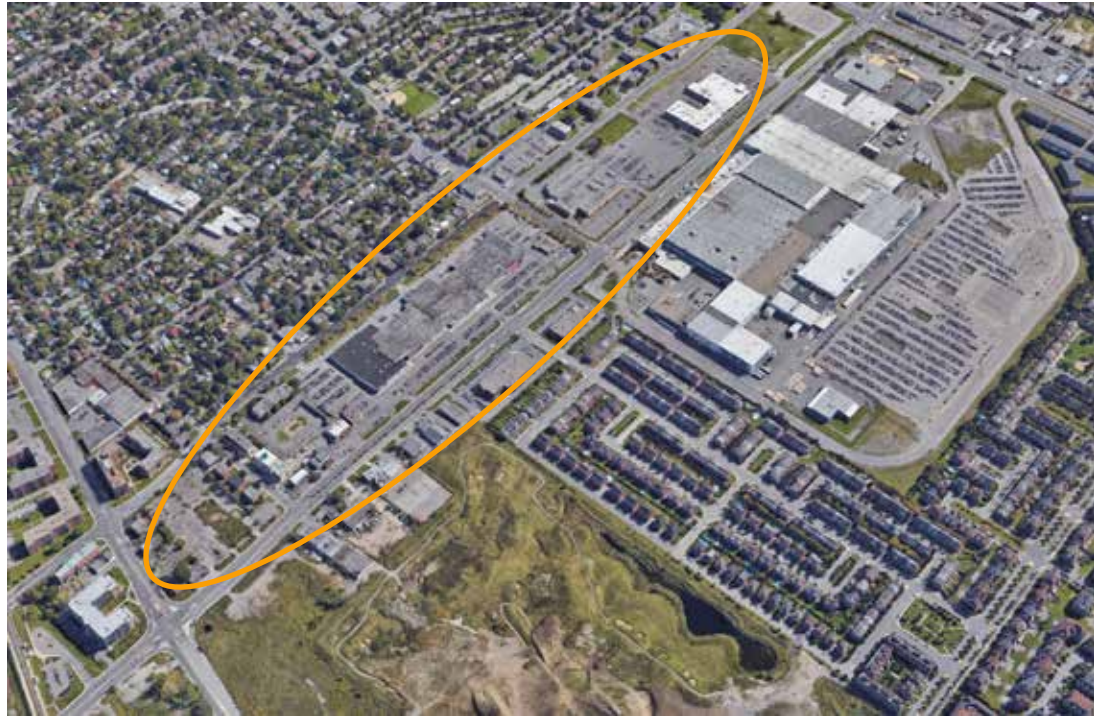
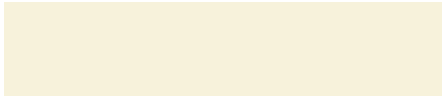


Fig. 63.Établissements commerciaux en marge du boulevard Marcel-Laurin dans Saint-Laurent  
(Source: Google)



Fig. 62.Établissements commerciaux en marge de la Route 117 dans Ahuntsic-Cartierville  
(Source: Google)



Fig. 64.Bâtiments mixtes du quartier Bois-Franc  
(Source: groupemonclair.com)



Fig. 65.Centre Cartierville  
(Source: Google)



Fig. 66.Galeries Saint-Laurent  
(Source: Google)

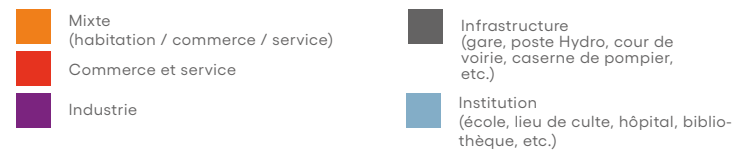
## PÔLES D'EMPLOI

### DES GRANDS PÔLES AUX EXTRÉMITÉS DE L'AIRE TOD

L'arrondissement de Saint-Laurent est le deuxième bassin d'emplois de la grande région métropolitaine, après le centre-ville de Montréal, et l'un des principaux pôles industriels du Québec. L'arrondissement comprend 4600 entreprises et 105 000 emplois dont plusieurs se démarquent dans les secteurs de l'aéronautique, les sciences de la vie et la technologie de l'information et des communications. Saint-Laurent possède aussi de nombreuses entreprises liées au secteur manufacturier, de distribution et de



Fig. 67. Fonctions urbaines des principaux employeurs  
(Source: Données arrondissements Ahuntsic-Cartierville et Saint-Laurent, SIGS Ville de Montréal)



service.

L'aire TOD de la Gare Bois-Franc ne comprend pas à proprement parler de grands employeurs qui attirent une masse de personnes dans le rayon d'un kilomètre à partir de la gare Bois-Franc. Toutefois, deux employeurs majeurs sont localisés juste en dehors de la zone d'étude soit les sites de Bombardier et de l'Hôpital du Sacré-Coeur de Montréal. Les entreprises attirant plusieurs employés sont pour la plupart associées à de l'industrie légère ou à des commerces et services (figure 67 et 68). Ceux-ci sont majoritairement concentrés sur les grands axes routiers du secteur soit les boulevards Marcel-Laurin, Laurentien et Henri-Bourassa.

- 1 Hôpital du Sacré-Coeur de Montréal
- 2 Carrefour Providence
- 3 YMCA Cartierville
- 4 Fabricant et fournisseur de meubles spécialisés Dor-Val
- 5 Centre de distribution Reitmans
- 6 Société de contrôle Johnson Controls
- 7 Fournisseur système de sécurité ADT
- 8 Marché d'alimentation IGA
- 9 Bombardier Aéronautique
- 10 Marché d'alimentation Maxi
- 11 Bâtiments mixtes commerces et services incluant poste de police

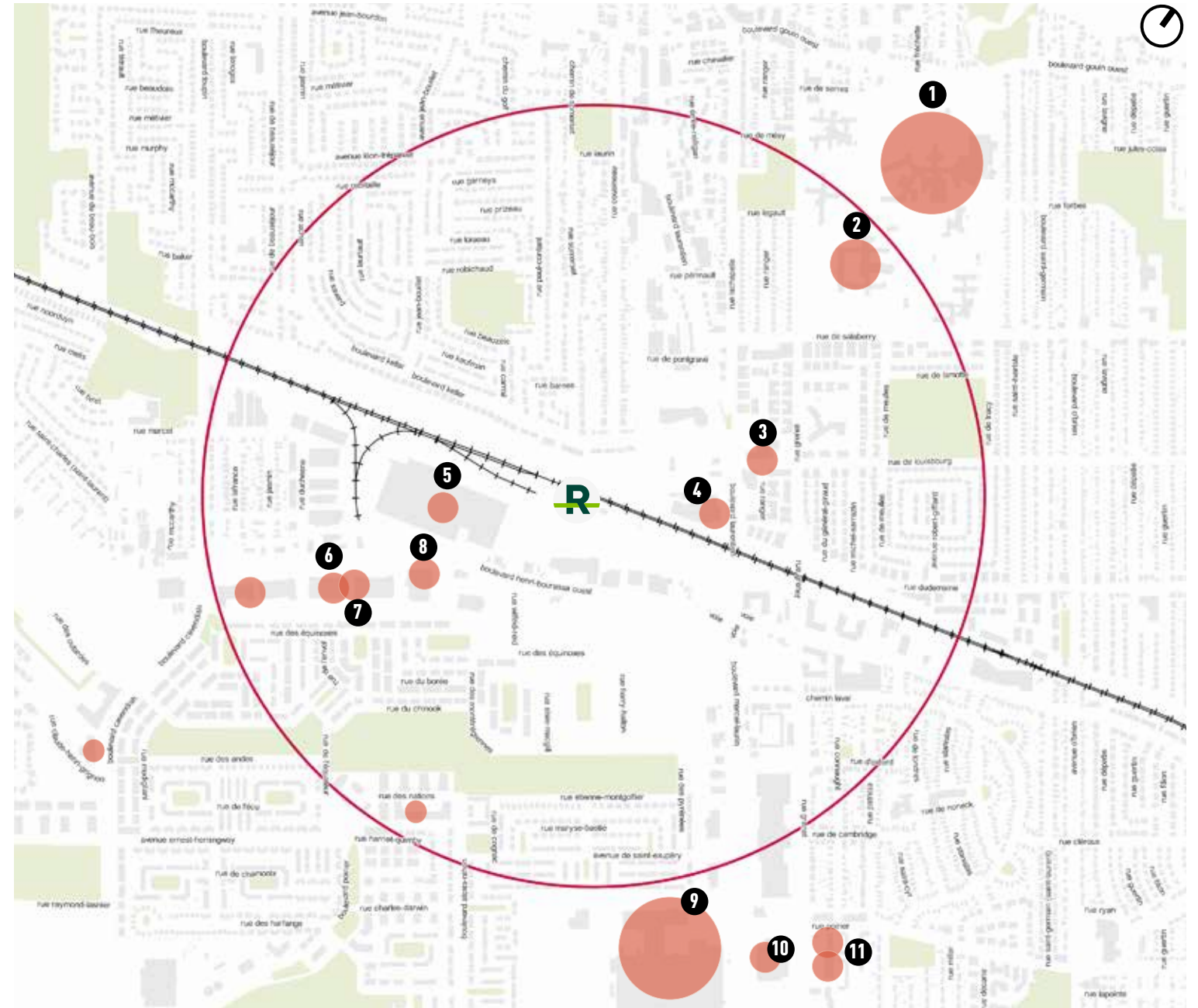
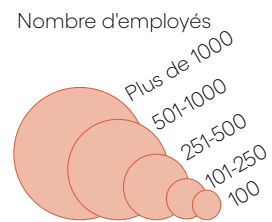


Fig. 68. Principaux employeurs  
(Source: Données arrondissements Ahuntsic-Cartierville et Saint-Laurent, SIGS Ville de Montréal)

○ Aire TOD (rayon 1km)



Fig. 69. YMCA Cartierville  
(Source: www.daoustlestage.com)



Fig. 70. Hôpital du Sacré-Coeur de Montréal  
(Source: Bouthillette Parizeau)



Fig. 71. Fabricant et fournisseur de meubles spécialisés Dor-Val  
(Source: Google Street View, 2019)



Fig. 72. ADT Security Services et Johnson Controls  
(Source: Google Street View, 2019)



Fig. 73. Centre de distribution Reitmans  
(Source: Google Street View, 2019)



Fig. 74. Épicerie IGA  
(Source: Google Street View, 2019)



Fig. 75. Bombardier Aéronautique  
(Source: Bombardier)

## 2.6 LA MOBILITÉ

### RÉSEAU VIAIRE

#### UN RÉSEAU VIAIRE DISCONTINU

L'aire TOD Bois-Franc est localisée au nord du réseau autoroutier montréalais, soit au nord de l'autoroute métropolitaine (40) entre l'autoroute Chomedey (13) et l'autoroute des Laurentides (15). Ce territoire est traversé par deux artères principales où le camionnage est autorisé en tout temps, soit les boulevards Laurentien, Marcel-Laurin et Henri-Bourassa. Ces voies s'entrecroisent au centre de l'aire TOD pour créer quatre quadrants distincts (numéroté dans la figure ci-contre). Le boulevard Marcel-Laurin, au sud de la voie ferroviaire, comporte cinq voies de circulation divisée par un terre-plein central. Au nord de la voie ferroviaire, cette artère se scinde en deux voies à sens unique pour devenir le boulevard Laurentien et la rue Lachapelle, affichant respectivement quatre et cinq voies de circulation. Le boulevard Henri-Bourassa Ouest comporte généralement six voies de circulation séparées par un îlot central. Des projets de réaménagement important sont prévus sur ces artères, notamment par l'ajout de bandes de plantations et l'élargissement des trottoirs.

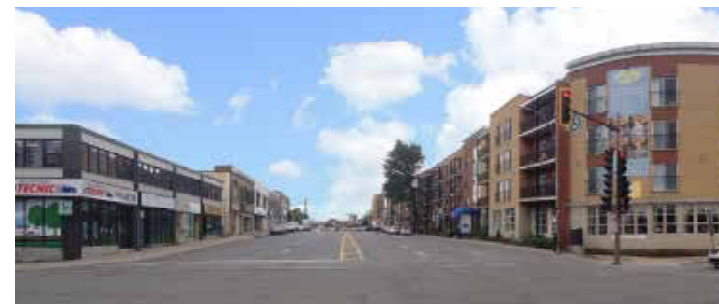


Fig. 76. Boulevard Marcel-Laurin  
(Source: Streetview)

Le réseau artériel secondaire est peu présent et discontinu dans l'aire TOD. Le boulevard Cavendish et l'avenue O'Brien constituent les seuls axes nord-sud dans l'ensemble du secteur d'étude, et il n'y a pas de liens routiers similaires qui établissent des liens est-ouest. Les rues Salaberry, Dudemaine, Poirier et le boulevard Keller sont tous des tronçons qui établissent des liens est-ouest, mais dont l'envergure ne dépasse pas celle d'un quartier. À noter que le quartier Bois-Franc (quadrant 3) ne présente aucune rue collectrice (voir figure 78), ce qui augmente la quiétude du milieu, mais nuit à l'efficacité des déplacements.

La majorité de l'aire TOD est composée de rues locales. La configuration de ces rues a pour effet de limiter les liens entre les quartiers. Les rues locales de chacun des quartiers sont caractérisées par des formes urbaines variées qui seront abordées plus spécifiquement dans la section analyse typomorphologique de ce document.

Situation antérieure / intersection boul. Gouin



Situation actuelle / intersection boul. Gouin



Fig. 77. Réaménagement du boulevard Laurentien  
(Source: Ville de Montréal, Direction des transports, 22 juin 2015)

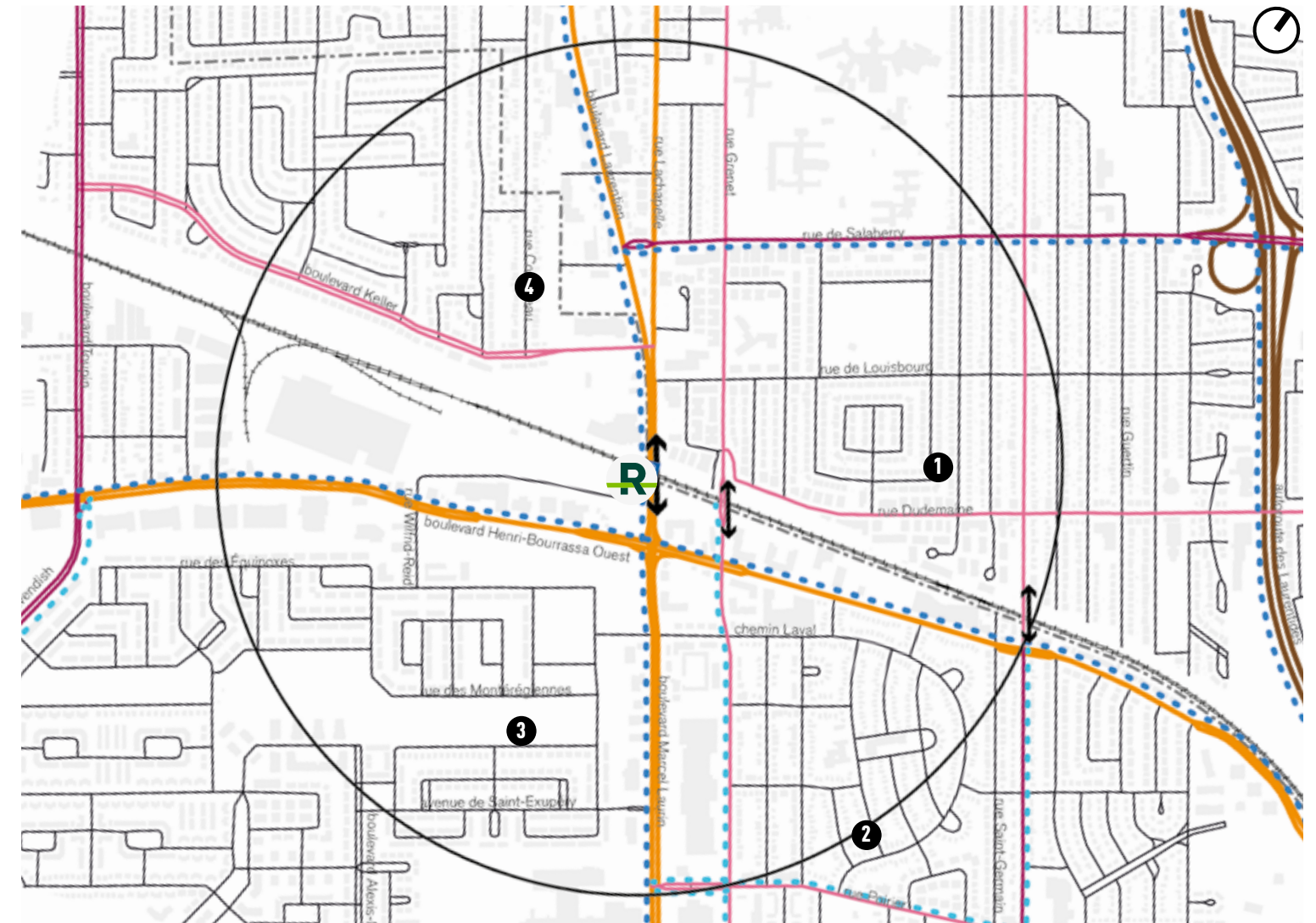
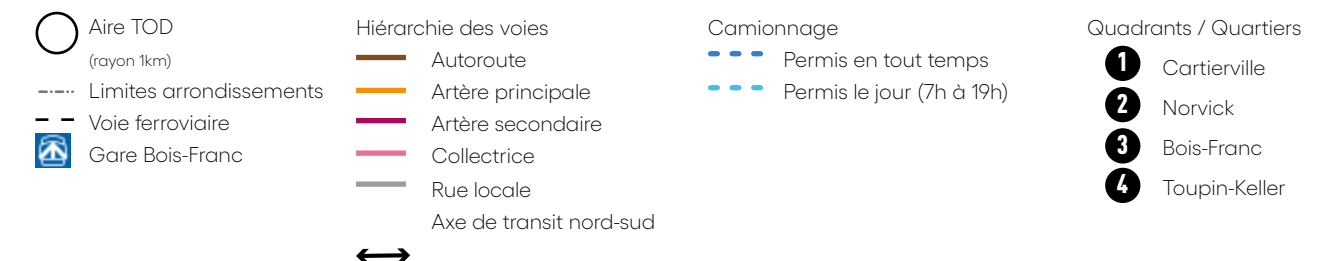


Fig. 78. Hiérarchie des voies et camionnage

(Source: Arrondissements Ahuntsic-Cartierville et Saint-Laurent, SIGS Ville de Montréal, STM)



Sauf pour quelques exceptions, il est possible d'affirmer que les quatre quartiers entretiennent peu de liens formels entre eux. Les déplacements à partir du quartier Cartierville (quadrant 1) vers les quartiers Norvick (quadrant 2) et Toupin-Keller (quadrant 4) sont possibles, mais limités sur les rues collectrices ou sur les artères secondaires.

Tandis que le quartier Bois-Franc affiche également un manque à gagner au niveau des liens physiques avec les autres quartiers de l'aire TOD, des efforts ont tout de même été déployés au cours des dernières années pour améliorer le potentiel de connectivité de ce dernier. En effet, la rue Wilfrid-Reid et le chemin Laval ont été ouverts pour assurer la liaison vers la gare et le quartier Norvick.

## RÉSEAU DE TRANSPORT COLLECTIF

### UNE STATION FERROVIAIRE APPELÉE À PRENDRE DE L'IMPORTANCE

L'ancienne ligne de train associée à la gare Bois-Franc est celle de Deux-Montagnes (EXO), et s'étendait de la station Deux-Montagnes à la Gare-Centrale, au centre-ville de la Ville de Montréal. Une vingtaine de départ dans chaque direction composait l'ancien service (exo, 2019).

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

Le projet du Réseau express métropolitain (REM) de la Caisse de dépôt et placement du Québec changera considérablement l'envergure de cette ligne en offrant un lien direct avec plusieurs grands pôles de destination de la région montréalaise, en plus d'offrir un niveau de service se rapprochant du métro en termes de fréquence des passages.

### UN RÉSEAU D'AUTOBUS CONCENTRÉ SUR LES GRANDS AXES

Un grand nombre de lignes d'autobus de la Société de transport de Montréal (STM) et de la Société de transport



Fig. 79. Gare Bois-Franc  
(Source: AMT, 2009)

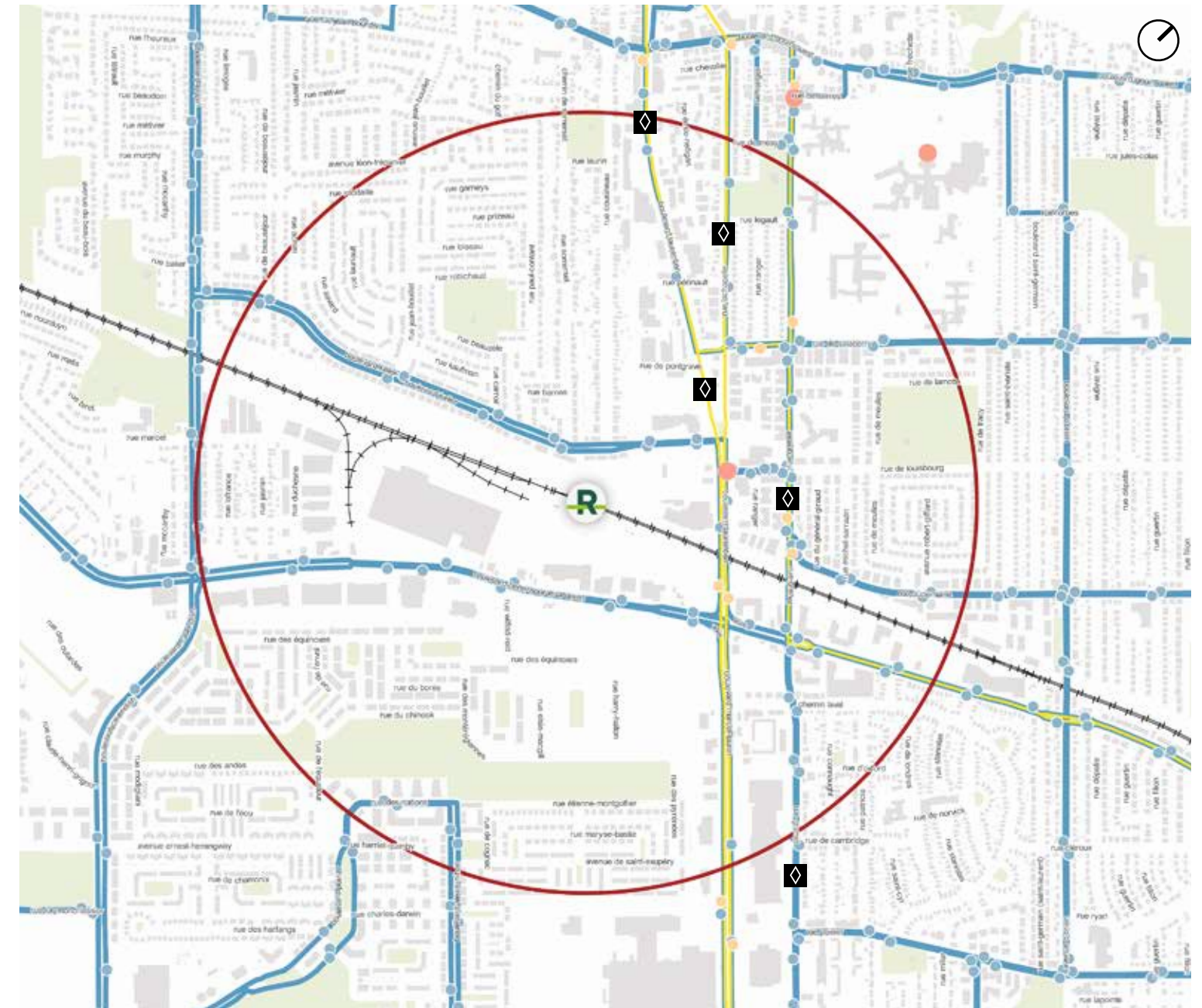


Fig. 80. Transport collectif  
(Source : Arrondissements Ahuntsic-Cartierville et Saint-Laurent, SIGS Ville de Montréal, STM)

- Ligne d'autobus (STM)
- Arrêt d'autobus (STM)
- Ligne d'autobus (STL)
- Arrêt d'autobus (STL)
- Poste de taxi
- ◇ Voie réservée pour autobus et taxis
- Ligne de métro
- Aire TOD (rayon 1 km)



de Laval (STL) desservent les quartiers de l'aire TOD.

Le réseau de la STL présente quelques lignes de transport qui permettent le lien entre la Ville de Laval, la gare Bois-Franc et les stations de métro Côte-vertu et Henri-Bourassa. Le réseau de la STM assure quant à lui la desserte des quartiers environnants, permettant une liaison avec les stations de métro Du Collège et Côte-Vertu, ainsi que les gares Bois-Franc et Ahuntsic. L'aire TOD présente une variété de réseaux d'autobus (express, de nuit, fréquence aux 10 minutes, etc.).

Les différents parcours d'autobus se concentrent sur les boulevards Laurentien, Marcel-Laurin et Henri-Bourassa Ouest, ainsi que sur les rues de Salaberry et Grenet. Depuis 2014, une voie réservée pour autobus et taxis est d'ailleurs aménagée sur cette dernière pour améliorer la fluidité des déplacements. Actuellement, l'offre de transport collectif est associée à des problèmes de fréquences, notamment une longue période entre les passages et/ou une charge trop importante de passagers à l'approche des stations de métro (AECOM, 2019). On constate aussi une desserte déficiente à l'intérieur des quartiers résidentiels.

### UNE LOCALISATION STRATÉGIQUE DES TAXIS

Comme le secteur d'étude n'est pas desservi par les services d'autopartage tel Communauto et car2go, l'offre en taxi répond à une certaine demande du milieu. Des postes de taxis sont localisés près des boulevards Laurentien et Marcel-Laurin.

## INFRASTRUCTURES EN DÉVELOPPEMENT ET PROJETS

### RÉSEAU EXPRESS MÉTROPOLITAIN

À terme, le Réseau express métropolitain (REM) comportera 26 stations déployées sur un réseau de 67 kilomètres à l'échelle métropolitaine. Avec un service offert 20 heures par jour, 7 jours sur 7, et une fréquence de passages s'approchant de celle du métro de Montréal, le REM viendra bonifier de manière substantielle le potentiel d'accessibilité des différents pôles de destination de la région.

Différents temps de parcours clés du REM :

- Bois-Franc à Rive-Sud : 31 minutes
- Bois-Franc à gare centrale : 15 minutes
- Bois-Franc à Aéroport : 9 minutes

La station Bois-Franc permettra donc aux usagers d'accéder à la gare Centrale en moins de 20 minutes, en plus de faire la liaison avec différents équipements d'envergure des rives nord et sud de Montréal et de l'Ouest-de-l'Île, notamment l'aéroport Pierre-Elliott Trudeau à Dorval. En pointe, le REM aura une fréquence de 2 minutes 30 alors que celle-ci sera de 5 minutes hors pointe.

Aménagée pour maximiser l'intermodalité, la station intègrera non seulement un stationnement incitatif de 740 places, mais également un terminus d'autobus, des aires dépose-minute, 120 supports à vélo et d'autres services liés aux modes de transports alternatifs tels que BIXI et Communauto. Par ailleurs, les stations REM sont conçues comme des pôles intermodaux concentrant plusieurs modes de transports alternatifs à la voiture. Cela permettra de faciliter les déplacements de courte distance entre la station et le lieu de destination finale. Le tableau ci-contre compare l'offre complémentaire actuelle sur le site de la gare Bois-Franc à celle projetée :



Fig. 81. Tracé du REM superposé au réseau actuel du métro de Montréal incluant le prolongement annoncé de la ligne orange (Source : CDPQ Infra. Modifié par BC2.)

## PROLONGEMENT ÉVENTUEL DE LA LIGNE DE MÉTRO ORANGE

Il va sans dire que l'avènement prochain du Réseau express métropolitain (REM) transformera considérablement la mobilité du secteur par la mise en service d'un réseau de transport collectif structurant permettant d'atteindre de nombreuses destinations, et ce à une fréquence élevée.

La constitution de ce réseau de mobilité durable dans l'axe est-ouest devient une opportunité sans précédent de créer un arrimage avec le réseau de métro montréalais et de faire de la station Bois-Franc un véritable pôle intermodal d'envergure métropolitaine.

De plus, en mai 2022, le ministère des Transports du Québec annonçait le prolongement de la ligne orange, aboutissant actuellement à la station Côte-Vertu. À terme, deux stations pourraient être ajoutées dont l'une permettrait une connexion intermodale avec la gare Bois-Franc. Dans le cadre de la récente construction du garage souterrain de la STM, un tunnel de 1,2 kilomètre a déjà été creusé et conçu pour accommoder le prolongement de la ligne orange réduisant ainsi la distance manquante pour atteindre la station Bois-Franc à seulement 1 kilomètre.

## AUCUNE DESSERTE POUR L'AUTOPARTAGE

Comme l'aire TOD n'est pas desservie par les services d'autopartage, tel que Communauto, l'offre en taxi répond à une certaine demande du milieu. Des postes de taxis sont localisés près des boulevards Laurentien et Marcel-Laurin.



Fig. 82. Réseau express métropolitain (REM)  
(Source : rem.info, 2019)

## MOBILITÉ ACTIVE

### UN MAILLAGE À COMPLÉTER POUR DÉVELOPPER LE RÉSEAU CYCLABLE

Le réseau cyclable actuel est peu développé et interrompu, ce qui nuit aux déplacements vers et depuis la gare ainsi qu'aux déplacements interarrondissements. L'absence de liens permettant de traverser la voie ferrée constitue aussi un enjeu de taille pour la planification détaillée du secteur. Les pistes cyclables projetées par la ville de Montréal et les Arrondissements permettront de compléter en partie le réseau, sans toutefois régler la problématique des liens nord-sud. De plus, leur tracé est concentré sur les abords de la voie ferroviaire ainsi que dans les quartiers au sud du boulevard Henri-Bourassa.

À l'heure actuelle, on retrouve plusieurs types d'aménagements cyclables, notamment des voies en site propre, mais principalement des chaussées désignées et des bandes cyclables. Cette configuration n'est pas optimale pour encourager les déplacements à vélo (AECOM, 2019). Un réseau cyclable d'hiver est aussi accessible dans les secteurs à l'est des boulevards Laurentien et Marcel-Laurin, néanmoins, son entretien est déficient (AECOM, 2019).

Le faible nombre d'espaces de stationnement pour vélo dans l'aire TOD et sur le site de la gare Bois-Franc est également observable (AECOM, 2019). De plus, aucune station BIXI n'est implantée dans le rayon de l'aire TOD, bien que quelques stations soient disponibles dans les arrondissements de Saint-Laurent et d'Ahuntsic-Cartierville. Cette situation évoluera avec l'arrivée du Réseau express métropolitain (REM) puisque 120 stationnements pour vélos et des bornes BIXI seront aménagés aux abords de la station Bois-Franc.

Certaines des pistes cyclables de l'aire TOD font partie du plan directeur du Réseau vélo métropolitain. La voie cyclable longeant la voie ferroviaire fait partie de la Véloroute projetée par la ville de Montréal et du réseau récréatif projeté par la CMM. Elle s'intègre en effet à l'axe 42 du Réseau vélo métropolitain, un axe qui à terme s'étendra sur plus de 35 kilomètres, liant le centre-ville de Montréal à la ville de Saint-Anne-de-Bellevue. La piste cyclable sur le boulevard et l'avenue O'Brien est également identifiée dans le plan directeur du Réseau vélo métropolitain et fait partie de l'axe 49 qui traversera l'île de Montréal et de Laval de rive en rive sur une longueur de plus de 45 kilomètres (CMM, 2017).

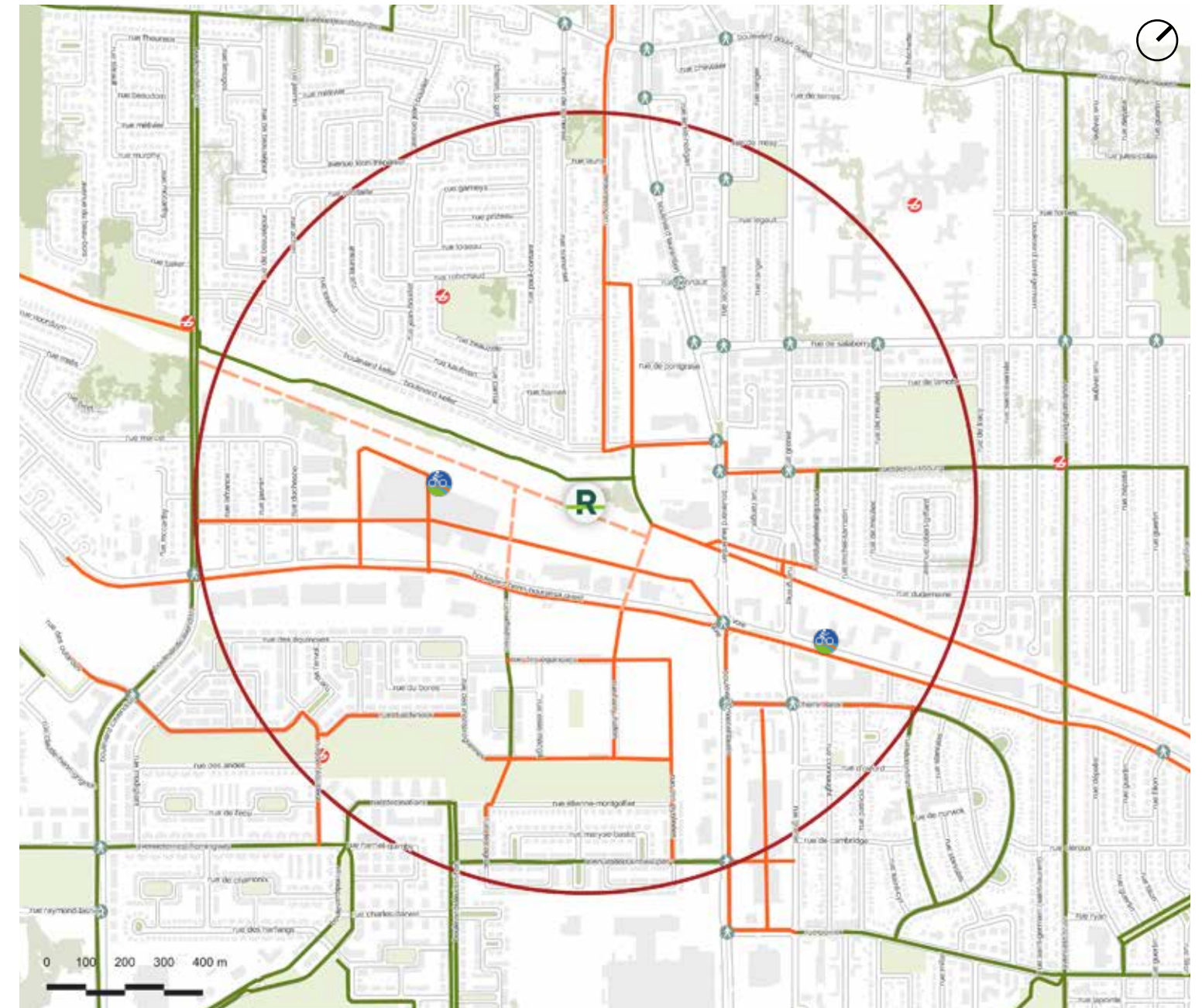


Fig. 83. Réseau de transport actif

(Source : Arrondissements Ahuntsic-Cartierville et Saint-Laurent, SIGS Ville de Montréal, STM)

- Trottoirs
- Feux piétons
- Réseau cyclable actuel
- Piste cyclable projetée
- Piste cyclable à l'étude
- Réseau vélo métropolitain
- Stations Bixi
- Aire TOD (rayon 1 km)

## DES DÉPLACEMENTS DIFFICILES POUR LES PIÉTONS

Tous les secteurs de l'aire TOD sont accessibles à distance de marche en calculant une durée approximative de 20 minutes ou moins depuis la gare. La figure 84 démontre également que 10 à 15 minutes de marche sont nécessaires pour accéder aux principaux générateurs d'achalandage (Galeries Saint-Laurent, marchés d'alimentation, YMCA, écoles primaires, etc.) à partir de la gare. Dû à la forme urbaine et à la faible perméabilité des voies, la distance à parcourir pour se rendre aux différents quartiers de l'aire TOD varie considérablement. Par exemple, l'accès au secteur Toupin-Keller et à certaines phases du quartier Bois-Franc se fait en 20 minutes de marche réelle. Cependant, les liens de déplacements actifs projetés et à l'étude devront améliorer l'accessibilité à la gare à partir du quartier Bois-Franc.

La mobilité piétonne n'est pas aisée dans le secteur étant donné la présence de la voie ferroviaire qui agit comme une barrière aux déplacements dans l'axe nord-sud. Les accès piétons vers la gare sont possibles par les boulevards Marcel-Laurin et Laurentien, ainsi que par la rue Grenet. Ces rues sont dépourvues d'aménagements visant à encourager la mobilité active. Dans certains cas, il faut traverser un grand nombre de voies pour s'y rendre. Le projet du REM représente une opportunité d'améliorer les liens de déplacements actifs nord-sud à travers la station Bois-Franc, notamment par le réaménagement de l'emprise de la voie ferrée, dont une partie pourrait être consacrée à la mobilité active.

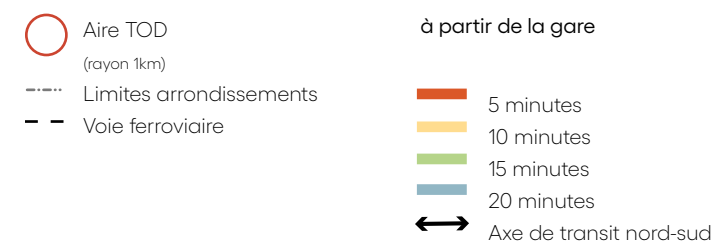
Les rues du secteur en général présentent peu d'aménagements associés au confort du piéton, tels des aires de repos, des bancs, des poubelles, l'éclairage urbain, etc. Les déplacements des personnes à mobilité réduite s'avèrent particulièrement problématiques dans ce contexte. Les traverses piétonnes sont en mauvaise

condition et pratiquement effacées par endroit (AECOM, 2019). Par ailleurs, un tronçon du boulevard Laurentien est dépourvu de trottoirs du côté ouest, mais la situation a été résorbée en 2019 et 2020 avec le réaménagement.

Des projets de réaménagement des grandes artères (Henri-Bourassa Ouest, Marcel-Laurin, Laurentien et Lachapelle) sont en en effet cours ou en voie d'être réalisés. Les concepts prévoient la réalisation de bandes végétalisées séparant les trottoirs des rues et la plantation d'arbres le long de voies publiques, ce qui devrait améliorer de façon substantielle le portrait de la mobilité active du secteur.



Fig. 84. Marchabilité à partir de la Gare Bois-Franc  
(Source: Arrondissements Ahuntsic-Cartierville et Saint-Laurent, SIGS Ville de Montréal, CMM)



## HABITUDES DE DÉPLACEMENTS

### LA PRÉDOMINANCE DE LA VOITURE

Le partage de l'espace public entre les différents usagers est difficile et source de conflit (AECOM, 2018). À l'issue des consultations tenues dans le cadre du plan local de déplacement de l'arrondissement Ahuntsic-Cartierville, il a été soulevé que la voiture occupait une place prépondérante parmi les modes de déplacement des citoyens (AECOM, 2018). Cette réalité est la même pour l'aire TOD Bois-Franc où les déplacements pour se rendre au domicile, au travail ainsi qu'aux générateurs d'achalandage se font principalement en voiture, et représentent 69% de la part modale totale (AMT, 2013 et CMM, 2015).

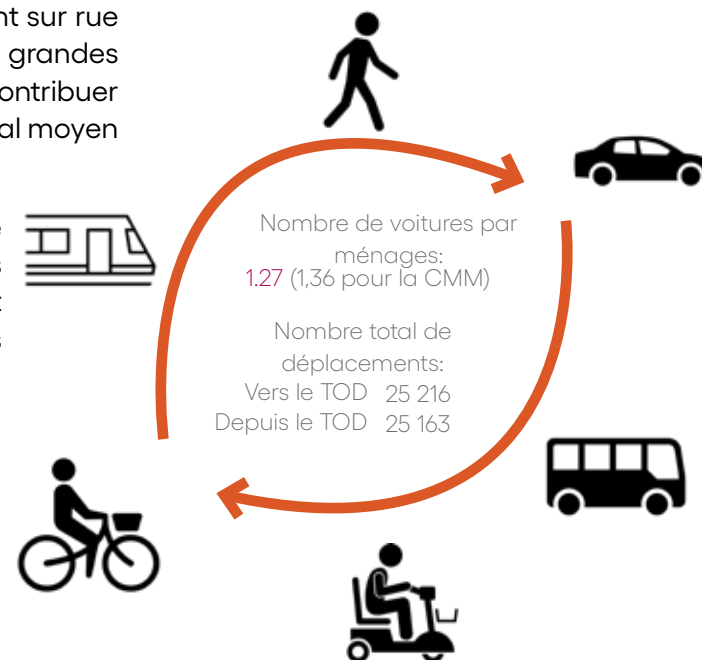
L'analyse des motifs de déplacement depuis et vers l'aire TOD jumelée à l'utilisation de divers modes de transport révèle des faits intéressants. Les déplacements vers le domicile correspondent aux déplacements les plus courants et sont principalement effectués en automobile. Néanmoins, la part des déplacements associés au transport collectif et actif représente près du tiers des déplacements vers le TOD. Les déplacements pour le magasinage se font principalement en voiture, et même si l'aire TOD comprend des pôles commerciaux, elle est dépourvue de générateurs d'achalandage commercial qui attire une clientèle régionale, comme le démontre la section précédente du présent document sur l'étude de la desserte commerciale. Cette situation pourrait évoluer avec l'arrivée du Réseau express métropolitain (REM) et le développement de noyaux de commerces de proximité aux abords de la station Bois-Franc, processus déjà entamé avec l'émergence d'un pôle mixte aux abords de la rue Wilfrid-Reid dans le quartier Bois-Franc à Saint-Laurent.

Les déplacements au travail depuis l'aire TOD sont plus importants que ceux vers l'aire TOD. Cette situation s'explique par l'absence de grands pôles d'emplois à

l'intérieur de l'aire TOD. Fait important à souligner, les déplacements depuis le TOD pour se rendre au travail sont caractérisés par une proportion plus grande d'utilisation du transport collectif. Une conclusion similaire peut être tirée avec les lieux d'études. En effet, il n'y a aucun établissement scolaire postsecondaire dans le secteur d'étude. Plusieurs déplacements basés sur le motif de rejoindre un établissement d'enseignement à l'extérieur de l'aire TOD sont caractérisés par une part plus importante d'utilisation du transport collectif.

Cette prépondérance de l'automobile face aux autres modes de transport peut être associée à la discontinuité de la trame urbaine ainsi qu'aux tracés organiques et curvilignes qui ne facilitent pas l'utilisation des modes de transport actif vers les générateurs d'achalandage. À cet effet, l'aménagement actuel ainsi que la vocation du réseau viaire peuvent avoir un effet dissuasif sur la mobilité active, car les artères principales constituent d'importants obstacles à franchir. L'absence de tarification ou de restrictions du stationnement sur rue dans le secteur, en plus de l'omniprésence des grandes aires de stationnement de surface, peut aussi contribuer à la popularité de l'automobile comme principal moyen de transport des résidents.

Il importe cependant de mentionner que les projets de réaménagement des grandes artères du secteur, l'implantation du REM et les liens de déplacements actifs prévus dans la partie sud de l'aire TOD changeront de façon significative les habitudes de déplacements des résidents du secteur Bois-Franc au cours des prochaines années.



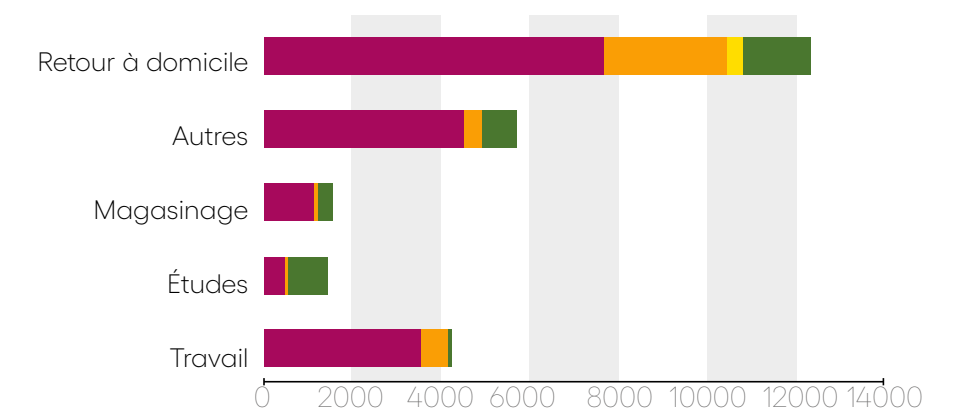
Source: Agence métropolitaine de transport, 2013, Enquête Origine-Destination. Traitement CMM 2015.

### PART MODALE DES DÉPLACEMENTS DEPUIS LAIRE TOD



Fig. 85. Part modale (%) des déplacements, Aire TOD Bois-Franc, 2013 (Source: Agence métropolitaine de transport, 2013, Enquête Origine-Destination. Traitement CMM 2015.)

### MOTIFS DE DÉPLACEMENTS VERS LE TOD



### MOTIFS DE DÉPLACEMENTS DEPUIS LE TOD

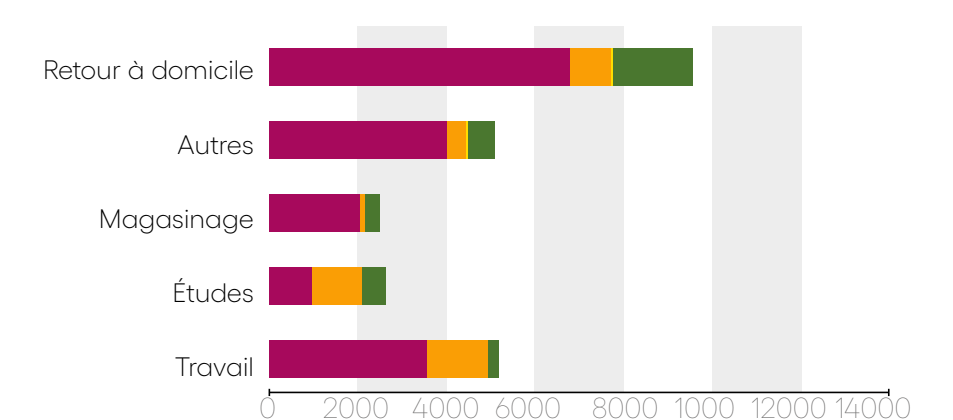


Fig. 86. Motifs de déplacements vers et depuis l'aire TOD (Source: Agence métropolitaine de transport, 2013, Enquête Origine-Destination. Traitement CMM 2015.)

## 2.7 LES BARRIÈRES PHYSIQUES

### DES FRONTIÈRES DIFFICILES À TRAVERSER

La voie ferroviaire est responsable d'une quantité importante de bruits et de vibrations et ses abords, bien que gazonnés, présentent peu de zones tampons adoucissant les interfaces. La voie ferroviaire constitue une frontière pratiquement imperméable qui ne permet que trois accès nord-sud pour traverser le territoire d'étude, ce qui a pour effet de concentrer les déplacements à certains endroits.

Deux de ces accès se font sous la voie ferroviaire pour le boulevard Marcel-Laurin et la rue Grenet. Leur configuration confère un sentiment d'insécurité pour le piéton, car l'aménagement n'est pas adapté pour son confort. Le trottoir jouxte immédiatement une voie de circulation d'un côté et longe immédiatement le mur de la culée de l'autre, ce qui renforce l'étroitesse de l'espace. Également, ces espaces sont dépourvus de sources



Fig. 88. Rue Grenet  
(Source: Streetview, Août 2018)



Fig. 87. Avenue O'Brien  
(Source: Streetview, Août 2018)

d'éclairages adaptés qui les rendraient plus sécuritaires aux différents moments de la journée pour ces usagers. Cette problématique ne sera pas réglée dans le cadre des projets de réaménagement des grandes artères du secteur qui sont en cours. Par contre, l'actuel exercice de planification détaillée constitue une opportunité d'amorcer une réflexion à cet effet.

Le troisième accès se fait au niveau de l'avenue O'Brien par le biais d'un passage à niveau actif (avec feux clignotants et barrières). Cette traverse n'est pas confortable pour les piétons et les cyclistes, car les trottoirs sont étroits du côté sud de la voie ferroviaire et la piste cyclable est encombrée par le mobilier de signalisation du côté est du boulevard O'Brien. Par souci de sécurité des usagers, le projet du REM prévoit le remplacement du passage à niveau par un pont d'étagement.

Plusieurs équipements lourds associés à l'électricité sont également présents sur le territoire. Le poste de transformation Reed d'Hydro-Québec est situé immédiatement au nord la Gare Bois-Franc, soit entre la voie ferroviaire et le boulevard Keller. Cette infrastructure génère une quantité de décibels supérieurs au bruit ambiant et son empreinte au sol ne peut être réduite. Le périmètre du poste est ceinturé par une clôture et quelques regroupements de massifs d'arbres sont présents au pourtour. Néanmoins, ils ne sont pas en nombre suffisant pour dissimuler le poste de transformation.



Fig. 90. Emprise d'Hydro-Québec et poste REED  
(Source: Streetview, Août 2018)

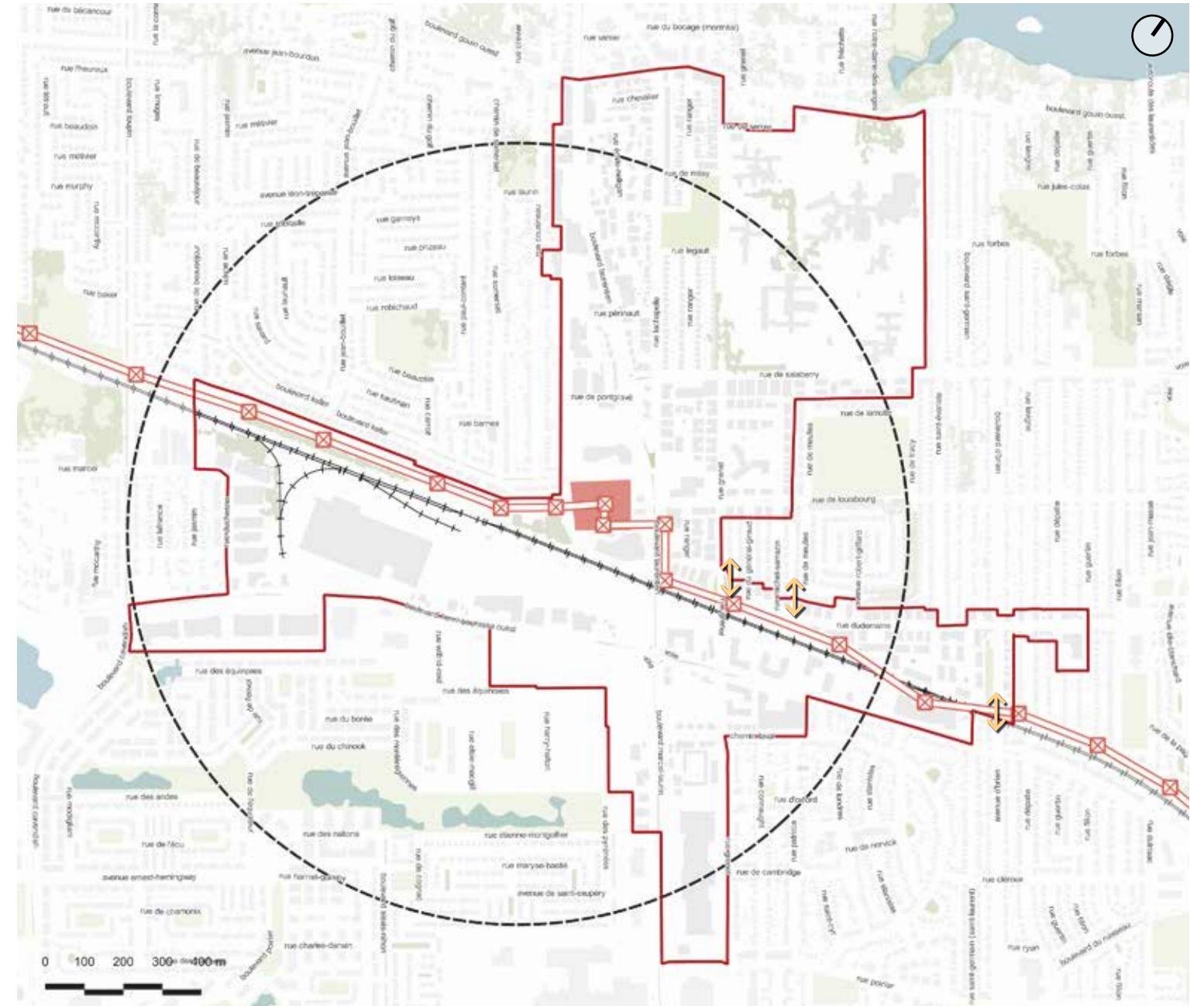


Fig. 91. Contraintes aux déplacements et au redéveloppement  
(Source : Arrondissements Ahuntsic-Cartierville et Saint-Laurent, SIGS Ville de Montréal, STM)

- Poste Reed
- ⊗ Pylones
- Lignes à 120 Kv
- ↔ Passage à niveau
- Aire TOD (rayon 1 km)

Une ligne de transport d'électricité à 120kv longe les abords nord de la voie ferroviaire pour se connecter au poste Reed. Les pylônes sont principalement situés du côté nord de la voie ferroviaire et derrière les bâtiments. Un pylône fait exception à cet alignement et est localisé entre le boulevard Laurentien et l'épicerie Saltarelli & Fils.

L'emprise de ces lignes électriques ne peut être construite, mais des efforts pour l'aménager ont été réalisés par les deux arrondissements (jardins communautaires, piste cyclable, etc.) Hydro-Québec projette par ailleurs de moderniser le poste de transformation et la ligne de haute tension pour passer à 315kv. Il pourrait s'agir d'une opportunité de réaménager son emprise.

## 2.8 UNE ANALYSE TYPOMORPHOLOGIQUE

### TRAME URBAINE

#### UNE TRAME URBAINE AUX FORMES HÉTÉROGÈNES

Le secteur à l'étude révèle la présence de plusieurs formes urbaines d'inspirations variées en lien avec leur période de développement. Dans le cas du quartier Norvick, la trame urbaine est d'inspiration Cité-Jardin (figure 92). Sa trame originale et sinueuse est propice à la déambulation. Le réseau de rues s'articule autour d'un noyau central et le nombre de points d'entrée au quartier est limité. Ce type de tracé, bien que favorisant la quiétude des milieux, pose un défi pour les déplacements utilitaires à l'intérieur et vers les autres quartiers.

La trame de Cartierville à l'est des grands boulevards est structurée sur une forme orthogonale régulière (figure 95) qui est héritée du découpage des lots agricoles du XIXe siècle. Cette trame favorise la compacité du cadre bâti et la circulation de transit.

La trame urbaine du quartier Bois-Franc est quant à elle inspirée des principes du Nouvel Urbanisme. Le concept de développement a été créé par un geste unique de design mené par un seul propriétaire foncier (Bombardier, suite au départ de l'aéroport Cartierville). La trame mise en place limite l'usage de l'automobile, privilégie la circulation piétonne et garantit la présence d'espaces verts, posant toutefois un défi pour la circulation de transit (figure 93).

Finalement, la forme plus organique de la trame urbaine du quartier Toupin-Keller est inspirée des développements pavillonnaires des années 50-60 (figure 94). Les rues sans issue ou en croissant sont abondantes. Cette trame organique, à l'instar de celle des quartiers Norvick et Bois-Franc, participe au caractère autonome et dissocié des milieux adjacents de l'ensemble Toupin-Keller.



Fig. 92. Trame urbaine, Inspiration Cité-Jardin  
(Source: Arrondissements Ahuntsic-Cartierville et Saint-Laurent, SIGS Ville de Montréal)



Fig. 95. Trame urbaine, forme orthogonale classique  
(Source: Arrondissements Ahuntsic-Cartierville et Saint-Laurent, SIGS Ville de Montréal)



Fig. 94. Trame urbaine, forme organique  
(Source: Arrondissements Ahuntsic-Cartierville et Saint-Laurent, SIGS Ville de Montréal)



Fig. 93. Trame urbaine, inspiration nouvel urbanisme  
(Source: Arrondissements Ahuntsic-Cartierville et Saint-Laurent, SIGS Ville de Montréal)

## CADRE BÂTI

### DES BÂTIMENTS DE FORT GABARIT CONCENTRÉS SUR LES AXES MAJEURS

De manière générale, les bâtiments de plus grand gabarit se concentrent sur les axes des boulevards Laurentien et Marcel-Laurin et Henri-Bourassa et près de la voie ferrée (figure 96), exception faite du pôle de santé de l'Hôpital du Sacré-Coeur. Ce cadre bâti est en relation directe avec l'occupation du sol où l'emploi, le commerce et l'industrie légère prédominent. Toutefois, plusieurs bâtiments d'habitation de plus forte densité occupent désormais d'anciennes parcelles industrielles, notamment sur le boulevard Henri-Bourassa.

### UN CADRE BÂTI AUX DENSITÉS VARIÉES

Une étude comparative des différentes densités résidentielles bâties révèle que les différents quartiers qui composent le secteur à l'étude sont très disparates. La densité résidentielle est en forte corrélation avec la trame urbaine, les typologies et la hauteur. Le quartier Bois-Franc par exemple fait place à plusieurs typologies d'habitation dans une trame urbaine compacte, ce qui lui permet d'atteindre de 30 à 40 logements à l'hectare. Les quartiers Toupin-Keller et Norvick étant structurés dans une trame plus organique possèdent une densité résidentielle brute plus faible, soit entre 10 et 17 logements à l'hectare. Finalement, le secteur comprend aussi des quartiers plus denses qui accueillent des immeubles multifamiliaux dont la densité peut atteindre près de 200 logements à l'hectare. La typologie résidentielle dominante est d'ailleurs l'appartement (dans un immeuble de moins de cinq étages). La densité résidentielle moyenne observée dans l'aire TOD de la gare Bois-Franc est de 60 logements/hectare.

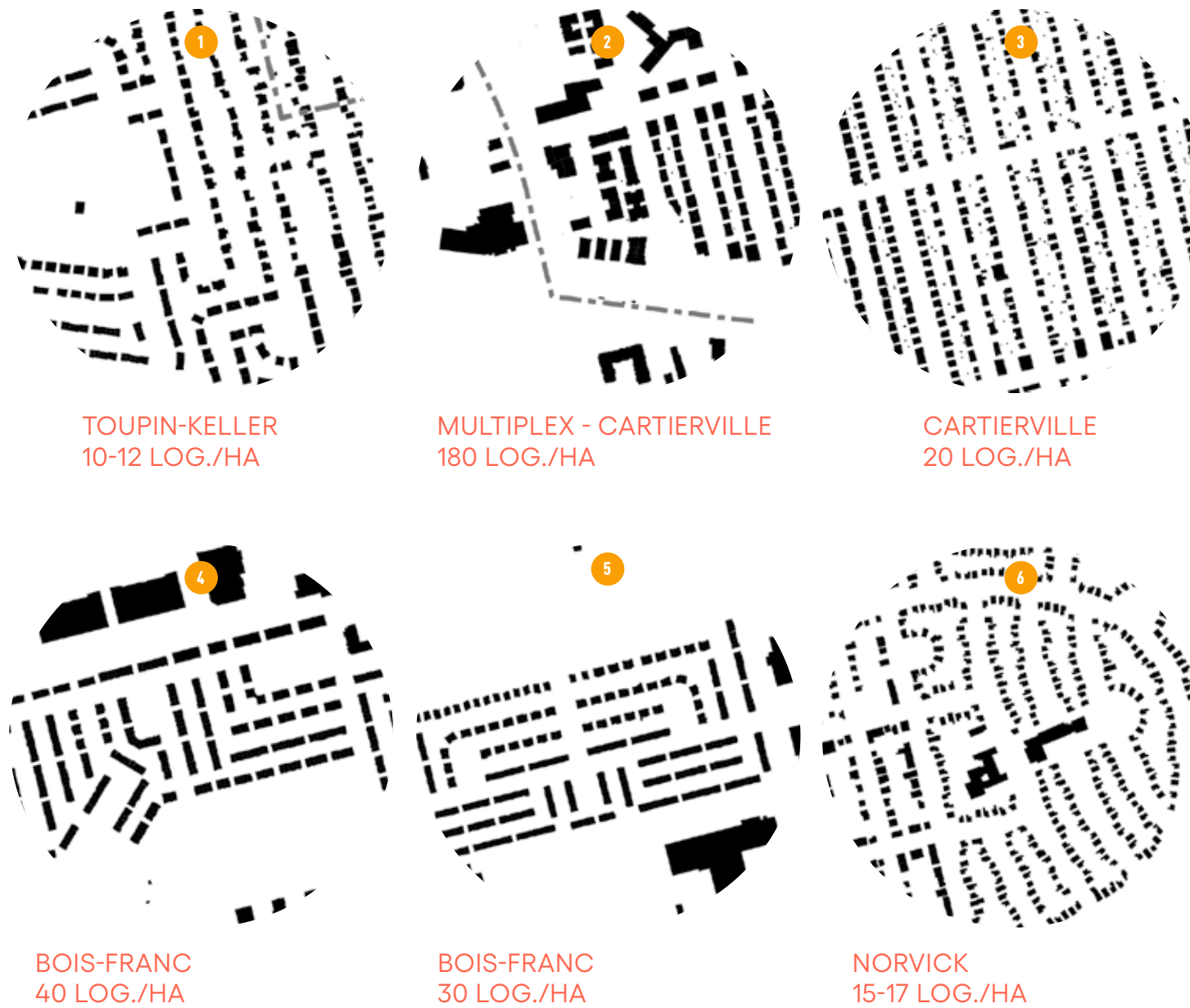


Fig. 96. Comparaison de la densité urbaine de l'aire TOD  
(Source: Arrondissements Ahuntsic-Cartierville et Saint-Laurent, SIGS Ville de Montréal)



Aire TOD  
(rayon 1km)



Fig. 97. Gabarit des bâtiments  
(Source: Arrondissements Ahuntsic-Cartierville et Saint-Laurent, SIGS Ville de Montréal)



## UN CADRE BÂTI DE FAIBLE HAUTEUR

Les figures suivantes illustrent la hauteur des bâtiments du secteur à l'étude. La grande majorité du cadre bâti demeure de faible hauteur, entre 1 et 2 étages.

Il n'existe pas de corrélation entre les bâtiments de gros gabarit concentrés autour des axes importants comme les boulevards Laurentien, Marcel-Laurin et Henri-Bourassa et la hauteur des bâtiments. Occupés par des fonctions d'emploi associé à de l'industrie légère ou des usages commerciaux, ceux-ci font entre 1 et 2 étages. Il y aurait lieu de réfléchir à la transformation du cadre bâti pour ces bâtiments étant donné leur proximité avec la gare Bois-Franc.

Les bâtiments de 3 et 4 étages sont concentrés principalement dans le quartier Bois-Franc et Cartierville, respectivement dans les cadrans nord-est et sud-ouest, où les derniers projets de développement offrent un cadre bâti plus dense mettant la typologie multifamiliale à l'avant-plan. Les maisons cossues du quartier Bois-Franc offrent aussi des résidences atteignant 3 étages.

## DES BÂTIMENTS PLUS HAUTS CONCENTRÉS LE LONG DE LA VOIE FERRÉE

Plusieurs développements le long de la voie ferrée à Saint-Laurent proposent des bâtiments entre 5 et 9 étages. Le cadre bâti de plus forte hauteur est également associé aux bâtiments institutionnels comme l'Hôpital du Sacré-Coeur de Montréal et le carrefour de la Providence. Ce dernier, une résidence pour religieuses, est le seul bâtiment de plus de 10 étages dans le l'aire TOD de la gare Bois-Franc.



Fig. 98. Bâti, hauteur 1 étage  
(Source: Arrondissements Ahuntsic-Cartierville et Saint-Laurent, SIGS Ville de Montréal)



Fig. 100. Bâti, hauteur 2 étages  
(Source: Arrondissements Ahuntsic-Cartierville et Saint-Laurent, SIGS Ville de Montréal)



Fig. 102. Bâti, hauteur 3 étages  
(Source: Arrondissements Ahuntsic-Cartierville et Saint-Laurent, SIGS Ville de Montréal)

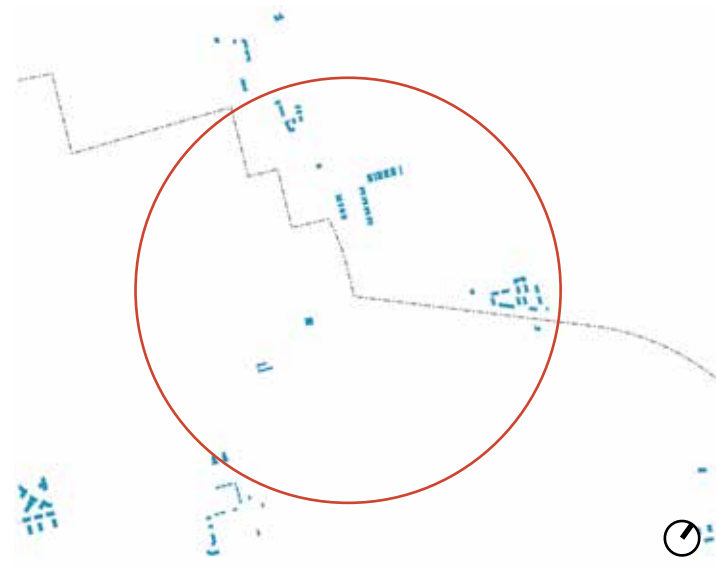


Fig. 99. Bâti, hauteur 4 étages  
(Source: Arrondissements Ahuntsic-Cartierville et Saint-Laurent, SIGS Ville de Montréal)

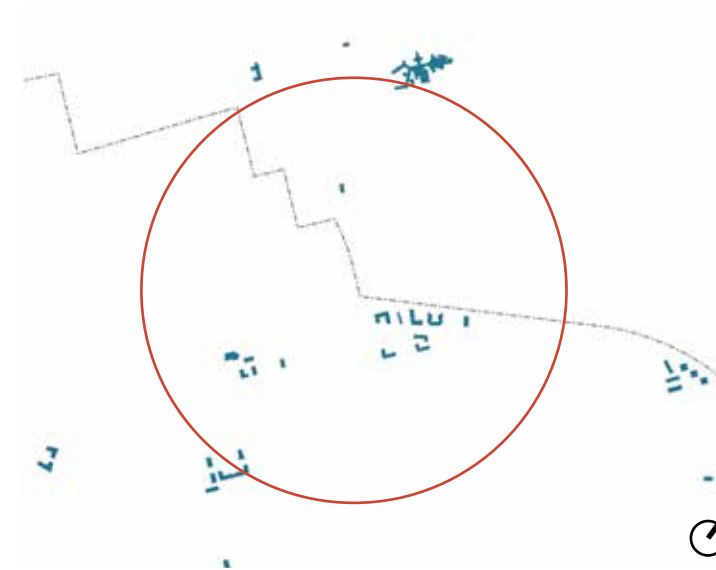


Fig. 101. Bâti, hauteur 5 à 9 étages  
(Source: Arrondissements Ahuntsic-Cartierville et Saint-Laurent, SIGS Ville de Montréal)

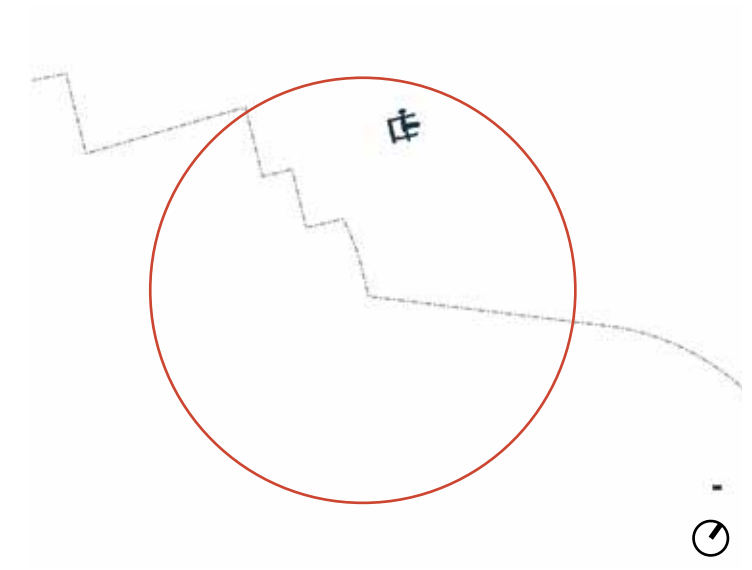


Fig. 103. Bâti, hauteur 10 étages et plus  
(Source: Arrondissements Ahuntsic-Cartierville et Saint-Laurent, SIGS Ville de Montréal)

## UNE ARCHITECTURE AUX STYLES VARIÉS

Les quartiers aux abords de la gare Bois-Franc recèlent de bâtiments aux styles architecturaux variés, mais qui respectent une certaine homogénéité à l'intérieur d'un même quartier. L'architecture est tributaire des phases de développement des quartiers et de la trame de rue décrite plus tôt, mais également, dans certains cas, de la volonté des promoteurs de conserver une unité architecturale.

## L'UNIFORMITÉ PROTÉGÉE DU QUARTIER BOIS-FRANC

Le quartier Bois-Franc se démarque dans la conception architecturale à l'origine développée par l'architecte Louis Sauer. L'influence du nouvel urbanisme et de l'architecture européenne se fait sentir dans les formes bâties et l'utilisation de brique d'argile rouge. Cette tradition se poursuit dans les phases plus récentes du quartier dans le respect de l'uniformité d'ensemble pour l'enveloppe extérieure des bâtiments. Le caractère homogène des bâtiments est par ailleurs contraint par une servitude architecturale. Elle ne permet pas aux propriétaires d'altérer de quelque façon que se soit l'apparence extérieure de la propriété et d'effectuer toute modification que ce soit à l'aménagement paysager des cours avant, latérales et arrière (APBF, 2019). Les propriétaires prennent donc part de façon obligatoire au maintien du cachet unique du quartier.

## L'HOMOGENÉITÉ DU QUARTIER NORVICK

Le quartier Norvick se distingue dans l'homogénéité du gabarit et de la volumétrie des maisons. À l'origine, les bâtiments suivaient une composition architecturale simple et modeste calquée sur 10 modèles d'habitation. Toutefois, au fil du temps et suite au changement du mode de tenure (de logement locatif de l'État à propriété privée) les propriétaires ont personnalisé leur résidence modifiant les matériaux et la forme ce qui permet de dynamiser le quartier.

## UNE ARCHITECTURE SIMILAIRE POUR LES QUARTIERS AU NORD

Les quartiers de Cartierville et Toupin-Keller offrent des produits architecturaux similaires où le split-level et la maison unifamiliale d'après-guerre composent la majorité des rues.

## L'ÉMERGENCE DE L'ARCHITECTURE CONTEMPORAINE

Les nouvelles constructions de plus haute densité et les projets de redéveloppement, comme le YMCA Cartierville, se démarquent par leur facture architecturale plus contemporaine.



Fig. 104. Rue Paul-Contant, Quartier Toupin-Keller  
(Source: Google Maps, août 2018)



Fig. 105. Rue Grenet, Cartierville  
(Source: Google Maps, août 2018)



Fig. 113. Rue Étienne-Montgolfier, Quartier Bois-Franc  
(Source: Google Maps, août 2018)



Fig. 112. Rue des Nations, Quartier Bois-Franc  
(Source: Google Maps, août 2018)



Fig. 106. Rue Saint-Evariste, Cartierville  
(Source: Google Maps, août 2018)



Fig. 107. Boulevard Keller, Quartier Toupin-Keller  
(Source: Google Maps, août 2018)



Fig. 109. Boulevard Henri-Bourassa  
(Source: Google Maps, août 2018)



Fig. 111. Rue Stanislas, Quartier Norvick  
(Source: Google Maps)



Fig. 110. Boulevard Keller, Quartier Toupin-Keller  
(Source: Google Maps, août 2018)



Fig. 108. Boulevard Laurentien, Cartierville  
(Source: Google Maps, août 2018)

## 2.9 UNE ANALYSE PAYSAGÈRE

### PARCS ET ESPACES VERTS

#### UNE OFFRE ADÉQUATE, MAIS DÉSÉQUILBRÉE

L'analyse de l'offre en parcs et espaces verts du secteur indique que le secteur comprend 1,95 hectare de parc par 1000 habitants. À titre comparatif, la ville de Montréal comprend approximativement 1,43 hectare de parc pour 1000 habitants (Ville de Montréal, 2019). Avec la croissance anticipée de population au sein de l'aire TOD, il importera de bonifier la superficie d'espaces verts pour maintenir un bon ratio. La répartition des parcs entre les différents quartiers est cependant déséquilibrée. Le quartier Bois-Franc se démarque comme le plus choyé à cet effet. Sa trame urbaine, inspirée du Nouvel-Urbanisme, se déploie autour de plusieurs petits squares et placettes offrant des espaces semi-privés aux résidents. Le parc Bois-Franc est vaste et comprend une coulée de plans d'eau. Les résidents peuvent aussi accéder facilement aux parcs Philippe-Laheurte et Marcel-Laurin plus à l'ouest. À l'opposé, le quartier Norvick et les développements résidentiels plus denses situés près de la voie ferrée ont peu d'accès à des espaces publics de qualité pour la détente et la socialisation. Ces secteurs pourraient ainsi bénéficier d'une meilleure desserte, ce qui s'avère un défi puisque que la disponibilité de terrains vacants ou à transformer y est moindre, voire inexistante.

#### UNE OPPORTUNITÉ D'OFFRIR UN CONTACT AVEC LA NATURE

Le secteur contient peu d'espaces publics offrant un paysage naturel et permettant un contact direct avec la biodiversité urbaine. La majorité des parcs affichent en effet un caractère plutôt aménagé et récréatif. Certains aménagements proposés dans le cadre de la planification détaillée de l'aire TOD pourraient

tendre vers la renaturalisation du paysage, et ainsi se greffer au projet de corridor de biodiversité Cavendish-Laurin-Liesse de Saint-Laurent. Ce dernier vise entre autres à favoriser l'ensemencement de fleurs sauvages nécessaires à la survie des papillons monarques et autres espèces pollinisatrices.

#### TIRER PROFIT DES BARRIÈRES PHYSIQUES

Les citoyens des deux arrondissements tirent déjà profit du corridor de verdure longeant l'emprise de la voie ferrée et d'Hydro-Québec. Des sentiers multifonctionnels à Saint-Laurent et des jardins communautaires (Parc du Petit-Bois-Franc) à Ahuntsic-Cartierville y sont aménagés. La possibilité de lier ces espaces dans une trajectoire linéaire pourrait être étudiée, d'autant plus que le projet de Réseau vélo métropolitain est déjà planifié sur ce tronçon.

#### PORTRAIT DES ESPACES VERTS DE L'AIRE TOD BOIS-FRANC

- TOTAL ESPACE VERT : 35 HA;
- ±1,95 HA / 1000 HABITANTS;
- VILLE DE MONTRÉAL : ±1,43 HA / 1000 HABITANTS.

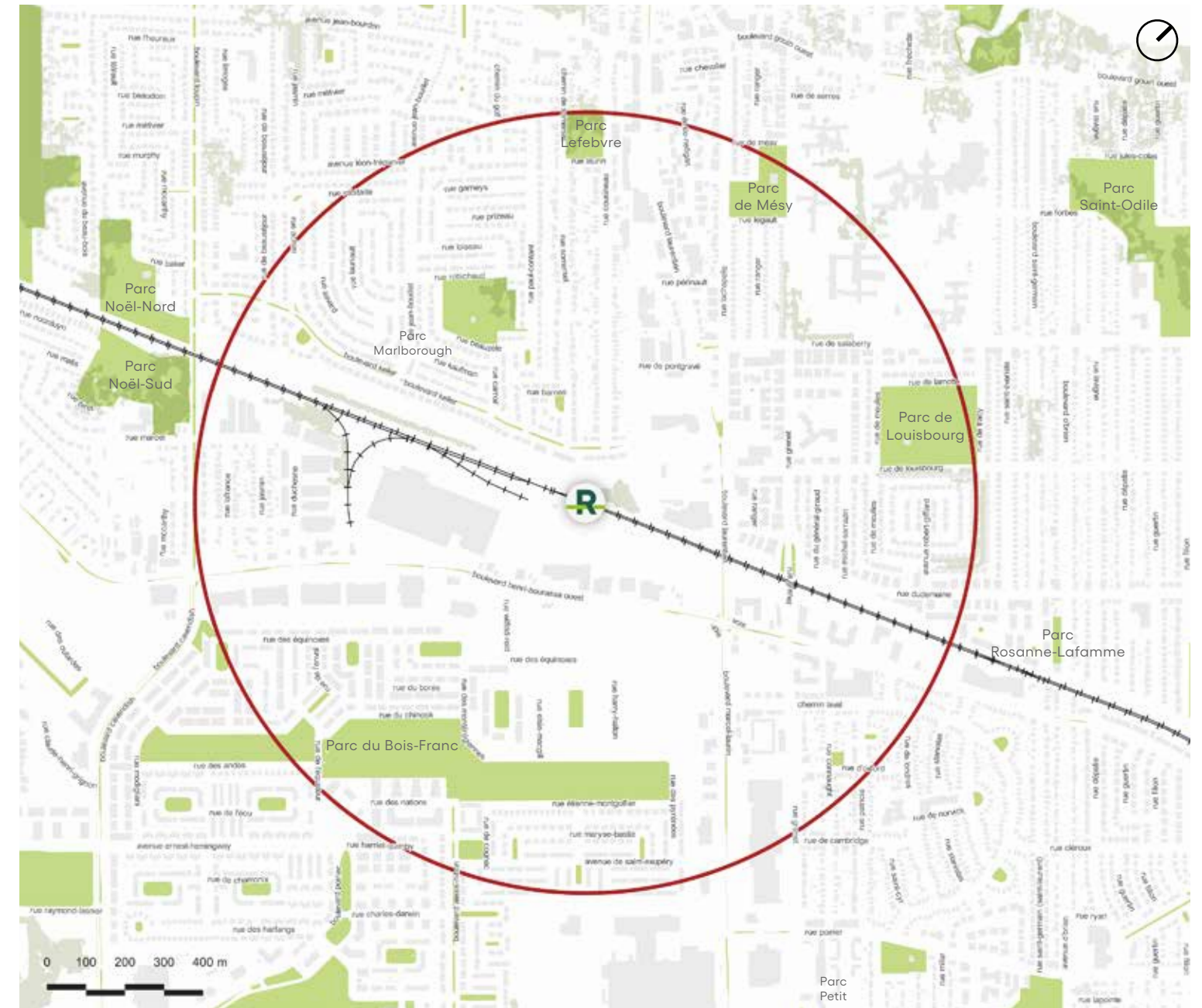


Fig. 114. Parcs et espaces verts  
(Source : Données arrondissements Ahuntsic-Cartierville et Saint-Laurent, SIGS Ville de Montréal)



**PARC BOIS-FRANC**

Superficie :  
+/- 150 000 m<sup>2</sup>  
Présence de plans d'eau  
Sentiers balisés  
Potentiel de biodiversité  
et de liaison avec le  
corridor de Saint-Laurent



**PARC  
MARLBOROUGH**

Superficie :  
+/- 34 000 m<sup>2</sup>  
Végétation mature  
Sentiers balisés  
Interface directe avec  
des résidences



**PARC LOUISBOURG**

Superficie :  
+/- 50 000 m<sup>2</sup>  
Végétation mature  
concentrée aux  
pourtours  
Peu de sentiers balisés  
Éclairage insuffisant  
(AECOM, 2019)



**PARC DE MÉSY**

Superficie :  
+/- 20 000 m<sup>2</sup>  
Sentiers balisés  
Peu de végétation, mais  
concentré au pourtour



**PARC GOULET**

Superficie :  
+/- 1000 m<sup>2</sup>  
Surface majoritairement  
minérale  
Interface directe avec  
des résidences



**PARC DU PETIT  
BOIS-FRANC**

Superficie :  
+/- 6000 m<sup>2</sup>  
Jardins communautaires  
Longe la voie ferrée



**PARC ROSANNE-  
LAFLAMME**

Superficie :  
+/-2500 m<sup>2</sup>  
Sentiers balisés  
Jardins communautaires  
Interface directe avec  
des résidences



**SQUARE DU PETIT-  
PRINCE**

Superficie :  
+/- 3500 m<sup>2</sup>  
Peu de végétation  
Sentiers balisés



**SQUARE BORÉAL**

Superficie :  
+/- 2000 m<sup>2</sup>  
Peu de végétation,  
arbres récemment  
plantés  
+/- 50 % de surface  
minérale

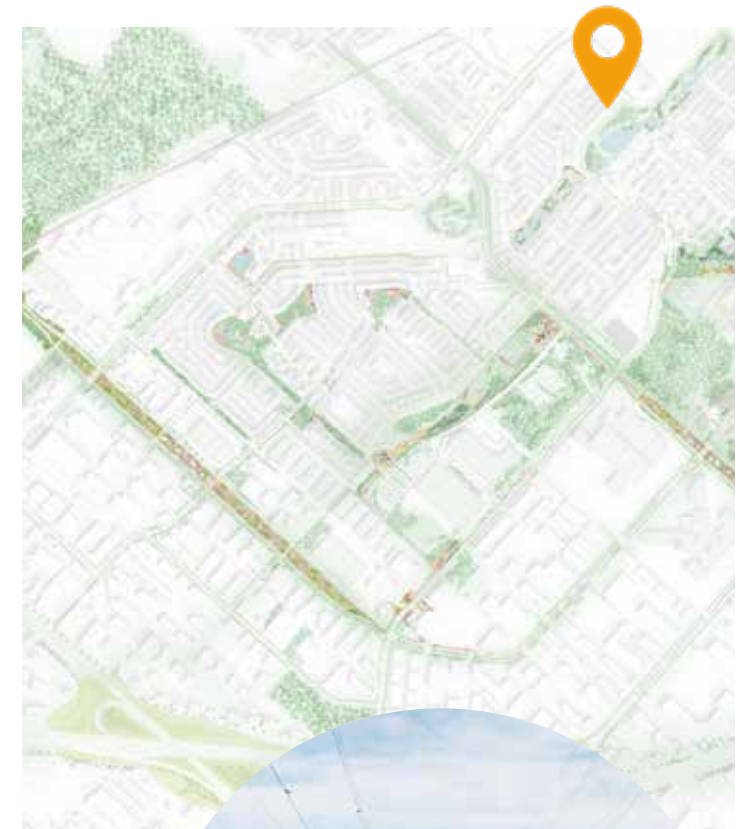


Fig. 115. Corridor de biodiversité Cavendish-Laurin-Liesse de Saint-Laurent  
(Source: Table architecture, LAND, civiiti et Biodiversité Conseil)

## CONDITIONS URBAINES

### DES ÎLOTS DE CHALEUR CONCENTRÉS

Les îlots de chaleur, où la température aérienne et de surface est la plus élevée, sont concentrés autour des grands axes de circulation, soit sur les boulevards Laurentien, Marcel-Laurin et Henri-Bourassa. Ces propriétés possèdent de grandes surfaces artificielles et imperméables et très peu d'espaces végétalisés et de canopée ce qui influence directement la création des îlots de chaleur, comme le démontre la corrélation entre les figures 116 et 118. Ce phénomène entraîne des conséquences néfastes sur la qualité de vie, la santé humaine, la santé des écosystèmes et sur la qualité de l'air et de l'eau. La lutte aux îlots de chaleur devrait être priorisée sur ces propriétés.

### UNE CANOPÉE MATURE DANS LES QUARTIERS ANCIENS

Les milieux résidentiels formés lors de la première vague d'urbanisation possèdent des arbres matures qui offrent une canopée suffisante permettant de recouvrir les espaces minéralisés des voies de circulation. Les îlots de chaleur sont donc beaucoup moins présents dans les quartiers les plus anciens. Les secteurs plus récents, comme le quartier Bois-Franc, n'offrent pas la même ampleur de canopée puisque les arbres n'ont pas atteint leur pleine maturité. La compacité du tissu urbain dans le quartier Bois-Franc réduit également les espaces végétalisés privés, ce qui fait en sorte que la température est plus importante. Il existe donc une forte corrélation entre la température aérienne et de surface et la canopée urbaine qui agit positivement sur la lutte aux îlots de chaleur. La préservation des arbres matures et la plantation de nouveaux arbres sont des enjeux cruciaux pour le secteur à l'étude.

## LE SOLEIL ET LE VENT: DES FACTEURS PERTINENTS EN CONCEPTION URBAINE

La figure 117 illustre la course du soleil aux équinoxes et aux solstices. La figure 119 démontre quant à elle que les vents dominants soufflent majoritairement de l'ouest-sud-ouest vers le nord-nord-est. La voie ferrée et le boulevard Henri-Bourassa sont donc directement dans l'axe des vents dominants. Ces données pourront influencer l'élaboration du scénario d'aménagement, notamment pour la conception des espaces publics, des rues et des bâtiments. Ceux-ci devront notamment être réfléchis afin d'améliorer le potentiel d'ensoleillement passif du cadre bâti, ou encore pour éviter la création de corridors de vents au niveau du sol.



Fig. 116. Îlot de chaleur et de fraîcheur  
(Source: Arrondissements Ahuntsic-Cartierville et Saint-Laurent, SIGS Ville de Montréal, INSP Québec)

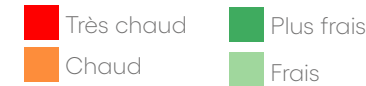


Fig. 118. Canopée  
(Source: Arrondissements Ahuntsic-Cartierville et Saint-Laurent, SIGS Ville de Montréal, Division géomatique Ville de Montréal)

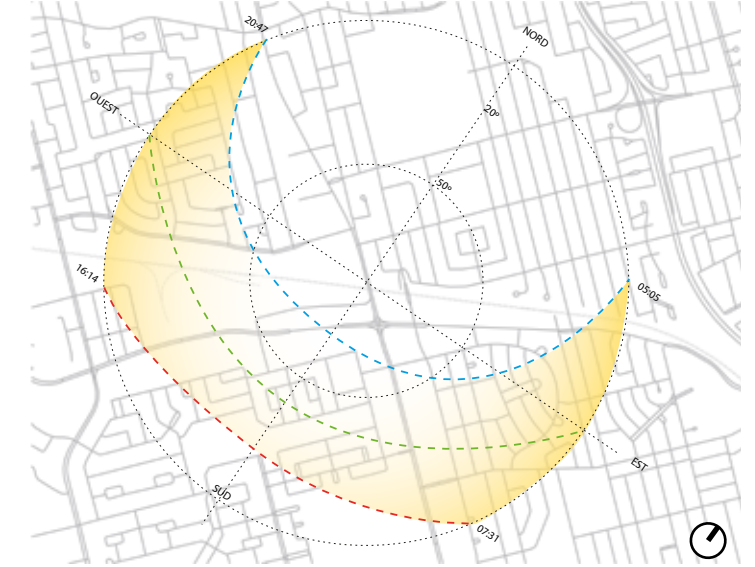


Fig. 117. Ensoleillement  
(Source: Arrondissements Ahuntsic-Cartierville et Saint-Laurent, SIGS Ville de Montréal)

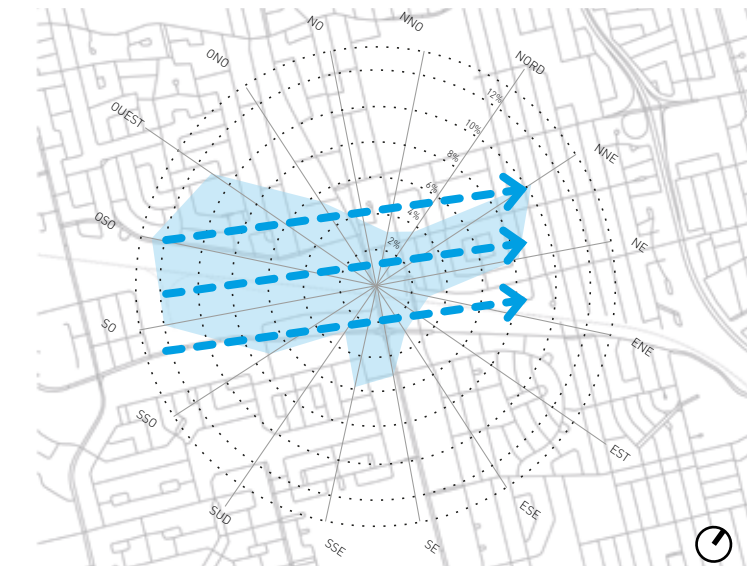


Fig. 119. Direction des vents, Station météorologique Aéroport Dorval  
(Source: Arrondissements Ahuntsic-Cartierville et Saint-Laurent, SIGS Ville de Montréal, et Windfinder)



## 2.10 ANALYSE FONCIÈRE

### PROPRIÉTÉS PUBLIQUES

#### DES TENURES PUBLIQUES POUR PLUSIEURS PROPRIÉTÉS FONCIÈRES

Plusieurs terrains du secteur de l'aire de TOD de la gare Bois-Franc sont de propriétés publiques ou parapubliques. Ceux-ci sont concentrés autour du noyau de l'aire TOD et le long de l'axe des boulevards Laurentien et Marcel-Laurin.

Le Réseau express métropolitain (REM) a acquis les terrains de l'ensemble de la ligne de train de banlieue de Deux-Montagnes. Ces terrains appartenaient déjà à l'ancienne Agence métropolitaine de Transport (AMT) qui les avait acquises en 2014 au Canadien National. Cet acquis foncier permettra la mise en oeuvre du projet de transport collectif de la CDPQ Infra et la mise en service de l'infrastructure collective de métro léger en 2023.

Le poste de transformation Reed (Boulevard Keller) ainsi que l'emprise nécessaire au passage des pylônes et lignes aériennes électriques longeant la voie ferroviaire sont la propriété d'Hydro-Québec. Ces terrains jouxtent directement la gare de Bois-Franc et leur proximité n'est pas considérée comme un atout dans le secteur. Toutefois, la bonification des aménagements sous l'emprise linéaire d'Hydro-Québec pourrait constituer une opportunité d'améliorer les interfaces existantes.

La Ville de Montréal possède également l'ensemble des parcs et espaces verts ainsi que quelques propriétés, dont quelques-unes identifiées comme terrains propices au redéveloppement (voir figure page suivante).

On remarque finalement que l'Office municipal d'Habitation de Montréal et la Société d'Habitation et de Développement de Montréal sont propriétaires de quelques terrains, principalement dans l'arrondissement d'Ahuntsic-Cartierville. Comme mentionné plus tôt, ces organismes soutiennent les projets de développement social et abordable de Montréal. L'offre en logements sociaux, abordables et familiaux pourrait être considérablement augmentée et considérant les besoins en lien avec le profil sociodémographique du secteur.

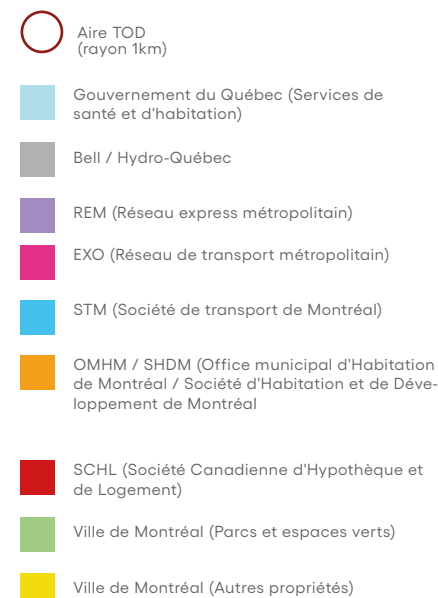


Fig. 120. Propriétés publiques et logements sociaux et abordables  
(Source: Arrondissements Ahuntsic-Cartierville et Saint-Laurent, SIGS Ville de Montréal, et Rôle foncier Ville de Montréal)

## 2.11 LES POTENTIALS DE DÉVELOPPEMENT ET DE REQUALIFICATION

### DES TERRAINS À REQUALIFIER PLUTÔT QU'À CONSTRUIRE

Les sites identifiés comme ayant le plus grand potentiel sont localisés le long des artères principales et 80 % d'entre eux sont dans l'arrondissement Saint-Laurent.

Les abords des boulevards Laurentien, Marcel-Laurin et la portion ouest du boulevard Henri-Bourassa sont caractérisés par des activités commerciales et industrielles dont l'utilisation ou la configuration semble moins approprié dans le contexte d'une aire TOD. Ces propriétés étant localisées stratégiquement par rapport à la future station du REM, leur revitalisation permettrait la consolidation du milieu et offrirait l'opportunité de concentrer la croissance résidentielle et la vie urbaine aux abords d'un pôle de transport collectif structurant. Ces terrains, souvent occupés par un propriétaire unique (Reitmans, Galeries Saint-Laurent, etc.) ne pourront toutefois être revitalisés qu'à la cessation de l'usage actuel.

Par ailleurs, les terrains à construire sont concentrés dans le quartier Bois-Franc, en voie de consolidation, tandis que l'ensemble résidentiel situé entre l'emprise de la voie ferrée et la rue Dudemaine fait l'objet d'une démarche de revitalisation urbaine intégrée (RUI) visant à réhabiliter le parc de logements, optimiser l'offre de logements abordables et améliorer le cadre de vie. Cet ensemble est donc identifié comme à restructurer.

### UN CORRIDOR FERROVIAIRE À METTRE EN VALEUR

L'emprise d'Hydro-Québec au nord de la voie ferrée du REM est identifiée comme présentant un potentiel de mise en valeur à des fins récréatives. Une piste cyclable bidirectionnelle y est d'ailleurs aménagée sur le tronçon à l'ouest de la gare Bois-Franc. À cet effet, il importe de mentionner que les abords de la voie ferrée recèlent d'espèces de friches favorables à la biodiversité urbaine, offrant un potentiel de connexion écologique avec le parc nature du bois de Saraguay. Le corridor ferroviaire est ainsi identifié comme une opportunité de mise en valeur à des fins récréatives, ainsi qu'écologiques. Cette mise en valeur offre aussi la possibilité de renforcer le projet de corridor de biodiversité de Saint-Laurent qui prend forme au sud-ouest de l'aire TOD.



	AHUNTSIC-CARTIERVILLE	SAINT-LAURENT	TOTAL
En construction	-	56 016	56 016
À transformer	84 477	458 110	542 587
À restructurer	72 491	-	72 491
Total	156 967	514 126	671 093

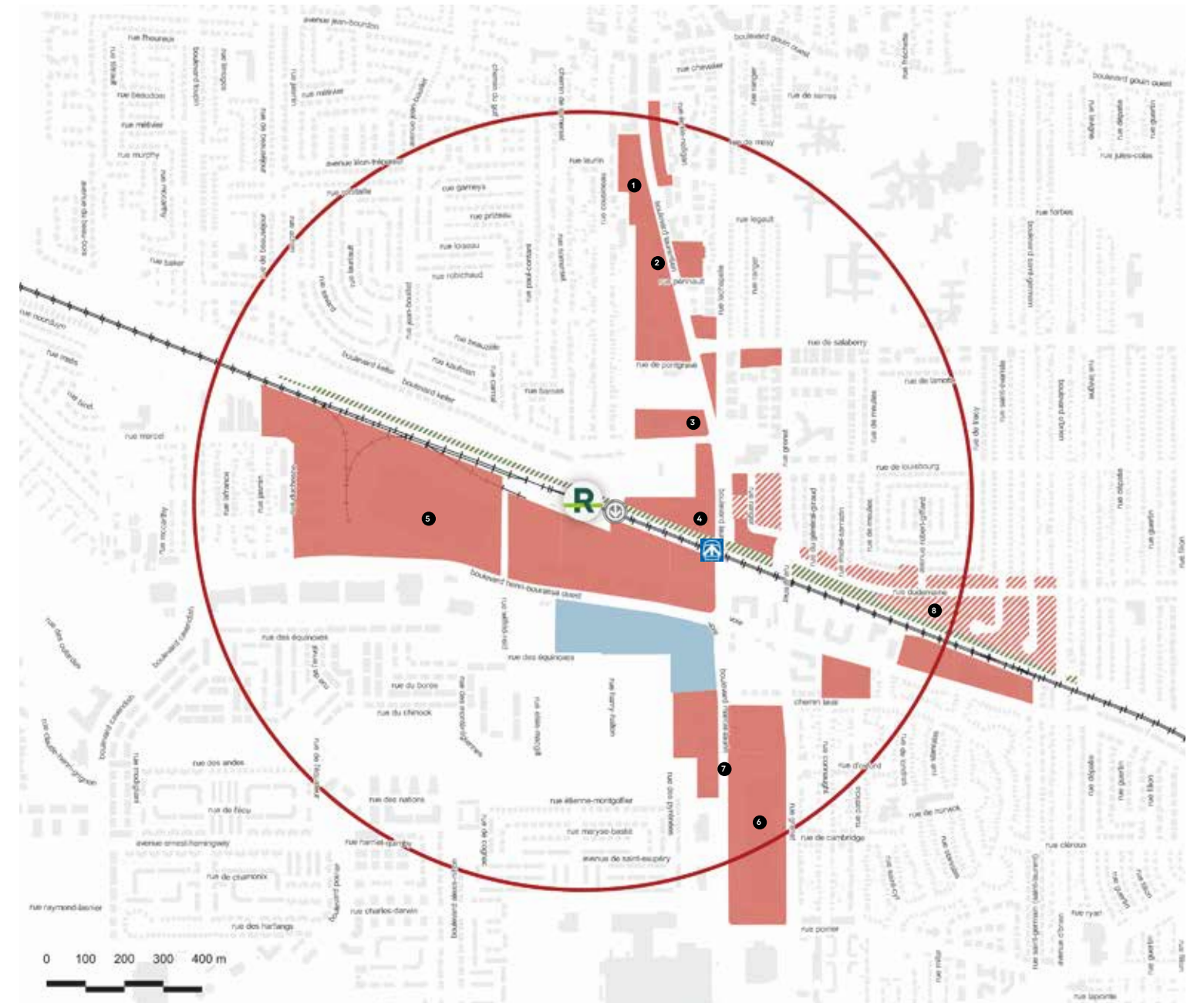


Fig. 121. Potentiel de requalification  
(Source : Arrondissements Ahuntsic-Cartierville et Saint-Laurent, SIGS Ville de Montréal, STM)

# Vision et orientations

03

---



Suivant le portrait du territoire et la connaissance des enjeux qui le caractérise, la démarche de PPU nécessite la mise en place d'une vision commune qui permet de se projeter dans l'avenir et qui guide la prise de décision à l'égard de l'aménagement urbain. L'énoncé de vision d'aménagement et les principes sous-jacents expriment également les lignes directrices qui guideront la conception des projets de revitalisation. Ils tirent leur assise des exercices de planification réalisés précédemment par les arrondissements ainsi que des activités de participation publique organisées dans le cadre de la démarche de planification détaillée de l'aire TOD Bois-Franc.

Cette vision de l'aire TOD de la station Bois-Franc est guidée par les principes suivants :

- l'intermodalité : transport collectif (REM, autobus, métro, autopartage, etc.) et actif;
- une densité optimale et adaptée à son milieu;
- la mixité (habitations, emplois, commerces);
- l'intégration des équipements collectifs (parcs, écoles, etc.);
- des aménagements favorables aux piétons;
- la qualité et la diversité architecturale;
- des aménagements et constructions durables;
- la qualité du paysage urbain et encadrement des voies publiques;
- un environnement sain et sécuritaire.

La vision est complétée par des orientations stratégiques qui précisent cette dernière à l'égard de thématiques spécifiques. Chacune des orientations comprend des objectifs, lesquels se détailleront par la suite en actions concrètes à entreprendre.

### 3.1 LA SYNTHÈSE DES ACTIVITÉS PARTICIPATIVES DE LA PLANIFICATION DÉTAILLÉE

La séance de consultation publique et la charrette d'idéation avec les acteurs ciblés, qui ont eu lieu lors de l'élaboration de la planification détaillée, ont vraiment permis de mettre en lumière les aspirations citoyennes et des pistes de solution concrètes pour inspirer l'exercice de planification détaillée de l'aire TOD. Il est possible de constater à quel point cet exercice co-créatif a su dégager une vision consensuelle et porteuse pour l'avenir du quartier. Par ailleurs, le taux de participation élevé, l'enthousiasme et la créativité des participants lors des deux activités de concertation démontrent un engagement remarquable de la communauté locale, un intrant absolument essentiel à la réalisation de projets de revitalisation urbaine durables et structurants.

De façon générale, les enjeux soulevés par l'ensemble des participants se déclinent ainsi:

- la création de nouveaux liens actifs dans l'axe nord-sud;
- le développement des moyens de transport alternatifs à l'automobile pour les déplacements locaux;
- la convivialité, l'efficacité et la sécurité des déplacements actifs;
- la fluidité des déplacements automobiles sur les grands axes et la gestion de la circulation de transit au sein des quartiers;
- la bonification de l'offre en transport collectif;
- la rétention des résidents à long terme;
- la bonification de l'offre en logements locatifs, notamment en ce qui a trait à la salubrité, à la qualité architecturale et à l'abordabilité des habitations;

- la nécessité d'intégrer des espaces et des services voués à la socialisation dans l'espace public;
- la représentativité de la diversité sociale et culturelle dans les aménagements proposés;
- l'importance de verdir le territoire et de multiplier les initiatives en agriculture urbaine;
- Une meilleure intégration des espaces de stationnement au tissu urbain.

En outre, plusieurs pistes d'interventions ont été soulevées avec brio par les participants, définissant l'ossature de l'exercice de conception et de planification détaillée. Il s'agit donc de perspectives prometteuses pour favoriser le sentiment d'appropriation des citoyens à leur quartier.

Les activités participatives ont donc permis d'enrichir l'élaboration de la vision d'aménagement et d'en dégager les principes présentés dans cette section.



Fig. 122. Photos de la consultation publique du 30 avril 2019 (Source : Provencher\_Roy, 2019)

### 3.2 LA VISION

La vision d'aménagement de l'aire TOD Bois-Franc fait ressortir les composantes à mettre de l'avant pour favoriser l'émergence d'un milieu de vie complet et attractif autour d'un pôle intermodal structurant. Elle reprend les grands principes d'aménagement tirés de la vision commune des Arrondissements Saint-Laurent et Ahuntsic-Cartierville, et les actualise en fonction des enjeux identifiés par les citoyens et les acteurs clés du milieu.

Ultimement, elle tente de répondre à la problématique centrale évoquée par l'ensemble des parties prenantes, à savoir le manque de sentiment d'appartenance des citoyens au-delà des frontières de leur lieu de résidence. Le déploiement des réseaux de mobilité durable, articulés autour du Réseau express métropolitain (REM), devient ainsi le moteur d'un processus de transformation urbaine axé sur le bien-être des citoyens et le développement de saines habitudes de vie.

Ancrée dans la philosophie du Transit Oriented Development (TOD) et du Pedestrian Oriented Development (POD), la planification de l'aire TOD Bois-Franc agit sur l'espace urbain à différentes échelles d'intervention. Elle vise premièrement à mettre en réseau l'ensemble des pôles de destination, avec comme point de convergence la station du REM. Ainsi se déploie un maillage de liens de mobilité conçus prioritairement pour piétons, cyclistes et usagers du transport collectif, permettant rééquilibrer le partage du réseau viaire avec les automobilistes. La diversité de modes de transport concentré en un lieu fait de la station du REM un pôle intermodal.

Un second niveau d'intervention repose sur l'implantation d'un pôle multifonctionnel aux abords de la station du REM, engendrant une transformation graduelle du cadre bâti et paysager aux alentours. Ainsi remanié, l'environnement devient compact et distinctif.

La multifonctionnalité du pôle se manifeste par son offre en espaces de vie, de travail et de divertissement aux citoyens. Les espaces publics deviennent des lieux agréables, où il fait bon se promener et se détendre. Ils proposent une multitude d'ambiances évoluant au fil des saisons, liant l'ensemble des composantes bâties, qui elles-mêmes contribuent à la renommée du quartier.

Troisièmement, le retissage de la trame sociale et culturelle s'effectue en consolidant les équipements collectifs existants, en multipliant l'offre de services de proximité, en créant de nouveaux lieux d'appropriation citoyenne. Ceux-ci sont conçus à l'image de la diversité des communautés en place. Ils favorisent le sentiment d'appartenance au quartier et incitent l'implication citoyenne des résidents et des travailleurs. L'appropriation de l'espace public par les citoyens est par ailleurs renforcée par les interventions leur permettant de se déplacer efficacement et sécuritairement d'un pôle à l'autre.

Ainsi l'énoncé de vision pour l'aire TOD de la station Bois-Franc se présente comme suit :

« Un pôle de transport intermodal et multifonctionnel qui est accessible et attractif, et autour duquel gravite un milieu de vie complet où il fait bon habiter, travailler et s'amuser. »

### 3.3 LES ORIENTATIONS ET LES OBJECTIFS

La vision d'aménagement se décline donc en trois grandes orientations :

1. La complémentarité des réseaux
2. La restructuration du cadre bâti et paysager
3. Le retissage de la trame sociale

#### ORIENTATION 1 : LA COMPLÉMENTARITÉ DES RÉSEAUX

À travers l'aire TOD se déploient des réseaux collectifs, actifs et écologiques. En misant sur le principe de la connectivité, ces différents réseaux s'entrecroisent et se complètent afin d'encourager l'utilisation des modes de transport durable, consolider la perméabilité entre les quartiers de l'aire TOD et connecter les pôles de destination et d'activités par des parcours conviviaux et sécuritaires.

#### OBJECTIFS :

- Améliorer le pôle intermodal structurant (station REM), misant sur la connectivité des réseaux de transport actif et collectif, la pluralité des modes de déplacements alternatifs à l'automobile, la mixité des activités, la compacité du cadre bâti et l'animation des espaces publics;
- Déployer un réseau piétonnier et cyclable facilitant un accès sécuritaire aux réseaux de transport collectif (station REM et arrêts d'autobus);
- Assurer la sécurité de tous les usagers de la route,



Fig. 123. Passage résidentiel, Technopôle Angus, Montréal (Source : Provencher\_Roy)



Fig. 124. Immeuble à logements multiples, Ateliers Castelnau, Montréal (Source : Guide habitation)

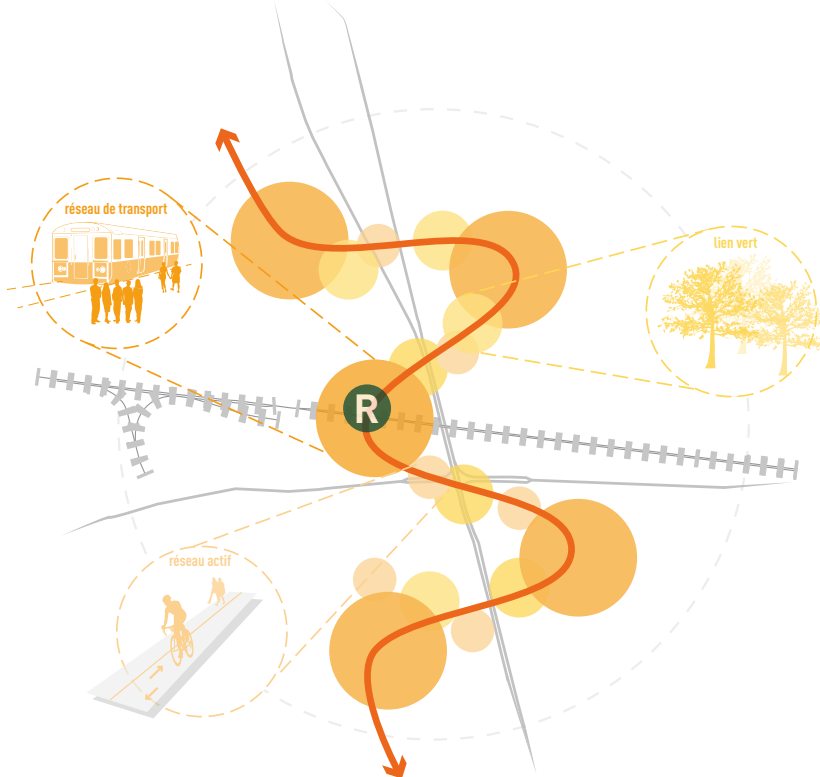


Fig. 125. Mixité d'usages et place publique animée, MacArthur Commons, Oakland, États-Unis (Source : Hines)

en particulier des piétons et cyclistes, en favorisant notamment les corridors de mobilité active aménagés en site propre, la reconfiguration des intersections problématiques et le réaménagement des traverses piétonnes au niveau des pôles d'achalandage (station REM, écoles, parcs, commerces, etc.)

— Désenclaver les différents quartiers de l'aire TOD par l'aménagement de nouvelles voies, raccordées au réseau viaire existant et au pôle intermodal central, de manière à rendre plus perméable la trame urbaine et améliorer l'accessibilité aux secteurs voisins, aux services, commerces et aux transports collectifs;

— Assurer la continuité des espaces verts, des parcs et des interventions de verdissement par la mise en place d'un réseau écologique, visant notamment à maximiser le potentiel de connectivité entre habitats et à permettre à la biodiversité de se déployer à son plein potentiel.



## ORIENTATION 2 : LA RESTRUCTURATION DU CADRE BÂTI ET PAYSAGER

L'arrivée de la station du REM insufflé un renouveau dans la forme urbaine du secteur. La transformation progressive de l'aire TOD s'intègre en harmonie avec son contexte et stimule l'émergence d'un environnement vivant, durable et distinctif. Le cadre bâti et paysager dispose d'une signature identitaire, favorise les saines habitudes de vie et met de l'avant des pratiques novatrices en matière d'aménagements durables.

### OBJECTIFS :

— Réaménager l'emprise des boulevards Marcel-Laurin, Laurentien, Henri-Bourassa et de la rue Lachapelle, ainsi que leurs abords et leurs intersections afin d'en faire des espaces sécuritaires, conviviaux et favorables aux déplacements actifs (processus entamé par les Arrondissements et la Ville-centre);



Fig. 126. Piste multifonctionnelle et corridor de biodiversité, Richmond, Colombie-Britannique (Source : Le Pamphlet)

— Améliorer l'aménagement de la rue Lachapelle au moyen de verdissement et de plantations (déjà réalisé par la Ville Centre et l'Arrondissement d'Ahuntsic-Cartierville);

— Réduire la place dédiée à la voiture dans l'espace urbain en misant sur des aménagements à l'échelle humaine et spécifiquement conçu pour les usagers du transport actif et collectif;

— Optimiser l'utilisation du sol en limitant le stationnement véhiculaire et en l'aménageant en sous-sol ou en structures étagées;



Fig. 127. Hôtel à insectes, Montréal (Source : Nathalie St-Pierre)



Fig. 128. Piste multifonctionnelle ponctuée d'espaces récréatifs, piste Des Carrières, Montréal (Source : Journal Métro)



Fig. 129. Rue résidentielle partagée, Londres, Royaume-Uni (Source : Global Designing Cities)

- en favorisant leur aménagement en cour arrière et en exigeant la mise en place de mesures visant la diminution des îlots de chaleur et la gestion intégrée des eaux de ruissellement;
- Intensifier les activités à proximité du pôle de transport et aux abords des grands axes de transit par une optimisation des terrains sous-utilisés ou sous-développés, une mixité verticale et horizontale, ainsi qu'une complémentarité entre les usages;
- Densifier le tissu urbain à proximité du pôle de transport et aux abords des grands axes de transit afin de soutenir l'intensification des activités;
- Moduler la densité bâtie pour assurer une intégration harmonieuse avec le tissu urbain existant;
- Élaborer une signature visuelle pour le secteur qui se traduit par un cadre bâti exemplaire, une intégration

architecturale harmonieuse et une signalétique efficace;

- Contrôler l'intégration architecturale et l'esthétisme des bâtiments et des aménagements visibles du domaine public en considération des spécificités du tissu urbain des différents quartiers;
- Viser une certification de développement durable pour tous les nouveaux projets de construction, de revitalisation et d'aménagement de quartiers;
- Créer des parcours piétons conviviaux et universellement accessibles, où la qualité de l'environnement urbain est mise à contribution par des façades animées, une architecture de qualité, des plantations, du mobilier, etc.;
- Favoriser le sentiment de sécurité des citoyens, en misant notamment sur un éclairage optimal du domaine public, sur un partage équilibré des voies de circulations entre les différents modes de transport et sur la compacité du cadre bâti;
- Bonifier l'offre en parcs, espaces verts, places et placettes publiques, et les relier au réseau de déplacements actifs en favorisant la marche, l'activité physique, la détente et la socialisation dans un environnement sain, sécuritaire et convivial;
- Développer une stratégie de verdissement favorisant la biodiversité, adoptant un éventail de formes organiques et propices aux pollinisateurs;
- Déployer la canopée urbaine en adoptant une diversité de stratégies, visant notamment à créer de l'ombrage au niveau de la rue et des espaces à caractère public;
- Réaliser des aménagements durables et intégrer des systèmes de biorétention, de gestion et de recyclage des eaux pluviales, réduisant ainsi les coûts de la

gestion des eaux usées annuelles à court et long terme;

- Multiplier les initiatives d'agriculture urbaine sous un éventail de formes (toits verts, serres privées, jardins communautaires, plantations sur rue, partenariats, etc.);

### ORIENTATION 3 : RETISSAGE DE LA TRAME SOCIALE

L'effervescence du pôle intermodal participe au rayonnement de l'aire TOD, tout comme le cadre de vie convivial et attractif des quartiers qui la composent. La trame sociale, composée de lieux d'ancrages collectifs, entre autres, reflète et célèbre la diversité culturelle, sociale et économique propre à l'aire TOD Bois-Franc.

#### OBJECTIFS :

- Créer des lieux publics rassembleurs par des aménagements favorisant la rencontre, la socialisation et la tenue d'événements culturels, permettant ainsi de renforcer le sentiment d'appartenance et de célébrer la diversité culturelle et sociale des résidents du secteur;
- Mettre en place des structures et mesures favorisant l'établissement de petits commerces locaux (plutôt que des grandes bannières) qui répondent aux besoins de la population locale, tout en renforçant le sentiment de communauté et la vie de quartier;
- Créer des opportunités d'emplois stratégiquement positionnées aux abords des grands axes de transit et de la station du REM, de manière à maximiser leur visibilité;
- Favoriser l'implantation d'espaces de travail partagé, de co-working ou de Fab Labs, dynamique et attirant pour les petites entreprises et les start-ups

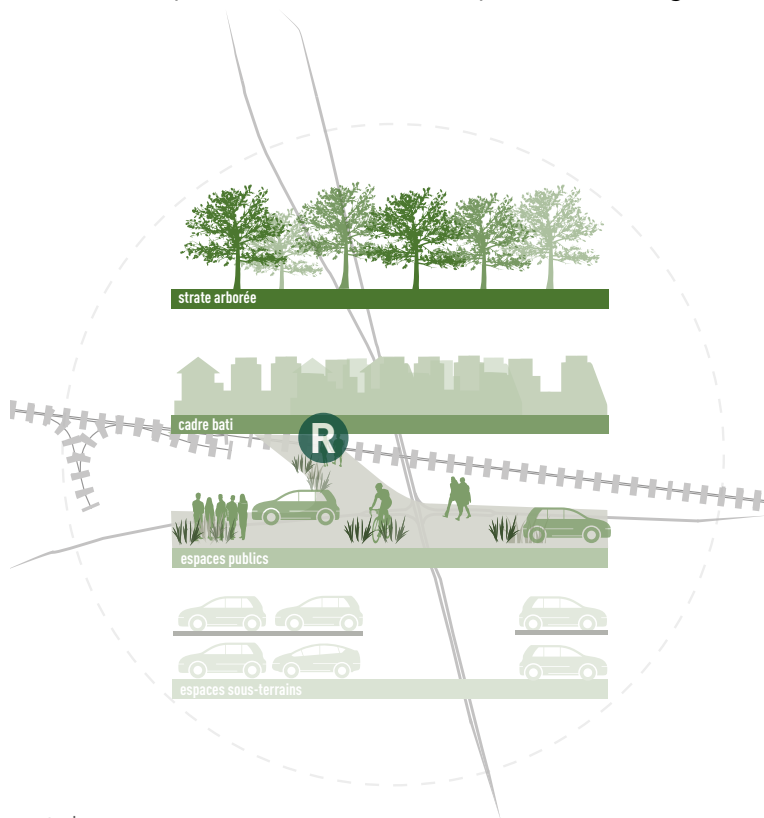


Fig. 130. Intervention favorisant l'agriculture urbaine et l'appropriation citoyenne, Mange-trottoir, rue de Castelnault, Montréal (Source : Dominique Bouvet)



Fig. 131. Encadrement des grands boulevards par des bâtiments de plus forte hauteur, bâtiment mixte (habitation/commerce), Chicago, États-Unis (Source : McCaffery Interests)



Fig. 132. Plantations sur le domaine public, Seattle, États-Unis (Source : Berger Partnership)

en collaboration avec le milieu d'entreprise, les organisations communautaires et les acteurs du milieu;

- Maintenir et affirmer la mixité sociale par l'inclusion de 20 % de logement social, abordable et familial dans les nouveaux ensembles résidentiels (en respect du règlement pour une métropole mixte), à travers une mixité de typologies résidentielles et une diversité du mode de tenure;
- Encourager toutes formes d'initiatives citoyennes et communautaires de développement durable.



Fig. 133. Parc-école de l'école primaire Nouvelle-Querbes, Montréal  
(Source : AAPC-CSLA)



Fig. 136. Commerces de proximité et animation du domaine public, Montréal  
(Source : Quartier Evolo)

### LES VOIES CYCLABLES

Le concept détaillé d'aménagement prévoit également la bonification du réseau cyclable. La figure suivante illustre l'ensemble des voies actuelles et projetées pour l'arrondissement de Ahuntsic-Cartierville.



Fig. 306. Voies cyclables - Voies actuelles et projetées

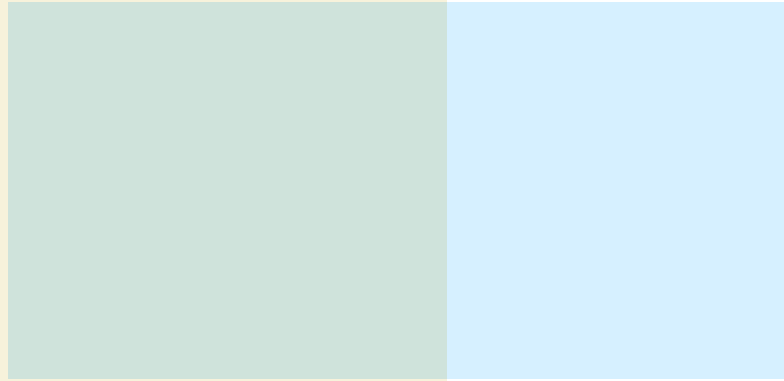
- Aire TOD (rayon 1 km)
- ▭ Périmètre du PPU
- Réseau cyclable principal
- Réseau cyclable secondaire



Fig. 134. Place publique mixte et animée, Uptown Normal, États-Unis  
(Source : Hoerr Schaudt Landscape Architects)



Fig. 135. Pôle d'emploi, Baltimore, États-Unis  
(Source : Slow Ottawa)



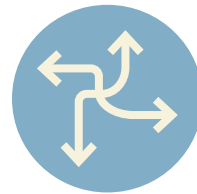
# Concept d'aménagement

## 04 CONCEPT D'AMÉNAGEMENT

Le concept d'aménagement découle de la vision d'aménagement. Il illustre par des plans et des cartes les grandes orientations et les principes d'aménagement qui y sont complémentaires. Il précise les interventions en matière de mobilité, de parcs et d'espaces verts, de requalification urbaine et de pôles de services. Le concept présente également l'affectation et les densités prévues, toujours en lien avec la vision d'aménagement du secteur, mais également en concordance avec la vision et les objectifs métropolitains, énoncés au PMAD. Cette section précise également le territoire d'interventions du PPU.

### 4.1 LES PRINCIPES DIRECTEURS D'AMÉNAGEMENT

Supportant la vision d'aménagement du territoire, six principes directeurs sont énoncés. Ces notions tissent l'arrière-plan de la démarche de PPU de l'aire TOD. À la fois autonomes et complémentaires, les principes s'imbriquent les uns aux autres et guident les interventions proposées. Leur respect vise à optimiser la pérennité et l'acceptabilité du processus de création d'une aire TOD engendré par l'implantation d'un pôle de transport intermodal et multifonctionnel au cœur d'une entité urbaine déjà établie.



#### PRINCIPE N°1 | CONNECTIVITÉ

La mise en réseau à différentes échelles de l'aire TOD vise à inscrire le secteur dans son contexte global, tout en réconciliant des réalités urbaines fonctionnant actuellement de manière isolée. Du point focal qu'est le pôle intermodal structurant, se connectent et s'entrecroisent des réseaux collectifs, actifs et écologiques, agissant en complémentarité pour renforcer la perméabilité entre les quartiers, relier les principaux nœuds d'activités, et surtout encourager la mobilité durable. Ultimement, le principe de connectivité vise à améliorer l'intégration des barrières physiques du territoire (grands axes routiers, infrastructures ferroviaires et hydro-électriques, etc.) en redimensionnant leur échelle, en humanisant leurs abords et en créant de nouveaux liens de traverse.



#### PRINCIPE N°2 | VERDISSEMENT

Les paysages minéralisés et arides laissent place à un environnement urbain verdoyant et vivant. Ce principe met de l'avant les meilleures pratiques pour limiter l'impact des changements climatiques, gérer durablement les eaux pluviales et permettre à la biodiversité de se déployer en contexte urbanisé. Cette infrastructure verte prenant une multitude de formes (espaces publics, corridors de déplacements, espaces extérieurs privés, toitures végétalisées, etc.) est intégrée à un vaste réseau animé par la communauté, catalysant l'émergence de nouveaux paysages identitaires.



#### PRINCIPE N°3 | RÉSILIENCE

L'aire TOD traverse l'épreuve du temps par des interventions pertinentes, respectueuses du caractère des lieux, sensibles à l'évolution du territoire et adaptées aux besoins de la population. Ce principe promeut le renforcement de la capacité d'adaptation aux perturbations de l'équilibre économique, social et environnemental. Le milieu est résilient puisqu'il est flexible, intégré, ouvert et proactif aux changements, conforme aux réalités du milieu, diversifié et solidaire. L'innovation dans la construction et la reconversion urbaine, guidée par l'intention de favoriser la mobilité durable à plusieurs échelles, contribue ainsi à une transformation pérenne du territoire.



#### PRINCIPE N°4 | IDENTITÉ

L'identité se révèle par la reconnaissance des forces existantes du milieu d'insertion et la mise en valeur de sa diversité culturelle, sociale et économique florissante. Tirant profit de l'implantation d'un pôle de transport intermodal et multifonctionnel, les diverses réalités composant l'aire TOD sont fédérées autour d'espaces rassembleurs et de lieux d'appropriation et de solidarité pour la communauté. L'aire TOD se démarque par une signature visuelle distinctive et unificatrice, se dévoilant par la qualité et la diversité architecturale et insufflant un renouveau dans la forme urbaine du secteur.



#### PRINCIPE N°5 | ANIMATION

L'aire TOD rayonne par l'intensité et la mixité de ses activités, ainsi que par la convivialité et l'attractivité de son cadre de vie. Des destinations d'intérêt distinctives, qui reflètent les besoins de la population impulsent la revitalisation des quartiers. L'aire TOD est parsemée d'espaces publics inclusifs et flexibles où prennent racine les initiatives citoyennes. Lieux d'expression culturelle, ils sont le théâtre d'interactions sociales et de l'éventail des manières de vivre dans l'espace urbain. Des parcours sécuritaires et conviviaux lient ces pôles d'activités et participent au maillage culturel et social.



#### PRINCIPE N°6 | SÉCURITÉ

L'aménagement du domaine public au sein de l'aire TOD favorise le sentiment de sécurité des usagers et leur facilité à se mouvoir dans l'espace urbain. De jour comme de nuit, résidents, travailleurs et passants peuvent profiter d'un environnement sain et limitant les risques, perçus ou réels, pour leur sécurité. Les usagers du transport collectif et actif, incluant les personnes à mobilité réduite, font l'objet d'une attention particulière à cet égard. Ils voient l'environnement se transformer pour leur accorder une place prioritaire, à leur image et conforme à leurs besoins.

## 4.2 LE CONCEPT D'ORGANISATION SPATIALE - LES COMPOSANTES STRUCTURANTES

Les centralités existantes du territoire constituent la toile de fond du plan concept. Elles se composent des nœuds de mobilité que sont la station intermodale Bois-Franc et la potentielle station de métro Poirier, les parcs et les espaces verts, les équipements collectifs existants et en construction ainsi que le pôle mixte de la rue Wilfrid-Reid. Ces derniers agissent comme des points de rayonnement qu'il importe de lier et de consolider.

### AXES DE MOBILITÉS STRUCTURANTS

Un nouveau réseau de mobilité active se déploie à travers l'aire TOD offrant un parcours efficace et alternatif aux grandes artères. Des axes de mobilité active primaires permettent de relier le nord au sud via l'ancienne emprise ferroviaire de la Ville de Montréal ainsi que l'est à l'ouest grâce aux emprises excédentaires du REM et au projet de véloroute. Il s'agit de corridors uniquement dédiés au transport actif. À ces derniers se connectent des axes de mobilité active secondaires, qui prennent la forme d'aménagements cyclables sur rue et de passages actifs sur le domaine privé, et qui relient les espaces verts et les centralités de l'Aire TOD. De plus, les grands axes de transit véhiculaire sont la cible d'interventions qui visent à favoriser un meilleur partage de la route entre les usagers et en faire des liens de mobilité complets. Enfin, l'axe institutionnel qu'est la rue Grenet est mis en valeur par des interventions soulignant la présence des grandes institutions et des équipements collectifs qui la ponctuent.

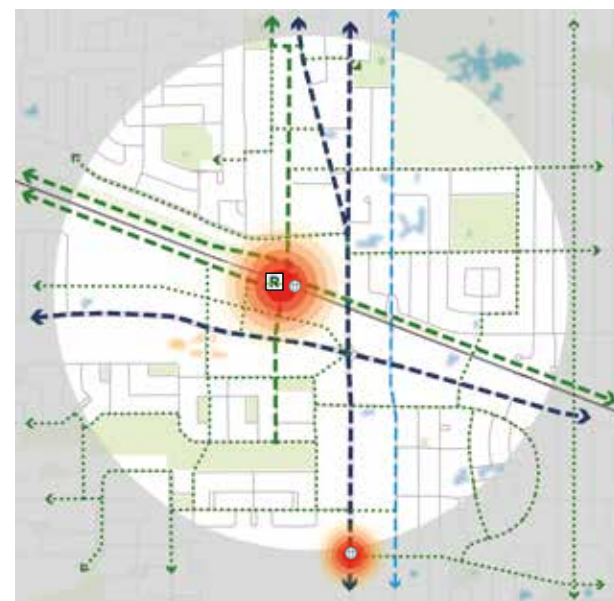


Fig. 137. Réseau des axes de mobilité structurants créés et consolidés

- - - Axe de déplacement actif primaire      - - - Axe de mobilité (Automobile, TC, TA,...)  
 ... Axe de déplacement actif secondaire      - - - Axe institutionnel

- Parc ou espace vert existant
- Équipement collectif existant
- Bâtiment mixte existant
- Rue existante
- Noyau du TOD (pôle multifonctionnel)
- R Station REM
- R Potentielle station de métro (localisation approximative et à titre indicatif)

### PARCS, ESPACES VERTS ET CORRIDORS DE BIODIVERSITÉ

La bonification de l'offre en espaces verts est stratégiquement superposée aux axes de mobilité active primaires, permettant d'optimiser l'environnement de déplacement, et aussi de faire émerger des corridors de biodiversité dans l'axe nord-sud et est-ouest. Des interventions de verdissement sont ainsi prévues, notamment dans les emprises ferroviaires et hydro-électriques, afin de maximiser le potentiel de connectivité écologique entre les grands espaces verts du secteur. À ceux-ci s'ajoutent de nouveaux parcs et places publiques aménagés dans le but de créer des espaces de dilatation et de socialisation dans l'espace urbain. D'autres initiatives visent à mettre en valeur et rendre accessible les espaces verts existants comme les emprises excédentaires du REM et le remarquable terrain des Sœurs de la Providence.



Fig. 138. Réseau de biodiversité, de parcs et d'espaces verts créés et consolidés

● Nouveau parc ou espace vert      - - - Corridor de biodiversité  
● Espace vert à mettre en valeur

### SECTEURS DE REQUALIFICATION

Les principaux secteurs de revitalisation sont concentrés aux abords des grands axes de transit. Ces espaces, actuellement sous-utilisés ou occupés par des fonctions incompatibles avec la vocation de l'aire TOD, font l'objet d'une transformation graduelle laissant place à de nouveaux milieux de vie où la fonction résidentielle est dominante. De plus, le secteur de Revitalisation urbaine intégrée (RUI), localisé dans le quartier Cartierville en bordure de l'emprise ferroviaire, se voit revalorisé par des interventions sur le cadre bâti existant et sur le domaine public.



Fig. 139. Secteurs de requalification et de transformation

■ Milieu de vie à créer  
■ Milieu de vie à revaloriser



## PÔLES DE SERVICES

De nouveaux pôles de services s'arriment au réseau de mobilité et deviennent des lieux d'ancrage dans les quartiers en transformation et en revitalisation. Parmi ces derniers, les noyaux du TOD que sont la station intermodale Bois-Franc et la potentielle station de métro Poirier deviennent des lieux animés, favorables aux déplacements multimodaux et regroupant une diversité d'usages. De plus, de nouveaux équipements collectifs viennent s'ajouter à l'offre existante et répondre aux besoins actuels et futurs en matière d'établissements scolaires, culturels et communautaires. Enfin, les grands axes de transit voient se renforcer leur vocation rassembleuse par l'ajout d'activités commerciales au rez-de-chaussée des bâtiments. Ces centralités mixtes se concentrent stratégiquement à des points névralgiques, soit au croisement d'axes de mobilité structurants.



Fig. 140. Pôles mixtes et noyaux civiques à créer et à renforcer

- Équipement collectif à créer
- Pôle mixte à créer/renforcer

## SYNTHÈSE DES ORIENTATIONS

### GRANDS AXES DE MOBILITÉ

Réaménagement des voies publiques Marcel-Laurin/ Laurentien/ Lachapelle/ Henri-Bourassa, encadrement de la rue, amélioration de la qualité du paysage urbain et sécurisation des parcours actifs

### CORRIDORS DE BIODIVERSITÉ

Réseau vert propice au renforcement de la biodiversité à grande échelle, appropriation citoyenne par l'aménagement de liens cyclables et multifonctionnels, reliant la station intermodale Bois-Franc aux grands pôles d'activités montréalais (Véloroute/Réseau vélo métropolitain)

### PÔLE MULTIFONCTIONNEL

Milieu de vie complet (habitation, commerce, emploi) gravitant autour de la station intermodale du REM, implantation d'une potentielle station de métro de la ligne orange, intégration optimale des différents réseaux de transport collectif visant à diminuer le transfert modal, création d'une place publique visible, animée et rassembleuse

### NOUVEAUX ÉQUIPEMENTS COLLECTIFS

Services publics répondant aux besoins actuels et futurs des résidents, incluant des écoles primaires, localisation optimale pour faciliter les opérations du dernier kilomètre pour les usagers du transport collectif

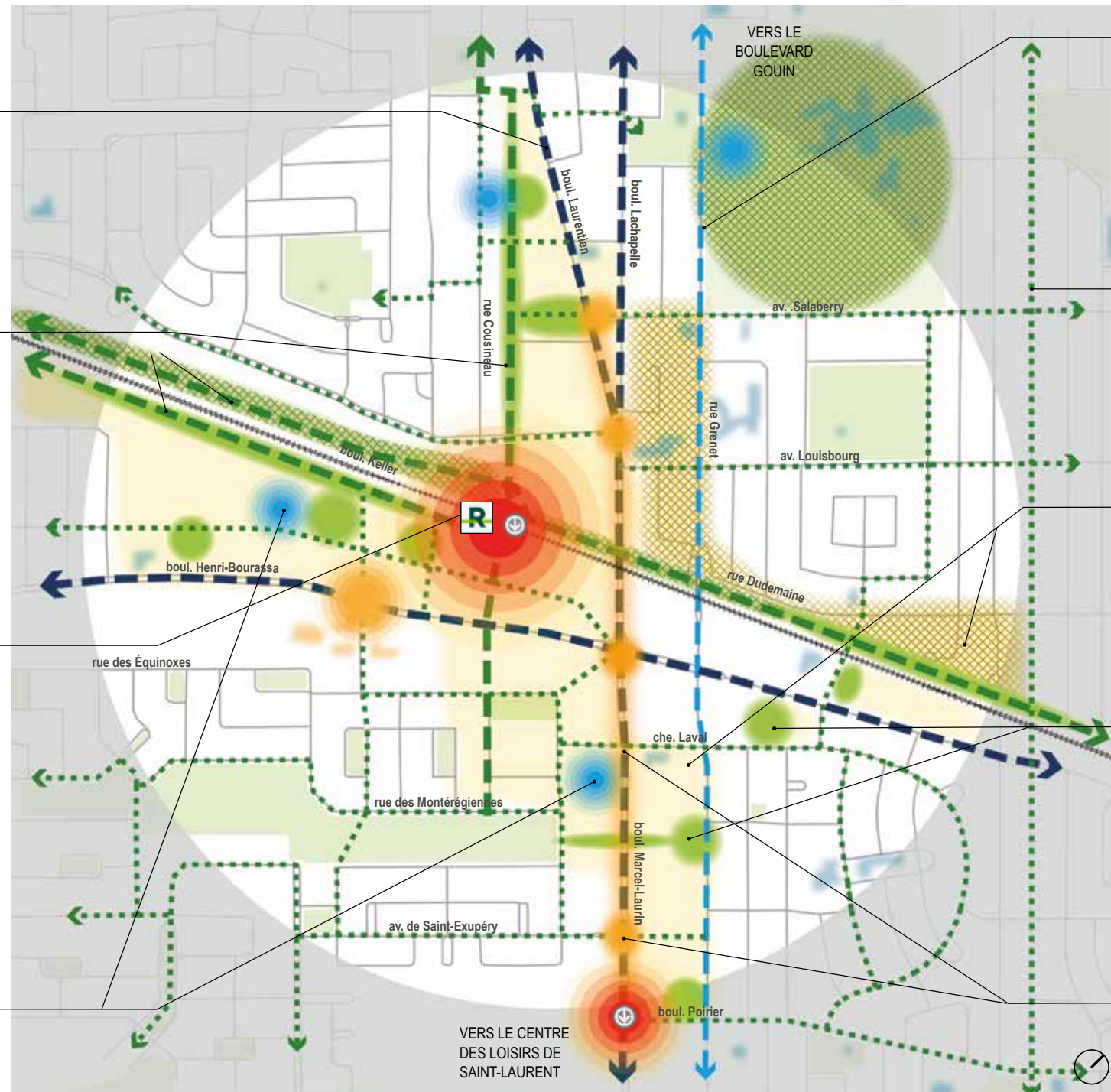


Fig. 141. Schéma d'organisation spatiale de l'aire TOD Bois-Franc

### GRAND AXE INSTITUTIONNEL

Ajout d'espaces verts et réaménagement ponctuel de la rue pour souligner la présence d'équipements collectifs, mise en valeur des propriétés institutionnelles, notamment celle des Sœurs de la Providence

### RÉSEAU DE DÉPLACEMENTS ACTIFS

Raccordement à la station intermodale du REM, aux espaces verts existants et projetés, et au réseau de transport actif des deux arrondissements

### MILIEUX DE VIE

Secteurs propices à la revitalisation du cadre de vie, suivant des principes de compacité de la trame urbaine et d'intégration harmonieuse aux quartiers existants

### PARCS ET PLACES PUBLIQUES

Parcs de voisinage et de quartier, espaces récréatifs et places publiques répondant aux besoins actuels et futurs de la collectivité, îlots de fraîcheur, aménagements reflétant la diversité culturelle du milieu et propices à la biodiversité.

### SECTEURS MIXTES

Requalification et intensification des activités, rez-de-chaussée commerciaux animant l'espace public, commerces de proximité distinctifs, services à la population.

### 4.3 LA DÉLIMITATION DU TERRITOIRE D'INTERVENTION

Le diagnostic présenté au chapitre précédent consiste à évaluer le secteur dans le périmètre de l'aire TOD, soit en considérant un rayon d'un km autour de la future station Bois-Franc.

Le concept d'aménagement quant à lui définit un périmètre d'intervention plus précis en fonction du lotissement actuel et des zones qui nécessitent un réaménagement ou une requalification. Il exclut également certains quartiers résidentiels qui ne nécessitent pas d'attention particulière.

Le périmètre d'intervention du PPU se concentre donc autour de la future station ainsi que des principaux axes de circulation que sont les boulevards Marcel-Laurin, Henri-Bourassa, Lachelle. Il inclut également l'axe institutionnel de la rue Grenet.

La ligne électrique d'Hydro-Québec (ainsi que son poste de transformation Reed) et la voie ferrée sont des infrastructures majeures qui séparent le secteur en deux,

Les principaux ensembles commerciaux et institutionnels incluent dans le secteur sont le Centre commercial Cartierville, le nouveau centre communautaire Cartierville, la propriété des soeurs de la Providence, l'École Louisbourg le centre commercial Keller, et les Galeries Saint-Laurent. Des zones industrielles légères sont également présentes le long du Boulevard Henri-Bourassa.

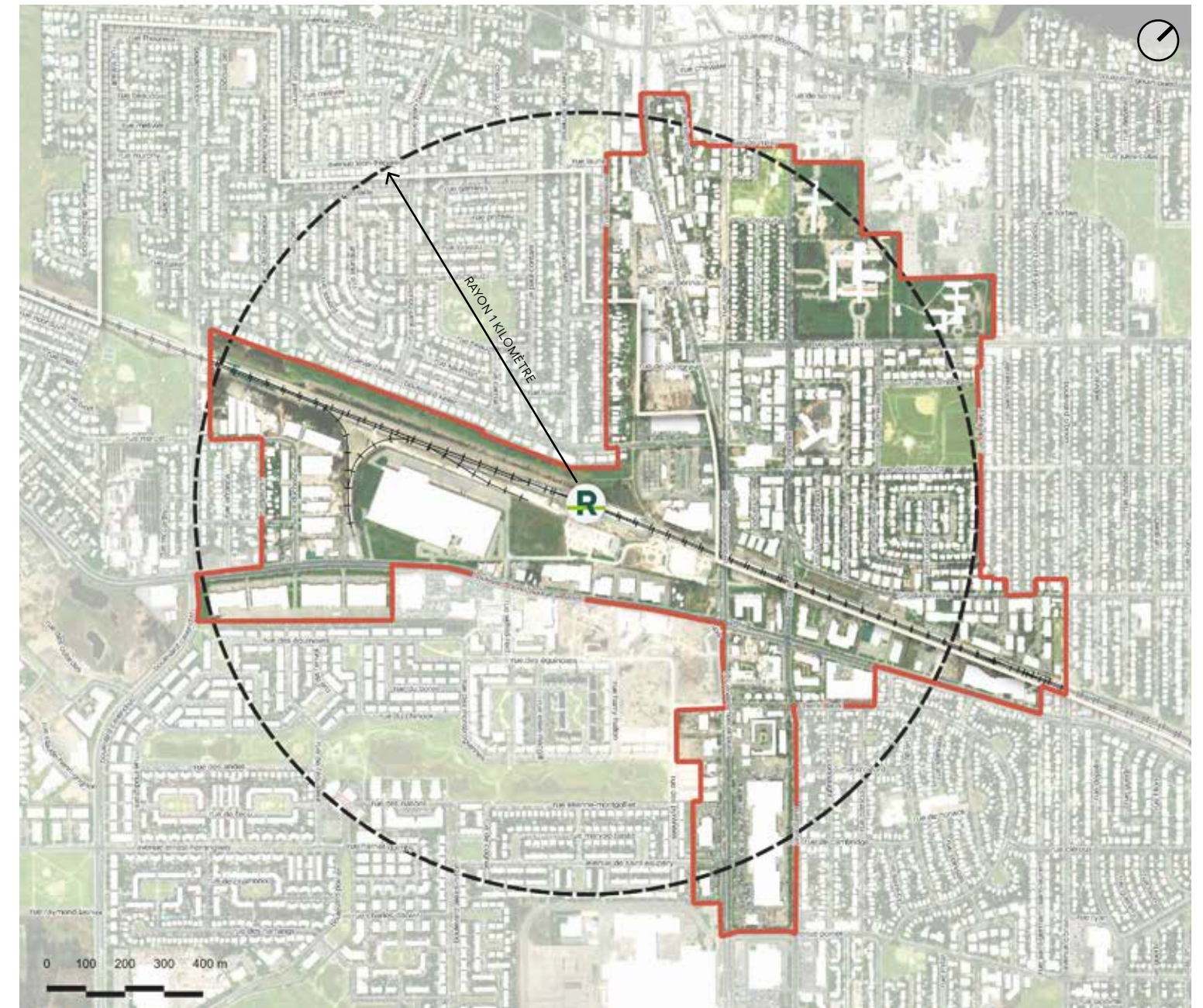
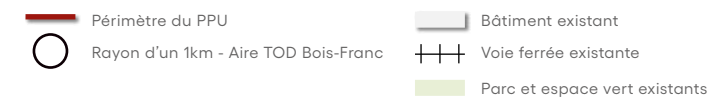


Fig. 142. Le territoire d'intervention  
(Source : CMM, 2016)



#### 4.4 LE CONCEPT D'AMÉNAGEMENT DÉTAILLÉ

Exprimant avec réalisme la vision et les grandes orientations présentées précédemment, le concept d'aménagement détaillé suivant dévoile le potentiel de revitalisation du PPU Bois-Franc dans un horizon de planification de 20 ans et plus.

Le concept se décline en différentes sections qui permettent de définir les aménagements pour le territoire d'intervention. Transversalement à toutes ces déclinaisons, plusieurs grands principes ont guidé la conception du concept d'aménagement :

- mise en réseau des parcs et espaces verts existants à travers la création de liens actifs, de nouveaux espaces de rassemblement et la bonification des aménagements, le tout dans le but de favoriser la biodiversité urbaine;
- arrimage du réseau viaire à l'existant de manière à créer des liens interquartiers intuitifs et directs;
- subdivision des lots de grande taille afin de favoriser une trame urbaine plus compacte et perméable;
- réduction des espaces à caractère véhiculaire;
- encadrement des espaces publics;
- densification à proximité de la station intermodale du REM, de la potentielle station de métro Poirier et en marge des grands axes de mobilité;
- gradation des hauteurs de manière à favoriser une intégration harmonieuse au cadre bâti des quartiers résidentiels existants;
- implantations modulées aux zones de contraintes.

#### NOTE AU LECTEUR

Le plan d'aménagement représente une vision et est présenté à titre indicatif seulement. La localisation des bâtiments et des espaces publics, leur implantation, ainsi que leurs superficies ne sont pas définitives et évolueront au fil des projets immobiliers. Ceux-ci seront évalués au cas par cas, dans une perspective de création de milieux de vie dynamiques et à l'échelle humaine.

- |   |  |
|---|--|
|    | Aire TOD (rayon 1 km)  |
|  | Périmètre du PPU   |
|  | Station REM  |
|  | Potentielle station de métro (localisation approximative et à titre indicatif) |
|  | Cadre bâti existant  |
|  | Cadre bâti proposé   |
|  | Équipement collectif   |
|  | Toits verts proposés   |
|  | Parc ou espace vert  |
|  | Place publique   |
|  | Rue  |
|  | Rue partagée   |
|  | Rue locale   |
|  | Sentier actif  |
|  | Revêtement qualitatif ponctuel de la rue Grenet                                |
|  | Véloroute  |
|  | Piste multifonctionnelle   |
|  | Oeuvre d'art publique / repère urbain  |
|  | Station intermodale (REM, métro, autobus, etc.)                                |
|  | Place de la station intermodale  |
|  | Bâtiment repère  |
|  | Terminus d'autobus   |
|  | Parc et place proposés   |
|  | Prolongement de la Véloroute sur l'emprise du REM                              |
|  | École primaire proposée  |

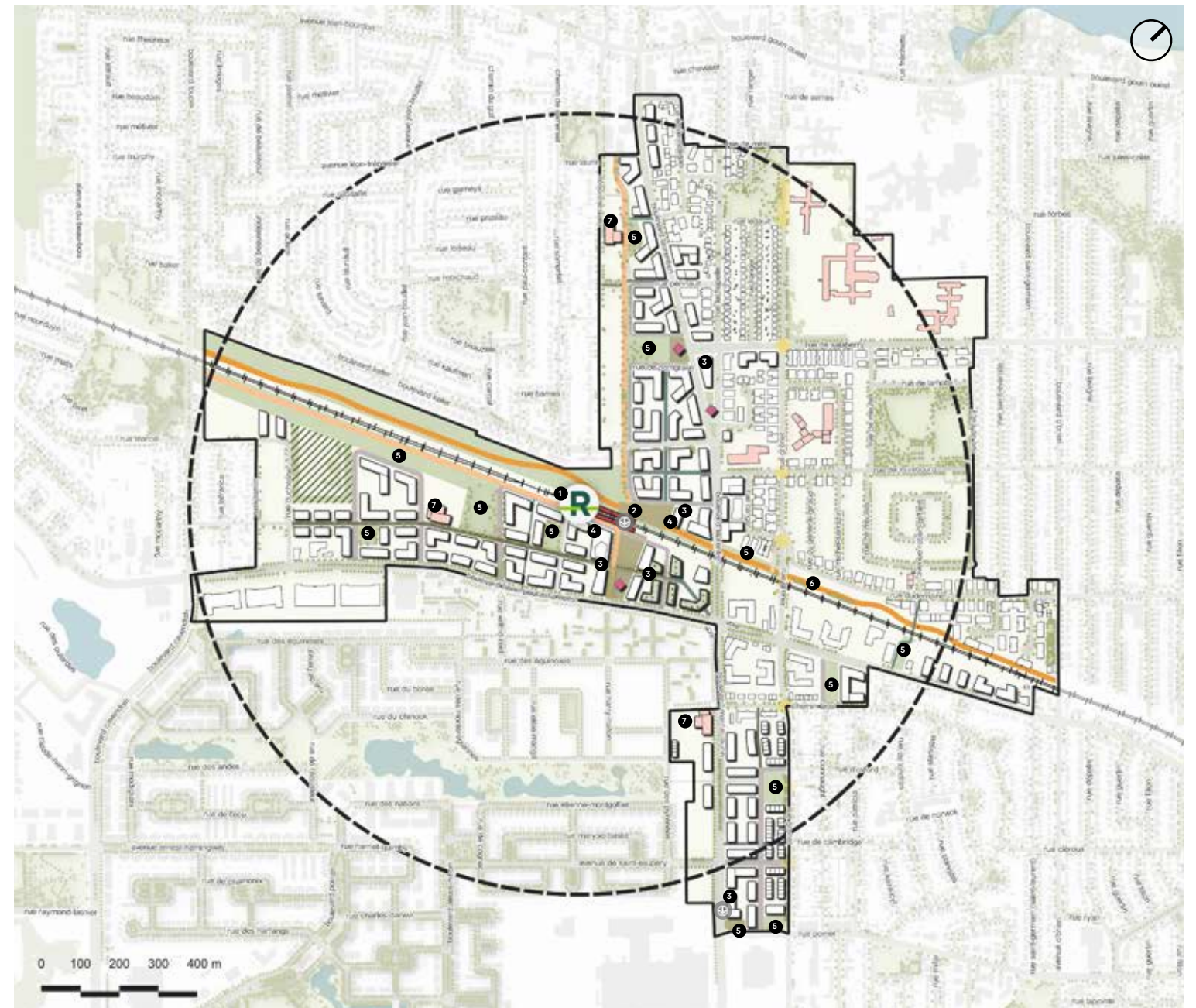


Fig. 143. Concept d'aménagement du PPU  
(Source : Arrondissements Ahuntsic-Cartierville et Saint-Laurent, SIGS Ville de Montréal, STM)

#### 4.4.1 SIGNATURE VERTE

##### DES CORRIDORS DE BIODIVERSITÉ ARRIMÉS AU RÉSEAU DE DÉPLACEMENT ACTIF

La proposition d'aménagement vise à créer de nouveaux espaces verts, à mettre en valeur ceux existants et à favoriser la connectivité écologique entre des milieux naturels qui se trouvent au-delà de l'échelle d'intervention de l'aire TOD Bois-Franc. Le corridor de biodiversité se voit renforcé par les efforts de verdissement en général, mais de façon plus significative, par la valorisation des friches bordant l'emprise ferroviaire du REM et par la création d'une coulée verte dans l'axe nord-sud. Ces nouveaux corridors de biodiversité s'arriment au réseau de déplacement actif de l'aire TOD, assumant ainsi une double fonction.

Le projet de corridor de biodiversité de Saint-Laurent s'étend actuellement de l'autoroute transcanadienne (A-40) au sud, jusqu'aux parcs-nature du Bois-de-Saraguay et du Bois-de-Liesse au nord. Les interventions prévues sont principalement concentrées à l'ouest du boulevard Cavendish. Le corridor est conçu selon le principe de «propagation horizontale», à l'image de la dispersion des semences (Table Architecture | LAND Italia | civiliti | Biodiversité Conseil, 2019). À partir d'interventions paysagères structurantes sur les vastes terre-pleins supportant les lignes de transmission hydro-électriques, un corridor vert relie l'ensemble des noyaux de biodiversité existants (parcs-nature, boisé Marcel-Laurin, etc.). Ce fil conducteur agit comme catalyseur et rayonne dans l'environnement immédiat, multipliant les bénéfiques écosystémiques de façon exponentielle.

C'est dans cet esprit que se conçoit la trame verte au sein de l'aire TOD Bois-Franc. Elle s'articule d'abord par un geste fort dans l'axe nord-sud et est-ouest, augmentant ainsi la résilience du réseau écologique entre des espaces verts d'envergure comme le parc Bois-Franc et le parc-nature du Bois-de-Saraguay.

#### VALORISATION ET RETISSAGE DES ESPACES EN FRICHE EXISTANTS COMME FIL CONDUCTEUR D'UN CORRIDOR DE BIODIVERSITÉ À GRAND DÉPLOIEMENT



Fig. 144. Espace en friche propice à la biodiversité en bordure de la véloroute (Réseau express vélo), en marge de la voie ferrée du REM (emprise Hydro-Québec)



Fig. 145. Espace en friche propice à la biodiversité dans l'axe nord-sud (emprise Ville de Montréal)

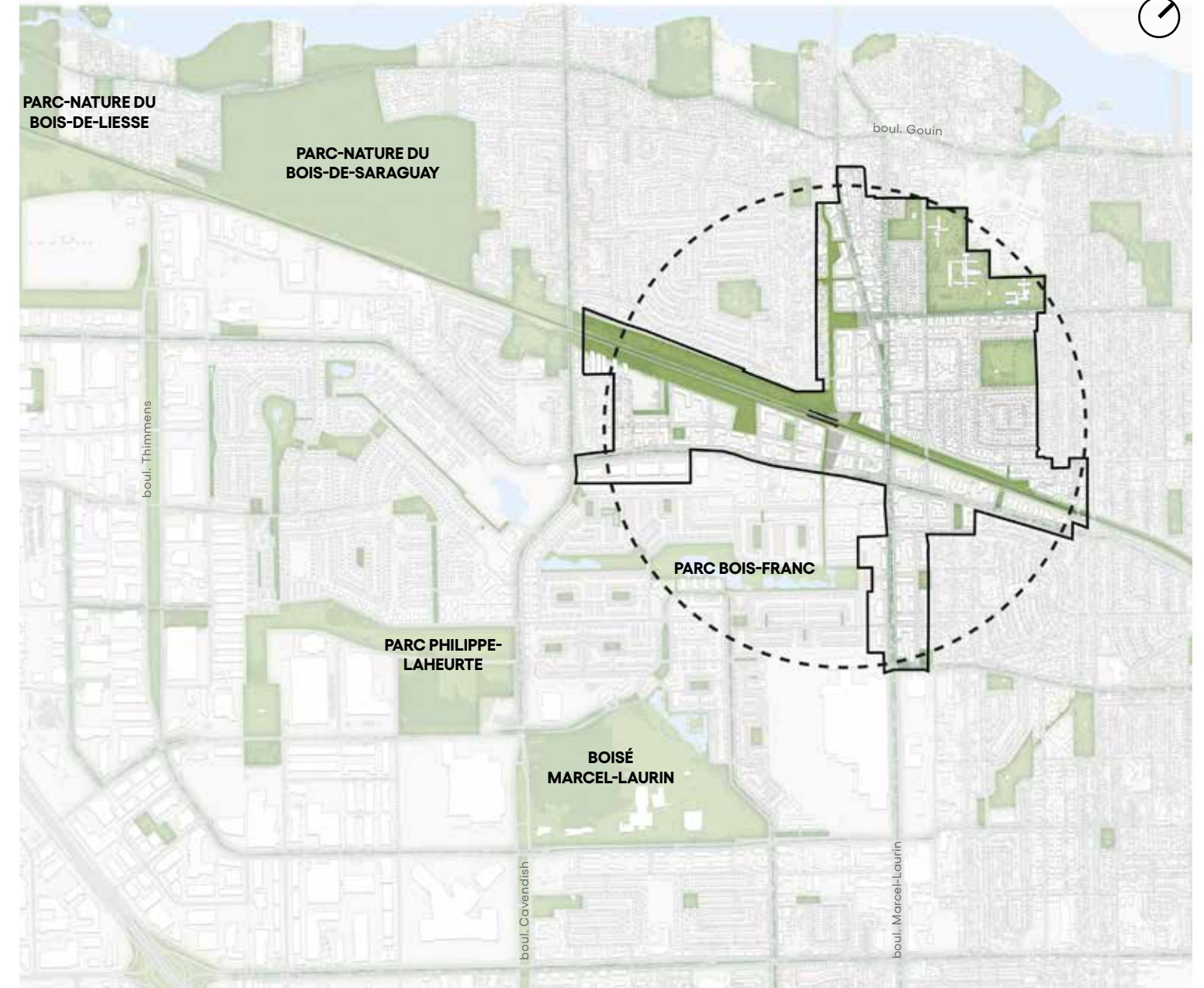
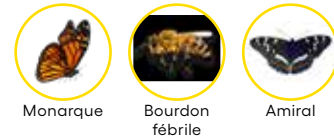


Fig. 146. Potentiels de réseau écologique entre l'aire TOD Bois-Franc et les grands espaces verts environnants

Cette trame verte se ramifie à travers tout le tissu urbain de l'aire TOD, magnifiée par la création de nouveaux parcs et d'initiatives de verdissement du domaine privé et public dont l'objectif est de favoriser la biodiversité. Elle supporte de surcroît un réseau de déplacements actifs convergeant vers un pôle multifonctionnel central, la station intermodale Bois-Franc.

Les efforts de verdissement et d'aménagement à travers les projets de redéveloppement et de mise en valeur de l'aire TOD Bois-Franc, et tout particulièrement dans l'axe des corridors verts, sont conçus pour favoriser la biodiversité urbaine. L'éventail d'espèces végétales indigènes plantées au long de ces corridors forme de nouveaux habitats fauniques notamment pour les insectes pollinisateurs, les oiseaux, les chiroptères et les petits mammifères terrestres. Des aménagements favorisant spécifiquement la présence de certains groupes fauniques (hôtel à insectes, mangeoires, perchoirs, arbres morts, nichoir à chauve-souris) sont aussi privilégiés le long de ces axes.

POLLINISATEURS



Monarque Bourdon fébrile Amiral

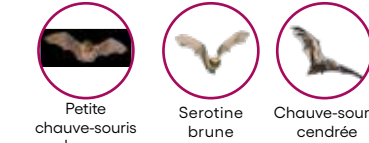
OISEAUX



Hirondelle bicoloré Hirondelle noire Mésange à tête noire Martinet ramoneur Bécasseau cocorli

et autres ...

CHIROPTÈRES



Petite chauve-souris brune Serotine brune Chauve-souris cendrée

MAMMIFÈRES TERRESTRES



Campagnol des champs Renard roux

Tiré du Plan directeur d'aménagement du Corridor de biodiversité de Saint-Laurent, Arrondissement Saint-Laurent



Fig. 147. Hôtel à insectes, Montréal (Source: Nathalie St-Pierre)



Fig. 148. Halte-vélo en bois recyclé conçu pour fournir un refuge aux champignons et aux insectes (Source: Pinterest)



Fig. 149. Nichoir à chauve-souris, Urbana, Illinois, États-Unis (Source: Let's Remake)



Fig. 150. Nichoirs à oiseaux, Japon (Source: Masaya Yoshimura et Daici Ano)



Fig. 151. Nichoir pour martinets ramoneurs, Pologne (Source: Menthol Architects)



Fig. 152. Asclépiade, verge d'or, agastache et rudbeckie, exemples de fleurs propices aux pollinisateurs indigènes (Source: Jardin Ooreka)

#### 4.4.2 UNITÉ DE PAYSAGE

La proposition d'aménagement se distingue en cinq grandes unités de paysage. La section suivante présente les intentions qui guident l'aménagement de ces sous-secteurs de l'aire TOD Bois-Franc.



Fig. 153. Unités de paysage de l'aire TOD

- 1 Pôle multimodal
- 2 Secteur nord
- 3 Secteur sud
- 4 Secteur ouest
- 5 Secteur est

#### PÔLE MULTIFONCTIONNEL

La station intermodale Bois-Franc et ses abords constitueront le cœur de l'aire TOD Bois-Franc et un important vecteur de la transformation urbaine du secteur. Dans un horizon moyen terme (10 à 20 ans), ce secteur sera articulé autour d'une place publique rassembleuse et animée à toute heure de la journée. Le pôle attirera une grande affluence par l'achalandage que génèrera ce nœud de mobilité. Le secteur sera conçu de manière à favoriser et à faciliter les transferts entre les différents modes de déplacement. À cet égard, dès la mise en fonction du REM, la station comportera potentiellement un passage non tarifé permettant de raccorder le nord et le sud du pôle multifonctionnel. Ce passage créera une continuité dans la configuration de la place publique qui se déploiera de part et d'autre de l'emprise ferroviaire. À terme, le pôle se démarquera par la qualité des aménagements et la présence de bâtiments phares qui agissent comme repères urbains à l'échelle de l'aire TOD. De plus, le dynamisme de ce secteur émanera de la diversité des usages. On y retrouvera ainsi en plus des habitations, des espaces à bureaux, de travail partagé et différents services à la population (commerces de proximité, cliniques, espaces de diffusion culturelle, etc.).



Fig. 154. Plan détaillé des abords de la station Bois-Franc (localisation de la potentielle station de métro est approximative et à titre indicatif seulement)



Fig. 155. Place publique animée, Bailey Plaza, Ithaca, États-Unis (Source: Slow Ottawa)



Fig. 160. Mixité d'usages et place publique animée, MacArthur Commons, Oakland, États-Unis (Source: Hines)



Fig. 156. Pôle d'emploi, Baltimore, États-Unis (Source: Slow Ottawa)



Fig. 159. Terminus d'autobus intégré à l'édicule de métro de la station Rosemont, Montréal (Source: Office municipal d'habitation de Montréal)



Fig. 157. Espace de coworking, New York, États-Unis (Source: WeWork)



Fig. 158. Configuration similaire à la future station Bois-Franc, future station Pointe-Claire du REM +(Source: CPDQ Infra)



## SECTEUR NORD

Dans une perspective courte à moyen terme, soit d'ici une vingtaine d'années, le secteur nord fera l'objet d'un redéveloppement à dominance résidentielle organisé à l'est de l'ancienne emprise ferroviaire de la Ville de Montréal, qui constituera un carrefour de mobilité durable et un corridor de biodiversité. Ce lien actif s'amorcera à la station Bois-Franc et se poursuivra au nord jusqu'à la rue Émile-Nelligan. Il aura comme point focal l'intersection avec la rue de Salaberry où s'implantera une vaste place publique soulignant la proximité de la propriété des Soeurs de la Providence, localisée sur le même axe. Cette centralité se trouvera renforcée par la mise en valeur de l'îlot en forme de pointe au croisement des boulevards Laurentien, Keller et de la rue Lachapelle. Celui-ci sera désormais occupé par un bâtiment signature de forme angulaire jouxté d'une œuvre d'art public marquant l'entrée sud de l'arrondissement Ahuntsic-Cartierville. Enfin, ce redéveloppement vise à créer un front bâti continu et dense en bordure du boulevard Laurentien, qui serait modulé à la baisse vers l'ouest pour s'harmoniser avec le cadre bâti du quartier Toupin-Keller. L'ajout d'une école primaire et d'un parc-école devrait répondre aux besoins des futurs résidents, jouissant d'un accès privilégié et sécuritaire via la piste multifonctionnelle.



Fig. 162. Plan détaillé du secteur nord



Fig. 161. Parc-école de l'école primaire Nouvelle-Querbes, Montréal (Source: AAPC-CSLA)



Fig. 164. Immeuble multifonctionnel Le Rodier, Montréal (Source: Provencher\_Roy)

## SECTEUR SUD

Le secteur sud se déploie aux abords du boulevard Marcel-Laurin et vise le redéveloppement de la propriété des Galeries Saint-Laurent. Celle-ci fera l'objet d'un découpage cadastral afin de laisser place à des îlots plus perméables et urbains dans un horizon moyen terme (10 à 20 ans). Ce redéveloppement à dominance résidentielle encadrera le boulevard Marcel-Laurin avec un cadre bâti compact et continu. Le cadre bâti se modèlera à la baisse vers la rue Grenet afin d'assurer une intégration harmonieuse au quartier Norvick à l'est. Cette densité et compacité de la forme urbaine sera compensée par des espaces de dilatation, soit l'ajout d'espaces publics. Deux nouveaux parcs de voisinage seront stratégiquement aménagés dans l'axe de la rue Grenet, renforçant le caractère institutionnel de cet axe et comblant les carences en espaces publics dans le quartier Norvick. Le premier participera à l'animation de la potentielle station de métro Poirier. Le second s'inscrira en continuité du parc Bois-Franc, relié par un corridor écologique et un passage actif. À terme, la vie de quartier se verra améliorée par l'ajout d'un équipement collectif qui répondra aux besoins exprimés par la communauté et par la concentration de l'offre commerciale aux intersections clés.

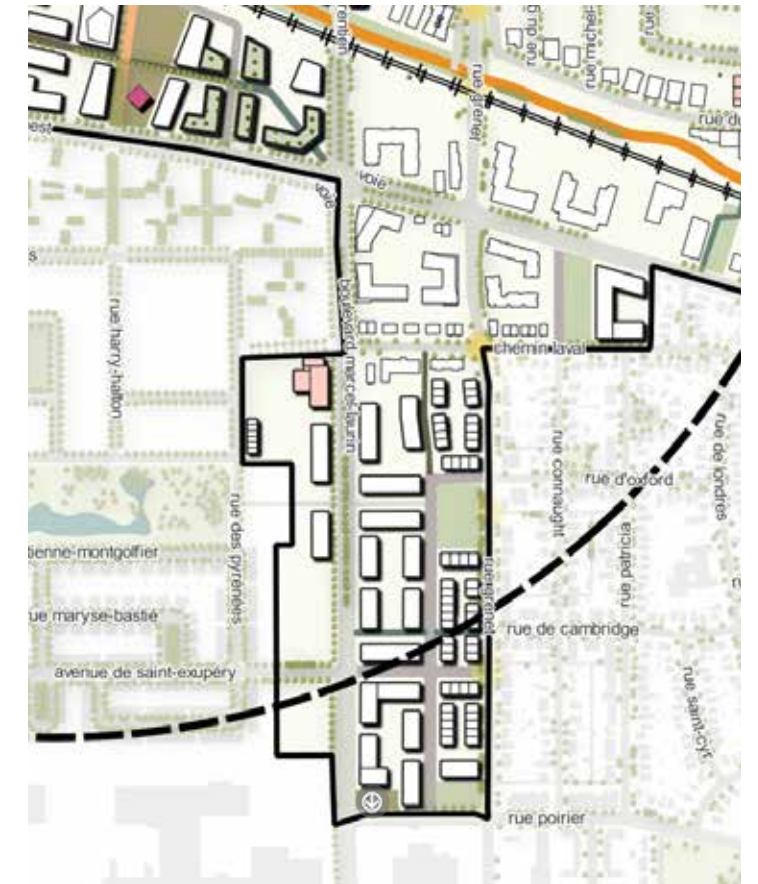


Fig. 163. Plan détaillé du secteur sud (localisation de la potentielle station de métro Poirier est approximative et à titre indicatif seulement)



Fig. 165. Passage résidentiel et corridor écologique, Société de développement Angus, Montréal (Source: Provencher\_Roy)



Fig. 166. Place publique mixte et animée, Uptown Normal, États-Unis (Source: Hoerr Schaudt Landscape Architects)



## SECTEUR OUEST

Le redéveloppement du secteur ouest sera possible grâce au fort potentiel dégagé par le départ éventuel de l'entreprise Reitmans, qui est envisageable à plus long terme (20 ans et plus). Ce secteur situé entre le boulevard Henri-Bourassa et l'emprise ferroviaire laissera place à un nouveau quartier résidentiel, structuré de part et d'autre d'une rue partagée qui permettra d'accéder aisément et de façon conviviale au pôle multifonctionnel du REM. La rue sera ponctuée de parcs de voisinages et bordée d'un cadre bâti harmonieux et à l'échelle humaine. Au cœur du nouveau quartier, une propriété institutionnelle pouvant notamment accueillir une école de quartier située stratégiquement à proximité de la station intermodale. L'école jouxtera un parc de quartier se rattachant à un parc linéaire bordant la voie ferrée. Le quartier serait également désigné pour potentiellement accueillir le poste de transformation d'Hydro-Québec, advenant sa relocalisation qui est aussi envisagée dans une perspective long terme (d'ici 20 ans et plus). L'implantation des bâtiments sera par ailleurs modulée pour minimiser l'impact sonore et visuel des zones de contraintes, et mieux encadrer les rues et équipements collectifs.



Fig. 168. Plan détaillé du secteur ouest



Fig. 167. Parc de quartier, Grevenlingenveld, La Hague, Pays-Bas (Source: ArchDaily)



Fig. 169. Immeuble à logements multiples, Ateliers Castelnau, Montréal (Source: Guide habitation)

## SECTEUR EST

Le secteur est se partage de part et d'autre de l'emprise ferroviaire, comprenant au sud, les terrains bordant le boulevard Henri-Bourassa et au nord, le secteur de RUI. Il se distingue des autres unités de paysage puisqu'il ne forme pas un nouvel ensemble urbain, mais cherche plutôt à améliorer les milieux de vie actuels par quelques interventions ciblées qui pourront être mises en oeuvre à court terme (d'ici 10 ans). Ainsi, au sud, quelques terrains seront ponctuellement redéveloppés avec l'insertion d'habitations de moyenne à haute densité. De nouveaux espaces publics feront également leur apparition dans cette zone, accueillant diverses installations en réponse aux besoins exprimés par la communauté, notamment dans le quartier Norvick. Ces espaces seront accessibles depuis le nord de l'aire TOD par la potentielle création d'un second lien traversant l'emprise ferroviaire dans l'axe de l'avenue Robert-Giffard et de la rue de Londres. Au nord, le secteur de la RUI fera l'objet d'interventions visant à retenir la population locale et à améliorer sa qualité de vie. Ainsi, le cadre de vie se verra revitalisé grâce à la réhabilitation des bâtiments jugés vétustes ou insalubres, ainsi que des projets de verdissement à caractère communautaire et l'ajout d'éclairage urbain pour renforcer la sécurité perçue et réelle.



Fig. 171. Plan détaillé du secteur est



Fig. 170. Parc de voisinage, Drapper Fields, Londres, Royaume-Uni (Source: ArchDaily)



Fig. 172. Projet de verdissement La Voisinerie, Montréal (Source: Usbek et Rica)



Fig. 173. Éclairage public (Source: SDEM50)



### 4.4.3 MOBILIER ET IDENTITÉ VISUELLE

Le mobilier urbain participe au rayonnement de l'aire TOD Bois-Franc ainsi qu'au caractère animé et convivial des espaces publics qu'on y retrouve. Une variété de mobilier urbain ponctue l'espace et remplit une gamme de fonctions : signalétique, décoratif, détente, rassemblement, récréation, etc.

#### MOBILIER SIGNATURE POUR DES ESPACES CIBLÉS

Un mobilier urbain signature reflète l'unicité de l'aire TOD en affirmant la vocation rassembleuse des nouveaux points d'ancrage que sont l'axe institutionnel Grenet et les places publiques. On imagine un mobilier urbain sobre qui adopte des matériaux et des formes qui s'agencent harmonieusement avec le mobilier du REM et de la Ville de Montréal.

Pour le boulevard Laurentien et la rue Lachapelle, le mobilier urbain s'harmonisera en continuité avec la philosophie du programme Municipalités amis des aînés (MADA).

#### MOBILIER REFLÉTANT LA DIVERSITÉ CULTURELLE DU MILIEU ET S'INSÉRANT À UN PARCOURS D'ART PUBLIC

La singularité du milieu est aussi célébrée par l'ajout de mobilier qui évoque la diversité culturelle qu'on retrouve dans la communauté. Le multiculturalisme tant présent dans les arrondissements Saint-Laurent et Ahuntsic-Cartierville, recèle un immense potentiel créatif pouvant être exploité par le biais d'un concours de design. Ces nouveaux éléments de mobilier rythment les corridors verts de mobilité active que sont la véloroute et les pistes multifonctionnelles ainsi que les nouvelles places publiques. Ce mobilier s'amalgame à un parcours d'art public visant à faire de ces espaces des points de repères identitaires.



Fig. 174. Colonnes lumineuses, Melbourne, Australie (Source: Electrolight)



Fig. 175. Mobilier amovible, Bryant Park, New York, États-Unis (Source: Lauri Novak)



Fig. 176. Installation ludique de table à ping-pong, New York, États-Unis (Source: Evgrieve)



Fig. 177. Bancs circulaires (Source: Archiexpo)



Fig. 178. Bancs linéaires, CHUM, Montréal (Source: NIPPaysage)



Fig. 179. Installations reflétant la diversité culturelle, Place Superkilen, Copenhague, Danemark (Source: BIG Architects)



Fig. 180. Oeuvre inspirée du multiculturalisme de Montréal (Source: Jaume Plensa)



Fig. 181. Bancs portant les citations d'auteurs portugais, boulevard Saint-Laurent, Montréal (Source: Ville de Montréal)



Fig. 182. Aménagements évoquant la présence de la communauté locale afghane, Dandenong Afghan Bazaar, Sydney, Australie (Source: Hassel Studio)

## UN ARRIMAGE AVEC LES AMÉNAGEMENTS DU REM

Lieu de convergence pour les usagers du REM, du métro, et des autres réseaux de mobilité durable, la place publique du pôle multifonctionnel adopte des aménagements s'arrimant à la signature architecturale et paysagère qui caractérisent l'ensemble des stations du réseau. Le mobilier imaginé par le réseau du REM reprend des matériaux et des formes qui rappellent l'architecture des stations. De plus, les aménagements proposés tiennent compte de la stratégie de coloration du REM qui octroie aux différentes branches du réseau une couleur dominante. Celle-ci se traduit dans les aménagements au sein de l'édicule de la station, dans le mobilier ainsi que dans la palette végétale.



Fig. 183. Aménagement type du REM  
(Source: rem.info)

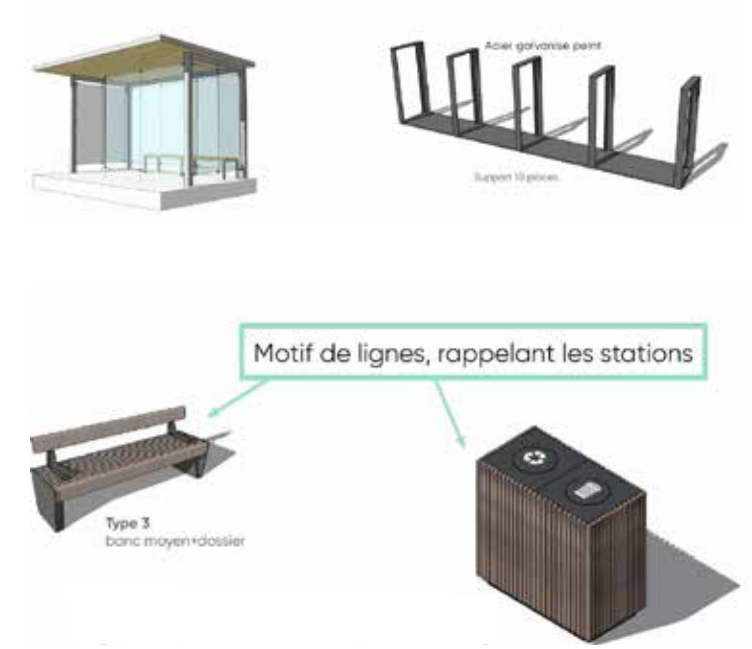


Fig. 185. Mobilier type du REM  
(Source: rem.info)

## MOBILIER STANDARD DE LA VILLE DE MONTRÉAL

Des éléments de mobiliers types de la Ville de Montréal s'insèrent à travers l'aire TOD, notamment au sein des nouveaux parcs de quartier et de voisinage ainsi que le long des axes de transit réaménagés.



Fig. 184. Mobilier type de la Ville de Montréal  
(Sources: Tripadvisor, Faire Montréal, Ville de Montréal, Provencher\_Roy et Actumédias, Lali)

#### 4.4.4 VERDISSEMENT

Les principes de verdissement reposent sur la transformation du paysage actuel, qui s'avère fortement minéralisé, vers un environnement urbain vivant et verdoyant. Le verdissement vise prioritairement à bonifier le couvert végétal sur le territoire, ce qui contribue également à lutter contre les îlots de chaleur urbains, à la gestion des eaux pluviales, la qualité de l'air ainsi qu'à améliorer la convivialité de l'environnement urbain. Les principes qui guident les mesures de verdissement sur le domaine public ainsi que sur le domaine privé.

#### PRINCIPES DE VERDISSEMENT

##### DOMAINE PUBLIC

- Plantation d'arbres à grand déploiement le long des axes de transit de manière à apporter de l'ombrage au piéton, créer un écran visuel et physique avec les voies de circulation et agrémenter le parcours par une ambiance invitante;
- aménagements végétaux ornementaux ou comestibles dans les fosses de plantations le long des trottoirs;
- valorisation écologique des terrains publics, tels que les écoles ou le centre communautaire et culturel de Cartierville, par des aménagements paysagers favorables à la biodiversité et à la sécurité alimentaire.

##### DOMAINE PRIVÉ

- conversion des aires gazonnées en pré fleuri (strate herbacée de 5 à 80 cm) ou en jardin comestible;
- mise à contribution des bâtiments par les toitures vertes (intensives ou extensives) dont le choix des végétaux contribue à la variété floristique et soutient les espèces fauniques;
- verdissement des aires de stationnement par l'introduction de surfaces végétales, de revêtements perméables (surfaces drainantes, noues, jardins de pluie, etc.) et de plantation d'arbres de sorte que la canopée couvre minimalement 40% de la surface de l'aire de stationnement une fois les arbres arrivés à maturité;
- autorisation de l'agriculture urbaine et le verdissement comme usage transitoire sur les terrains vacants.



Fig. 186. Plantations sur le domaine public, Seattle, États-Unis  
(Source: Berger Partnership)



Fig. 187. Stationnement plantés d'arbres à grand déploiement, Massachusetts, États-Unis  
(Source: Gettysburgdaily)



Fig. 188. Fossés de plantation comestible, Mange-trottoirs, Montréal  
(Source: Journal Métro)



Fig. 189. Plantations sur le domaine privé, Seattle, États-Unis  
(Source: Berger Partnership)



Fig. 190. Toiture commerciale où l'on pratique l'agriculture urbaine, Arrondissement Saint-Laurent, Montréal  
(Source: Centdegrés)

#### CRITÈRES DE PLANTATION

De manière plus précise, voici les critères à respecter pour la plantation de végétaux au sein de l'aire TOD:

- opter pour les espèces adaptées à la zone de rusticité 5b qui correspond à la région de Montréal selon Ressources Naturelles Canada;
- privilégier les espèces résistantes au stress urbain (pollution et sel de déglacage), aux maladies et aux ravageurs le long des axes de transit et au sein des aires de stationnement;
- favoriser les espèces indigènes du Québec, comestibles et propices à la création de nouveaux habitats fauniques dans les aires les moins exposées aux facteurs de stress urbain;
- diversifier les essences floristiques plantées selon les trois strates: la strate herbacée de 0 à 80 cm, la strate arbustive jusqu'à 5 m et la strate arborescente au-delà de 5 m de hauteur.
- appuyer la diversification des essences plantées afin de varier les dimensions des plantations, leur feuillage, leur période de floraison, etc.
- privilégier la plantation de conifères dans l'axe des corridors de vent, en conservant une distance appropriée des façades vitrées pour éviter de nuire à la luminosité des espaces de vie;
- prohiber les espèces exotiques envahissantes;
- privilégier les espèces qui requièrent une irrigation naturelle et qui favorisent la biorétention des eaux pluviales;
- prévoir des fosses de plantation d'une profondeur minimale de 0,9 m et un volume de terre de 10,5 m<sup>3</sup> minimum pour un arbre à moyen et à grand développement pour favoriser la survie et la croissance des arbres.

## ARBRES CONIFÈRES



*Juniperus virginiana*



*Larix laricina*



## ARBRES FEUILLUS



*Acer rubrum*



*Populus tremuloides*



## ARBUSTES



*Amelanchier canadensis*



*Aronia melanocarpa*



## VIVACES



*Achillea millefolium*



*Solidago gigantea*



*Picea glauca*



*Tsuga canadensis*



*Gleditsia triacanthos*



*Gymnocladus Dioicus*



*Cornus stolonifera*



*Euonymus atropurpureus*



*Rudbeckia hirta*



*Allium schoenoprasum*



## PALETTE VÉGÉTALES | EXEMPLES

- Espèce indigène
- Espèce tolérante au stress urbain (sel de déglacage, maladies et ravageurs, conditions climatiques arides, pollution, etc.)
- Espèce propice à la biodiversité
- Espèce comestible



*Quercus palustris*



*Quercus rubra*



*Physocarpus opulifolius*



*Rubus idaeus*



*Deschampsia flexuosa*



*Asclepias syriaca*



#### 4.4.5 CORRIDORS VERTS



Fig. 191. Corridors de biodiversité accueillant la Véloroute (1) et les pistes multifonctionnelles (2A et 2B)

#### DES CORRIDORS DE BIODIVERSITÉ ET DE MOBILITÉ ACTIVE

La trame verte de l'aire TOD prend son assise sur des interventions structurantes réalisées dans l'axe est-ouest et nord-sud. Ces tracés, en grande partie caractérisés par des espaces en friche à l'heure actuelle, sont propices au déploiement de corridors de biodiversité urbaine à la large échelle par le biais de mesures de verdissement et la restauration d'habitats fauniques (voir section sur le *Verdissement et la biodiversité* précédemment).

Il s'agit aussi de liens privilégiés pour favoriser la mobilité active entre les quartiers et la station intermodale Bois-Franc. Les emprises excédentaires du REM, d'Hydro-Québec et de la Ville de Montréal accueillent ainsi la Véloroute et deux nouvelles pistes multifonctionnelles, constituant le réseau de déplacement actif primaire, soit des liens en site propre, sécuritaires et efficaces.

Afin d'optimiser l'expérience de déplacement et de favoriser l'appropriation citoyenne des lieux, les corridors de biodiversité sont ponctués d'espaces de détente et agrémentés d'éléments de mobilier et d'art public reflétant la diversité culturelle du milieu.



Fig. 192. Coupe type du corridor de biodiversité longeant la voie ferrée du REM

#### PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT | VÉLOROUTE

La Véloroute, intégrée à l'axe 42 du Réseau vélo métropolitain (voir rapport d'Analyse urbaine), est une piste cyclable en site propre longeant l'emprise nord du REM. Elle permet aux cyclistes d'accéder de façon directe et sécuritaire d'accéder à d'autres pôles d'activités montréalais comme le Technoparc Montréal et le grand parc de l'Ouest-de-l'Île. Actuellement aménagée à l'est du boulevard Laurentien dans l'emprise d'Hydro-Québec, il est proposé de prolonger son tracé vers l'est et de bonifier son aménagement sur toute sa longueur. Les principes d'aménagement pour ce lien cyclable se déclinent ainsi:

- piste cyclable en site propre (chaussée de 4 mètres);
- mise en valeur des emprises excédentaires du REM et d'Hydro-Québec;
- interventions propices à la biodiversité urbaine (protection de la végétation existante, plantations indigènes, restauration d'habitats fauniques, connectivité à plus large échelle, etc.);
- aménagement d'aires de détente et d'agrément (haltes-vélo, mobilier, art public, supports à vélo, etc.);
- entretien et appropriation à travers les saisons (prévoir un dégagement libre de plantation en marge des corridors de déplacement pour y entasser la neige l'hiver).



Fig. 193. Lien cyclable longeant une voie ferrée, Piste Des Carrières, Montréal (Source: Flickr, Bob August)



Fig. 194. Perspective du terre-plein Cavendish, corridor de biodiversité Saint-Laurent, Montréal (Source: Table Architecture | LAND Italia | civiliti | Biodiversité Conseil)

## PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT | PISTES MULTIFONCTIONNELLES

Les pistes multifonctionnelles sont aménagées en site propre dans les emprises du REM et de la Ville de Montréal. Carrefours de la mobilité durable, elles sont aménagées pour desservir cyclistes, piétons et autres usagers des modes de transport actif. La première piste multifonctionnelle, aménagée dans l'axe est-ouest, borde le côté sud de la voie ferrée du REM et permet de rejoindre le pôle multimodal central depuis le secteur ouest de l'aire TOD. La seconde, aménagée dans l'axe nord-sud, met à profit une ancienne emprise ferroviaire appartenant à la Ville de Montréal. Elle fait office de coulée verte à travers le quartier Toupin-Keller, permettant de reconnecter une série de parcs de voisinage et d'offrir un parcours actif privilégié vers la station intermodale. De plus, cet espace agit comme zone tampon entre le quartier résidentiel bordant la rue Cousineau et les futurs projets immobiliers en marge du boulevard Laurentien. Le lien se poursuit au sud dans l'axe du passage des frères Vachon et de la rue Harry-Halton pour accéder au parc Bois-Franc.

Les principes guidant l'aménagement des pistes multifonctionnelles sont les suivants:

- aménagement en site propre (chaussée cyclable de 3 mètres et sentier piétonnier de 2 mètres);
- tracés linéaires, directs et efficaces convergeant vers le pôle multifonctionnel (station intermodale du REM);
- mise en valeur des emprises excédentaires du REM et de la Ville de Montréal;
- interventions propices à la biodiversité urbaine (protection de la végétation existante, plantations indigènes, restauration d'habitats fauniques, connectivité à plus large échelle, etc.);
- tracés ponctués d'aires de détente et d'agrément (espaces parcs, mobilier, art public, supports à vélo, etc.);
- entretien et appropriation à travers les saisons (prévoir un dégagement libre de plantation (1,5 à 2 mètres) en marge de la voie cyclable pour y entasser la neige l'hiver).



Fig. 196. Piste multifonctionnelle ponctuée d'espaces récréatifs, piste Des Carrières, Montréal  
(Source: Journal Métro)



Fig. 197. Piste cyclable déneigée durant l'hiver, Montréal  
(Source: Journal Métro)



Fig. 198. Piste multifonctionnelle The Garden, Berlin, Allemagne  
(Source: Eike Becker Architekten)



Fig. 195. Coupe type d'une piste multifonctionnelle

- distinction entre les sentiers cyclables et piétonniers avec identification claire des usages (privilégier les matériaux poreux);
- carrefour de la mobilité durable (intégration de supports à vélo, mobilier, etc.);
- système d'éclairage assurant la sécurité des usagers et participant à l'ambiance apaisée du lieu;
- parcours rythmés par l'intégration de bandes plantées de différentes strates végétales (vivaces, arbustes et arbres);
- espace central libre de plantation (couvre-sol uniquement) pour entasser la neige l'hiver;
- gestion de l'eau intégrée au design (possibilité d'aménager des noues de biorétention, jardins de pluie, etc.);
- biodiversité favorisée par une végétation typique des prés fleuris et l'intégration ponctuelle d'habitats pour la petite faune;
- interface de transition avec les propriétés résidentielles de la rue Cousineau
- interfaces d'intégration avec les futurs projets immobiliers.

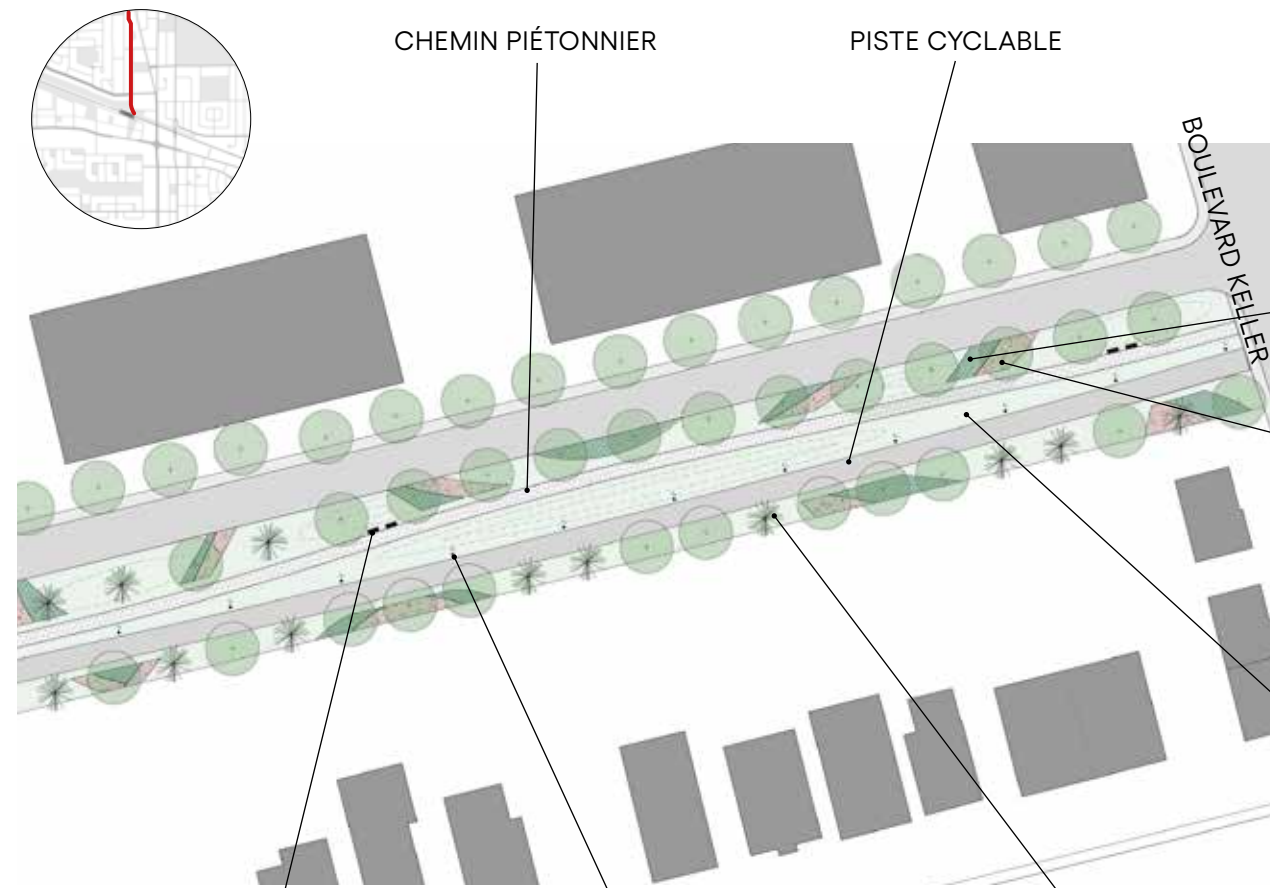


Fig. 199. Exemple d'aménagement détaillé de la piste multifonctionnelle au nord de la station intermodale, échelle 1:1000



BANDES DE PLANTATION DE VIVACES ET D'ARBUSTES FAVORABLES AUX POLLINISATEURS ET RYTHMANT LE PARCOURS



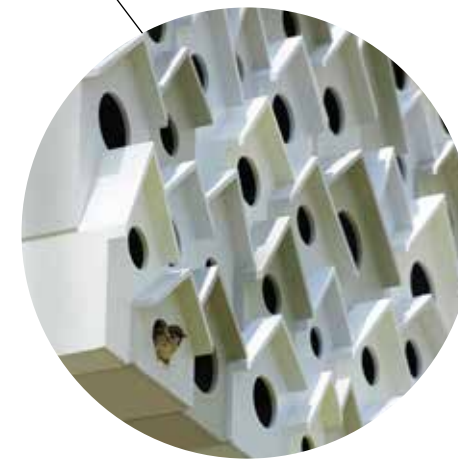
ESPACE DÉGAGÉ POUR ENTASSER LA NEIGE DURANT L'HIVER



BANCS TYPES DE LA VILLE DE MONTRÉAL



COLONNES LUMINEUSES



HABITATS PROPICES À LA FAUNE AILÉE

Note au lecteur: cet exemple d'aménagement détaillé illustre des principes d'aménagement et est fourni à titre indicatif, la configuration et la composition réelle de la piste multifonctionnelle pourraient différer de cette proposition



Fig. 200. Vue d'ambiance de la piste multifonctionnelle au nord de la station intermodale

Note au lecteur: cette image illustre des principes d'aménagement et est fournie à titre indicatif, la configuration et la composition réelle de la piste multifonctionnelle pourraient différer de cette proposition



#### 4.4.6 RUES PARTAGÉES

##### DES RUES OÙ LA CHAUSSÉE EST PARTAGÉE ENTRE TOUS LES USAGERS

Le réseau de transport actif est bonifié par la présence de rues partagées. Il s'agit de voies publiques où l'ensemble des usagers du transport (tant actif que collectif ou véhiculaire) cohabitent de manière conviviale et sécuritaire. Ces rues étroites sont conçues de manière à réduire la vitesse de circulation et à remettre les différents modes de déplacements sur un même pied d'égalité.

Le développement du secteur ouest de l'aire TOD est articulé de part et d'autre d'une rue partagée sur laquelle se greffe un chapelet de parcs et d'espaces publics. Cette dernière permet d'accéder directement au pôle multimodal central (station Bois-Franc).



Fig. 201. Rues partagées

##### PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT | RUES PARTAGÉES

- chaussée partagée entre tous les usagers;
- emprise de rue minimale de 10 mètres;
- chaussée de  $\pm 6$  mètres;
- faible débit de circulation véhiculaire (max. 20 km/h);
- création de chicanes (pochettes de stationnement et fosses de plantation) visant à ralentir le débit de circulation;
- gestion intégrée des précipitations (noues végétalisées et autres aires de biorétention).



Fig. 203. Rue résidentielle partagée, Londres, Royaume-Uni  
(Source: Global Designing Cities)

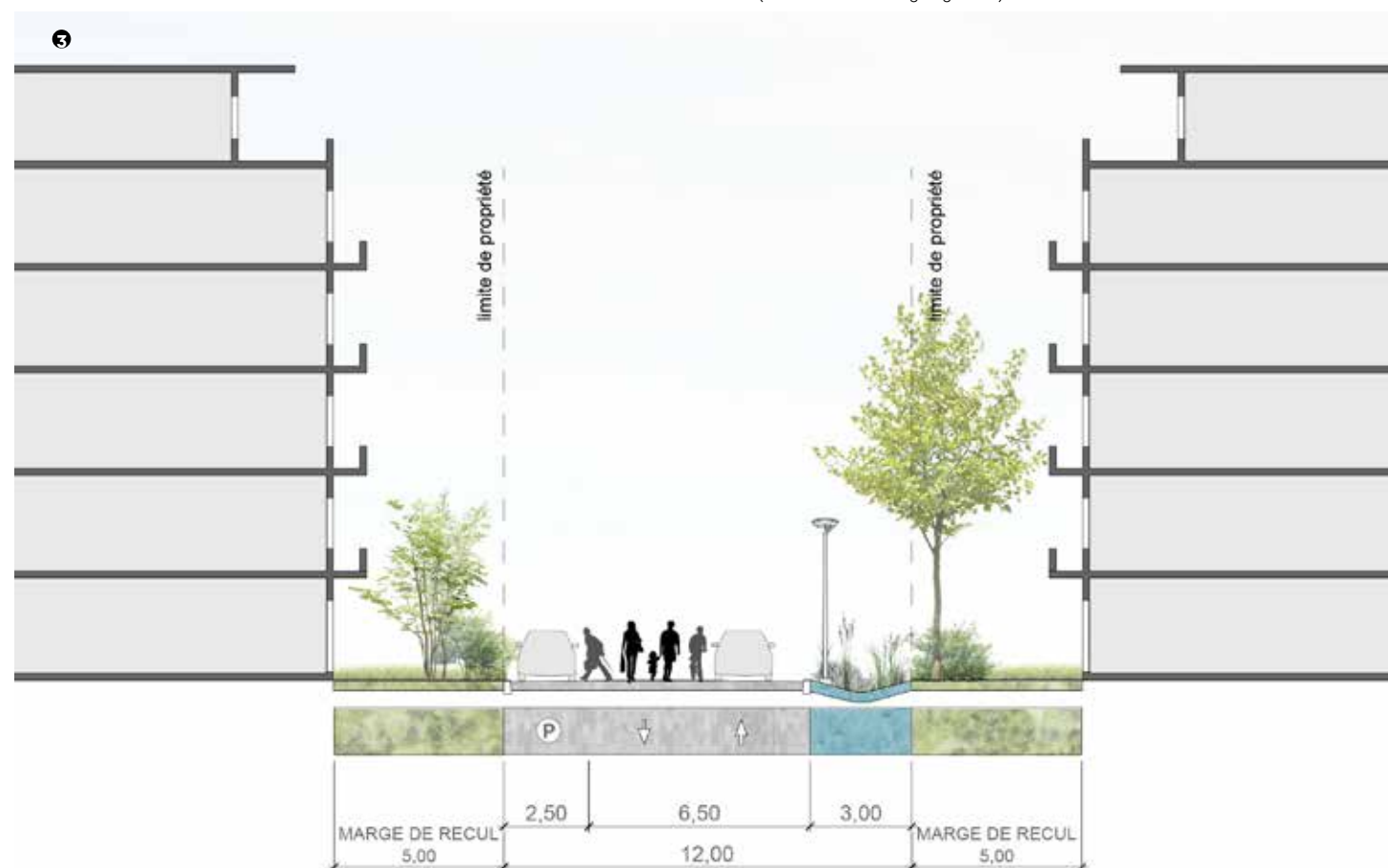


Fig. 202. Coupe type d'une rue partagée



Fig. 204. Axonométrie schématique d'une rue partagée résidentielle  
(Source: nacto.org)



Fig. 205. Signalétique type d'une rue partagée résidentielle  
(Source: Incremental Settlement)

## PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT | RUES PARTAGÉES DU SECTEUR OUEST

La relocalisation éventuelle de l'usine Reitmans amène un potentiel de créer un nouveau quartier à l'ouest de la station intermodale, compris entre le boulevard Henri-Bourassa et l'emprise ferroviaire du REM. Il s'agit d'une opportunité de repenser la trame de rue pour offrir une plus grande place aux usagers du transport collectif. Ainsi, cet ensemble à dominance résidentielle s'articule de part et d'autre d'une rue partagée, foyer d'une mobilité plus douce, compensant pour le fort débit de circulation sur les axes limitrophes.

De façon détaillée, les principes d'aménagement de la rue partagée du secteur ouest sont les suivants:

- revêtement de sol qualitatif;
- parcours ponctué de parcs et d'aires de détente;
- gestion de l'eau intégrée au design (noues végétalisées);
- pochettes de stationnement sur rue;
- maximisation de la couverture végétale (alignements d'arbres à grand déploiement).



REVÊTEMENT DE SOL  
QUALITATIF



ALIGNEMENT D'ARBRES

À GRAND DÉPLOIEMENT



PASSERELLES MÉTALLIQUES  
TRAVERSANT LES NOUES



PRÉ-FLEURI ET/OU NOUES  
VÉGÉTALISÉES

Note au lecteur: cet exemple d'aménagement détaillé illustre des principes d'aménagement et est fourni à titre indicatif, la configuration et la composition réelle des rues partagées pourraient différer de cette proposition

Fig. 206. Exemple d'aménagement détaillé de la rue partagée à l'ouest de la station intermodale, échelle 1:1000



Fig. 207. Vue d'ambiance de la rue partagée à l'ouest de la station intermodale Bois-Franc

Note au lecteur: cette image illustre des principes d'aménagement et est fournie à titre indicatif, la configuration et la composition réelle de la rue partagée pourraient différer de cette proposition

#### 4.4.7 RUES LOCALES

##### DE NOUVELLES RUES EN CONTINUITÉ DU RÉSEAU EXISTANT

De nouvelles rues locales viennent s'arrimer au réseau viaire existant. Elles permettent la subdivision des îlots surdimensionnés pour leur redonner une échelle plus humaine, accroître la perméabilité urbaine et fournir une adresse sur rue aux immeubles qui les bordent.

##### PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT | RUES LOCALES

- emprise de rue variable (min. 15 mètres);
- rue bidirectionnelle (circulation à double sens);
- stationnements autorisés sur au moins un côté de la rue;
- trottoirs (min. 2 mètres) de chaque côté de la rue;
- fosses de plantation (min. 3 mètres) séparant les trottoirs de la voirie;
- alignements d'arbres à moyen déploiement;
- marge de recul de 3 à 6 mètres selon le gabarit du bâtiment et le contexte d'insertion.



Fig. 210. Rue locale, Lansdowne Park, Ottawa  
(Source: Vivre en ville)

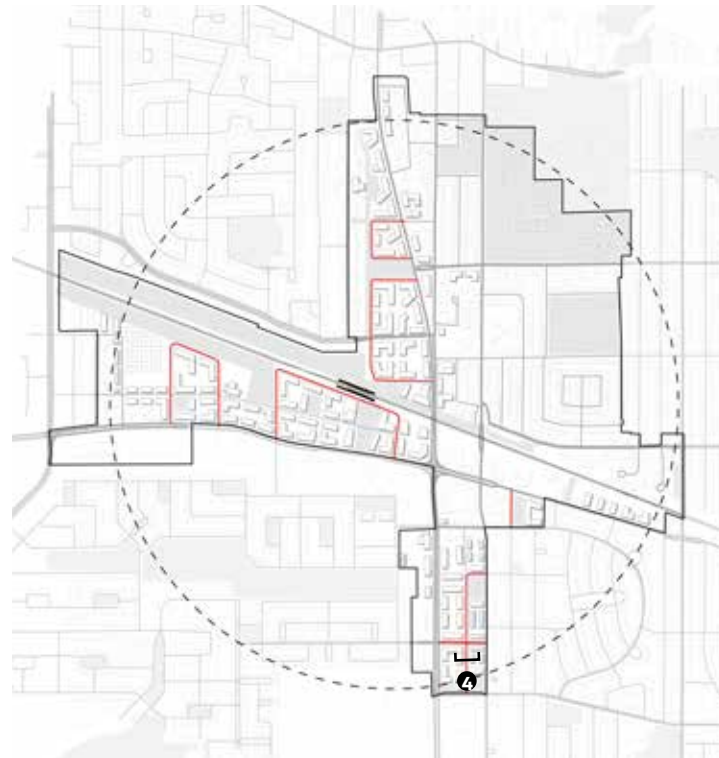


Fig. 208. Rues locales



Fig. 209. Coupe type d'une rue locale

#### 4.4.8 SENTIERS ACTIFS

##### DES PARCOURS ACTIFS ALTERNATIFS À LA RUE

La proposition de trame de rues et de corridors verts est complétée par l'introduction nouveaux sentiers actifs. Il s'agit de liens de mobilité secondaires, pour la plupart aménagés sur le domaine privé et offrant aux usagers du transport actif des liens alternatifs à la rue et plus efficaces. Ces axes multiplient les possibilités de trajets en découpant les îlots redéveloppés. Tantôt aménagés en continuité des rues existantes, tantôt pour faciliter l'accès à un espace public, ces espaces sont agréables, sécuritaires et propices à la socialisation. Des mesures de verdissement se superposent à ces tracés, de manière à favoriser le déploiement du réseau écologique à travers la trame urbaine. Ces sentiers actifs prennent forme par la négociation de servitudes de passage sur le domaine privé, ou peuvent faire l'objet d'acquisition pour compléter le réseau public.



Fig. 211. Sentiers actifs en complémentarité des corridors verts et de la trame urbaine

..... Réseau public: corridor vert, rue partagée ou rue locale  
 — Réseau complémentaire: sentier actif (servitude potentielle)  
 PPU AIRE TOD BOIS-FRANC

##### PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT | SENTIERS ACTIFS

- sentier dédié au transport actif;
- implantation continuité des réseaux de mobilité existants et projetés;
- servitude de passage sur le domaine privé ou intégration au domaine public;
- conception à échelle humaine;
- mesures de verdissement variées, propices à la biodiversité et à l'agriculture urbaine.



Fig. 213. Passage résidentiel, Pantin, France  
 (Source: Compagnie du Paysage)



Fig. 214. Passage résidentiel, Technopôle Angus, Montréal  
 (Source: Provencher\_Roy)

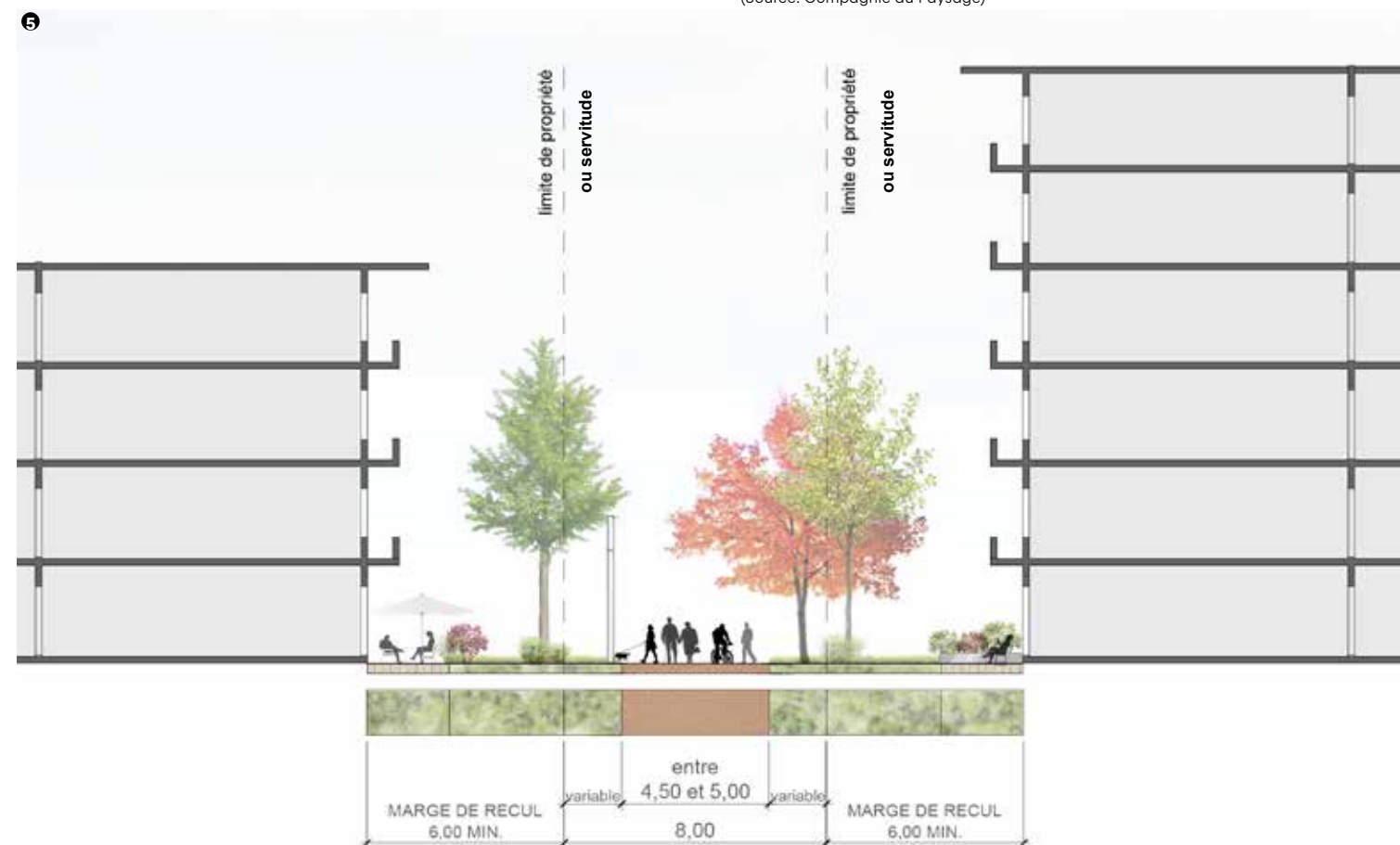


Fig. 212. Coupe type d'un sentier actif

#### 4.4.9 TRAVERSES FERROVIAIRES

##### UNE PERMÉABILITÉ ACCRUE ET AMÉLIORÉE DANS L'AXE NORD-SUD

Considérant l'obstacle à la perméabilité que représente l'emprise ferroviaire, deux traverses ferroviaires supplémentaires sont prévues. Celles-ci s'ajoutent aux traverses de la rue Grenet et du boulevard Marcel-Laurin.

D'emblée, il importe de rappeler qu'à l'heure actuelle, les piétons utilisent souvent le passage non tarifé de la gare Bois-Franc (Exo) pour traverser la voie ferrée, qui est perçue comme plus sécuritaire et conviviale que le viaduc dans l'axe de Marcel-Laurin / Laurentien. Ainsi, l'aménagement d'un passage souterrain non tarifé dans l'axe de la station Bois-Franc s'impose comme un geste essentiel pour maintenir la fluidité et la sécurité des déplacements actifs dans le secteur.

À plus long terme, il est envisagé d'aménager une seconde traverse ferroviaire dans le secteur est, dans l'axe de la rue de Londres et de l'avenue Giffard. À cet endroit, les infrastructures du REM reposent sur un talus. Ces conditions permettent de creuser un passage plus ou moins au niveau du sol, et ainsi de créer un nouveau lien actif dans l'axe nord-sud, à mi-chemin entre les viaducs des rues Grenet et O'Brien qu'environ 1 kilomètre de distance sépare. Il est envisagé d'aménager un parc de voisinage dans cet axe du côté sud de la voie ferrée, qui deviendrait ainsi accessible pour les résidents du secteur de la RUI au nord.

Les traverses ferroviaires existantes et proposées étant toutes souterraines ou recouvertes, il convient d'y prévoir des aménagements favorisant la convivialité et le sentiment de sécurité. Ainsi, des interventions artistiques et architecturales devront être intégrées aux interventions d'aménagement et de réaménagement sous les viaducs.

##### PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT | TRAVERSES FERROVIAIRES

- mise en lumière des traverses par l'ajout d'éclairage sécuritaire et convivial;
- ajout de signalétique originale communiquant la présence de la traverse ferroviaire et marquant les seuils des quartiers;
- mise à profit de ces infrastructures pour la création d'une expérience de passage ludique et invitante;
- traitement architectural conférant un effet de hauteur aux nouvelles traverses souterraines.



Fig. 215. Traverses ferroviaires



Fig. 216. Mur et plafond de viaduc piéton avec bandes lumineuses interrompues, Doe Mij Maar Zo'n Yunnel, Heerle, Pays-Bas (Source: Access)



Fig. 218. Traitement favorisant un effet de hauteur, Seongsan Tunnel, Séoul, Corée du Sud (Source: Kimsooja)



Fig. 217. Intervention artistique sous un viaduc, Londres, Royaume-Uni (Source: Inconnue)



Fig. 219. Élément de signalétique, Mount Bulle Resort, Australie (Source: Heine Jones)

#### 4.4.10 AXE INSTITUTIONNEL

##### MISE EN VALEUR DES FORCES VIVES DU TRACÉ

La rue Grenet est mise en valeur par un chapelet d'interventions célébrant son caractère institutionnel. Soulignons que la marge de manœuvre de réaménagement sur cette voie est particulièrement limitée en raison de la présence des voies réservées à la circulation des autobus et des bâtiments implantés près de la rue. Or, les interventions sur la rue Grenet ont comme objectif de souligner la présence des institutions, des équipements collectifs et des espaces publics situés aux abords par une série de mesures ponctuelles. Ces mesures prennent diverses formes, telles que le verdissement, le marquage au sol, l'ajout de mobilier urbain, d'art public ou de signalétique. L'ensemble de ces mesures adoptent une signature visuelle cohérente, ce qui fait émerger le caractère distinctif de cet axe institutionnel.



Fig. 220. Interventions ponctuelles sur l'axe institutionnel Grenet



Fig. 221. Carrefour Providence implanté sur la propriété des Soeurs de la Providence aux abords de la rue Grenet (Source: ICB Construction Canada)



Fig. 224. YMCA Cartierville bordant la rue Grenet (Source: Daoust Lestage)



Fig. 227. École primaire Louisbourg bordant la rue Grenet (Source: CSDM)



Fig. 222. Centre islamique du Québec (ICQ) implanté sur le chemin Laval à proximité de la rue Grenet (Source: Provencher Roy)



Fig. 225. École Bois-Franc-Aquarelle implantée sur la rue de Londres à proximité de la rue Grenet (Source: Écoles Saint-Laurent)



Fig. 228. Centre des loisirs de Saint-Laurent implanté sur la rue Grenet au sud de l'aire TOD (Source: Ville de Montréal)



Fig. 223. Interventions marquant la présence d'institution, Place Castelnau, Montréal (Source: L'Abri)



Fig. 226. Intervention favorisant l'agriculture urbaine et l'appropriation citoyenne, Mange-trottoir, rue de Castelnau, Montréal (Source: Dominique Bouvet)



Fig. 229. Ajout d'espaces parcs pour animer la rue, Parc Saint-Andrews, Londres (Source: Townshend Landscape Architects)

## PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT | AXE INSTITUTIONNEL GRENET

- interventions ponctuelles aux intersections ciblées pour souligner la présence des institutions, des équipements collectifs et des espaces publics;
- développement d'une signature visuelle uniforme sur l'ensemble du tracé (marquage au sol, pavé, éclairage, mobilier, etc.);
- embellissement du passage sous le viaduc du REM par l'ajout d'éclairage et/ou d'art publics;
- renforcement de la canopée tout au long de la rue;
- ajout de place publique et de parc.

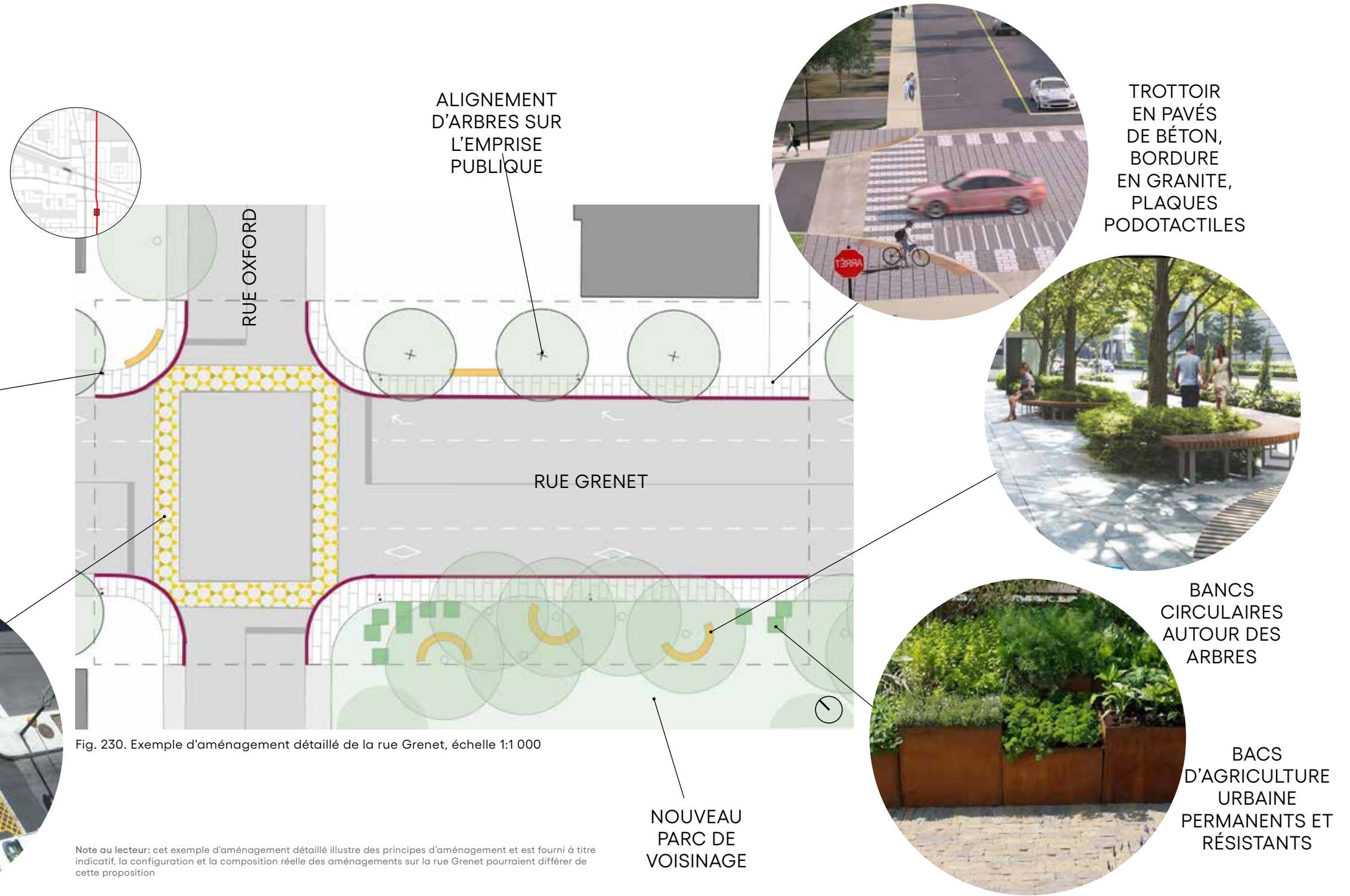


Fig. 230. Exemple d'aménagement détaillé de la rue Grenet, échelle 1:1 000

Note au lecteur: cet exemple d'aménagement détaillé illustre des principes d'aménagement et est fourni à titre indicatif, la configuration et la composition réelle des aménagements sur la rue Grenet pourraient différer de cette proposition



#### 4.4.11 GRANDS AXES DE MOBILITÉ

##### RECONFIGURATION DU RÉSEAU ARTÉRIEL

Le réaménagement des grands axes de circulation de transit est essentiel pour assurer la sécurité des déplacements actifs qui convergent vers la station intermodale Bois-Franc et stimuler le redéveloppement des terrains adjacents. À l'heure actuelle, ces boulevards sont particulièrement arides à la mobilité active. Or, des projets de réaménagement du boulevard Laurentien et de la rue Lachapelle sont déjà en cours. La reconfiguration du boulevard Henri-Bourassa est donc proposée comme projet phare de la création d'un pôle multifonctionnel accessible et attractif, processus qui pourra éventuellement inspirer le réaménagement du boulevard Marcel-Laurin qui présente des contraintes supplémentaires.



Fig. 231. Artères principales à réaménager

Sans contraindre la fluidité des déplacements véhiculaires, les aménagements proposés cherchent à améliorer l'environnement piéton par des mesures de verdissement séparant plus formellement les piétons des automobilistes. Un encadrement continu de ces larges rues par des bâtiments de plus grand gabarit est privilégié, avec l'inclusion de rez-de-chaussée commerciaux animant la rue aux intersections stratégiques. Des voies réservées aux autobus sont également prévues sur les tronçons d'accès à la station intermodale Bois-Franc.

##### PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT | HENRI-BOURASSA

- Rue bidirectionnelle (3 voies dans chaque sens, avec voies réservées pour autobus aux abords du REM ou potentiellement une piste cyclable en site propre);
- terre-plein central planté d'arbres au port aérien (lorsque possible);
- trottoirs (min. 2 mètres) de chaque côté de la rue;
- fosses de plantation en marge de la chaussée (min. 3 mètres)
- alignement d'arbres à grand ou moyen déploiement selon les conditions;
- front bâti continu de 6 étages ou plus (marges de recul min. 6 mètres).



Fig. 233. Configuration actuelle du boulevard Henri-Bourassa à proximité de la gare Bois-Franc, direction ouest (Source: Google Street View)



Fig. 232. Coupe type du boulevard Henri-Bourassa

## BOULEVARDS LAURENTIEN ET LACHAPELLE

Tirant profit du programme de réfection routière et des travaux d'égout, la Ville centre et l'Arrondissement d'Ahuntsic-Cartierville procèdent au réaménagement complet du boulevard Laurentien et de la rue Lachapelle ainsi que l'entrée de ville depuis le pont Lachapelle. Les travaux s'opèrent sur le boulevard Laurentien entre la rue de Louisbourg et le pont Lachapelle, et sur la rue Lachapelle, entre la rue de Louisbourg et le pont Lachapelle. Ces deux axes étaient bidirectionnels à l'origine. Suite aux travaux, le boulevard Laurentien canalise dorénavant la circulation en direction sud et la rue Lachapelle celle en direction nord. Ces axes intègrent également des voies réservées pour les autobus.

Cette nouvelle configuration de la circulation permet de faire des économies d'espace au profit du transport actif en réduisant la largeur de la chaussée et en bonifiant les dimensions des trottoirs. Ces derniers comprennent des fossés de plantation de part et d'autre de ces rues. De plus, le projet prévoit le réaménagement de 12 intersections de manière à les rendre plus sécuritaires et plus faciles à traverser par l'ajout de saillies. Enfin, un nouveau lien cyclable sera créé, reliant la rue Louisbourg et le boulevard Keller.

Les travaux ont été finalisés à la fin de 2023.

## PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT | BOULEVARDS LAURENTIEN ET LACHAPELLE

- projet intégré de 3 kilomètres de rues (voirie, éclairage, aqueduc et égout);
- projet pilote «Municipalité amie des aînés» et accessibilité universelle;
- sens unique en direction sud pour le boulevard Laurentien et en direction nord pour la rue Lachapelle;
- mesures préférentielles pour autobus;
- ajout de feux de circulation et de feux piétons;
- élargissement des trottoirs
- plantation d'environ 400 arbres et création de 4 500 m<sup>2</sup> d'espaces de verdure.



Fig. 235. Proposition pour la rue Lachapelle (en cours de réalisation)  
(Source: Ville de Montréal, 2015)



Fig. 236. Proposition pour le boulevard Laurentien (travaux réalisés de 2017 à 2019)  
(Source: Ville de Montréal, 2015)



Fig. 234. Aménagement proposé des boulevards Laurentien et Lachapelle (en cours de réalisation)  
(Source: Ville de Montréal, 2015)



Fig. 237. Vue d'ambiance du boulevard Laurentien et de la rue Lachapelle à l'angle du boulevard Keller (vue vers le nord)

Note au lecteur: cette image illustre des principes d'aménagement et est fournie à titre indicatif, la composition réelle des interventions architecturales et paysagères du secteur pourrait différer de cette proposition

#### 4.4.12 PARCS ET PLACES PUBLIQUES

##### DES NOUVEAUX ESPACES PUBLICS RASSEMBLEURS

La revitalisation urbaine de l'aire TOD Bois-Franc intègre plusieurs nouveaux espaces publics. La stratégie privilégiée pour bonifier l'offre en espaces verts est de multiplier l'offre en parcs de voisinage (2 500 - 3000 m<sup>2</sup>) pour la population actuelle et à venir. À ceux-ci s'ajoute un nouveau parc de quartier (± 20 000 m<sup>2</sup>) contigu au site proposé pour une nouvelle école primaire au sein du nouveau quartier de la portion ouest de l'aire TOD.

La répartition des parcs dans l'espace souligne les axes priorisant la mobilité active. Ces espaces, conçus comme des îlots de fraîcheur, sont végétalisés sur au moins 50%, voire 75% de leur superficie. Ils offrent une diversité d'aménagements pour répondre aux besoins exprimés et anticipés de différentes franges de la communauté locale (enfants, adolescents, adultes, personnes âgées, etc.) et favoriser une utilisation quatre saisons.

À moyen terme, il est projeté d'aménager trois nouvelles places publiques qui complèteront le réseau d'espaces à caractère civique. Ces espaces affichent un caractère plus urbain et minéral, créant des lieux propices au rassemblement et la rencontre.

Au centre de l'aire TOD, la configuration des abords de la station Bois-Franc est repensée pour laisser place à une nouvelle place publique. Aménagée au cœur du pôle intermodal, cette place s'étend de part et d'autre de la voie ferrée. Il s'agit d'un lieu de convergence pour les usagers du REM, du métro, et autres réseaux de mobilité durable. Cette place est encadrée par des commerces de proximité intégrés au rez-de-chaussée d'immeubles mixtes, garantissant une animation à toute heure de la journée. Les terminus d'autobus de la STM et de la STL sont localisés à proximité des édicules du REM et des potentiels édicules de métro pour optimiser la correspondance entre les réseaux.

Une seconde place publique est projetée au nord en front du boulevard Laurentien dans l'angle de l'avenue Salaberry. Cet espace, visible depuis la rue Grenet, vient renforcer le lien entre les quartiers existants et la grande propriété à caractère institutionnel des Soeurs-de-la-Providence.

Finalement, une troisième place publique est prévue au sud de l'aire TOD, agissant à titre de parvis du potentiel édicule de métro à l'angle des boulevards Marcel-Laurin et Poirier.



Fig. 238. Parcs et places publiques proposées

- Parc de quartier
- Parc de voisinage
- Place publique

##### PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT | ESPACES PARCS

- parc de voisinage: superficie de 2 500 à 3 000 m<sup>2</sup>;
- parc de quartier: superficie de 15 000 à 20 000 m<sup>2</sup>;
- couvert végétal dense et plantation d'arbres à grand déploiement;
- équipements récréatifs adaptés aux besoins des différents usagers (modules et aires de jeu, structures d'entraînement extérieur, plateaux sportifs, patinoires, buttes de glissade, espaces de détente, parcs canins, jardins collectifs, etc.);
- aménagements adaptés aux variations saisonnières.

##### PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT | PLACES PUBLIQUES

- espaces de socialisation et de détente;
- animation à toute heure de la journée et tenue d'événements ponctuels;
- revêtement minéral durable soulignant l'importance du lieu;
- fosses de plantation et arbres à moyen ou grand déploiement créant des aires ombragées;
- éléments de signalétiques et de mobilier participant à l'identité distinctive du secteur.

##### CARACTÉRISTIQUES DU REVÈTEMENT DE SURFACE SELON LA NATURE DE L'ESPACE PUBLIC PROPOSÉ

###### ESPACE PARC

		25 % MINÉRAL
		75 % VÉGÉTAL

###### PLACE PUBLIQUE

		75 % MINÉRAL
		25 % VÉGÉTAL



Fig. 239. Jeux d'eau dans un parc de quartier, Ontario (Source: crs4rec)



Fig. 240. Aire de jeux pour enfants dans un parc de Voisinage, Montréal (Source: Marc Cramer)



Fig. 241. Éléments de mobilier et marquage au sol donnant une identité visuelle distinctive à une place publique, Brotorget, Suède (Source: Alex Giacomini, Landzine)

#### 4.4.13 PLACE PUBLIQUE DU PÔLE MULTIFONCTIONNEL

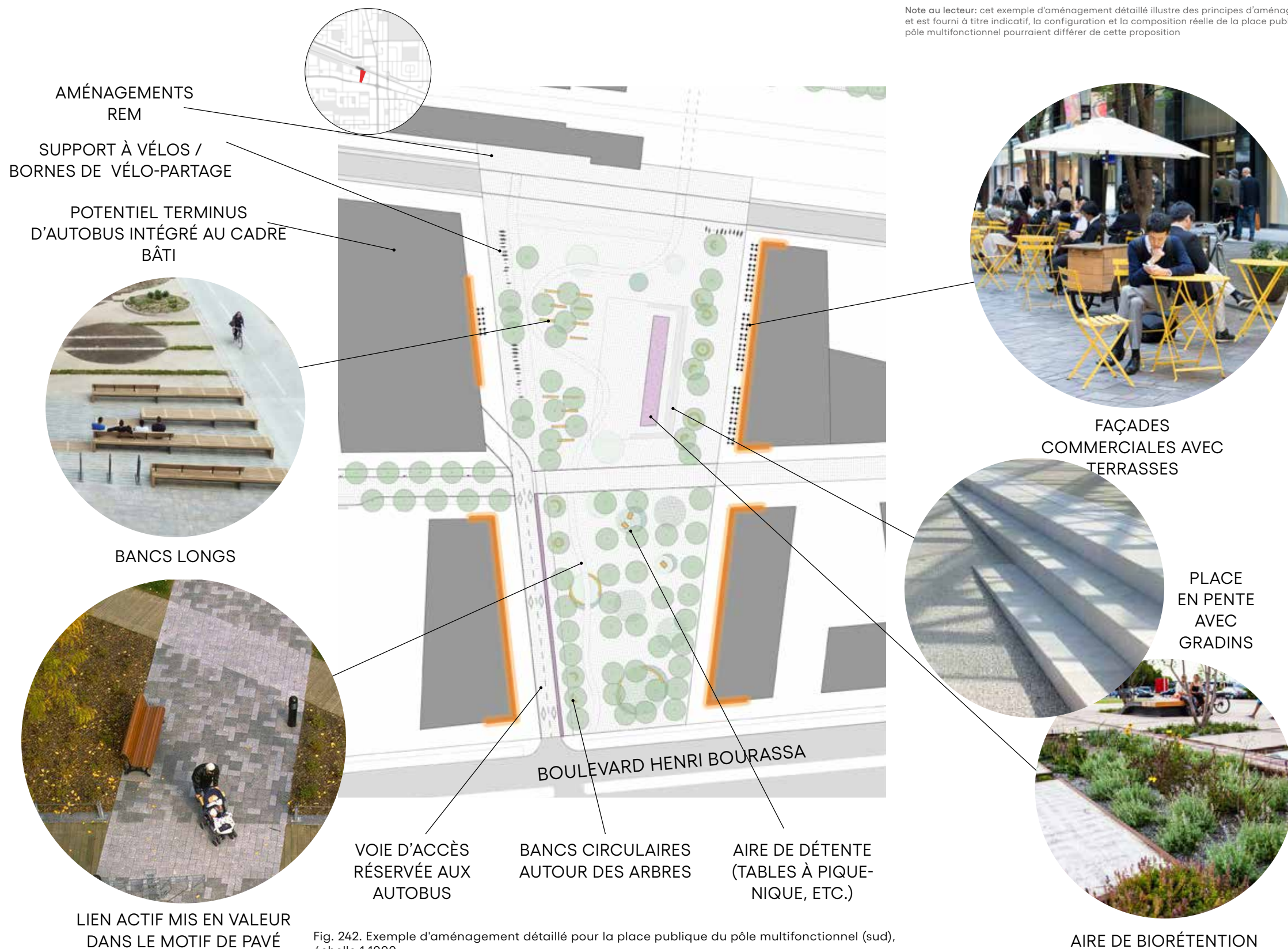
##### PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT | PLACE CENTRALE (PORTION SUD)

La place publique du pôle multifonctionnel se déploie au nord et au sud de la voie ferrée, soulignant par un geste fort la présence de ce carrefour de mobilité durable. La portion sud de la place adopte une forme longiligne, avec antenne sur le boulevard Henri-Bourassa pour augmenter la visibilité de la station intermodale Bois-Franc et marquer le lien actif dans l'axe nord-sud.

Il importe aussi de mentionner que la configuration proposée par CDPQ Infra pour la station Bois-Franc à court terme, présentée au début du document ne correspond pas à la vision présentée au ci-contre. Le réaménagement des abords de la station intermodale est envisagé pour un horizon à moyen, voir long terme (plus de 10 ans).

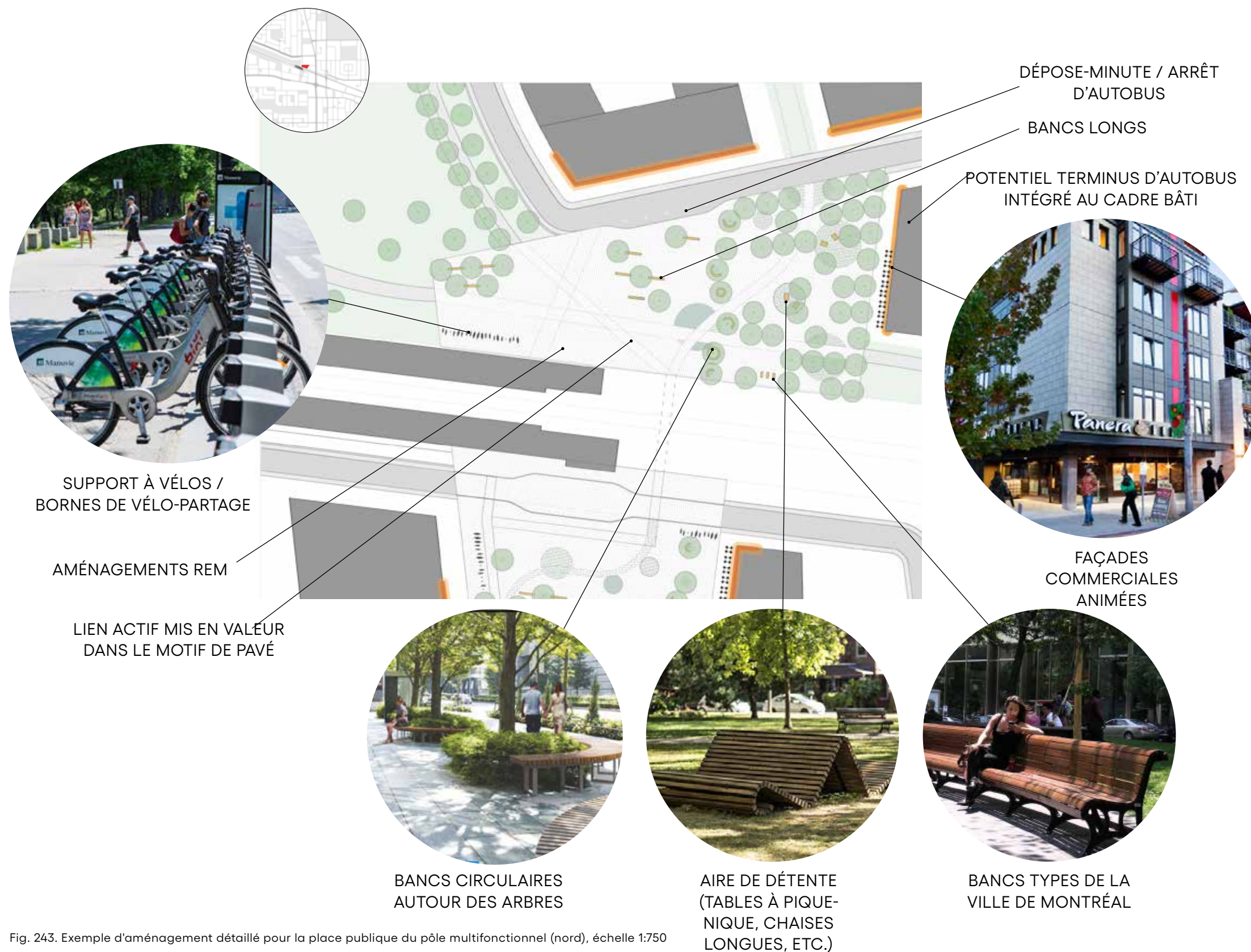
Les principes d'aménagement guidant la conception de cet espace sont les suivants:

- espace au caractère minéral avec un couvert végétal plus dense en front du boulevard Henri-Bourassa, pour ensuite s'éclaircir au nord afin de dégager la vue sur la station intermodale Bois-Franc;
- aménagement favorisant l'intermodalité des différents moyens de transport (terminus d'autobus, dépose-minute, supports à vélo, bornes de vélo-partage, stationnements incitatifs souterrains, etc.)
- revêtement de sol qualitatif (pavé et bordures de granite) sur toute la surface de la place publique (y compris la chaussée);
- marquage du lien actif nord-sud dans le motif de pavé;
- concept intégrant les principes de gestion écologique de l'eau de pluie (surface en pente pouvant servir de zone de biorétention);
- aménagements appropriables et flexibles (gradins, bancs longs ou circulaires, etc.).



Note au lecteur: cet exemple d'aménagement détaillé illustre des principes d'aménagement et est fourni à titre indicatif, la configuration et la composition réelle de la place publique du pôle multifonctionnel pourraient différer de cette proposition

Fig. 242. Exemple d'aménagement détaillé pour la place publique du pôle multifonctionnel (sud), échelle 1:1000



### PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT | PLACE CENTRALE (PORTION NORD)

La portion nord de la place du pôle multifonctionnel s'inscrit en harmonie de son versant sud. Les principes d'aménagement guidant sa conception se déclinent ainsi:

- espace minéral dont le couvert végétal est plus dense sur la portion est afin de créer une zone tampon avec le potentiel terminus d'autobus;
- aménagement favorisant l'intermodalité des différents moyens de transport (terminus d'autobus, supports à vélo, bornes de vélo-partage, stationnements incitatifs souterrains avec services d'autopartage, etc.)
- revêtement de sol qualitatif (pavé et bordures de granite) sur toute la surface de la place publique (à l'exclusion de la chaussée);
- marquage du lien actif nord-sud dans le motif de pavé;
- aménagements appropriables et flexibles (bancs longs ou circulaires, etc.).

Fig. 243. Exemple d'aménagement détaillé pour la place publique du pôle multifonctionnel (nord), échelle 1:750

Note au lecteur: cet exemple d'aménagement détaillé illustre des principes d'aménagement et est fourni à titre indicatif, la configuration et la composition réelle de la place publique du pôle multifonctionnel pourraient différer de cette proposition



Fig. 244. Vue d'ambiance de la place publique du pôle multifonctionnel (portion sud)

Note au lecteur: cette image illustre des principes d'aménagement et est fournie à titre indicatif, la configuration et la composition réelle de la place publique pourraient différer de cette proposition

#### 4.4.14 PLACE PUBLIQUE SALABERRY



#### PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT | PLACE SALABERRY

Une nouvelle place publique vient s'implanter en marge du boulevard Laurentien, dans l'axe de la rue de Salaberry, venant renforcer le lien visuel avec la propriété des Sœurs de la Providence plus à l'est. Le caractère urbain de la place laisse place à un espace verdoyant vers l'ouest, faisant office de parc de voisinage rattaché à la piste multifonctionnelle. Les principes d'aménagement de cet espace public sont les suivants:

- Place longiligne ayant front sur le boulevard Laurentien dans l'axe de l'avenue Salaberry;
- Espace plus minéral agissant à titre de pôle civique en bordure du boulevard, se transformant en espace parc vers la piste multifonctionnelle à l'ouest;
- Intégration d'un élément vertical signalétique sur la place (fontaine / oeuvre d'art publique);
- Équipements récréatifs polyvalents et adaptés aux variations saisonnières (plateau sportif / patinoire, terrains de pétanque, etc.);
- Aménagements appropriables et flexibles (tables à pique-nique, tables de ping-pong, chaises longues, bancs longs ou circulaires, etc.);
- Gestion écologique des eaux pluviales intégrée au design.

Note au lecteur: cet exemple d'aménagement détaillé illustre des principes d'aménagement et est fourni à titre indicatif, la configuration et la composition réelle de la place publique pourraient différer de cette proposition

Fig. 245. Exemple d'aménagement détaillé pour la place Salaberry, échelle 1:750





Fig. 246. Vue d'ambiance de la place publique Salaberry

Note au lecteur: cette image illustre des principes d'aménagement et est fournie à titre indicatif, la configuration et la composition réelle de la place publique pourraient différer de cette proposition

#### 4.4.15 CADRE BÂTI

##### BÂTIMENTS DE MOYENNE DENSITÉ

Les bâtiments de moyenne densité (3 à 5 étages) sont à privilégier aux interfaces avec les quartiers existants, caractérisés par un cadre bâti de faible densité (1 à 2 étages). Il s'agit ici d'assurer une transition harmonieuse avec le contexte d'insertion. Les édifices scolaires sont également compris dans cette catégorie, moyennant des hauteurs d'étages plus importantes en raison de la vocation institutionnelle des de ces constructions. Les principales caractéristiques de ces typologies sont les suivantes:

- typologies résidentielles: maisons de ville, plex, multiplex, immeuble à logement multiple;
- typologies institutionnelles: écoles primaires
- implantation: contiguë ou isolée;
- hauteur: 3 à 5 étages;
- modulation des hauteurs et volumétries pour une intégration harmonieuse avec les quartiers unifamiliaux voisins;
- implantation parallèle à la rue et aux espaces publics;
- stationnements intérieurs ou souterrains.

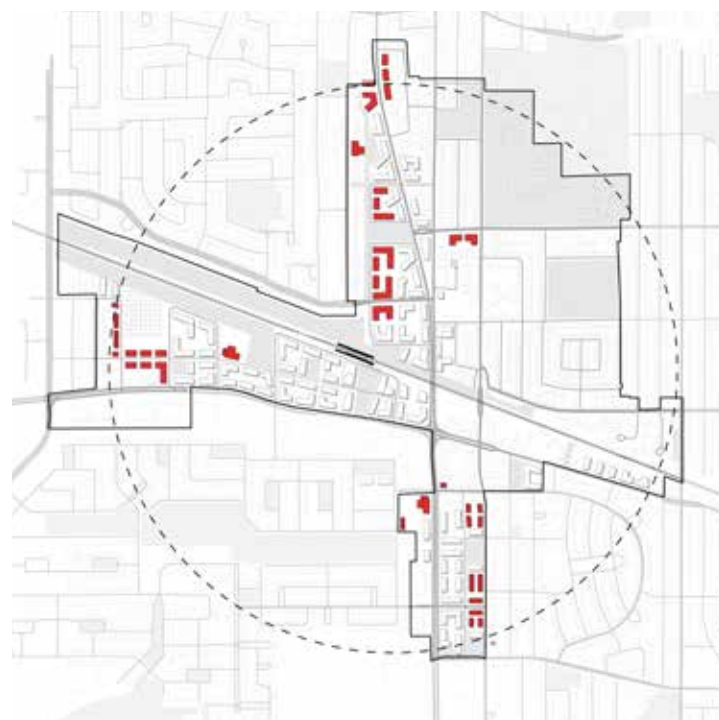


Fig. 247. Typologies de moyenne densité (3 à 5 étages)

##### NOTE AU LECTEUR

La signature architecturale d'ensemble de l'aire TOD reste à définir. Bien qu'une harmonie soit recherchée par rapport au cadre bâti existant, il est attendu que les nouvelles constructions soient dotée d'une facture architecturale contemporaine et durable, et qui se démarque de la signature visuelle du quartier Bois-Franc.



Fig. 248. Maisons de ville de 3 étages, Île-des-Soeurs, Montréal (Source: Proment)



Fig. 249. Plex de 3 étages, Bois-Franc, Montréal (Source: Ecohabitation)



Fig. 250. Multiplex de 4 étages, Verdun, Montréal (Source: Alex Saint-Jean)



Fig. 252. Immeuble à logement multiple mixte de 5 étages, Rosemont-La-Petite-Patrie, Montréal (Source: Guide Habitation)



Fig. 251. École du Trésor-du-Boisé, 4 étages, Saint-Laurent, Montréal (Source: CSMB)



Fig. 253. École Sans-Frontières, 2-3 étages Rosemont-La-Petite-Patrie, Montréal (Source: Nordic)

## BÂTIMENTS DE HAUTE DENSITÉ

Les bâtiments de haute densité (6 à 9 étages) constituent la majorité du cadre bâti proposé dans ce secteur où une densification est de mise. Il s'agit principalement d'immeubles à logements multiples, dont une partie intègre une mixité d'usages. Ainsi, certains édifices affichent un rez-de-chaussée commercial en front des grandes artères et dans les zones mixtes désignées, tandis que certains étages des bâtiments du pôle multifonctionnel sont désignés pour accueillir une proportion d'espaces à bureaux et autres services professionnels. Les principes caractérisant ces immeubles sont les suivants:

- typologie résidentielle: immeubles à logement multiple;
- implantation: isolée;
- hauteur: 6 à 9 étages;
- modulation des hauteurs et volumétries pour une intégration harmonieuse avec le cadre bâti existant et une gestion sensible des impacts éoliens et sur l'ensoleillement;
- cours intérieures et espaces collectifs aménagés pour favoriser la cohésion et l'interaction entre les occupants;
- implantation parallèle à la rue et aux espaces publics;
- stationnements souterrains;
- immeubles mixtes (habitation, commerces et services, bureaux):
  - rez-de-chaussée commercial favorisant l'interaction avec l'espace public par une transparence des façades et des structures d'affichages sobres et élégantes;
  - mise en valeur des accès principaux aux suites commerciales par un traitement architectural distinctif;
  - accessibilité universelle des entrées extérieures menant aux suites commerciales;
  - distinction entre les usages par une variation du type d'ouverture, de la volumétrie et du traitement architectural;
  - entrées distinctes selon les différents usages;
  - gestion réfléchie des interfaces commerciales et résidentielles, notamment en ce qui a trait aux aires de livraison et d'entreposage des déchets.

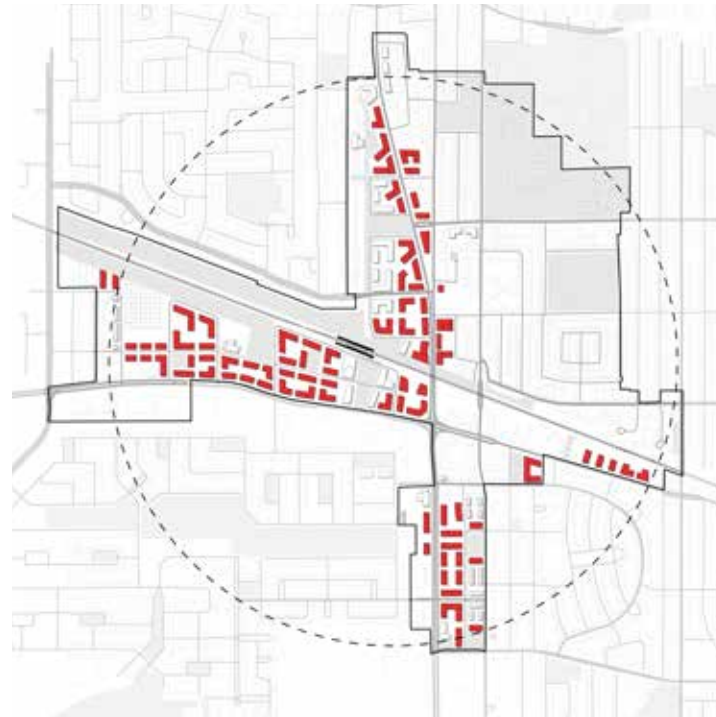


Fig. 254. Typologies de haute densité (6 à 9 étages)

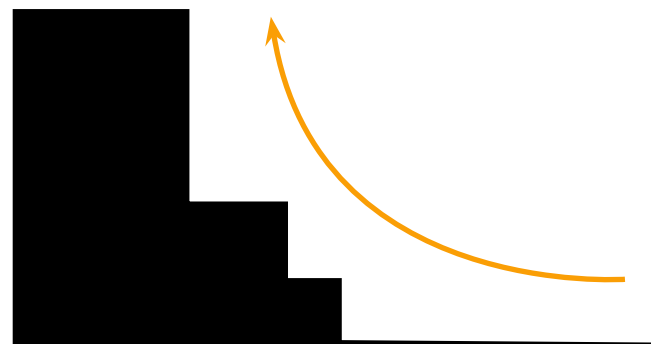


Fig. 255. Principe de modulation volumétrique favorisant une interface harmonieuse avec les bâtiments de plus faible hauteur situés en vis-à-vis



Fig. 256. Cour intérieure d'un immeuble à logement multiple, Villeray, Montréal (Source: Montréal guide condo)



Fig. 258. Coopérative d'habitations le Phoenix, Saint-Laurent, Montréal (Source: Accès Condos)



Fig. 260. Immeuble à logement multiple mixte (habitation/commerce), Chicago, États-Unis (Source: McCaffery Interests)



Fig. 257. Immeuble à logement multiple, Rosemont, Montréal (Source: Portail Constructo)



Fig. 259. Immeuble à logement multiple dont les volumes sont modulés, Saint-Lambert (Source: Guide Habitation)



Fig. 261. Traitement architectural distinct selon les usages résidentiels et bureau d'un immeuble mixte, Lyon, France (Source: Vera et Associés architectes)

## BÂTIMENTS REPÈRES

Des bâtiments de grande hauteur (10 étages et plus) sont proposés pour marquer la présence du pôle multifonctionnel et de la station de métro à l'angle des boulevards Marcel-Laurin et Poirier au sud. Les principales caractéristiques de ces bâtiments sont les suivantes:

- typologies résidentielles: immeuble à logements multiples mixtes (habitations, bureaux et commerces au rez-de-chaussée);
- implantation: isolée;
- hauteur: 10 étages et plus;
- gradation des hauteurs qui évite l'effet de masse, donne un effet de légèreté au bâtiment de fort gabarit et dégage des espaces pour l'aménagement de terrasses extérieures;
- traitement architectural et volumétrique du rez-de-chaussée en interaction avec le domaine public;
- modulation volumétrique qui tient compte des hauteurs du cadre bâti adjacent par des retraits, des jeux de volume, une gradation de la hauteur et des dégagements adéquats;
- implantation et volumétrie minimisant l'impact éolien et sur l'ensoleillement au niveau des espaces publics et des constructions voisines;
- stationnements souterrains.

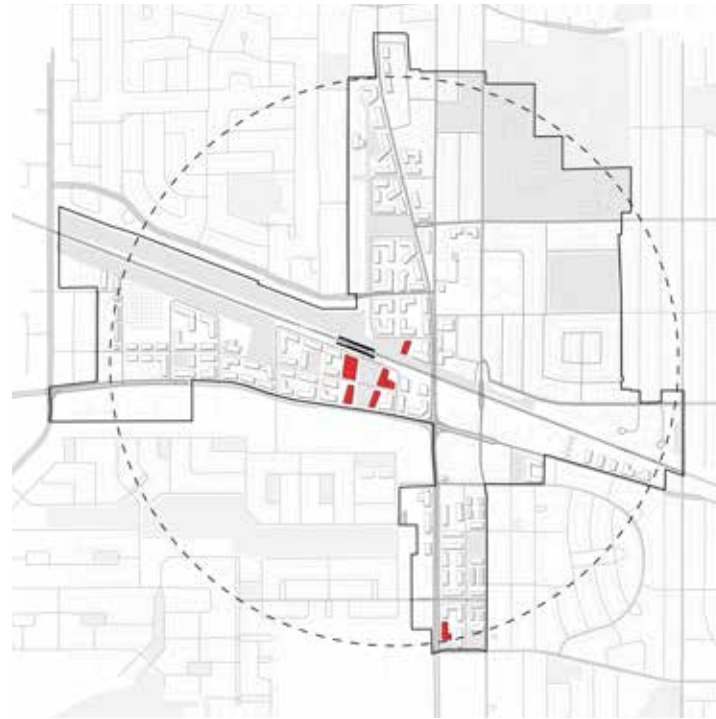


Fig. 262. Bâtiments repères (10 étages et plus)



Fig. 263. Modulation volumétrique et gradation des hauteurs, Hambourg, Allemagne  
(Source: Richard Meier & Partners)



Fig. 264. Traitement architectural du rez-de-chaussée en lien avec le domaine public, projet le Sémaphore, Saint-Malo, France  
(Source: A/LTA Architectes)



Fig. 265. Bâtiment phare, Paris, France  
(Source: Amonic Masson, Compte et Wollemweider)

## PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT | TRAITEMENT DES FAÇADES

- Localisation des entrées fonctionnelles aux abords du domaine public;
- limitation du nombre d'accès véhiculaires ou d'entrées de services assurant l'intégration fonctionnelle au réseau de circulation;
- proscription des façades aveugles;
- valorisation des entrées principales par un traitement architectural distinctif et un jeu de volumes;
- découpage des façades selon une composition verticale qui rend le parcours des utilisateurs dynamiques et courts;
- création de façades ouvertes et animées au rez-de-chaussée en préconisant un traitement transparent;
- détails architecturaux soignés, attirant l'œil des passants et bonifiant leur expérience (protection du soleil, de la pluie, du vent, de la neige).



Fig. 266. Façade transparente en relation avec le domaine public, Hambourg, Allemagne (Source: GMP Architekten)



Fig. 267. Détails architecturaux égayant le parcours piéton, Sydney, Australie (Source: Neri & Hu)

## PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT | MATÉRIALITÉ

- Utilisation de matériaux nobles (bois, maçonnerie, matériaux composites durables) mettant en valeur les façades adjacentes au domaine public;
- considérations durables dans le choix des matériaux (cycle de vie, fabrication à partir de matières recyclables ou de ressources renouvelables, etc.);
- revêtements extérieurs diversifiés afin d'éviter l'homogénéité du cadre bâti;
- conception architecturale contribuant à la lisibilité du bâtiment dans son environnement et à la lisibilité des espaces;
- disposition et traitement architectural des entrées permettant d'assurer leur visibilité et leur repérage dans le contexte environnant.



Fig. 268. Façade mêlant maçonnerie et bois, Montpellier, France (Source: Archilovers)



Fig. 269. Marquage de l'entrée principale, Boston, États-Unis (Source: Newbury Street)

#### 4.4.16 CRITÈRES D'ARCHITECTURE DURABLE

Les nouvelles constructions s'inspirent des meilleures stratégies de développement durable et visent à respecter des standards élevés de construction écologique. Elles s'inscrivent dans la mouvance du design biophilique, consistant à intégrer des éléments de la nature dans notre environnement et à concevoir des endroits inspirants qui établissent un contact entre les êtres humains et leur milieu (air frais, lumière du jour, contact avec l'eau, liens visuels vers l'extérieur, etc.). Les nouvelles constructions cherchent également à limiter leur empreinte environnementale par une panoplie de mesures durables. De plus, la certification environnementale des projets est encouragée, voire exigée dans certains cas.

#### PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT | BÂTIMENT DURABLE

- certification environnementale reconnue (LEED ou autre) pour les nouvelles constructions et l'aménagement de quartiers (encouragée ou exigée selon la nature du projet);
- utilisation d'énergies renouvelables (énergie solaire, géothermie, biomasse, etc.) prise en compte dans la conception architecturale;
- isolation du bâtiment afin de limiter au maximum les pertes thermiques en faisant usage de matériaux dont l'indice de résistance thermique [RSI] est élevé tout en étant composé de matériaux sains (stratégies d'isolation et d'étanchéité supérieures aux normes du CNEB 2011);
- utilisation de matériaux concourant à la réduction de sa consommation d'énergie (matériaux à forte inertie thermique);
- dimensionnement et positionnement des ouvertures conçus en fonction de l'orientation du soleil et favorisant une ventilation et un éclairage naturels du bâtiment;
- utilisation de matériaux produits localement;
- utilisation de matériaux écoresponsables (ex.: FSC);
- utilisation de matériaux produits à partir de matières recyclées, recyclables ou de ressources renouvelables;
- intégration de murs végétaux, de toits verts ou de toits à haute réflectance solaire (IRS) limitant l'effet d'îlot de chaleur;
- qualité de l'environnement intérieur garanti par un système de ventilateur-récupérateur de chaleur (VRC) écoénergétique qui minimise la présence de contaminants dans l'air ambiant (sur humidité, combustion, composés organiques volatils [COV], radon, etc.);
- limitation de la consommation en eau potable et prévision de la récupération efficace des eaux grises;
- utilisation d'éclairage extérieur limitant la pollution lumineuse.

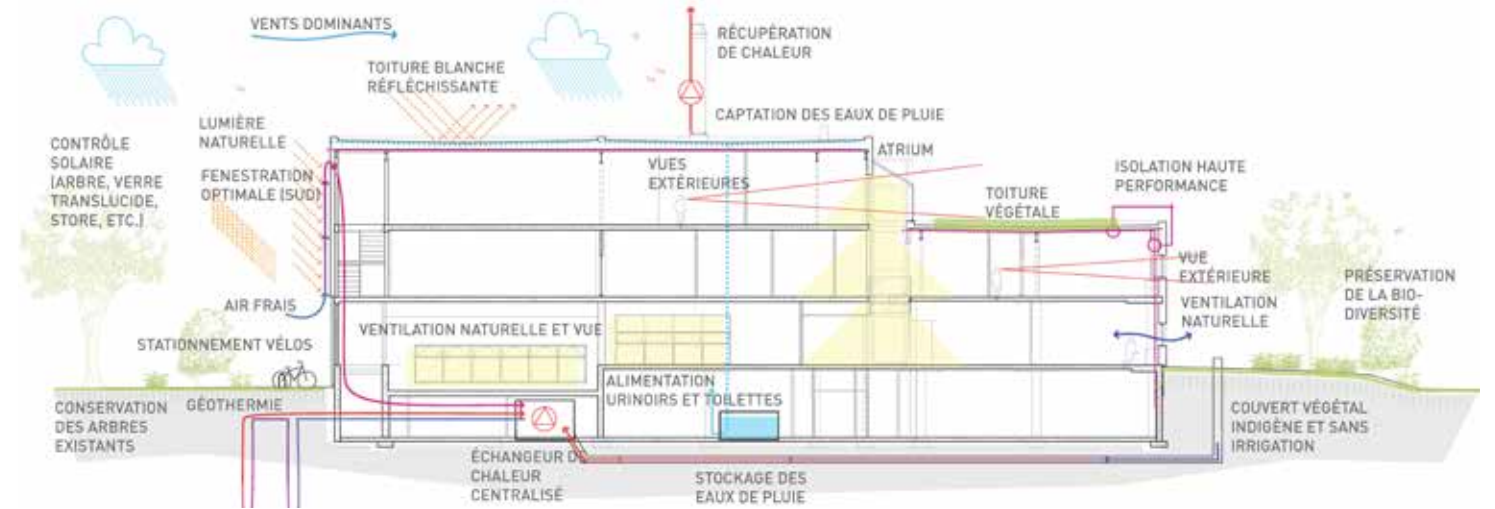


Fig. 272. Coupe schématique illustrant les principes de construction écologique (Source: Provencher\_Roy)



Fig. 270. Premier bâtiment net zéro à Montréal, Ahuntsic-Cartierville (Source: Stantec)



Fig. 271. Complexe de la Place des Nations, certifié LEED Or, Bois-Franc, Saint-Laurent (Source: Sotramont)

#### 4.4.17 GESTION ÉCOLOGIQUE DES PRÉCIPITATIONS

Les principes d'aménagements visent la gestion durable des eaux pluviales. Cette approche de planification tend à reproduire le cycle naturel de l'eau à l'aide de diverses stratégies. Ces stratégies ont comme principaux objectifs de limiter la consommation d'eau, d'augmenter le potentiel de biorétention, de stimuler la récupération des eaux afin de réduire la pression sur les infrastructures municipales. Ainsi, les principes proposés s'intègrent aux bâtiments, au domaine privé ainsi qu'au domaine public.

#### PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT | GESTION DURABLE DES EAUX

- minimisation des superficies imperméables et intégration de mesures de gestion durable des eaux pluviales à l'échelle du terrain privé (ex.: matériaux de revêtement perméable, barils récupérateurs d'eau de pluie, jardins de pluie, etc.);
- infiltration des eaux dans le sol privilégiée par l'utilisation de pavé perméable et de surfaces végétalisées, tant sur le domaine public que privé;
- aménagement de noues (fossés) végétalisées et fosses de végétations aux abords des axes de mobilité, lorsque possible;
- aménagement d'ouvrages de rétention (bassin de rétention sec ou intégré à un aménagement paysager) privilégié au sein des nouveaux espaces publics et recommandé sur le domaine privé;
- captation des eaux pluviales par une sélection d'espèces végétales maximisant la performance de biorétention;
- intégration de bandes filtrantes végétalisées (gazon et autres plantes) dans les cours permet le filtrage, l'écoulement et l'infiltration des eaux;
- intégration de différentes mesures de réduction de la consommation d'eau et de récupération des eaux pluviales et grises à même les nouvelles constructions.



Fig. 273. Jardin de pluie, Côte-des-Neiges, Montréal  
(Source: Catalyse urbaine)



Fig. 277. Bassin de rétention, Campus Outrement de l'Université de Montréal  
(Source: Provencher\_Roy)



Fig. 278. Aménagement paysager favorable à la biorétention  
(Source: Ashley Blazina)



Fig. 274. Baril d'eau de pluie sur le domaine privé  
(Source: Grey Water Action)



Fig. 275. Schéma d'une noue paysagère  
(Source: Provencher\_Roy)



Fig. 276. Matériaux de revêtement de sol (béton poreux, pavé alvéolé, mailles de plastique et interbloc) favorisant l'infiltration d'eau  
(Source: Divers)

#### 4.4.18 PROGRAMME FONCTIONNEL

Le programme fonctionnel présente le potentiel de développement issu de la proposition d'aménagement détaillé précédemment. Cette section expose une estimation de la répartition de l'espace en termes d'usage ainsi qu'une évaluation du nombre de logements créés.

#### MÉTHODOLOGIE

Les zones de référence pour le calcul de la superficie des terrains développables sont indiquées au plan ci-contre. Les limites des zones suivent le cadastre existant, dans la mesure du possible. Les zones comprennent les îlots des nouveaux développements ainsi que la trame de rue et les servitudes créées. La superficie de terrain développable est employée pour mesurer la proportion occupée par les parcs et espaces verts.

Concernant l'estimation du nombre de logements, le calcul se base en partie sur la superficie nette habitable par immeuble. La superficie nette habitable est estimée à 85% de la superficie brute. Elle vise à exclure du calcul l'espace dédié au fonctionnement de l'immeuble tels que

les espaces collectifs, les cages d'escalier, les ascenseurs, etc. Afin d'évaluer le nombre moyen de logements par immeuble, la superficie nette habitable est divisée par la superficie type d'une unité de logement. Cette dernière est variable selon la typologie résidentielle, comme il est présenté ci-contre.

La densité résidentielle est mesurée en fonction du nombre de logements estimé et de la superficie développable à laquelle a été retranché la superficie occupée par les infrastructures (ex.: poste de transformation hydro-électrique), les institutions (ex.: écoles primaires) ainsi que les parcs de quartier, le cas échéant.

Typologie résidentielle	Superficie moyenne par unité
Maison de ville ( 2 à 3 étages)	216 m <sup>2</sup> / log.
Plex et multiplex (3 à 5 étages)	110 m <sup>2</sup> / log.
Immeuble à logement multiple (6 étages et plus)	95 m <sup>2</sup> / log.

#### NOTE AU LECTEUR

Les statistiques exposées dans la présente section expriment un potentiel à interpréter avec prudence puisqu'il s'agit d'une vision d'aménagement et non de projets immobiliers concrets, et puisque la méthodologie ne tient pas compte de la diversité de dimensions de logements pouvant être offerte à même chaque typologie résidentielle dans la réalité.

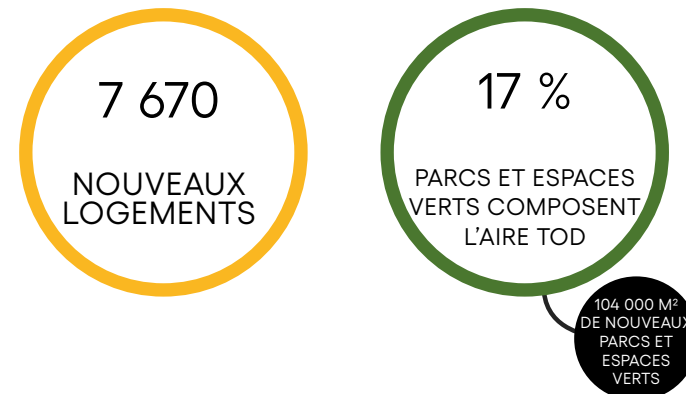


Fig. 279. Plan type pour le calcul de superficie développable



PROGRAMME FONCTIONNEL - AIRE TOD BOIS-FRANC		
Superficie totale de l'aire TOD	3 140 000 m <sup>2</sup>	314 ha
Superficie visée par un redéveloppement (totale)	578 406 m <sup>2</sup>	58 ha

Usages	Superficie brute (m <sup>2</sup> )
Commercial	37 685
Bureau	39 628
Institutionnel	23 330

Habitation	Logements (nombre estimé)
Maison de ville et plex	6
Multiplex (3 à 5 étages)	1243
Immeuble à logement multiple (6 étages et plus)	6419
<b>Total</b>	<b>7 668</b>

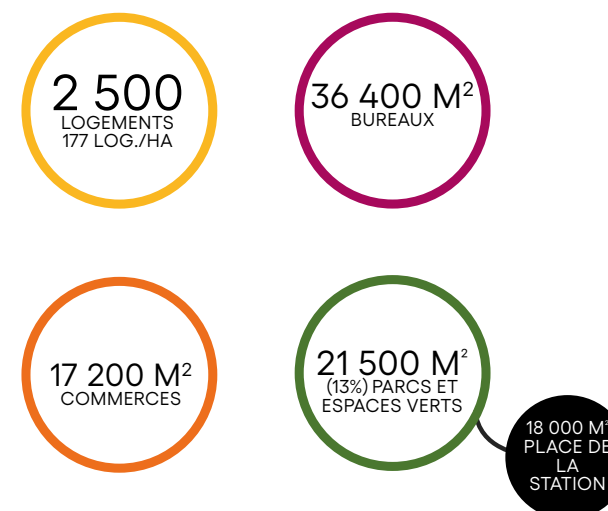
Parcs et espaces verts proposés et mis en valeur	Superficie (m <sup>2</sup> )	
Parc de voisinage	29 044	
Parc de quartier	8 950	
Place publique	19 615	
Corridor vert (incluant la mise en valeur de l'emprise ferroviaire nord-ouest)	110 897	
Espace vert valorisé (incluant la mise en valeur du terrain des Sœurs de la Providence)	131 717	
<b>Total</b>	<b>Superficie (m<sup>2</sup>)</b>	<b>% Aire TOD</b>
Nouveaux parcs et espaces verts	104 347	3,3%
Parcs et espaces verts (existants et proposés)	531 552	16,9%

Trame viaire proposée	Superficie (m <sup>2</sup> )	% de la superficie visée par le redéveloppement
Rue locale	39 676	6,9%
Rue partagée	9 898	1,7%
<b>Total</b>	<b>49 575</b>	<b>8,6%</b>

## PÔLE MULTIMODAL



Fig. 280. Grand ensemble (rouge) redéveloppé dans le pôle multifonctionnel



## SECTEUR DU PÔLE MULTIMODAL PROGRAMME FONCTIONNEL

Usages	Superficie brute (m <sup>2</sup> )
Commercial	17 253
Bureau	36 413
Institutionnel	7 010

Infrastructures	Superficie brute (m <sup>2</sup> )
Réseau viaire proposé	17 941

Habitation	Logements (nb)
Maison de ville et plex (3 étages et moins)	0
Multiplex (3 à 5 étages)	74
Immeuble à logement multiple (6 étages et plus)	2423
<b>Total</b>	<b>2 497</b>
<b>Densité résidentielle brute (log./ha)*</b>	<b>177</b>

\*Note: La densité résidentielle est calculée en fonction de la superficie couverte par le grand ensemble caractérisant le secteur. À cette superficie, ont été retirés les espaces occupés par la place publique de la station.

Parcs et espaces verts proposés	Superficie (m <sup>2</sup> )	% de la superficie redéveloppée*
Parcs et espaces publics	21 501	13,5%

## SECTEUR NORD

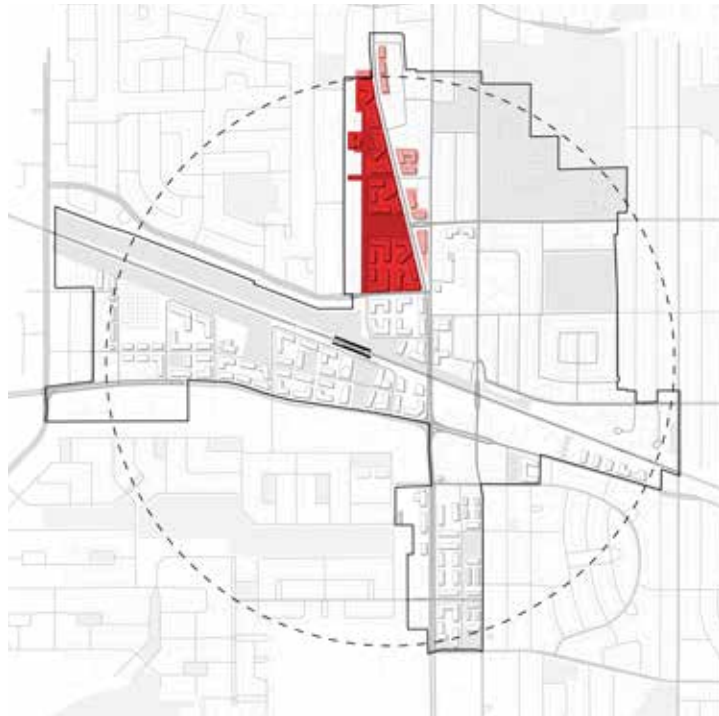
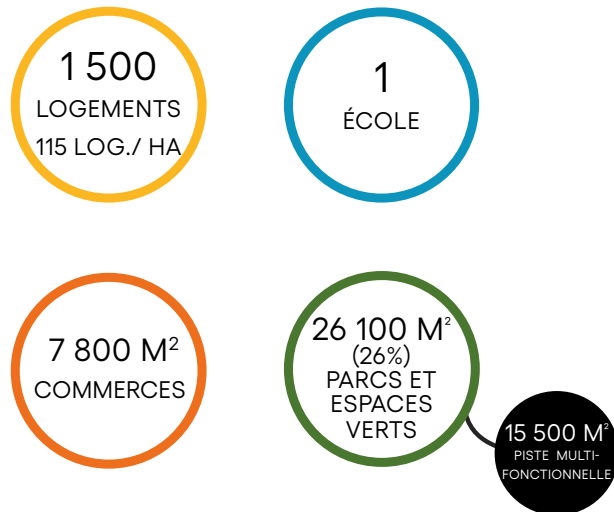


Fig. 281. Grand ensemble (rouge) et terrains redéveloppés (rose) dans le secteur nord



### SECTEUR NORD PROGRAMME FONCTIONNEL

Usages	Superficie brute (m <sup>2</sup> )
Commercial	7 844
Bureau	-
Institutionnel	4 860

Infrastructures	Superficie brute (m <sup>2</sup> )
Réseau viaire proposé	6 148

Habitation	Logements (nb)
Maison de ville et plex (3 étages et moins)	0
Multiplex (3 à 5 étages)	623
Immeuble à logement multiple (6 étages et plus)	867
<b>Total</b>	<b>1 490</b>
<b>Densité résidentielle brute (log./ha)*</b>	<b>115</b>

\*Note: La densité résidentielle est calculée en fonction de la superficie couverte par le grand ensemble caractérisant le secteur. À cette superficie, ont été retirés les espaces occupés par l'école.

Parcs et espaces verts proposés	Superficie (m <sup>2</sup> )	% de la superficie redéveloppée*
Parcs et espaces publics	26 103	25,5%

\*Note: Le pourcentage de parcs et espaces verts est calculé en fonction de la superficie couverte par le grand ensemble caractérisant le secteur.

## SECTEUR SUD



Fig. 282. Grand ensemble (rouge) et terrains redéveloppés (rose) dans le secteur sud



### SECTEUR SUD PROGRAMME FONCTIONNEL

Usages	Superficie brute (m <sup>2</sup> )
Commercial	5 386
Bureau	-
Institutionnel	5 730

Infrastructures	Superficie brute (m <sup>2</sup> )
Réseau viaire proposé	10 058

Habitation	Logements (nb)
Maison de ville et plex (3 étages et moins)	6
Multiplex (3 à 5 étages)	146
Immeuble à logement multiple (6 étages et plus)	1172
<b>Total</b>	<b>1 324</b>
<b>Densité résidentielle brute (log./ha)*</b>	<b>146</b>

\*Note: La densité résidentielle est calculée en fonction de la superficie couverte par le grand ensemble caractérisant le secteur. À cette superficie, ont été retirés les espaces occupés par l'école.

Parcs et espaces verts proposés	Superficie (m <sup>2</sup> )	% de la superficie redéveloppée*
Parcs et espaces publics	9 361	11,5%

\*Note: Le pourcentage de parcs et espaces verts est calculé en fonction de la superficie couverte par le grand ensemble caractérisant le secteur.

## SECTEUR OUEST

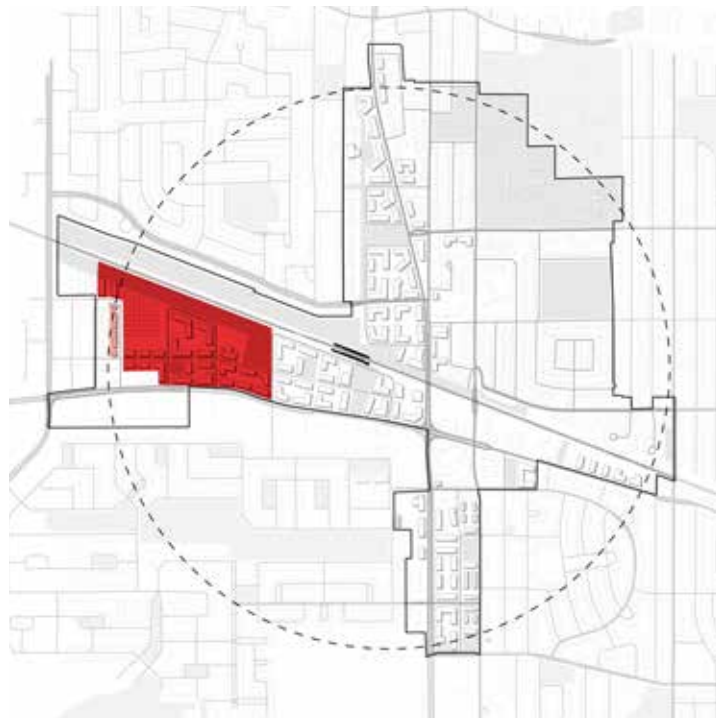
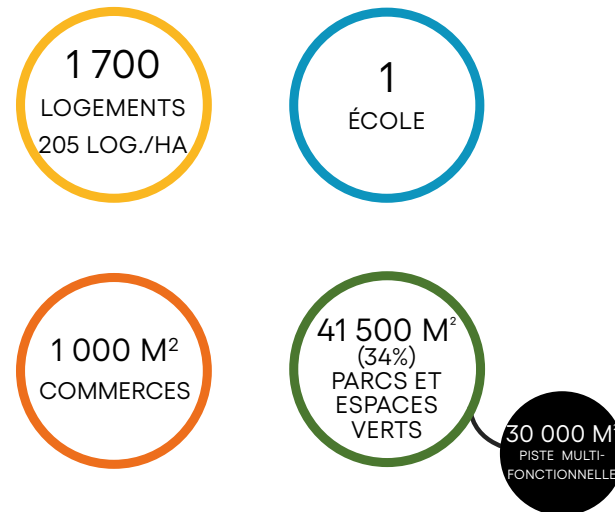


Fig. 283. Grand ensemble (rouge) et terrains redéveloppés (rose) dans le secteur ouest



## SECTEUR OUEST PROGRAMME FONCTIONNEL

Usages	Superficie brute (m <sup>2</sup> )
Commercial	1 055
Bureau	-
Institutionnel	5 730

Infrastructures	Superficie brute (m <sup>2</sup> )
Réseau viaire proposé	14 104
Poste de transformation hydroélectrique	26 417

Habitation	Logements (nb)
Maison de ville et plex (3 étages et moins)	0
Multiplex (3 à 5 étages)	305
Immeuble à logement multiple (6 étages et plus)	1369
<b>Total</b>	<b>1 674</b>
<b>Densité résidentielle brute (log./ha)*</b>	<b>205</b>

\*Note: La densité résidentielle est calculée en fonction de la superficie couverte par le grand ensemble caractérisant le secteur. À cette superficie, ont été retirés les espaces occupés par l'école, le poste d'Hydro-Québec et le parc de quartier. La superficie occupée par ces équipements est plus grande que celle dans les autres secteurs, ce qui augmente la densité résidentielle brute.

Parcs et espaces verts proposés	Superficie (m <sup>2</sup> )	% de la superficie redéveloppée*
Parcs et espaces publics	41 489	33,5%

\*Note: Le pourcentage de parcs et espaces verts est calculé en fonction de la superficie couverte par le grand ensemble caractérisant le secteur.

## SECTEUR EST

Le secteur est ne comprend pas de grand ensemble de redéveloppement continu sur le territoire comme l'on peut retrouver dans les autres secteurs. En effet, ce secteur est principalement composé du secteur de Revitalisation urbaine intégrée (RUI) ainsi que de plusieurs terrains voués au redéveloppement et localisés de manière disparate. Pour ces raisons, le calcul de densité résidentielle ne peut être réalisé pour ce secteur.

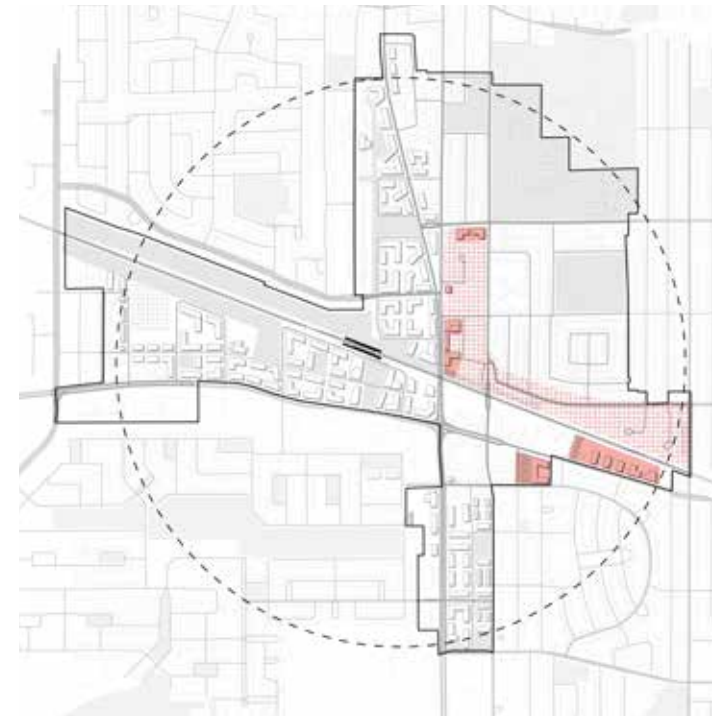


Fig. 284. Terrains redéveloppés (couleur pleine) ou mis en valeur (hachuré) dans le secteur est

## PROGRAMME FONCTIONNEL

Usages	Superficie brute (m <sup>2</sup> )
Commercial	6 147
Bureau	-
Institutionnel	-

Infrastructures	Superficie brute (m <sup>2</sup> )
Réseau viaire proposé	1 324

Habitation	Logements (nb)
Maison de ville et plex (3 étages et moins)	0
Multiplex (3 à 5 étages)	94
Immeuble à logement multiple (6 étages et plus)	588
<b>Total</b>	<b>682</b>

Parcs et espaces verts proposés	Superficie (m <sup>2</sup> )
Parcs et espaces publics	5 893



## NOTE SUR LES ÉCOLES

Les nouvelles écoles proposées au concept d'aménagement de l'aire TOD sont présentées à titre indicatif en les localisant sur les terrains propices au redéveloppement pour tenir compte des besoins actuels et anticipés des résidents. Les terrains offrant une superficie de 10 000 à 11 000 mètres carrés sont priorités afin de répondre aux standards reconnus pour l'implantation d'un bâtiment de 3 à 5 étages et d'une cour d'école. Cependant, l'école illustrée en marge de la rue Cousineau au sein du secteur nord n'offrant pas cette superficie, il est proposé d'aménager un parc-école à l'est de la piste multifonctionnelle pour offrir un espace extérieur de qualité aux élèves. Les terrains propices au redéveloppement étant tous situés à proximité des sources de contraintes que sont les voies de circulation à haut débit et la voie ferrée, il importe d'éloigner le plus possible les constructions des sources de bruit, et de rendre leur accès sécuritaire pour les usagers.

Par ailleurs, d'autres immeubles appartenant à la Commission scolaire de Montréal (CSDM) pourraient éventuellement répondre aux besoins en termes d'équipement scolaires du côté de l'arrondissement d'Ahuntsic-Cartierville. Le premier est localisé environ 400 mètres au nord des limites de l'aire TOD, soit au 6520 boul. Gouin Ouest. Il s'agit d'un immeuble désaffecté et offrant les caractéristiques requises pour l'aménagement d'une école primaire. Le second, situé au 11760, avenue Robert-Giffard, abrite actuellement le Centre de la petite enfance Cartierville et pourrait éventuellement être reconverti advenant le départ du CPE, ou encore densifié pour accueillir les deux fonctions.



Fig. 285. Immeuble du 6520, boulevard Gouin Ouest (CSDM)  
(Source photo: Google Maps)



Fig. 286. Immeuble du 11 760, avenue Robert-Giffard (CPE Cartierville, CSDM)  
(Source photo: Google Maps)

#### 4.4.19 GRANDES ORIENTATIONS DES ORGANISMES PUBLICS DE TRANSPORTS EN COMMUN

Les organismes publics de transport en commun (OPTC) sont responsables d'exploiter les services de transport collectif et de transport adapté sur leur territoire respectif. Dans la région métropolitaine de Montréal, elles comptent Exo, le Réseau de transport de Longueuil (RTL), la Société de transport de Laval (STL), la Société de transport de Montréal (STM), CDPQ Infra et éventuellement l'organisme qui assurera la mise en service du Réseau express métropolitain (REM).

L'implantation prochaine du REM à la station Bois-Franc viendra bonifier considérablement l'offre de transport collectif, particulièrement la desserte offerte par la STM ainsi que par la STL, qui opère quelques autobus en direction des stations de métro Côte-Vertu et Henri-Bourassa.

#### REFONTE DES RÉSEAUX PAR LA STM

La Société de transport de Montréal (STM) a lancé en 2018 un processus visant la refonte de son réseau d'autobus. Celle-ci, en lien avec le développement urbain, est coordonnée avec la mise en service de grands projets tels que celui du REM et du prolongement de la ligne bleue. Des consultations publiques ont eu lieu où la STM a présenté la démarche ainsi que les orientations globales et locales de sa refonte. Des ateliers ont eu lieu pour échanger avec la population afin de rendre le réseau plus attrayant. Le tout en vue de répondre efficacement aux besoins des citoyens en termes de mobilité.

La STM envisage une modification des patrons de déplacements avec l'arrivée du REM à Bois-Franc, auquel s'ajoutera la densification en cours et à venir de l'aire TOD. Ainsi, la refonte du réseau présente des opportunités prometteuses en vue d'insuffler un transfert modal vers les transports collectifs via une offre de transport collectif

fiable, efficace et diversifiée. Considérant la fréquence élevée prévue par le service du REM, le réseau STM devra assurer le rayonnement des déplacements depuis et à partir de la station Bois-Franc. La STM souhaite miser sur la complémentarité des modes afin de créer des rabattements forts entre le REM, les pôles d'emplois et les secteurs résidentiels. La fréquence des lignes étant corrélée avec l'achalandage, une densification du secteur crée les conditions gagnantes en vue de viabiliser le service et d'encourager son expansion. La STM estime que la création d'un milieu de vie dense et diversifié encouragera les déplacements avec les arrondissements voisins pour lesquels, un réseau de transport collectif accessible, fiable et efficace est tout désigné pour maximiser les retombées positives, tant au niveau économique qu'environnemental, d'un projet tel que le TOD Bois-Franc.

La refonte des réseaux de la STM est aussi liée à l'arrivée progressive de 300 nouveaux autobus en 2020, annoncée récemment par le gouvernement du Québec et la Ville de Montréal. Ces ajouts permettront, dans un premier temps, de répondre aux besoins de mitigation liés à la fermeture partielle de la ligne de train de banlieue empruntant le tunnel du mont Royal (occasionnée par la construction du réseau du REM). Des ajouts de service sont également prévus dans plusieurs secteurs, notamment dans l'arrondissement Saint-Laurent, afin d'améliorer la desserte dans les secteurs d'emplois et pour réduire l'entassement sur certaines lignes. À terme, les autobus utilisés en mitigation seront réintroduits dans le service régulier.

Enfin, la refonte est l'occasion de considérer l'ensemble des changements majeurs à survenir dans le secteur afin que le réseau résultant puisse prendre tous ces intrants en considération. Notons que, lors des consultations

publiques et de la charrette d'idéation organisée pour le projet du TOD Bois-Franc, les éléments suivants ont cependant été mentionnés par les participants :

- ajouter une ligne offrant un service est-ouest continu sur Henri-Bourassa ;
- mettre en place davantage de voies réservées ;
- augmenter la fréquence dans le secteur résidentiel Bois-Franc ;
- assurer le lien entre la station Bois-Franc et les pôles d'emplois de Saint-Laurent et Ahuntsic.

#### BONIFICATION DE LA DESSERTE DE LA STL

La Société de transport de Laval (STL) estime que la mise en service du REM à la station Bois-Franc attirera un plus grand volume d'usagers du transport collectif, dont plusieurs résidents de Laval. Afin de satisfaire la future demande, la STL envisage bonifier son service vers la station Bois-Franc, tout en conservant sa desserte des stations de métro Côte-Vertu et Henri-Bourassa qui permettent d'accéder à des destinations différentes de celles atteintes par le REM. De plus, dans la refonte de ses réseaux, la STL s'intéresse à la convivialité dans les transferts modaux vers le REM ainsi que vers les lignes d'autobus de la STM.

Ainsi, la STL désire offrir à sa clientèle la possibilité d'un vaste éventail de destinations en assurant en tout temps une desserte vers les réseaux de métro et du REM ainsi que certaines destinations importantes du secteur. Les grands projets de mobilité du secteur offriront à la STL une opportunité pour revoir ses lignes d'autobus afin d'améliorer les déplacements des usagers du transport collectif.

#### PLANIFICATION STRATÉGIQUE DE L'ARTM

L'ARTM est l'agence responsable de planifier le développement des transports collectifs dans la région métropolitaine. Elle élabore présentement son premier Plan stratégique de développement (PSD) qui établira une vision cohérente du développement du transport collectif et de la mobilité des personnes à l'échelle métropolitaine jusqu'en 2050. Cet outil de planification contribuera notamment à la mise en œuvre des orientations métropolitaines découlant du Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM). Parmi ces orientations, la CMM vise à orienter 60 % de la croissance démographique autour des points d'accès du réseau structurant de transport collectif. La présente démarche de planification détaillée contribuera à l'atteinte de cette cible. De même, le développement d'un mode performant est une occasion à saisir pour améliorer la mobilité des personnes du secteur à l'étude, notamment en facilitant les déplacements actifs vers et depuis la future station Bois-Franc.

#### 4.4.20 ARRIMAGE DES RÉSEAUX

##### DES INFRASTRUCTURES EN TRANSPORT COLLECTIF À PLANIFIER









L'avènement prochain du Réseau express métropolitain et le prolongement potentiel de la ligne de métro orange ont le potentiel de faire de la station Bois-Franc un nœud de mobilité intermodale particulièrement structurant pour la région de Montréal. Dans cette optique, la vision d'aménagement de l'aire TOD, axée sur la multiplication des liens actifs sur le territoire, vise à améliorer de façon substantielle l'expérience des piétons, cyclistes et autres usagers de la mobilité active. L'offre en transport alternatif à l'automobile s'en trouvera grandement améliorée, laissant présager une modification des habitudes de transport dans un futur plus ou moins rapproché.

Alors que la Société de transport de Montréal (STM) et la Société de transport de Laval (STL) ont entamé leur réflexion sur la refonte de leurs réseaux d'autobus, et notamment aux abords de la station Bois-Franc, la desserte du pôle multifonctionnel pourrait varier considérablement, et tout particulièrement en fonction des scénarios de prolongement de la ligne orange.

En fonction de la concrétisation de l'un ou l'autre des scénarios susmentionnés, le nombre de lignes d'autobus convergeant vers la station Bois-Franc variera et la nécessité d'aménager un ou des terminus d'autobus, leur configuration et leur localisation dépendront des résultats d'une réflexion de fond basée sur différents critères de rendement et d'efficacité.

Dans le cadre du présent exercice de planification détaillée, deux zones pouvant potentiellement accueillir un terminus d'autobus sont identifiées au nord et au sud de la station Bois-Franc. Ces zones sont localisées à proximité des édicules du REM pour faciliter le transfert entre réseaux (intermodalité), et d'une superficie assez importante pour assurer une flexibilité de leur

utilisation. Même sans avoir de certitude au niveau de la configuration des terminus, certains critères de conception sont établis (voir section sur les *terminus d'autobus* subséquente) et font consensus auprès des OPTC concernés.

-  Corridor vert (Véloroute et pistes multifonctionnelles)
-  Réseau cyclable existant et projeté
-  Réseau d'autobus actuel (STM)
-  Réseau d'autobus actuel (STL)
-  Voie réservée pour autobus (existante et potentielle)
-  Station Bois-Franc
-  Potentielle station de métro (localisation approximative et à titre indicatif)
-  Zone potentielle pour terminus d'autobus (STM et/ou STL)

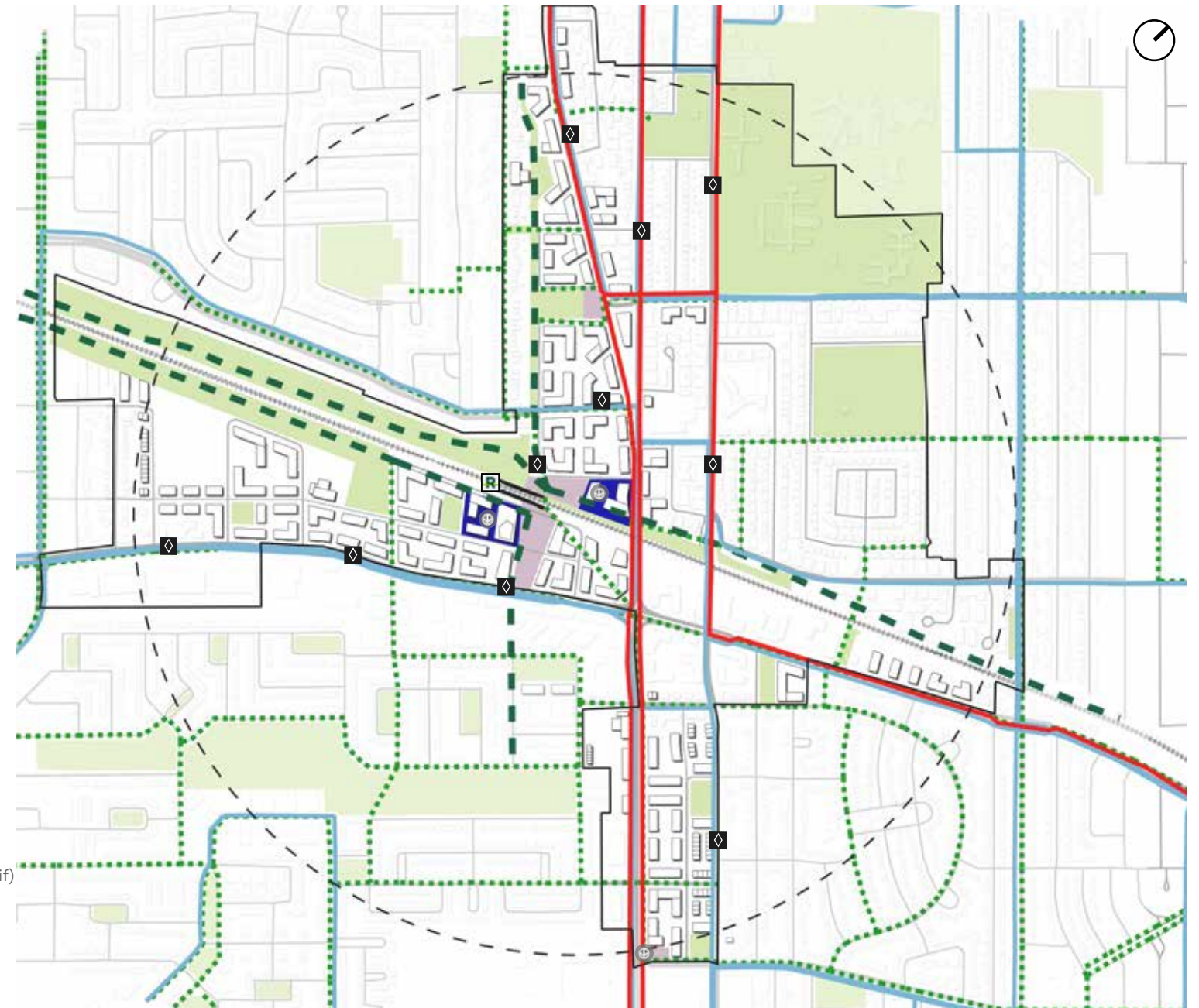


Fig. 287. Plan synthèse des circuits de mobilité durable de l'aire TOD Bois-Franc

## PÔLE MULTIFONCTIONNEL - ACCÈS PRIVILÉGIÉ POUR LES USAGERS DU TRANSPORT ACTIF ET COLLECTIF

Dans le cadre de la vision d'aménagement pour l'aire TOD Bois-Franc, il est à noter que les usagers des modes de transport actif et collectif ont la priorité par rapport aux automobilistes. Le cas échéant, les autobus pourront accéder au terminus du nord par le boulevard Keller et/ou au terminus sud via une voie d'accès réservée parallèle au corridor vert longeant la place publique. Des voies réservées pour autobus sont également prévues sur les boulevards Henri-Bourassa et Keller pour assurer la fluidité des déplacements des autobus. Les piétons et cyclistes bénéficient de la présence des corridors verts, de la rue partagée et des autres sentiers actifs leur permettant d'accéder à la station intermodale en empruntant des tracés intuitifs, conviviaux et sécuritaires. L'accès des automobilistes au dépose-minute d'environ une dizaine de places est quant à lui possible par le prolongement de la rue Wilfrid-Reid via le boulevard Henri-Bourassa. L'emprunt de la rue partagée, où la vitesse de circulation est réduite, devrait être limité.

Par ailleurs, la vision du REM consiste à optimiser l'intermodalité aux abords de la station, et c'est pourquoi il est primordial d'intégrer les accès du métro aux édicules du REM et aux terminus d'autobus. Des bornes de vélo-partage sont également proposées de part et d'autre de la station Bois-Franc, tandis que des cases de stationnement dédiées à l'autopartage sont à prévoir au sein des aires de stationnement souterraines des bâtiments bordant la place publique (voir détails dans la section sur la *gestion du stationnement* plus loin).



Fig. 288. Schéma des circulations et arrimage des différents réseaux aux abords de la station intermodale

- Parc ou espace vert
- Rue
- Station Bois-Franc
- ⊕ Potentielle édicule de métro  
(localisation approximative et à titre indicatif)
- Zone potentielle pour terminus d'autobus (STM et/ou STL)
- Accès terminus
- Voie réservée pour autobus
- ◇ Dépose-minute  
(± 10 places au sud et ± 5 places au nord)
- Accès dépose-minute
- Rue partagée
- Feux de circulation
- - - Réseau de déplacement actif
- Services de vélo-partage  
(localisation approximative et à titre indicatif)
- Services d'autopartage  
(localisation approximative et à titre indicatif)
- Ⓢ

## PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT | TERMINUS D'AUTOBUS

Malgré l'incertitude actuelle concernant les besoins en quais et la localisation optimale des terminus de la STM et de la STL, les principes d'aménagement suivants font consensus auprès des OPTC et administrateurs publics, et devront être respectés pour l'aménagement d'un terminus au sein du pôle multifonctionnel:

- le terminus est localisé de manière à minimiser les distances pour les correspondances avec le REM à court terme et avec le métro à plus long terme;
- idéalement, les autobus ne partagent pas l'accès routier au terminus avec les autres modes motorisés;
- si c'est inévitable, des mesures sont mises en place pour s'assurer que les mouvements d'entrée et de sortie des autobus ainsi que l'insertion des autobus dans la circulation puissent se faire de manière efficace et sécuritaire;
- l'aménagement du terminus est prévu pour limiter les intrusions d'usagers dans les zones réservées à la circulation des autobus pour des raisons de sécurité;
- s'il est souhaitable de concentrer les entrées et les sorties des autobus depuis et vers le terminus afin de limiter les impacts sur la quiétude des alentours, il faut néanmoins prévoir 2 accès au terminus et 2 chemins d'accès vers celui-ci;
- le terminus est configuré pour minimiser son impact sur la qualité urbaine du pôle multifonctionnel; il est soit intégré au rez-de-chaussée d'un bâtiment ou aménagé en souterrain;
- des mesures de mitigation des nuisances sont mises de l'avant pour favoriser une cohabitation harmonieuse avec les usages riverains;
- les aménagements intérieurs comme extérieurs favorisent la qualité de l'expérience et la sécurité des usagers, et intègrent des mesures visant l'accessibilité universelle.

## PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT | ÉDICULES DE MÉTRO

Encore une fois, l'incertitude quant aux scénarios de prolongement de la ligne orange empêche la définition de critères très précis. Néanmoins, il est admis que l'implantation d'édicules de métro dans l'aire TOD devra respecter les principes d'aménagement présentés ci-dessous:

- à même le pôle multifonctionnel, l'édicule est localisé de manière à minimiser les distances pour les correspondances avec le REM et le réseau d'autobus;
- idéalement, le réseau de métro partage une entrée commune avec le REM;
- si ce n'est pas possible, une connexion souterraine entre les réseaux du REM et du métro est privilégiée;
- les aménagements intérieurs comme extérieurs de l'édicule favorisent la qualité de l'expérience et la sécurité des usagers, et intègrent des mesures visant l'accessibilité universelle.



Fig. 289. Terminus intégré à un projet de logement social, Station de métro Rosemont, Montréal (Source: Mtl Urb)



Fig. 293. Terminus intégré à un projet mixte (résidence pour personnes âgées/ bureau), Station de métro Jean-Talou, Montréal (Source: Résidence en harmonie)



Fig. 294. Centre de transport Bellechasse de la STM, partiellement aménagé en souterrain (Source: Canadian Architects)



Fig. 290. Aménagements intérieurs conviviaux et sécuritaires du terminus d'autobus, Aéroport de Stuttgart, Allemagne (Source: Wulf Architekten)



Fig. 291. Verdissage des espaces fonctionnels extérieurs, Station Rueil, Paris, France (Source: Urbicus)



Fig. 292. Édicule de métro Vendôme de la STM, aménagé pour assurer l'accessibilité universelle (Source: STM)



#### 4.4.21 GESTION DU STATIONNEMENT

Tandis que les aires de stationnement sont particulièrement omniprésentes dans le paysage actuel, leur gestion est une composante clé de la planification de l'aire TOD Bois-Franc. La présente stratégie de stationnement poursuit l'ambition d'optimiser l'offre de stationnement eu égard à la nouvelle dynamique territoriale suivant l'arrivée du REM, et de stimuler l'utilisation des modes de transport durable. Elle vise aussi à réduire considérablement l'empreinte visuelle de l'automobile dans le paysage urbain en favorisant une intégration paysagère, environnementale et architecturale des infrastructures de stationnement.

##### STATIONNEMENT INCITATIF

Des études d'opportunités et des négociations avec CDPQ Infra devront être entamées rapidement pour définir les composantes spatiales et opérationnelles des stationnements incitatifs du REM suivant le réaménagement du pôle multifonctionnel. Alors qu'à court terme 740 places de stationnements aménagées à aire ouverte seront conservées en marge de station, le présent exercice de vision mise plutôt sur une optimisation de l'utilisation du sol pour l'aménagement d'espaces publics et la construction de bâtiments mixtes de haute densité.

Ainsi, il est envisagé que dans un horizon de 10 ans et plus, le stationnement incitatif du REM sera aménagé en sous-terrain et que le nombre de cases disponibles sera réduit. L'accès à la station Bois-Franc par voiture devrait en effet devenir marginal puisqu'il s'agira d'un pôle multimodal, desservi par une diversité de réseaux de transport actif et collectif, notamment le réseau de métro.

##### GESTION DU STATIONNEMENT SUR LE DOMAINE PUBLIC

Le stationnement sur rue et au sein des espaces publics fera l'objet des mesures d'optimisation. Parmi celles-ci,

les mesures envisagées comprennent:

- la tarification des cases de stationnement sur rue près des zones commerciales pour décourager leur occupation par un seul véhicule durant de longues périodes (ex. : horodateur);
- l'installation de bornes de recharges pour véhicules électriques ;
- l'adoption de mesures de stationnement préférentielles sur les rues locales près du pôle multimodal pour éviter que les stationnements sur rue soient utilisés autrement que par les résidents immédiats (ex. : système de vignettes, etc.);
- prévoir des cases de stationnement préférentielles sur rue à l'autopartage, aux vélos et aux voitures électriques.

##### GESTION DU STATIONNEMENT SUR LE DOMAINE PRIVÉ

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

Par ailleurs, une stratégie d'optimisation de la gestion du stationnement privé dans l'aire TOD sera élaborée par chaque Arrondissement en fonction du contexte qui leur est propre et des dispositions réglementaires en vigueur. De façon générale, les dispositions suivantes seront visées:

- l'enfouissement des aires de stationnement pour les habitations multifamiliales ;
- le nombre de cases de stationnements autorisées et minimales retirées (Ahuntsic-Cartierville);

- la mutualisation des aires de stationnement entre différents usages;
- une bonification des dispositions réglementaires concernant le verdissement des aires de stationnement (Ahuntsic-Cartierville);
- une augmentation du nombre de supports à vélos exigés pour les usages résidentiels, commerciaux et institutionnels;
- l'inclusion de cases réservées à l'autopartage et aux personnes à mobilité réduite pour les habitations multifamiliales et les usages commerciaux et institutionnels.;
- l'inclusion de bornes de recharges pour véhicules électriques pour les habitations multifamiliales et les usages commerciaux et institutionnels;
- la mise en place un programme de rachat de cases de stationnement (fonds de compensation) exemptant les promoteurs de construire le nombre de cases de stationnement minimum

en échange d'une compensation financière. Celle-ci peut être réinvestie par l'Arrondissement pour construire et entretenir des cases de stationnements publics, améliorer leur impact visuel et environnemental ou même encourager l'utilisation d'autres modes de transport que l'automobile.

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

Fig. 295. *-Le texte a été retiré dans le cadre de l'adoption du PUM-*

Fig. 296. *-Le texte a été retiré dans le cadre de l'adoption du PUM-*

## CRITÈRES D'AMÉNAGEMENT | AIRES DE STATIONNEMENT INTÉRIEURES

- minimisation du nombre d'entrées et de voies d'accès à l'aire de stationnement depuis le domaine public et mise en commun de celles-ci lorsque possible;
- intégration architecturale des points d'accès au stationnement sous-terrain;
- mesures d'apaisement de la circulation ainsi que des aménagements délimitant clairement un cheminement piéton sécuritaire (ex. : matériaux distinct ou marquage au sol, etc.)



Fig. 297. Stationnements dissimulés sous les terrasses, Fribourg-en-Brigau, Allemagne  
(Source: Vivre en Ville)



Fig. 298. Revêtement perméable, Technopôle Angus  
(Source: Catherine Rivard)



Fig. 299. Cases de stationnement réservées au covoiturage et aux véhicules électrique, Complexe Desjardins  
(Source: AVEQ)

## CRITÈRES D'AMÉNAGEMENT | AIRES DE STATIONNEMENT DE SURFACE

- implantation en cour arrière et adoption de mesures limitant l'impact visuel (ex.: écran visuel, mur végétal, implantation sous terrasse, etc.);
- verdissement des aires de stationnement de surface par des îlots de verdure et la plantation d'arbres;
- intégration de mesures de drainage pour les stationnements de surfaces (ex. noue en bordure de l'aire de stationnement);
- utilisation d'un revêtement perméable, poreux ou comportant un indice de réflectance solaire élevé;
- minimisation du nombre d'entrées et de voies d'accès à l'aire de stationnement depuis le domaine public et mise en commun de celles-ci lorsque possible;
- mesures d'apaisement de la circulation ainsi que des aménagements délimitant clairement un cheminement piéton sécuritaire (ex. : matériaux distinct ou marquage au sol, etc.)



Fig. 300. Stationnement pour vélo abrité  
(Source: GFLRPC)



Fig. 301. Noue paysagère en bordure d'un stationnement de surface, Habitations Jeanne-Mance, Montréal  
(Source: Médiaterre)

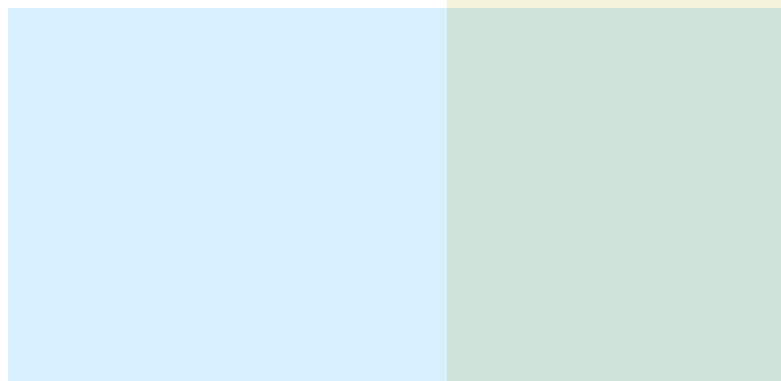


Fig. 302. Cases de stationnement réservées au covoiturage, Coopérative Coteau vert, Montréal  
(Source: Vivre en ville)



# Mise en œuvre

arrondissement de Saint-Laurent



05

---

La présente section expose les éléments de mise en œuvre, soit le plan des densités de construction qui devront se traduire dans les outils d'urbanisme pour assurer la mise en œuvre de la vision. Elle présente également un plan d'action à déployer à court, moyen et long terme pour concrétiser la démarche de requalification de l'aire TOD. Elle concerne uniquement la mise en œuvre du PPU côté de l'arrondissement de Saint-Laurent.

## 5.1 LA MISE À JOUR DES OUTILS DE PLANIFICATION

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

Fig. 303. -Retiré-

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

Fig. 304.-Retiré-

## DENSITÉ DE CONSTRUCTION

La mise en œuvre du PPU a impliqué la modification du plan des densités de construction au Plan d'urbanisme de 2004. La modification permet d'introduire et d'agrandir certains secteurs à transformer ou à construire, de moyenne et de forte densité, à des endroits stratégiques de l'aire TOD, notamment autour de la station Bois-Franc et de la future station de métro Poirier. Le tableau ci-bas présente les paramètres de densité déjà en vigueur dans les différents secteurs. Les deux cartes présentées à la page suivante illustrent les modifications apportées aux limites des secteurs.

Secteur	Hauteur	Taux d'implantation	C.O.S.
22-T1	Bâti de deux à quinze étages hors-sol	Taux d'implantation au sol moyen ou élevé	C.O.S. minimal : 1,0 C.O.S. maximal : 6,0
22-T2	Bâti de trois étages hors-sol ou plus	Taux d'implantation au sol moyen ou élevé	C.O.S. minimal : 1,0 C.O.S. maximal : 6,0
22-T3	Bâti de deux à dix étages hors-sol	Taux d'implantation au sol moyen ou élevé	C.O.S. minimal : 1,0 C.O.S. maximal : 4,0
22-01	Bâti de un ou deux étages hors-sol	Taux d'implantation au sol moyen	s.o.
22-03	Bâti de deux à six étages hors-sol	Taux d'implantation au sol faible ou moyen	s.o.
22-04	Bâti de un ou deux étages hors-sol	Taux d'implantation au sol faible ou moyen	s.o.
22-08	Bâti de un à quatre étages hors-sol	Taux d'implantation au sol faible ou moyen	s.o.
22-11	Bâti de deux ou trois étages hors-sol	Taux d'implantation au sol moyen	s.o.

Fig. 305. Densité de construction

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

Fig. 306. -Retiré-

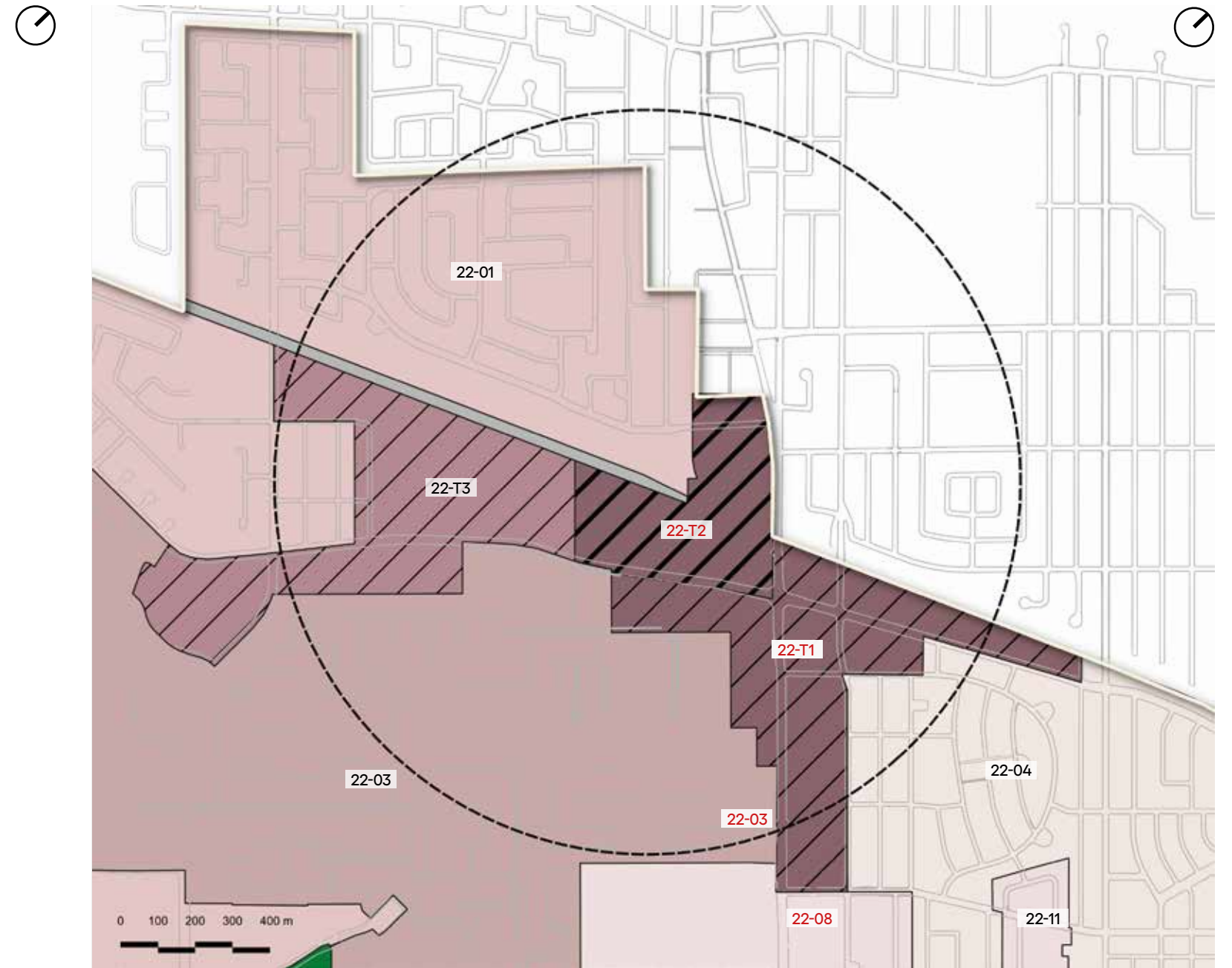


Fig. 307. Densité de construction modifiée au Plan d'urbanisme 2004

00-00 Les numéros de secteurs touchés par les modifications sont illustrés en rouge.

## 5.2 OBJECTIFS ET MOYENS DE MISE EN OEUVRE

Cette section identifie les objectifs et les balises qui assureront l'atteinte de la vision décrite aux chapitres précédents. Par l'intermédiaire de la réglementation d'urbanisme, des ententes de développement et des interventions publiques, les objectifs et balises identifiés ci-dessous contribueront à l'encadrement du développement et à l'atteinte des intentions énoncées précédemment.

### OBJECTIF 1

#### CRÉER UN CADRE BÂTI DIVERSIFIÉ, HARMONIEUX ET DISTINCTIF QUI FAVORISE L'ÉCHELLE HUMAINE

- Encadrer la densification et l'intensification des activités aux alentours de la station Bois-Franc en optimisant l'utilisation du sol tout en limitant les usages générant peu d'animation, par exemple le stationnement de surface, l'entreposage et les commerces de grande surface, etc.;
- Favoriser la création d'un pôle multifonctionnel autour de la station Bois-Franc, regroupant habitations, commerces, bureaux, équipements collectifs et espaces de diffusion culturelle, le tout articulé autour d'une place publique attrayante et animée;
- Favoriser la diversification des usages dans les pôles et secteurs mixtes en intégrant des commerces et services aux étages inférieurs des bâtiments résidentiels et des immeubles de bureaux de façon à animer l'espace public et assurer une offre en service de proximité aux quartiers;
- Favoriser la création de milieux de vie distinctifs comprenant une variété de typologies d'habitation et organisées autour de cours intérieures et espaces collectifs aménagés pour favoriser la cohésion et l'interaction entre occupants;
- Encadrer la gradation progressive des hauteurs et des densités en se rapprochant de la station Bois-Franc de façon à favoriser l'utilisation du transport en commun tout en assurant l'intégration des nouvelles constructions au cadre bâti existant et en minimisant les impacts éoliens et sur l'ensoleillement;
- Favoriser la construction de bâtiments qui se démarquent par leur traitement architectural de marque et qui constituent des repères urbains aux localisations stratégiques, notamment aux alentours de la station Bois-Franc;
- Favoriser la modulation horizontale et verticale des façades et de la volumétrie des bâtiments de façon à créer un cadre bâti dynamique, attrayant et à échelle humaine;
- Implanter les constructions le long des artères de façon à assurer un bon encadrement de la voie publique et créer un front bâti continu qui contribue à l'animation de l'espace public (par exemple : rez-de-chaussée commercial, marges réduites, transparence des façades);
- Prévoir des critères d'implantation et d'intégration architecturale qui visent à réaliser un cadre bâti qui se distingue par sa qualité architecturale et écologique;
- Viser la certification LEED par le Conseil du bâtiment durable du Canada pour les nouvelles constructions;
- Favoriser des aménagements de quartier visant la certification LEED et la certification Bâtiment Zéro Carbone par le Conseil du bâtiment durable du Canada;
- Assurer l'accessibilité universelle des entrées extérieures menant aux bâtiments et aux espaces publics tel que les parcs et places publiques;
- Assurer l'intégration harmonieuse des espaces de livraison et de gestion des rebuts au sein des quartiers et des secteurs mixtes;
- Prévoir des normes et critères pour limiter la pollution lumineuse et préserver la qualité du ciel nocturne;
- Prévoir des normes et critères pour assurer la conception sûre pour les oiseaux.

## OBJECTIF 2

### TRANSFORMER LE PAYSAGE URBAIN ACTUEL EN UN ENVIRONNEMENT DURABLE, ATTRAYANT, CONVIVIAL ET VERDOYANT

- Favoriser la réalisation d'aménagements paysagers propices à la biodiversité, tant sur les terrains publics que privés (par exemple en favorisant les prés fleuris au détriment des aires gazonnées);
- Assurer la plantation d'arbres à grand déploiement le long des emprises publiques de manière à apporter de l'ombrage au piéton, créer un écran visuel et physique avec les voies de circulation et agrémenter le parcours par une ambiance invitante;
- Assurer que les fosses de plantation des arbres à moyen et à grand déploiement aient le volume suffisant pour assurer leur survie et permettre leur pleine croissance;
- Favoriser l'agriculture urbaine sur les terrains publics et privés, incluant les toits des bâtiments et comme usage transitoire sur les terrains vacants;
- Maximiser le verdissement au sol de façon à privilégier la prédominance des surfaces végétalisées sur les surfaces minéralisées;
- Mettre en valeur les espaces en friche en déployant des corridors de biodiversité urbaine par le biais de mesures de verdissement et de restauration d'habitats fauniques;
- Favoriser la plantation d'espèces indigènes, économes en eau et résistantes aux maladies ainsi qu'aux ravageurs;
- Privilégier la plantation de conifères dans l'axe des corridors de vents;
- Favoriser l'aménagement d'aires propices à la rencontre, la détente et l'activité physique tant sur les terrains publics que privés;
- Viser l'aménagement de parcs de voisinage d'au moins 2 000 m<sup>2</sup> et de parcs de quartiers d'au moins 15 000 m<sup>2</sup> de façon à maintenir un total d'au moins 17% des espaces développables en parcs publics;
- Privilégier l'aménagement de places et placettes publiques au cœur des secteurs et pôles mixtes, équipés d'installations et de mobilier favorisant la convivialité, la rencontre et les activités sociales et animés par des activités commerciales, culturelles ou artistiques selon les variations d'horaires (jour/nuit) et de saisons;
- Prévoir des critères d'implantation et d'intégration architecturale qui visent à réaliser des aménagements qui se distinguent par leur qualité paysagère et écologique;
- Privilégier les finis perméables et ayant un albédo élevé (IRS d'au moins 29) pour tous les finis minéralisés autant pour les propriétés publiques que privées;
- Prévoir des normes et critères pour la gestion écologique des eaux pluviales qui intègrent des jardins de pluie, des noues et des bassins de biorétention autant pour les propriétés privées et publiques incluant les emprises de rues;
- Prévoir des normes et critères pour limiter la pollution lumineuse et préserver la qualité du ciel nocturne.

## OBJECTIF 3

### FAVORISER LA MOBILITÉ ACTIVE VERS LA STATION INTERMODALE BOIS-FRANC

- Créer une trame urbaine, linéaire, directe, efficace, perméable et marchable visant la proximité, la connectivité et la sécurité en faveur des déplacements actifs;
- Assurer la gestion des déplacements et de l'offre en stationnement de façon à limiter les déplacements véhiculaires et le stationnement en faveur des déplacements actifs et collectifs ainsi que le stationnement en souterrain;
- Créer des liens actifs attrayants, sécuritaires et accessibles en toutes saisons reliant l'ensemble des milieux de vie aux parcs, aux services et à la station intermodale Bois-Franc;
- Aménager un passage souterrain non tarifé dans l'axe de la station intermodale Bois-Franc visant à relier les quartiers au nord et au sud de l'emprise du REM;
- Aménager des corridors de biodiversité et de mobilité active le long des emprises des voies ferrées et d'Hydro-Québec dans les axes est-ouest et nord-sud constituant l'assise de la trame verte de l'aire TOD et favorisant l'expérience de mobilité et d'appropriation citoyenne des lieux;
- Favoriser l'aménagement de trottoirs et sentiers piétonniers d'au moins 2 mètres de largeur et des pistes cyclables bidirectionnelles en site propre d'au moins 3 mètres de largeur;
- Assurer la protection des trottoirs en les séparant des rues par des platebandes vertes permettant la plantation d'arbres à grand déploiement et de végétaux offrant une protection contre le climat (vent, soleil) et la pollution.
- Favoriser l'aménagement de ruelles vertes et de rues partagées priorisant les déplacements actifs au cœur des milieux de vie;
- Favoriser l'aménagement de traverses piétonnières et cyclistes sécuritaires et aisément repérables (marquage au sol et/ou pavage surélevé) aux intersections principales;
- Mettre en place des mesures d'apaisement du trafic, telles que des resserrements de chaussée aux intersections afin de réduire le temps de traverse des piétons;
- Programmer les feux de circulation de façon à prioriser le passage des piétons et des cyclistes aux intersections majeures;
- Assurer un éclairage adéquat et non éblouissant pour accroître la visibilité en faveur des piétons et des cyclistes;
- Favoriser des aires de repos offrant un mobilier urbain attrayant et confortable le long des liens actifs.



#### OBJECTIF 4

##### METTRE EN VALEUR LA RUE GRENET PAR DES INTERVENTIONS PONCTUELLES ET VARIÉES QUI FONT ÉMERGER LE CARACTÈRE DISTINCTIF DE CET AXE INSTITUTIONNEL

- Développer une signature visuelle uniforme par l'entremise d'un aménagement paysager distinctif et cohérent sur l'ensemble du tracé pouvant inclure l'intégration de mobilier signature, d'éclairage distinctif et d'œuvres d'art public;
- Prévoir des interventions paysagères ponctuelles aux intersections pour souligner la présence des institutions, des équipements collectifs et des espaces publics ;
- Renforcer la canopée tout le long de la rue par le biais de plantations d'arbres sur l'emprise publique;
- Embellir le passage sous le viaduc du REM afin d'en améliorer la convivialité pour les piétons;
- Favoriser les interventions permettant l'agriculture urbaine tant sur le domaine privé que public (par exemple : mange-trottoir, plantation d'arbres fruitiers, intégration de jardins communautaires dans les projets de redéveloppement, agriculture sur les toits, etc.)
- Aménager des places publiques et des parcs le long de l'axe afin d'en renforcer le caractère public et institutionnel.

#### OBJECTIF 5

##### FAVORISER LA MIXITÉ SOCIALE, RENFORCER LE SENTIMENT D'APPARTENANCE ET SOULIGNER LA DIVERSITÉ CULTURELLE ET SOCIALE DES RÉSIDENTS DU SECTEUR

- Prévoir l'inclusion et la réhabilitation de logements sociaux, abordables et familiaux dans chacune des unités de paysage;
- Favoriser la rénovation des logements sociaux, abordables et familiaux existants, ou encore, la transformation de logement existants en logements sociaux, abordables et familiaux dans le secteur;
- Favoriser la préservation des logements familiaux existants dans le secteur lorsqu'ils répondent aux objectifs de planification du secteur;
- Créer des parcs et places publiques rassembleurs et inclusifs par des aménagements favorisant la rencontre, la socialisation et la tenue d'événements culturels;
- Mettre en place des mesures favorisant l'établissement de petits commerces locaux qui répondent aux besoins de la population locale, tout en renforçant le sentiment de communauté et la vie de quartier.

#### 5.3 LE PLAN D'ACTION

##### UNE DÉMARCHE DE PLANIFICATION À CONSOLIDER

Des modifications réglementaires dites de concordances ont été adoptées conjointement au PPU, permettant de baliser l'aménagement du territoire à une échelle plus fine. Ainsi, des modifications aux règlements d'urbanisme de l'arrondissement sont à prévoir. De manière non exhaustive, le règlement suivant pourrait être modifié : règlement numéro RCA08-08-0001 sur le zonage.

##### PROGRAMME D'ACQUISITION D'IMMEUBLES

Le présent PPU habilite l'arrondissement de Saint-Laurent à élaborer un programme d'acquisition d'immeuble à l'intérieur du périmètre d'intervention.

Ce programme d'acquisition permet aux arrondissements d'acquiescer tout immeuble situé dans ce secteur pour l'aliéner ou le louer aux fins décrites dans le présent document. Elles peuvent aussi détenir et administrer ces immeubles et exécuter tous les travaux d'aménagement, de restauration, de démolition ou de déblaiement requis sur ceux-ci. Les arrondissements pourront réaliser ce programme à la suite de l'entrée en vigueur du PPU et des règlements d'urbanisme conformes à ce programme. Le programme d'acquisition d'immeuble pourra servir notamment dans les cas suivants :

- L'implantation d'un nouveau mode structurant de transport en commun et de ses stations ;
- Les bâtiments désaffectés ;
- Les zones prioritaires de requalification / redéveloppement ;
- L'aménagement d'espaces publics/parcs de proximité. ;
- Les rues et les liens actifs.

##### UN PLAN D'ACTION EN AMONT DES INTERVENTIONS SUR LE TERRITOIRE

Bien que la vision d'aménagement de l'aire TOD Bois-Franc se projette sur un horizon de 20 ans et plus en termes d'interventions physiques sur le territoire, sa mise en œuvre dépend d'actions menées de front par l'arrondissement, ainsi que d'autres instances concernées en amont.

La section qui suit présente une série d'actions à prévoir selon une échelle temporelle de réalisation soit à court [0-5 ans], moyen [5-10 ans] et long terme [10-20 ans]. Les actions sont liées aux orientations et aux objectifs présentés au présent document.

Les parties prenantes potentiellement impliquées pour la concrétisation de chacune des actions sont aussi identifiées, à titre indicatif. Ces acteurs clés pourront participer à la prise de décision ou être consultés pour la réalisation des interventions. La stratégie vise notamment à inclure l'ensemble des forces vives des arrondissements et autres instances décisionnelles afin de contribuer collectivement aux projets de revitalisation proposés.

Le plan d'action se veut évolutif et flexible en fonction des projets en cours et des besoins exprimés par les parties prenantes. L'échelle de priorité des actions est présentée à titre indicatif et pourra être modifiée au fil du temps selon l'identification des priorités et des budgets de réalisation. Par ailleurs, d'autres interventions complémentaires pourront être entreprises par les arrondissements et d'autres parties prenantes pourraient être sollicitées aux fins de mise en œuvre de la présente vision.











Le plan d'action présenté aux pages suivantes est divisé en trois catégories selon la portée de l'action : métropolitaine, régionale ou locale.

## LES ACTIONS À PORTÉE MÉTROPOLITAINE

#	INTERVENTIONS	NATURE	PARTIES PRENANTES	ÉCHÉANCE
1	Négocier avec les parties prenantes afin d'aménager un passage souterrain non tarifé dans l'axe de l'édicule du REM.		- Arrondissement de Saint-Laurent - Ville-centre - CDPQ Infra	● ○ ○
2	Négocier avec les parties prenantes pour adopter une résolution conjointe afin d'accélérer le processus décisionnel de prolongement de la ligne de métro orange.		- Arrondissement de Saint-Laurent - Ville-centre - MTQ - ARTM - STM - STL - CDPQ Infra	● ○ ○
3	Participer à la planification stratégique des organismes de transport afin d'assurer une intégration optimale des réseaux de transport collectif au tissu urbain (édicules et terminus conjoints).		- Arrondissement de Saint-Laurent - Ville-centre - ARTM - STM - STL	● ○ ○
4	Participer à la planification stratégique des organismes de transport afin de favoriser le déploiement du Réseau express vélo, du Réseau express d'autobus et des nouvelles mesures préférentielles pour autobus sur le territoire.		- Arrondissement de Saint-Laurent - Ville-centre - ARTM - STM - STL	● ○ ○
5	Lancer un concours d'architecture de paysage et d'art public impliquant les acteurs locaux afin de développer une signature visuelle distinctive pour les espaces ciblés de l'aire TOD (Axe institutionnel Grenet, Véloroute, pistes multifonctionnelles et places publiques).		- Arrondissement de Saint-Laurent - Ville-centre - Hydro-Québec - RUI - Citoyens	● ○ ○
6	Adopter une résolution conjointe et un budget (programme triennal d'immobilisation) afin de prolonger la Véloroute/Réseau vélo métropolitain vers l'est.		- Arrondissement de Saint-Laurent - Ville-centre - CMM - CDPQ Infra - Hydro-Québec - Propriétaires riverains - Citoyens	● ● ○
7	Faire la conception et les plans et devis pour le projet de Véloroute.		- Arrondissement de Saint-Laurent - Ville-centre - CMM - CDPQ Infra - Hydro-Québec - Propriétaires riverains - Citoyens	● ● ○
8	Négocier les servitudes de passage avec les parties prenantes dans le cadre du projet de Véloroute.		- Arrondissement de Saint-Laurent - Ville-centre - CMM - CDPQ Infra - Hydro-Québec - Propriétaires riverains - Citoyens	● ● ○
9	Entamer les efforts de verdissement et de réaménagement le long du tracé de la véloroute.		- Arrondissement de Saint-Laurent - Ville-centre - CMM - CDPQ Infra - Hydro-Québec - Propriétaires riverains - Citoyens	● ● ○










- ○ ○ Court terme (0-5 ans)
- ● ○ Moyen terme (5-10 ans)
- ● ● Long terme (10-20 ans)
- Étude
- Travaux
- Négociations
- Autre mesure





## LES ACTIONS À PORTÉE RÉGIONALE

#	INTERVENTIONS	NATURE	PARTIES PRENANTES	ÉCHÉANCE
10	Élaboration du plan d'acquisition d'immeuble pour les rues, places publiques et parcs prévus.		- Arrondissement de Saint-Laurent - Ville-centre	● ○ ○
11	Faire la conception, les plans et devis ainsi que la planification budgétaire (PTI) en lien avec le réaménagement du boulevard Henri-Bourassa.		- Arrondissement de Saint-Laurent - Ville-centre - Propriétaires riverains - Citoyens	● ○ ○
12	Planification et réalisation des travaux de réaménagement du boulevard Henri-Bourassa.		- Arrondissement de Saint-Laurent - Propriétaires terriens - Promoteurs	● ○ ○
13	Négocier avec Hydro-Québec la relocalisation du poste Reed et des lignes de transport à haute tension.		- Arrondissement de Saint-Laurent - Hydro-Québec	● ● ○
14	Identifier les terrains propices à la construction de logements sociaux et communautaires dans le cadre du programme Accès Logis et identifier les partenaires en amont des projets de requalification.		- Arrondissement de Saint-Laurent - Ville-centre - GRT	● ○ ○
15	Adopter une résolution conjointe et un budget (programme triennal d'immobilisation) afin d'aménager les pistes multifonctionnelles vers le pôle multimodal central.		- Arrondissement de Saint-Laurent - Ville-centre - CDPQ Infra - Hydro-Québec - Propriétaires terriens - Citoyens	● ● ○
16	Faire la conception et les plans et devis des pistes multifonctionnelles vers le pôle multimodal central.		- Arrondissement de Saint-Laurent - Ville-centre - CDPQ Infra - Hydro-Québec - Propriétaires terriens - Citoyens	● ● ○
17	Négocier les servitudes de passage et les contributions aux fins de parc avec les parties prenantes.		- Arrondissement de Saint-Laurent - Ville-centre - CDPQ Infra - Hydro-Québec - Propriétaires terriens - Citoyens	● ● ○
18	Concevoir et préparer les plans et devis dans le cadre du réaménagement du boulevard Marcel-Laurin.		- Arrondissement de Saint-Laurent - Ville-centre	● ● ○
19	Planifier les travaux du réaménagement du boulevard Marcel-Laurin.		- Arrondissement de Saint-Laurent - Ville-centre - Propriétaires riverains - Citoyens	● ● ○

- ○ ○ Court terme (0-5 ans)
- ● ○ Moyen terme (5-10 ans)
- ● ● Long terme (10-20 ans)
-  Étude
-  Travaux
-  Négociations
-  Autre mesure

## LES ACTIONS À PORTÉE LOCALE

#	INTERVENTIONS	NATURE	PARTIES PRENANTES	ÉCHÉANCE
20	Réviser les règlements d'urbanisme de chaque arrondissement en fonction des normes et des critères d'aménagement pour chaque secteur de l'aire TOD et en incluant les objectifs et critères relatifs aux PIIA.		- Arrondissement de Saint-Laurent - Ville-centre	● ○ ○
21	Négocier l'octroi de servitudes de passage (ententes de développement) pour les liens actifs prévus.		- Arrondissement de Saint-Laurent - Ville-centre - Propriétaires terriens - Promoteurs	● ○ ○
22	Concevoir et préparer les plans et devis dans le cadre des aménagements publics à réaliser (les rues, liens actifs, places publiques) à court terme, puis planifier les travaux requis.		- Arrondissement de Saint-Laurent - Propriétaires terriens - Promoteurs - Ville-centre - Experts de l'aménagement (consultants en biologie, en art public, en architecture du paysage, etc.) - CDPQ Infra - Hydro-Québec - Citoyens	● ○ ○
23	Adopter une résolution conjointe et un budget (programme triennal d'immobilisation en lien avec le réaménagement du boulevard Marcel-Laurin.		- Arrondissement de Saint-Laurent	● ● ○
24	Étudier les projets de requalification soumis à court et moyen terme par les promoteurs et négocier les ententes de développement.		- Arrondissement de Saint-Laurent - CDPQ Infra - Propriétaires terriens - Promoteurs - CSDM et CSMB - Citoyens	● ● ○
25	Concevoir et préparer les plans et devis dans le cadre des aménagements publics à réaliser à moyen terme (les rues, liens actifs, places publiques), puis planifier les travaux requis		- Arrondissement de Saint-Laurent - Ville-centre - Propriétaires terriens - Promoteurs	● ● ○
26	Étudier les projets de requalification soumis par les promoteurs à long terme et négocier les ententes de développement.		- Arrondissement de Saint-Laurent - Ville-centre - Hydro-Québec - Propriétaires terriens - Promoteurs - Citoyens	● ● ●
27	Concevoir et préparer les plans et devis dans le cadre des aménagements publics à réaliser à long terme (les rues, liens actifs, places publiques), puis planifier les travaux requis.		- Arrondissement de Saint-Laurent - Propriétaires terriens - Promoteurs	● ● ●
28	Négocier l'octroi de servitudes de passage (ententes de développement) en vue d'aménager une traverse ferroviaire dans l'axe des rues Robert-Gifard et de Londres. Concevoir les plans et devis de cette traverse, puis planifier les travaux requis.		- Arrondissement de Saint-Laurent - Ville-centre - CDPQ Infra - Propriétaires terriens	● ● ●

- ○ ○ Court terme (0-5 ans)
- ● ○ Moyen terme (5-10 ans)
- ● ● Long terme (10-20 ans)
-  Étude
-  Travaux
-  Négociations
-  Autre mesure

# ANNEXE HISTORIQUE

Cette annexe comprend certains éléments du PPU qui ont été conservés à des fins d'historique. Ceux-ci sont toutefois joints à titre informatif et sont donc sans effet.

## 4.4.21 GESTION DU STATIONNEMENT

### GESTION DU STATIONNEMENT SUR LE DOMAINE PRIVÉ

L'objectif de gestion optimale du stationnement au sein de l'aire TOD aura une incidence sur la réglementation d'urbanisme des deux arrondissements concernés. À ce titre, il importe de mentionner que leur cadre normatif respectif prévoit déjà une réduction du nombre minimal des cases exigé à proximité des stations de métro et des gares de trains de banlieue. Cette réduction est actuellement de l'ordre de 50% dans un rayon de 400 mètres à Ahuntsic-Cartierville, et de 40% dans certaines zones à Saint-Laurent. Dans le cadre du présent exercice de planification détaillée, il est prévu d'appliquer ces normes à l'ensemble de l'aire TOD.

Les tableaux ci-joints présentent à titre indicatif les ratios de stationnement visés en se basant sur les dispositions réglementaires actuelles les plus strictes des deux arrondissements:

VOCATION DES CASES DE STATIONNEMENT	RATIO MINIMAL
Services d'autopartage	1 case / 20
Personnes à mobilité réduite	1 case / 100
Bornes de recharge pour véhicules électriques	1 borne / 50 cases

Fig. 1. Ratios de référence visant à promouvoir l'autopartage, un accès facilité aux personnes à mobilité réduite, et l'utilisation de véhicules électriques au sein des stationnements

USAGES	RATIO MINIMAL	RATIO MAXIMAL	SPÉCIFICATIONS
Habitation unifamiliale et bifamiliale	1 case / unité	2 cases / unité	-
Multiplex (3 à 4 logements)	1 case / unité	1,5 cases / unité	-
Habitation multifamiliale (5 logements ou plus)	0,6 case / unité	1 case / unité	Toutes les cases doivent être aménagées en sous-sol ou en souterrain, à l'exception de 10% du nombre minimal de cases requises réservées aux visiteurs et qui peuvent être aménagées à l'extérieur.
Logement social	0,30 case / unité	0,45 case / unité	Au moins 50% des cases doivent être aménagées à l'intérieur et en souterrain. Toutefois, 10% des cases doivent être réservées aux visiteurs et peuvent être aménagées à l'extérieur.
Logement abordable	0,40 case / unité	0,75 case / unité	
Habitation de 5 logements ou plus avec services (habitation collective)	0,25 case / unité	0,375 case / unité	Toutes les cases doivent être aménagées en sous-sol ou en souterrain, à l'exception de 10% du nombre minimal de cases requises réservées aux visiteurs et qui peuvent être aménagées à l'extérieur.
Bureau	1 case / 200 m <sup>2</sup>	1 case / 100 m <sup>2</sup>	Certaines variations du ratio de stationnement peuvent s'appliquer selon la nature de l'usage (ex.: clinique médicale).
Commerce	1 case / 200 m <sup>2</sup>	1 case / 75 m <sup>2</sup>	-
Équipement collectif	1 case / 300 m <sup>2</sup>	1 case / 75 m <sup>2</sup>	-

Fig. 2. Ratios de référence pour le stationnement véhiculaire associé aux différents usages de l'aire TOD Bois-Franc

# ANNEXE HISTORIQUE

## 5.1 LA MISE À JOUR DES OUTILS DE PLANIFICATION

### LES VOIES CYCLABLES

Le chapitre d'arrondissement de Saint-Laurent au plan d'urbanisme de la Ville de Montréal comprend la planification des voies cyclables. Cette carte est modifiée tel qu'illustré ci-contre, afin de refléter le nouveau réseau de déplacements actifs proposé dans le présent PPU.

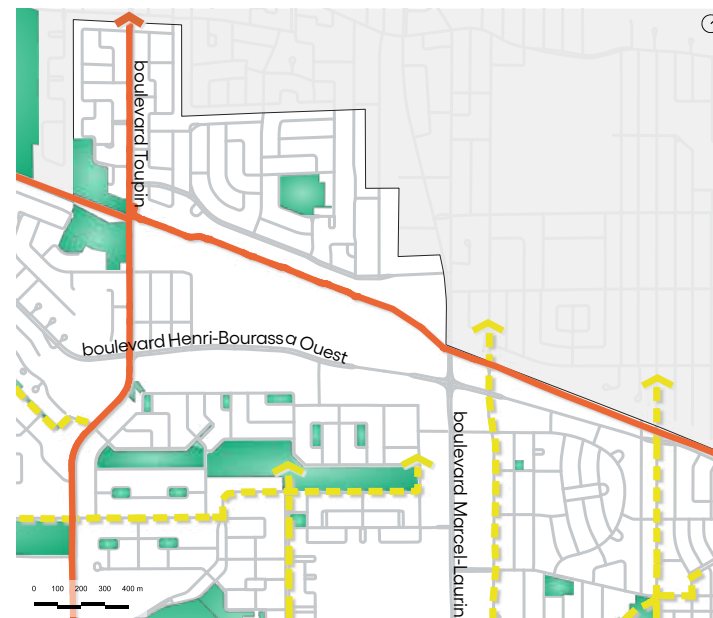


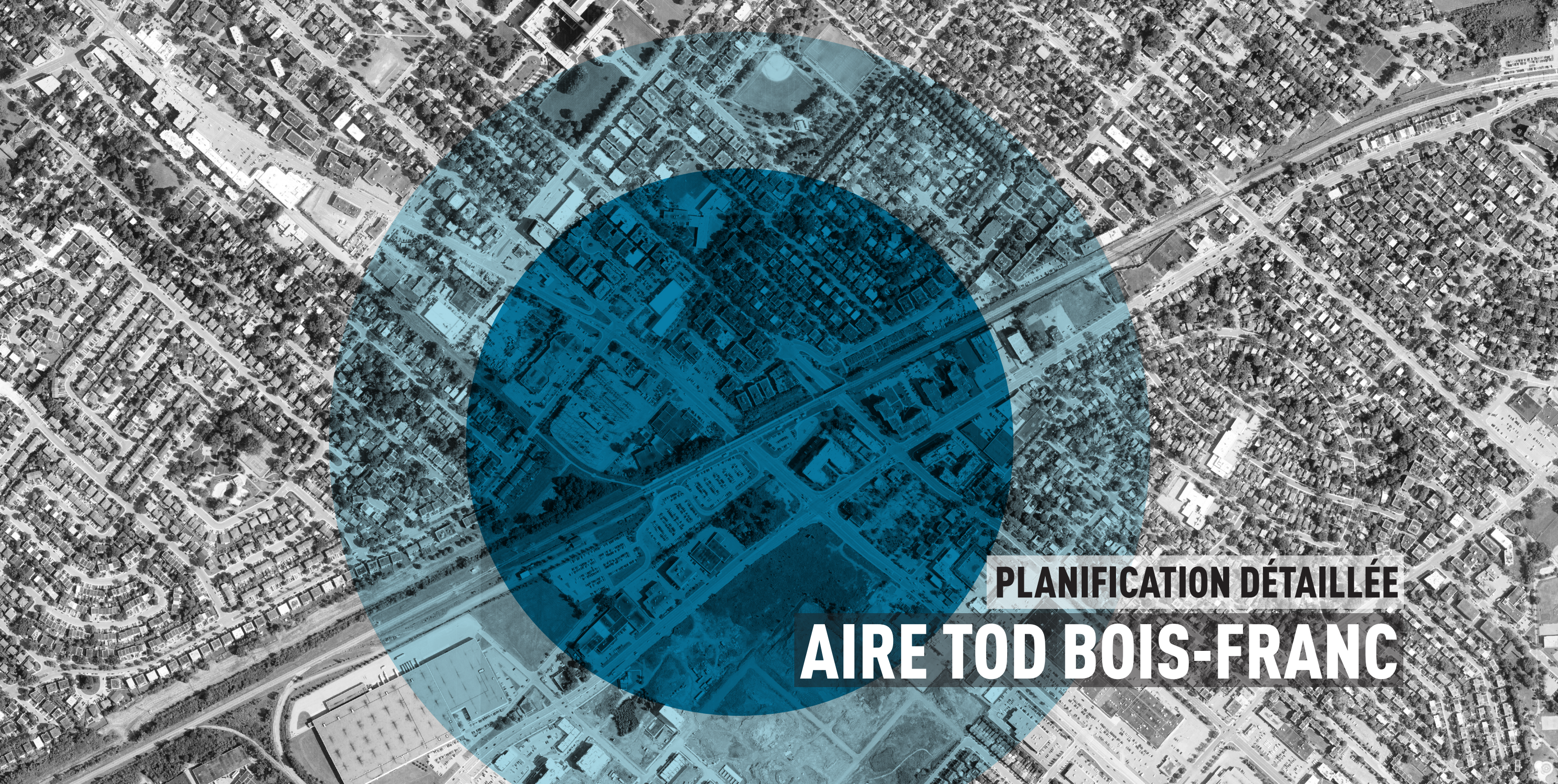
Fig. 303. Voies cyclables - Plan d'urbanisme actuel



Fig. 304. Voies cyclables - Modifications au plan d'urbanisme



Fig. 3. Ratios de référence pour le stationnement véhiculaire associé aux différents usages de l'aire TOD Bois-Franc



**PLANIFICATION DÉTAILLÉE**  
**AIRE TOD BOIS-FRANC**

**ANNEXES**

DÉMARCHE PARTICIPATIVE ET VISION D'AMÉNAGEMENT

JUIN 2019

## CRÉDITS

*Arrondissement Saint-Laurent, Direction de l'aménagement urbain et des services aux entreprises, Division de l'urbanisme*

Rafik Salama, M. Arch., MOAQ, Conseiller en planification  
Éric Paquet, Directeur de l'Aménagement urbain et des Services aux entreprises

*Arrondissement Ahuntsic-Cartierville, Direction du développement du territoire, Division de l'urbanisme, permis et inspection*

Nicolas Boulanger, Urbaniste, Conseiller en aménagement  
Richard Blais, Chef de division



## *Provencher\_Roy*

Sylvain Gariépy, Urbaniste, LEED GA, permis numéro 983  
Maude Brochu, Urbaniste, permis numéro 1514  
Valérie Charest, Urbaniste, LEED GA, permis numéro 1628  
Maude Christophe, Urbaniste, permis numéro 1763

**PROVENCHER\_ROY**

## FINANCEMENT

*Communauté métropolitaine de Montréal (CMM)*

## PARTENAIRES / BUREAU DE PROJET

*Communauté métropolitaine de Montréal (CMM)*

Marie-Michèle Cauchy, Urbaniste, Conseillère en recherche

*Société des transports de Montréal (STM)*

Sébastien Desilet, Urbaniste conseiller, Développement des réseaux

*Ministère des Affaires municipales et de l'habitation (MAMH)*

Stéphane Bégin, Conseiller en aménagement

*Ville de Montréal*

Pamela Echeverria, Urbaniste, Conseillère en aménagement

*Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM)*

Marie-Pier Veillette, Urbaniste Conseillère – Planification stratégique

*Caisse de dépôt et placement du Québec (CDPQ Infra)*

Louis Trudel, Directeur immobilier



Communauté métropolitaine  
de Montréal



Affaires municipales  
et Habitation  
Québec

Montréal

ARTM

CDPQ  
Infra



# TABLE DES MATIÈRES

## 01

### **INTRODUCTION**

Démarche participative

## 03

### **5 CHARENTE D'IDÉATION**

6 Description de l'activité  
Appercu de la soirée  
Synthèse des résultats  
Conclusion

## 04

### **13 ANNEXES**

14 Questions thématiques pour la soirée de consultation  
15 Esquisses produites en charrette d'idéation  
16  
19

**27**

28

29

## 02

### **CONSULTATION PUBLIQUE**

Description de l'activité  
Appercu de la soirée  
Synthèse des résultats

## 04

### **7 VISION D'AMÉNAGEMENT**

8 Énoncé de vision  
9 Vision élargie  
10 Principes d'aménagement  
Objectifs spécifiques

**21**

22

23

24

25

# LISTE DES FIGURES

Fig. 1. l'équipe de conception et les membres du bureau de projet accompagnées par le Maire de l'arrondissement Saint-Laurent, Alan de Sousa	6
Fig. 2. Présentation informative lors de la consultation publique du 30 avril 2019	6
Fig. 3. Matériel de travail pour la charrette d'idéation du 16 mai 2019	6
Fig. 4. Photographies prises lors de la soirée de consultation publique du 30 avril 2019	9
Fig. 5. Table de travail sur le thème du transport actif	11
Fig. 6. Photographies prises lors de l'atelier d'idéation du 16 mai 2019	15
Fig. 7. Table de travail portant sur le noyau de l'aire TOD, la station Bois-Franc et ses environs (secteur 5)	17
Fig. 8. Esquisse d'interventions pour le quartier Toupin-Keller (secteur 1)	18
Fig. 11. Esquisse d'interventions pour le quartier Norvick (secteur 4)	18
Fig. 9. Esquisse d'interventions pour le quartier Cartierville (secteur 2)	18
Fig. 12. Esquisse d'interventions pour le noyau de l'aire TOD, la station Bois-Franc et ses environs (secteur 5)	18
Fig. 10. Esquisse d'interventions pour le quartier Bois-Franc (secteur 3)	18
Fig. 13. Schémas de vision d'aménagement de l'aire TOD	22
Fig. 14. Déploiement du concept de TOD dans l'environnement des arrondissements Ahuntsic-Cartierville et Saint-Laurent	23

01

INTRODUCTION

---

# INTRODUCTION

## DÉMARCHE PARTICIPATIVE

Le processus de planification détaillée pour l'aire TOD Bois-Franc s'est accompagné d'une démarche participative. Une consultation publique, tenue le 30 avril 2019 et une charrette d'idéation, organisée le 16 mai 2019 ont permis de nourrir la réflexion entourant le devenir du secteur. Ces deux exercices ont rassemblé citoyens, acteurs clés et parties prenantes dans un cadre à la fois informatif et créatif. L'objectif étant de recueillir les préoccupations, les besoins, les idées innovantes et les recommandations de ces participants. Le présent chapitre vise à expliquer la démarche participative adoptée ainsi qu'à exposer les faits saillants des deux exercices consultatifs.

### CONSULTATION PUBLIQUE 30 AVRIL 2019

Soirée de consultation publique ouverte aux citoyens des deux arrondissements concernés. L'objectif de cet exercice est de présenter la démarche de planification détaillée et de recueillir leurs observations et suggestions.



PRÉSENTATION  
INFORMATIVE



DISCUSSIONS  
THÉMATIQUES

### CHARRETTE D'IDÉATION 16 MAI 2019

Charrette d'idéation impliquant des acteurs du milieu et des parties prenantes spécifiquement invités. L'objectif de cet exercice est d'approfondir la réflexion relative aux enjeux d'aménagement et de proposer des pistes de solution concrètes.



PRÉSENTATION  
INFORMATIVE



CHARRETTE  
D'IDÉATION



Fig. 1. L'équipe de conception et les membres du bureau de projet accompagnés par le Maire de l'arrondissement Saint-Laurent, Alan de Sousa  
(Source: Arrondissement Saint-Laurent)



Fig. 2. Présentation informative lors de la consultation publique du 30 avril 2019  
(Source: Provencher\_Roy)

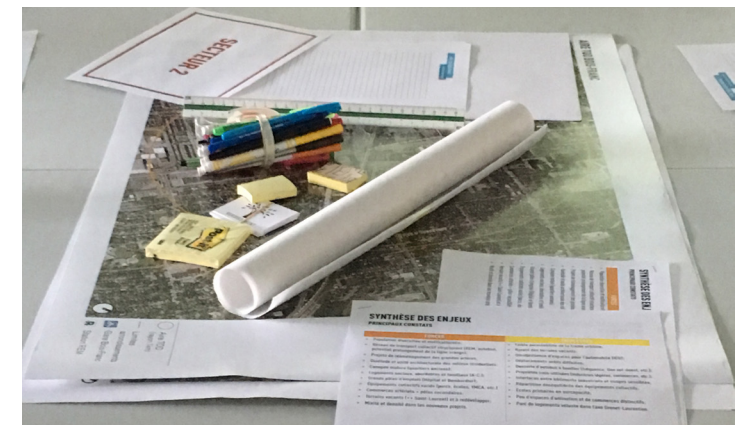


Fig. 3. Matériel de travail pour la charrette d'idéation du 16 mai 2019  
(Source: Arrondissement Saint-Laurent)

02

## CONSULTATION PUBLIQUE

---

# CONSULTATION PUBLIQUE

## DESCRIPTION DE L'ACTIVITÉ

La soirée de consultation publique a eu lieu le 30 avril 2019 au Centre des loisirs de Saint-Laurent.

### OBJECTIF DE L'ACTIVITÉ

Ouverte au grand public, cette activité de consultation publique avait pour but d'informer les citoyens sur le projet de planification détaillée ainsi que de recueillir leurs observations et suggestions. La connaissance tacite des résidents a permis de nourrir le diagnostic territorial ainsi que de préciser les chantiers d'action prioritaires.

### PARTICIPATION

Près de 100 personnes ont participé à l'activité, incluant de nombreux citoyens des deux arrondissements, des élus, des représentants d'organismes publics, parapublics et communautaires, ainsi que des promoteurs impliqués dans le processus de requalification du secteur.

### DÉROULEMENT DE LA SOIRÉE

La soirée s'est opérée en deux temps, débutant par une présentation informative de la démarche et du territoire. Elle s'est ensuite poursuivie avec un exercice de discussion thématique.

#### 1 – Mot de bienvenue

Les maires des arrondissements Saint-Laurent et Ahuntsic-Cartierville ainsi que leurs représentants ont inauguré la soirée en introduisant la démarche et en réitérant la volonté de travailler de concert pour planifier le futur du secteur de façon cohérente et concertée.

#### 2 – Portrait du territoire

Les représentants de la firme Provencher\_Roy, mandatée pour le processus de planification détaillée, ont par la suite présentés la démarche de planification, le secteur d'étude ainsi les principaux enjeux relevés lors de l'analyse du contexte urbain. La présentation a brossé un large portrait du territoire, incluant l'historique de développement, le portrait démographique et socio-économique, la morphologie, les fonctions urbaines, le cadre bâti, etc.

#### 3 – Activité de table ronde sur différents thèmes

La soirée s'est poursuivie avec une session d'échange avec les participants en formule table-ronde de type « World Café». Ce type d'activité de consultation permet aux participants d'échanger leurs idées au sein de petits groupes de discussion. Les discussions ont été orientées selon cinq thématiques permettant de couvrir l'ensemble des enjeux d'aménagement de l'aire TOD (transport collectif et véhiculaire, transport actif, vie de quartier, cadre bâti et environnement). Au cours de cette période d'échange de 45 minutes divisée en trois segments de 15 minutes, les participants se sont exprimés sur trois thématiques de leur choix. Les tables de discussion ont été animées par des membres de la firme Provencher\_Roy et des membres du Bureau de projet.

Des questions élaborées au préalable ont permis d'orienter et de stimuler les échanges (Annexe 1). De plus, une orthophoto du secteur (format A1), des icônes thématiques, des post-its et des feuilles de notes ont été mis à la disposition des participants pour faciliter l'identification des problématiques et pour illustrer les solutions proposées.

#### 4 – Plénière et conclusion :

À la fin de la période d'échanges, un animateur désigné pour chaque thématique a présenté les principaux enjeux soulevés, les problématiques exprimées et les pistes d'améliorations suggérées par les participants. Pour clore la soirée, le maire d'arrondissement de Saint-Laurent a remercié les participants, les animateurs et les organisateurs de l'évènement.

## THÉMATIQUES DE L'ATELIER DE CONSULTATION



Transport collectif et véhiculaire



Transport actif



Cadre bâti



Environnement



Vie de quartier

# CONSULTATION PUBLIQUE

## APPERCU DE LA SOIRÉE



Fig. 4. Photographies prises lors de la soirée de consultation publique du 30 avril 2019  
(Source: Arrondissement Saint-Laurent et Provencher\_Roy)

# CONSULTATION PUBLIQUE

## SYNTHÈSE DES RÉSULTATS

Les principaux enjeux et pistes de solutions soulevés par les participants aux ateliers de consultation eu égard aux thématiques proposées se déclinent ainsi:



### TRANSPORT COLLECTIF ET VÉHICULAIRE

- » Dépendance à l'automobile pour de courts trajets;
- » vitesse transit élevée;
- » partage de la route problématique avec les cyclistes et piétons;
- » non-respect de la signalisation;
- » congestion routière (boulevards Henri-Bourassa, Marcel-Laurin, O'Brien);
- » circulation de transit dans les quartiers résidentiels pour contourner la congestion du boulevard Henri-Bourassa;
- » accès au réseau de transport collectif pénible considérant les enjeux de transport actif;
- » carence de l'offre concernant la desserte est-ouest;
- » fréquence de certaines lignes insuffisante, en particulier le soir, le weekend et en dehors des heures de pointe (70, 117, 215);
- » fort transit en provenance de Laval qui pourrait s'accroître avec la mise en service du REM.



### TRANSPORT ACTIF

- » Barrières physiques limitant la connectivité de la trame urbaine et le maillage entre les quadrants (emprise ferroviaire, grands axes de transit);
- » parcours piétons arides sur les axes de transit en raison de la forte minéralisation du paysage, du paysage déstructuré, de l'effet d'îlot de chaleur, de l'absence de végétation et de mobilier urbain;
- » sentiment d'insécurité sur les grands axes de transit;
- » manque de lieux de destination de proximité intéressants qui inciteraient aux déplacements actifs;
- » temps de traverse piéton insuffisant sur les grandes artères;
- » trottoirs discontinus et étroits;
- » éclairage insuffisant;
- » déneigement des trottoirs problématique;
- » aménagements cyclables extensifs qui nuisent au sentiment de sécurité des cyclistes.



### VIE DE QUARTIER

- » Offre commerciale, composée essentiellement de grandes bannières, est générique et ne contribue pas à l'identité du secteur;
- » faible attractivité des commerces de proximité et des équipements auprès des adolescents et des jeunes adultes;
- » faible impact anticipé de la revitalisation des grands axes sur la vie de quartier considérant la forte circulation véhiculaire et l'échelle de ces artères;
- » faible perméabilité de la trame urbaine freinant l'accessibilité aux équipements présents;
- » écoles primaires et secondaires fréquentées à surcapacité, amenant les enfants à fréquenter des écoles hors de leur quartier.

### ENJEUX SOULEVÉS

### PISTES DE SOLUTIONS PROPOSÉES

- » Sécurisation des intersections près des générateurs de déplacements actifs (rues Lachelle/Legault) et des intersections jugées risquées (boulevards Henri-Bourassa/Marcel-Laurin, Henri-Bourassa/rue Grenet);
- » réduction des limites de vitesse permise à 30 km/h dans les secteurs résidentiels;
- » aménagement de rondpoints pour améliorer la fluidité et la sécurité à certaines intersections (rue Lachapelle/boulevard Gouin, boulevard Salaberry/rue Lachapelle, boulevards Henri-Bourassa/Marcel-Laurin);
- » augmentation de la fréquence de passage des autobus, en particulier le soir, le weekend et en dehors des heures de pointe (70, 117, 215);
- » implantation d'un service de navette électrique autonome;
- » arrimage et conciliation du réseau de transport collectif avec l'arrivée de la gare intermodale du REM;
- » aménagement d'une voie réservée sur le boulevard Henri-Bourassa pour rendre les déplacements en autobus plus efficaces;
- » intermodalité de la station Bois-Franc pour minimiser les transferts de charge entre les modes de déplacements.

- » Réaménagement des espaces de stationnement sous-utilisés pour augmenter l'espace dédié au transport actif et aux espaces publics;
- » réaménagement des boulevards Marcel-Laurin/Laurentien et Henri-Bourassa selon les bonnes pratiques de transport actif pour améliorer le partage de la route entre les usagers;
- » reconfiguration de l'intersection des boulevards Henri-Bourassa/Marcel-Laurin afin d'éliminer les bretelles de virage à droite (jugées contraignante pour le transport actif) et synchronisation des temps de traverse;
- » incitatifs aux entreprises afin d'encourager la mobilité active;
- » bonification de l'offre en vélo-partage;
- » localisation des futures stations de vélo-partage près des générateurs d'achalandage;
- » installation de pôles de mobilité active près des commerces de proximité, des espaces publics et des espaces de détente;
- » aménagements cyclables intensifs qui distinguent physiquement l'espace dédié aux cyclistes de ceux dédiés aux automobilistes;
- » aménagements de liens cyclables nord-sud, notamment pour rejoindre la piste cyclable suivant le tracé de l'emprise ferroviaire dans l'axe est-ouest.

- » Respect du caractère identitaire et paisible des quartiers;
- » arrimage des différents quartiers par la création de corridors de déplacements actifs;
- » aménagement de placettes et de lieux de rassemblement destinés au voisinage;
- » revitalisation des noyaux commerciaux afin d'attirer davantage de commerces de proximité indépendants, au caractère distinctif;
- » création d'un pôle rassembleur et structurant autour de la gare, animation des lieux par des commerces de restauration et de divertissement;
- » création de nouveaux emplois et maintien de ceux existants;
- » densification résidentielle et mixité des usages autour de la gare;
- » émergence d'un pôle communautaire structurant autour de la Maison de quartier de Bordeaux-Cartierville;
- » construction d'un bâtiment phare à l'angle du boulevard Laurentien, Keller et de la rue Lachapelle;
- » aménagement de piscines extérieures publiques (îlots de fraîcheur);
- » intégration d'écoles primaires et secondaires pour desservir les résidents;
- » bonification de l'offre en équipements polyvalents, intergénérationnels et abordables;
- » bonification de l'offre en services spécifiquement destinés aux enfants, adolescents et jeunes adultes;
- » bonification de l'offre en équipements reflétant la diversité culturelle;
- » facture architecturale et durable pour les équipements publics;
- » relocalisation des entreprises mal intégrées au tissu urbain (industries, cours des travaux municipaux, etc.) et requalification des propriétés.





CADRE BÂTI



ENVIRONNEMENT

### ENJEUX SOULEVÉS

- » Accentuation de l'effet de barrière générée par l'emprise ferroviaire, les bâtiments de fort gabarit et possiblement les constructions à venir;
- » nuisances associées aux axes de transit (bruit, vibrations, etc.). On estime que le potentiel développement résidentiel sur ces axes puisse en être affecté;
- » offre en logement locatif insuffisante;
- » offre en logement étudiant déficiente;
- » crainte quant à un développement inégal entre les 4 quadrants de l'aire TOD;
- » paysage déstructuré sur les axes de transit;
- » réticence quant à une potentielle réduction du nombre de stationnements disponibles sur rue ou sur les propriétés commerciales.
- » Minéralisation des axes de transit qui accentue l'effet d'îlot de chaleur;
- » vulnérabilité de la végétation du quartier Bois-Franc inhérente à sa récente plantation, accentue l'effet d'îlot de chaleur et les rafales de vent.

### PISTES DE SOLUTIONS PROPOSÉES

- » Opportunité de retisser la trame urbaine et d'améliorer la perméabilité;
- » aménagement de chemins et de passerelles pour traverser l'emprise ferroviaire;
- » mixité horizontale et verticale des usages sur les grands axes de transit;
- » création d'un corridor concentrant mixité d'usage et densité résidentielle entre le pôle communautaire du YMCA et la gare;
- » réhabilitation, rénovation et réaménagement du cadre bâti existant;
- » incitatifs aux promoteurs afin d'encourager le développement de constructions durables;
- » objectifs d'intégration architecturale et urbaine afin d'améliorer la qualité du paysage;
- » augmentation de l'offre en logement locatif;
- » densification comme opportunité d'améliorer la mixité sociale et la diversité de l'offre résidentielle : augmentation de l'offre en logements sociaux, abordables, familiaux et étudiants;
- » encadrement des axes de transit par des bâtiments de plus forte hauteur et par un aménagement paysager signature;
- » densification à échelle humaine, respectant les hauteurs et le style architectural des quartiers résidentiels actuels;
- » densification douce par l'implantation d'unités d'habitation accessoires sur les lots occupés par les résidences unifamiliales isolées;
- » restriction des normes d'affichage sur les axes de transit;
- » promotion des stationnements en arrière-cour ou en sous-sol.
- » Réaménagement des axes de transit pour y intégrer un verdissement important, un design signature et du mobilier urbain;
- » Création de partenariats avec les institutions publiques et les entreprises privées disposant d'espaces de stationnement sous-utilisés afin de végétaliser ces espaces (ex. : Galeries Saint-Laurent);
- » création de partenariats avec les institutions publiques et les entreprises privées disposant d'espaces verts pour y réaliser des potagers urbains ouverts à la communauté (ex. : RUI Laurentien/ Grenet et Carrefour Providence);
- » plantation d'arbres plus matures pour l'organisation des espaces publics;
- » prolongation du corridor de biodiversité Saint-Laurent au sein de l'aire TOD par l'aménagement de corridors verts et actifs ainsi que par l'aménagement d'espaces végétalisés;
- » création d'espaces de détente multifonctionnels accessibles à l'échelle du voisinage;
- » création d'espaces publics rassembleurs et inclusifs dans le secteur de la gare;
- » incitatifs à l'aménagement de toits verts et aux aménagements paysagers durables.



Fig. 5. Table de travail sur le thème du transport actif  
(Source: Provencher\_Roy)



03

**CHARRETTE D'IDÉATION**

---

# CHARENTE D'IDÉATION

## DESCRIPTION DE L'ACTIVITÉ

La charrette d'idéation a eu lieu le 16 mai 2019 au futur Centre communautaire et culturel de Cartierville.

### OBJECTIF DE L'ACTIVITÉ

Faisant suite à la consultation publique du 30 avril 2019, cette activité d'idéation avait pour but de poursuivre la réflexion quant à l'identification des enjeux de planification et de proposer des solutions concrètes sous la forme d'interventions dans le milieu.

### PARTICIPATION

L'activité s'adresse à un public restreint, sélectionné par les membres du bureau de projet. L'assemblée était composée de représentants d'organisations communautaires, d'acteurs du milieu, de partenaires publics et privés, d'universitaires et d'étudiants, de professionnels de l'aménagement, entre autres. Au total, près de 55 personnes ont participé à la charrette d'idéation.

### DÉROULEMENT DE LA SOIRÉE

La soirée s'est opérée en deux temps, débutant par une brève présentation informative de la démarche et du territoire. Elle s'est ensuite poursuivie avec l'exercice d'idéation en groupe de travail.

#### 1 – Mot de bienvenue

Les maires des arrondissements Saint-Laurent et Ahuntsic-Cartierville ainsi que leurs représentants ont inauguré la soirée en introduisant la démarche et en réitérant la volonté de travailler de concert pour planifier le futur du secteur de façon cohérente et concertée.

#### 2 – Portrait du territoire

Les représentants de la firme Provencher\_Roy, mandatée pour le processus de planification détaillée, ont par la suite présenté la démarche de planification ainsi que les grandes lignes du portrait du territoire. La présentation a également dépeint les principaux enjeux relevés par la firme lors de l'analyse du contexte urbain ainsi que ceux ayant émergé lors de la séance de consultation publique du 30 avril.

#### 3 – Charrette d'idéation sur différents secteurs

La soirée s'est poursuivie avec un atelier d'idéation avec les participants regroupés en équipe multidisciplinaire. Les groupes de travail ont été préalablement déterminés afin d'assurer un équilibre en termes de représentativité et de diversité des intervenants. Un secteur d'étude a été attribué à chaque équipe.

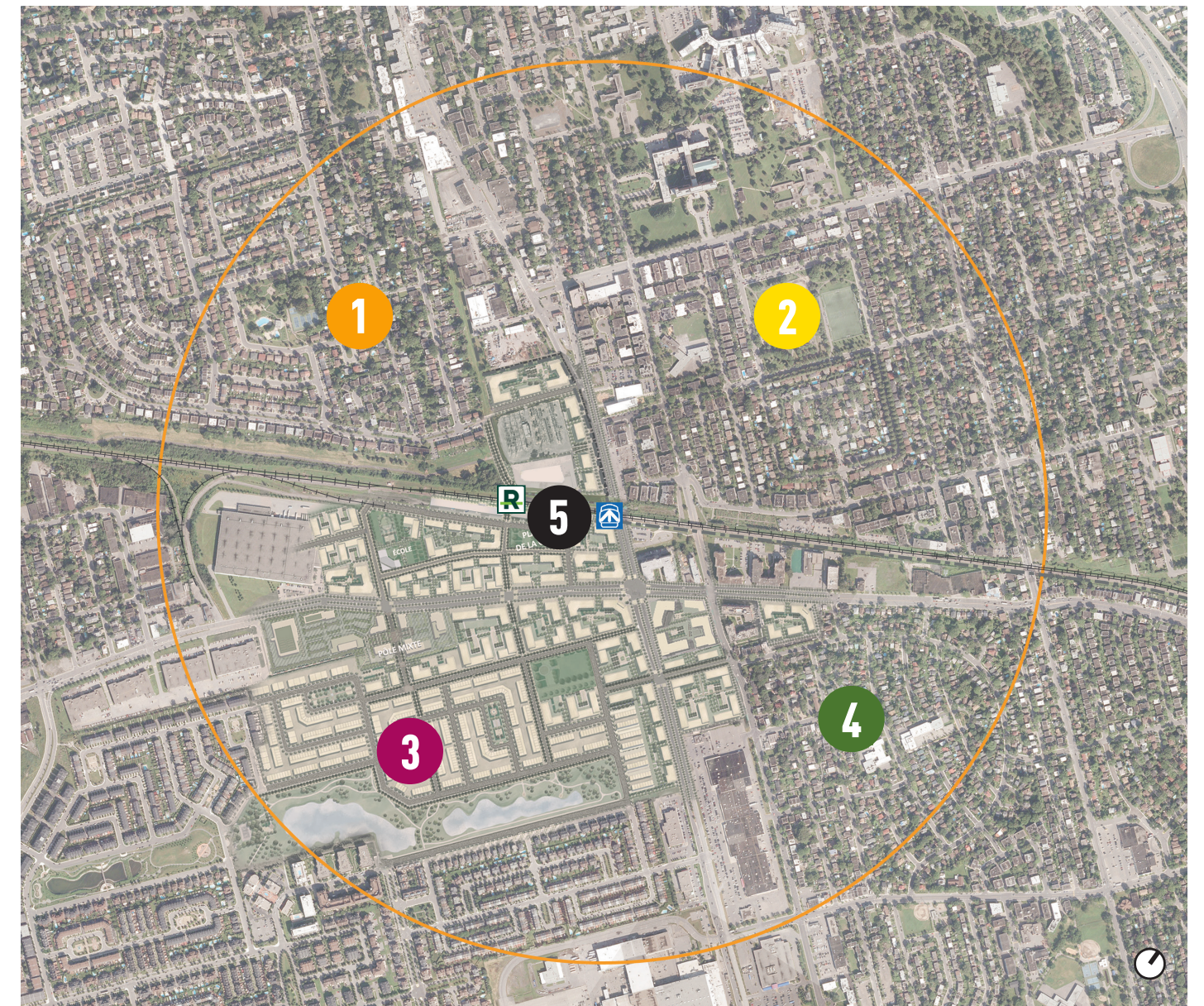
Cinq secteurs distincts ont été analysés lors de l'activité d'idéation (les quartiers Toupin-Keller, Cartierville, Bois-Franc, Norvick et le secteur de la station). Considérant que l'aire TOD est scindée en quadrants par les grands axes de transit, il a été jugé opportun d'examiner ces secteurs distinctement afin de respecter leur caractère unique. De plus, le secteur entourant la future station du REM a également été identifié puisqu'il s'agit du point focal de l'aire TOD Bois-Franc.

Alors, au cours de cette période d'échange et d'idéation, les participants ont été invités à identifier des enjeux spécifiques au secteur leur étant attribué pendant une période approximative de 15 minutes. Ensuite, pour une durée de 1 heure, les participants ont imaginé des solutions concrètes et ont proposé des interventions physiques dans le territoire. Les participants ont illustré leurs idées sur une orthophoto du secteur (format A1). Du papier calque, des icônes thématiques, des post-its et des feuilles de notes ont été mis à la disposition des participants pour élaborer et spatialiser les solutions proposées.

#### 4 – Plénière et conclusion :

À la fin la séance d'idéation, un animateur désigné pour chaque secteur a présenté les principaux enjeux soulevés et les interventions imaginées par les participants. Pour clore la soirée, le maire d'arrondissement de Saint-Laurent, Alan de Sousa, a conclu la soirée en remerciant les participants, les animateurs et les organisateurs de l'évènement.

## SECTEURS D'INTERVENTION DE L'ATELIER DE TRAVAIL



# CHARETTE D'IDÉATION

## APPERCU DE LA SOIRÉE



Fig. 6. Photographies prises lors de l'atelier d'idéation du 16 mai 2019  
(Source: Arrondissement Saint-Laurent et Provencher\_Roy)

# CHARENTE D'IDÉATION

## SYNTHÈSE DES RÉSULTATS

1

### SECTEUR TOUPIN-KELLER

Les principales interventions proposées par les participants aux ateliers d'idéation, répartis sur cinq tables traitant des cinq secteurs de l'aire TOD Bois-Franc se déclinent ainsi:

- » Le secteur compte plusieurs opportunités à identifier et à lier ensemble. Les participants mentionnent que les succès et les forces actuels pourraient être des points de rayonnement pour la transformation graduelle du secteur.
- » On suggère de créer un carrefour de mobilité active au croisement de l'emprise ferroviaire et d'un axe situé en parallèle du boulevard Laurentien. Ce dernier serait sur l'emprise de la Ville de Montréal. Les participants imaginent une grande bande de verdure et de fraîcheur intégrant des concepts de circulations partagées (piétons et cyclistes). À partir de ce carrefour, il serait aussi possible d'étendre le réseau de transport actif afin de le relier aux parcs et aux pôles d'activités.
- » Les participants imaginent de nouveaux développements résidentiels de grande qualité architecturale et mettant de l'avant les meilleures pratiques en matière de mixité et de densité.
- » De manière plus générale, les participants identifient plusieurs espaces vacants à transformer en espaces publics et plusieurs bâtiments à requalifier. Il s'agit là d'une opportunité pour restructurer le secteur et plus spécifiquement le boulevard Laurentien. Les participants proposent de profiter de ces opportunités pour repenser la gestion des flux de mobilité vers la station du REM. Pour certains participants, ces espaces présentent aussi un potentiel de densification.
- » L'interface avec les infrastructures ferroviaire, routière et hydro-électrique est à réinventer pour qu'elles participent à la qualité du cadre bâti. Ainsi, l'aménagement des passages, viaducs, de l'emprise ferroviaire et du poste de Reed doit être revu dans le processus de planification détaillée.

2

### SECTEUR CARTIERVILLE

- » On propose d'aménager une place publique en marge de la station du REM et d'en faire un lieu de rassemblement et d'animation (ex.: un petit marché public estival).
- » Il est suggéré d'aménager le stationnement incitatif en sous-terrain afin de profiter du terrain de la station dans son entièreté.
- » Les participants ciblent aussi quelques petits pôles commerciaux au sein du secteur pouvant être mis en valeur ou créés aux abords de lieux déjà générateurs d'achalandage (ex. : les parcs).
- » Afin de contrer le phénomène de quartier transitoire, on suggère de rénover le parc immobilier vétuste, notamment dans le secteur de revitalisation urbaine intégrée (RUI). On propose d'adopter des actions qui amélioreront la salubrité des logements et la sécurité des citoyens (ex. : éclairage).
- » Il est proposé de développer un réseau de transport actif reliant les différents pôles d'emplois et d'activités à la station du REM (ex.: l'hôpital du Sacré-Cœur et l'usine Bombardier). Il est aussi important aux yeux des participants de bonifier l'offre en vélo-partage. Les efforts en mobilité pourraient être joints aux actions de verdissement afin de faire des corridors de fraîcheur. Le verdissement devrait également se réaliser au sein du quartier.
- » Le parc institutionnel des Sœurs de la Providence est un obstacle à la perméabilité. On suggère d'y insérer des liens de transport actif.
- » Les participants imaginent une plus forte mixité verticale et une densité sur le boulevard Laurentien.

3

### SECTEUR BOIS-FRANC

- » Il est proposé d'humaniser la circulation sur les grandes artères en les verdissant massivement et en bonifiant l'espace dédié au transport actif, quitte à empiéter sur les terrains adjacents.
- » Les participants souhaitent voir s'introduire la notion de paysage comestible à travers le secteur via diverses interventions (ex.: saillies végétalisées, jardinets surélevés disponibles pour les citoyens, bacs de plantations en marge des rues, etc.).
- » Il est suggéré de revoir l'aménagement de certains espaces verts (existants ou projetés) pour y introduire des plantations plus naturelles, organiques et axées sur la biodiversité, contrairement aux espaces verts plus structurés qu'on retrouve généralement dans le secteur et à Montréal en général.
- » On propose de redévelopper les propriétés commerciales du boulevard Marcel-Laurin en divisant les îlots surdimensionnés, en encadrant l'espace public et en implantant des immeubles mixtes (incluant du commercial au rez-de-chaussée).
- » L'espace situé entre l'emprise ferroviaire et le boulevard Henri-Bourassa est à requalifier selon les participants. On propose d'y aménager un pôle commercial et une place publique en marge de la station du REM. Près de l'emprise ferroviaire, on imagine un pôle d'emplois axé sur le concept de *co-working* et attirant des *start-ups*. Ce pôle agirait comme espace tampon entre la voie ferrée et de nouveaux bâtiments résidentiels et mixtes qui seraient situés à proximité de la station. Enfin, pour cet espace, les participants entendent l'aménagement d'une esplanade plantée, incluant des jardins collectifs ou communautaires.
- » Les participants suggèrent de développer un service de transport collectif parallèle aux services d'autobus de la STM et de la STL, qui permettrait de relier la station du REM aux différents pôles d'emplois et d'activités (ex.: navette autonome électrique).

4

### SECTEUR NORVICK

- » Les participants constatent que peu de parcs, d'espaces verts et d'équipements collectifs sont accessibles depuis le secteur.
- » Le terrain des Galeries Saint-Laurent est ciblé pour une requalification. Les participants proposent de subdiviser le terrain en plusieurs îlots dont, les ouvertures seraient en continuité avec la trame urbaine actuelle, améliorant la perméabilité du secteur avec le quartier Bois-Franc. Sur ces nouveaux îlots, on imagine de nouveaux bâtiments mixtes incluant des commerces au rez-de-chaussée. Une hauteur modulable est privilégiée pour éviter un trop grand contraste avec le cadre bâti du secteur. De plus, on suggère l'aménagement d'une ruelle piétonne au cœur des nouveaux îlots. En continuité avec le parc Bois-Franc, les participants proposent d'aménager un espace public ou un parc au centre du redéveloppement.
- » Les participants recommandent de poursuivre les efforts de mobilité active et de verdissement en créant une coulée verte (*emerald belt*) qui relierait les parcs et les équipements collectifs, entre autres. À ce propos, la rue Grenet est jugée particulièrement structurante de par l'accès nord-sud qu'elle procure et par les équipements collectifs qui la bordent.
- » Un espace confiné entre l'emprise ferroviaire et le boulevard Henri-Bourassa est identifié pour accueillir de nouveaux espaces publics multifonctionnels (ex.: terrains de sport, espace de détente, piscine, etc.). On suggère d'aménager un passage à niveau ou aérien pour traverser la voie ferroviaire et améliorer la perméabilité entre le secteur Norvick et le nord de l'aire TOD.
- » Les participants imaginent le secteur de la station comme

5

### SECTEUR DE LA STATION

- un pôle multifonctionnel et multimodal. On cherche à en faire un lieu pivot entre les quadrants de l'aire TOD où il sera facile de circuler. On aimerait en faire un lieu animer où l'on pourrait retrouver un petit marché estival.
- » Les participants ont soulevé l'importance de créer une traverse nord-sud dans l'axe des rues Cousineau et Wilfrid-Reid. Cette traverse pourrait s'intégrer à la station du REM, être de type dalle-parc ou en porte à faux.
- » On propose de faire de l'emprise de la ligne de transport hydro-électrique un parc linéaire aménagé en tranchée verte ou en digue. Il s'agirait d'un espace tampon avec l'emprise ferroviaire, mais surtout d'un espace de réappropriation citoyenne. Les participants suggèrent de profiter de cette vitrine pour mettre en valeur l'infrastructure du REM.
- » Les participants proposent de densifier les abords de la station du REM ainsi que les grands axes de circulation.
- » Les liens actifs vers et depuis la station du REM font défaut. Les participants recommandent de renforcer les axes actifs existants et de réduire l'espace dédié aux automobilistes sur certaines artères. Il est jugé important de souligner clairement les entrées vers la station du REM;
- » Le terrain du petit centre commercial au croisement de la rue Keller et du boulevard Laurentien est identifié pour un redéveloppement. On y imagine un pôle de services qui agirait comme porte d'entrée au secteur Toupin-Keller.



Fig. 7. Table de travail portant sur le noyau de l'aire TOD, la station Bois-Franc et ses environs (secteur 5)  
(Source: Arrondissement Saint-Laurent)

# CHARENTE D'IDÉATION

## PLANS DES INTERVENTIONS PROPOSÉES



Fig. 8. Esquisse d'interventions pour le quartier Toupin-Keller (secteur 1)



Fig. 9. Esquisse d'interventions pour le quartier Cartierville (secteur 2)

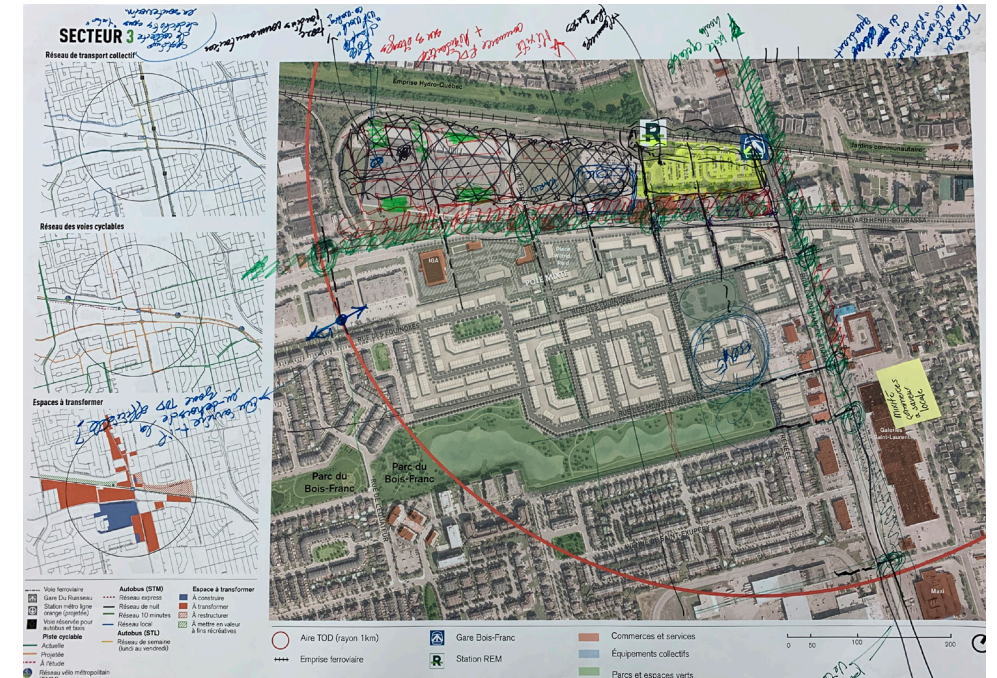


Fig. 10. Esquisse d'interventions pour le quartier Bois-Franc (secteur 3)



Fig. 11. Esquisse d'interventions pour le quartier Norvick (secteur 4)



Fig. 12. Esquisse d'interventions pour le noyau de l'aire TOD, la station Bois-Franc et ses environs (secteur 5)



# CONCLUSION

La séance de consultation publique et la charrette d'idéation avec les acteurs ciblés ont vraiment permis de mettre en lumière les aspirations citoyennes et des pistes de solution concrètes pour inspirer l'exercice de planification détaillée de l'aire TOD. Il est en effet remarquable de constater à quel point de cet exercice co-créatif se dégage une vision consensuelle et porteuse pour l'avenir du quartier. Par ailleurs, le taux de participation élevé, l'enthousiasme et la créativité des participants lors des deux activités de concertation démontrent un engagement remarquable de la communauté locale, un intrant absolument essentiel à la réalisation de projets de revitalisation urbaine durables et structurants.

De façon générale, les enjeux soulevés par l'ensemble des participants se déclinent ainsi:

- » la création de nouveaux liens actifs dans l'axe nord-sud;
- » le développement des moyens de transport alternatifs à l'automobile pour les déplacements locaux;
- » la convivialité, l'efficacité et la sécurité des déplacements actifs;
- » la fluidité des déplacements automobiles sur les grands axes et la gestion de la circulation de transit au sein des quartiers;
- » la bonification de l'offre en transport collectif;
- » la rétention des résidents à long terme;
- » la bonification de l'offre en logements locatifs, notamment en ce qui a trait à la salubrité, à la qualité architecturale et à l'abordabilité des habitations;
- » la nécessité d'intégrer des espaces et des services voués à la socialisation dans l'espace public;
- » la représentativité de la diversité sociale et culturelle dans les aménagements proposés;
- » l'importance de verdir le territoire et de multiplier les initiatives en agriculture urbaine;
- » Une meilleure intégration des espaces de stationnement au tissu urbain.

En outre, plusieurs pistes d'interventions ont été soulevées avec brio par les participants, définissant l'ossature de l'exercice de conception et de planification détaillée. Il s'agit donc de perspectives prometteuses pour favoriser le sentiment d'appropriation des citoyens à leur quartier.

## LE PROCESSUS DE CONCERTATION EN BREF...







# VISION D'AMÉNAGEMENT

## ÉNONCÉ

La vision d'aménagement de l'aire TOD Bois-Franc fait ressortir les composantes à mettre de l'avant pour favoriser l'émergence d'un milieu de vie complet et attractif. Elle reprend les grands principes d'aménagement tirés de la vision commune des Arrondissements Saint-Laurent et Ahuntsic-Cartierville, et les actualise en fonction des enjeux identifiés par les citoyens et les acteurs clé du milieu. Ultimement, elle tente de répondre à la problématique centrale évoquée par l'ensemble des parties prenantes, à savoir le manque de sentiment d'appartenance des citoyens au-delà des frontières de leur lieu de résidence. Le déploiement de réseaux de transport collectif structurants devient ainsi le moteur d'un processus de transformation urbaine axé sur le bien-être des citoyens et le développement d'habitudes de vie saines et durables.

Ancrée dans la philosophie du Transit Oriented Development (TOD) et du Pedestrian Oriented Development (POD), la planification détaillée de l'aire TOD Bois-Franc agit sur l'espace urbain à différentes échelles d'intervention. Elle vise premièrement à mettre en réseau l'ensemble des pôles de destination, avec comme point de convergence la station du REM. Ainsi se déploie un maillage de liens de mobilité conçus prioritairement pour piétons, cyclistes et usagers du transport collectif, permettant rééquilibrer le partage du réseau viaire avec les automobilistes. Un second niveau d'intervention repose sur une transformation graduelle du cadre bâti et paysager pour créer un environnement sain et distinctif.

Ainsi remaniés, les espaces publics deviennent des lieux agréables, où il fait bon se promener et se détendre. Ils proposent une multitude d'ambiances évoluant au fil des saisons, liant l'ensemble des composantes bâties qui elles-mêmes contribuent à la renommée du quartier. Troisièmement, le retissage de la trame sociale et culturelle s'effectue en consolidant les équipements collectifs existants, en multipliant l'offre de services de proximité et en créant de nouveaux lieux d'appropriation citoyenne. Ceux-ci sont conçus à l'image de la diversité des communautés en place. Ils favorisent le sentiment d'appartenance au quartier et incitent l'implication citoyenne des résidents et des travailleurs.

Ainsi l'énoncé de vision pour l'aire TOD de la station Bois-Franc se présente comme suit :

« Un quartier où chaque entité urbaine est liée par un maillage complexe de réseaux de mobilité et de verdure. Un environnement qui se démarque par sa qualité paysagère et sa singularité. Un lieu à l'image de la communauté locale, où il fait bon vivre, travailler et s'amuser. »

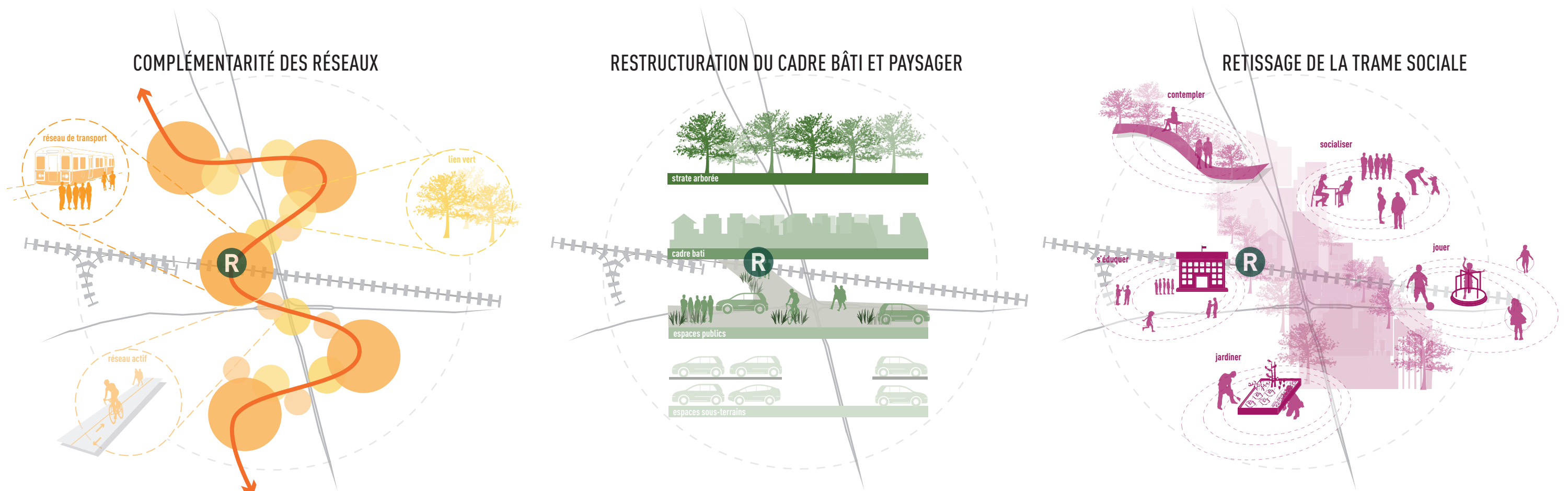


Fig. 13. Schémas de vision d'aménagement de l'aire TOD

# VISION D'AMÉNAGEMENT

## VISION ÉLARGIE

Ultimement, la transformation de l'aire TOD de la station Bois-Franc s'inscrit dans un contexte spatial élargi structuré par le déploiement de trois grands réseaux de transport collectif et actif, à savoir le Réseau express métropolitain (REM) et le Réseau vélo métropolitain (RVM) dans l'axe est-ouest, ainsi que le projet de prolongement de la ligne de métro orange dans l'axe nord-sud. Cette perspective à vol d'oiseau permet en effet de constater l'ampleur de la transformation urbaine à anticiper dans le secteur, notamment dans l'axe Marcel-Laurin et Laurentien.

Ainsi, il est permis d'envisager la vision d'aménagement de cette aire TOD en particulier comme précurseur d'un mouvement de restructuration plus large, renforçant ainsi l'importance de créer un projet exemplaire, axé sur les meilleures pratiques en aménagement durable.



- Aire TOD BOIS-FRANC (rayon 1km)
- Aire TOD (autre) (rayon 1km)
- Réseau vélo métropolitain
- Réseau électrique métropolitain (REM)
  - Station
  - Tracé projeté
- Ligne de métro orange (STM)
  - Station
  - Tracé existant
  - - Tracé projeté

Fig. 14. Déploiement du concept de TOD dans l'environnement des arrondissements Ahuntsic-Cartierville et Saint-Laurent

# VISION D'AMÉNAGEMENT

## PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT

### DES PRINCIPES SOUS-JACENTS À LA VISION D'AMÉNAGEMENT

Supportant la vision d'aménagement du territoire, cinq principes sont énoncés. Ces notions tissent l'arrière-plan de l'exercice de planification détaillée de l'aire TOD. À la fois autonomes et complémentaires, les principes s'imbriquent les uns aux autres et guident les interventions proposées dans une perspective de pérennité et d'acceptabilité du processus de revitalisation urbaine.

### CONNECTIVITÉ

La mise en réseau multiscalair de l'aire TOD et de ses éléments caractéristiques vise à inscrire le secteur dans son contexte global avec cohérence, et à arrimer ses réalités internes. Du point focal qu'est le pôle intermodal structurant, se connectent et s'entrecroisent des réseaux collectifs, actifs et écologiques afin de renforcer la perméabilité entre les quartiers et de relier les points de confluence. Enfin, les quartiers se s'accordent aux grandes barrières physiques de son territoire (grands axes routiers, emprise ferroviaire et industries), responsables du paysage urbain meurtri, en redimensionnant leur échelle et humanisant leurs abords.

### IDENTITÉ

L'identité se révèle par la consolidation des acquis de l'aire TOD et la mise en valeur de sa diversité culturelle, sociale et économique florissante. Les diverses réalités composant l'aire TOD sont fédérées autour d'espaces rassembleurs, des foyers d'ancrages et des lieux d'appropriation et de solidarité pour la communauté. L'aire TOD arbore une signature visuelle distinctive et unificatrice qui se dévoile par la qualité et la diversité architecturale, insufflant un renouveau dans la forme urbaine du secteur.

### VERDISSEMENT

Les paysages stériles et arides laissent place à un environnement urbain verdoyant et vivant. Ce principe met de l'avant les meilleures pratiques pour limiter l'impact des changements climatiques, pour gérer durablement les eaux pluviales et pour inviter la biodiversité à se déployer. Cette infrastructure verte, intégrée à un vaste réseau et animée par la communauté, catalyse l'émergence de nouveaux paysages identitaires.

### ANIMATION

L'aire TOD rayonne par l'intensité et la mixité de ses activités ainsi que par la convivialité et l'attractivité de sa forme urbaine. Des destinations d'intérêts, distinctives et reflétant les besoins de la population impulsent la revitalisation des quartiers. L'aire TOD est parsemée d'espaces publics inclusifs et flexibles où prennent racine les initiatives citoyennes. Lieux d'expression culturelle, ils sont le théâtre d'interactions sociales et de l'éventail des manières de vivre l'espace urbain. Des parcours sécuritaires et conviviaux lient ces pôles d'activités et participent au maillage culturel et social.

### RÉSILIENCE

L'aire TOD traverse l'épreuve du temps par des interventions pertinentes, respectueuses du caractère des lieux, sensibles à l'évolution du territoire et adaptées aux besoins de la population. Ce principe promeut le renforcement de la capacité d'adaptation aux perturbations de l'équilibre économique, social et environnemental. Le milieu est résilient puisqu'il est flexible, intégré, ouvert et proactif aux changements, solidement ancré sur son territoire, diversifié et solidaire. L'innovation dans la construction et la reconversion urbaine contribue à une transformation pérenne du territoire.

# VISION D'AMÉNAGEMENT

## OBJECTIFS SPÉCIFIQUES

### DES OBJECTIFS CONCRÉTISANT LA VISION

À la vision et aux principes d'aménagement se superpose une série d'objectifs spécifiques démontrant la portée des interventions à poser sur le territoire de l'aire TOD Bois-Franc. Ceux-ci s'inspirent et réactualisent les objectifs définis par les Arrondissements en amont du projet, et ce à la lumière des enjeux soulevés lors de l'analyse urbaine et de la démarche de participative avec les acteurs clé du milieu.

### OBJECTIFS EN LIEN AVEC LES RÉSEAUX DE TRANSPORT ET NATURELS

- » Créer un pôle intermodal structurant (station REM), misant sur la connectivité des réseaux de transport actif et collectif, la mixité des activités, la compacité du cadre bâti et l'animation des espaces publics;
- » déployer un réseau piétonnier et cyclable facilitant l'accès aux points d'accès au transport en commun (à la gare et aux stations d'autobus);
- » désenclaver les différents quartiers de l'aire TOD par l'aménagement de nouvelles voies, raccordées au réseau viaire existant, de manière à rendre plus perméable la trame urbaine et améliorer l'accessibilité aux secteurs voisins, aux services, commerces et aux transports collectifs;
- » assurer la continuité des espaces verts, des parcs et des interventions de verdissement par la mise en place d'une coulée verte visant notamment à maximiser le potentiel de connectivité entre habitats et à permettre à la biodiversité de se déployer selon son plein potentiel.

### OBJECTIFS EN LIEN AVEC LE CADRE BÂTI ET PAYSAGER

- » Réaménager l'emprise des boulevards Marcel-Laurin, Laurentien, Henri-Bourassa et la rue Lachapelle ainsi que leurs abords et leurs intersections afin d'en faire des espaces sécuritaires, conviviaux et favorables aux déplacements actifs;
  - Reconsidérer la vocation des axes de transit au réseau véhiculaires ainsi que l'importance dédiée à la voiture dans l'organisation de l'espace et dans le paysage urbain;
  - Rétablir l'échelle locale de la rue Lachapelle;
- » optimiser l'utilisation du sol par l'aménagement de stationnements en sous-sol ou étagés;
- » limiter les externalités des stationnements de surface en favorisant leur aménagement en cour arrière et en exigeant la mise en place de mesures visant la diminution les îlots de chaleur et la gestion des eaux de ruissellement;

- » intensifier les activités à proximité du pôle de transport et aux abords des grands axes de transit par une optimisation des terrains sous-utilisés ou sous-développés, une mixité verticale et horizontale ainsi qu'une complémentarité entre les usages;
- » densifier le tissu urbain à proximité du pôle de transport et aux abords des grands axes de transit afin de soutenir l'intensification des activités;
- » moduler la densité bâtie pour assurer une intégration harmonieuse avec le tissu urbain existant;
- » élaborer une signature visuelle pour le secteur qui se traduit par un cadre bâti exemplaire, une intégration architecturale harmonieuse et une signalétique efficace;
- » contrôler l'intégration architecturale et l'esthétisme des bâtiments et des aménagements visibles du domaine public en considération des spécificités du tissu urbain des différents quartiers ;
- » viser une certification de développement durable pour tous les équipements et institutions publics;
- » inciter et soutenir la construction de bâtiments visant une certification de développement durable;
- » créer des parcours piétons conviviaux où la qualité de l'environnement urbain est mise à contribution (par des façades animées, une architecture esthétique, des plantations, ainsi que du mobilier);
- » bonifier l'offre en parcs, espaces verts, places et placettes publiques, de manière à atteindre l'objectif de 17% de la surface indiqué par la CMM, et les relier au réseau de déplacements actifs et favorisant la marche, l'activité physique, la détente et la socialisation dans un environnement sain, sécuritaire et convivial;
- » développer une stratégie de verdissement favorisant la biodiversité, adoptant un éventail de formes organiques et propices aux pollinisateurs;
- » déployer la canopée urbaine en verdissant notamment les

grands axes de transit et espaces libres ou sous-utilisés;

- » réaliser des aménagements durables et intégrer des systèmes de biorétention, de gestion et de recyclage des eaux pluviales réduisant ainsi les coûts de la gestion des eaux usées annuelles à court et long terme;
- » Multiplier les initiatives d'agriculture urbaine sous un éventail de formes (toits verts, serres privées, jardins communautaires, plantations sur rue, partenariats, etc.);

### OBJECTIFS EN LIEN AVEC LE TISSU SOCIAL ET L'IDENTITÉ

- » Affirmer la diversité culturelle par des interventions sur le domaine public et renforcer le capital social en aménageant des espaces publics rassembleurs, inclusifs et favorables à la socialisation;
- » bonifier l'offre en commerces et services de proximité, équipements collectifs qui répondent aux besoins de la population et qui reflètent la diversité culturelle et sociale;
- » créer des opportunités d'emplois stratégiquement positionnées aux abords des grands axes de transit de manière à maximiser leur visibilité;
- » maintenir et affirmer la mixité sociale par l'inclusion de 20% de logement social, abordable et familial dans les nouveaux ensembles résidentiels (en respect du règlement pour une métropole mixte), par une mixité de typologies résidentielles et par une diversité du mode de tenure;
- » Encourager toutes formes d'initiatives citoyennes et communautaires de développement durable.





# 05

## ANNEXES

---

# ANNEXE 01

## QUESTIONS THÉMATIQUES POUR LA SOIRÉE DE CONSULTATION



### TRANSPORT COLLECTIF ET VÉHICULAIRE

- Les déplacements en voiture sont-ils indispensables ?
- Quels sont les tronçons/intersections problématiques en termes de circulation ou de sécurité ?
- Quelles sont les problématiques en lien avec l'utilisation du transport collectif (fréquence, achalandage) ?
- Comment l'arrivée du REM modifiera vos habitudes de déplacements ?



### TRANSPORT ACTIF

- Comment décrieriez-vous l'expérience du piéton dans les déplacements du secteur?
- Utilisez-vous le vélo ou la marche dans vos déplacements ? Si oui quelles sont les problématiques ? Et sinon pour quelles raisons ?
- Quels types d'aménagement favoriseraient les déplacements à pied et à vélo au quotidien?
- Quels sont les destinations / noyaux d'activité à relier en priorité selon vous?
- Quelle serait la configuration idéale des abords de la station du REM, dans une perspective de favoriser les déplacements actifs?



### VIE DE QUARTIER

- Ressentez-vous une identité/appartenance par rapport à votre quartier ?
- Quelles sont les forces et les caractéristiques phares de votre quartier?
- Quels sont les lieux / équipements (parcs, sportifs, aires de jeu, bibliothèque, etc.) que vous fréquentez le plus souvent, et pourquoi?
- À votre avis quel type d'équipement manque à votre quartier ?
- Selon vous, la présence de logements abordables constitue-t-elle en enjeu pour la revitalisation du quartier?
- Selon vous, quelle devrait être l'élément rassembleur de l'aire TOD? Qu'est-ce qui ferait en sorte que les usagers du REM, par exemple, auraient envie de s'y rendre?



### CADRE BÂTI

- Quels sont les secteurs à revitaliser/rénover? À développer?
- Quels sont les types d'habitation à privilégier dans chaque secteur?
- Quel type de ménage ou de famille souhaiteriez-vous voir s'installer dans votre quartier?
- Que pensez-vous de l'aménagement des commerces et de leurs abords dans le secteur? Comment cela pourrait-il être amélioré?
- Devrait-on favoriser la mixité (ex. commerciale / résidentielle) au sein des bâtiments? Est-ce que cela se prête mieux à certains endroits du secteur?

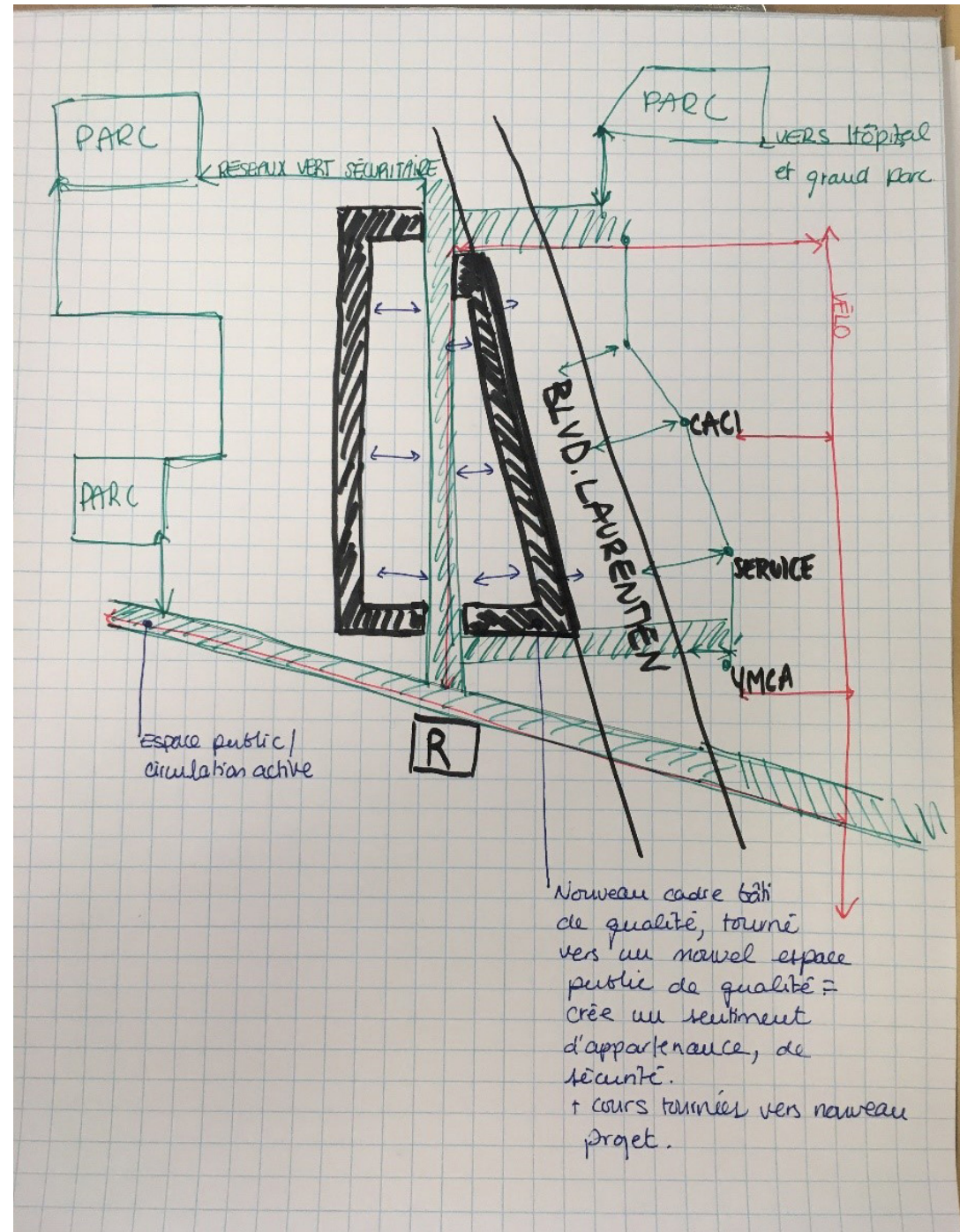


### ENVIRONNEMENT

- L'offre actuelle en espaces verts vous semble-t-elle suffisante?
- Où devrait-on privilégier la plantation d'arbres ?
- L'augmentation des espaces naturels et de biodiversité vous semble elle importante ?
- La proximité de la voie ferroviaire constitue-t-elle une nuisance pour vous ? Dans quelle mesure?

# ANNEXE 02

## ESQUISSES PRODUITES EN CHARRETTE D'IDÉATION



1

SECTEUR TOUPIN-KELLER

# ANNEXE 02

## ESQUISSES D'INTERVENTIONS ÉLABORÉES LORS DE LA CHARRETTE D'IDÉATION

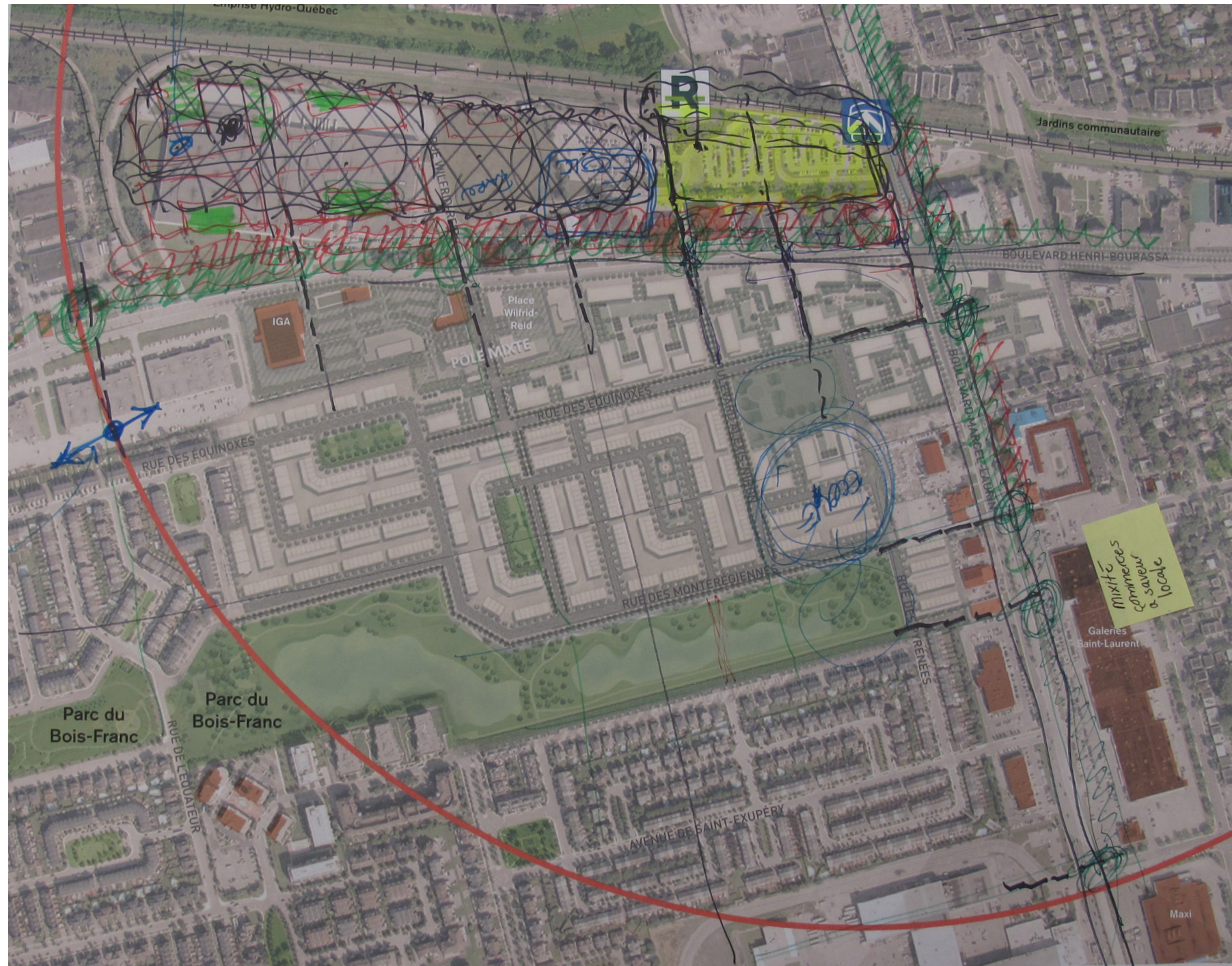


2

SECTEUR CARTIERVILLE

# ANNEXE 02

## ESQUISSES D'INTERVENTIONS ÉLABORÉES LORS DE LA CHARRETTE D'IDÉATION



3

SECTEUR BOIS-FRANC



4

SECTEUR NORVICK



# 5

## SECTEUR DE LA STATION