



AHUNTSIC
CARTIERVILLE

DOCUMENT DE
L'ARRONDISSEMENT

PLAN D'URBANISME



Février 2004

FAHEY ET ASSOCIÉS

Ahuntsic-Cartierville

Montréal





TABLE DES MATIÈRES

Introduction	p.3	3.4 Les secteurs d'emplois institutionnels	p.34
Chapitre 1 : La présentation de l'arrondissement	p.5	3.4.1 Les institutions présentes sur le territoire en 2003	p.35
1.1 Portrait socio-économique	p.7	3.4.2 Les secteurs d'emplois institutionnels	
1.2 Les variations socio-économiques	p.9	Enjeux, objectifs et actions	p.36
Chapitre 2 : Le parti d'aménagement et la concept d'organisation spatiale	p.13	3.5 Les réseaux de transport	p.37
2.1 Le parti d'aménagement et les grandes orientations d'aménagement	p.13	3.5.1 Les principales interventions au réseau routier	p.38
2.2 Le concept d'organisation spatiale	p.15	3.5.2 Le transport collectif	p.38
Chapitre 3 : Les orientations d'aménagement et les objectifs	p.16	3.5.3 Le transport lourd	p.40
3.1 Les milieux de vie résidentiels	p.16	3.5.4 Les réseaux cyclables	p.41
3.1.1 Les secteurs prioritaires d'intervention	p.17	3.5.5 Les réseaux de transport	
3.1.2 Potentiel de développement résidentiel dans un contexte de mixité	p.19	Enjeux, objectifs et actions	p.42
3.1.3 Les milieux de vie résidentiels		3.6 Les services et équipements collectifs	p.44
Enjeux, objectifs et actions	p.21	3.6.1 Les services et équipements collectifs	
3.2 Les secteurs d'emplois commerciaux	p.23	Enjeux, objectifs et actions	p.46
3.2.1 Évolution du commerce de détail dans l'arrondissement	p.26	3.7 Le patrimoine bâti, archéologique et naturel	p.47
3.2.2 Les secteurs d'emplois commerciaux		3.7.1 Le patrimoine bâti, archéologique et naturel	
Enjeux, objectifs et actions	p.27	Enjeux, objectifs et actions	p.49
3.3 Les secteurs d'emplois liés à la transformation et aux services	p.28	Chapitre 4 : Secteurs de planification détaillée panmontréalais	p.52
3.3.1 Problématique d'interface entre les usages résidentiels, commerciaux et industriels	p.28	Secteur Laurentien/Lachapelle	p.53
3.3.2 Les activités industrielles et de service	p.30	Secteur l'Acadie/Chabanel	p.54
3.3.3 Les secteurs d'emplois liés à la transformation et aux services		Secteur boulevard Crémazie	p.55
Enjeux, objectifs et actions	p.32	Chapitre 5 : Secteurs de planification détaillée locaux	p.59
		Secteur tête de pont Viau	p.60
		Secteur du boulevard Saint-Laurent	p.63
		Secteur Henri-Bourassa	p.67
		Liste des cartes et tableaux	p.70





INTRODUCTION



En 2001, le gouvernement du Québec fusionnait l'ensemble des municipalités de l'Île de Montréal et confirmait au même moment le statut d'arrondissement, ainsi que les droits et pouvoirs particuliers au plan local, d'Ahunatic-Cartierville. Les dispositions prévues par la Loi créant la nouvelle Ville de Montréal permettent à celle-ci d'adopter un nouveau plan d'urbanisme dès les premières années de sa formation.

Le plan d'urbanisme présente la vision d'aménagement du territoire, détermine son organisation physique et définit les politiques d'intervention et de contrôle.

À ce titre, le plan regroupera les préoccupations panmontréalaises et les préoccupations particulières de chacun des arrondissements.

C'est donc dans ce contexte que l'arrondissement d'Ahunatic-Cartierville s'est engagé dans la réalisation de son chapitre d'arrondissement qui fera partie intégrante du plan d'urbanisme de la Ville de Montréal. Cette démarche s'inscrit dans le processus global défini par la Ville et qui mènera à l'adoption, en 2004, du premier plan d'urbanisme de la nouvelle Ville de Montréal.

Un premier Plan directeur de l'arrondissement a été adopté en 1992 et a orienté de nombreuses décisions d'aménagement. Outil de référence, il a permis aux intervenants locaux de se positionner et d'encadrer le développement local. La révision du plan conjuguée à l'évolution des problématiques locales nous donnent l'opportunité d'identifier les nouveaux enjeux d'aménagement de l'arrondissement. Ce nouveau plan permettra de présenter les forces de l'arrondissement, les opportunités de développement et les interventions propices à l'amélioration du cadre urbain et de ses milieux de vie en plus de consolider l'identité de l'arrondissement d'Ahunatic-Cartierville.

Le plan d'urbanisme comprend 6 chapitres. Le premier présente les grandes caractéristiques de l'arrondissement, son territoire et sa population. Le second chapitre identifie le parti d'aménagement et le concept d'organisation spatiale, prélude à la détermination des grandes orientations.





Le troisième chapitre constitue le cœur du plan d'urbanisme où sont présentés, pour chacune des grandes fonctions urbaines, les enjeux d'aménagement, les orientations, les objectifs et les moyens de mise en oeuvre. Les quatrième et cinquième chapitres traitent plus spécifiquement des secteurs de planification panmontréalais et locaux. Enfin, le sixième chapitre est consacré à l'identification des paramètres réglementaires, des plans d'affectation et des densités.





CHAPITRE 1: LA PRÉSENTATION DE L'ARRONDISSEMENT

L'arrondissement d'Ahuntsic-Cartierville est localisé dans la portion nord-ouest de l'île de Montréal, en bordure de la rivière des Prairies, et partage ses frontières avec cinq arrondissements. D'une superficie de 23 kilomètres carrés, ce territoire est le sixième plus grand des arrondissements de la Ville de Montréal.

Au plan de la gouvernance locale, l'arrondissement regroupe cinq districts électoraux d'est en ouest dont : Sault-au-Récollet, Saint-Sulpice, Ahuntsic, l'Acadie et Cartierville.

Les grandes caractéristiques de l'arrondissement qui façonnent le milieu de vie sont la qualité des quartiers résidentiels, l'omniprésence des parcs et des espaces verts, les milieux naturels (réseaux vert et bleu) ainsi que les lieux et les bâtiments patrimoniaux.

Montréal-Nord

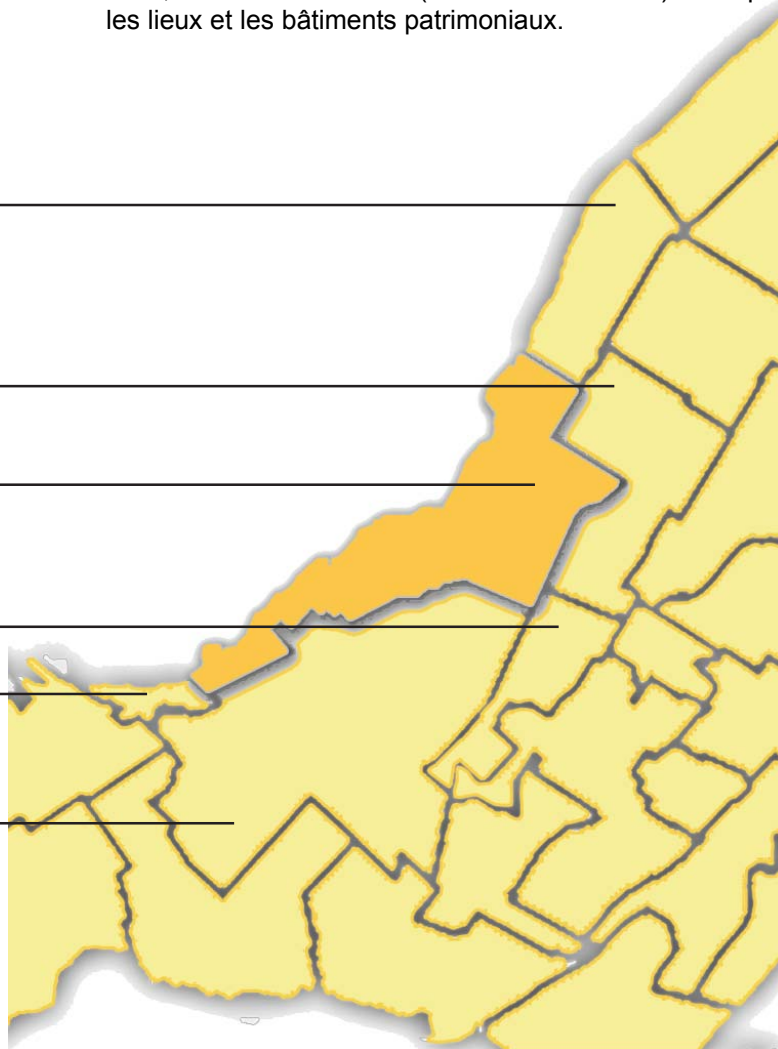
Villeray / Saint-Michel/
Parc Extension

Ahuntsic-Cartierville

Mont-Royal

Pierrefonds/Senneville

Saint-Laurent





L'arrondissement se distingue par la diversité des milieux résidentiels. On y retrouve des secteurs typiquement montréalais composés de plexes, de quartiers de résidences unifamiliales et de zones d'habitations multifamiliales. La prédominance de la verdure sur la plupart des rues résidentielles et la vitalité des noyaux commerciaux locaux contribuent fortement à la qualité des quartiers.

Le réseau de parcs et de voies cyclables fait la fierté des résidents d'Ahunstic-Cartierville. Le boulevard Gouin, reconnu comme un des principaux tracés fondateurs de Montréal, est un des grands joyaux de l'arrondissement. Le site du patrimoine du Sault-au-Récollet et de l'Île-de-la-Visitation, les grandes propriétés institutionnelles et les nombreux accès aux rives de la rivière tirent profit de la qualité du paysage de la Rivière des Prairies.

Tel un poumon urbain, les milieux boisés de l'arrondissement, notamment le Bois-de-Liesse, le Bois-de-Saraguay et le boisé de Saint-Sulpice occupent de larges espaces. Le Bois-de-Saraguay, exceptionnel par sa taille, par l'intégrité de sa biomasse et par la qualité et la diversité de son écosystème est demeuré intacte malgré les diverses pressions en faveur du développement.

L'arrondissement offre aussi des lieux d'emplois importants tels que le pôle de l'Acadie/Chabanel, spécialisé dans l'industrie de la mode, le Marché central, les établissements de soins de santé et de services sociaux et les institutions d'enseignement.

En dépit de la qualité générale du milieu de vie, l'arrondissement d'Ahunstic-Cartierville est confronté à l'existence de problématiques locales touchant notamment l'amélioration de l'habitat dans certains secteurs, la gestion des interfaces avec les grandes voies de circulation et les secteurs industriels ainsi que la vitalité de la fonction commerciale sur certaines artères.





1.1 PORTRAIT SOCIO-ÉCONOMIQUE

Constats généraux

L'arrondissement d'Achunatic-Cartierville compte une population de 125 160 personnes (5^e plus important de Montréal) répartie dans 56 510 ménages (6^e rang montréalais). La densité de population est de 5 500 habitants par kilomètre carré.

La croissance démographique a été très faible depuis le début des années 1990. En fait, elle s'est accrue de 0.4% de 1991 à 2001 comparativement à 2% pour l'ensemble de la Ville de Montréal. L'arrondissement est un milieu de vie où la population âgée de 65 ans et plus est fortement représentée. En effet, la proportion des personnes appartenant à ce groupe d'âge est plus élevée que la moyenne montréalaise contrairement à celle des jeunes de moins de 25 ans qui est plus faible. Notons que le tiers des personnes appartenant au groupe de 65 ans et plus vivent seules, ce qui influe sur la demande de logements.

Outre une population vieillissante, notons la diversité ethnique de la population de l'arrondissement. La proportion de personnes immigrantes atteint 33% dont plusieurs habitent dans l'arrondissement depuis 5 à 10 ans. Le français (57%), l'arabe (8%), l'italien (7%) et l'anglais (5%) sont les langues maternelles les plus répandues dans l'arrondissement. Précisons que les personnes dont la langue maternelle est l'arabe habitent principalement la partie ouest de l'arrondissement tandis que les personnes dont la langue maternelle est l'italien résident davantage dans le secteur est. De plus, on note depuis quelques années l'arrivée dans l'arrondissement de plusieurs personnes originaires de l'Afrique du Nord.

En ce qui concerne la taille des ménages (2,2 personnes), celle-ci est identique à celle de la Ville de Montréal. De plus, on remarque que la proportion de tous les types de ménages (unifamiliaux, personnes seules, monoparentales, couples sans enfant, etc.) est similaire à la moyenne montréalaise.

Enfin, mentionnons que la proportion des familles monoparentales avoisine 20% dans la majorité des districts de l'arrondissement à l'exception du district de L'Acadie où la proportion est de 16%.

Sur le plan de l'emploi, on note que les résidents travaillent principalement dans les secteurs suivants: Finances, affaires et administration (20%), Ventes et services (19%), Gestion (11%) et Sciences sociales, éducation et religion (10%). En contrepartie, on note que les principaux secteurs d'emplois dans l'arrondissement sont: le secteur manufacturier (17%), la vente au détail (10%) et les soins de santé et services sociaux (10%).





TABEAU 1 : INDICES DE SPÉCIALISATION DÉMOGRAPHIQUE ET SOCIO-ÉCONOMIQUE
2001 Arrondissement Ahuntsic/Cartierville

	Ahunatic/Cartierville	Ville de Montréal
Population total	125 160	1 812 675
% 0-19 ans	20%	21%
% 20-24 ans	7%	8%
% 65 ans et plus	19%	15%
Variation 1991-2001 total	+ 0.4 %	+ 2 %
groupe 0-19 ans	+ 0.4 %	+ 2 %
groupe 65 ans et +	+ 12 %	+ 9.5 %
Langue française	57 %	54%
Langues non officielles	37 %	29%
% scolarité universitaire	31 %	30 %
Logements privés occupés	56 510	805 820
% propriétaire	36 %	35 %
valeur du logement	171 700 \$	176 360 \$
loyer moyen	535 \$	570 \$
% construit avant 1980	82 %	83 %
% unifamiliales (1)	21 %	23 %
Nombre de ménages privés	56 510	805 820
% ménages familiaux	56 %	57%
% ménages non-familiaux	44 %	43 %
% familles monoparentales	20 %	21 %
Revenu Moyen Ménages	47 579 \$	49 429 \$
Familles	61 351 \$	62 409 \$

1- Unifamiliales de tous types et duplex isolés

Source: Recensement 2001, Statistique Canada





1.2 LES VARIATIONS SOCIO-ÉCONOMIQUES SUR UNE BASE GÉOGRAPHIQUE

Afin de mieux mesurer les variations au plan local, le territoire de l'arrondissement d'Ahunatic-Cartierville a été analysé sur la base des districts électoraux, soit Cartierville, l'Acadie, Ahunatic, Sault-au-Récollet et Saint-Sulpice. Voici donc les principaux constats qui ressortent de cette analyse.

**TABEAU 2 : INDICES DE SPÉCIALISATION DÉMOGRAPHIQUE ET SOCIO-ÉCONOMIQUE
2001 Arrondissement Ahunatic/Cartierville vs les districts électoraux**

	Ahunatic/ Cartierville	Cartierville	L'Acadie	Ahunatic	Sault-au- Récollet	Saint-Sulpice
Population total	125 160	23 365	25 800	27 910	24 120	23 965
0-19 ans	20%	24%	18%	20%	19%	20%
20-24 ans	7%	7%	6%	7%	6%	8%
25-44 ans	31%	30%	31%	31%	29%	30%
45-64 ans	24%	21%	24%	24%	25%	24%
65 ans et plus	19%	18%	21%	18%	21%	18%
Logements privés occupés % propriétaire	56 510 36%	9 275 35%	11 095 43%	13 470 35%	11 665 34%	10 985 37%
Types de logement unifamiliaux	9%	24%	11%	7%	5%	3%
multifamiliaux	91%	76%	89%	93%	95%	97%
Revenu moyen des ménages	47 579\$	50 913\$	46 630\$	50 662\$	42 547\$	47 317\$

Source: Recensement 2001,
Statistique Canada





PROFIL DE LA POPULATION

Les groupes d'âge

Bien que la distribution des groupes d'âge est semblable pour l'ensemble des districts de l'arrondissement, on note que la proportion du groupe des 0-19 ans est supérieure dans le district de Cartierville, soit 24% comparativement à 20% pour l'arrondissement. On remarque aussi dans ce district que la proportion du groupe des 45-64 ans est inférieure à la moyenne avec 21% comparativement à 24% pour l'arrondissement.

Le logement

La proportion des logements possédés au sein de l'arrondissement est de 36%. On note qu'un seul district compte une proportion plus élevée de logements possédés soit l'Acadie avec 43%, ce qui représente 4755 unités. Notons que le district Ahuntsic compte 4760 unités possédés, soit le plus grand nombre au sein de l'arrondissement mais qu'en proportion ils ne représentent que 35% des unités de logement possédés.

En ce qui concerne la redistribution du type de logement sur le territoire, on note que le district Cartierville compte le plus grand nombre de maison unifamiliale soit 2245, ce qui représente 24% de tous les types de logement présents sur son territoire. Les maisons unifamiliales sont principalement situées dans le secteur situé entre la rue Grenet et l'autoroute 15, au nord de la rue de Louisbourg.

Toujours en ce qui a trait aux logements unifamiliaux, on en compte 1210 dans le district l'Acadie, soit 11% du stock immobilier. Ce type de logement est principalement concentré dans le secteur situé entre l'autoroute 15 et la rue Poincaré au nord du boulevard Henri-Bourassa.

En ce qui a trait aux différents types de logements multifamiliaux, c'est le district d'Ahuntsic qui en compte le plus avec 11 440, ce qui représente 85% de son stock immobilier. De façon générale, les logements multifamiliaux se situent dans les sections centre et est, soit Ahuntsic, Sault-au-Recollet et Saint-Sulpice.





Revenu moyen par ménage

On remarque que le district Cartierville a le revenu moyen le plus élevé avec 50 913\$ et que celui de Sault-au-Recollet est le plus faible avec 42 547\$, la moyenne de l'arrondissement étant de 47 579\$.

L'analyse des districts nous permet de constater qu'il existe des disparités de revenu importantes dans Cartierville. En ce sens, le secteur situé le plus à l'ouest compte un revenu moyen par ménage de 87 078\$ tandis que le secteur situé aux abords du boulevard Laurentien (côté est) compte un revenu moyen par ménage de 29 040\$.

Le seul autre district qui présente une disparité importante entre deux de ses zones est Ahuntsic. En ce sens, le secteur situé le long du boulevard Gouin ouest compte un revenu par ménage de 67 271\$ tandis que le secteur situé au sud-ouest du district présente un revenu par ménage de 37 673\$.

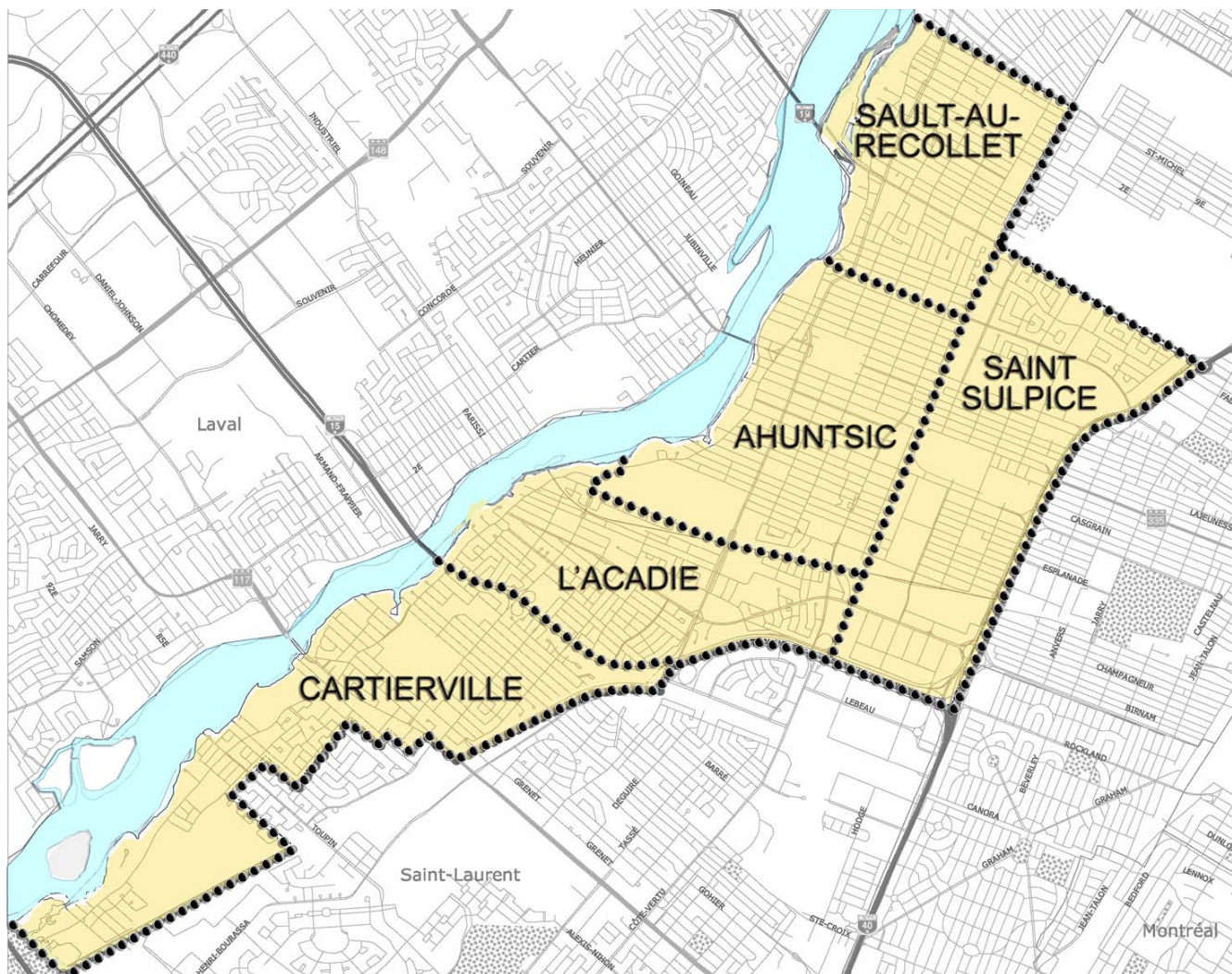
Conclusion

En somme, les districts de l'arrondissement ne présentent pas d'écarts marqués quant aux caractéristiques de la population en dehors des faits énumérés précédemment. De plus, l'analyse de l'arrondissement par rapport à l'ensemble de la Ville de Montréal ne présente pas de grandes différences à l'exception de la croissance de la population qui fut moins importante (soit 0.4% comparativement à 2% pour Montréal) et du vieillissement de la population qui est plus prononcé avec une augmentation de 12% pour le groupe d'âge des 65 ans et + comparativement à une augmentation de 9.5% pour Montréal.





LES CINQ DISTRICTS ELECTORAUX





CHAPITRE 2 : LE PARTI D'AMÉNAGEMENT & LE CONCEPT D'ORGANISATION SPATIALE

2.1 LE PARTI D'AMÉNAGEMENT ET LES GRANDES ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT

Le parti d'aménagement se veut le fil conducteur qui sous-tend chacune des orientations, objectifs et moyens d'actions contenus dans le plan d'urbanisme. En quelque sorte, il exprime la vision stratégique d'aménagement de l'arrondissement. Cette vision stratégique mise sur les grandes forces de l'arrondissement dont la qualité de l'aménagement des quartiers résidentiels, l'omniprésence des parcs, espaces verts et réseaux vert et bleu ainsi que sur l'importance des lieux et bâtiments à valeur patrimoniale. Du parti d'aménagement découle une série **d'orientations** qui permettent l'encadrement des actions qui seront entreprises.

A) L'importance de conserver une vitalité de l'investissement au plan résidentiel tant dans l'entretien du stock immobilier existant que dans la construction de nouvelles unités de logement pour répondre aux besoins des jeunes ménages, des ménages vieillissants et de ceux à faible revenu. L'orientation retenue est de renforcer **la qualité de la fonction résidentielle**;

B) L'évolution de la dynamique commerciale des dernières années, dont le déploiement des magasins à grandes surfaces, a forcé la remise en question de la vocation de certains secteurs commerciaux. Cette évolution offre maintenant la possibilité de convertir des immeubles vacants à vocation commerciale à une vocation résidentielle. L'orientation retenue est de **soutenir le dynamisme commercial et son intégration adéquate dans l'environnement urbain tout en permettant la ré-appropriation de certains secteurs commerciaux en difficulté à des fins résidentielles** ;

C) Le renforcement du dynamisme économique des secteurs de l'Acadie/Chabanel et Crémazie en participant étroitement à la planification détaillée de ces secteurs. L'orientation retenue est de **soutenir le dynamisme des secteurs industriel et tertiaire de l'arrondissement en assurant une intégration adéquate de ces activités à l'environnement urbain** ;

D) La poursuite des accords de développement avec les grandes institutions en vue de tirer profit de leur localisation dans l'arrondissement et favoriser leur participation dans le développement et l'aménagement du milieu. L'orientation retenue est de **soutenir les efforts de développement des institutions et ses retombées positives** ;





LE PARTI D'AMÉNAGEMENT ET LES GRANDES ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT (SUITE)

E) Les grands projets de refection du réseau autoroutier et le prolongement du métro à la Ville de Laval offriront des opportunités. L'orientation retenue est **d'aménager les réseaux de transport véhiculaire en fonction d'améliorer la sécurité et la quiétude des résidents ;**

F) Le maintien d'une offre adéquate en équipements collectifs. L'orientation retenue est **d'améliorer la desserte en équipements tout particulièrement dans les secteurs de revitalisation urbaine ;**

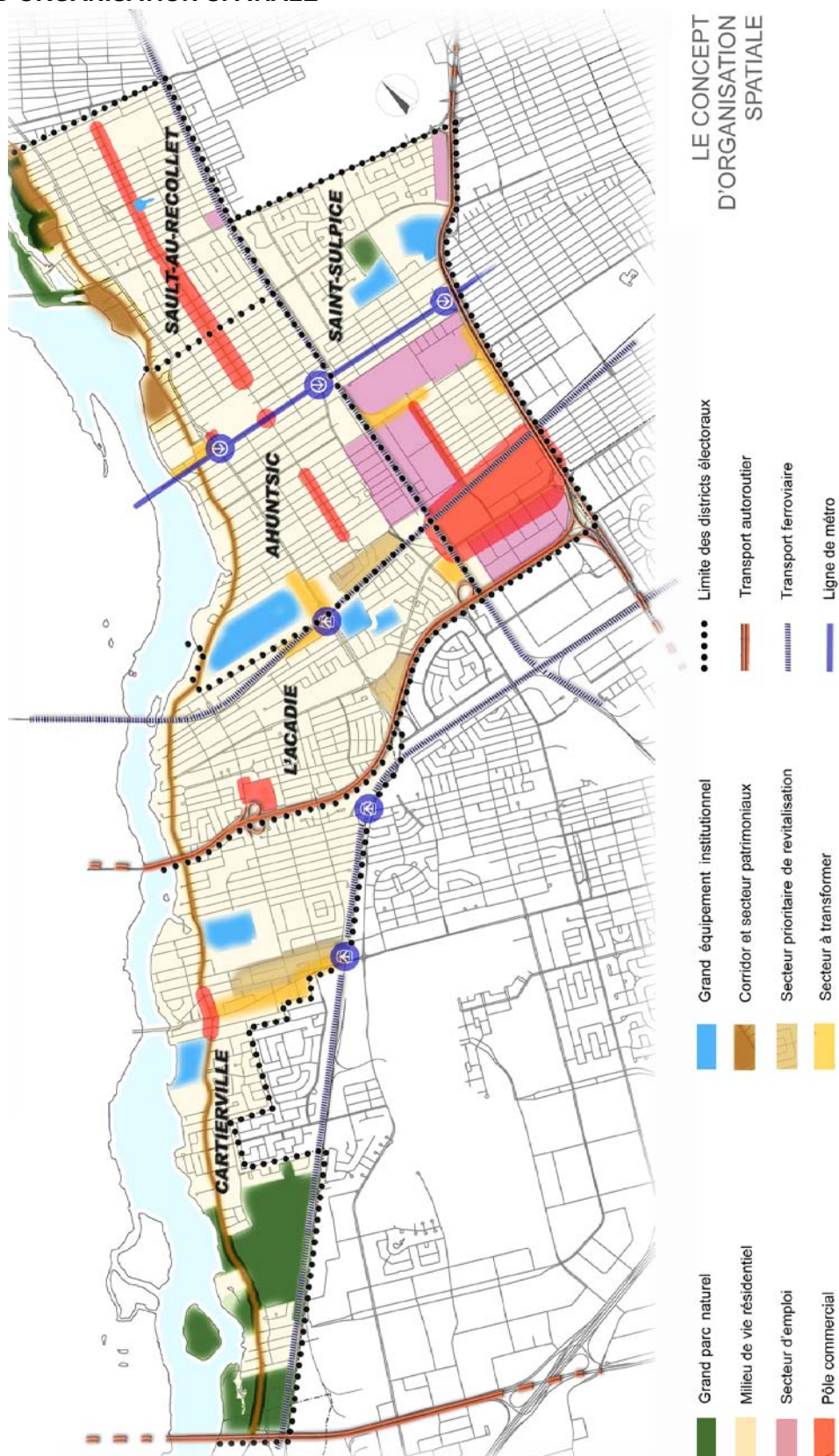
G) La préservation et le maintien de la haute valeur patrimoniale du bâti, du paysage et des espaces naturels associés particulièrement au boulevard Gouin et ses abords. L'orientation retenue est **d'assurer la protection et la mise en valeur du patrimoine bâti, paysager et naturel ;**

H) L'identification de secteurs de planification détaillée dont la mise en valeur repose sur l'élaboration de documents de planification. L'orientation retenue est de **procéder aux analyses devant conduire à l'adoption de plans particuliers pour l'ensemble des secteurs de planification reconnus.**





2.2 CONCEPT D'ORGANISATION SPATIALE





CHAPITRE 3 : LES ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET LES OBJECTIFS

3.1 LES MILIEUX DE VIE RÉSIDENTIELS

Le cadre de vie résidentiel de l'arrondissement est caractérisé par la qualité de son stock de logements et par la diversité des milieux de vie. La conjoncture du marché immobilier (prix de vente, taux des loyers, taux d'inoccupation) a été positive ces dernières années et l'arrondissement est toujours en forte demande. Les milieux de vie existants profitent de la présence de plusieurs grands équipements collectifs (hôpitaux, collèges d'enseignement, métro, etc.) et d'espaces verts et bleus (parcs, rivière des Prairies, etc.). Le couvert végétal y est omniprésent, particulièrement en bordure des rues.

La proportion de propriétaires est demeurée inchangée depuis une décennie (36%). On dénombre plus de 56 510 logements, soit un ajout de plus de 5 000 nouvelles unités depuis 1985. Une large fraction de ces nouvelles unités a profité des terrains mis sur le marché dans le cadre de programmes municipaux (Opération 10 000 logements, Opérations 20 000 logements et Opération Habiter Montréal). La mise en valeur du secteur Saint-Sulpice en est un exemple. Précisons que ces projets ont pu être complétés sur des terrains appartenant à la Ville de Montréal et qu'il ne reste présentement aucune superficie à développer.

La typologie résidentielle est caractérisée par des logements construits en « plex », notamment dans la partie centrale de l'arrondissement. Une forte majorité des logements (68%) se trouvent dans des immeubles à appartements de moins de cinq étages et dix pour cent des logements sont de type « maison individuelle ». La densité résidentielle est relativement faible.

Il est à noter que la proportion des maisons unifamiliales de haut de gamme et le ratio de propriétaires sont plus élevés dans la partie ouest de l'arrondissement. On y recense aussi un stock de logements locatifs de qualité à prix abordable.

Dans l'arrondissement, la distribution spatiale de logements sociaux est relativement équilibrée. La pression sur la demande de logements abordables et de résidences dédiées aux personnes âgées est forte en raison de l'accroissement constant du nombre de personnes âgées, de la population immigrante et des ménages monoparentaux à faibles revenus. Toutefois, les terrains sont rares pour réaliser de tels projets.





Tous ces facteurs ont, entre autres, contribué à maintenir le ratio de ménages propriétaires à plus du tiers depuis une décennie et à compenser le vieillissement démographique dans l'arrondissement. Comme dans les autres secteurs centraux du Grand Montréal, la taille des ménages a diminué de façon marquée et la présence de ménages (surtout de personnes seules) ou familles (principalement monoparentales) à plus faibles revenus a progressé depuis 1991.

3.1.1 LES SECTEURS PRIORITAIRES DE REVITALISATION

Quoique le portrait d'ensemble soit positif, divers problèmes en habitation existent et pourraient s'accroître si aucune intervention préventive n'est entreprise. D'une part, on remarque que certains îlots résidentiels où sont concentrés des immeubles appartements de faible hauteur (3 – 4 étages en bois et briques) souffrent d'un manque d'entretien apparent, de conditions d'habitabilité inférieures à la normale et connaissent un sous-investissement. Ces îlots se localisent dans plusieurs cas à proximité de certaines grandes artères de circulation telles que Dudemaine, de Salaberry, Laurentien et de l'Acadie dans la partie ouest.

D'autre part, on constate que les zones urbaines délabrées sur le plan de l'aménagement physique sont souvent occupées par une population résidente à faible revenu et où il existe plusieurs problèmes sociaux.

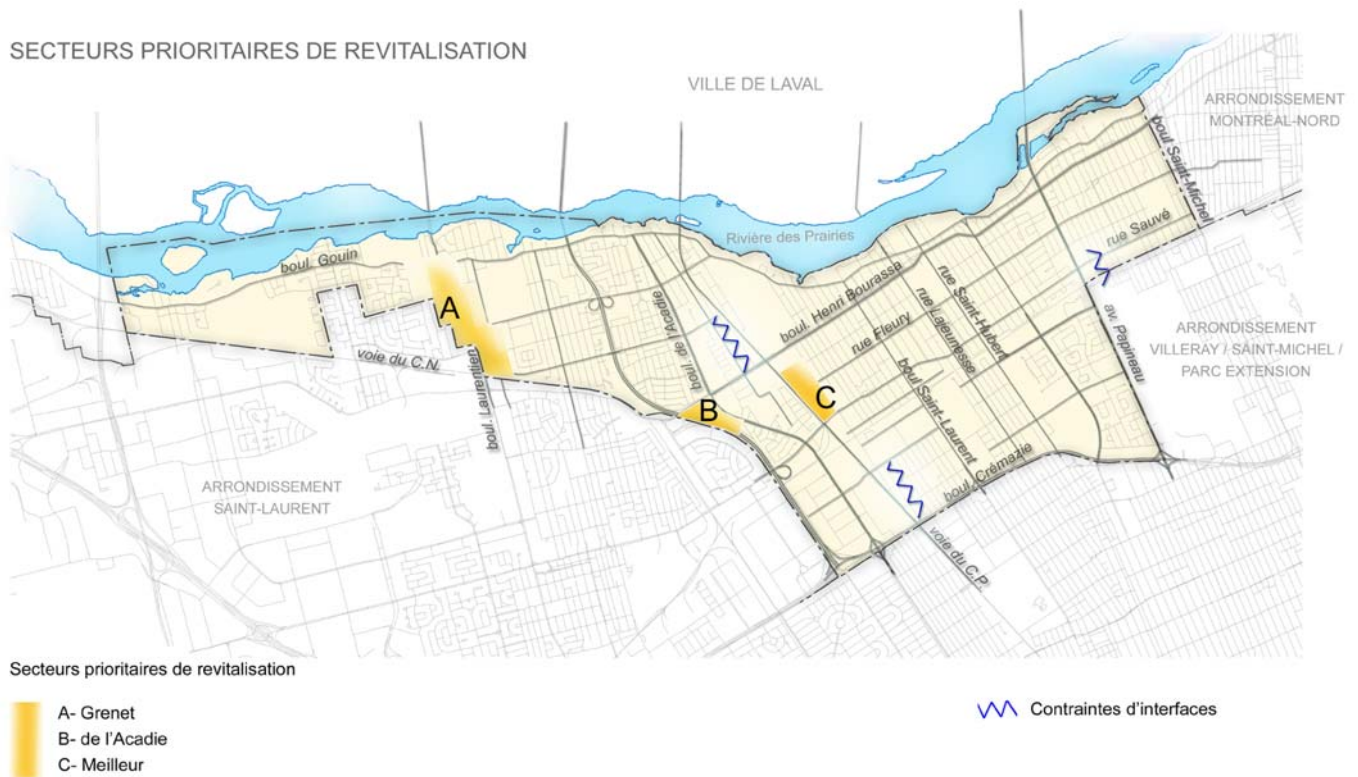
La dégradation des zones urbaines est souvent la résultante de l'absence d'investissement des propriétaires immobiliers et de la concentration d'activités conflictuelles dans un même secteur. L'abandon d'un quartier par ses résidents permanents remplacés par une forte concentration de nouveaux résidents de passage (immigrants en transition pour aller dans un autre quartier plus aisé ou dans l'attente d'améliorer leur situation sociale et économique) cause aussi la détérioration de ces milieux de vie.





Les secteurs prioritaires de revitalisation devront faire l'objet d'interventions majeures et multisectorielles intégrées dans une démarche globale à long terme. Ces interventions devront toucher, sur le plan de l'aménagement du territoire, à l'amélioration du domaine public (mobilier urbain, couvert végétal, rues et trottoirs, équipements publics) et la remise en question des fonctions urbaines dans certains secteurs de l'arrondissement (résidentielle, commerciale, industrielle, institutionnelle) afin d'améliorer les milieux de vie des résidents.

SECTEURS PRIORITAIRES DE REVITALISATION





3.1.2 POTENTIEL DE DÉVELOPPEMENT RÉSIDENTIEL DANS UN CONTEXTE DE MIXITE

En raison de sa qualité de vie, l'arrondissement est en forte demande résidentielle. Toutefois, la croissance du nombre de logements est freinée par la rareté des terrains vacants disponibles. L'arrondissement se situe dans un contexte de redéveloppement puisque seulement quelques petits terrains de faible superficie sont encore disponibles pour accueillir du développement résidentiel. Compte tenu de leur localisation stratégique dans l'arrondissement, certains sites constituent des occasions de créer des pôles de développement mixte à forte présence résidentielle. Le plan d'urbanisme identifie les principaux secteurs:

- **Laurentien / Lachapelle** : fait l'objet d'une planification détaillée panmontréalaise.
- **Tête de pont Viau** (quadrilatère Millen / Lajeunesse / Gouin / Henri-Bourassa) : fait l'objet d'une planification détaillée locale.
- **Boulevard Henri-Bourassa** entre l'autoroute 15 à l'ouest et la rue Saint-Denis à l'est : fait l'objet d'une planification détaillée locale.

LES MILIEUX DE VIE RÉSIDENTIELS



Potentiel de développement en mixité



- 1- Laurentien / Lachapelle
- 2- Acadie / Sauvé
- 3- Tête de pont Viau
- 4- Christophe-Colomb / Louvain
- 5- Henri-Bourassa / Voie ferrée CP
(Futur site de la gare)

Contraintes d'interfaces





- **de l'Acadie/Sauvé** (angle Sauvé et autoroute 15): Ce secteur est principalement voué à des fins commerciales. Cependant, le secteur est enclavé et ne profite pas d'une vitrine intéressante sur le boulevard de l'Acadie, particulièrement pour les commerces du Centre de l'Acadie/Sauvé. Advenant un déclin important de la fonction commerciale à cet endroit, il serait avantageux de redévelopper le secteur à des fins résidentielles dans un contexte de mixité.
- **Intersection Christophe-Colomb/Louvain** : Du côté ouest de cette intersection, on retrouve une fourrière municipale de la Ville de Montréal et du côté est un commerce. Ces emplacements possèdent un potentiel de développement à des fins résidentielles.

L'accroissement soutenu du nombre de résidents combiné à l'absence de terrain dans l'arrondissement et à la présence d'immeubles commerciaux à faible potentiel de développement favorisent le redéveloppement de terrains ou bâtiments commerciaux à des fins résidentielles. Bien que ce phénomène en est encore à un stade primaire, il devrait s'accroître au cours des prochaines années. Mentionnons à cet effet la présence dans l'arrondissement de certains tronçons de rues commerciales en difficulté qui pourraient accueillir, le cas échéant, des projets résidentiels de taille moyenne comme ce fut le cas sur les rues Fleury, Sauvé, Lajeunesse et Henri-Bourassa dans la partie est de l'arrondissement. Ces projets de développement résidentiels, principalement pour la conversion de bâtiments commerciaux à des fins d'habitation devront faire l'objet d'une attention particulière quant à leur intégration et à leur qualité architecturale.

Le défi des prochaines années sera donc de saisir les opportunités de reconversion et de transformation des sites sous-utilisés ou de locaux commerciaux non viables vers une utilisation résidentielle afin de répondre à la demande en logements dans l'arrondissement.



Intersection Christophe-Colomb et Louvain





3.1.3 LES MILIEUX DE VIE RÉSIDENTIELS

LES ENJEUX :

- 1 L'entretien de certains ensembles immobiliers
- 2 La densification des secteurs à fort potentiel de développement
- 3 Le redéveloppement de bâtiments vacants à des fins résidentielles

Orientation 1 : Améliorer et préserver les logements existants

OBJECTIFS	ACTIONS
Promouvoir et soutenir la mise aux normes des logements des grands ensembles immobiliers situés dans les secteurs prioritaires de revitalisation	- Évaluer l'état des grands ensembles immobiliers - Soutenir les efforts de la ville dans la mise en place de programmes de rénovation des bâtiments résidentiels
Soutenir les efforts de revitalisation dans les secteurs prioritaires	Mobiliser les intervenants liés au secteur du développement immobilier afin d'élaborer des stratégies de revitalisation
Maintenir la qualité du cadre bâti	- Renforcer le contrôle du morcellement foncier, de la typologie des bâtiments, des limites de hauteur et de densité et des principales caractéristiques architecturales - Établir des normes architecturales concernant les matériaux admissibles pour le recouvrement des nouveaux bâtiments résidentiels et pour les bâtiments en rénovation (PIIA)



Rue Letellier





ORIENTATION 2 : Promouvoir le potentiel de développement résidentiel de l'arrondissement

OBJECTIFS	ACTIONS
● Viser une utilisation optimale des terrains et immeubles vacants ou sous utilisés présentant un potentiel de développement résidentiel	○ Répertorier les terrains et immeubles vacants ou sous-utilisés ○ Élaborer des scénarios de reconversion des terrains et immeubles vacants ou sous-utilisés ○ Promouvoir le potentiel de conversion et de développement auprès d'investisseurs potentiels ○ Prioriser le redéveloppement à des fins résidentielles des sites comportant des usages générateurs de nuisances ○ Favoriser le redéveloppement à des fins résidentielles des immeubles ayant un faible potentiel d'utilisation commerciale
● Favoriser la construction d'une gamme variée de logements visant notamment les jeunes familles et les personnes âgées	○ Attirer des promoteurs immobiliers qui proposent des solutions novatrices en matières de logement pour les clientèles ciblées ○ Soutenir les partenaires impliqués dans le développement de projets résidentiels abordables (COOP d'habitation, OBNL en habitation)



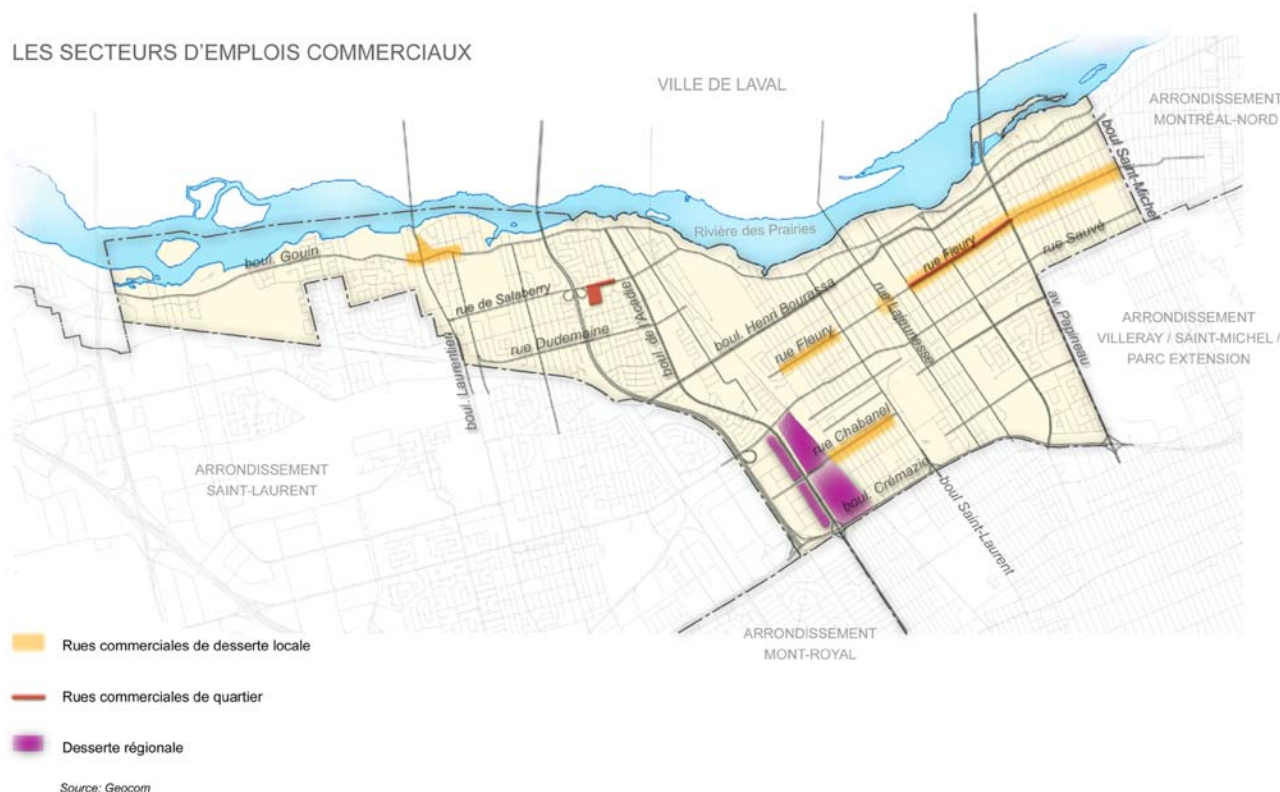


3.2 LES SECTEURS D'EMPLOIS COMMERCIAUX

La structure commerciale de l'arrondissement d'Ahunstic-Cartierville (voir la planche ci-jointe) est caractérisée par une typologie variée d'implantations. En effet, on y retrouve une offre commerciale diversifiée présente sur les rues commerciales de desserte locale, sur les rues commerciales de quartier en plus d'un pôle commercial de desserte régional.

Les rues commerciales de desserte locale : On recense de très petites concentrations regroupant quelques établissements commerciaux, dont à titre d'exemples aux intersections suivantes : de Salaberry/O'Brien, Dudemaine/O'Brien et Saint-Michel/Port-Royal. Ces commerces dispensent des biens courants à l'intérieur de locaux localisés au rez-de-chaussée d'immeubles imbriqués dans le tissu résidentiel.

LES SECTEURS D'EMPLOIS COMMERCIAUX





Les rues commerciales de quartier : Au niveau de la desserte de quartier, on retrouve la rue Fleury qui attire une clientèle locale dans différents secteurs dont celui de la Promenade Fleury (qui attire également une clientèle de l'extérieur de l'arrondissement), celui de la Plaza Fleury ainsi que le secteur situé à l'ouest du boulevard Saint-Laurent. La rue Chabanel, l'intersection des boulevards Laurentien et Gouin ainsi que le centre commercial situé sur la rue de Salaberry constituent les autres pôles commerciaux de quartier de l'arrondissement.

La desserte régionale : La présence du Marché Central Métropolitain constitue le principal pôle commercial de desserte régionale. À ce titre, ce pôle regroupe de s magasins de moyennes et grandes surfaces dont le pouvoir d'attraction s'étend à l'ensemble du territoire montréalais et dans certains cas, à l'ensemble de la région métropolitaine. On y retrouve principalement des produits semi-courants (ex: vêtements) et réfléchis (ex: meubles et électroménagers) s'adressant à tous les types de clientèle.

Parsemé sur le territoire et complétant l'offre commerciale, l'arrondissement compte sur la présence de petits centres commerciaux avec stationnement en façade, des stations-services, des restaurants, des entrepôts, des détaillants de pièces automobiles, des commerces de gros, des garages, ainsi que d'autres types d'activités commerciales de nature variée. Cette offre commerciale est principalement composée de biens courants (ex: alimentation), semi-courants et semi-réfléchis. On retrouve ces derniers essentiellement sur certains tronçons des boulevards Laurentien, Gouin, Henri-Bourassa et Saint-Laurent ainsi que sur la rue Lajeunesse.

De plus, les résidents de l'arrondissement peuvent aussi compter sur la présence de pôles commerciaux importants situés à l'extérieur du territoire d'Achunatic-Cartierville. En ce sens, notons la présence de la Place Vertu dans l'arrondissement Saint-Laurent, le Centre Rockland dans l'arrondissement Mont-Royal et les Galeries d'Anjou dans l'arrondissement Anjou. D'autres pôles commerciaux importants existent à proximité de l'arrondissement et sont situés sur le territoire de la Ville de Laval dont le Centre Laval, les Galeries Laval, le Centropolis et le Carrefour Laval. Bien que la présence de ces centres commerciaux résulte en des fuites commerciales importantes pour l'arrondissement d'Achunatic-Cartierville, il n'en demeure pas moins qu'ils sont accessibles pour les résidents de l'arrondissement et combrent certains de leurs besoins.



Nouveaux établissements, Marché Central





PÔLES COMMERCIAUX ET ARTÈRES DE NIVEAU MÉTROPOLITAIN

Centre commercial (superficie)



1 000 000 pi.ca. et plus



500 000 pi.ca. à 999 999 pi.ca.



300 000 pi.ca. à 499 999 pi.ca.

Méga Centre



Existant / En construction



Projeté



Artère commerciale métropolitaine



Limite de l'arrondissement Ahunatic/Cartierville



Concentration ou artère commerciale



Limite municipale



Autoroute

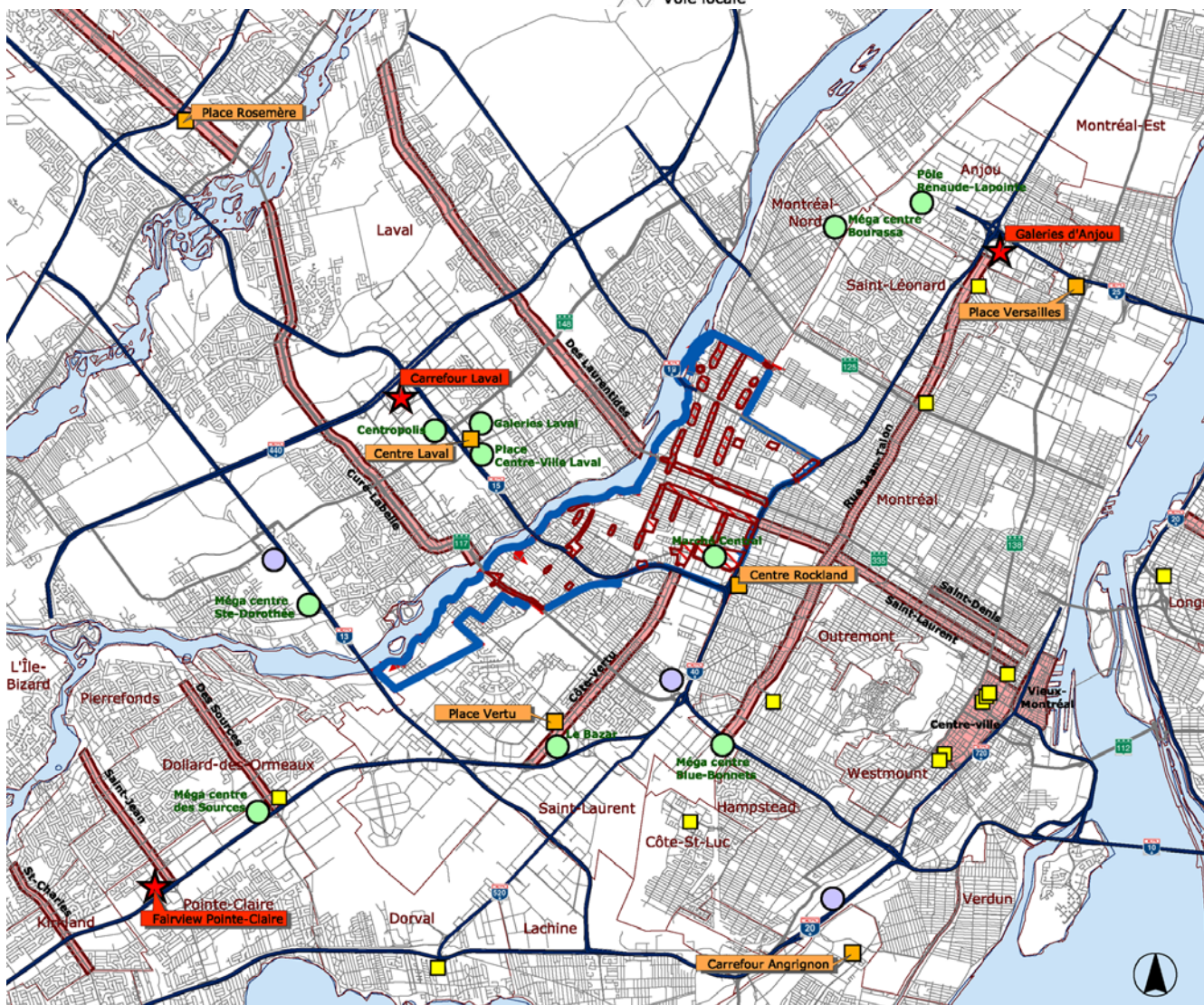


Route provinciale



Voie locale

Source Géocom





3.2.1 ÉVOLUTION DU COMMERCE DE DÉTAIL DANS L'ARRONDISSEMENT

L'arrivée de nouveaux pôles commerciaux d'envergure dans la région de Montréal, principalement les centres commerciaux et les magasins à grande surface, ont modifié les pratiques commerciales des commerçants locaux. En ce sens, certains d'entre eux ont vu la nécessité de se regrouper au sein d'associations de commerçants dans le but de se donner les moyens de compétitionner ces nouveaux pôles et de revoir leur positionnement commercial. L'exemple de la Promenade Fleury est éloquent à ce sujet. Fondée en décembre 1984, la Société de développement commercial (SDC) de la Promenade Fleury fut créée pour développer et consolider sa vocation de rue commerciale de quartier et soutenir son dynamisme.

Par ailleurs, certains secteurs commerciaux n'ont pas le potentiel pour attirer une activité commerciale stable ou pour se positionner sur le plan local ou régional.

Le plan d'urbanisme préconise le renforcement des secteurs commerciaux viables et à fort potentiel en vue d'assurer une desserte adéquate en biens et services pour les clientèles visées par ces secteurs. Parallèlement, le plan d'urbanisme entend changer la vocation de certains secteurs commerciaux qui présentent des difficultés et dont le potentiel de développement est faible; l'étude des conditions existantes permettra d'identifier les actions qui seront favorables au redéveloppement de ces secteurs.



Rue Fleury Ouest



Noyau commercial, Boulevard Henri-Bourassa





3.2.2 LES SECTEURS D'EMPLOIS COMMERCIAUX

L' ENJEU :

1 Le renforcement de la vocation et de la hiérarchie des artères

Orientation 1 : Assurer le dynamisme de l'activité commerciale et une desserte adéquate en biens et services de base pour les résidents

OBJECTIFS	ACTIONS
Consolider la vocation commerciale de quartier de la Promenade Fleury, de la rue Chabanel et du boulevard Gouin dans le secteur Laurentien/Lachapelle ainsi que la rue de Salaberry à proximité de l'autoroute 15	- Instaurer des dispositions réglementaires afin d'assurer une continuité commerciale sur rue - Mettre en place ou maintenir des programmes de revitalisation commerciale - Favoriser l'implantation d'équipements collectifs et communautaires afin de générer de l'animation et de l'achalandage commercial - Améliorer l'aménagement du domaine public par des interventions sur le mobilier urbain et l'ajout de plantation
Promouvoir la mise en valeur des noyaux commerciaux et des rues commerciales de desserte locale	- Assurer la diversification de l'activité commerciale tout en exerçant un contrôle réglementaire pour maintenir la quiétude des quartiers résidentiels - Améliorer l'aménagement du domaine public de ces rues
Confirmer le rayonnement régional du Marché Central Métropolitain	Favoriser une densification des projets commerciaux à venir sur la propriété du Marché Central





3.3 LES SECTEURS D'EMPLOIS LIÉS À LA TRANSFORMATION ET AUX SERVICES

L'activité industrielle est principalement caractérisée par le secteur manufacturier du vêtement. «La Cité de la Mode» a longtemps fait la marque de commerce de l'arrondissement. Cependant, ce secteur subit les effets des tendances du marché international au point qu'il est aujourd'hui menacé. Il fait présentement l'objet d'une évaluation approfondie qui sera présentée au chapitre des secteurs de planification détaillée panmontréalais.

Afin de qualifier l'importance relative de la fonction industrielle dans l'arrondissement, les principaux pôles d'emplois de la région ont été identifiés. On constate que les trois pôles de Saint-Laurent, Laval et Anjou (comprenant également Saint-Léonard et Montréal-Nord), qui jouxtent l'arrondissement, présentaient en 1996 des volumes d'emplois supérieurs à celui d'Achunsi-Cartierville. En effet, on comptait environ 95 000 emplois pour chacun des pôles de Saint-Laurent et Laval alors que pour celui d'Anjou, on en recensait 66 000. Pour sa part, l'arrondissement comptait 55 000 emplois dans ce secteur manufacturier en 1996.

La croissance enregistrée depuis 1996 pour les pôles de Saint-Laurent, de Laval et d'Anjou a été vertigineuse alors que pour l'arrondissement d'Achunsi-Cartierville, les relevés montrent 59 062 emplois. L'analyse des tendances qui influent sur la structure industrielle de la région Montréalaise permet de constater que l'écart qui séparait les pôles de Saint-Laurent, Laval et Anjou de celui d'Achunsi-Cartierville s'est accrue. La fonction industrielle dans l'arrondissement est donc appelée à subir de profonds changements au cours des prochaines années.

3.3.1 PROBLÉMATIQUE D'INTERFACE ENTRE LES USAGES RÉSIDENTIELS, COMMERCIAUX ET INDUSTRIELS

Plusieurs industries et commerces sont intégrés dans le voisinage immédiat des quartiers résidentiels. Ces derniers, outre les fortes incidences liées au transport des marchandises et des personnes, subissent les inconvénients liés au mauvais entretien des terrains et à l'exercice des usages (odeurs, bruits, poussières).

La réglementation d'urbanisme pourra renforcer les exigences particulières relatives aux zones tampons, au zonage d'usages générateurs de nuisances et à l'entretien des terrains. À titre d'exemple, des mesures prioritaires devront être mises en place pour les secteurs industriels Hamon (rue Letellier entre Dudemaine et McDuff), Du Parc / Beauharnois et Port-Royal / Charton. D'autres mesures devront également être élaborées, en concertation avec les arrondissements limitrophes, pour gérer des nuisances potentielles générées par la présence d'établissements industriels à forte incidence sur le milieu résidentiel.





PÔLES D'EMPLOIS

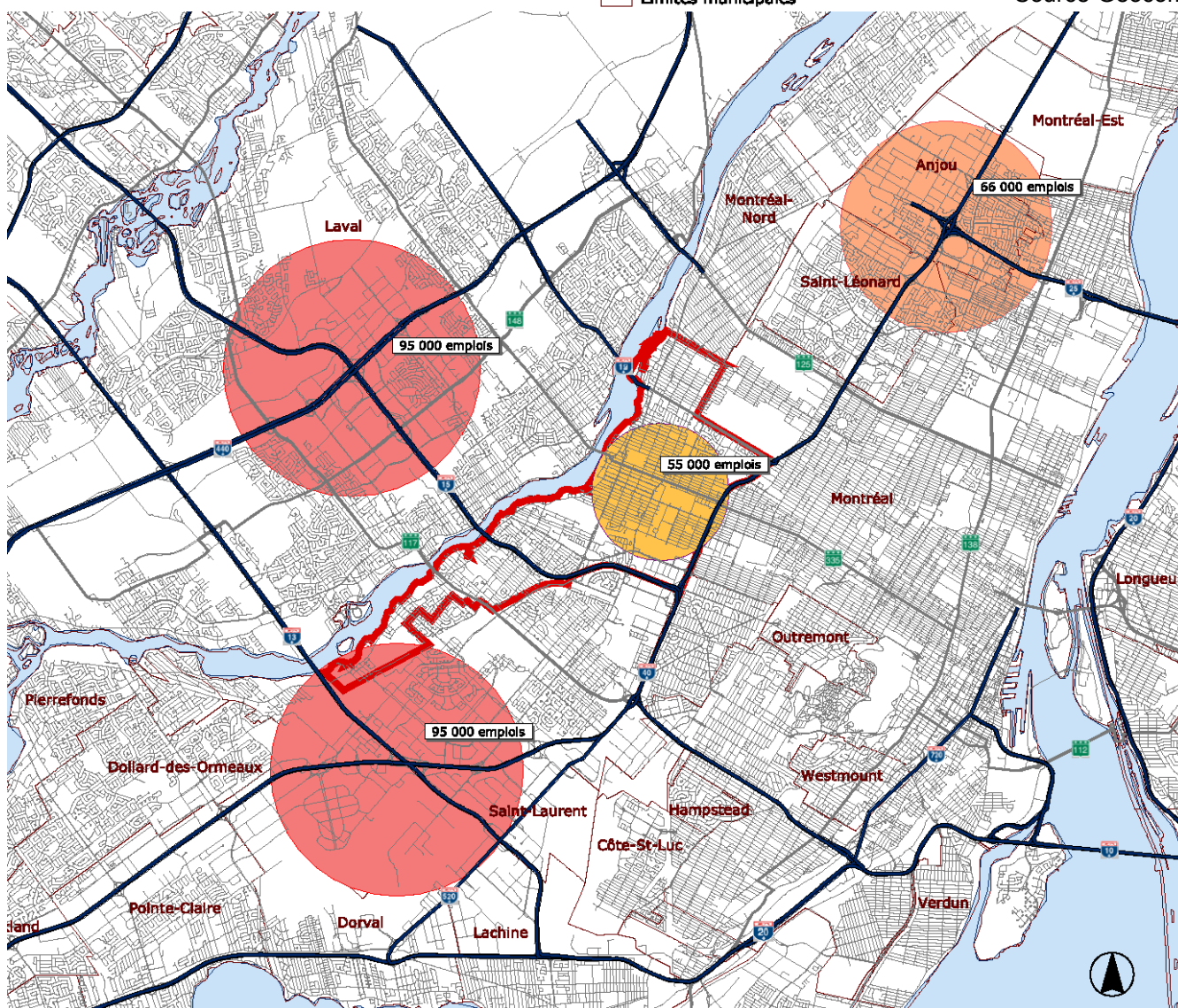


Limites de l'arrondissement Ahunatic/Cartierville

— Autoroute
— Route provinciale
— Voie locale

Limites municipales

Source Géocom





3.3.2 LES ACTIVITÉS INDUSTRIELLES ET DE SERVICE

Les activités industrielles de l'arrondissement se répartissent essentiellement dans trois secteurs distincts :

- 1 L'Acadie - Chabanel
- 2 Hamon et Letellier
- 3 Installations de la STM

A - Le secteur l'Acadie - Chabanel

Ce grand quadrilatère est bordé au sud par l'autoroute Métropolitaine, à l'ouest par l'autoroute 15, au nord par la rue Sauvé et à l'est par le boulevard Saint-Laurent.

L'emploi dans l'industrie du vêtement ayant diminué au cours des dernières années, le taux d'inoccupation des vastes espaces industriels s'est accru de façon marquée. Les modifications anticipées quant à la réglementation tarifaire viendront sans aucun doute chambouler l'état actuel des choses et probablement amplifier les effets négatifs déjà notés.

La réaffectation et la réutilisation des superficies laissées vacantes présentent des défis important. Une attention particulière devra aussi être portée à la question du stationnement ainsi qu'à celle des interfaces avec le quartier résidentiel adjacent.

De plus, le secteur situé à l'ouest du boulevard de l'Acadie et à l'est de l'autoroute 15 présente une variété d'usages industriels. On y retrouve des entrepôts (frigorifiques et autres), des manufactures et des bureaux. La mixité des fonctions ne pose pas de problèmes sérieux et devrait être maintenue. Toutefois, pour réaliser son plein potentiel, ce secteur devra être mieux desservi par le réseau routier. Certaines interventions du ministère des Transports, telles que le réaménagement du rond-point l'Acadie et le réaménagement de la voie de service de l'autoroute 40 en direction ouest, devraient en permettre le désenclavement.





B.Secteur Hamon et Letellier

La qualité des immeubles de la rue Hamon, malgré un taux d'inoccupation relativement élevé, est bonne. En ce qui concerne les installations industrielles situées sur la rue Letellier, celles-ci génèrent des irritants importants pour les citoyens qui résident à proximité. Certains bâtiments et terrains sont délabrés et ce secteur devrait faire l'objet d'actions de revitalisation ou de recyclage.

L'expansion de ce secteur industriel est vouée à une transformation progressive.

C.Les installations de la Société de Transport de Montréal (STM)

La STM occupe de très vastes terrains à l'est du boulevard Saint-Laurent entre le boulevard Crémazie et la voie ferrée. On y retrouve un centre d'entretien des trains du métro. Compte tenu de la nature des activités pratiquées à cet endroit, il est peu probable que ces terrains puissent être disponibles à court et moyen terme.

Néanmoins, il y aurait lieu d'examiner la façon dont la STM occupe cet espace et, le cas échéant, d'inciter celle-ci à en optimiser l'utilisation.

LES ACTIVITÉS DE SERVICE

Les activités de services (bureaux, places d'affaires) sont principalement regroupées le long du boulevard Crémazie, notamment à l'intersection de la rue Papineau et aux abords de la station de métro Crémazie. À ces pôles de service s'ajoutent quelques activités plus ponctuelles dans l'axe du boulevard Henri-Bourassa.





3.3.3 LES SECTEURS D'EMPLOIS LIÉS À LA TRANSFORMATION ET AUX SERVICES

LES ENJEUX :

- 1 Redéfinition de la vocation du secteur Chabanel actuellement connu sous l'appellation "Cité de la mode"
- 2 Cohabitation des usages industriels à proximité des quartiers résidentiels
- 3 Consolidation des activités de service aux abords de l'autoroute métropolitaine

Orientation 1 : Consolider la vocation industrielle de l'arrondissement et améliorer son intégration au tissu urbain environnant

OBJECTIFS	ACTIONS
● Confirmer la vocation industrielle des terrains identifiés au plan	○ Assurer la concordance avec le règlement de zonage
● Maintenir des espaces d'accueil pour les activités commerciales, semi-industrielles et favoriser leur implantation hors du tissu résidentiel et commercial local	○ Confirmer les zones qui conserveront ces différentes vocations
● Favoriser la reconversion à des fins résidentielles des secteurs industriels situés sur la rue Hamon	○ Modifier le zonage dans ce secteur afin d'autoriser uniquement l'usage résidentiel





LES SECTEURS D'EMPLOIS LIÉS À LA TRANSFORMATION ET AUX SERVICES

Orientation 2 : Tirer profit du potentiel de développement des terrains propices aux activités de service

OBJECTIFS	ACTIONS
Redévelopper les têtes d'îlot du boulevard Crémazie et assurer une cohabitation adéquate avec les activités résidentielles	Définir des règles de zonage (usages, hauteur, densité) permettant de minimiser les impacts sur le milieu résidentiel avoisinant
Intégrer des activités de service au projet de développement du site du terminus Henri-Bourassa et assurer une cohabitation adéquate avec de nouvelles activités résidentielles	Élaborer un plan d'aménagement du secteur concerné
Intégrer des activités de service dans le projet de requalification du boulevard Laurentien	Déterminer les activités de service qui pourraient s'intégrer dans le secteur
Favoriser la mixité des fonctions sur le boulevard Henri-Bourassa côté nord, entre le prolongement de la rue Meilleur et la voie ferrée	Modifier le zonage de ce secteur afin de l'adapter aux objectifs d'aménagement





3.4 LES SECTEURS D'EMPLOIS INSTITUTIONNELS

La population de l'arrondissement est bien desservie en équipements institutionnels, qu'ils soient d'envergure locale ou régionale. Dans le domaine de la santé, on retrouve sur le territoire trois hôpitaux, deux CLSC, des centres d'accueil et des résidences de soins prolongés. En ce qui a trait au domaine de l'éducation, on note la présence d'institutions de niveau collégial public et privé ainsi que plusieurs écoles secondaires et primaires. De plus, l'arrondissement compte aussi la présence d'institutions judiciaires dont les pénitenciers Bordeaux et Tanguay ainsi que le nouveau Centre de services judiciaires Gouin.

L'apport de ces institutions en matière d'emploi est très important. En ce sens, les secteurs de l'administration publique, de l'éducation et de la santé et des services sociaux regroupaient 17 050 emplois en l'an 2000. Ce nombre d'emplois est resté stable depuis une quinzaine d'années et il représente 31% de l'ensemble des emplois disponibles dans l'arrondissement et 9.5 % de ceux disponibles à l'échelle Montréalaise (REEM 2000- ancien territoire de la Ville de Montréal). Les plus gros employeurs dans ces secteurs sont l'Hôpital Sacré-Cœur avec 3 700 employés, le Centre hospitalier Fleury qui compte 1022 emplois, le Centre Notre-Dame-de-la-Merci avec 1000 emplois et le CÉGEP Ahuntsic avec 805 employés.

Ces institutions ont un impact positif sur l'activité économique connexe en contribuant à la création et au maintien d'emplois indirects liés à leurs opérations (sous-traitance et fournisseurs) et en générant de l'achalandage (employés, clientèle) dans les commerces environnants.

La conservation et la mise en valeur de ce patrimoine devra toutefois faire l'objet d'une attention particulière, principalement dans un contexte où les services à la population changent. Pour répondre à ces besoins et intégrer à leurs façons de faire les nouvelles technologies, les institutions sont appelées à mettre de l'avant des projets de construction ou de modification de leurs installations. Ces projets de développement devront être élaborés en collaboration avec l'arrondissement par le biais d'entente qui pourront prendre différentes formes dont celle d'accord de développement.





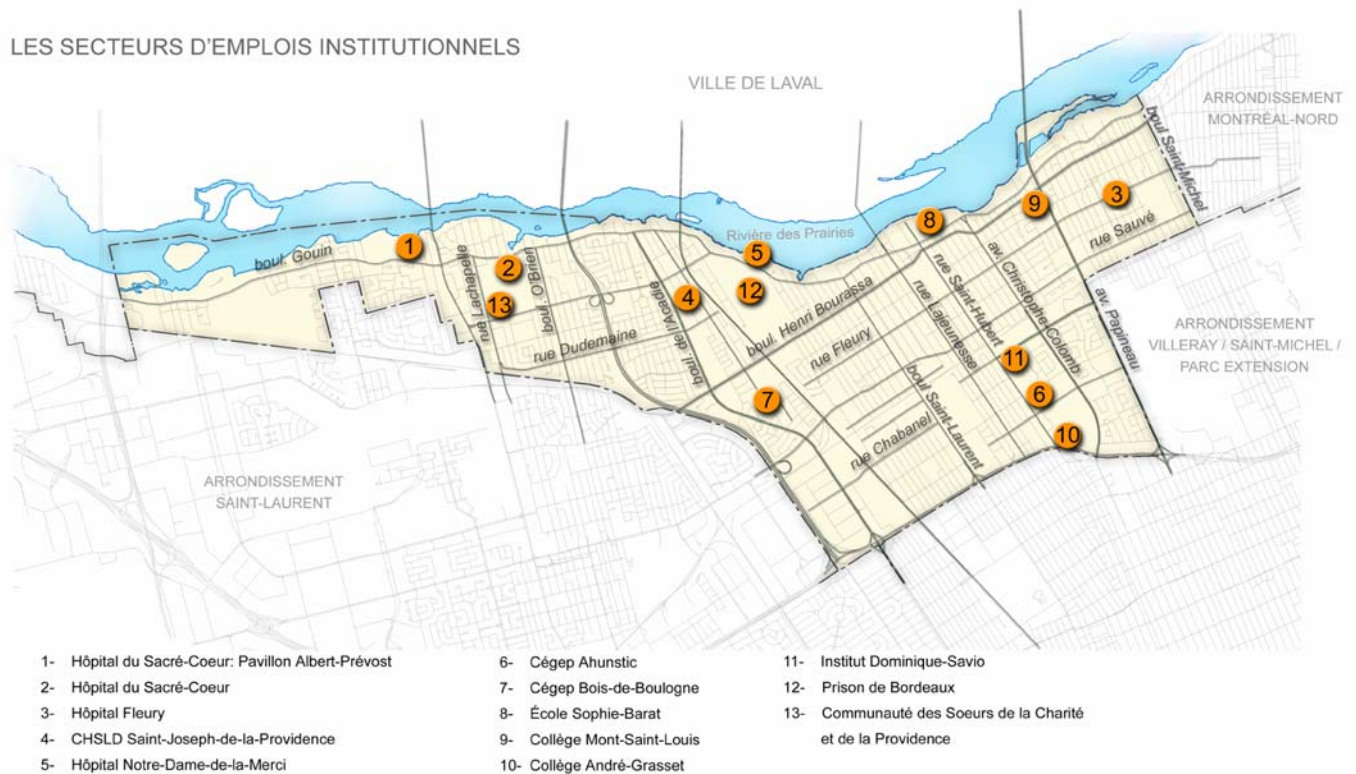
3.4.1 LES INSTITUTIONS PRÉSENTES SUR LE TERRITOIRE EN 2003



Hôpital du Sacré-Cœur

- Hôpital du Sacré-Cœur, incluant le Pavillon Albert-Prévost
- Hôpital Fleury
- Hôpital Notre-Dame-de-la-Merci
- La communauté des Sœurs de la Charité et de la Providence (foyers pour religieuses)
- Établissement de détention de Montréal: prisons de Bordeaux et Tanguay et le Centre judiciaire Gouin
- CHSLD Saint-Joseph-de-la Providence
- CÉGEP Ahuntsic
- CÉGEP Bois-de-Boulogne
- Institut Dominique-Savio
- École Sophie-Barat
- Collège Mont-Saint-Louis
- Collège André-Grasset
- Collège Régina-Asumpta

LES SECTEURS D'EMPLOIS INSTITUTIONNELS



Source: Plan d'urbanisme corporatif 1992





3.4.2 LES SECTEURS D'EMPLOIS INSTITUTIONNELS

LES ENJEUX :

- 1 Le soutien et l'encadrement du développement des grandes institutions présentes sur le territoire
- 2 La protection du patrimoine naturel et bâti des grandes institutions

Orientation 1 : Soutenir le développement des institutions

OBJECTIFS	ACTIONS
● Accompagner les institutions dans le cadre de leurs projets d'expansion par le biais des accords de développement	○ Assurer une coordination efficace des initiatives de développement entre la municipalité et les institutions concernées
● Capitaliser sur les opportunités créées par les projets institutionnels dans l'aménagement urbain	○ Favoriser l'implication et la concertation des intervenants concernés par les projets d'aménagement institutionnels
● Assurer la protection du patrimoine bâti et paysager des ensembles patrimoniaux	○ Assurer l'application des normes municipales et provinciales en matière de protection du patrimoine bâti et paysager ○ Sceller, avec les institutions de l'arrondissement, des accords de développement portant notamment sur : • Les constructions et les aménagements prévus • Les hauteurs et les densités autorisés • La protection et la mise en valeur de bâtiments de valeur patrimoniale • La protection d'éléments naturels (parcs, boisés) et l'accès public à certains sites • Le cas échéant, l'utilisation conjointe d'équipements collectifs, l'aménagement de certaines rues ou de certains lieux publics, l'acquisition d'immeubles ou l'amélioration du stationnement, l'accès en transport collectif





3.5 LES RÉSEAUX DE TRANSPORT



L'arrondissement d'Achunatic-Cartierville se localise au cœur des grands réseaux de transport qui unissent les quartiers centraux de Montréal et les villes de la couronne Nord. L'arrondissement compte quatre ponts routiers constituant des portes d'entrée montréalaise importantes, un pont ferroviaire, deux corridors ferroviaires, deux autoroutes et plusieurs voies de transport à caractère régional, notamment le boulevard Henri-Bourassa, les rues Lajeunesse et Berri ainsi que l'avenue Papineau. L'arrondissement bénéficie donc d'une très bonne accessibilité.

Cependant, cette grande accessibilité peut être considérée comme une contrainte. En ce sens, la circulation de transit occasionne un achalandage véhiculaire élevé nuisible pour les quartiers résidentiels environnant, notamment en ce qui a trait à la sécurité des résidents en plus de contribuer à la pollution visuelle, sonore et atmosphérique. Les abords des ponts et des autoroutes sont particulièrement sensibles, notamment le long du boulevard Gouin, à proximité du pont Lachapelle, le long des autoroutes des Laurentides et Métropolitaine ainsi que sur l'avenue Papineau entre le boulevard Henri-Bourassa et la Rivière-des-Prairies. À titre d'exemple, le Plan de gestion des déplacements de la Région métropolitaine de Montréal révèle que le débit journalier moyen annuel franchissant les ponts d'Achunatic-Cartierville est de 373 000 véhicules.

LES RÉSEAUX ROUTIERS





3.5.1 LES PRINCIPALES INTERVENTIONS AU RÉSEAU ROUTIER

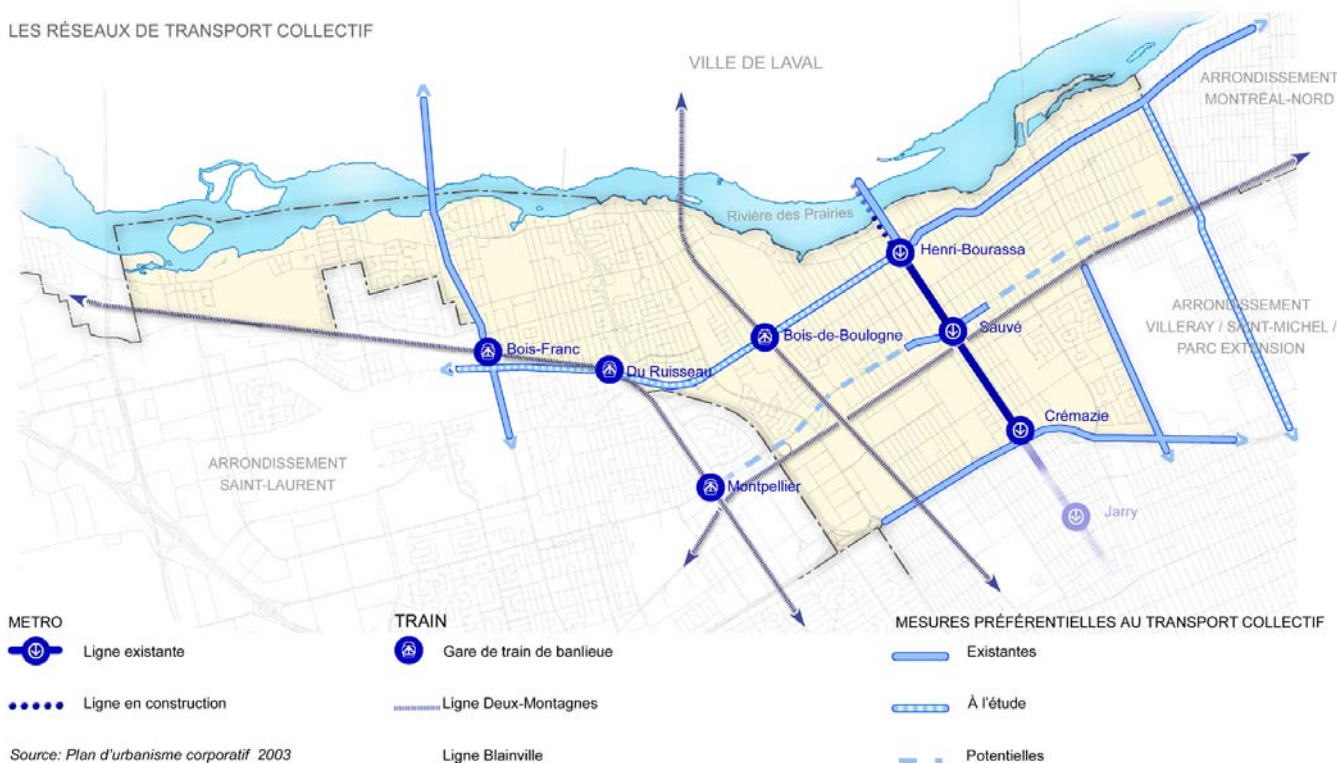
Des interventions sur le réseau routier régional, coordonnées avec le ministère des Transports, seront nécessaires afin d'améliorer la fluidité et réduire les débordements de la circulation sur le réseau local. Ces interventions toucheront particulièrement les voies de circulation suivantes :

1. **Rond-point l'Acadie** : Réaménagement global incluant la voie de service est de l'autoroute 15 dans l'axe de la rue Jean-Pratt ;
2. **Échangeur Autoroute 15/de Salaberry** : Réaménagement par l'ajout d'une entrée à partir de la rue de Salaberry sur l'autoroute en direction sud ;
3. **Boulevard Métropolitain**: Réfection et optimisation de l'autoroute.

3.5.2 LE TRANSPORT COLLECTIF

En ce qui a trait au transport collectif, l'arrondissement est bien desservi par trois stations de métro et par plusieurs circuits d'autobus de la Société de transport de Montréal (STM). Des voies réservées pour autobus et taxis sont implantées sur les grandes artères de l'arrondissement telles que les boulevards Henri-Bourassa, Crémazie et Laurentien.

LES RÉSEAUX DE TRANSPORT COLLECTIF





Abords de la station de métro Henri-Bourassa

Le terminus métropolitain Henri-Bourassa, situé à la station de métro du même nom à proximité du pont Viau, dessert plusieurs lignes d'autobus de la Société de Transport de Laval et de la Commission interurbaine de transport de la Rive Nord. Le déménagement de ce terminus à Laval, une fois le projet de métro complété, devrait permettre le redéveloppement des terrains à d'autres fins.

De plus, la réorganisation projetée du transport en commun dans ce contexte devrait permettre de réduire le nombre d'autobus en transit dans l'arrondissement en les ramenant vers les stations de métro de Laval et les gares de train de banlieue. Cette réorganisation soulève la question de l'avenir des voies réservées sur les ponts Lachapelle et Viau. Le retrait potentiel de ces voies réservées, ce qui diminuerait le nombre d'autobus en transit dans le secteur, permettrait d'améliorer la quiétude des résidents souvent perturbée par un fort achalandage d'autobus sur les principales voies de transit, telles que Grenet et Lajeunesse.

Enfin, précisons que l'arrondissement est desservi par la gare de train de banlieue Bois-de-Boulogne qui dessert principalement le Collège Bois-de-Boulogne. Toutefois, l'accessibilité à cette gare est difficile pour les résidents du quartier et son réaménagement éventuel devrait en permettre une utilisation accrue.



Gare de train de banlieue de Bois-de-Boulogne

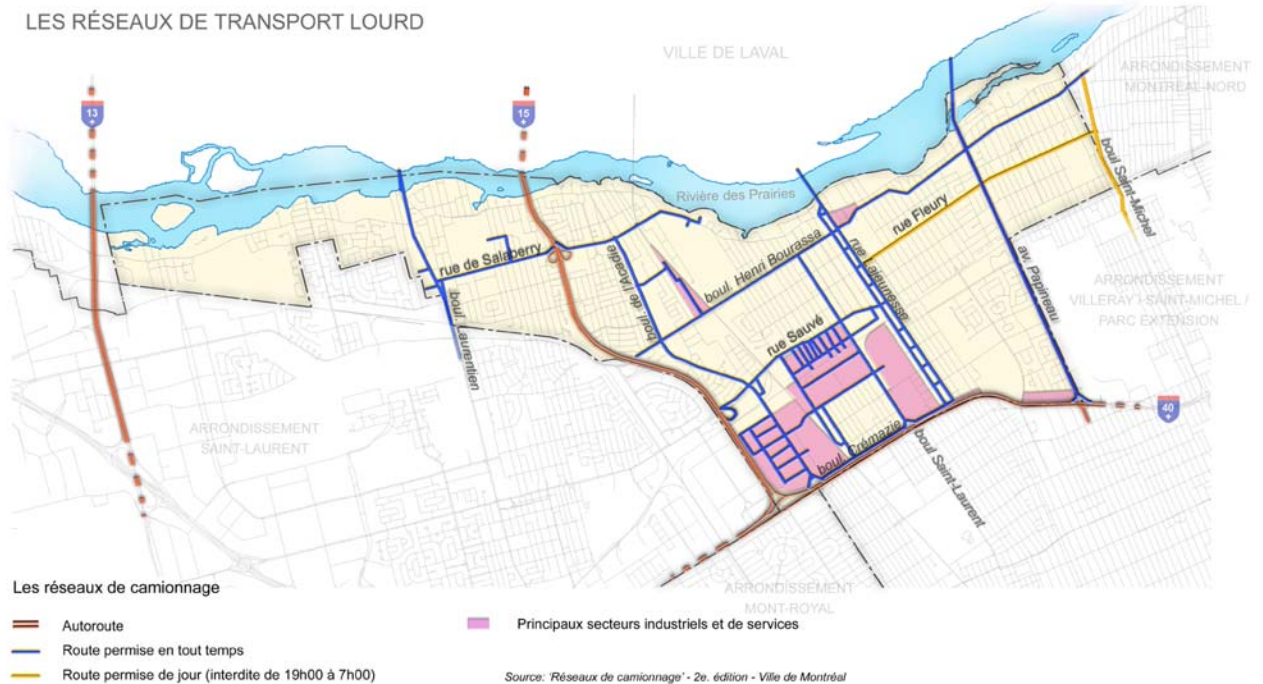




3.5.3 LE TRANSPORT LOURD

Le transport des marchandises engendre de fortes incidences nuisibles sur les quartiers résidentiels notamment en terme de bruit et d'obstruction des voies de circulation. Le plan du réseau de camionnage de la Ville de Montréal adopté en 2001 permet de remédier à ce problème en restreignant, au seul secteur industriel de l'Acadie/Chabanel/Saint-Laurent et le long des principales voies de fort débit de l'arrondissement, l'autorisation de circuler en tout temps.

Il est à noter qu'à l'est de la rue Lajeunesse, le camionnage n'est permis en tout temps que sur les boulevards Henri-Bourassa et Crémazie ainsi que sur l'avenue Papineau. Malgré tout, des mesures de mitigation seront nécessaires dans les secteurs où les problèmes de cohabitation résidentielle/industrielle sont les plus importants, particulièrement dans le secteur Saint-Simon-Apôtre et près de la rue Port-Royal.





3.5.4 LES RÉSEAUX CYCLABLES



Piste cyclable sous le pont Lachapelle

Le réseau de voies cyclables compte plusieurs kilomètres de pistes, de bandes cyclables et de chaussées désignées. Une partie de la piste du boulevard Gouin et celle longeant l'avenue Christophe-Colomb sont intégrées au réseau québécois de la Route Verte. Des tronçons supplémentaires sont prévus dans le développement de ce réseau, notamment dans le corridor de la voie ferrée du Canadien Pacifique. Certains tronçons de la piste du boulevard Gouin longent les berges de la rivière des Prairies et traversent l'arrondissement d'est en ouest. Cependant, les liens cyclables permettant de relier les principaux lieux d'activités (Cégep Ahuntsic, les collèges André-Grasset et Bois-de-Boulogne, le centre Claude-Robillard) sont peu nombreux.

Par ailleurs, la sécurité pourrait aussi être renforcée aux croisements du réseau cyclable et des voies de transit, soit par l'aménagement de pistes éloignées des axes de transport véhiculaire ou par l'amélioration de la signalisation indiquant la présence de cyclistes. À cet égard, certains terrains appartenant aux grandes institutions ainsi que des équipements ferroviaires désaffectés offre plusieurs opportunités pour le développement de ce réseau.

RÉSEAUX CYCLABLES





3.5.5 LES RÉSEAUX DE TRANSPORT

LES ENJEUX :

- 1 **Les fortes incidences de la circulation de transit et du transport lourd sur le milieu urbain (sécurité, pollution, bruit, etc.)**
- 2 **L'éventuel réaménagement de l'échangeur de Salaberry/Autoroute 15 et la reconstruction du boulevard Métropolitain**
- 3 **Les impacts du prolongement du métro de Laval sur la circulation de transit et sur la réorganisation logistique du transport en commun dans l'arrondissement**
- 4 **Le parachèvement du réseau de pistes cyclables intra et inter arrondissement**

Orientation 1 : Réduire l'impact de la circulation de transit et du camionnage sur l'environnement urbain

OBJECTIFS	ACTIONS
● Canaliser la circulation de transit et la circulation lourde vers le réseau autoroutier et les principales voies de circulation	○ Maintenir et réviser au besoin le Plan de camionnage ○ Planter une signalisation dans les rues résidentielles locales et plus spécifiquement dans les secteurs situés aux abords des ponts Lachapelle, Papineau et Viau et de l'autoroute Métropolitaine pour favoriser le respect des limites de vitesse
● Collaborer avec le ministère des Transports du Québec afin d'identifier et mettre en oeuvre des initiatives communes d'amélioration du réseau routier	○ Compléter l'étude portant sur le réaménagement de l'autoroute Métropolitaine et de ses abords et adopter les mesures nécessaires à la mise en oeuvre de ce réaménagement ○ Améliorer la sécurité du carrefour Henri-Bourassa et Papineau ○ Adopter des mesures de traitement acoustiques appropriées sur l'avenue Papineau entre le boulevard Henri-Bourassa et la Rivière des Prairies (site du patrimoine) ○ Aménager un accès à l'autoroute des Laurentides, direction sud, à la hauteur de la rue de Salaberry





LES RÉSEAUX DE TRANSPORT

Orientation 2 : Développer le transport collectif en respectant la quiétude des résidents

OBJECTIFS

ACTIONS

- Diminuer l'impact du transport collectif sur les milieux résidentiels environnants
- Améliorer la circulation véhiculaire sur le boulevard Laurentien
- Favoriser le développement du transport en commun

- Déplacer le terminus d'autobus Grenet vers le stationnement incitatif des Bois-Francis dans le contexte de l'ouverture du métro à Laval
- Réévaluer la pertinence de maintenir la voie réservée
- Établir une planification concertée des actions à entreprendre (STM et STL)
- Appuyer la réalisation des projets de mesures préférentielles liées au transport collectif

Orientation 3 : Faciliter et assurer le déplacement sécuritaire des piétons et des cyclistes

OBJECTIFS

ACTIONS

- Poursuivre le développement du réseau cyclable

- Participer au projet de la route verte dans le corridor de la voie ferrée du Canadien Pacifique
- Réaliser le lien cyclable en rive sur le terrain de l'Institut Albert-Prévost
- Établir un itinéraire cyclable est-ouest entre le futur parc situé sur le site du Complexe environnemental Saint-Michel et la Route Verte
- Établir des liens cyclables reliant les équipements collectifs et les espaces verts de l'arrondissement
- Procéder aux études requises d'implantation d'un lien est-ouest dans l'axe de la rue Sauriol
- Établir des liens cyclables locaux à l'ouest de la voie ferrée du CP, en établissant un branchement avec la Route Verte et en empruntant les rues Dudemaine et Saint-Évariste
- Implanter une piste cyclable dans l'axe de la rue de Lille donnant ainsi accès au Parc-nature de l'Île-de-la-Visitation
- Améliorer la signalisation en bordure des voies cyclables
- Modifier l'aménagement des intersections considérées dangereuses, de l'emprise des trottoirs le long de Crémazie et des abords des viaducs afin d'assurer le confort des piétons
- Améliorer l'éclairage afin d'accroître le sentiment de sécurité aux endroits identifiés





3.6 LES SERVICES ET ÉQUIPEMENTS COLLECTIFS

L'arrondissement compte sur une vie communautaire dynamique. Plusieurs tables de concertation sectorielles (notamment dans les domaines des sports et des loisirs) et centrales telles que Solidarité Ahuntsic et CLIC sont actives sur le territoire. L'économie sociale est aussi en développement, favorisant ainsi l'insertion sociale, économique et professionnelle des plus démunis. Les organismes du milieu y voient un moteur de développement social axé sur des projets qui visent à prime abord des secteurs et des clientèles ciblées. On dénote également un réel engagement en faveur du développement durable, comme en témoigne le nombre de ressources disponibles (l'Éco-Centre et les cinq organismes Éco-quartier).

Bien enraciné dans l'arrondissement, le milieu communautaire souffre d'une pénurie de locaux particulièrement dans le district Cartierville. Mis à part la bibliothèque, on y recense peu de locaux communautaires ou sportifs. Dans la planification particulière du secteur Laurentien, l'implantation d'équipements et services collectifs est considérée comme une avenue prioritaire qui affirmera la revitalisation du secteur.

Par ailleurs, trois bâtiments patrimoniaux de grande valeur méritent à court terme des actions appropriées en vue d'en assurer la pérennité. Le manoir McDougall, situé dans l'ouest de l'arrondissement, est vacant depuis plusieurs années. Inscrit dans un paysage de grande qualité, ce bâtiment de propriété municipale n'a toujours pas de vocation et est vacant. Au-delà de ses mérites comme lieu de tournage, il devient nécessaire d'en déterminer la vocation qui devra assurer à la fois la qualité du bâti et de son environnement.



Ancien externat Sainte-Sophie

Le second, l'ancien externat Sainte-Sophie, situé sur le terrain de l'École Sophie-Barat, est laissé à l'abandon et a été la proie des flammes il y a quelques années, ne laissant que les murs de pierres. Situé dans un environnement d'une grande valeur patrimoniale, la reconstruction de ce bâtiment soulève la problématique liée à son éventuelle vocation. De plus, l'exiguïté du lieu par rapport à la taille du bâtiment soulève des contraintes quant à son potentiel de redéveloppement.

Enfin, la maison Persillier-Lachapelle, qui a déjà fait l'objet de travaux de restauration, demeure inutilisée.





Maison de la culture

Dans les autres districts, la desserte en équipements collectifs est plus adéquate. Cependant une révision périodique des plans d'équipement devra tenir compte de l'évolution des besoins.

En ce qui concerne les équipements culturels, l'arrondissement s'est pourvu récemment d'une Maison de la Culture, complétant ainsi le réseau qui compte trois bibliothèques et le Centre culturel de Cartierville. Notons aussi la présence de plusieurs activités culturelles qui s'adressent au grand public.



Centre Claude-Robillard

Au plan de la desserte en équipements sportifs, Ahuntsic-Cartierville peut compter sur le Centre Claude-Robillard qui possède un rayonnement régional, sur les équipements des CÉGEP Ahuntsic et Bois-de-Boulogne, la piscine de l'école Sophie-Barat, deux arénas et les divers parcs et terrains de jeux. Malgré la présence de ces équipements, les besoins spécifiques en infrastructures sportives et de loisirs sont grandissants tout particulièrement dans le district Cartierville.



Manoir Mc Dougall

L'arrondissement dispose aussi d'un patrimoine religieux bien intégré dans la vie de quartier. En ce sens, plusieurs lieux de culte sont présents sur le territoire. Leur intégration à la vie de quartier se manifeste, dans certains cas, par l'ouverture de ces lieux à la tenue d'activités communautaires. En raison de la faible croissance des revenus et de l'augmentation importante des coûts d'entretien, plusieurs de ces bâtiments seront fermés et disponibles à moyenne échéance pour d'autres utilisations. Ce mouvement est déjà amorcé sur l'ensemble du territoire montréalais. La sauvegarde du caractère patrimonial de ces bâtiments et la préservation de leur vocation communautaire constituent des enjeux importants pour l'arrondissement.





3.6.1 LES SERVICES ET ÉQUIPEMENTS COLLECTIFS

LES ENJEUX :

- 1 Le manque d'équipements collectifs dans les districts Cartierville et Saint-Sulpice
- 2 L'adaptation des équipements de loisirs, sportifs et culturels aux besoins de la population
- 3 La conversion des lieux de culte mis en disponibilité
- 4 La vocation du Manoir McDougall, de l'ancien externat Sainte-Sophie et de la Maison Persillier-Lachapelle

Orientation 1 : Améliorer la desserte en équipements collectifs (communautaires, culturels et de loisirs)

OBJECTIFS	ACTIONS
En concertation avec les partenaires communautaires et institutionnels, favoriser l'implantation d'équipements et de services collectifs dans les secteurs prioritaires	- Évaluer le potentiel d'accueil de projets structurants qui répondent aux besoins en équipements collectifs, principalement dans Cartierville et Saint-Sulpice - Apporter les ajustements nécessaires à la réglementation afin de rendre possible la réalisation des projets - Assurer l'intégration harmonieuse des projets dans l'environnement urbain où ils s'insèrent
Soutenir la réhabilitation d'immeubles patrimoniaux vacants susceptibles d'accueillir des activités collectives	- Évaluer le potentiel de mise en valeur du Manoir McDougall, de l'ancien externat Sainte-Sophie et de la Maison Persillier-Lachapelle, de concert avec les propriétaires concernés - Contribuer à la définition d'une vocation nouvelle, en harmonie avec la particularité des lieux et de l'histoire - Préserver les caractéristiques architecturales des bâtiments et les éléments végétaux des sites concernés
Assurer l'adéquation entre le profil des populations et les équipements de loisirs dans chacun des secteurs	Poursuivre les efforts de mise aux normes des bâtiments accueillant des activités de loisirs et assurer l'accessibilité des installations aux clientèles à mobilité réduite
Favoriser le maintien et le développement de la vie communautaire associée aux lieux de culte susceptibles de changer de vocation	- Créer des liens avec l'archevêché et les fabriques concernées - Identifier les lieux de culte susceptibles de changer de vocation et contribuer au maintien de l'offre en services communautaires dans les milieux touchés en favorisant, notamment, l'aménagement d'espaces collectifs dans les projets de reconversion





3.7 LE PATRIMOINE BÂTI, ARCHÉOLOGIQUE ET NATUREL

L'arrondissement recèle de nombreux sites et lieux patrimoniaux d'envergure. L'Île-de-la-Visitation, le boulevard Gouin et le Village du Sault-au-Récollet marquent le début de l'histoire de l'arrondissement et font la richesse du patrimoine bâti et naturel de celui-ci. Les collèges d'enseignement privé, les hôpitaux, les centres de détention, les maisons mères des congrégations religieuses, sans oublier le patrimoine populaire résidentiel font partie du patrimoine bâti mais aussi culturel d'Ahunatic-Cartierville.

Le caractère des bâtiments et des secteurs de valeur patrimoniale mérite d'être protégé et mis en valeur par des mesures adéquates notamment par la réglementation d'urbanisme, la citation de bâtiments, l'adoption des mesures incitatives (subventions, campagnes de sensibilisation, etc) et la réalisation d'ententes avec les grandes institutions. Les éléments plus récents présents dans l'environnement urbain enrichissent à leur tour le patrimoine bâti, notamment par la qualité de leur architecture. Bien que l'arrondissement possède déjà les outils pour intervenir en matière de patrimoine, une attention particulière sera toujours requise lors d'insertion de nouveaux bâtiments dans la trame urbaine existante et lors de travaux de rénovation qui touchent au patrimoine de l'arrondissement.

LE PATRIMOINE BÂTI, ARCHÉOLOGIQUE ET NATUREL





La majorité des composantes du patrimoine sont intimement liées à la présence de la rivière et suivent, pour la plupart, le corridor patrimonial du boulevard Gouin. Fort de ses acquis en matière de patrimoine, l'arrondissement préconise la poursuite des efforts de préservation et de mise en valeur de ce corridor. On assiste présentement au développement du réseau cyclable qui relie les ensembles patrimoniaux. Des activités à caractère culturel et historique y sont déjà implantées, que l'on pense à la Cité Historia qui anime le site historique du Sault-au-Récollet.

Toutefois, ce corridor dispose d'un potentiel qui est sous-utilisé, notamment en ce qui concerne l'accès aux rives et aux équipements à caractère récréotouristique. De manière à mieux tirer profit de la présence de la rivière, un concept de mise en valeur devra être élaboré et intégrer les composantes patrimoniale et environnementale, l'interaction avec les parcs et la promotion des activités récréatives en harmonie avec le milieu environnant.

À titre d'exemple, il convient d'insister sur le potentiel du site du Manoir McDougall situé dans le Parc-nature du Bois-de-Saraguay. Ce bâtiment construit en 1930 sur un site de 1,1 hectare est actuellement laissé à l'abandon. Propriété de la Ville de Montréal, le Manoir ne bénéficie pas d'une protection particulière du gouvernement du Québec comme, par exemple, le Parc-du-bois-de-Saraguay où l'on retrouve plusieurs types d'arbres et de plantes ainsi que plusieurs espèces d'oiseaux. Face à l'urgence d'agir, des interventions à court terme sont nécessaires pour restaurer le bâtiment. À moyen terme, le site devra être réaménagé en tenant compte de sa superficie, de l'accès aux rives, des liens avec le Bois-de-Saraguay et de sa capacité d'accueil.

Le patrimoine naturel de l'arrondissement est important non seulement en terme de superficie d'espaces verts (80 parcs couvrant 332 ha) mais aussi en terme d'envergure régionale.

Enfin, mentionnons qu'au cours des dix dernières années, l'arrondissement s'est enrichi de nouveaux parcs tel le Parc Odette-Oligny/Rivoli. Outre ces parcs, plusieurs sites localisés aux abords de la rivière sont accessibles en dépit du grand nombre de propriétaires immobiliers. La mise en valeur de cette richesse collective présente de grands défis sans oublier l'intégration des réseaux Bleu et Vert qui doit se poursuivre, le tout en harmonie avec l'environnement et les résidants avoisinants.





3.7.1 LE PATRIMOINE BÂTI, ARCHÉOLOGIQUE ET NATUREL LES ENJEUX :

- 1 **Préservation du patrimoine bâti lors de rénovation de bâtiments**
- 2 **Mise en valeur du boulevard Gouin**
- 3 **La protection et la mise en valeur des boisés et de la foresterie urbaine**

Orientation 1 : Protéger le caractère des bâtiments et des secteurs de valeur patrimoniale

OBJECTIFS	ACTIONS
● Assurer la préservation du patrimoine bâti et naturel	○ Définir les mesures permettant la protection et la promotion du patrimoine ○ Élaborer et mettre en place des moyens réglementaires pour assurer la préservation des immeubles de valeur exceptionnelle
● Promouvoir la conservation des biens patrimoniaux à l'intérieur d'éventuels projets de construction, de rénovation et de conversion	○ Améliorer l'encadrement des projets de modification et de construction notamment dans les ensembles urbains d'intérêt patrimonial





LE PATRIMOINE BÂTI, ARCHÉOLOGIQUE ET NATUREL

Orientation 2 : Promouvoir le caractère patrimonial spécifique du boulevard Gouin

OBJECTIFS	ACTIONS
● Poursuivre la mise en valeur des zones d'intérêt patrimonial	○ Encourager la préservation des éléments patrimoniaux ○ Instaurer une démarche globale de valorisation des zones d'intérêt patrimonial
● Assurer une intégration harmonieuse des nouveaux bâtiments dans le cadre bâti existant	○ Définir et appliquer une réglementation de zonage assurant le respect du cadre bâti
● Mettre en valeur le paysage naturel	○ Confirmer le caractère de voie panoramique et de corridor patrimonial du boulevard ○ Accroître l'accessibilité aux bandes riveraines ○ Favoriser la consolidation du couvert végétal
● Aménager des infrastructures et des services de soutien appropriés à la fonction patrimoniale du boulevard Gouin	○ Déplacer la circulation de transit vers le boulevard Henri-Bourassa ○ Aménager des lieux de rassemblement et d'animation ○ Établir un circuit piétonnier et cyclable continu le long du boulevard ○ Proscrire l'élargissement du boulevard, compléter l'enfouissement des fils et réduire les limites de vitesse





LE PATRIMOINE BÂTI, ARCHÉOLOGIQUE ET NATUREL

Orientation 3 : Favoriser la mise en valeur des rives de la rivière des Prairies

OBJECTIFS	ACTIONS
● Mettre en valeur les parcs naturels	○ Compléter leur aménagement en fonction de leur caractère propre
● Améliorer l'accessibilité aux parcs riverains	○ Élaborer des concepts d'aménagement pour la mise en valeur des points d'accès existants et futurs
● Favoriser le développement d'activités récréatives nautiques respectueuses du milieu environnant	○ Identifier et intégrer des zones récréatives le long des rives de la rivière des Prairies

Orientation 4 : Protéger les boisés et augmenter la végétation dans certains secteurs de l'arrondissement

OBJECTIFS	ACTIONS
● Protéger et mettre en valeur les boisés existants	○ Identifier les zones de protection du paysage naturel
● Augmenter le couvert végétal de l'arrondissement	○ Mettre en place un programme de plantation d'arbres pour les zones ciblées ainsi que sur les voies de circulation

Orientation 5: Assurer la sécurité dans les parcs et les espaces publics

OBJECTIFS	ACTIONS
● Améliorer la sécurité dans les parcs et les espaces publics	○ Identifier les zones où une intervention est nécessaire
	○ Mettre en place les mesures nécessaires à l'amélioration de la sécurité





CHAPITRE 4: SECTEURS DE PLANIFICATION DÉTAILLÉE - PANMONTRÉALAIS

SECTEURS DE PLANIFICATION DÉTAILLÉ - PANMONTRÉALAIS





4.18 Laurentien/Lachapelle

ORIENTATIONS GÉNÉRALES

- Mettre en valeur l'entrée de ville à partir du pont Lachapelle
- Favoriser la construction de projets résidentiels sur la majeure partie du boulevard Laurentien
- Favoriser le développement des abords de la gare Bois-Franc
- Améliorer la qualité du milieu de vie résidentiel situé à l'est du boulevard Laurentien

PROBLÉMATIQUE

Les abords du boulevard Laurentien entre le pont Lachapelle et le boulevard Henri-Bourassa forment un tissu urbain déstructuré et sous-utilisé où la primauté accordée à la circulation routière donne une image négative à cette entrée de ville et diminue la sécurité des piétons. Le territoire d'étude accueille un important volume de circulation de transit en provenance de Laval. Le rabattement de plusieurs autobus de Montréal et de Laval accentue les problèmes de circulation sur le territoire et entraîne de la pollution sonore et olfactive pour les résidents du milieu. Ces contraintes ne font que diminuer la qualité de vie du quartier résidentiel situé à l'est du boulevard Laurentien et désigné comme secteur à revitaliser.

Par ailleurs, l'activité commerciale a subi un certain déclin sur les boulevards Laurentien et Gouin créant ainsi un environnement peu attrayant. Le manque de verdure, principalement sur le boulevard Laurentien, vient accentuer cette image négative du secteur. L'aménagement et le type d'usage que l'on retrouve sur les boulevards Laurentien et Gouin sont peu esthétiques et ont défiguré l'ancien noyau villageois de Cartierville. La présence de la rivière des Prairies et de ses berges offre un important attrait naturel significatif méritant d'être préservé et mis en valeur.

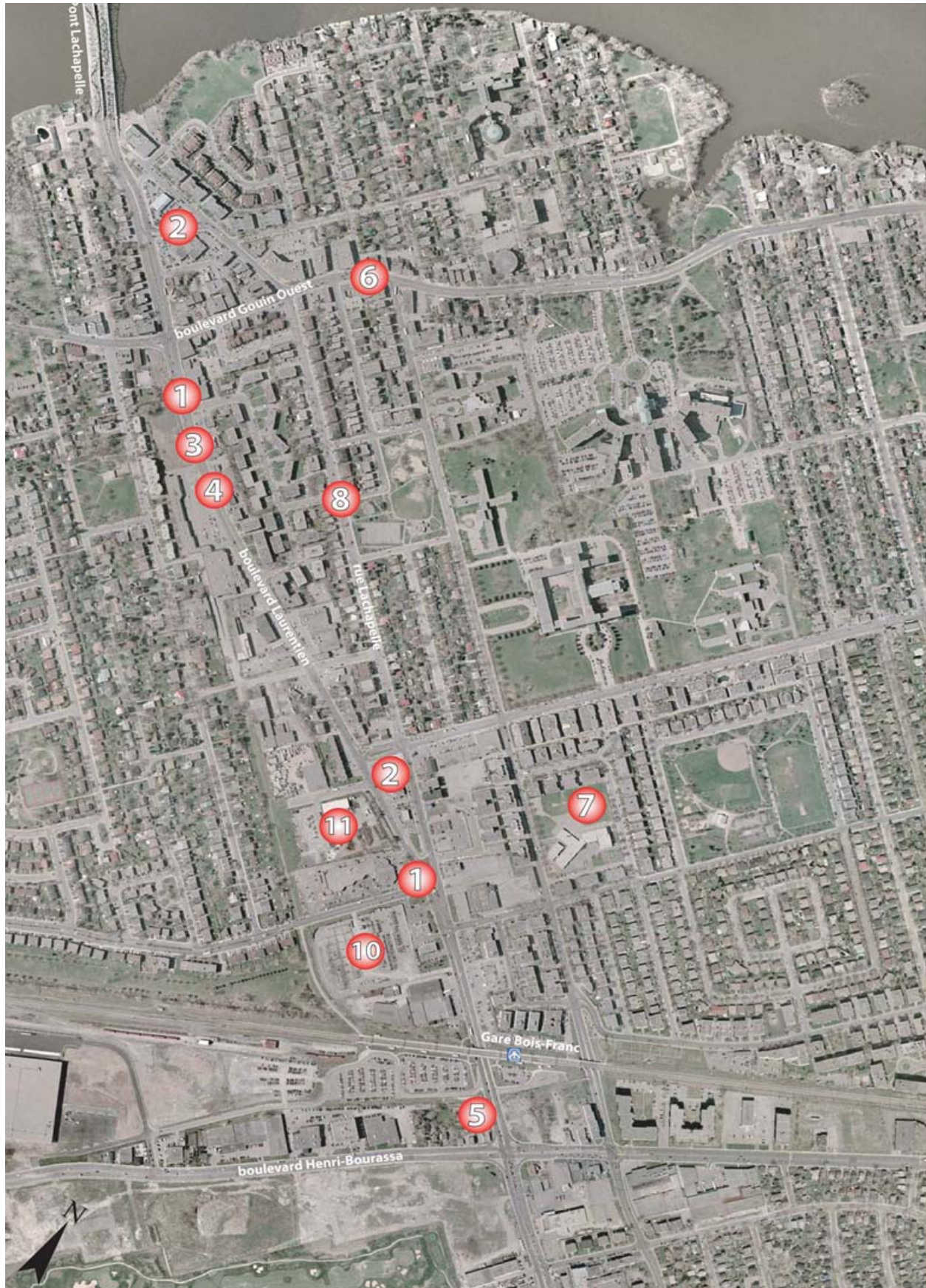
Le secteur présente d'autres contraintes, soit le bruit émis par la sous-station électrique d'Hydro-Québec, la présence d'une ligne aérienne de transport d'électricité et de ses pylônes et la présence d'une cour de voirie municipale.

La planification doit tenir compte de ces contraintes et de la possibilité du prolongement de la ligne 2 du métro en direction de la gare de train de banlieue Bois-Franc. Ce prolongement structurera le renouvellement de la partie sud du secteur.

BALISES D'AMÉNAGEMENT

- 1 Mettre en valeur le potentiel de développement des sites sous-utilisés du boulevard Laurentien en privilégiant la fonction résidentielle en mixité avec des équipements collectifs et des commerces de proximité.
- 2 Favoriser la reconfiguration de certains îlots du boulevard Laurentien de façon à améliorer l'image de l'entrée de ville.
- 3 Améliorer l'encadrement du boulevard Laurentien en minimisant les marges de recul sur rue et la présence de stationnements hors rue devant les bâtiments.
- 4 Aménager le boulevard Laurentien de façon à le rendre plus confortable, sécuritaire et agréable à fréquenter en favorisant notamment la plantation d'arbres, l'aménagement d'espaces verts et de trottoirs de largeur suffisante et l'installation d'un mobilier urbain sobre, durable et approprié.
- 5 Soutenir le développement mixte (bureau, habitation et commerce) de moyenne densité des terrains situés aux abords de la gare Bois-Franc tout en améliorant l'accessibilité de la gare.
- 6 Stimuler la consolidation du commerce de quartier sur le boulevard Gouin et améliorer l'aménagement, l'affichage et l'architecture de cette rue commerçante locale.
- 7 Intervenir de façon concertée et intégrée dans le secteur résidentiel à revitaliser en prévoyant notamment des actions visant à améliorer la qualité des logements et l'interface entre les milieux résidentiels et les nuisances causées par la présence de la voie ferrée et du boulevard Laurentien.
- 8 Redonner à la rue Lachapelle son caractère de voie de circulation locale.
- 9 Construire de nouvelles voies cyclables dans le secteur afin de mieux relier le secteur au reste du réseau cyclable montréalais et de mettre en valeur les berges de la rivière des Prairies.
- 10 Étudier la possibilité de déménager le poste d'Hydro-Québec et la ligne aérienne de transport d'électricité située sur les terrains à l'est du poste d'Hydro-Québec.
- 11 Étudier la possibilité de déménager ou de modifier l'implantation de la cour de voirie de la Ville afin de permettre le développement du site à d'autres fins.





Secteur de planification détaillée
4.18 Laurentien/Lachapelle





4.15 L'Acadie/Chabanel

ORIENTATIONS GÉNÉRALES

- Favoriser le développement et la diversification des activités d'emplois
- Améliorer la forme urbaine du secteur
- Améliorer les interfaces entre les milieux résidentiel et industriel
- Faciliter l'accès au secteur pour les utilisateurs du transport collectif, les piétons et les cyclistes
- Aménager le domaine public de façon à favoriser des déplacements sécuritaires à pied et à vélo
- Améliorer l'accès au secteur et la circulation à l'intérieur de celui-ci afin de répondre aux besoins du transport des marchandises

PROBLÉMATIQUE

Le secteur L'Acadie-Chabanel, actuellement en restructuration, compte plus de 1 500 entreprises et 22 700 emplois répartis en trois sections présentant des caractéristiques différentes. La section 1, située entre le boulevard Saint-Laurent et le chemin de fer, comprend notamment des entreprises du domaine de la mode et une partie résidentielle au sud. La section 2, correspondant à l'ancien emplacement du Marché central, est en développement grâce à l'implantation rapide de commerces de détail de moyenne et grande surfaces. De plus, du côté ouest du boulevard De L'Acadie, l'établissement de commerces s'intensifie et complète l'offre du Marché central. La section 3, localisée entre l'autoroute des Laurentides et le boulevard De L'Acadie, concentre entre autres des entreprises industrielles reliées à la mode et au domaine alimentaire. La section 3 regroupe quelques terrains vacants qui représentent près de 14 hectares. De plus, de nombreux locaux sont inoccupés ou sous-utilisés à l'intérieur de la section 1.

L'accessibilité et la circulation à l'intérieur du secteur sont difficiles, en particulier pour le transport des marchandises. Certaines options pour améliorer l'accès sont présentement à l'étude dont, entre autres, l'ajout d'une voie de service du côté est de l'A-15 dans l'axe de la rue Jean-Pratt.

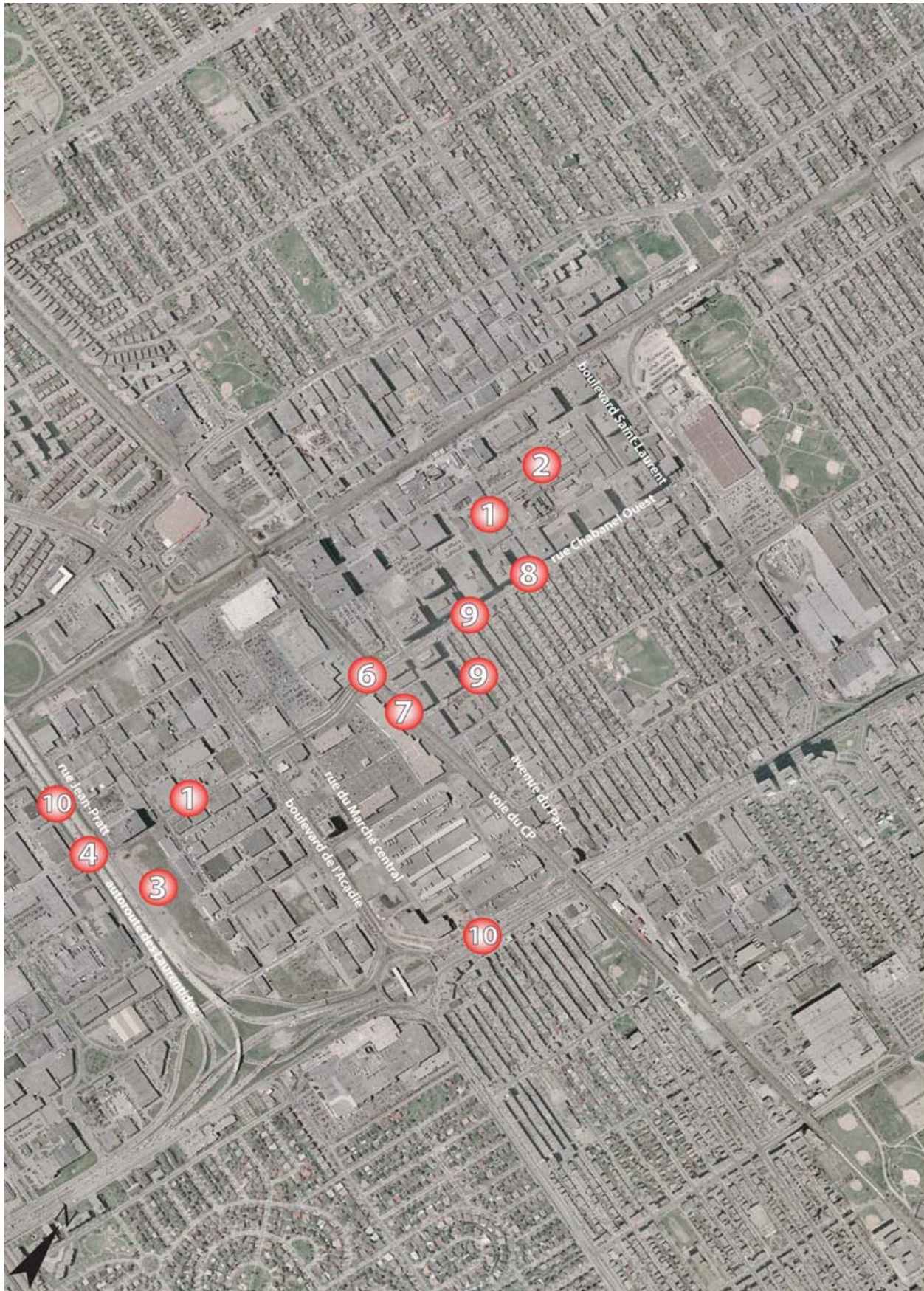
Afin d'améliorer l'accessibilité en transport collectif, on envisage l'implantation d'un système léger sur rail dans l'axe de l'avenue du Parc jusqu'à la rue Jean-Talon et possiblement jusqu'au secteur étudié. Une autre option à l'étude porte sur l'aménagement d'une gare à l'intersection de la rue Chabanel et du chemin de fer pour desservir les usagers du train de banlieue Montréal-Blainville. Les deux options doivent être évaluées. De plus, on prévoit la réalisation du lien cyclable de la Route verte dans l'emprise du corridor ferroviaire du Canadien Pacifique.

L'étroitesse des trottoirs, la faible présence de végétation et de mobilier urbain rendent les lieux peu agréables pour les déplacements à pied et à vélo. Aussi, les interfaces entre les milieux résidentiel et industriel sont difficiles. Aucune zone tampon entre ces secteurs ne permet d'atténuer les impacts sur les résidents : circulation de transit, bruit relié aux industries et poussière. De même, les interfaces entre le secteur et les autoroutes sont à améliorer puisqu'il s'agit d'une vitrine importante pour les entreprises et pour l'image de Montréal.

BALISES D'AMÉNAGEMENT

- 1 Favoriser une diversification des entreprises qui s'installent à l'est du chemin de fer ou à l'ouest du boulevard De L'Acadie.
- 2 Évaluer les possibilités de réaménager, en tout ou en partie, les bâtiments utilisés par l'industrie de la mode pour accueillir d'autres types d'entreprises.
- 3 Mettre en valeur les terrains vacants du secteur à des fins d'emplois.
- 4 Améliorer l'accessibilité du secteur par les voies routières, notamment à partir de l'autoroute des Laurentides, autant pour le transport des personnes que des marchandises.
- 5 Faciliter les déplacements du transport des marchandises à l'intérieur du secteur.
- 6 Étudier la mise en place potentielle d'un système léger sur rails dans l'axe du chemin de fer à partir de la rue Jean-Talon de même que l'implantation d'une gare de train sur la ligne Montréal/Blainville.
- 7 Réaliser le tronçon cyclable de la Route verte dans l'emprise du corridor ferroviaire du Canadien Pacifique.
- 8 Revoir l'aménagement du domaine public pour favoriser des déplacements à pied et à vélo agréables et sécuritaires, par exemple en augmentant la présence de la végétation, en aménageant un lieu public et en élargissant les trottoirs, en particulier en ce qui concerne la rue Chabanel.
- 9 Améliorer les interfaces entre le milieu résidentiel et le secteur d'emplois, particulièrement en ce qui concerne la rue Chabanel et l'avenue du Parc, afin de réduire le bruit, les poussières et la circulation de transit dans le milieu résidentiel.
- 10 Améliorer l'interface entre le secteur et les autoroutes par, entre autres, l'augmentation de la présence d'éléments végétaux.
- 11 Évaluer les impacts d'une diversification des activités économiques sur les besoins du transport des marchandises et en places de stationnement.





Secteur de planification détaillée
4.15 L'Acadie/Chabanel





4.6 Boulevard Crémazie

ORIENTATIONS GÉNÉRALES

- Assurer le maintien des secteurs résidentiels établis et y améliorer la qualité de vie en diminuant les nuisances causées par l'autoroute Métropolitaine et le boulevard Crémazie
- Favoriser la densification et la diversification des emplois sur les sites représentant un potentiel à cette fin
- Améliorer l'aménagement du boulevard Crémazie
- Faciliter les déplacements à pied, à vélo et en transport collectif et les rendre plus sécuritaires

PROBLÉMATIQUE

Le ministère des Transports procèdera à la réfection et à l'optimisation de l'autoroute Métropolitaine. Il s'avère donc essentiel de faire du boulevard Crémazie un secteur de planification puisqu'il sert principalement de voie de service à l'autoroute Métropolitaine. Celle-ci crée une coupure entre les parties sud et nord du boulevard en raison de sa structure imposante, mais sa surélévation permet une certaine perméabilité entre les secteurs situés de part et d'autre. D'ailleurs, les quartiers résidentiels se sont maintenus malgré l'implantation de l'autoroute il y a un demi-siècle. Il apparaît primordial de protéger les caractéristiques de ces milieux et d'y accroître la qualité de vie en diminuant les nuisances, par exemple le bruit, les poussières et la pollution de l'air, causées par l'intense circulation sur l'autoroute Métropolitaine et le boulevard Crémazie.

Certaines sections spécifiques sont propices à une densification et à une diversification des activités d'emploi. Notons l'intersection des boulevards Crémazie et Saint-Laurent où les densités et les usages présents ne correspondent pas au potentiel des terrains situés à distance de marche de la station de métro Crémazie et qui sont très visibles depuis l'autoroute. D'autres sections pourraient être identifiées.

L'aménagement actuel du secteur est clairement axé sur les déplacements en véhicule motorisé : quatre voies de circulation dans chaque direction, structure surélevée de l'autoroute, vitesse élevée de circulation des véhicules, enseignes publicitaires et affichage commercial destinés aux automobilistes. Aussi, le bruit ambiant, l'étroitesse des trottoirs et la faible présence de végétation rendent les lieux peu agréables pour les déplacements à pied, à vélo et en transport collectif. La structure imposante de l'autoroute empêche une lecture adéquate de l'espace et les rues continues nord-sud auraient avantage à être mieux identifiées afin de faciliter les traversées du boulevard Crémazie.





BALISES D'AMÉNAGEMENT

- ❶ Assurer le maintien des quartiers résidentiels, notamment en ce qui a trait à la densité et à la hauteur.
- ❷ Évaluer les moyens d'intervention afin de diminuer, pour les milieux résidentiels, les nuisances causées par l'autoroute Métropolitaine et le boulevard Crémazie, par exemple en ce qui concerne le bruit, les poussières et la pollution de l'air.
- ❸ Identifier les activités à implanter sur les têtes d'îlots donnant sur le boulevard Crémazie et déterminer les densités compatibles avec la fonction résidentielle adjacente.
- ❹ Favoriser l'implantation d'activités économiques sur certains sites propices à une densification en prévoyant des gabarits et des hauteurs adéquats.
- ❺ Intervenir sur l'aménagement du domaine public en fonction des piétons et des cyclistes par des actions telles que la plantation d'arbres, l'élargissement des trottoirs et la mise en place d'un mobilier urbain aux endroits appropriés.
- ❻ Éliminer les enseignes publicitaires.
- ❼ Évaluer les moyens de rendre la structure de l'autoroute moins imposante pour les piétons et les cyclistes, par exemple en améliorant les traverses pour piétons et l'éclairage en-dessous et aux intersections des rues nord-sud.
- ❽ Évaluer les possibilités d'utilisation des espaces situés sous la structure autoroutière.

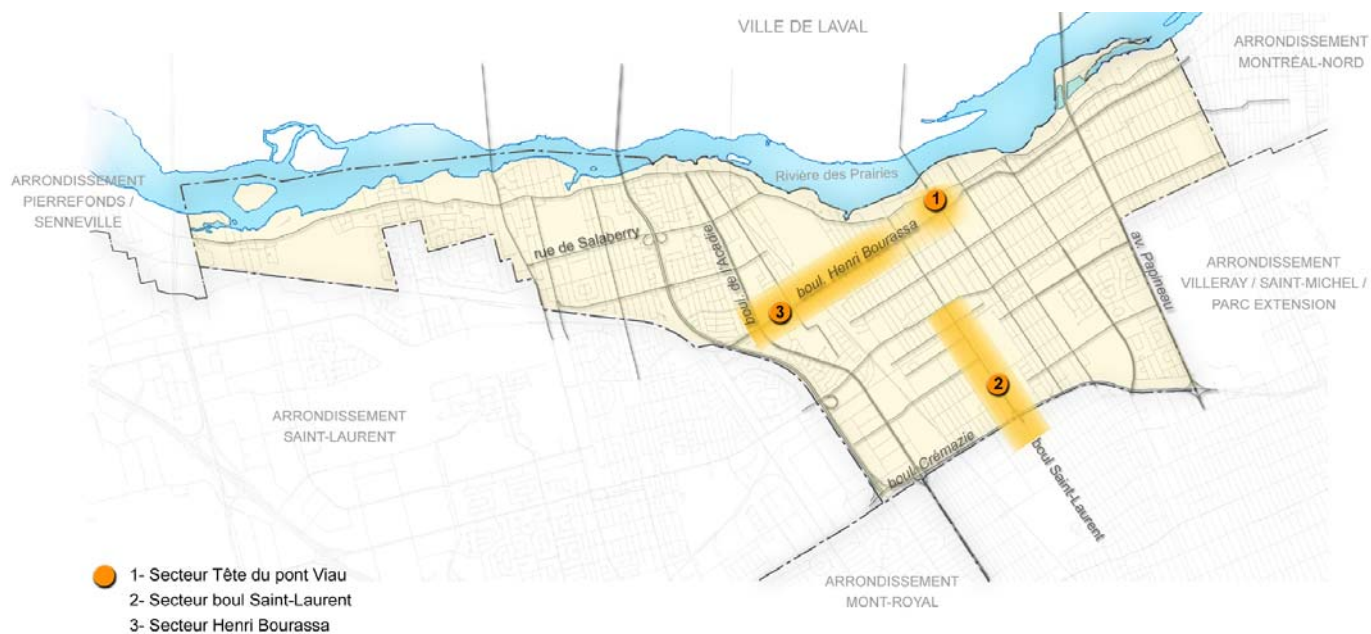


Secteur de planification détaillée
4.6 Boulevard Crémazie





CHAPITRE 5: SECTEURS DE PLANIFICATION DÉTAILLÉE - LOCAUX





Secteur Tête du pont Viau

Problématique

Le pont Viau est l'une des plus anciennes portes d'entrée de Montréal depuis le Nord. La localisation stratégique entre deux séries de rapides, à l'endroit d'un resserrement de la rivière, en a fait un lieu de passage d'une grande importance historique. Dans les 50 dernières années, l'accroissement des besoins en circulation a sensiblement transformé la vocation des abords du lieu en donnant la prépondérance au passage des automobiles en transit. Cette situation a atteint son apogée avec l'aménagement de la voie réservée aux autobus qui se rabattent sur la station de métro Henri-Bourassa.

D'autre part, le secteur peut être qualifié de point de rabattement du transport en commun dans les corridors est-ouest et nord-sud. De ce fait, l'axe de la rue Lajeunesse et du boulevard Henri-Bourassa est un important lieu de passage pour la population et présente un potentiel élevé pour la mise en place d'équipements civiques et collectifs.

Le pont Viau est également le plus petit pont d'accès à Montréal et il est quotidiennement fréquenté par nombre de piétons et de cyclistes. La géométrie excessive des accès véhiculaires cause d'importants conflits autos/piétons, source de danger et d'inconfort pour l'ensemble des usagers.

La fin du chantier du métro permettra d'envisager la mise en projet de cette entrée de ville de manière à corriger une situation actuelle devenue chaotique, à garantir la sécurité des usagers en corrigeant les géométries trop fluides et à améliorer le cadre esthétique d'un lieu investi d'une grande importance symbolique.

L' enjeu

- **Le redéveloppement et la requalification des lieux**

C THIFFAULT - Architecture
Design urbain





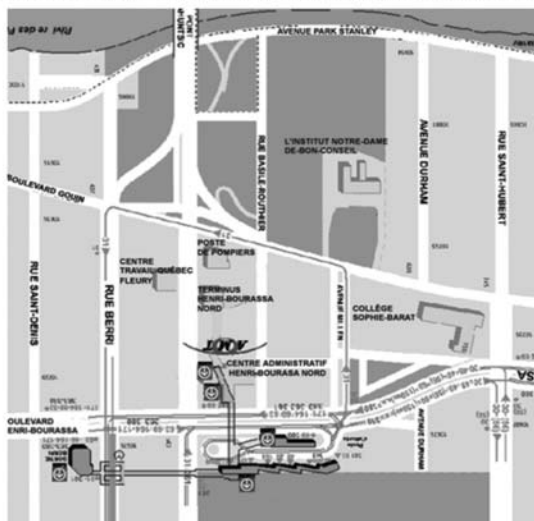
Secteur Tête du pont Viau

- 1 Modifier la géométrie des voies d'accès au pont pour réduire la vitesse des véhicules en transit et éliminer les mouvements dangereux
- 2 Aménager des parcours piétons et cyclables sécuritaires
- 3 Aménager des traverses piétonnes sécuritaires, contrôlées par des feux comprenant des phases réservées, aux accès au pont (Boulevard Gouin) et aux accès du métro (Boulevard Henri-Bourassa)
- 4 Améliorer l'aménagement du domaine public notamment sur le boulevard Henri-Bourassa et ses perpendiculaires pour corriger la situation actuelle
- 5 Réaliser un réaménagement des parcs publics à l'entrée du pont en accordant une importance accrue à la symbolique de l'entrée de ville
- 6 Réaménager l'emprise de la rue Millen
- 7 Aménager un parc d'aboutissement perspectif à l'angle de la rue Millen et du boulevard Henri-Bourassa.

TETE DE PONT VIAU



Carte de localisation des stations de métro et des circuits d'autobus



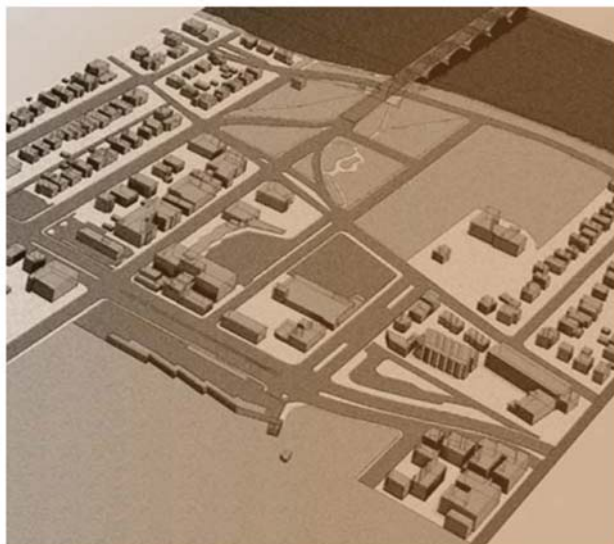


Secteur Tête du pont Viau

Orientations d'aménagement favorisant le potentiel de redéveloppement du site (situé dans le quadrilatère des boulevards Gouin et Henri-Bourassa et de l'avenue Millen et de la rue Lajeunesse)

L'ouverture prochaine du métro à Laval permettra le déplacement du terminus des autobus en rabattement et la récupération de terrains stratégiques pour l'implantation d'équipements publics. Les atouts du site permettent également d'envisager l'implantation d'un ensemble résidentiel relié au métro, accessible par l'ensemble des résidents de l'arrondissement.

- ① Intégrer à l'ensemble les bâtiments présentant une valeur patrimoniale symbolique reconnue
- ② Implanter un ensemble immobilier orienté sur les services à la population ainsi qu'aux fonctions civiques sur les terrains situés dans le quadrilatère Henri-Bourassa / Millen / Gouin / Lajeunesse de manière à contribuer à la cohérence symbolique de la porte d'entrée de l'arrondissement
- ③ Favoriser l'implantation d'un ensemble résidentiel situé sur les terrains reliés au métro le long de l'avenue Millen





Secteur boul Saint-Laurent

Ce secteur de planification détaillée comprend le boulevard Saint-Laurent et ses abords entre l'autoroute métropolitaine située au sud et la voie ferrée du CN localisée au nord.

Problématique

Axe historique délimitant l'est et l'ouest montréalais, le boulevard Saint-Laurent constitue une porte d'entrée dans un secteur d'activité important pour l'arrondissement. En effet, le développement du boulevard est intimement lié au pôle l'Acadie-Chabanel. Évoquant les traces du quartier de la mode, de nombreux entrepôts, manufactures et commerces y sont érigés dans un ensemble architectural hétéroclite. Les rapports d'échelle des bâtiments sont disproportionnés, principalement entre les rues Chabanel et Louvain. On dénote également un manque d'harmonie dans le choix des matériaux ornant les façades (verre, briques rouge et blanche, béton, acier galvanisé). À certains endroits, l'encadrement de la rue est peu intéressant et de nombreux vides apparaissent dans la trame urbaine: terrains vacants, stationnements, parcelles sous-utilisées. À titre d'exemple, la propriété privée et le terrain vacant à l'angle de la rue Legendre présentent des potentiels intéressants de développement.





Secteur boul Saint-Laurent

tant particulièrement en ce qui a trait au transport lourd. Le boulevard est donc très bruyant et peu invitant pour les piétons et cyclistes. Les aires de chargement sont accessibles par les façades des bâtiments en lien direct avec la rue. En plus d'appauvrir le paysage urbain, cette situation pose un problème d'entrave à la circulation lorsque les camions doivent manœuvrer directement dans la rue. Les espaces de stationnement sont souvent localisés dans les cours latérales ou les marges avant et ils sont peu aménagés et contribuent peu à l'encadrement de la rue. L'affichage est hétéroclite et présente peu d'harmonie: banderoles, panneaux-réclames sur les toits, enseignes projetantes, etc. À plusieurs endroits, les clôtures sont en mauvais état.

LE BOULEVARD SAINT-LAURENT



Enjeux

- L'agencement harmonieux des volumes bâtis
- La sécurité des piétons et des cyclistes
- L'amélioration du paysage du boulevard
- La réductions des effets négatifs de la circulation lourde
- L'amélioration des interfaces entre le boulevard et le quartier résidentiel situé du côté ouest ainsi que pour les installations de la STM situé du côté est du boulevard





Secteur boul Saint-Laurent

Orientations d'aménagement

1 Renforcer l'encadrement bâti de la rue.

Les intersections doivent être traitées de façon à favoriser la construction d'immeubles dans les aires de stationnement. Une étude volumétrique devrait permettre de rééquilibrer l'échelle des volumes bâtis en fonction des éléments prédominants du paysage urbain :

- les structures surélevées de l'autoroute et de la voie ferrée
- les édifices à bureaux sur le boulevard Crémazie Sud
- les manufactures de 8 à 10 étages du pôle l'Acadie / Chabanel
- les installations de la STM

L'interface avec les habitations adjacentes, situées du côté ouest du boulevard, devra aussi être soignée.

2 Diminuer les impacts du camionnage sur la fluidité de la circulation.

L'aménagement d'une voie de service en arrière lot doit être envisagé pour accéder aux bâtiments situés du côté est du boulevard. Elle pourrait suivre les traces de l'ancienne voie ferrée qui desservait le terrain de la STM.

3 Favoriser le verdissement du domaine public.

L'entrée au secteur doit être renforcée par des plantations à la jonction des boulevards Saint-Laurent et Crémazie. Des plantations d'arbres tout le long du boulevard redonneraient une certaine uniformité. Sur les rues transversales, un alignement de verdure assurerait une approche 'végétale' favorisant une meilleure transition entre les zones résidentielles et commerciales et permettrait de lier les quartiers limitrophes (Saint-Simon-Apôtre → l'Acadie/Chabanel → Parc Henri-Julien → Saint-Sulpice). La piste cyclable proposée sur la rue Legendre serait construite en ajoutant un double alignement d'arbres. Une zone tampon serait aussi aménagée sur les remblais de la voie ferrée.





Secteur boul Saint-Laurent



-  Implantation proposée pour encadrer les intersections
-  Piste cyclable
-  Aménagement paysager
-  Voie de service
-  Développement résidentiel
-  Plantation zone tampon
-  Bâti existant

4 Favoriser l'encadrement des percées visuelles donnant sur le site de la STM.

Les rues transversales se butent aux installations de la STM:

- Entreposage extérieur
- Stationnements
- Hangars
- Clôtures

Les allées d'accès dans le prolongement des rues Beauharnois, Chabanel et Louvain devront être requalifiées.

5 Évaluer le potentiel de redéveloppement à des fins résidentielles des terrains vacants dans le prolongement de la rue de Louvain.

La rue de Louvain pourrait se prolonger jusqu'au Parc Henri-Julien. Les terrains disponibles pourraient accueillir un projet résidentiel encadré par une zone tampon adéquate.





Secteur Henri-Bourassa

Ce secteur de planification détaillée englobe les abords du boulevard Henri-Bourassa entre l'autoroute des Laurentides et la rue Saint-Denis.

Problématique

Le boulevard Henri-Bourassa est une des principales artères est/ouest de Montréal. Dans Ahuntsic/Cartierville, ce boulevard joue un rôle prédominant dans l'organisation du transport en accueillant une importante circulation de transit tout en permettant l'accès au réseau de transport en commun. Ce boulevard est caractérisé par son fort achalandage et par la vitesse de la circulation ce qui rend les intersections peu sécuritaires pour ses usagers, notamment pour les étudiants qui fréquentent le Collège Bois-de-Boulogne.

Aux fins de l'analyse de l'aménagement urbain, le secteur a été divisé en trois tronçons :

1. Marcellin-Wilson, de l'autoroute 15 à l'avenue du Bois-de-Boulogne
2. Gare de train de banlieue Bois-de-Boulogne, de l'avenue du Bois-de-Boulogne à la rue Meilleur
3. Saint-André-Apôtre, de la rue Meilleur à la rue Saint-Denis

1. Marcellin-Wilson

Ce tronçon est caractérisé par la présence de l'autoroute 15, par le parc Marcellin-Wilson et les ensembles résidentiels, dont la Place L'Acadie. La présence d'une allée véhiculaire parallèle au boulevard entre l'avenue Marcellin-Wilson et la voie ferrée permet de desservir les commerçants et les utilisateurs du train de banlieue. Cependant, ces allées génèrent des conflits sur le réseau routier en multipliant les points de friction. Le gabarit des bâtiments confère un certain équilibre entre le front bâti et le boulevard. Toutefois, la trame urbaine et l'aménagement du domaine public ne présentent pas d'unité et le parc et le site du Collège n'ont pas de présence forte sur rue, accentuant l'effet de « vide » dans la trame urbaine.

2. Gare de train de banlieue Bois-de-Boulogne

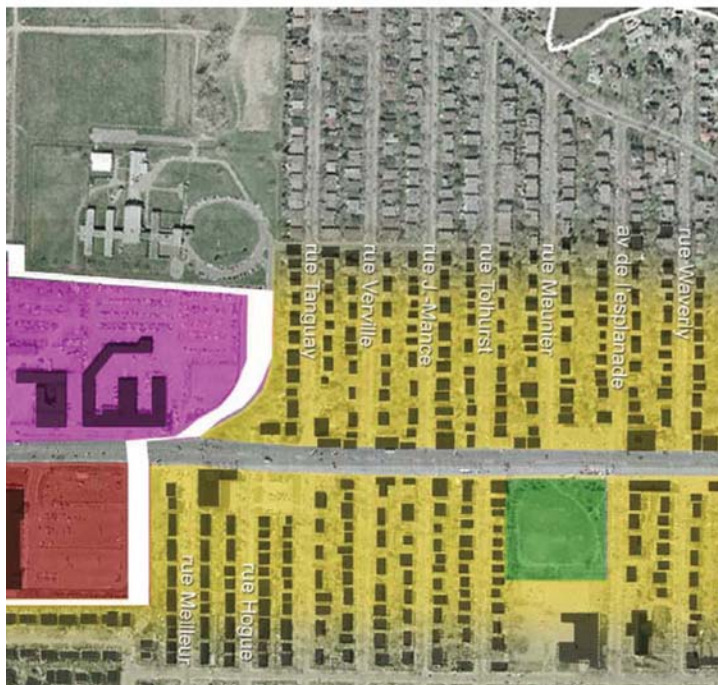
L'organisation urbaine de ce tronçon présente un certain désordre au plan de l'utilisation du sol et de l'aménagement. Une grande diversité d'usages cohabite sans entretenir de liens entre eux. On y retrouve les fonctions commerciale, industrielle et résidentielle. La perception de « vide » dans la trame urbaine est renforcée par la sous-utilisation des terrains. Nonobstant le fait que la voie ferrée constitue un élément de rupture, la présence d'équipements importants (Gare, Collège), la propriété publique de certains terrains et leur dimension laissent présager un potentiel de redéveloppement résidentiel et commercial.



3. Saint-André-Apôtre

Le boulevard compte quatre voies de circulation facilitant les déplacements transitoires. Deux voies sont réservées pour les autobus aux heures de pointe. Toutefois, le gabarit de l'artère et sa vocation ont des impacts négatifs sur la sécurité de ses utilisateurs. Les traverses nord/sud sont difficiles, le terre-plein est étroit et les lampadaires servent de supports publicitaires, ce qui est peu intéressant au plan esthétique.

- L'aménagement de l'entrée de ville
- La maximisation du potentiel de développement du boulevard
- L'amélioration de la sécurité des piétons et des cyclistes
- L'amélioration du paysage du boulevard



LE BOULEVARD HENRI-BOURASSA





Secteur Henri-Bourassa

Orientations d'aménagement

- 1 Soigner l'aménagement des voies de circulation
 - Réaménager les accès qui mènent au boulevard Henri-Bourassa avec des éléments de type emblématique
 - Améliorer la sécurité, notamment aux intersections du boulevard de l'Acadie et de l'avenue Bois-de-Boulogne (vitesse et traverses piétonnes)
- 2 Miser sur la présence de la Gare
 - Miser sur le potentiel de redéveloppement à des fins résidentielles ou commerciales des terrains compris entre les rues Hamon et Tanguay
- 3 Unifier le traitement du domaine public
 - Renforcer la présence de verdure sur tout le boulevard et harmoniser les éléments signalétiques.
- 4 Favoriser le redéveloppement et la densification à des fins résidentielles des têtes d'îlots
 - Augmenter la densité d'occupation des bâtiments étant donné le gabarit du boulevard
 - Prioriser les sites d'intervention, particulièrement les commerces isolés à occupant unique





INDEX DES CARTES ET TABLEAUX

Carte 1 : Les onze sous-secteurs	p.12	Tableau 1 : Indice de spécialisation démographique et socio-économique	p.8
Carte 2 : Concept d'organisation spatiale	p.15		
Carte 3 : Secteurs prioritaires de revitalisation	p.18	Tableau 2 : Indice de spécialisation démographique et socio-économique 2001 Arrondissement Ahuntsic/Cartierville vs les districts électoraux	p.9
Carte 4 : Les milieux de vie résidentiels	p.19		
Carte 5 : Les secteurs d'emplois commerciaux	p.23		
Carte 6 : Pôles commerciaux et artères de niveau métropolitain	p.25		
Carte 7 : Pôles d'emplois	p.29		
Carte 8 : Secteurs industriels et de services	p.33		
Carte 9 : Les secteurs d'emplois institutionnels	p.35		
Carte 10 : Les réseaux routiers	p.37		
Carte 11 : Les réseaux de transport collectif	p.38		
Carte 12 : Les réseaux de transport lourd	p.40		
Carte 13 : Réseaux cyclables	p.41		
Carte 14 : Le patrimoine bâti, archéologique et naturel	p.47		

