

Plan d'urbanisme de Montréal

PARTIE II : CHAPITRE 5

Arrondissement de Côte-Saint-Luc- Hampstead- Montréal-Ouest



OCTOBRE 2005

Montréal 

 Côte Saint-Luc
Hampstead
Montréal-Ouest/West
Montréal 

Table des matières

5.1	Introduction	1
5.2	Le rappel du parti d'aménagement et des orientations pan-montréalaises	3
5.3	Côte-Saint-Luc	7
5.3.1	Enjeux locaux d'aménagement	7
5.3.1.1	Améliorer la qualité des milieux de vie existants	7
Objectif 1	Consolider le cadre bâti dans le respect du caractère des milieux de vie	7
Objectif 2	Favoriser le développement d'une gamme variée de logements	8
Objectif 3	Assurer une meilleure cohabitation des activités commerciales et résidentielles	8
Objectif 4	Préserver et mettre en valeur la trame verte	9
Objectif 5	Aménager un réseau cyclable en assurant son intégration au réseau pan-montréalais	10
5.3.1.2	Mettre en valeur des terrains situés aux abords de corridors et triages ferroviaires	10
Objectif 6	Améliorer les interfaces entre les milieux de vie et le réseau ferroviaire	11
Objectif 7	Maintenir les activités récréatives du site du golf Meadowbrook tout en favorisant le développement de son potentiel récréo-touristique	11
Objectif 8	Envisager la transformation du triage Côte-Saint-Luc à des fins résidentielles	12
5.3.1.3	Améliorer l'accès à Côte-Saint-Luc	12
Objectif 9	Revoir l'aménagement de certains axes de circulation	13
Objectif 10	Parachever le réseau routier	13
Objectif 11	Favoriser l'implantation de gares de train de banlieue	14
5.3.2	La planification détaillée de portée locale	17
5.3.2.1	Abords du chemin De La Côte-Saint-Luc	20
5.3.2.2	Mail Cavendish	22
5.4	Hampstead	25
5.4.1	Enjeux locaux d'aménagement	25
5.4.1.1	Améliorer la qualité des milieux de vie existants	25
Objectif 1	Consolider le cadre bâti dans le respect du caractère des milieux de vie	25
Objectif 2	Préserver et mettre en valeur la trame verte	26
Objectif 3	Aménager un réseau cyclable en assurant son intégration au réseau pan-montréalais	26
5.4.1.2	Mettre en valeur des terrains situés aux abords de corridors et triages ferroviaires	27
Objectif 4	Améliorer les interfaces entre les milieux de vie et le réseau ferroviaire	27
5.4.1.3	Atténuer les nuisances liées à la circulation automobile	28
Objectif 5	Revoir l'aménagement de certains axes de circulation	28
5.4.2	La planification détaillée de portée locale	31
5.4.2.1	Abords du chemin De La Côte-Saint-Luc	34

Table des matières

5.5	Montréal-Ouest	37
5.5.1	Enjeux locaux d'aménagement	37
	5.5.1.1 – Améliorer la qualité des milieux de vie existants	37
	Objectif 1 Consolider le cadre bâti dans le respect du caractère des milieux de vie	37
	Objectif 2 Favoriser la transformation d'immeubles industriels	37
	Objectif 3 Préserver et mettre en valeur la trame verte	38
	Objectif 4 Aménager un réseau cyclable en assurant son intégration au réseau pan-montréalais	38
	5.5.1.2 – Mettre en valeur des terrains situés aux abords de corridors ferroviaires	39
	Objectif 5 Améliorer les interfaces entre les milieux de vie et le réseau ferroviaire	39
	Objectif 6 Maintenir les activités récréatives du site du golf Meadowbrook tout en favorisant le développement de son potentiel récréo-touristique	39
	5.5.1.3 – Faciliter les déplacements à l'intérieur de Montréal-Ouest	40
	Objectif 7 Revoir l'aménagement de certains axes de circulation	40
5.5.2	La planification détaillée de portée locale	43
	5.5.2.1 – Avenue Westminster	46
5.6	Les paramètres réglementaires applicables à l'arrondissement	49

5.1

Introduction

Le chapitre de l'arrondissement de Côte-Saint-Luc–Hampstead–Montréal-Ouest constitue une composante du Plan d'urbanisme de Montréal. À l'instar du Plan, il permet de planifier et de concrétiser, sur un horizon de dix ans et en fonction des enjeux et des réalités propres à Côte-Saint-Luc, Hampstead et Montréal-Ouest, les orientations adoptées pour l'ensemble du territoire de la ville.

C'est dans ce cadre que le chapitre présente les orientations d'aménagement du territoire de Côte-Saint-Luc–Hampstead–Montréal-Ouest et fixe les règles auxquelles devront se conformer aussi bien les services de l'arrondissement que ceux de la Ville, ainsi que les autres intervenants concernés. Il traduit les orientations et les stratégies propres à l'arrondissement en tenant compte de sa situation urbaine et de sa réalité sociale spécifique. De plus, les opinions formulées par les citoyens lors des consultations publiques ont été prises en considération dans son élaboration.

Le présent chapitre rappelle le parti d'aménagement du Plan d'urbanisme ainsi que la synthèse des orientations pan-montréalaises relatives à l'arrondissement. Il est divisé en trois parties : Côte-Saint-Luc, Hampstead et Montréal-Ouest. Chaque partie expose les enjeux et les objectifs locaux que se fixent l'arrondissement et la Ville pour l'aménagement et le développement du territoire de Côte-Saint-Luc–Hampstead–Montréal-Ouest, ainsi que les actions définies pour assurer leur mise en œuvre. En outre, le chapitre établit les orientations et les objectifs d'aménagement pour les secteurs de planification détaillée de portée locale. Ces secteurs feront l'objet d'une attention particulière de la part de l'arrondissement dans les trois années suivant l'intégration du présent document au Plan d'urbanisme. Enfin, les paramètres réglementaires spécifiques au territoire de Côte-Saint-Luc–Hampstead–Montréal-Ouest sont également présentés.

Note : Compte tenu de la reconstitution des municipalités de Côte-Saint-Luc, de Hampstead et de Montréal-Ouest, on doit comprendre que toutes les références à l'arrondissement dans ce texte seront remplacées par le nom de chacune des municipalités reconstituées, selon le contexte, à compter du 1^{er} janvier 2006.

5.2

Le rappel du parti d'aménagement et des orientations pan-montréalaises

Le parti d'aménagement du Plan d'urbanisme souscrit aux principes du développement durable et vise un accroissement marqué de la qualité de l'aménagement urbain (voir partie I, chapitre 1, du Plan d'urbanisme).

Puisque le développement urbain escompté au cours des prochaines années dans Côte-Saint-Luc–Hampstead–Montréal-Ouest sera modéré, il est important de veiller à consolider le territoire, contribuant de la sorte à mieux rentabiliser les infrastructures et les équipements existants. Il importe de reconnaître la qualité des acquis et de veiller à leur maintien. Ainsi, le Plan prévoit essentiellement la consolidation des caractéristiques actuelles des secteurs établis, qui composent la majeure partie du territoire de l'arrondissement.

Par ailleurs, des défis importants devront être relevés dans les secteurs à construire et les secteurs à transformer de façon à répondre aux objectifs du Plan d'urbanisme en matière de qualité des milieux de vie, de transport et d'activités économiques tout en respectant les préceptes d'un aménagement urbain de qualité et durable soutenus par le Plan.

Le parti d'aménagement du Plan d'urbanisme se décline en sept orientations, dont six touchent particulièrement l'arrondissement (voir la carte suivante).

5.3

Côte-Saint-Luc

5.3.1

Enjeux locaux d'aménagement

5.3.1.1 – Améliorer la qualité des milieux de vie existants

Presque entièrement construit, le territoire de Côte-Saint-Luc est constitué de milieux de vie de qualité, diversifiés et complets. Caractérisés par une architecture de qualité et par la présence d'une trame verte extensive, ces milieux subissent néanmoins des pressions. C'est pourquoi la préservation de leur caractère particulier, le maintien d'une gamme variée de logements et l'atténuation des nuisances constituent des défis importants.

Objectif 1 – Consolider le cadre bâti dans le respect du caractère des milieux de vie

Certains milieux de vie de Côte-Saint-Luc présentent une valeur patrimoniale liée à leurs particularités architecturales et urbanistiques. Or, des demandes de démolition de maisons situées dans des secteurs d'intérêt patrimonial ont été formulées dans le but de permettre la construction de nouvelles maisons d'une superficie plus importante. De nombreuses demandes ont été formulées relativement à la démolition de petites maisons sur les rues Hudson, Wolseley et Randall, par exemple. Des stratégies doivent être mises en place afin d'assurer que ces secteurs de Côte-Saint-Luc puissent maintenir leur caractère particulier et ne soient pas transformés en milieux résidentiels hétéroclites. Des problèmes d'intégration architecturale pourraient résulter d'une gestion ponctuelle de ces demandes.

Afin d'éviter l'émergence de ce type de problèmes, le Plan d'urbanisme identifie trois ensembles urbains d'intérêt (voir carte 2.6.1 de la partie I du Plan) qui possèdent une certaine homogénéité. On y retrouve surtout des bungalows et des *split-level* avec un revêtement extérieur de brique. À ces ensembles s'ajoutent les avenues Hudson, Wolseley et Randall. Ce sont des secteurs de valeur intéressante en raison de la présence de maisons anciennes affichant des traits d'architecture traditionnelle (avenues Hudson et Wolseley) ou de maisons d'inspiration moderniste datant des années 1930-1940 (avenue Randall).

Actions

-
- 1.1 Élaborer et appliquer un plan d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA) afin de préserver le caractère des milieux de vie.

 - 1.2 Mettre en valeur le patrimoine architectural au moyen d'un nouveau programme incitatif d'aide.

 - 1.3 Produire un guide de sensibilisation à l'intérêt patrimonial et à la rénovation de qualité.

Objectif 2 – Favoriser le développement d'une gamme variée de logements

Côte-Saint-Luc compte traditionnellement un fort pourcentage de personnes âgées au sein de sa population. Cette tendance a cependant évolué graduellement au cours des dernières années du fait que plusieurs de ces personnes ont déménagé dans des condominiums, rendant ainsi leur maison unifamiliale disponible aux jeunes familles. Côte-Saint-Luc désire attirer de plus en plus de jeunes adultes et familles au sein de sa communauté. Cependant, ces derniers ont de la difficulté à y acquérir leur première résidence, la valeur des logements dans Côte-Saint-Luc étant généralement plus élevée qu'ailleurs à Montréal. Cette situation fait en sorte que les personnes âgées occupent des logements qui ne répondent plus nécessairement à leurs besoins et que les jeunes familles peuvent difficilement s'établir à Côte-Saint-Luc. Ces dernières pourraient toutefois être intéressées par les logements plus petits et donc moins dispendieux situés dans le secteur nord-ouest de Côte-Saint-Luc, à proximité du terrain de golf Meadowbrook.

Afin de corriger la situation, le développement d'un stock de logements de types et de prix variés est souhaitable. Cela passe par la construction, mais aussi par le maintien en bon état des immeubles résidentiels et par l'adaptation du stock de logements existant.

Action

-
- 2.1 Réviser la réglementation d'urbanisme afin de favoriser le développement d'une gamme variée de logements dans le respect des particularités architecturales et urbanistiques.
-

Objectif 3 – Assurer une meilleure cohabitation des activités commerciales et résidentielles

Au cours des dernières années, les activités commerciales ont subi de fortes transformations. Certaines des composantes commerciales de l'arrondissement ont besoin de revitalisation, notamment le Mail Cavendish (voir la section 5.3.2.2), le Square Décarie et les deux centres commerciaux de l'avenue Westminster, l'un situé à l'angle du chemin Mackle et l'autre situé à l'angle du chemin De La Côte-Saint-Luc.

Le Square Décarie occupe un emplacement contigu à l'autoroute Décarie et à ses voies de service. Toutefois, il est peu accessible en raison de la présence d'un corridor ferroviaire, de l'autoroute et d'un secteur résidentiel important. Malgré ces problèmes d'accessibilité, il génère suffisamment de déplacements pour nuire à la qualité de vie des résidents voisins. Le site du Square Décarie pourrait être revitalisé, l'offre commerciale pourrait être revue et de nouveaux logements pourraient y être intégrés mais des solutions devront être apportées aux problèmes de circulation. Afin d'assurer la viabilité de la revitalisation du secteur, il convient d'analyser la possibilité de prolonger l'avenue Clanranald jusqu'au secteur de l'hippodrome afin de réduire la congestion sur la rue Vézina.

Actions

- 3.1 Favoriser la transformation du site du Square Décarie à des fins commerciales et résidentielles. (Tout projet de transformation devra faire l'objet d'une évaluation adéquate de la problématique de circulation.)

- 3.2 Renforcer le caractère résidentiel de l'avenue Westminster par la construction de nouveaux logements. (Tout projet de transformation devra faire l'objet d'une évaluation adéquate de la problématique de circulation.)

- 3.3 Adopter un règlement sur les projets particuliers de construction.

- 3.4 Examiner la possibilité de prolonger l'avenue Clanranald jusqu'au secteur de l'Hippodrome afin de réduire la congestion sur la rue Vézina.

Objectif 4 – Préserver et mettre en valeur la trame verte

De manière générale, les arbres sont abondants à Côte-Saint-Luc, tant sur le domaine public que sur le domaine privé, formant ainsi une véritable trame verte. Les arbres matures améliorent le paysage urbain et haussent la qualité des milieux de vie. Il y a toutefois quelques secteurs où les arbres sont peu nombreux.

Que ce soit pour entretenir, remplacer ou planter des arbres, la préservation et la mise en valeur de la trame verte requerra d'importants investissements. C'est dans le but de faciliter la prise de telles décisions que la Politique de l'arbre a été élaborée (voir section 2.5 de la partie I du Plan d'urbanisme).

Actions

- 4.1 Réaliser une caractérisation des arbres qui composent la trame verte.

- 4.2 Déterminer les mesures de protection et de mise en valeur de la trame verte.

- 4.3 Préciser la réglementation sur la coupe d'arbres et sur l'implantation des nouvelles constructions de manière à maximiser la conservation des arbres existants.

- 4.4 Mettre en œuvre un plan de végétalisation et un programme de protection et d'entretien des arbres dans le cadre de la Politique de l'arbre de la Ville de Montréal.

Objectif 5 – Aménager un réseau cyclable en assurant son intégration au réseau pan-montréalais

Le Plan d'urbanisme reconnaît le vélo comme mode de transport à part entière. Il s'agit aussi d'un mode actif qui peut avoir un effet bénéfique sur la santé. Cependant, aucun réseau cyclable ne dessert le territoire de Côte-Saint-Luc.

Le réseau cyclable pan-montréalais prévu au Plan emprunterait potentiellement le boulevard Cavendish. Le prolongement de ce dernier permettrait de raccorder les voies et les pistes cyclables de Côte-Saint-Luc, de Mont-Royal et de Saint-Laurent.

À l'échelle locale, l'aménagement de voies cyclables dans l'axe du chemin Mackle et de l'avenue Westminster et d'une piste en site propre aux abords du triage Côte-Saint-Luc permettra de desservir à court terme les milieux de vie et de favoriser les déplacements sécuritaires à vélo dans Côte-Saint-Luc.

Actions

-
- | | |
|-----|--|
| 5.1 | Mettre en œuvre les recommandations du Plan directeur des parcs et espaces verts de l'arrondissement, qui prévoit notamment la création d'un lien cyclable entre les différents parcs de Côte-Saint-Luc. |
|-----|--|
-
- | | |
|-----|--|
| 5.2 | Aménager des voies cyclables dans l'axe du chemin Mackle et de l'avenue Westminster. |
|-----|--|
-
- | | |
|-----|---|
| 5.3 | Aménager une piste cyclable en site propre aux abords du triage Côte-Saint-Luc. |
|-----|---|
-
- | | |
|-----|--|
| 5.4 | Prévoir l'intégration d'une voie cyclable dans l'axe du boulevard Cavendish. |
|-----|--|
-
- | | |
|-----|---|
| 5.5 | Intégrer le réseau local au réseau pan-montréalais. |
|-----|---|
-

5.3.1.2 – Mettre en valeur des terrains situés aux abords de corridors et triages ferroviaires

Le triage Côte-Saint-Luc et le réseau ferroviaire affectent grandement le paysage de Côte-Saint-Luc. Le territoire de l'arrondissement est traversé d'est en ouest par des corridors ferroviaires. Ces derniers entravent les déplacements de l'ensemble des résidents, alors que le passage des trains crée des nuisances pour les riverains.

Les principaux défis de l'arrondissement concernent l'amélioration des interfaces avec le réseau ferroviaire, le maintien et l'aménagement d'espaces tampons ainsi que le développement (à long terme) du site de la cour de triage à des fins résidentielles.

Objectif 6 – Améliorer les interfaces entre les milieux de vie et le réseau ferroviaire

Le réseau ferroviaire longe de nombreuses résidences de Côte-Saint-Luc. Le passage des trains affecte la qualité de vie des riverains, pose des contraintes de sécurité et est une source de bruit et de poussière.

Pour atténuer les contraintes et les nuisances, des espaces tampons et des talus ont été aménagés sur le domaine public et, à certains endroits, sur le domaine privé. Cette initiative doit se poursuivre aux endroits n'ayant fait l'objet d'aucune mesure particulière.

Actions

-
- 6.1 Mettre en œuvre un programme particulier d'amélioration des interfaces entre les milieux de vie et le réseau ferroviaire qui permettrait notamment d'aménager des espaces tampons et des talus.
 - 6.2 Identifier des mesures de protection des talus aménagés sur les propriétés privées.
-

Objectif 7 – Maintenir les activités récréatives du site du golf Meadowbrook tout en favorisant son potentiel récréo-touristique

D'une superficie totale de 57 hectares, le terrain de golf Meadowbrook est formé de deux parties. L'une, située dans l'arrondissement de Côte-Saint-Luc–Hampstead–Montréal-Ouest, a une superficie de 31 hectares, alors que l'autre, située dans l'arrondissement de Lachine, a une superficie de 26 hectares. Encerclé de voies de chemin de fer, le terrain n'est accessible que par le chemin De La Côte-Saint-Luc situé sur le territoire de l'arrondissement de Côte-Saint-Luc–Hampstead–Montréal-Ouest.

Avec l'adoption du Plan d'urbanisme de Côte-Saint-Luc, en 2000, et de sa réglementation d'urbanisme, la volonté de maintenir, sur la partie du golf située dans Côte-saint-Luc–Hampstead–Montréal-Ouest les activités récréatives qui s'y déroulent depuis 1931 a été démontrée.

Conscient des problématiques spécifiques à ce secteur, à savoir l'enclavement du secteur et une accessibilité très déficiente, les risques technologiques et les nuisances générées par les activités ferroviaires et industrielles sur les milieux résidentiels environnants et les insuffisances actuelles des réseaux d'aqueduc et d'égout, Côte-Saint-Luc participera à l'exercice de planification détaillée du site Meadowbrook (voir la section 4.19 de la partie I du Plan d'urbanisme) et s'assurera que cet exercice porte une attention particulière aux éléments suivants :

- la mitigation des risques et nuisances associés aux activités ferroviaires et industrielles par des zones tampons ou autres;
- la préservation et la mise en valeur des espaces naturels et des éléments paysagers d'intérêt;
- la reconnaissance du site en tant qu'espace naturel servant de halte aux oiseaux migrants;
- le respect de la vocation récréative du site depuis le début du siècle;
- le développement d'un scénario de mise en valeur du secteur en harmonie avec les quartiers résidentiels avoisinants;
- la vocation récréo-touristique potentielle en relation avec son accessibilité par train aux hôtels du centre-ville et à l'Aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal.

Actions

- 7.1 Participer, conjointement avec les intervenants concernés, à l'élaboration de la planification détaillée du secteur Meadowbrook (voir la section 4.19 de la partie I du Plan d'urbanisme).
 - 7.2 Réaliser et mettre en œuvre un plan directeur d'aménagement du site à des fins récréatives offrant une transition harmonieuse entre les milieux de vie et les corridors ferroviaires qui lui sont adjacents.
-

Objectif 8 – Envisager la transformation du triage Côte-Saint-Luc à des fins résidentielles

D'une superficie de près de 200 hectares, le triage Côte-Saint-Luc borde la totalité de la partie nord-ouest de Côte-Saint-Luc. Le Canadien Pacifique entend maintenir ses activités de triage et d'entreposage sur ce site au cours des prochaines années.

L'arrondissement souhaite que le triage Côte-Saint-Luc soit transformé, à long terme, en milieu de vie. L'aménagement du site devra bien sûr s'harmoniser à la trame urbaine et aux réseaux de transport de Côte-Saint-Luc. Il devra également comprendre des mesures d'atténuation des contraintes de sécurité et des nuisances causées par les activités du triage Taschereau.

Action

- 8.1 Assujettir tout nouveau projet de construction dans le triage Côte-Saint-Luc au dépôt d'un plan d'aménagement d'ensemble (P.A.E.).
-

5.3.1.3 – Améliorer l'accès à Côte-Saint-Luc

Côte-Saint-Luc est enclavé par plusieurs corridors et un triage ferroviaires. L'accès à son territoire et les mouvements intérieurs sont problématiques. Seuls le chemin De La Côte-Saint-Luc, le boulevard Cavendish, l'avenue Fleet et l'avenue Westminster permettent d'y entrer ou d'en sortir. Par conséquent, la circulation des véhicules se concentre sur ces axes et cause de la congestion.

La discontinuité de plusieurs voies nord-sud, qui rallonge les déplacements dans l'arrondissement, s'explique en partie par la présence des corridors ferroviaires qui traversent Côte-Saint-Luc. Et bien que les trains de la ligne Blainville empruntent l'une de ces voies, ils ne s'arrêtent pas à Côte-Saint-Luc.

Objectif 9 – Revoir l'aménagement de certains axes de circulation

Une analyse des déplacements réalisée en 1998 a révélé qu'ils se produisent en majorité aux heures de pointe et qu'ils génèrent des débits de circulation importants sur les quelques voies assurant les liaisons avec les territoires voisins de Côte-Saint-Luc. Toutefois, l'aménagement de l'avenue Fleet et de l'avenue Westminster a été revu au cours des dernières années, afin d'améliorer l'accès à Côte-Saint-Luc.

Actions

- 9.1 Modifier la réglementation d'urbanisme afin d'exiger, pour tout projet structurant d'aménagement ou de construction, la réalisation d'une étude d'impact sur la circulation.

- 9.2 Revoir l'aménagement du chemin De La Côte Saint-Luc, du boulevard Cavendish et de l'intersection de l'avenue Fleet et du boulevard Cavendish.

- 9.3 Synchroniser les feux de circulation sur l'avenue Fleet et le boulevard Cavendish.

Objectif 10 – Parachever le réseau routier

Bien que limitées en nombre, quelques voies permettent de quitter Côte-Saint-Luc ou d'y accéder à l'est ou au sud. Mais aucun axe ne le permet à l'ouest, au nord et au nord-est. La création de nouveaux liens est donc un enjeu fondamental pour le désenclavement du territoire de Côte-Saint-Luc.

Le prolongement du boulevard Cavendish est le plus important lien considéré et différents tracés ont déjà été proposés.

Le prolongement du chemin Kildare ou du chemin Mackle vers la rue Jean-Talon Ouest est l'une des autres interventions envisagées afin de désenclaver Côte-Saint-Luc.

Ces interventions et leurs différentes variantes seront étudiées dans le cadre de la planification détaillée de portée pan-montréalaise du secteur Décarie–Cavendish–Jean-Talon Ouest (voir la section 4.13 de la partie I du Plan d'urbanisme).

Côte-Saint-Luc y participera activement en portant une attention particulière aux éléments suivants :

- assurer aux résidents de Côte-Saint-Luc et des environs de nouveaux accès efficaces au réseau routier supérieur;
- minimiser la circulation de transit et le camionnage, notamment en envisageant l'aménagement d'un tracé indirect;
- améliorer le caractère urbain du boulevard Cavendish notamment par des aménagements piétonniers et cyclables.

Actions

- 10.1 Participer activement à l'exercice de planification détaillée de portée pan-montréalaise.

- 10.2 Élaborer un plan d'aménagement et de design urbain des abords des axes routiers.

Objectif 11 – Favoriser l'implantation de gares de train de banlieue

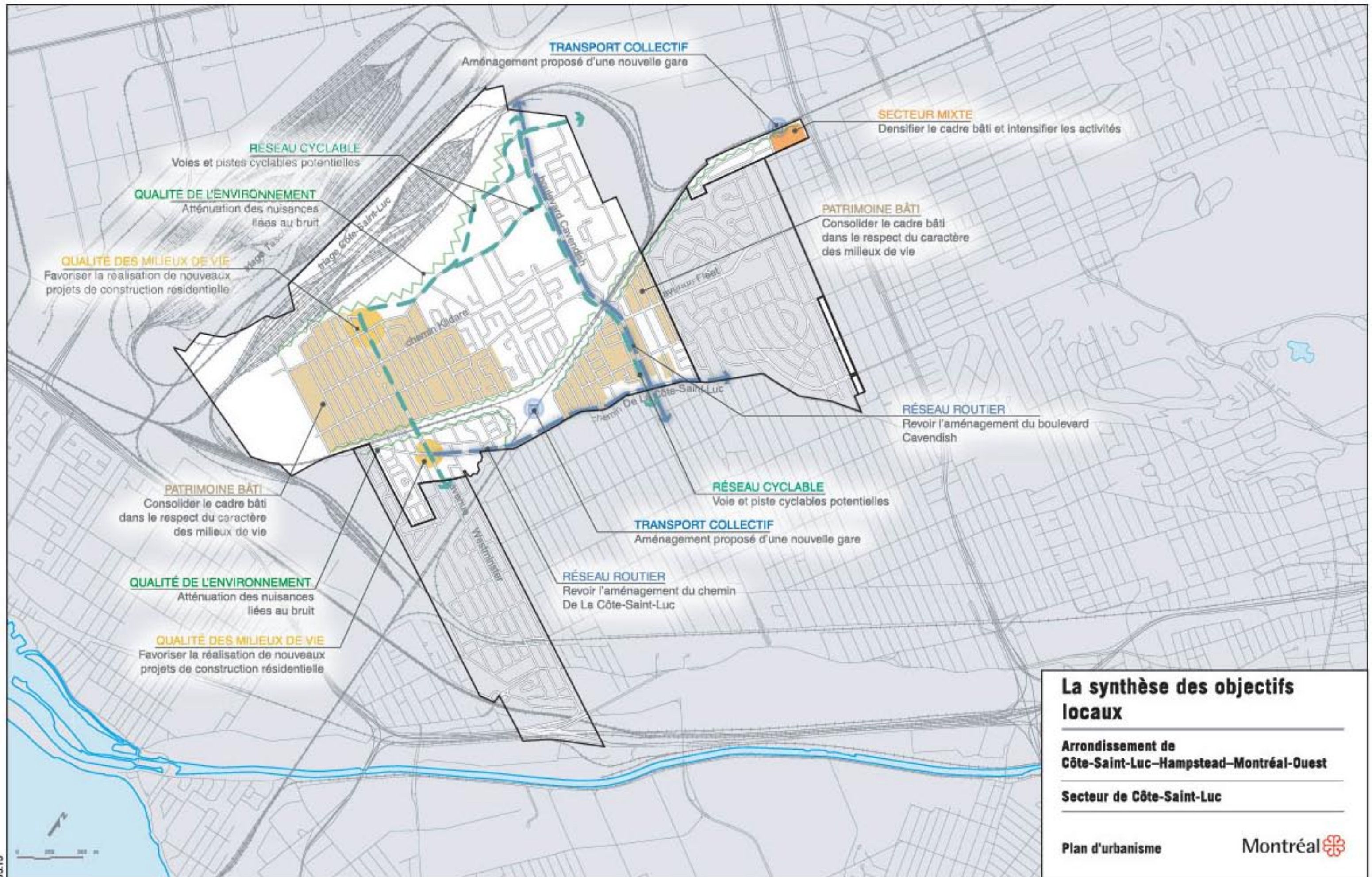
Les corridors ferroviaires qui traversent Côte-Saint-Luc créent une discontinuité de la trame urbaine et, de ce fait, compliquent les mouvements véhiculaires. Toutefois, les voies ferrées ont le potentiel de corriger partiellement les problèmes qu'elles causent. En effet, le train de banlieue de la ligne Blainville emprunte l'un de ces corridors. S'il y avait une gare sur cette voie à Côte-Saint-Luc, l'accessibilité au Centre de Montréal serait accrue et il y aurait peut-être une diminution des débits de circulation aux heures de pointe sur les liens routiers permettant d'entrer à Côte-Saint-Luc ou d'en sortir.

Deux sites sur le corridor utilisé par les trains de banlieue seraient propices à l'aménagement d'une gare : celui aux abords du centre commercial Côte-Saint-Luc, site privilégié par l'arrondissement, et celui à proximité du centre commercial Square Décarie.

Cependant, le succès de ces gares reposera sur une planification intégrée du projet assurant une gestion efficace de la circulation. Cela signifie qu'il faut prévoir des réseaux de rabattement des autobus, l'aménagement d'un débarcadère ainsi que, dans le cas du site du centre commercial Côte-Saint-Luc, la mise en place de liens piétonniers pour l'accès à la gare depuis le secteur nord de Côte-Saint-Luc.

Actions

-
- 11.1 Réaliser une planification d'ensemble, pour chaque gare, qui traite notamment des questions d'aménagement, d'implantation et d'intégration de même que de transport routier et collectif.
-
- 11.2 Aménager un lien piétonnier permettant d'accéder à la gare du centre commercial Côte-Saint-Luc depuis le secteur nord de Côte-Saint-Luc à partir du chemin Wavell près de l'avenue Parkhaven.
-



5.3.2

La planification détaillée de portée locale

Certaines portions du territoire de Côte-Saint-Luc présentent des problématiques urbanistiques complexes qui ne peuvent être traitées à fond avant l'intégration du chapitre de l'arrondissement au Plan d'urbanisme de Montréal. Pour l'ensemble de ces secteurs, l'arrondissement entend mener à terme une démarche de planification détaillée dans les trois années suivant l'intégration du chapitre au Plan, selon une approche intégrée adaptée à la spécificité de chaque cas. Le bilan annuel de la mise en œuvre du Plan fera état de l'avancement de ces travaux.

L'arrondissement identifie deux secteurs de planification détaillée de portée locale pour le territoire de Côte-Saint-Luc :

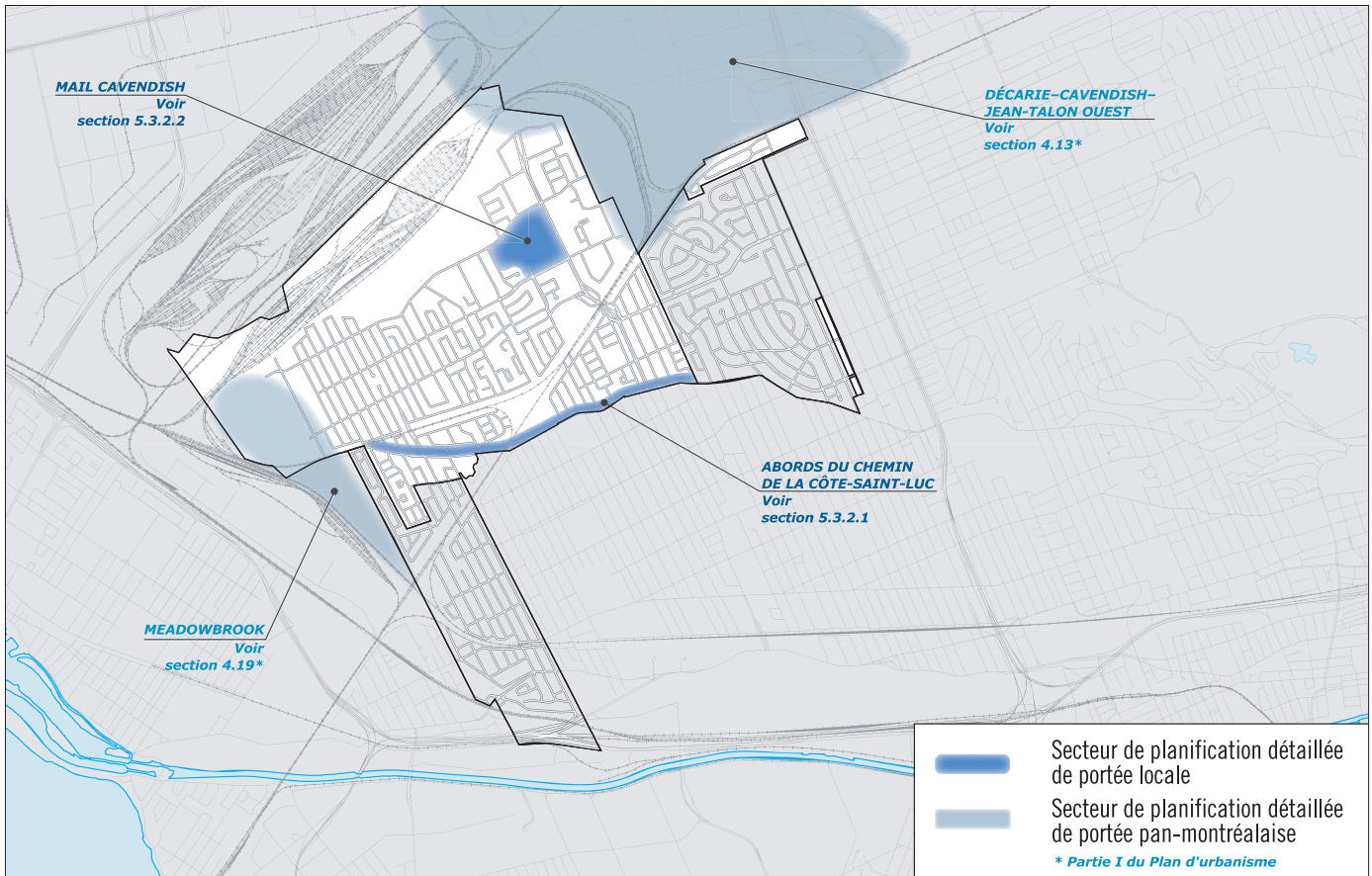
5.3.2.1 Abords du chemin De La Côte-Saint-Luc

5.3.2.2 Mail Cavendish

Parallèlement à l'exercice de planification détaillée des secteurs de portée locale, le Plan d'urbanisme de Montréal identifie 26 secteurs de planification détaillée de portée pan-montréalaise, lesquels présentent des enjeux qui touchent l'ensemble de la ville ou qui intéressent particulièrement plus d'un arrondissement. Parmi ceux-ci, les secteurs Décarie–Cavendish–Jean-Talon Ouest et Meadowbrook concernent directement Côte-Saint-Luc. Les paramètres encadrant la réflexion quant à ces secteurs sont présentés au chapitre 4 de la partie I du Plan d'urbanisme.

Les démarches de planification détaillée de portée pan-montréalaise et locale miseront sur la participation des citoyens et sur celle de l'ensemble des intervenants concernés : l'arrondissement, les services municipaux, les ministères ainsi que les organismes privés, publics et associatifs.

Les secteurs de planification détaillée



5.3.2.1

Abords du chemin De La Côte-Saint-Luc

Orientations générales

- Rehausser la qualité de l'aménagement et de l'architecture
- Accroître la place du piéton et du cycliste
- Améliorer la qualité des milieux de vie

Problématique

Le chemin De La Côte-Saint-Luc est l'un des tracés fondateurs du territoire montréalais et, à ce titre, doit faire l'objet d'une attention particulière. Situé aux limites des arrondissements de Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce et de Côte-Saint-Luc–Hampstead–Montréal-Ouest, il offre un potentiel de mise en valeur en raison de sa signification historique, de la présence de bâtiments d'intérêt architectural et de la sous-utilisation de certains terrains. Il faut aussi noter qu'il constitue un parcours d'accès au cœur de Côte-Saint-Luc.

Malgré cette importance, l'aménagement et le cadre bâti du chemin comportent de nombreuses lacunes. D'abord, les bâtiments situés du côté nord sont généralement plus élevés que ceux au sud, signe des différences dans la réglementation d'urbanisme des anciennes municipalités. L'encadrement de la voie est donc mal équilibré.

Ensuite, plusieurs bâtiments, qu'ils soient de faible ou de bonne qualité architecturale, nécessitent des rénovations.

Ces facteurs, auxquels s'ajoute le réseau aérien de distribution électrique et câblée, motivent l'action de la Ville sur l'aménagement des domaines public et privé.

Évidemment, pour être efficaces, les interventions d'aménagement devront se faire en collaboration avec l'arrondissement de Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce.

Par ailleurs, le milieu de vie situé près de l'intersection du chemin De La Côte-Saint-Luc et de l'avenue Westminster possède des caractéristiques socio-économiques différentes de celles des milieux de vie voisins. Notamment, le revenu médian des ménages y est inférieur et le nombre de ménages consacrant 30 % ou plus de leur revenu au logement y est plus élevé, tout comme le taux de chômage.



Balises d'aménagement

- 1 Mettre en valeur les terrains sous-utilisés.
- 2 Assurer une insertion adéquate des nouvelles constructions afin d'améliorer l'encadrement du chemin.
- 3 Rehausser la qualité de l'aménagement du domaine public de manière à valoriser les déplacements piétonniers et cyclistes.
- 4 Rehausser la qualité de l'aménagement du domaine privé, incluant les cours arrière.
- 5 Favoriser l'enfouissement des réseaux de distribution électrique et câblée.
- 6 Mettre en place un programme prioritaire de revitalisation urbaine pour le milieu de vie situé à l'angle du chemin De La Côte-Saint-Luc et de l'avenue Westminster.



5.3.2.2

Mail Cavendish

Orientations générales

- Profiter du plein potentiel des sites sous-utilisés par une intensification et une diversification des activités
- Améliorer l'image générale du secteur, notamment en matière d'architecture, d'aménagement paysager et d'implantation des bâtiments
- Favoriser l'animation du secteur en maximisant l'interaction entre les bâtiments et la rue
- Aménager les domaines public et privé de manière à valoriser les déplacements piétons, cyclistes et en transport collectif



Problématique

Le mail Cavendish est situé aux abords du boulevard Cavendish entre les chemins Mackle et Kildare. Ce centre commercial n'occupe que le tiers du terrain sur lequel il est construit. On retrouve, en périphérie immédiate du mail, des équipements collectifs, des milieux de vie de forte densité et des espaces verts.

Construit dans les années 1970, le mail Cavendish ne connaît plus la vitalité économique qui l'a déjà caractérisé. On y observe une baisse de l'achalandage, la fermeture de grands magasins à rayons et la présence de plusieurs locaux commerciaux vacants. Par contre, le taux d'occupation des locaux destinés aux services professionnels et communautaires est élevé.

Par ailleurs, l'importance des surfaces de stationnement et la qualité actuelle de l'aménagement des domaines public et privé n'encouragent pas la marche et le cyclisme.

Balises d'aménagement

- 1 Réévaluer la vocation de certaines parties du mail Cavendish.
- 2 Élaborer un concept de centre urbain multifonctionnel où l'on retrouverait des commerces, des services, des équipements culturels et des logements.
- 3 Favoriser la densification du cadre bâti par le développement des terrains sous-utilisés à la condition que le réseau routier soit revu afin de permettre une telle densité.
- 4 Assurer la continuité de la trame de rues à l'intérieur du site.
- 5 Élaborer et appliquer un plan d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA).
- 6 Améliorer l'encadrement des voies publiques afin de renforcer l'interaction entre le domaine public et les commerces, notamment.
- 7 Rehausser la qualité de l'aménagement des domaines public et privé afin de les rendre plus confortables, sécuritaires et agréables à fréquenter et de manière à valoriser les déplacements piétonniers et cyclistes.

5.4

Hampstead

5.4.1

Enjeux locaux d'aménagement

5.4.1.1 – Améliorer la qualité des milieux de vie existants

Presque entièrement construit, le territoire de Hampstead est constitué de milieux de vie de qualité. Caractérisés par une architecture de qualité et par la présence d'une trame verte extensive, ces milieux subissent néanmoins des pressions. C'est pourquoi la préservation de leur caractère particulier et l'atténuation des nuisances constituent des défis importants.

Objectif 1 – Consolider le cadre bâti dans le respect du caractère des milieux de vie

Certains milieux de vie de Hampstead présentent une valeur patrimoniale liée à leurs particularités architecturales et urbanistiques. Or, des demandes de démolition de maisons situées dans des secteurs d'intérêt patrimonial ont été formulées dans le but de permettre la construction de nouvelles maisons d'une superficie plus importante. Des problèmes d'intégration architecturale pourraient résulter d'une gestion ponctuelle de ces demandes.

Afin d'éviter l'émergence de ce type de problèmes, le Plan d'urbanisme identifie un secteur de valeur patrimoniale exceptionnelle, le Vieux-Hampstead, un secteur de valeur patrimoniale intéressante et un ensemble urbain d'intérêt (voir carte 2.6.1 de la partie I du Plan). Le Vieux-Hampstead est caractérisé par une trame de rues inspirée du plan de la cité-jardin de Hampstead en Angleterre et par une grande harmonie architecturale. La plupart des maisons ont deux étages et un parement de brique ou de pierre et, comme dans le secteur de valeur patrimoniale intéressante et dans l'ensemble urbain d'intérêt, elles occupent de grands terrains le long de rues sinueuses.

Actions

-
- 1.1 Élaborer et appliquer un plan d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA) afin de préserver le caractère des milieux de vie.

 - 1.2 Mettre en valeur le patrimoine architectural au moyen d'un nouveau programme incitatif d'aide.

 - 1.3 Produire un guide de sensibilisation à l'intérêt patrimonial et à la rénovation de qualité.

Objectif 2 – Préserver et mettre en valeur la trame verte

De manière générale, les arbres sont abondants à Hampstead, tant sur le domaine public que sur le domaine privé, formant ainsi une véritable trame verte. Les arbres matures améliorent le paysage urbain et haussent la qualité des milieux de vie. Il y a toutefois quelques secteurs où les arbres sont peu nombreux.

Que ce soit pour entretenir, remplacer ou planter des arbres, la préservation et la mise en valeur de la trame verte requerra d'importants investissements.

Actions

-
- 2.1 Réaliser une caractérisation des arbres qui composent la trame verte.

 - 2.2 Déterminer les mesures de protection et de mise en valeur de la trame verte.

 - 2.3 Préciser la réglementation sur la coupe d'arbres et sur l'implantation des nouvelles constructions de manière à maximiser la conservation des arbres existants.

 - 2.4 Mettre en œuvre un plan de végétalisation et un programme de protection et d'entretien des arbres dans le cadre de la Politique de l'arbre de la Ville de Montréal.
-

Objectif 3 – Aménager un réseau cyclable en assurant son intégration au réseau pan-montréalais

Le Plan d'urbanisme reconnaît le vélo comme mode de transport à part entière. Il s'agit aussi d'un mode actif qui peut avoir un effet bénéfique sur la santé. Cependant, aucun réseau cyclable ne dessert le territoire de Hampstead.

À l'échelle locale, l'aménagement d'une piste en site propre aux abords du triage Côte-Saint-Luc permettra de desservir à court terme les milieux de vie et de favoriser les déplacements sécuritaires à vélo dans Hampstead.

Actions

-
- 3.1 Mettre en œuvre les recommandations du Plan directeur des parcs et espaces verts de l'arrondissement, qui prévoit notamment la création d'un lien cyclable entre les différents parcs de Hampstead.

 - 3.2 Aménager une piste cyclable en site propre aux abords du triage Côte-Saint-Luc.

 - 3.3 Intégrer le réseau local au réseau pan-montréalais.
-

5.4.1.2 – Mettre en valeur des terrains situés aux abords de corridors et triages ferroviaires

Le triage Côte-Saint-Luc et le réseau ferroviaire affectent le paysage de Hampstead, dont le territoire est bordé au nord par des corridors ferroviaires. Le passage des trains crée des nuisances pour les riverains.

Les principaux défis de l'arrondissement concernent l'amélioration des interfaces avec le réseau ferroviaire, le maintien et l'aménagement d'espaces tampons ainsi que le développement (à long terme) du site de la cour de triage à des fins résidentielles.

Objectif 4 – Améliorer les interfaces entre les milieux de vie et le réseau ferroviaire

Le réseau ferroviaire longe de nombreuses résidences de Hampstead. Le passage des trains affecte la qualité de vie des riverains, pose des contraintes de sécurité et est une source de bruit et de poussière.

Pour atténuer les contraintes et les nuisances, des espaces tampons et des talus ont été aménagés sur le domaine public et, à certains endroits, sur le domaine privé. Cette initiative doit se poursuivre aux endroits n'ayant fait l'objet d'aucune mesure particulière.

Actions

-
- 4.1 Mettre en œuvre un programme particulier d'amélioration des interfaces entre les milieux de vie et le réseau ferroviaire qui permettrait notamment d'aménager des espaces tampons et des talus.
 - 4.2 Identifier des mesures de protection des talus aménagés sur les propriétés privées.
-

5.4.1.3 – Atténuer les nuisances liées à la circulation automobile

De nombreux véhicules empruntent le chemin De La Côte-Saint-Luc et l'avenue Fleet et traversent Hampstead en entrant ou en sortant de Côte-Saint-Luc, dont le territoire est complètement enclavé par plusieurs corridors et un triage ferroviaires. Seuls quelques axes permettent d'y entrer ou d'en sortir. Par conséquent, la circulation des véhicules se concentre sur ces voies et cause de la congestion.

Objectif 5 – Revoir l'aménagement de certains axes de circulation

Une analyse des déplacements réalisée en 1998 a révélé qu'ils se produisent en majorité aux heures de pointe et qu'ils génèrent des débits de circulation importants sur les quelques voies assurant les liaisons avec les territoires voisins de Hampstead. Toutefois, l'aménagement de l'avenue Fleet a été revu au cours des dernières années, afin d'améliorer l'accès à Côte-Saint-Luc.

Action

5.1 Revoir l'aménagement des chemins De La Côte-Saint-Luc et Queen-Mary.

QUALITÉ DE L'ENVIRONNEMENT

Atténuation des nuisances liées au bruit

PATRIMOINE BÂTI

Consolider le cadre bâti dans le respect du caractère des milieux de vie

RÉSEAU ROUTIER

Revoir l'aménagement du chemin De La Côte-Saint-Luc

La synthèse des objectifs locaux

Arrondissement de Côte-Saint-Luc-Hampstead-Montréal-Ouest

Secteur de Hampstead

Plan d'urbanisme

Montréal 

5.4.2

La planification détaillée de portée locale

Une portion du territoire de Hampstead présente une problématique urbanistique complexe qui ne peut être traitée à fond avant l'intégration du chapitre de l'arrondissement au Plan d'urbanisme de Montréal. Pour ce secteur, l'arrondissement entend mener à terme une démarche de planification détaillée dans les trois années suivant l'intégration du chapitre au Plan, selon une approche intégrée adaptée. Le bilan annuel de la mise en œuvre du Plan fera état de l'avancement de ces travaux.

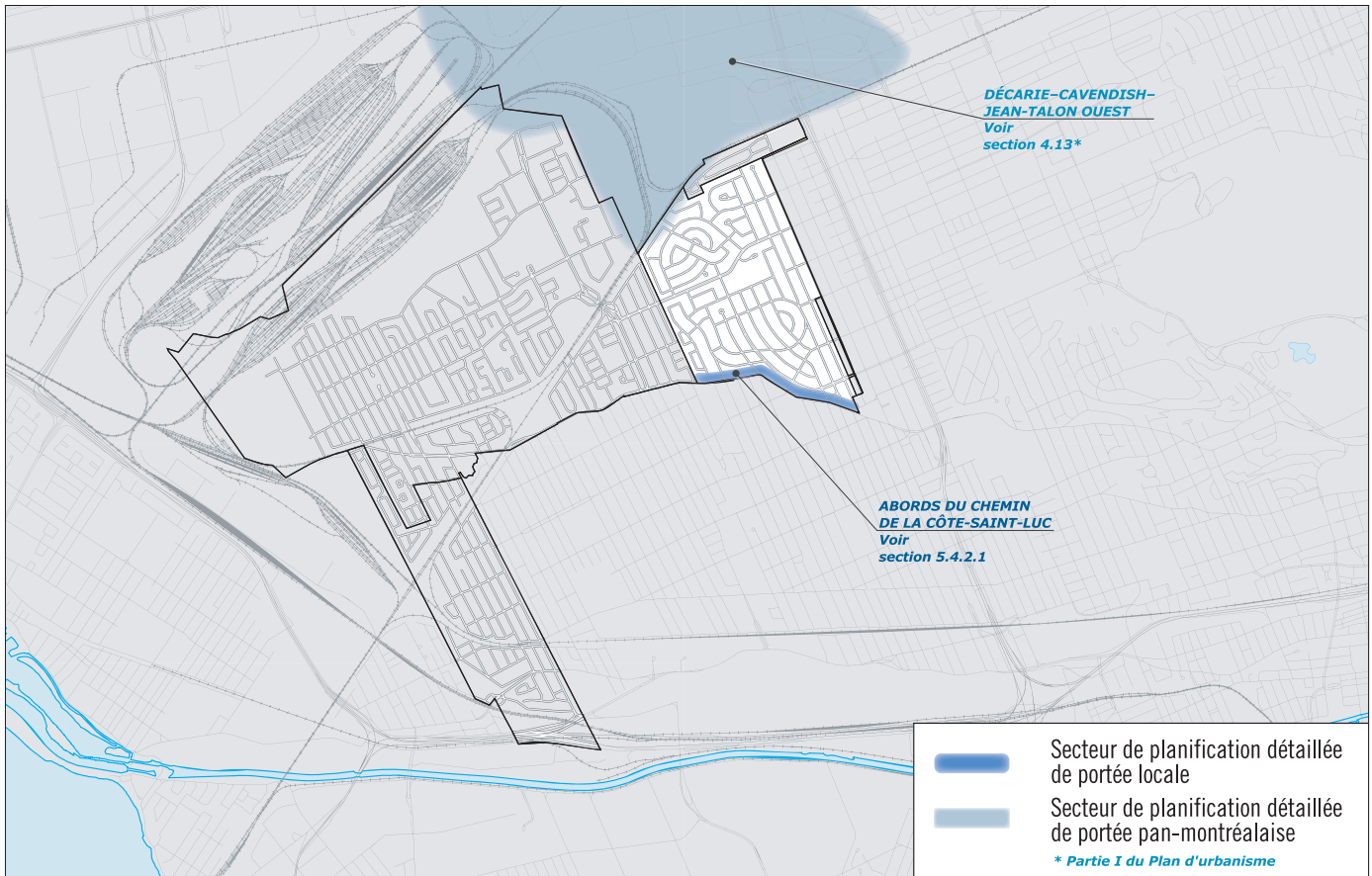
L'arrondissement identifie un secteur de planification détaillée de portée locale pour le territoire de Hampstead :

5.4.2.1 Abords du chemin De La Côte-Saint-Luc

Parallèlement à l'exercice de planification détaillée des secteurs de portée locale, le Plan d'urbanisme de Montréal identifie 26 secteurs de planification détaillée de portée pan-montréalaise, lesquels présentent des enjeux qui touchent l'ensemble de la ville ou qui intéressent particulièrement plus d'un arrondissement. Aucun d'eux ne concerne directement Hampstead. Les paramètres encadrant la réflexion quant à ces secteurs sont présentés au chapitre 4 de la partie I du Plan d'urbanisme.

Les démarches de planification détaillée de portée pan-montréalaise et locale miseront sur la participation des citoyens et sur celle de l'ensemble des intervenants concernés : l'arrondissement, les services municipaux, les ministères ainsi que les organismes privés, publics et associatifs.

Les secteurs de planification détaillée



5.4.2.1

Abords du chemin De La Côte-Saint-Luc

Orientations générales

- Rehausser la qualité de l'aménagement et de l'architecture
- Accroître la place du piéton et du cycliste
- Améliorer la qualité des milieux de vie



Problématique

Le chemin De La Côte-Saint-Luc est l'un des tracés fondateurs du territoire montréalais et, à ce titre, doit faire l'objet d'une attention particulière. Situé aux limites des arrondissements de Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce et de Côte-Saint-Luc–Hampstead–Montréal-Ouest, il offre un potentiel de mise en valeur en raison de sa signification historique, de la présence de bâtiments d'intérêt architectural et de la sous-utilisation de certains terrains.

Malgré cette importance, l'aménagement et le cadre bâti du chemin comportent de nombreuses lacunes. D'abord, les bâtiments situés du côté nord sont généralement plus élevés que ceux au sud, signe des différences dans la réglementation d'urbanisme des anciennes municipalités. L'encadrement de la voie est donc mal équilibré.

Ensuite, plusieurs bâtiments, qu'ils soient de faible ou de bonne qualité architecturale, nécessitent d'importantes rénovations.

Ces facteurs, auxquels s'ajoute le réseau aérien de distribution électrique et câblée, motivent l'action de la Ville sur l'aménagement des domaines public et privé.

Évidemment, pour être efficaces, les interventions d'aménagement devront se faire en collaboration avec l'arrondissement de Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce.

Balises d'aménagement

- 1 Mettre en valeur les terrains sous-utilisés.
- 2 Encadrer l'insertion des nouvelles constructions afin d'améliorer l'encadrement du chemin.
- 3 Rehausser la qualité de l'aménagement du domaine public de manière à valoriser les déplacements piétonniers et cyclistes.
- 4 Rehausser la qualité de l'aménagement du domaine privé, incluant les cours arrière.
- 5 Favoriser l'enfouissement des réseaux de distribution électrique et câblée.

5.5

Montréal-Ouest

5.5.1

Enjeux locaux d'aménagement

5.5.1.1 – Améliorer la qualité des milieux de vie existants

Presque entièrement construit, le territoire de Montréal-Ouest est constitué de milieux de vie de qualité, diversifiés et complets. Caractérisés par une architecture de qualité et par la présence d'une trame verte extensive, ces milieux subissent néanmoins des pressions. C'est pourquoi la préservation de leur caractère particulier, le maintien d'une gamme variée de logements et l'atténuation des nuisances constituent des défis importants.

Objectif 1 – Consolider le cadre bâti dans le respect du caractère des milieux de vie

Certains milieux de vie de Montréal-Ouest présentent une valeur patrimoniale liée à leurs particularités architecturales et urbanistiques. Or, des demandes de démolition de maisons situées dans des secteurs d'intérêt patrimonial ont été formulées dans le but de permettre la construction de nouvelles maisons d'une superficie plus importante. Des problèmes d'intégration architecturale pourraient résulter d'une gestion ponctuelle de ces demandes.

Afin d'éviter l'émergence de ce type de problèmes, le Plan d'urbanisme identifie deux secteurs de valeur patrimoniale exceptionnelle et trois secteurs de valeur patrimoniale intéressante (voir carte 2.6.1 de la partie I du Plan). Le noyau de Montréal-Ouest est d'une valeur exceptionnelle, car la plupart des maisons ont un gabarit semblable, respectent un alignement commun et possèdent des caractéristiques architecturales similaires. Le deuxième secteur de valeur patrimoniale exceptionnelle rassemble notamment l'ancien hôtel de ville et la Royal West Academy. Les secteurs de valeur patrimoniale intéressante sont moins homogènes, mais ils ont été retenus en raison du caractère d'ensemble qu'ils présentent.

Actions

-
- 1.1 Élaborer et appliquer un plan d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA) afin de préserver le caractère des milieux de vie.

 - 1.2 Mettre en valeur le patrimoine architectural au moyen d'un nouveau programme incitatif d'aide.

 - 1.3 Produire un guide de sensibilisation à l'intérêt patrimonial et à la rénovation de qualité.

Objectif 2 – Favoriser la transformation d'immeubles industriels

Aux abords de la promenade Ronald, dans la partie sud de Montréal-Ouest, des établissements industriels et des commerces de gros jouxtent des milieux de vie. Les activités industrielles engendrent de nombreux déplacements de camions et génèrent du bruit et de la poussière. Cela affecte la quiétude et la qualité des milieux de vie adjacents.

Actions

-
- 2.1 Adopter un règlement sur les projets particuliers de construction.

 - 2.2 Soutenir la transformation des immeubles industriels.

Objectif 3 – Préserver et mettre en valeur la trame verte

De manière générale, les arbres sont abondants à Montréal-Ouest, tant sur le domaine public que sur le domaine privé, formant ainsi une véritable trame verte. Les arbres matures améliorent le paysage urbain et haussent la qualité des milieux de vie.

Que ce soit pour entretenir, remplacer ou planter des arbres, la préservation et la mise en valeur de la trame verte requerra d'importants investissements.

Actions

-
- 3.1 Réaliser une caractérisation des arbres qui composent la trame verte.

 - 3.2 Déterminer les mesures de protection et de mise en valeur de la trame verte.

 - 3.3 Préciser la réglementation sur la coupe d'arbres et sur l'implantation des nouvelles constructions de manière à maximiser la conservation des arbres existants.

 - 3.4 Mettre en œuvre un plan de végétalisation et un programme de protection et d'entretien des arbres dans le cadre de la Politique de l'arbre de la Ville de Montréal.
-

Objectif 4 – Aménager un réseau cyclable en assurant son intégration au réseau pan-montréalais

Le Plan d'urbanisme reconnaît le vélo comme mode de transport à part entière. Il s'agit aussi d'un mode actif qui peut avoir un effet bénéfique sur la santé. Cependant, aucun réseau cyclable ne dessert le territoire de Montréal-Ouest.

À l'échelle locale, l'aménagement de voies cyclables dans l'axe de l'avenue Westminster permettra de desservir à court terme les milieux de vie et de favoriser les déplacements sécuritaires à vélo à Montréal-Ouest.

Actions

-
- 4.1 Mettre en œuvre les recommandations du Plan directeur des parcs et espaces verts de l'arrondissement, qui prévoit notamment la création d'un lien cyclable entre les différents parcs de Montréal-Ouest.

 - 4.2 Aménager des voies cyclables dans l'axe de l'avenue Westminster.

 - 4.3 Intégrer le réseau local au réseau pan-montréalais.
-

5.5.1.2 – Mettre en valeur des terrains situés aux abords de corridors ferroviaires

Les réseaux ferroviaires affectent grandement le paysage de Montréal-Ouest, dont le territoire est traversé par des corridors ferroviaires qui entravent les déplacements de l'ensemble des résidents, alors que le passage des trains crée des nuisances pour les riverains.

Les principaux défis de l'arrondissement concernent l'amélioration des interfaces avec le réseau ferroviaire ainsi que le maintien et l'aménagement d'espaces tampons.

Objectif 5 – Améliorer les interfaces entre les milieux de vie et le réseau ferroviaire

Le réseau ferroviaire longe de nombreuses résidences de Montréal-Ouest. Le passage des trains affecte la qualité de vie des riverains, pose des contraintes de sécurité et est une source de bruit et de poussière.

Pour atténuer les contraintes et les nuisances, des espaces tampons et des talus ont été aménagés sur le domaine public et, à certains endroits, sur le domaine privé. Cette initiative doit se poursuivre aux endroits n'ayant fait l'objet d'aucune mesure particulière.

Actions

-
- 5.1 Mettre en œuvre un programme particulier d'amélioration des interfaces entre les milieux de vie et le réseau ferroviaire qui permettrait notamment d'aménager des espaces tampons et des talus.
 - 5.2 Identifier des mesures de protection des talus aménagés sur les propriétés privées.
-

Objectif 6 – Maintenir les activités récréatives du site du golf Meadowbrook tout en favorisant son potentiel récréo-touristique

D'une superficie totale de 57 hectares, le terrain de golf Meadowbrook est formé de deux parties. L'une, située dans l'arrondissement de Côte-Saint-Luc–Hampstead–Montréal-Ouest, a une superficie de 31 hectares, alors que l'autre, située dans l'arrondissement de Lachine, a une superficie de 26 hectares. Encerclé de voies de chemin de fer, le terrain n'est accessible que par le chemin De La Côte-Saint-Luc situé sur le territoire de l'arrondissement de Côte-Saint-Luc–Hampstead–Montréal-Ouest.

Avec l'adoption du Plan d'urbanisme de Côte-Saint-Luc, en 2000, et de sa réglementation d'urbanisme, la volonté de maintenir, sur la partie du golf située dans Côte-saint-Luc–Hampstead–Montréal-Ouest les activités récréatives qui s'y déroulent depuis 1931 a été démontrée.

Conscient des problématiques spécifiques à ce secteur, à savoir l'enclavement du secteur et une accessibilité très déficiente, les risques technologiques et les nuisances générées par les activités ferroviaires et industrielles sur les milieux résidentiels environnants et les insuffisances actuelles des réseaux d'aqueduc et d'égout, Montréal-Ouest participera à l'exercice de planification détaillée du site Meadowbrook (voir la section 4.19 de la partie I du Plan d'urbanisme) et s'assurera que cet exercice porte une attention particulière aux éléments suivants :

- la mitigation des risques et nuisances associés aux activités ferroviaires et industrielles par des zones tampons ou autres;
- la préservation et la mise en valeur des espaces naturels et des éléments paysagers d'intérêt;
- la reconnaissance du site en tant qu'espace naturel servant de halte aux oiseaux migrants;

- le respect de la vocation récréative du site depuis le début du siècle;
- le développement d'un scénario de mise en valeur du secteur en harmonie avec les quartiers résidentiels avoisinants;
- la vocation récréo-touristique potentielle en relation avec son accessibilité par train aux hôtels du centre-ville et à l'Aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal.

Actions

- 6.1 Participer, conjointement avec les intervenants concernés, à l'élaboration de la planification détaillée du secteur Meadowbrook (voir la section 4.19 de la partie I du Plan d'urbanisme).
- 6.2 Réaliser et mettre en œuvre un plan directeur d'aménagement du site à des fins récréatives offrant une transition harmonieuse entre les milieux de vie et les corridors ferroviaires qui lui sont adjacents.

5.5.1.3 – Faciliter les déplacements à l'intérieur de Montréal-Ouest

La présence de plusieurs corridors ferroviaires complique l'accès à Montréal-Ouest et les mouvements à l'intérieur de son territoire. De plus, seuls quelques axes, dont l'avenue Westminster, permettent d'entrer à Côte-Saint-Luc ou d'en sortir. Par conséquent, la circulation des véhicules se concentre sur quelques voies et cause de la congestion.

La discontinuité de plusieurs voies nord-sud, qui rallonge les déplacements dans l'arrondissement, s'explique en partie par les corridors ferroviaires qui traversent Montréal-Ouest.

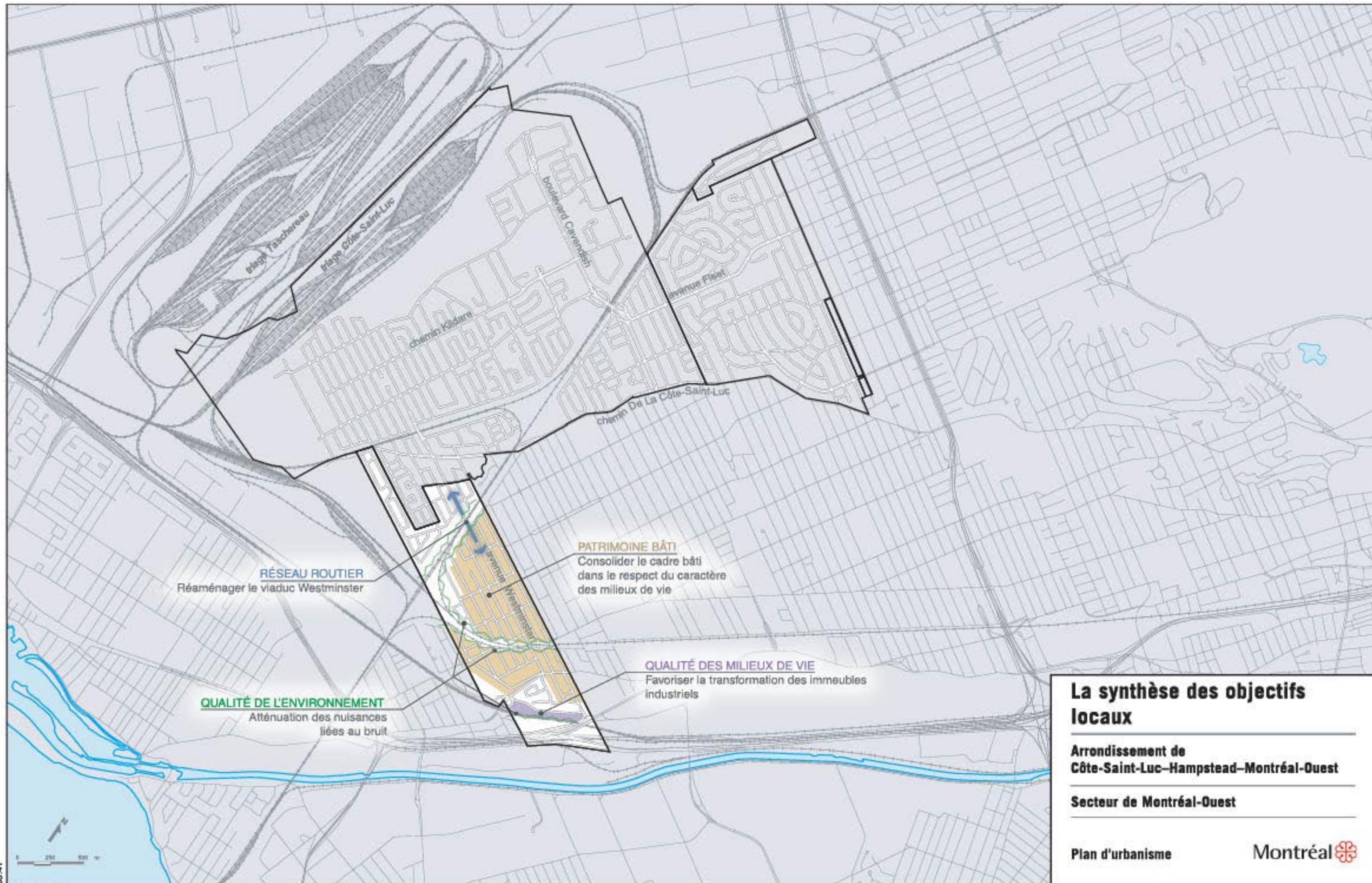
Objectif 7 – Revoir l'aménagement de certains axes de circulation

Une analyse des déplacements réalisée en 1998 a révélé qu'ils se produisent en majorité aux heures de pointe et qu'ils génèrent des débits de circulation importants sur les quelques voies assurant les liaisons avec les territoires voisins de Côte-Saint-Luc, dont Montréal-Ouest. Toutefois, l'aménagement de l'avenue Westminster a été revu au cours des dernières années, afin d'améliorer l'accès à Côte-Saint-Luc.

Par ailleurs, le viaduc Westminster nécessite une réfection majeure. Sa largeur actuelle crée des problèmes de partage de la voie entre les automobilistes, les cyclistes et les piétons, alors que sa forte pente exige des piétons et des cyclistes des efforts supérieurs à la normale.

Actions

- 7.1 Modifier la réglementation d'urbanisme afin d'exiger, pour tout projet structurant d'aménagement ou de construction, la réalisation d'une étude d'impact sur la circulation.
- 7.2 Mettre en œuvre les recommandations de l'étude de circulation de l'avenue Westminster.
- 7.3 Réaménager le viaduc Westminster afin de faciliter les déplacements à pied et à vélo.



RÉSEAU ROUTIER
Réaménager le viaduc Westminster

QUALITÉ DE L'ENVIRONNEMENT
Atténuation des nuisances liées au bruit

PATRIMOINE BÂTI
Consolider le cadre bâti dans le respect du caractère des milieux de vie

QUALITÉ DES MILIEUX DE VIE
Favoriser la transformation des immeubles industriels

La synthèse des objectifs locaux

Arrondissement de Côte-Saint-Luc-Hampstead-Montréal-Ouest

Secteur de Montréal-Ouest

5.5.2

La planification détaillée de portée locale

Une portion du territoire de Montréal-Ouest présente une problématique urbanistique complexe qui ne peut être traitée à fond avant l'intégration du chapitre de l'arrondissement au Plan d'urbanisme de Montréal. Pour ce secteur, l'arrondissement entend mener à terme une démarche de planification détaillée dans les trois années suivant l'intégration du chapitre au Plan, selon une approche intégrée adaptée. Le bilan annuel de la mise en œuvre du Plan fera état de l'avancement de ces travaux.

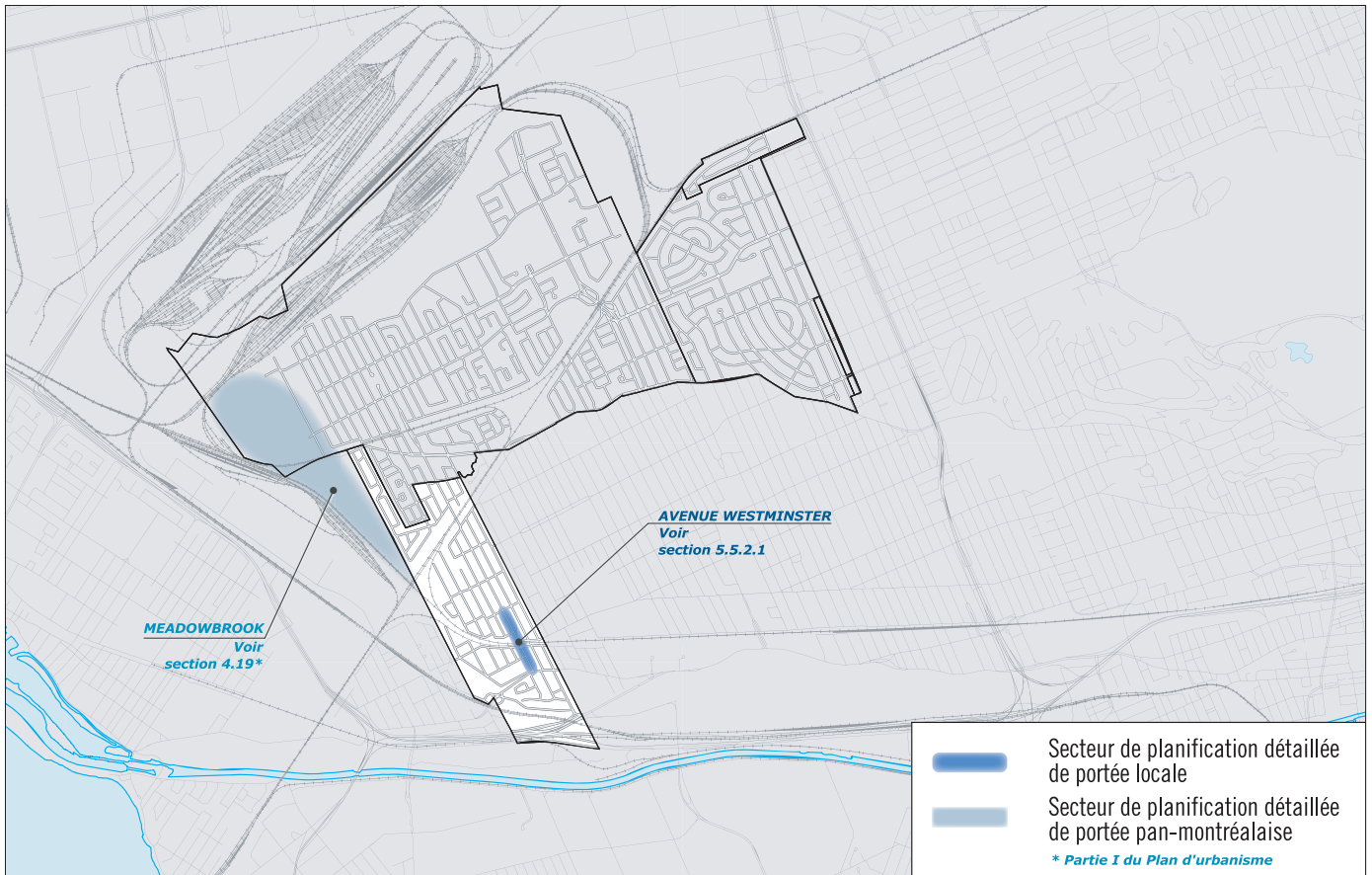
L'arrondissement identifie un secteur de planification détaillée de portée locale pour le territoire de Montréal-Ouest :

5.5.2.1 Avenue Westminster

Parallèlement à l'exercice de planification détaillée des secteurs de portée locale, le Plan d'urbanisme de Montréal identifie 26 secteurs de planification détaillée de portée pan-montréalaise, lesquels présentent des enjeux qui touchent l'ensemble de la ville ou qui intéressent particulièrement plus d'un arrondissement. Parmi ceux-ci, le secteur Meadowbrook concerne directement Montréal-Ouest. Les paramètres encadrant la réflexion quant à ces secteurs sont présentés au chapitre 4 de la partie I du Plan d'urbanisme.

Les démarches de planification détaillée de portée pan-montréalaise et locale miseront sur la participation des citoyens et sur celle de l'ensemble des intervenants concernés : l'arrondissement, les services municipaux, les ministères ainsi que les organismes privés, publics et associatifs.

Les secteurs de planification détaillée



5.5.2.1

Avenue Westminster

Orientations générales

- Favoriser la diversification des activités
- Améliorer l'image générale de l'avenue Westminster
- Rehausser la qualité de l'aménagement
- Protéger et mettre en valeur le patrimoine bâti



Problématique

Les activités commerciales qui prennent place sur l'avenue Westminster, entre la rue Curzon et le chemin Ainslie, contribuent à la qualité du milieu de vie. L'avenue fait office de rue commerçante traditionnelle. Il y a une bonne variété de commerces, et plusieurs bâtiments patrimoniaux lui confèrent un cachet particulier et intéressant.

Toutefois, certains bâtiments ne présentent que peu d'intérêt ou sont en mauvais état. À cela s'ajoute un affichage commercial souvent mal intégré et une faible qualité des aménagements des domaines public et privé.

Balises d'aménagement

- 1 Poursuivre la collaboration avec les commerçants.
- 2 Mettre en œuvre un programme de revitalisation commerciale pour l'avenue Westminster.
- 3 Favoriser la continuité commerciale au rez-de-chaussée.
- 4 Identifier des mesures de gestion du stationnement de courte durée.
- 5 Rehausser la qualité de l'aménagement du domaine public en favorisant notamment la plantation d'arbres.
- 6 Réglementer l'affichage commercial de manière à limiter son impact visuel.
- 7 Élaborer et appliquer un plan d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA).

5.6

Les paramètres réglementaires applicables à l'arrondissement

Les paramètres et les orientations du Plan d'urbanisme qui ont une portée réglementaire se traduisent dans la réglementation d'urbanisme de l'arrondissement. Le zonage est le principal instrument réglementaire de mise en œuvre du Plan d'urbanisme. Il détermine la vocation des différentes zones du territoire afin d'y contrôler l'usage des terrains et des bâtiments ainsi que l'implantation, la forme et l'apparence des constructions.

L'affectation du sol

Découlant des orientations du Plan, l'extrait de la carte de l'affectation du sol applicable à l'arrondissement de Côte-Saint-Luc–Hampstead–Montréal-Ouest exprime la vocation souhaitée dans les secteurs à construire ou à transformer et confirme celle des secteurs établis. Selon le concept retenu, les catégories d'affectation traduisent la nature générale des milieux, s'éloignant ainsi d'une forme d'affectation dont le caractère trop normatif conduirait à un découpage inutilement fin du territoire. Inclusives, ces catégories favorisent la mixité et regroupent une variété d'activités pouvant avoir cours au sein d'une même aire d'affectation, moyennant des règles de complémentarité ou de compatibilité que précise la réglementation d'urbanisme de l'arrondissement. Cette approche, plus argumentaire que réglementaire, permet une gestion souple du développement urbain et simplifie les procédures administratives. Dans cet esprit, le recours à la procédure de modification du Plan d'urbanisme s'applique aux changements ayant une portée significative sur le devenir de la ville.

Le tableau de la page suivante présente et définit les neuf catégories d'affectation du sol. Les quatre premières sont de nature inclusive et correspondent à des milieux urbains distincts. Les cinq autres, essentiellement à caractère exclusif, touchent des aires réservées à des activités particulières.

La densité de construction

Les paramètres de densité de construction permettent d'encadrer la production architecturale et de déterminer l'échelle de la forme urbaine de même que l'intensité des activités sur les différentes portions du territoire. Pour les secteurs à construire ou à transformer, les paramètres énoncés traduisent les intentions du Plan quant au caractère souhaité pour le territoire alors que dans les secteurs établis, ces paramètres correspondent au caractère général du bâti existant dont le Plan vise la pérennité.

L'extrait de la carte de la densité de construction applicable à l'arrondissement de Côte-Saint-Luc–Hampstead–Montréal-Ouest exprime la densité de construction selon une échelle de couleurs intégrant les différents paramètres de densité. Un descriptif énonce les paramètres s'appliquant à chaque secteur. Précisés, le cas échéant, par des annotations, ces paramètres décrivent le caractère général actuel ou souhaité d'un secteur en fonction de l'un ou l'autre ou de l'ensemble des éléments suivants :

- le nombre d'étages hors-sol (excluant les mezzanines);
- le mode d'implantation : isolée, jumelée, contiguë;
- le taux d'implantation au sol des bâtiments;
- le coefficient d'occupation du sol, notamment dans les secteurs à transformer ou à construire.

Les parcs et les espaces verts

Le Plan souhaite assurer la protection et la mise en valeur des parcs et des espaces verts illustrés à l'extrait de la carte du même nom applicable à l'arrondissement de Côte-Saint-Luc–Hampstead–Montréal-Ouest.

Le patrimoine bâti

Conformément à l'objectif 15 du Plan d'urbanisme, l'ensemble des bâtiments identifiés à la liste des bâtiments d'intérêt patrimonial et architectural hors secteurs de valeur exceptionnelle ainsi que l'ensemble des bâtiments situés dans les secteurs de valeur exceptionnelle ou dans les grandes propriétés à caractère institutionnel doivent faire l'objet d'un contrôle serré quant aux travaux de construction, de rénovation et de démolition, par les outils réglementaires appropriés, notamment les règlements sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA).

tableau
Catégories
d'affectation du sol



Catégories d'affectation du sol

Catégorie et description	Composantes	Notes
<p>Secteur résidentiel Aires à vocation principalement résidentielle comportant aussi des portions mixtes, notamment des rues de commerces et d'habitation.</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Logements ■ Commerces ■ Équipements collectifs ou institutionnels 	<p>La réglementation assure le découpage en zones distinctes des secteurs essentiellement résidentiels, des secteurs à caractère commercial et des ensembles occupés par des équipements collectifs ou institutionnels.</p> <p>Elle détermine les catégories d'usages selon la nature des milieux et le caractère de l'arrondissement. Elle assure, par les modes de gestion des usages, l'insertion harmonieuse des activités non résidentielles : les types d'usages autorisés de plein droit, les usages conditionnels, les limites de superficie, l'obligation de continuité commerciale, le contingentement de certains usages, etc.</p> <p>Dans le respect de la cohérence des milieux et en assurant une saine cohabitation des usages, la réglementation reconnaît ponctuellement certaines occupations à caractère industriel présentes lors de l'adoption du Plan d'urbanisme.</p>
<p>Secteur mixte Aires diversifiées comportant une composition variée d'activités et de l'habitation. Plusieurs de ces secteurs recouvrent des aires présentant un potentiel d'intensification du nombre de logements ou du nombre d'emplois.</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Logements ■ Commerces ■ Immeubles à bureaux ■ Immeubles commerciaux ■ Immeubles comportant de l'industrie légère ■ Équipements collectifs ou institutionnels 	<p>La réglementation définit les zones et détermine les usages autorisés dans chacune selon la nature des milieux, notamment de manière à assurer l'interface entre les ensembles à dominance résidentielle et les zones d'activités plus intensives.</p>
<p>Secteur d'emplois Aires à vocation économique comportant principalement des activités à caractère industriel ou commercial. Les secteurs d'emplois correspondent à des aires où l'habitation est exclue.</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Immeubles industriels ■ Immeubles à bureaux ■ Immeubles commerciaux ■ Équipements collectifs ou institutionnels 	<p>La réglementation assure la traduction des vocations prévues au Schéma des secteurs d'emplois (voir section 2.4 de la partie I du Plan d'urbanisme).</p> <p>La réglementation définit les zones et détermine les types d'usages autorisés selon la nature des milieux, notamment de manière à limiter aux secteurs d'emplois à caractère industriel les types d'usages générateurs de nuisances majeures.</p>
<p>Secteur rural Aires à caractère champêtre comportant de l'habitation et des activités agricoles.</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Logements ■ Agriculture et activités industrielles complémentaires ■ Équipements collectifs ou institutionnels 	
<p>Grand équipement institutionnel Aires comportant des constructions et des terrains réservés à des activités institutionnelles qui jouent un important rôle de service dans la communauté montréalaise.</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Grands équipements institutionnels (enseignement, soins de santé, sport et culture) ■ Équipements collectifs ou institutionnels ■ Commerces et logements complémentaires 	

Catégories d'affectation du sol

Catégorie et description	Composantes	Notes
<p>Couvent, monastère ou lieu de culte Aires comportant des constructions et des terrains réservés à des établissements conventuels ou à des lieux de culte.</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Immeubles voués aux activités des communautés religieuses comportant des lieux de résidence ■ Lieux de culte ■ Équipements collectifs ou institutionnels ■ Commerces et logements complémentaires 	<p>Même s'ils ne sont pas identifiés par une aire d'affectation à la carte 3.1.1 de la partie I du Plan d'urbanisme ou à son extrait apparaissant à la page suivante, sont visés par cette catégorie d'affectation les lieux de culte compris dans les listes de bâtiments d'intérêt patrimonial et architectural apparaissant à la page 61 du présent chapitre.</p>
<p>Grand espace vert ou parc riverain Aires réservées aux espaces verts ou naturels d'envergure montréalaise ou situés en rive ainsi qu'aux grands cimetières.</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Parcs métropolitains et grands parcs urbains ■ Parcs-nature ■ Lieux publics ■ Réserves naturelles ■ Berges et îles publiques ■ Grands cimetières ■ Golfs ■ Équipement collectif Casino, commerces et installations complémentaires 	<p>Les berges, les îles et les sommets du mont Royal visés par cette catégorie d'affectation du sol sont des espaces de propriété publique, principalement des parcs locaux.</p> <p>Cette affectation reconnaît la présence d'enclaves résidentielles existant sur le territoire des parcs-nature au moment de l'adoption du Plan d'urbanisme.</p> <p>La réglementation n'autorise l'équipement collectif Casino, commerces et installations complémentaires que sur les lots 2 988 178, 2 988 179 et 2 988 180 du cadastre du Québec et prévoit cet usage sans limite de superficie de plancher.</p>
<p>Grande emprise de transport Aires vouées aux activités de transport, soit les principales infrastructures de transport des personnes et des marchandises.</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Le réseau routier relevant de la juridiction des gouvernements supérieurs ■ Les infrastructures portuaires, ferroviaires et aéroportuaires ■ Usages et infrastructures complémentaires 	<p>La réglementation assure le découpage en zones distinctes des aires vouées au triage ferroviaire et aux activités portuaires et aéroportuaires. Cette obligation ne s'applique pas au réseau routier et aux corridors ferroviaires.</p>
<p>Infrastructure publique Aires comportant des constructions et des terrains réservés à des fins de services publics.</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Postes de transformation électrique, cours de voirie et de matériel, usines de traitement des eaux, usines d'épuration, etc. 	

Notes générales :

Le présent chapitre inclut une carte qui identifie les parcs locaux dont la vocation est confirmée par le Plan d'urbanisme. La conversion d'un parc ou d'une de ses parties, à des fins autres que d'usage complémentaire ou d'équipement collectif d'envergure locale, requiert une modification du Plan d'urbanisme.

Les parcs, les cimetières, les golfs, les postes de transformation électriques ainsi que les cours de voirie et de matériel sont autorisés dans toutes les catégories.

La délimitation des aires d'affectation du sol doit être interprétée en fonction des emprises de rues et de ruelles ainsi que des limites cadastrales existant au moment de l'adoption du Plan d'urbanisme.



L'affectation du sol

Arrondissement de Côte-Saint-Luc-Hampstead-Montréal-Ouest

- Secteur résidentiel
- Secteur mixte
- Secteur d'emplois
- Secteur rural
- Grand équipement institutionnel
- Couvent, monastère ou lieu de culte
- Grand espace vert ou parc riverain
- Grande emprise de transport
- Infrastructure publique
- Limite d'arrondissement

Voir tableau ci-contre pour la description des catégories d'affectation du sol.

Paramètres de densité >

Paramètres de densité



Arrondissement de Côte-Saint-Luc–Hampstead–Montréal-Ouest

Secteurs établis

Orientation

Maintenir le caractère des secteurs

La réglementation de zonage visera à maintenir le type de bâti existant, présentant les caractéristiques suivantes :

Secteur 05-01 :

- bâti de un à trois étages hors-sol;
- taux d'implantation au sol faible ou moyen.

Secteur 05-02 :

- bâti de deux à six étages hors-sol;
- taux d'implantation au sol moyen.

Secteur 05-03 :

- bâti de trois à douze étages hors-sol;
- implantation isolée;
- taux d'implantation au sol moyen.

Secteur 05-04 :

- bâti de six étages hors-sol ou plus;
- implantation isolée;
- taux d'implantation au sol faible ou moyen;
- C.O.S. maximal : 4,0.

Secteur 05-05 :

- bâti de un à quatre étages hors-sol;
- implantation isolée ou jumelée;
- taux d'implantation au sol moyen.

Secteur 05-06 :

- bâti de un ou deux étages hors-sol;
- implantation isolée;
- taux d'implantation au sol moyen.

Secteur 05-07 :

- bâti de quatre à six étages hors-sol;
- taux d'implantation au sol moyen.

Secteur 05-08 :

- bâti de six étages hors-sol ou plus;
- implantation isolée;
- taux d'implantation au sol faible ou moyen;
- C.O.S. maximal : 6,0.

Secteur 05-09 :

- bâti de deux à six étages hors-sol;
- taux d'implantation au sol moyen.

La réglementation de zonage pourra reconnaître le bâti existant ainsi que les projets immobiliers dûment autorisés au moment de l'adoption du Plan d'urbanisme qui ne se conforment pas aux paramètres énoncés ci-dessus.

Arrondissement de Côte-Saint-Luc–Hampstead–Montréal-Ouest

Secteurs à transformer ou à construire

Orientation

Renouveler le caractère des secteurs

La réglementation de zonage
permettra un nouveau type
de bâti présentant les
caractéristiques suivantes :

Secteur 05-T1 :

- bâti de trois étages hors-sol ou plus;
- implantation isolée;
- taux d'implantation au sol faible ou moyen;
- C.O.S. minimal : 0,5;
- C.O.S. maximal : 6,0.

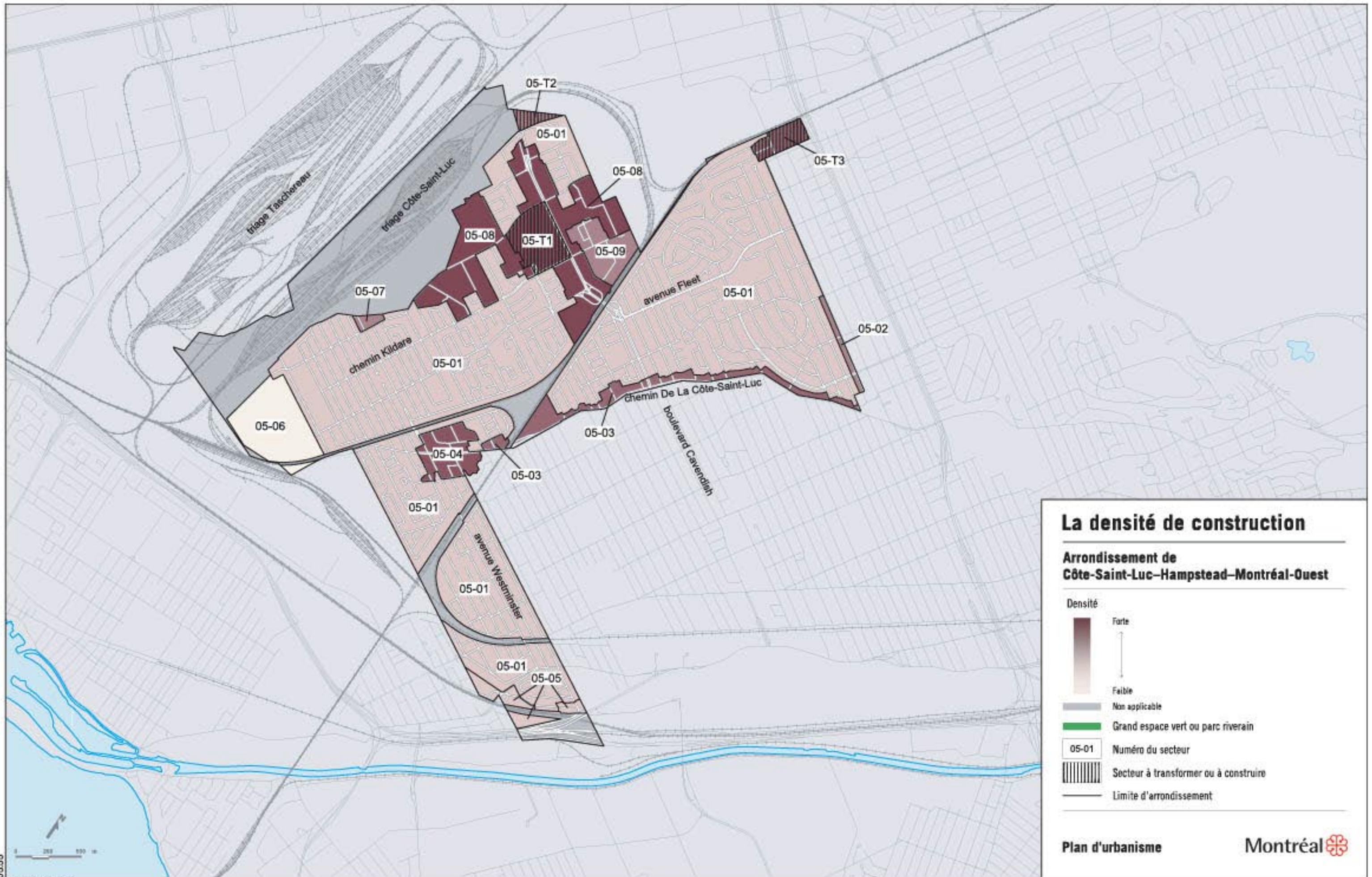
Secteur 05-T2 :

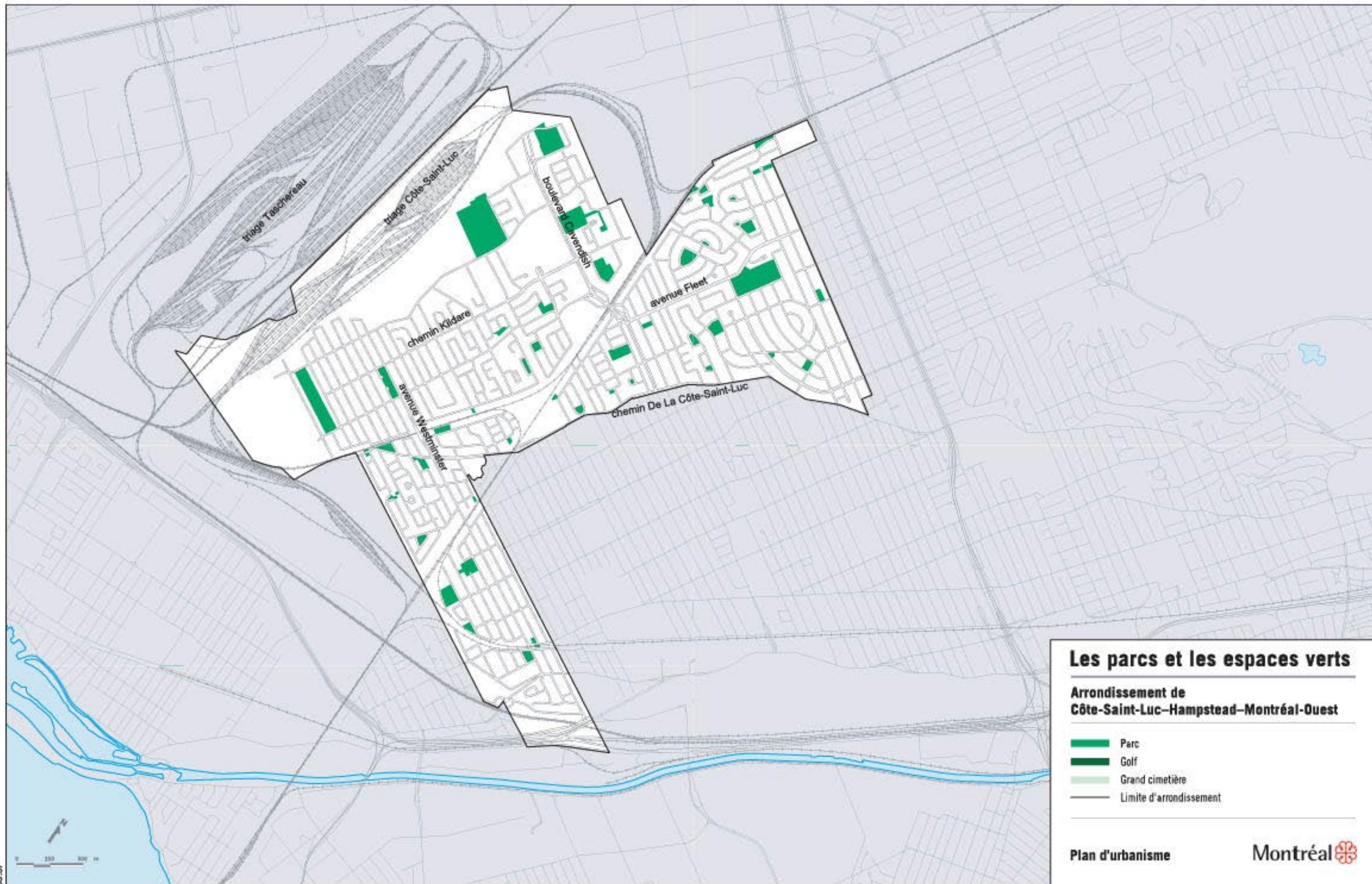
- bâti de deux à huit étages hors-sol;
- taux d'implantation au sol moyen;
- C.O.S. minimal : 1,0;
- C.O.S. maximal : 4,0.

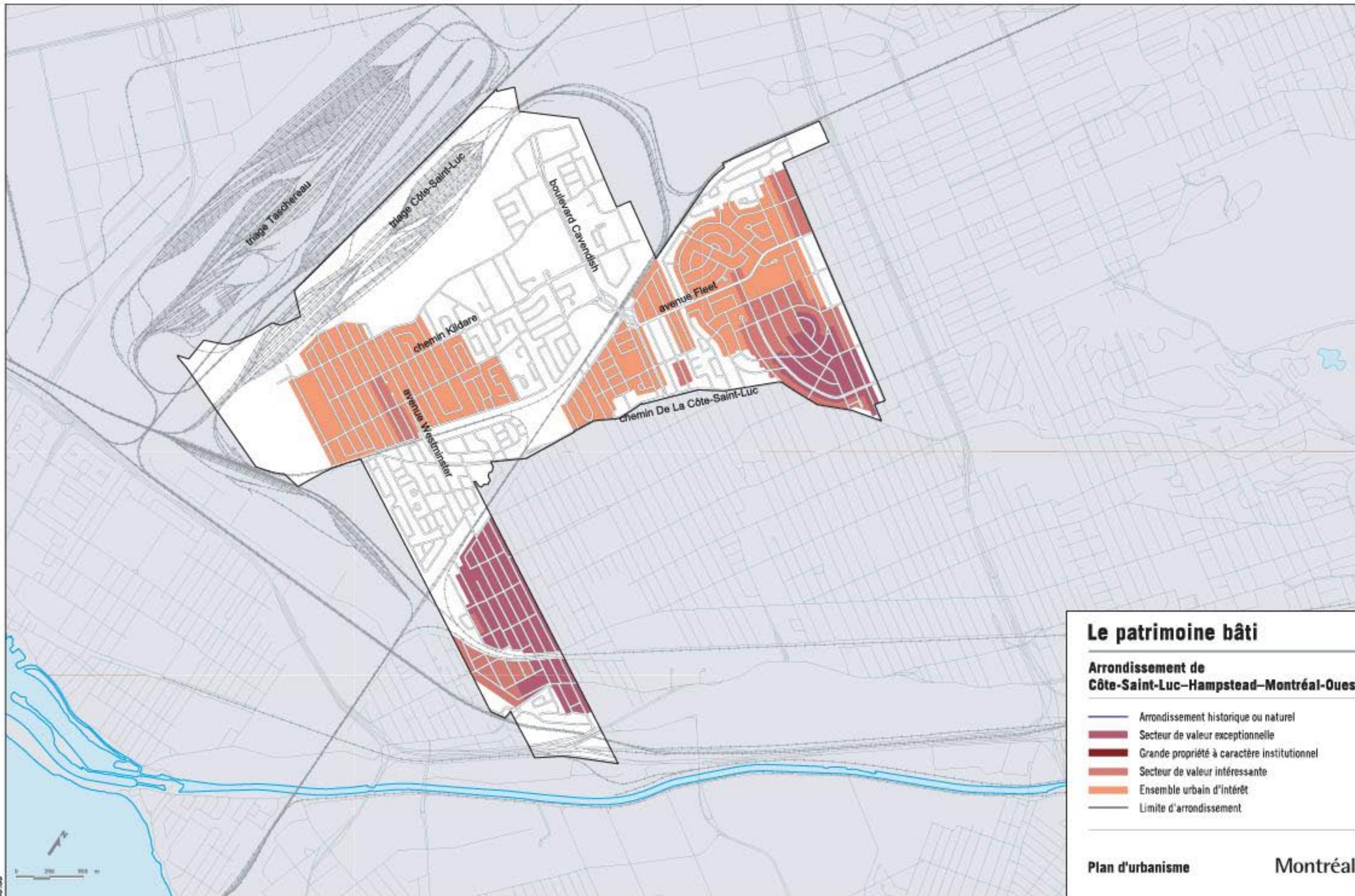
Secteur 05-T3 :

- bâti de trois étages hors-sol ou plus;
- implantation isolée;
- taux d'implantation au sol moyen ou élevé;
- C.O.S. minimal : 1,5;
- C.O.S. maximal : 6,0.

La réglementation de zonage pourra reconnaître le bâti existant ainsi que les projets immobiliers dûment autorisés au moment de l'adoption du Plan d'urbanisme qui ne se conforment pas aux paramètres énoncés ci-dessus.













Le patrimoine bâti

Arrondissement de Côte-Saint-Luc-Hampstead-Montréal-Ouest

-  Arrondissement historique ou naturel
-  Secteur de valeur exceptionnelle
-  Grande propriété à caractère institutionnel
-  Secteur de valeur intéressante
-  Ensemble urbain d'intérêt
-  Limite d'arrondissement

Bâtiments d'intérêt patrimonial et architectural hors secteurs de valeur exceptionnelle

05 Arrondissement de Côte-Saint-Luc–Hampstead–Montréal-Ouest

La liste suivante identifie les bâtiments d'intérêt patrimonial et architectural situés à l'extérieur des secteurs de valeur exceptionnelle et des grandes propriétés à caractère institutionnel de l'arrondissement (voir carte précédente).

La liste identifie également l'ensemble des lieux de culte d'intérêt patrimonial de l'arrondissement. Tel qu'indiqué au tableau de la page 50, ces lieux de culte sont couverts par la catégorie d'affectation du sol « Couvent, monastère ou lieu de culte ».

Conformément à l'objectif 15 de la partie I du Plan d'urbanisme, les bâtiments identifiés dans la liste suivante et l'ensemble de ceux situés dans les secteurs de valeur exceptionnelle ou dans les grandes propriétés à caractère institutionnel doivent faire l'objet d'un contrôle serré quant aux travaux de construction, de rénovation et de démolition, par les outils réglementaires appropriés, notamment les règlements sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIA).

Les lieux de culte

- 88, avenue Ballantyne Nord
(Église Montreal West United)
- 160, avenue Ballantyne Nord
(Église Montreal West Presbyterian)
- 25, avenue Brock Nord
(Église St. Philip)
- 5740, avenue Hudson
(Beth Zion)
- 6215, chemin De La Côte-Saint-Luc
(First Baptist Church in Montreal)
- 7070, chemin Guelph
(Église Saint-Richard)
- 13, rue Finchley
(Église chinoise de l'alliance chrétienne
et missionnaire/Queen Mary Road United)

Les édifices scolaires

- 500, avenue Hudson
(École Edinburgh)
- 7450, chemin De La Côte-Saint-Luc
(École Mountview)
- 83, chemin Thurlow
(École Hampstead)

Les édifices publics

- 10, chemin Broughton
(Bâtiment ferroviaire)

Les habitations

- 5503, avenue Randall
- 48-54, avenue Westminster Nord
(Appartements Foster Hall)
- 672-680, avenue Wolseley
- 8100, chemin De La Côte-Saint-Luc
(Ancien Hôtel de ville de Côte-Saint-Luc)
- 5550-5552, chemin Queen-Mary
- 5551-5553, chemin Queen-Mary
- 5550, rue Ellerdale
- 5551, rue Ellerdale

