

**AVIS PUBLIC****PUBLIC NOTICE****MODIFICATIONS AU PLAN D'URBANISME N° 1440
(PROJET DE RÈGLEMENT N° 1440-3)**

Le conseil municipal de la Ville de Mont-Royal a adopté, à sa séance ordinaire du 17 février 2026, le Projet du Règlement N° 1440-3 modifiant le Plan d'urbanisme N° 1440 en ce qui a trait à l'adoption d'un plan particulier d'urbanisme pour le secteur Beaumont.

Résumé du plan particulier d'urbanisme :

Au plan d'urbanisme de Ville Mont-Royal, le secteur Beaumont est indiqué comme un secteur à transformer. Afin d'avoir une vision d'ensemble pour cette transformation, la préparation d'un plan particulier d'urbanisme (PPU) a été privilégiée. Un PPU est une composante du Plan d'urbanisme, spécifique à un territoire et vient apporter des orientations et des balises pour une vision de 15-20 ans.

Le périmètre du PPU proposé inclut majoritairement les lots de natures commerciales de part et d'autre de l'avenue Beaumont, le terrain de la STM au coin de Acadie, les lots de part et d'autre de la rue Fleet, ceux du chemin Rockland (des limites d'Outremont à Jean-talon) ainsi que l'îlot Dunbar-Jean-Talon et la station-service Ultramar tout juste au nord. Le périmètre regroupe un peu plus d'une vingtaine d'immeubles.

Avec ce PPU, le secteur Beaumont évolue vers un milieu de vie complet, attrayant et inclusif qui se pose en continuité avec l'esprit de la cité-jardin grâce à une stratégie ambitieuse de verdissement et de déminéralisation des espaces. Le PPU propose le développement de deux pôles complémentaires, le premier étant composé de secteurs caractérisés par une mixité résidentielle et commerciale, et le second étant dédié aux services de santé, prenant la forme d'un campus dynamique.

Les aménagements proposés placent le verdissement au cœur de la vision d'ensemble, misant sur l'intégration généreuse de végétation et l'augmentation de la canopée urbaine. Ils sont axés sur le confort, l'accessibilité et la sécurité tout en adoptant les principes de la ville éponge pour renforcer la résilience du secteur. En priorisant les mobilités actives et collectives tout en répondant aux besoins de tous les usagers, le secteur

**AMENDMENTS TO PLANNING PROGRAM NO. 1440
(DRAFT BY-LAW NO. 1440-3)**

Mount Royal Town Council adopted, at its regular sitting of February 17, 2026, Draft By-law No. 1440-3 amending By-law No. 1440 Planning program of the Town of Mount-Royal regarding the adoption of a special urban planning plan for Beaumont sector.

Summary of the special planning program:

In the Town of Mount Royal's urban plan, the Beaumont sector is identified as an area for transformation. In order to develop a comprehensive vision for this transformation, the preparation of a special planning program (SSP) was prioritized. A SSP is a component of the urban plan that is specific to a given area and provides guidelines and benchmarks for a 15- to 20-year vision.

The perimeter of the proposed SSP mainly includes commercial lots on both sides of Beaumont Avenue, the STM property at the corner of Acadie, the lots on either side of Fleet Street, those on Rockland Road (from the Outremont to Jean-Talon boundaries), as well as the Dunbar-Jean-Talon block and the Ultramar gas station just to the north. The perimeter includes just over twenty buildings.

With this SSP, the Beaumont sector is evolving into a complete, attractive, and inclusive living environment that is in keeping with the spirit of the garden city thanks to an ambitious strategy of greening and demineralizing spaces. The SSP proposes the development of two complementary hubs, the first consisting of areas characterized by a mix of residential and commercial uses, and the second dedicated to health services, taking the form of a dynamic campus.

The proposed developments place greening at the heart of the overall vision, focusing on the generous integration of vegetation and the expansion of the urban canopy. They are centered on comfort, accessibility, and safety, while adopting the principles of the sponge city to strengthen the sector's resilience. By prioritizing active and collective mobility while meeting the needs of all users, the sector adopts a dynamic urban fabric where

adopte une trame urbaine dynamique où la mobilité active est sécuritaire et au sein de laquelle chaque milieu de vie développe une identité propre.

La planification proposée favorise la mixité des usages et des fonctions en intégrant de nouveaux logements aux typologies diversifiées, en conservant les commerces existants en consolidant le réseau de services et en créant des espaces publics conviviaux et attractifs. L'ensemble des interventions vise à soutenir la vitalité économique locale, à renforcer la résilience des communautés et à offrir un cadre de vie propice à l'épanouissement des résidents, tout en favorisant des actions de développement durable.

Pour arriver à cette vision, il a été défini 3 grandes orientations:

- 1- créer des milieux de vie complets et inclusifs;
- 2- favoriser une mobilité durable, active et sécuritaire;
- 3- encourager une vitalité économique soutenue par la diversité des usages.

Le PPU détaille ces 3 grandes orientations et de celles-ci découlent de nombreux objectifs et un plan d'actions divisé en court, moyen et long terme.

Conformément à la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme* (RLRQ, chapitre A-19.1), le maire expliquera l'objet du projet de règlement N° 1440-3 ainsi que les conséquences de son adoption ou de son entrée en vigueur et entendra les personnes et les organismes qui désirent s'exprimer à ce sujet au cours d'une ASSEMBLÉE PUBLIQUE, qui aura lieu le **mercredi 25 mars 2026, à 18 h**, au 90, avenue Roosevelt, Mont-Royal.

Le projet de règlement et son résumé peuvent être consultés durant les heures d'ouverture, au bureau du greffier situé au 90, avenue Roosevelt ou sur le site web de la ville : www.ville.mont-royal.qc.ca.

Pour toute question ou renseignement supplémentaire concernant la procédure ci-haut, veuillez communiquer avec le soussigné au 514-734-2988.

Donné à Ville de Mont-Royal, le 23 février 2026.

active mobility is safe and each living environment develops its own identity.

The proposed plan promotes mixed uses and functions by integrating new housing of various types, preserving existing businesses, consolidating the service network, and creating welcoming and attractive public spaces. All interventions aim to support local economic vitality, strengthen community resilience, and provide a living environment conducive to residents' well-being, while promoting sustainable development actions.

To achieve this vision, three main objectives have been defined:

- 1- create comprehensive and inclusive living environments;
- 2- promote sustainable, active, and safe mobility;
- 3- encourage economic vitality supported by diversity of uses.

The SSP details these three main objectives, from which numerous goals and an action plan divided into short-, medium-, and long-term phases have been derived.

In accordance with the *Act respecting Land Use Planning and Development* (CQLR, Chapter A-19.1) the Mayor will explain the object of Draft By-law No. 1440-2 and the consequences of its adoption or coming into force, and will hear every person or body wishing to express an opinion on the subject at a PUBLIC MEETING on **Wednesday, March 25, 2026, at 18:00** at 90 Roosevelt Avenue, Mount Royal.

The draft By-law and its summary may be consulted during regular business hours at the Town Clerk's Office located at 90 Roosevelt Avenue, Mount Royal or on the Town's website: www.town.mount-royal.qc.ca.

For any question or additional information concerning the above procedure, you may contact the undersigned at 514-734-2988.

Given at Mount Royal on February 23, 2026.

Le greffier,

(signé Alexandre Verdy)

Alexandre Verdy
Town Clerk

PREMIER PROJET DE RÈGLEMENT N° 1440-3 MODIFIANT LE PLAN D'URBANISME N° 1440 EN CE QUI A TRAIT A L'ADOPTION D'UN PROGRAMME PARTICULIER D'URBANISME POUR LE SECTEUR BEAUMONT

SOMMAIRE DE LA PROCÉDURE D'ADOPTION	
AVIS DE MOTION ET DÉPÔT :	17 FÉVRIER 2026
PREMIER PROJET DE RÈGLEMENT :	17 FÉVRIER 2026
ADOPTION DU RÈGLEMENT : 2026
ENTRÉE EN VIGUEUR : 2026

ATTENDU QU'avis de motion du présent règlement a été donné le 17 février 2026 et que le projet de règlement a été déposé lors de la même séance;

LE 2026, LE CONSEIL DÉCRÈTE CE QUI SUIT :

1. L'annexe 1 du Règlement n° 1440, intitulée « Plan d'urbanisme de la Ville de Mont-Royal – 2017 », est modifiée par l'ajout, après le 2^e paragraphe de la page 5, du paragraphe suivant :

« En 2026, le conseil municipal a adopté un nouveau *Programme particulier d'urbanisme* soit le *Programme particulier d'urbanisme du secteur Beaumont*, en annexe II du présent document.

Considérant que ce secteur est identifié comme un secteur à transformer, les nombreuses demandes de développement des propriétaires fonciers, les études en cours pour la reconstruction du viaduc Rockland et la croissance du Campus MIL, il y a un momentum à saisir afin de réfléchir à une vision innovante et rassembleuse du secteur, le tout en harmonie avec la cité-jardin et avec une volonté de la Ville de répondre aux besoins de la communauté. ».

2. L'annexe 1 du Règlement n° 1440, intitulée « Plan d'urbanisme de la Ville de Mont-Royal – 2017 », est modifié par l'ajout d'une annexe 2 intitulé « Programme particulier d'urbanisme du secteur Beaumont » joint à l'annexe 1 du présent règlement.
3. La table des matières du Plan d'urbanisme de la Ville de Mont-Royal – 2017 est modifiée afin de tenir compte du présent règlement.
4. Le présent règlement entre en vigueur conformément à la loi.

Le maire,

Le greffier,

Peter J. Malouf

Alexandre Verdy



REGLEMENT N° 1440-3

ANNEXE 1

Programme particulier d'urbanisme du secteur Beaumont

Projet du 17 février 2026



Plan particulier d'urbanisme du secteur Beaumont

La cité-jardin déployée

12 février 2026

Équipe de réalisation

Préparé pour :

Ville de Mont-Royal

Ava Couch, Ing.
Ingénieure, Directrice générale

Chantal Séguin
Urbaniste, cheffe de division -
service de l'aménagement et
développement du territoire

David Tremblay
Agent technique en urbanisme

Edith D'Astous-Moreau
Agente technique en
urbanisme

Préparé par :

AECOM

Rihane Bencherif, OAAQ
Architecte et designer urbain

Mathilde Charest
Designer urbain

Arthur Chojnacki
Designer urbain

Viviane Dumontet
Stagiaire en design urbain

Pia Maria Nassar
Designer urbain

Émilie Proulx, OUQ
Urbaniste

BC2

Sylvain Gariépy, OUQ
Urbaniste

Benjamin Leclair, OUQ
Urbaniste

Vérifié et révisé par :

Djemila Hadj-Hamou
Urbaniste & designer urbain, OUQ
Directrice
Design + Urbanisme + Paysage
Environnement - Canada Est

Table des matières

01 Mise en contexte

Introduction

Territoire d'intervention

Approche préconisée

02 Cadre de planification

Contexte de planification

Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD)

Schéma d'aménagement et de développement (SAD)

Plan d'urbanisme

03 Portrait du territoire

Historique

Contexte environnant

Mobilité

Analyse spatiale

Analyse sociodémographique

Entretiens avec les acteurs du milieu

La démarche

Atelier de participation citoyenne

Sondage en ligne

Synthèse

Tableau Forces, Faiblesses, Opportunités, Menaces (FFOM)

1 04 Vision, orientations & objectifs

2 Vision d'aménagement

3 Orientations et objectifs

4 05 Planification détaillée

5 5.1 Approche conceptuelle & plan d'aménagement

6 Approche conceptuelle

7 Concept d'organisation spatiale

8 Balises d'aménagement

9 Aménagement détaillé

10 5.2 Milieux de vie & secteurs d'ambiance

11 Milieux de vie et secteurs d'ambiance

14 Campus de la santé

15 Pôle professionnel

18 Secteur résidentiel établi

25 Ambiance résidentielle douce

32 ambiance urbaine dynamique

32 5.3 Espaces publics

33 Aménagement des voies

34 Évolution du cadre bâti

35 06 Mise en œuvre

36 Plan d'action

37

38

39

43

44

45

47

49

52

57

58

59

60

61

62

63

64

65

70

72

73

Table des figures

Figure 1 – Localisation du secteur Beaumont au sein de la Ville de Mont-Royal	2	Figure 23 – Trajets, arrêts d'autobus et station de métro	15
Figure 2 – Infrastructures clés au sein de l'aire d'influence du secteur	2	Figure 24 – Pistes et voies cyclables	16
Figure 3 – Cadre bâti du secteur Beaumont	3	Figure 25 – Réseau routier	17
Figure 4 – Cadre bâti du secteur Beaumont	3	Figure 26 – Duplex situé sur l'avenue Dresden, à l'intérieur de la limite nord du secteur du PPU	18
Figure 5 – Atelier de participation citoyenne	4	Figure 27 – Densité résidentielle	18
Figure 6 – Atelier collaboratif	4	Figure 28 – Bâtiment commercial au long de l'avenue Dunbar	19
Figure 7 – Territoire d'application du PMADr : Communauté métropolitaine de Montréal	6	Figure 29 – Bâtiment commercial avec grand stationnement, chemin Rockland	19
Figure 8 – Territoire d'application du SAD : Agglomération de Montréal	6	Figure 30 – Bureaux sur l'avenue Beaumont	19
Figure 9 – Territoire d'application du plan d'urbanisme : Ville de Mont-Royal	6	Figure 31 – Plan clé	20
Figure 10 – Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) 2026-2046	7	Figure 32 – Complexe de la santé MD et son stationnement	20
Figure 11 – Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal (SAD)	8	Figure 33 – Entrée charretière typique sur l'avenue Dresden	20
Figure 12 – Modulation de la densité résidentielle à travers l'agglomération de Montréal	8	Figure 34 – Stationnement de surface desservi par l'avenue Beaumont	20
Figure 13 – Affectations du sol	9	Figure 35 – Centre médical, avenue Beaumont et chemin Rockland	20
Figure 14 – Coefficient d'occupation du sol	9	Figure 36 – Secteur commercial, avenue Dunbar	20
Figure 15 – Plan de Ville Mont-Royal tel que conçu par Frederick Todd	11	Figure 37 – Intersection en étoile	20
Figure 16 – Voie ferrée du Canadien National Ville de Mont-Royal 15 avril 1931	12	Figure 38 – Verdissement typique secteur hors PPU, rue Graham	21
Figure 17 – Reginald J.P. Dawson et Bernard Couvrette, maires des villes de Mont-Royal et d'Outremont, inauguration du viaduc décembre 1966	12	Figure 39 – Verdissement typique secteur PPU, rue Beaumont	21
Figure 18 – Orthophoto du secteur avant l'aménagement du viaduc Rockland 1964	12	Figure 40 – Canopée du secteur Beaumont et de ses alentours	21
Figure 19 – Orthophoto du secteur après l'aménagement du viaduc Rockland 1968	13	Figure 41 – Stationnement édifice Jean-Bernard, rue Beaumont	22
Figure 20 – Plan du campus MIL	14	Figure 42 – Îlots de chaleur	22
Figure 21 – Passerelle du campus MIL	14	Figure 43 – Viaduc Rockland	23
Figure 22 – Arrêt d'autobus au long de la rue Jean-Talon Ouest	15	Figure 44 – Rue Jean-Talon Ouest	23

Figure 45 – Vue de la voie ferrée du CP en direction est	24	Figure 67 – 50 rue des Bassins, Montréal	50
Figure 46 – Vue de la voie ferrée du CP en direction ouest	24	Figure 68 – Quartier 54, Montréal	50
Figure 47 – Aires de diffusion associées au secteur du PPU	25	Figure 69 – Campus MIL, Montréal	50
Figure 48 – Vue d'ensemble de la Ville de Mont-Royal	38	Figure 70 – Micro-forêt, Montréal	51
Figure 49 – Technopôle Angus Montréal	39	Figure 71 – Place Simon-Valois, Montréal	51
Figure 50 – Esplanade tranquille Montréal	39	Figure 72 – Ricardo Lara Park, Lynwood, Californie	51
Figure 51 – Buvette de quartier Montréal	39	Figure 73 – Plan image de la situation projetée (à titre indicatif)	52
Figure 52 – Aménagement convivial, rue Maguire Québec	40	Figure 74 – Plan de répartition des usages projetés	53
Figure 53 – Avenue des Pins Montréal	40	Figure 75 – Plan des hauteurs à favoriser	54
Figure 54 – Campus MIL Montréal	41	Figure 76 – Plan des aménagements durables et espaces publics projetés (à titre indicatif)	55
Figure 55 – Plaza Saint-Hubert Montréal	41	Figure 77 – Plan des réseaux de mobilité durable projetés	56
Figure 56 – Parc Dickie-Moore Montréal	42	Figure 78 – Plan des milieux de vie projetés	58
Figure 57 – Parc Dansereau Montréal	42	Figure 79 – Plan clé - localisation du campus de la santé	59
Figure 58 – Schéma conceptuel de la cité-jardin telle que pensée par Howard	45	Figure 80 – Campus ÉTS Montréal	59
Figure 59 – Schéma conceptuel de l'intégration du secteur au sein de la Ville de Mont-Royal	46	Figure 81 – Campus MIL Montréal	59
Figure 60 – Concept d'organisation spatiale	47	Figure 82 – Plan clé - localisation du pôle professionnel	60
Figure 61 – Schéma de la trame de rue projetée	48	Figure 83 – Technopôle Angus Montréal	60
Figure 62 – Schéma du grain bâti projeté	48	Figure 84 – LG2 Montréal	60
Figure 63 – Schéma du réseau d'espaces publics et verts projeté	48	Figure 85 – Plan clé - secteur résidentiel établi	61
Figure 64 – Rue Clark, Montréal	49	Figure 86 – Cadre bâti au long de l'avenue Dresden Ville de Mont-Royal	61
Figure 65 – Intersection sécurisée, Ottawa	49	Figure 87 – Duplex typique de l'avenue Dresden Ville de Mont-Royal	61
Figure 66 – Rue Shannon, Montréal	49	Figure 88 – Plan clé - ambiance résidentielle douce	62

Figure 89 – TAK Village Montréal	62	Figure 111 – Avenue Prince-Arthur Montréal	69
Figure 90 – Benny Farms Montréal	62	Figure 112 – Promenade Luc-Larivée Montréal	69
Figure 91 – Plan clé - Ambiance urbaine dynamique	63	Figure 113 – Sentier piéton Parc Pierre-Dansereau Montréal	69
Figure 92 – Elaa Verdun Montréal	63	Figure 114 – Campus MIL Montréal	69
Figure 93 – Secteur Pélican à Rosemont Montréal	63	Figure 115 – Rue Stanislas Montréal	69
Figure 94 – Plan clé	65	Figure 116 – Vue du secteur - Situation existante	70
Figure 95 – Rue Paré Montréal	65	Figure 117 – Vue du secteur - Situation projetée (à titre indicatif)	71
Figure 96 – Rue Shamrock Montréal	65		
Figure 97 – Rue Laurier Montréal	65		
Figure 98 – Rue Garnier Montréal	65		
Figure 99 – Rue Peel Montréal	65		
Figure 100 – Rue Beaumont - Type d'aménagement à favoriser (à titre indicatif)	66		
Figure 101 – Plan clé - Rue Beaumont	66		
Figure 102 – Plan clé - Rues partagées	67		
Figure 103 – Rue partagée Gouin-Est Montréal	67		
Figure 104 – Grafton Street Halifax	67		
Figure 105 – Rue du Sault-au-Matelo Ville de Québec	67		
Figure 106 – Rue Shamrock Montréal	67		
Figure 107 – Rue Émery Montréal	67		
Figure 108 – Rue Fleet - Type d'aménagement à favoriser (à titre indicatif)	68		
Figure 109 – Plan clé - Rue Fleet	68		
Figure 110 – Plan clé - Liens actifs	69		



01

Mise en contexte

INTRODUCTION

Le Plan particulier d'urbanisme (PPU) du secteur Beaumont s'inscrit dans une vision proactive ayant pour but d'encadrer le redéveloppement et la revitalisation de cette zone stratégique, qui constitue l'une des principales portes d'entrée de la Ville de Mont-Royal. Cette démarche repose sur l'identification de la zone en tant que secteur à transformer au plan d'urbanisme de la ville. Le secteur Beaumont doit faire l'objet d'une planification rigoureuse pour répondre aux enjeux liés à la vitalité économique, à la qualité des infrastructures et aux pressions croissantes de développement.

L'élaboration du PPU intervient à un moment charnière, alors que plusieurs projets structurants sont en cours de développement ou ont récemment été réalisés sur le territoire d'intervention et dans ses environs. Parmi ceux-ci, on retrouve l'aménagement du Campus MIL et l'installation de sa passerelle, qui renforce désormais la connectivité du secteur, le réaménagement prévu du viaduc Rockland, ainsi que la mise en service de la station Canora du Réseau express métropolitain (REM). Ensemble, ces initiatives transformeront profondément le paysage urbain et la dynamique socio-économique du secteur.

Par ailleurs, les expériences de réaménagement menées dans d'autres quartiers de la ville servent de référence pour envisager des interventions ambitieuses au sein du secteur Beaumont. L'objectif est double : améliorer la qualité de vie des citoyens et consolider ce secteur en tant que pôle économique. Les transformations envisagées incluent notamment le verdissement de zones névralgiques, la création de nouveaux espaces publics, l'élargissement des zones piétonnes, le renforcement de la sécurité aux intersections et la consolidation du tissu commercial favorisant la création d'emploi et l'implantation de commerces de proximité.

Le PPU de Beaumont est structuré autour de six chapitres principaux :

- Portrait du territoire à l'étude (chapitres 1, 2 et 3) – Ces chapitres permettent de dresser un diagnostic complet du secteur, de mettre en lumière les enjeux structurants et d'identifier les opportunités d'aménagement.
- Vision et orientations (chapitre 4) - Ce chapitre présente les lignes directrices qui guideront le développement du secteur. Elles ont été élaborées à partir d'ateliers collaboratifs avec diverses parties prenantes et de consultations auprès des résidents.
- Planification détaillée (chapitre 5) - Ce chapitre détaille la déclinaison des orientations d'aménagement et objectifs inhérents ainsi que le type d'interventions spatiales à favoriser au sein du secteur et illustre la façon dont ces orientations se transposent dans l'aménagement des milieux de vie et des espaces publics.
- Mise en œuvre (chapitre 6) - Cette section consiste en l'étape de mise en œuvre du PPU. Elle comprend un plan d'action structurant, lesdites interventions par phase ainsi que l'identification des ajustements réglementaires requis pour la réalisation de la vision d'aménagement et de développement du PPU.

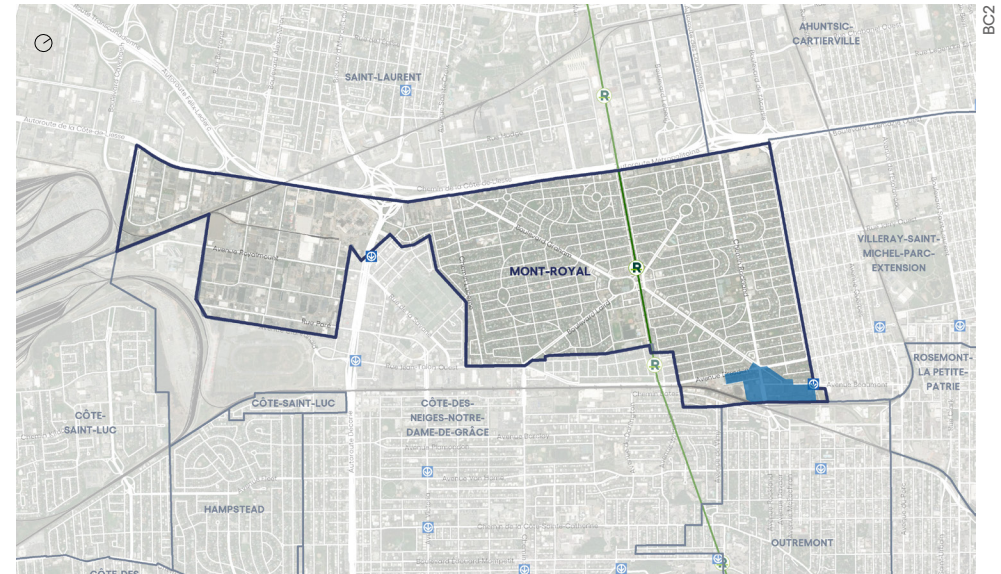


Figure 1 – Localisation du secteur Beaumont au sein de la Ville de Mont-Royal



Figure 2 – Infrastructures clés au sein de l'aire d'influence du secteur

TERRITOIRE D'INTERVENTION

LIMITES DU TERRITOIRE CIBLÉ PAR LE PPU

Le Plan particulier d'urbanisme (PPU) du secteur Beaumont cible un territoire d'une superficie de 16,7 ha, situé dans la portion sud-est de la Ville de Mont-Royal, en bordure de la frontière municipale.

Le secteur est délimité :

- Au sud, par la voie ferrée du Canadien Pacifique (CP) ;
- À l'est, par la passerelle du MIL, récemment aménagée pour améliorer la connectivité interquartiers ;
- Au nord et à l'ouest, par un tracé formé des rues Beaumont, Fleet, Jean-Talon (avenue Dresden), Clyde et Dunbar.

Au sud du secteur, la voie ferrée du CP constitue une barrière physique importante, limitant les traversées piétonnes et véhiculaires. Le chemin Rockland traverse le secteur Beaumont et mène au viaduc Rockland, qui permet de traverser cette barrière urbaine.

La limite nord du secteur est définie par l'avenue Dresden, nom donné à une portion de la rue Jean-Talon située sur le territoire de la Ville de Mont-Royal. Cette artère joue un rôle structurant dans le réseau de transport, assurant la liaison entre la Ville de Mont-Royal, l'autoroute Décarie et les arrondissements voisins.

Le secteur bénéficie également d'un accès au transport collectif, grâce à la présence de l'édicule de la station de métro Acadie sur l'avenue Beaumont. Toutefois, l'accessibilité au site repose encore largement sur l'automobile, comme en témoignent les nombreuses aires de stationnement en surface, souvent aménagées à l'avant des bâtiments, en particulier le long de l'avenue Beaumont et du chemin Rockland.

USAGES DOMINANTS

Le secteur du PPU Beaumont est actuellement représenté par des usages commerciaux. À l'est du chemin Rockland, le secteur Dunbar héberge une multitude d'établissements de services liés au domaine de la santé, ce qui en fait une destination régionale. À l'ouest du chemin Rockland, l'avenue Beaumont dessert des centres commerciaux et des établissements de restauration rapide.



Figure 3 – Cadre bâti du secteur Beaumont

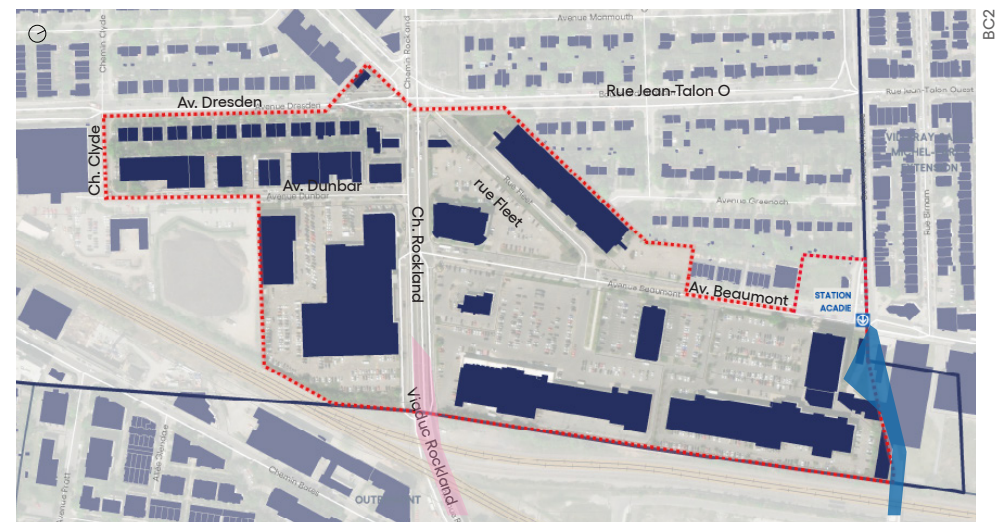


Figure 4 – Cadre bâti du secteur Beaumont

APPROCHE PRÉCONISÉE

UNE PLANIFICATION QUI RÉPOND AUX FORCES DU SECTEUR

La planification détaillée du secteur Beaumont constitue une étape stratégique pour soutenir la vitalité des activités commerciales au sud-est de la Ville de Mont-Royal, tout en renforçant la connectivité avec le secteur en plein essor du campus MIL de l'Université de Montréal, situé dans l'arrondissement d'Outremont.

À travers cette démarche, la Ville se dote d'une vision claire et structurée pour encadrer la transformation progressive du secteur et de son paysage urbain sur un horizon à long terme. Dans ce contexte, l'implication d'un large éventail d'intervenants ainsi que le recours à divers types d'analyses sont essentiels pour élaborer une stratégie d'aménagement cohérente, réaliste et adaptée aux forces et ambitions du secteur Beaumont.

UNE APPROCHE PARTICIPATIVE ET MULTIDIMENSIONNELLE

La planification proposée repose sur une démarche rigoureuse et participative, intégrant une analyse multidimensionnelle du territoire. Cette approche combine plusieurs méthodes complémentaires, notamment :

- Analyse des données démographiques et socioéconomiques ;
- Analyse cartographique du cadre bâti et des structures paysagères existantes ;
- Consultations ciblées avec les acteurs du milieu des affaires ;
- Rencontres participatives avec les citoyens ;
- Diffusion d'un questionnaire en ligne ;
- Consultations auprès du conseil municipal.

Cette approche intégrée permet de jeter les bases d'un projet d'aménagement cohérent, inclusif et porteur, en phase avec les aspirations du milieu et les dynamiques en transformation du secteur Beaumont.



Figure 5 – Atelier de participation citoyenne

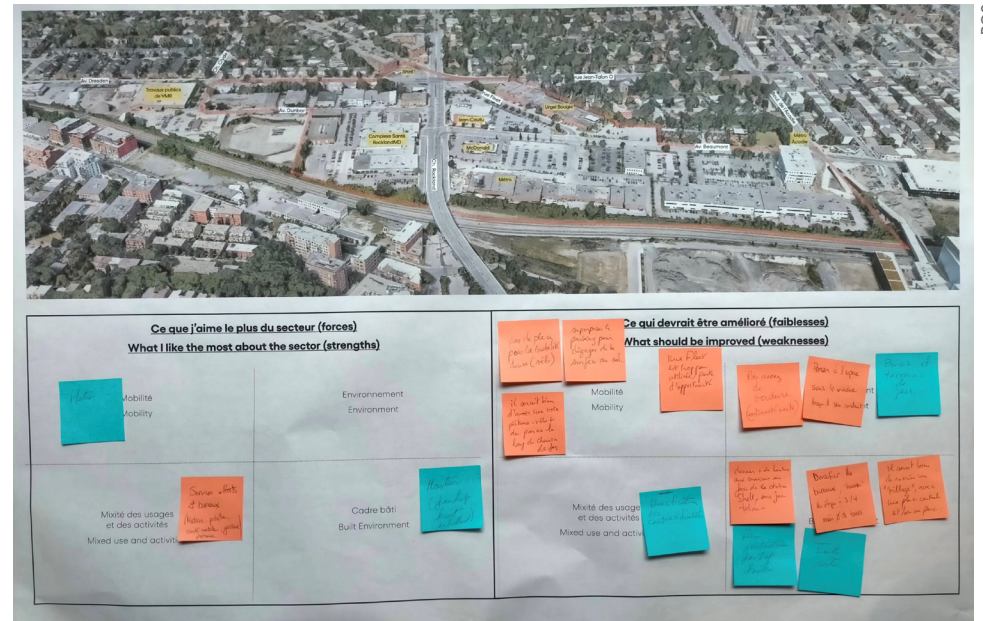


Figure 6 – Atelier collaboratif



02

Cadre de planification

CONTEXTE DE PLANIFICATION

La planification du secteur d'intervention s'appuie sur trois documents-cadres qui définissent les paramètres de développement applicables à ce territoire : le Plan métropolitain d'aménagement et de développement révisé (PMADr) de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM), le Schéma d'aménagement et de développement (SAD) de l'Agglomération de Montréal, ainsi que le Plan d'urbanisme (PU) de la Ville de Mont-Royal, dans lequel s'inscrit le présent PPU. À ces documents s'ajoutent diverses politiques municipales qui orientent les interventions en matière d'aménagement, de mobilité, d'environnement et de développement économique.

Bien que la Ville de Mont-Royal soit une municipalité indépendante, elle est membre de la CMM, ce qui rend le PMADr applicable sur son territoire. De plus, en tant que ville reconstituée, elle demeure intégrée à l'agglomération de Montréal pour certaines compétences, notamment en matière de transport en commun, ce qui justifie l'application du SAD. Ainsi, la planification locale doit s'harmoniser avec les orientations établies à ces deux échelles supérieures.

Ce chapitre met en lumière les éléments clés influençant l'aménagement du secteur, notamment les principales dispositions issues des documents de planification ainsi que les orientations municipales ayant un impact significatif sur le territoire visé. Ensemble, ces cadres réglementaires et politiques forment la base stratégique sur laquelle repose la vision d'aménagement du secteur Beaumont.

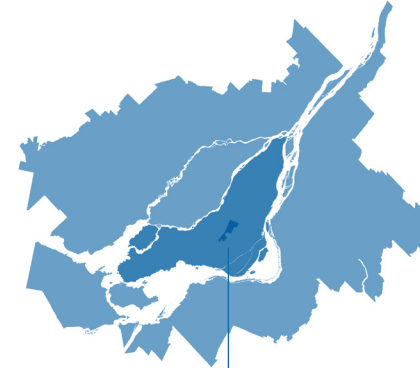


Figure 7 – Territoire d'application du PMADr :
Communauté métropolitaine de Montréal



Figure 8 – Territoire d'application du SAD :
Agglomération de Montréal



Figure 9 – Territoire d'application du plan
d'urbanisme : Ville de Mont-Royal

PLAN MÉTROPOLITAIN D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT (PMAD)

Le Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) 2026-2046 constitue le cadre stratégique de référence pour l'aménagement du territoire, la mobilité et l'environnement dans la région métropolitaine de Montréal. Entré en vigueur le 11 décembre 2025, il actualise en profondeur la vision métropolitaine issue du PMAD de 2012, tout en maintenant certains principes structurants qui demeurent en vigueur.

VISION

Le PMAD révisé réaffirme les trois grands thèmes qui guidaient les orientations du PMAD 2012, soit aménagement, transport et environnement, en les adaptant aux enjeux contemporains : intensification urbaine, transition écologique, mobilité active, logement et résilience climatique.

Bien que plusieurs cibles et mécanismes aient été actualisés, certains principes issus du PMAD de 2012 demeurent valides et conservent leur valeur d'orientation pour la planification du secteur Beaumont :

- Orientation de l'urbanisation vers les secteurs bien desservis par le transport collectif, incluant un rayon opérationnel d'environ 1 km autour des stations de métro, de train ou de services structurants.
- Maintien d'objectifs de concentration du développement près des réseaux structurants, même si les seuils et cibles ont été rehaussés dans la version révisée.
- Continuité de la Trame verte et bleue, avec un accent renouvelé sur la préservation et la connectivité des milieux naturels.

DISPOSITIONS DU PMAD 2026-2046 APPLICABLES AU SECTEUR BEAUMONT

Dans le PMAD 2026-2046, plusieurs nouveaux objectifs influencent directement le territoire du PPU du secteur Beaumont :

1. Intensification et densité dans les milieux PIAT

Le PMADR introduit la notion de PIAT (planification intégrée aménagement-transport), qui englobe les aires TOD. Pour le secteur Beaumont, cela se traduit par :

- Orientation d'environ 70 % de la croissance résidentielle vers les PIAT.
- Rehaussement du seuil de densité nette : le secteur desservi par la station Acadie vise désormais 260 logements/hectare.

- La présence simultanée de plusieurs points d'accès au transport structurant, tels que la station de métro Acadie et de la station REM Canora, renforce ce rôle stratégique.

2. Mobilité active et transport collectif

Le PMADR met un accent accru sur :

- L'augmentation de la part modale de la mobilité active (marche, vélo, micromobilité).
- L'amélioration de la qualité, de la fréquence et de l'accessibilité du transport collectif, incluant la sécurité des parcours piétons menant aux stations structurantes.

3. Environnement, verdissage et résilience

Le PMADR renforce les cibles environnementales métropolitaines, notamment :

- L'atteinte de 35 % de canopée à l'échelle du Grand Montréal d'ici 2046, objectif qui encourage les projets urbains à intégrer davantage de végétation, d'espaces verts et de mesures d'adaptation climatique.
- La consolidation de la Trame verte et bleue, incluant la protection des milieux naturels et la création de corridors écologiques urbains.

Ainsi, le PMAD 2026-2046 établit les orientations applicables au secteur Beaumont et définit les balises nécessaires à l'encadrement de son évolution future.



Figure 10 – Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) 2026-2046

SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT (SAD)

Le Schéma d'aménagement et de développement (SAD) de l'agglomération de Montréal, adopté en 2015, constitue le cadre de référence officiel pour la planification du territoire de l'agglomération. Sa version actuelle s'appuie sur les orientations du PMAD 2012, alors en vigueur au moment de son élaboration, dont il précise et adapte les principes aux réalités propres à l'agglomération.

Avec l'entrée en vigueur du PMAD 2026-2046, il est à prévoir qu'un **processus de révision du SAD devra être amorcé afin d'assurer la concordance réglementaire et stratégique entre les deux documents**. D'ici la réalisation de cet exercice de concordance, c'est toutefois le SAD de 2015 qui demeure applicable et qui continue d'encadrer la planification locale.

Au cœur de cette vision demeurent la qualité de vie, le dynamisme économique, culturel et touristique ainsi que la mise en valeur des territoires d'intérêt. Dans ce contexte, la Ville de Mont-Royal doit arrimer ses projets d'aménagement, y compris le présent PPU du secteur Beaumont, aux orientations du SAD actuellement en vigueur. Parmi les objectifs ayant une incidence directe sur ce territoire, deux éléments principaux doivent être retenus.

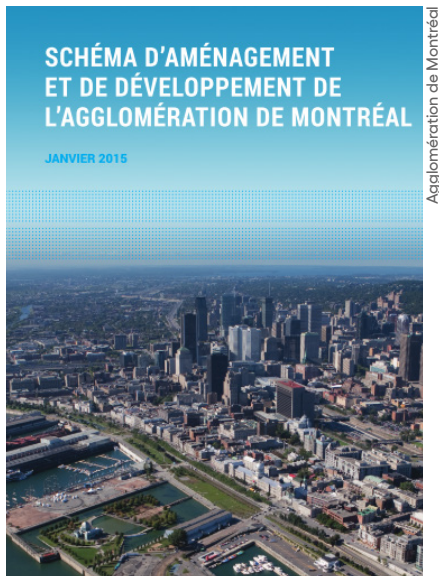


Figure 11 – Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal (SAD)

1. L'atteinte d'une densité résidentielle minimale de 80 logements par hectare, en cohérence avec les principes de compacité et d'optimisation du territoire et conformément avec la stratégie de modulation des densités résidentielles liée aux secteurs TOD.

2. La planification du développement en fonction de l'affectation « Activités diversifiées », regroupant une mixité d'usages qui inclut, au sens du SAD, les usages suivants : *le commerce, les bureaux, l'industrie légère, les activités récréatives, culturelles ou institutionnelles et l'habitation, en s'assurant qu'elle soit compatible avec les usages existants, les nuisances potentielles et le cadre bâti environnant.*

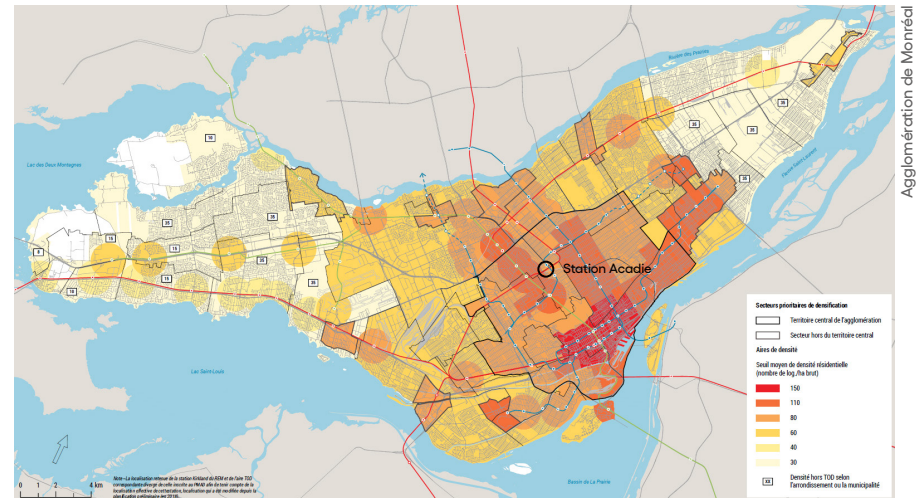


Figure 12 – Modulation de la densité résidentielle à travers l'agglomération de Montréal

PLAN D'URBANISME

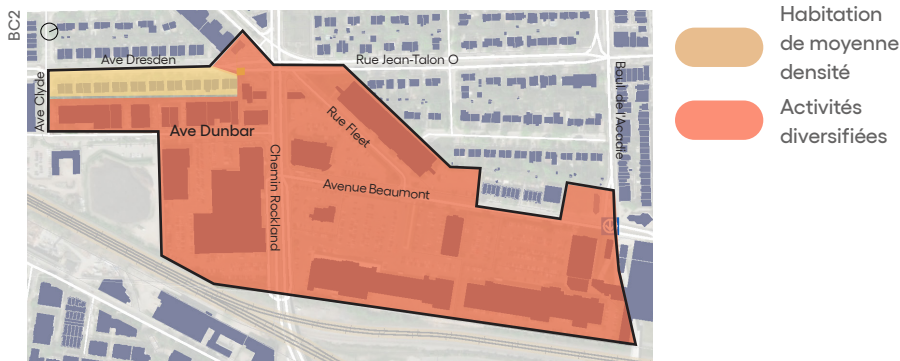
En vigueur depuis 2017, le Plan d'urbanisme de la Ville de Mont-Royal présente des principes et des normes d'aménagement plus détaillés, visant à traduire concrètement la vision municipale sur le territoire.

Extrait de la vision

« Assurer que le caractère distinct et prestigieux du noyau résidentiel, qui fait la renommée de la ville à l'échelle métropolitaine, soit maintenu et perceptible sur l'ensemble du territoire. Dans cette perspective, le respect du caractère patrimonial à l'intérieur des limites de la Cité-modèle demeure une priorité. Les transformations du cadre bâti doivent être encadrées pour refléter l'esprit du plan conçu par l'architecte paysagiste F. G. Todd et assurer l'harmonie visuelle entre les nouvelles constructions et les bâtiments existants.

Parallèlement, les secteurs qui font l'objet de projets de redéveloppement doivent afficher le même degré de qualité architecturale et urbaine que les quartiers plus anciens. Le plus grand défi à cet effet consiste à stimuler la revitalisation du secteur industriel, dont la configuration actuelle n'est pas optimale pour attirer de nouvelles entreprises. Un contrôle plus strict de la répartition des usages et de l'aspect visuel des propriétés privées, de même que des interventions visant à bonifier l'aménagement du domaine public et l'accessibilité du secteur font partie intégrante de la stratégie de revitalisation urbaine à Mont-Royal. »

Les deux principaux éléments à prendre en compte par rapport au plan d'urbanisme sont les affectations du sol prescrites et le coefficient d'occupation du sol (COS) applicable à chaque zone (PU, p.71)



AFFECTATIONS DU SOL

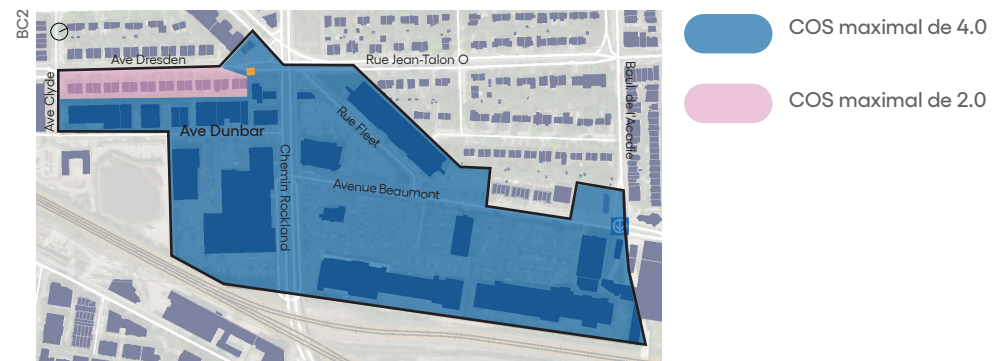
Le secteur Beaumont comprend deux catégories d'affectation du sol (figure 13). La vaste majorité du territoire est incluse dans l'aire d'affectation *Activités diversifiées*, qui autorise une grande diversité d'usages, incluant :

- Habitations multifamiliales (densité visée de 80 à 150 log/ha) ;
- Habitations communautaires - telles que les maisons de retraite et les résidences pour personnes âgées - (densité visée de 80 à 150 log/ha) ;
- Usages commerciaux, à l'exception des commerces et services récréatifs de divertissement et de loisirs lourds ;
- Infrastructures publiques.

Une petite portion du secteur, localisée le long de la rue Jean-Talon Ouest, est quant à elle désignée comme une aire d'affectation *Habitation de moyenne densité*, où la densité résidentielle visée est située entre 17 et 33 log/ha. Une rangée de duplex jumelés y est établie.

COEFFICIENT D'OCCUPATION DU SOL (COS)

Le secteur Beaumont est subdivisé en deux zones définies en fonction du coefficient d'occupation du sol (COS) autorisé pour les usages *Commerce urbain*, *Activités diversifiées*, *Multifonctionnel* et *industriel* (figure 14). Ce coefficient influence le mode d'implantation et la hauteur des bâtiments. La première de ces zones autorise un COS allant jusqu'à 2, alors que la deuxième zone, identifiée comme étant un *Secteur à transformer*, autorise un COS plus élevé, atteignant un maximum de 4.





03

Portrait du territoire

HISTORIQUE

Avant son incorporation en 1912, Mont-Royal était une parcelle agricole de la paroisse de Saint-Laurent, caractérisée par des bandes de terre seigneuriales et des fermes orientées vers le chemin de la Côte-de-Liesse, alors seule voie est-ouest du secteur. Les limites sud de la ville demeurent inchangées à ce jour.

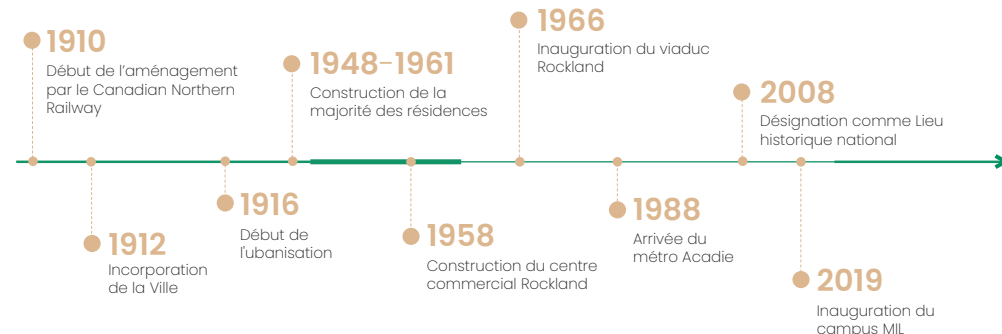
En 1910, la compagnie du Canadian Northern Railway, dirigée par l'ingénieur Henry K. Wicksteed, amorce l'aménagement résidentiel de Mont-Royal. L'architecte paysagiste Frederick Gage Todd est mandaté pour concevoir une Cité modèle sur le versant nord du mont. Inspirés par les mouvements **City Beautiful** et **Cité-jardin**, ses plans visent une ville à la campagne où nature et urbanité cohabitent harmonieusement.

Ce modèle se traduit par une centralité rayonnante, une abondance de parcs, d'espaces verts et d'arbres matures, ainsi qu'une grande qualité paysagère. Ces éléments façonnent encore aujourd'hui l'identité unique de Mont-Royal dans l'agglomération montréalaise.

Deux boulevards en diagonale, Graham et Laird, relient les quatre points d'entrée de la ville et convergent vers un centre civique organisé autour d'une place publique, près de la gare. En 2008, ce territoire obtient le statut de Lieu historique national du Canada, quatre ans avant le centenaire de la ville.

L'urbanisation s'est déroulée en trois grandes phases à partir de 1916, avec une forte croissance après la Seconde Guerre mondiale. Si plusieurs bâtiments d'avant 1945 subsistent, la majorité des résidences datent de 1948 à 1961. En 1958, le centre commercial Rockland est construit sur l'ancien terrain du Club de golf Mont-Royal, suivi en 1966 par le viaduc Rockland, renforçant les liens avec les municipalités voisines.

Dans les années 1970, la population vieillit et diminue légèrement, tandis que la proportion de francophones et d'allophones augmente. Le parc résidentiel atteint sa maturité, limitant les nouvelles constructions. Toutefois, l'attrait de la ville pour les jeunes familles assure un renouvellement démographique constant. Les secteurs Bates/Ekers et Plymouth-Lucerne sont revitalisés, accueillant de nombreuses nouvelles unités résidentielles.



Viaduc Rockland et secteur Beaumont

Le chemin Rockland, axe structurant historique, relie le cœur de l'île à l'une des principales portes d'entrée de Mont-Royal. Dès la fin du XIXe siècle, un passage à niveau permet de franchir les voies ferrées et la gare de triage d'Outremont, facilitant les connexions avec les quartiers du sud. Le secteur est alors dominé par des usages industriels et d'entreposage.

Avec l'essor de l'automobile, un viaduc devient nécessaire. Inauguré en 1966, il assure une circulation fluide au-dessus du corridor ferroviaire. L'usage commercial remplace progressivement les fonctions industrielles, suivant l'évolution des modes de transport.

En 1988, la station de métro Acadie s'implante au nord-est du secteur Beaumont, améliorant la desserte en transport collectif. Des travaux de réfection du viaduc, réalisés entre 2015 et 2016, prolongent sa durée de vie jusqu'en 2030. La Ville de Mont-Royal, en partenariat avec Montréal, explore aujourd'hui des scénarios de reconstruction axés sur la mobilité durable et la consolidation urbaine.

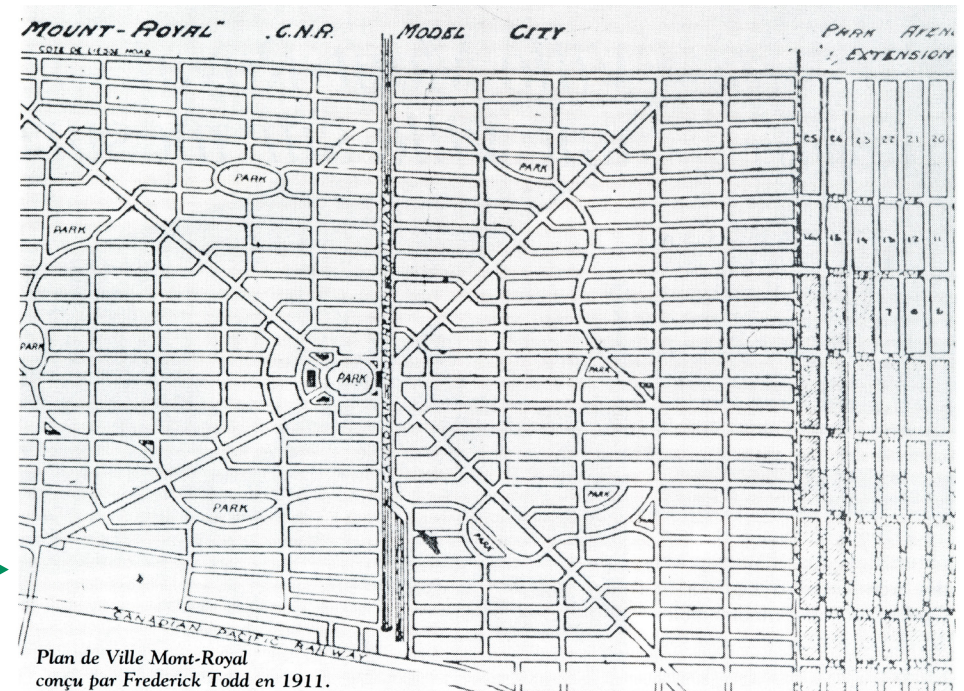


Figure 15 – Plan de Ville Mont-Royal tel que conçu par Frederick Todd



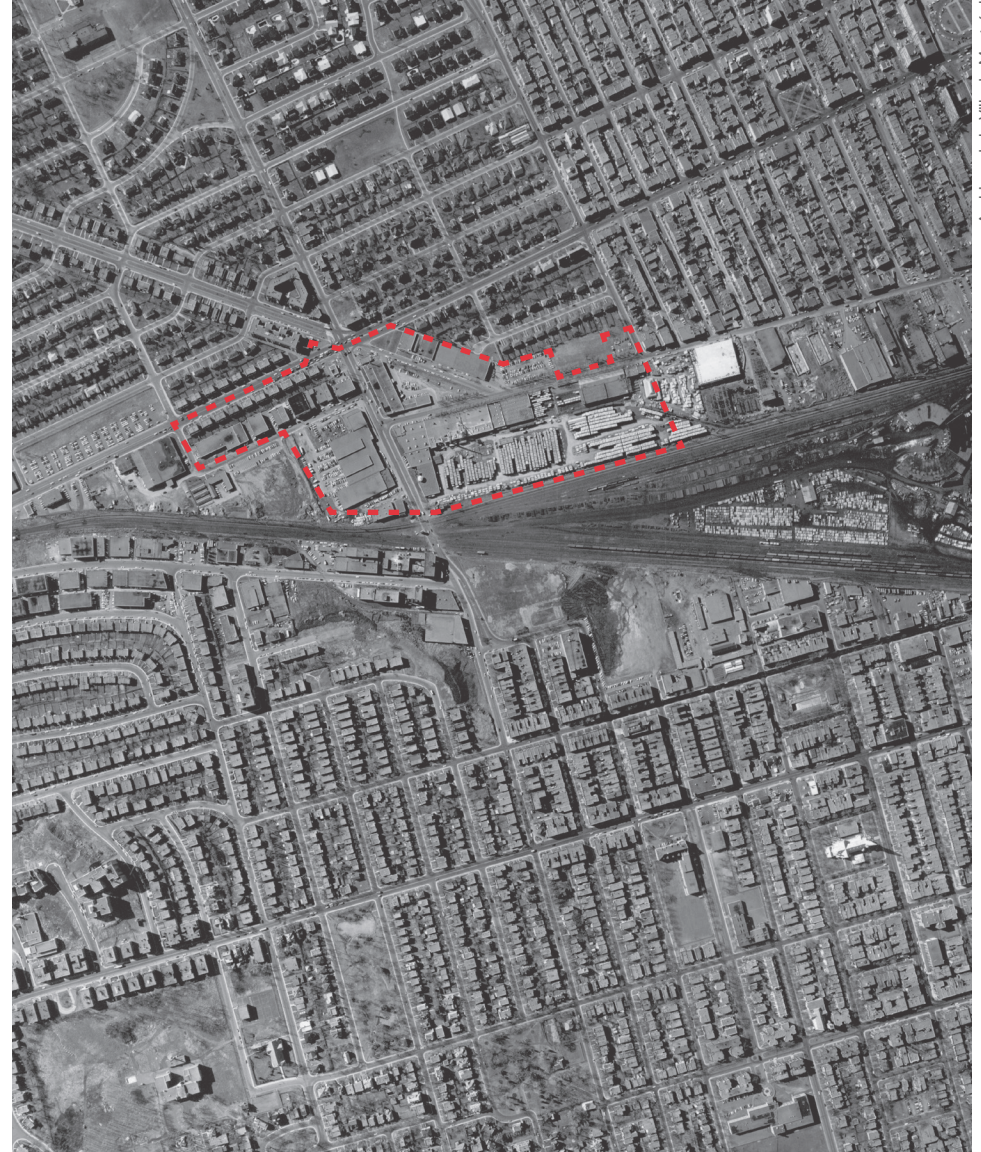
Archives de la Ville de Montréal

Figure 16 – Voie ferrée du Canadien National | Ville de Mont-Royal | 15 avril 1931



Archives municipales d'Outremont

Figure 17 – Reginald J.P. Dawson et Bernard Couvrette, maires des villes de Mont-Royal et d'Outremont, inauguration du viaduc | décembre 1966



Archives de la Ville de Montréal

Figure 18 – Orthophoto du secteur avant l'aménagement du viaduc Rockland | 1964



Archives de la Ville de Montréal

Figure 19 – Orthophoto du secteur après l'aménagement du viaduc Rockland | 1968

CONTEXTE ENVIRONNANT

CAMPUS MIL

Le campus MIL de l'Université de Montréal, s'étend sur une vaste superficie de 118 hectares et recouvre l'ancien site de la gare de triage du Canadien Pacifique.

La vision de l'Université de Montréal était de développer un nouveau campus scientifique à l'écart du campus principal, situé sur le flanc nord du mont Royal, permettant ainsi de protéger la montagne. Cette initiative bénéficia rapidement du soutien de la Ville de Montréal, qui s'engagea à collaborer avec l'Université pour concrétiser un projet porteur pour l'ensemble de la collectivité montréalaise. Le campus MIL prévoira aussi une offre variée de logements, de commerces de proximité et d'espaces publics de qualité, ce qui favorisera la diversité sociale et créera un environnement urbain dynamique et attrayant.

Aujourd'hui, le projet de redéveloppement du site Outremont comprend 300 000 m² de bâtiments universitaires, 1 300 logements, quatre hectares de nouveaux lieux publics, des commerces de proximité, une école primaire ainsi que de multiples liens pour ouvrir le secteur sur ses quartiers avoisinants. Le projet vient ainsi lever une barrière entre la Ville de Mont-Royal et les quartiers de la Ville de Montréal adjacents (Outremont, Parc-Extension, Villeray et La Petite-Patrie) en proposant un aménagement rassembleur, accessible et bien connecté. Deux axes majeurs ont été créés pour faciliter la communication et l'accès au secteur. L'axe est-ouest, la nouvelle avenue Thérèse-Lavoie-Roux, s'étend de la rue Parc jusqu'à l'avenue McEachran à Outremont, tandis qu'une passerelle dans l'axe nord-sud relie le Complexe des sciences de l'Université de Montréal à la station de métro Acadie. Ces axes de circulation désenclavent le site et créent des liens physiques avec les quartiers environnants.

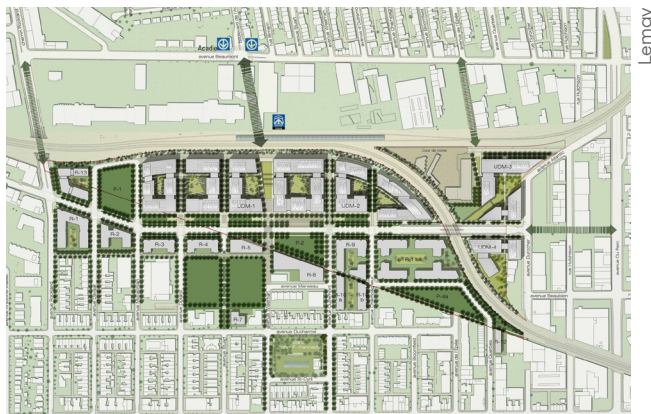


Figure 20 – Plan du campus MIL

AIRE D'INFLUENCE

Au nord, le secteur est bordé par un tissu résidentiel typique de la Ville de Mont-Royal, caractérisé par une trame urbaine planifiée, des habitations de faible hauteur et une forte présence de verdure. Au sud de la voie ferrée, dans Outremont, le tissu résidentiel est plus dense et diversifié, notamment avec l'émergence du quartier MIL. Ce dernier, avec ses logements, ses espaces publics et ses institutions universitaires, exerce une influence croissante sur le secteur Beaumont.

CONTRAINTES

La voie ferrée du Canadien Pacifique crée une séparation notable dans le tissu urbain du secteur Beaumont, limitant les possibilités de déplacement nord-sud sur une distance d'environ un kilomètre. Cette infrastructure linéaire réduit les liens directs entre la Ville de Mont-Royal et les quartiers voisins, dont Outremont. Cette infrastructure génère aussi certaines nuisances typiques d'un corridor ferroviaire (bruit, vibrations), qui sont à considérer dans la planification des nouveaux aménagements résidentiels à proximité afin d'assurer une intégration cohérente et de maintenir une bonne qualité de vie. Des mesures de mitigation avancées, intégrées aux aménagements paysagers et à l'architecture des bâtiments adjacents, seront déployées pour réduire durablement les nuisances et favoriser des développements immobiliers futurs mieux adaptés à leur environnement ferroviaire.

Le site du dépôt à neige, situé dans la partie à l'ouest du viaduc et au nord de la voie ferrée, correspond également à un élément générant des nuisances significatives, notamment en termes de bruit, de poussière et de pollution visuelle et particulièrement durant la saison hivernale et les périodes de fonte. La présence du dépôt à neige rend difficile l'aménagement de bâtiments résidentiels ou d'équipements communautaires dans son voisinage immédiat. Cela impose une planification prudente du secteur, avec des zones tampons, des aménagements paysagers ou des usages plus tolérants.



Figure 21 – Passerelle du campus MIL

Mienkés Shoener Dogenais Letourneaux architectes

MOBILITÉ

Malgré la présence d'infrastructures structurantes comme la station de métro Acadie et la proximité du REM, le secteur Beaumont demeure largement dominé par l'automobile. Le paysage urbain y est marqué par l'abondance de stationnements de surface, souvent situés en façade des bâtiments. Ainsi, la trame viaire discontinue et les aménagements favorisant les déplacements motorisés encouragent près de 70 % des résidents du secteur à privilégier l'automobile comme mode de transport pour le navetage.

TRANSPORT COLLECTIF

La jonction de la rue Jean-Talon Ouest, de la rue Fleet, du chemin Rockland et de l'avenue Dresden bénéficie d'une excellente accessibilité en transport collectif.

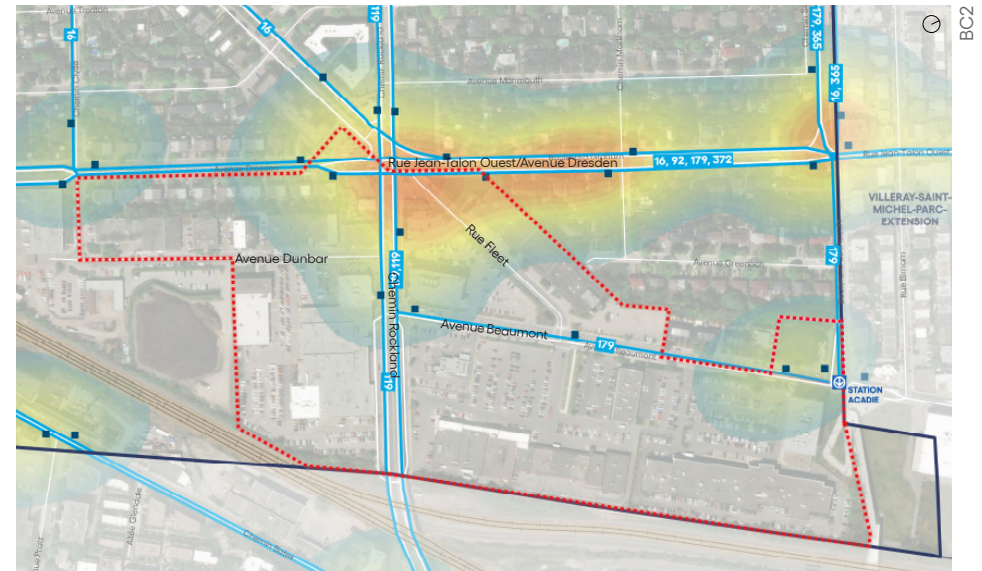
Dans la partie est du site, la station Acadie, située sur la ligne bleue (5) permet d'accéder au réseau de métro de la Ville de Montréal. Cette ligne est en cours d'expansion vers l'est de Montréal. Cet accès au métro permet aussi d'accéder au Réseau express métropolitain (REM), par la station Édouard-Monpetit.

Directement à l'ouest du territoire d'étude se trouve la station Canora qui remplace l'ancienne gare de train du même nom. La station du Réseau express métropolitain (REM) est implantée au cœur du quartier résidentiel Glenmount dans l'arrondissement Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce, entre le chemin Canora et le chemin Dunkirk. Cette station permettra des connexions rapides vers plusieurs destinations, comme la Gare Centrale (7 min), l'aéroport de Montréal (19 min) et Brossard (24 min).







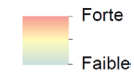
Figure 22 – Arrêt d'autobus au long de la rue Jean-Talon Ouest

Figure 23 – Trajets, arrêts d'autobus et station de métro



Légende

-  Limite municipale
-  Secteur du PPU
-  Réseau de bus (STM)
-  Arrêt de bus (STM)



Fréquence de passage de bus durant l'heure de pointe matinale en semaine

RÉSEAU CYCLABLE

Le réseau cyclable de Mont-Royal est actuellement incomplet et ne comprend aucun tracé à l'intérieur du secteur du PPU. Un projet de consolidation du réseau est en cours de planification et de déploiement afin d'assurer un bon niveau de connectivité et l'accessibilité aux destinations clés (telles que la station Acadie, le campus MIL, le centre de la Ville de Mont-Royal, etc.)

Un projet structurant en matière de mobilité active est actuellement à l'étude du côté de la Ville de Mont-Royal, qui projette l'ajout de voies cyclables sur l'avenue Beaumont, le chemin Rockland et le boulevard de l'Acadie. L'agglomération de Montréal prévoit pour sa part l'implantation d'une piste cyclable structurante (REV) au nord du secteur du PPU, soit sur la rue Jean-Talon, ainsi que d'une piste cyclable sur le futur viaduc Rockland, lors de son réaménagement. Ce projet, qui s'inscrit dans une volonté de renforcer les infrastructures cyclables à l'échelle métropolitaine, a pour but de consolider le réseau existant en améliorant les connexions à l'échelle de l'agglomération. L'implantation de ces réseaux permettra de mieux intégrer le secteur Beaumont aux quartiers environnants, tout en favorisant les déplacements actifs et durables.

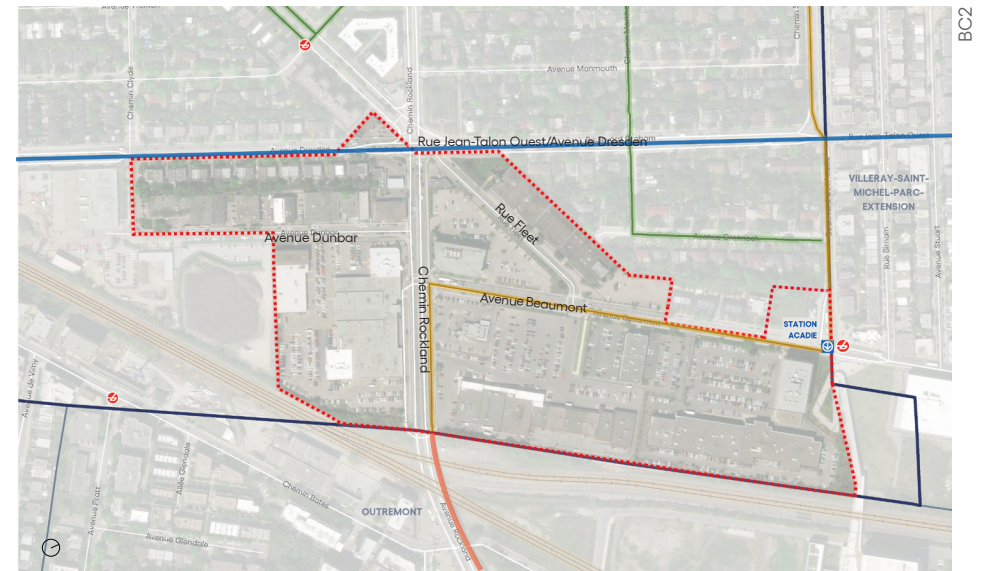
Service de vélos en libre-service (BIXI)

La station BIXI Graham/Brookfield est située immédiatement aux abords du PPU, près de la station de métro Acadie. Cette station était la deuxième plus achalandée du territoire de la Ville de Mont-Royal en 2025 (16 014 transactions), juste derrière la station REM Canora (18 136 transactions), également située à proximité du secteur du PPU.

Une analyse origine-destination des trajets effectués en BIXI en 2023 révèle que les trajets ayant le secteur du PPU comme point de départ ont pour destination principale la Ville de Mont-Royal. Les trajets ayant le secteur du PPU comme destination proviennent principalement de la ville de Mont-Royal ainsi que des arrondissements voisins, soit Outremont, Côte-des-Neiges-Notre-Dame-de-Grâce, Villeray-Saint-Michel-Parc-Extension et le Plateau-Mont-Royal.

Par ailleurs, les données d'achalandage du service BIXI témoignent de l'intérêt grandissant pour les déplacements à vélo dans la Ville de Mont-Royal, avec plus de 63 000 transactions enregistrées en 2024. Cette fréquentation soutenue, combinée à une majorité d'utilisations en semaine, confirme le potentiel d'un réseau cyclable mieux connecté, répondant à une demande réelle pour des alternatives de transport écologiques et efficaces.

Figure 24 – Pistes et voies cyclables



Légende

- | | | | |
|--|-------------------|--|--|
| | Limite municipale | | Réseau cyclable existant |
| | Secteur du PPU | | Réseau cyclable projeté par la Ville de Mont-Royal |
| | | | Réseau express vélo (REV) projeté par la Ville de Montréal |
| | | | Piste cyclable projetée par la Ville de Montréal |

RÉSEAU ROUTIER

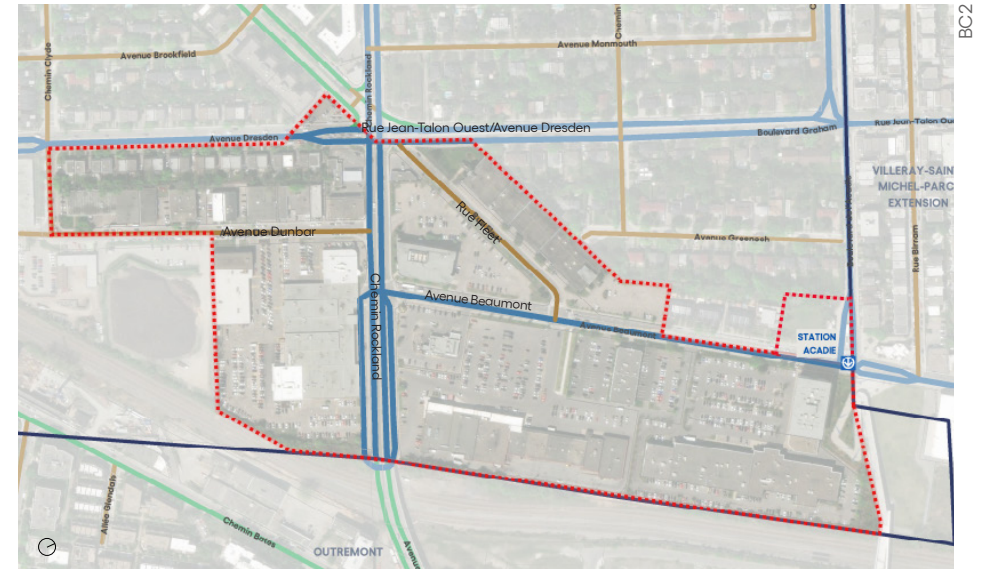
Le secteur est marqué par une trame viaire discontinue en raison de sa proximité avec la voie ferrée qui longe la partie sud du site. Les rues orientées nord-sud sont coupées par cet obstacle, à l'exception du chemin Rockland. Ce dernier assure une connexion avec l'arrondissement d'Outremont au sud grâce au viaduc du même nom. Le viaduc est doté d'un trottoir partagé par les piétons et les cyclistes, ainsi que deux voies de circulation dans chaque direction. La reconfiguration du viaduc Rockland présentement à l'étude, prévoit porter une grande attention à la mobilité active, grâce à l'implantation de larges trottoirs sécurisés et d'une piste cyclable.

Un second passage piétonnier vers le sud a également été aménagé avec la passerelle du campus MIL. Cette dernière est exclusivement dédiée aux modes de déplacement actifs.






La configuration oblique de la voie ferrée interrompt également le parcours de certaines rues orientées est-ouest, notamment les avenues Beaumont et Dunbar. Ainsi, la voie ferrée crée une coupure au niveau de la circulation qui est perçue comme une limite pour la population.

Face à cette situation, la discontinuité de la trame viaire et la barrière formée par la voie ferrée au sud du secteur du PPU apparaissent comme des enjeux majeurs. Ceci affecte notamment l'expérience des piétons et des cyclistes, puisque la coupure crée un obstacle difficile à contourner. Ainsi, l'ambiance de marche est actuellement amoindrie par le manque d'accessibilité.

Figure 25 – Réseau routier



Légende

	Limite municipale		Axe majeur
	Limite du secteur du PPU		Voie collectrice
			Rue locale

ANALYSE SPATIALE

DENSITÉ RÉSIDENIELLE

Le secteur du PPU Beaumont comporte actuellement un seul îlot comprenant des unités résidentielles, situé en bordure de la rue Dresden. Cet environnement se caractérise par une faible densité résidentielle, principalement constituée de duplex.

Les duplex de l'avenue Dresden ne feront pas l'objet de nouvelles interventions. De l'autre côté de la rue, on retrouve la même typologie de bâtiments résidentiels à deux étages. Plus au nord, des cottages jumelés ainsi que des maisons de ville sont établis.

Dans la perspective de la création d'un futur quartier mixte, un potentiel de densification et de redéveloppement est identifié afin de répondre aux besoins en logement de la population tout en optimisant l'utilisation du territoire. Cette densification devra s'effectuer de manière graduelle et cohérente avec le cadre bâti environnant, notamment par l'adoption d'une stratégie de gradation des hauteurs.



Figure 26 – Duplex situé sur l'avenue Dresden, à l'intérieur de la limite nord du secteur du PPU

Figure 27 – Densité résidentielle



Légende

- Limite municipale
- - - Secteur du PPU
- 15 et moins log./ha
- 16-30 log./ha
- 31-60 log./ha
- 61-80 log./ha
- 81-100 log./ha
- Plus de 100 log./ha

CADRE BÂTI

Le paysage architectural du secteur est en partie constitué de bâtiments commerciaux de grande envergure. Aux abords et à l'est du chemin Rockland, le cadre est dominé par un centre commercial doté d'un stationnement frontal, un complexe médical, un salon funéraire et une grande pharmacie.

À l'ouest du chemin Rockland, la zone commerciale où est située la clinique Rockland MD présente des bâtiments de plus petites superficies le long de l'avenue Dunbar. Directement à l'ouest du secteur se trouve un large site dédié aux services publics de la Ville de Mont-Royal.

Des bâtiments résidentiels (duplex) sont alignés le long de la rue Jean-Talon Ouest.

Globalement, la taille des constructions de ce secteur se distingue des zones urbaines avoisinantes, mettant en avant des bâtiments plus volumineux entourés de grands espaces de stationnement, à l'exception des bâtiments résidentiels au long de l'avenue Dresden.

ANNÉES DE CONSTRUCTION

La diversité des années de construction des bâtiments témoigne d'un développement architectural hétérogène et échelonné du secteur. La majeure partie des structures dans les environs datent d'avant 1969, offrant ainsi un aperçu tangible du passé urbanistique du secteur. À l'intérieur du périmètre du PPU, les unités résidentielles, bordant l'avenue Dresden ont été construites entre 1950 et 1969. Il s'agit d'une rangée de duplex jumelés. Un îlot triangulaire se distingue, construit entre 1990 et 2009, positionné à intersections du chemin Rockland et de l'avenue Beaumont. Plus au sud-est, un îlot commercial, né entre 1970 et 1989, s'érige comme un représentant du modèle de centre commercial orienté vers l'automobile. À l'extrémité est du site, un développement récent, construit entre 2010 et 2022, fait face au métro. Enfin, la rue Fleet héberge la portion la plus ancienne, construite avant 1950, agissant ainsi comme un témoin vivant de l'histoire architecturale locale. Cette diversité temporelle et fonctionnelle suggère un potentiel de développement et de réaménagement considérable pour le secteur Beaumont avec une abondance de bâtiments âgés et aménagés selon différentes logiques d'aménagement.



BC2

Figure 28 – Bâtiment commercial au long de l'avenue Dunbar



BC2

Figure 29 – Bâtiment commercial avec grand stationnement, chemin Rockland



BC2

Figure 30 – Bureaux sur l'avenue Beaumont

STRUCTURE PAYSAGÈRE

Le tissu urbain du secteur est marqué par la présence d'activités commerciales et industrielles légères, dont certaines sont protégées par des droits acquis. Plusieurs activités liées au domaine de la santé y sont aussi implantées, notamment à l'ouest du chemin Rockland. La volumétrie bâtie est dominée par des bâtiments ayant une hauteur limitée et occupant de grandes superficies. Ces caractéristiques créent une rupture avec la trame urbaine environnante, qui se distingue par

le caractère résidentiel et verdoyant typique de la Ville de Mont-Royal. De plus, l'aménagement du secteur Beaumont présente un caractère essentiellement fonctionnel et utilitaire. On y observe des bâtiments souvent implantés en retrait de la rue, peu d'aménagements paysagers et une faible présence d'espaces publics de qualité. Ce contraste accentue la perception d'un secteur en marge, tant sur le plan spatial que fonctionnel.

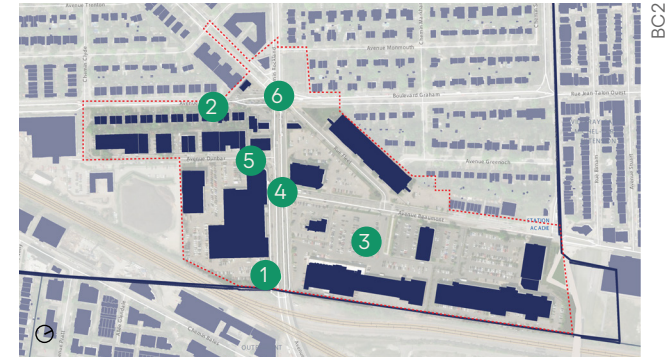


Figure 31 – Plan clé



Figure 32 – Complexe de la santé MD et son stationnement



Figure 33 – Entrée charretière typique sur l'avenue Dresden



Figure 34 – Stationnement de surface desservi par l'avenue Beaumont



Figure 35 – Centre médical, avenue Beaumont et chemin Rockland



Figure 36 – Secteur commercial, avenue Dunbar



Figure 37 – Intersection en étoile

ESPACES VERTS

Le secteur du PPU Beaumont présente un déficit notable en matière de verdissage, contrastant fortement avec les secteurs adjacents au nord (Ville de Mont-Royal) et au sud (MIL/Outremont), qui bénéficient d'une structure paysagère plus riche et d'une présence accrue de canopée. Ce déséquilibre accentue la perception d'un milieu minéralisé, peu accueillant et vulnérable aux îlots de chaleur. L'absence d'espaces verts significatifs, combinée à une forte occupation du sol par des stationnements de surface, limite les opportunités de contact avec la nature et nuit à la qualité de vie.

Ce manque interpelle quant à la nécessité d'intégrer des éléments végétaux et paysagers pour améliorer la qualité environnementale, soutenir la biodiversité locale et créer un réseau écologique plus cohérent avec les trames vertes environnantes. Une refonte paysagère ambitieuse s'avère donc indispensable dans le cadre du réaménagement du secteur.



Google Maps

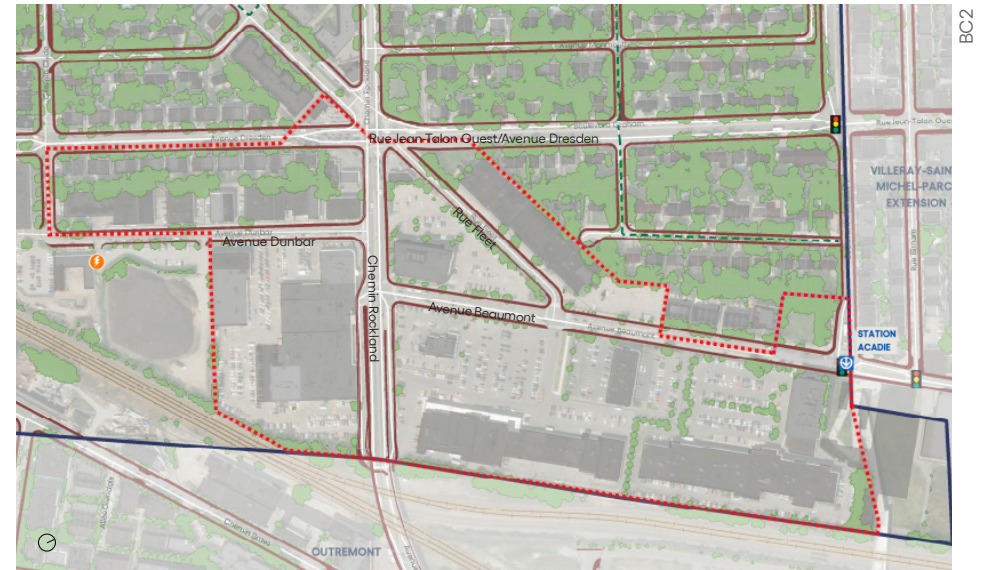
Figure 38 – Verdissage typique secteur hors PPU, rue Graham



Google Maps

Figure 39 – Verdissage typique secteur PPU, rue Beaumont

Figure 40 – Canopée du secteur Beaumont et de ses alentours



BC2

Légende

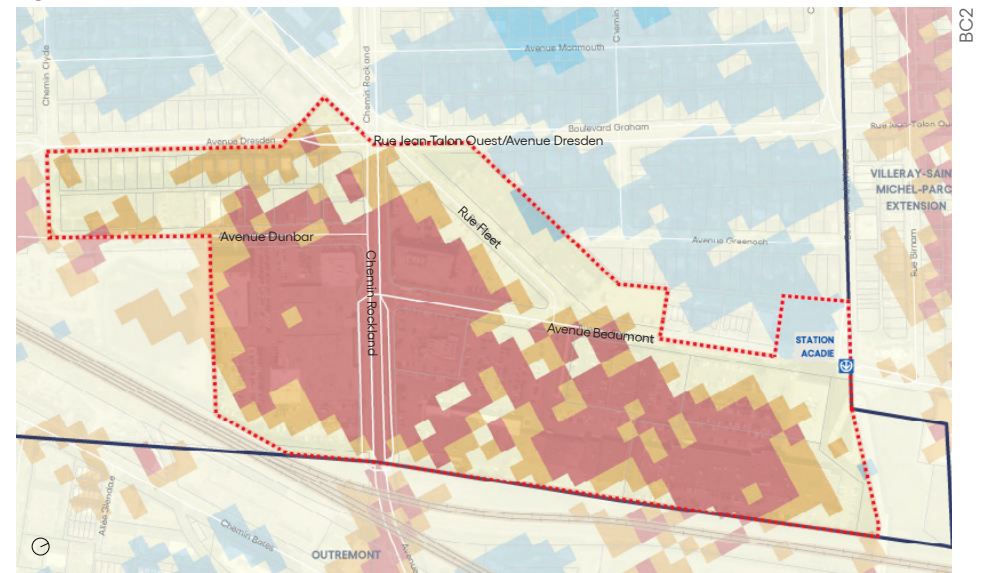
- Limite municipale
- Secteur du PPU
- Canopée
- Bâtiment
- Trottoir

ÎLOTS DE CHALEUR ET DE FRAÎCHEUR



Le secteur du PPU Beaumont se caractérise par la présence d'un îlot de chaleur urbain marqué, en rupture nette avec les secteurs situés au nord où prédominent des îlots de fraîcheur grâce à une végétation abondante et une trame urbaine plus perméable. Cette surchauffe localisée résulte principalement d'un manque d'ombrage, d'une forte minéralisation des sols (stationnements, toitures) et d'une couverture végétale quasi inexistante.






Ce constat met en lumière l'urgence d'intervenir sur le plan de l'aménagement pour rétablir un équilibre thermique et améliorer le confort des résidents, des travailleurs et des usagers du secteur. L'introduction de plantations d'arbres d'ombrage, de revêtements clairs ou perméables, ainsi que la création d'espaces verts multifonctionnels sont des leviers essentiels pour réduire les températures, renforcer la résilience climatique du quartier et rehausser sa qualité paysagère.

Figure 42 – Îlots de chaleur



Légende

-  Limite municipale
-  Secteur du PPU

-  Plus frais
-  Frais
-  Dans la moyenne
-  Chaud
-  Très chaud



Google Maps

Figure 41 – Stationnement édifice Jean-Bernard, rue Beaumont

CONTRAINTES ANTHROPIQUES

Le secteur du PPU Beaumont est traversé ou situé aux abords d'un ensemble d'infrastructures routières et ferroviaires substantielles. Ces dernières définissent la configuration du territoire, tout en représentant un obstacle majeur pour le développement en raison des nuisances liées à ces installations. Le Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal (SADM) met en lumière les infrastructures routières et ferroviaires à haut débit comme principales sources de nuisances à Mont-Royal.

Celles-ci sont réparties comme suit :

- La rue Jean-Talon Ouest (avenue Dresden, boulevard Graham), une voie collectrice avec un flux de trafic important;
- Les voies ferrées du Canadien Pacifique (CP) qui délimitent la frontière sud du secteur Beaumont.

Le document annexe du Schéma établit les paramètres à suivre pour assurer une cohabitation harmonieuse entre les activités humaines et les réseaux de transport à grande affluence. Ces paramètres ont déjà été incorporés dans le Règlement n° 1441 concernant le zonage de la ville de Mont-Royal.



Figure 43 – Viaduc Rockland



Figure 44 – Rue Jean-Talon Ouest



Figure 45 – Vue de la voie ferrée du CP en direction est



Figure 46 – Vue de la voie ferrée du CP en direction ouest

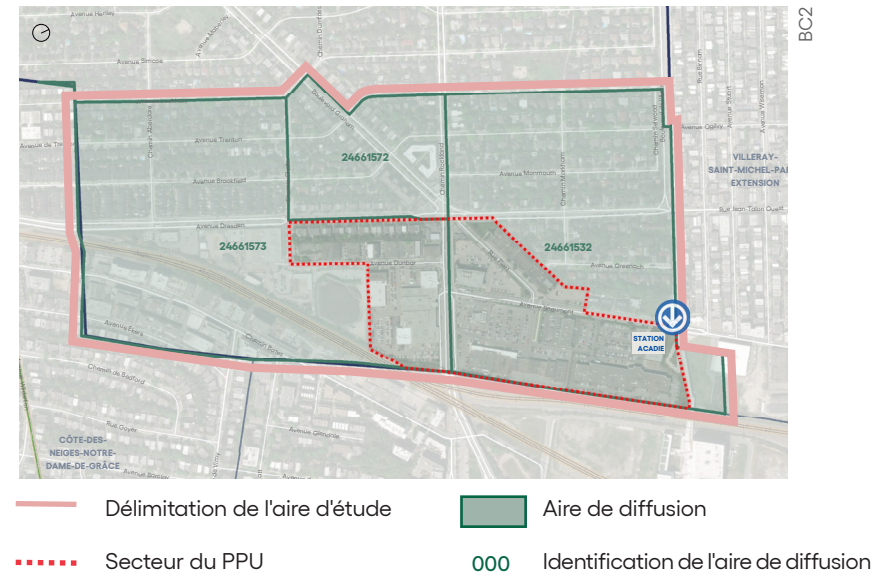
ANALYSE SOCIODÉMOGRAPHIQUE

MÉTHODOLOGIE

L'analyse sociodémographique fournit un aperçu de la composition actuelle de la population, de ses dynamiques d'évolution ainsi que des besoins spécifiques qui en découlent. Cette section vise à examiner les caractéristiques démographiques et sociales du secteur visé par le Plan particulier d'urbanisme (PPU), notamment l'âge, la structure familiale et des ménages, le niveau de scolarité et les langues parlées.

Les données présentées reflètent principalement la population résidant à proximité du secteur d'étude. Elles sont issues du recensement de 2021, réalisé par Statistique Canada. Les aires de diffusion utilisées ne correspondent pas aux limites du PPU, où se trouvent actuellement peu de résidences (les seules sont les duplex situés en bordure de l'avenue Dresden). L'analyse des données qui y sont liées offre toutefois un portrait de la réalité démographique du contexte dans lequel se trouve le secteur Beaumont, au sein de la Ville de Mont-Royal. Cette compréhension fine du contexte local permettra d'orienter les décisions urbanistiques de manière à répondre adéquatement aux besoins actuels et futurs de la communauté.

Figure 47 – Aires de diffusion associées au secteur du PPU



ANALYSE DE LA PYRAMIDE D'ÂGE DE LA POPULATION

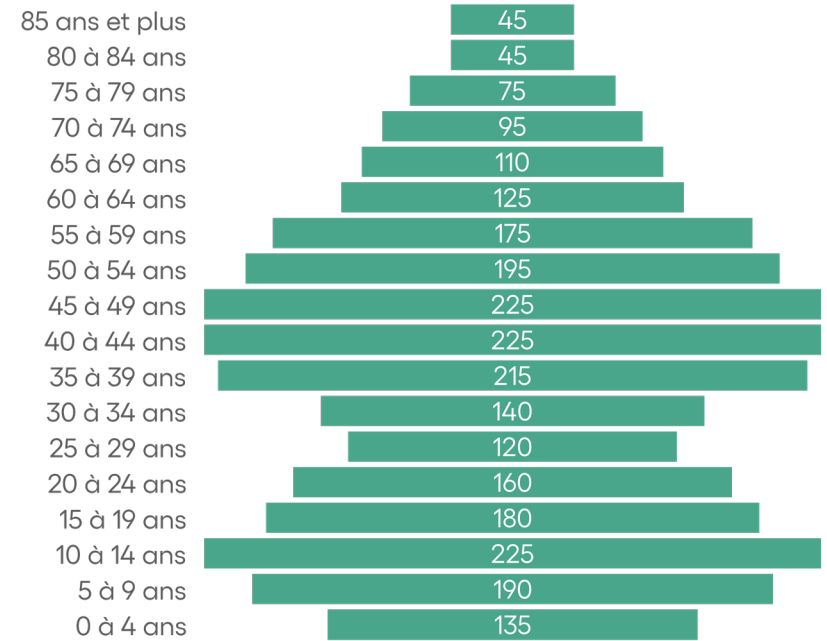
Entre 2011 et 2021, la population représentée par les aires de diffusions prises en compte est passée de 2 170 à 2 680 personnes (+23 %), une croissance nettement plus marquée que celle observée dans l'ensemble de la Ville de Mont-Royal (+7,5 %) et au Québec (+7,6 %) durant la même période. Cette hausse démographique soutenue semble étroitement liée aux efforts de densification menés autour du corridor ferroviaire du Canadien Pacifique (CP). Bien que cette zone de densification soit incluse dans les aires de diffusion utilisées pour l'analyse, elle se situe au sud de la limite du secteur visé par le PPU, où la présence résidentielle demeure très limitée. Ainsi, les données reflètent principalement la dynamique démographique des quartiers environnants, plutôt que celle du secteur Beaumont lui-même.

Aujourd'hui, le secteur étudié révèle une concentration notable de résidents dans les tranches d'âge de 35 à 49 ans, indiquant la présence d'une population active incluant des familles avec des enfants. Ces données suggèrent un besoin accru en infrastructures scolaires, espaces verts et récréatifs, et services communautaires pour répondre aux besoins de cette population dynamique.

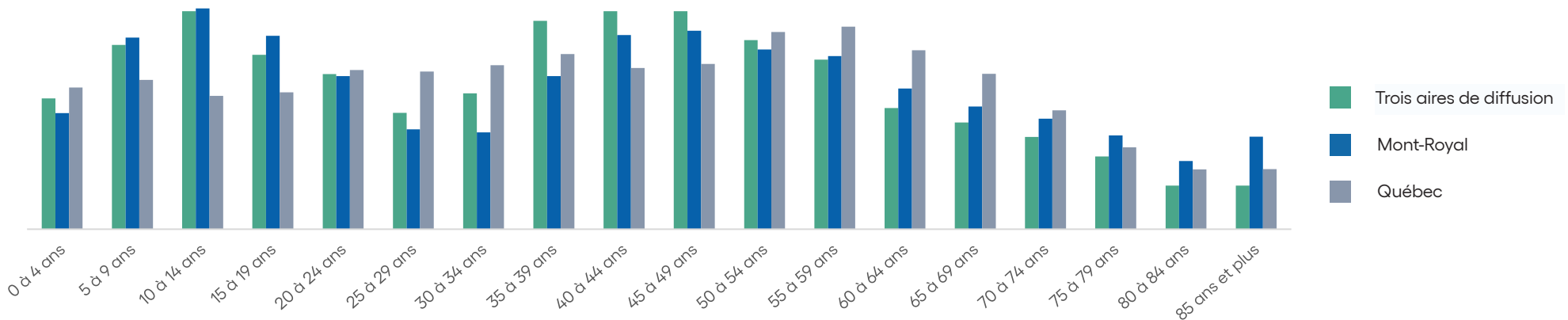
Concernant les populations âgées, les résidents de 60 ans et plus sont moins présents dans le secteur Beaumont comparé à Mont-Royal, avec une différence marquée dans les personnes de 85 ans et plus. Cette différence suggère un moindre besoin immédiat en services et infrastructures spécifiques aux aînés dans le secteur, mais il est crucial de rester attentif aux évolutions démographiques futures qui pourraient influencer les besoins en aménagement et services dédiés.

De plus, il convient de noter qu'il existe un manque à gagner au niveau de l'offre en logement pour les parents dont les enfants ont quitté le foyer et qui souhaitent se relocaliser à Mont-Royal dans un logement de plus petite taille, une précision particulièrement pertinente en raison de la présence de centres médicaux dans le secteur du PPU.

Pyramide d'âge au sein des trois aires de diffusion, 2021



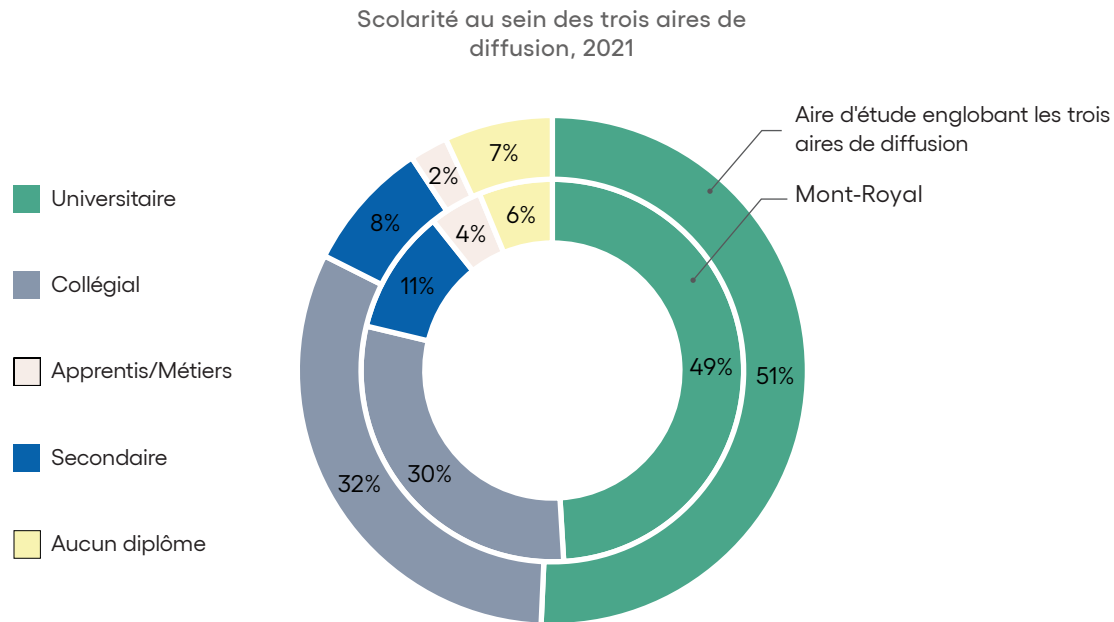
Distribution des groupes d'âge au sein des trois aires de diffusion, 2021



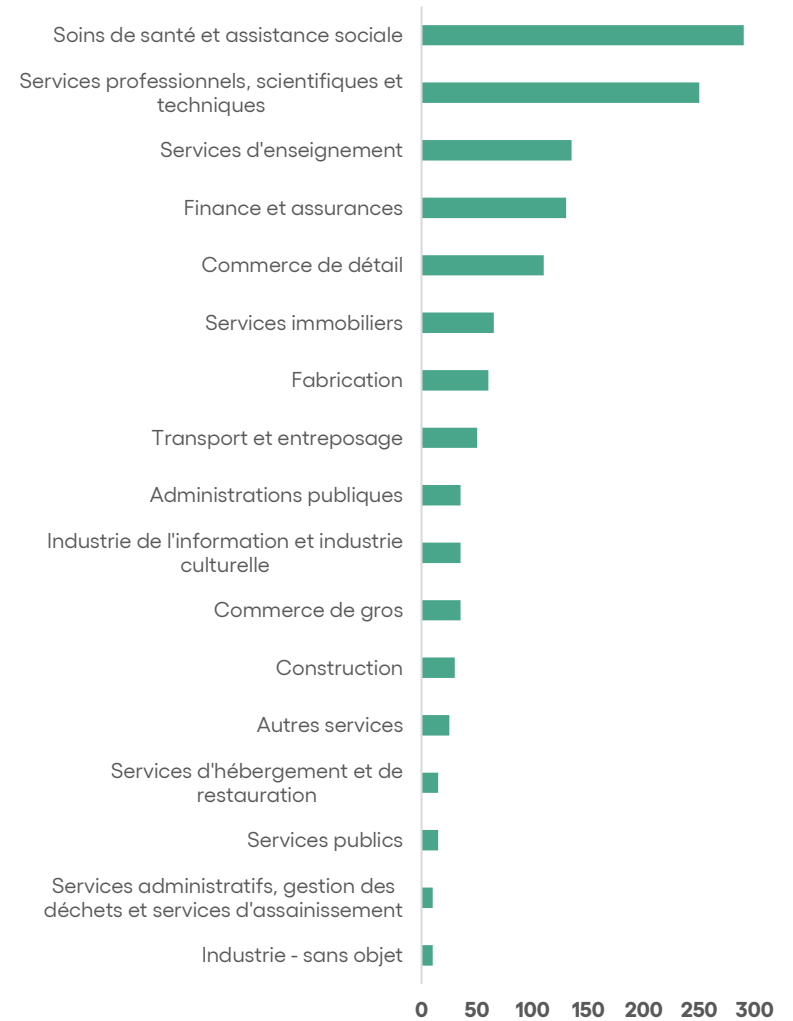
SCOLARITÉ

Les résidents représentés par les aires de diffusion étudiées présentent un profil éducatif marqué par une forte concentration de diplômés de l'enseignement supérieur, avec une prédominance de personnes titulaires d'un diplôme universitaire. Cette réalité coïncide avec la présence importante d'emplois dans des domaines requérant une formation spécialisée, notamment les services professionnels, scientifiques et techniques, suivis de près par les secteurs de la santé et de l'assistance sociale.

Les domaines du commerce de détail, de la finance, des assurances et de l'enseignement sont également bien représentés, témoignant de la diversité des débouchés professionnels pour une population hautement qualifiée. À l'inverse, la faible proportion de résidents ayant uniquement un diplôme d'études secondaires ou aucun diplôme pourrait révéler certains enjeux d'intégration dans des secteurs d'emploi moins spécialisés.



Répartition des emplois au sein des trois aires de diffusion, 2021



TAILLE DES MÉNAGES ET LOGEMENTS

Au sein des aires de diffusion prises en compte, la taille moyenne des ménages est d'environ 2,3 personnes par logement, tandis que la taille moyenne des logements est estimée à 2,2 chambres par unité. Cette proximité entre la taille des ménages et celle des logements suggère un certain équilibre entre l'offre résidentielle et les besoins des occupants.

Les logements d'une ou deux chambres semblent bien adaptés aux ménages composés d'une ou deux personnes. En revanche, les logements de trois chambres et plus apparaissent légèrement surreprésentés par rapport au nombre de ménages de taille équivalente. Cela pourrait indiquer que certains ménages occupent des logements plus spacieux que nécessaire, ou que certaines pièces demeurent inoccupées, reflétant une forme de sous-utilisation de l'espace résidentiel.

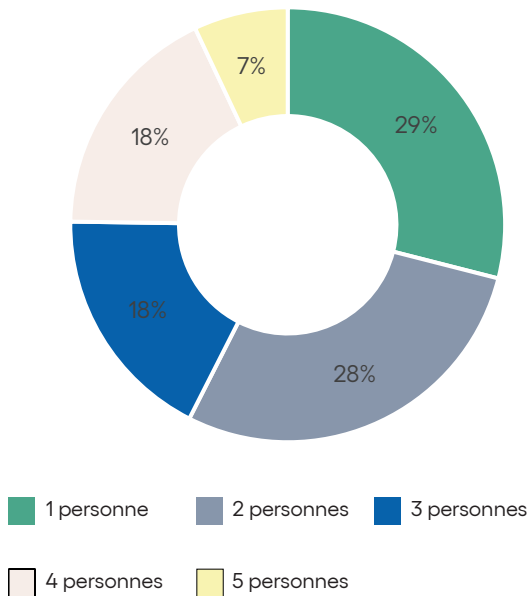
TYPE DE FAMILLE

Au sein de l'aire d'étude, formée par les trois aires de diffusion illustrées à la figure 47 de la p.25, les familles les plus représentées sont les couples avec enfants, totalisant 3 055 ménages. Ils sont suivis par les couples sans enfants (1 585 ménages) et les familles monoparentales (805 ménages).

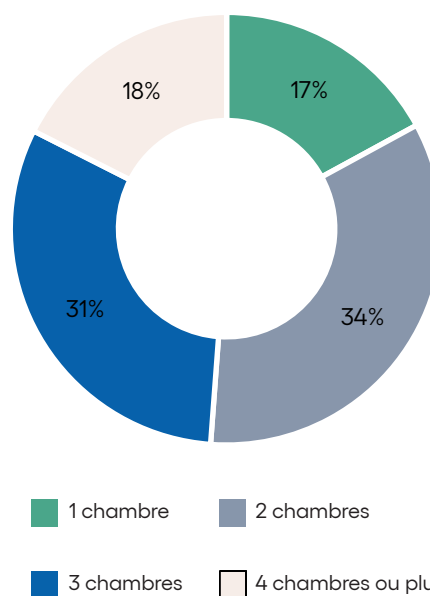
Cette prédominance des couples avec enfants reflète un environnement familial actif, nécessitant des infrastructures et des services adaptés aux jeunes familles, tels que des écoles, des parcs et des espaces de loisirs.

Les familles monoparentales représentent quant à elles 17 % des ménages, ce qui met en lumière des besoins spécifiques en matière de soutien social, d'accessibilité aux services et de conciliation travail-famille.

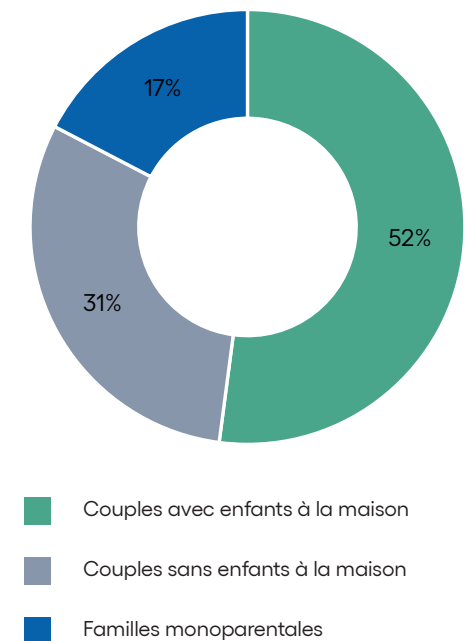
Taille des ménages au sein des trois aires de diffusion, 2021



Nombre de chambres dans au sein des trois aires de diffusion, 2021



Types de familles au sein des trois aires de diffusion, 2021



ANALYSE DES LANGUES PARLÉES ET MATERNELLES

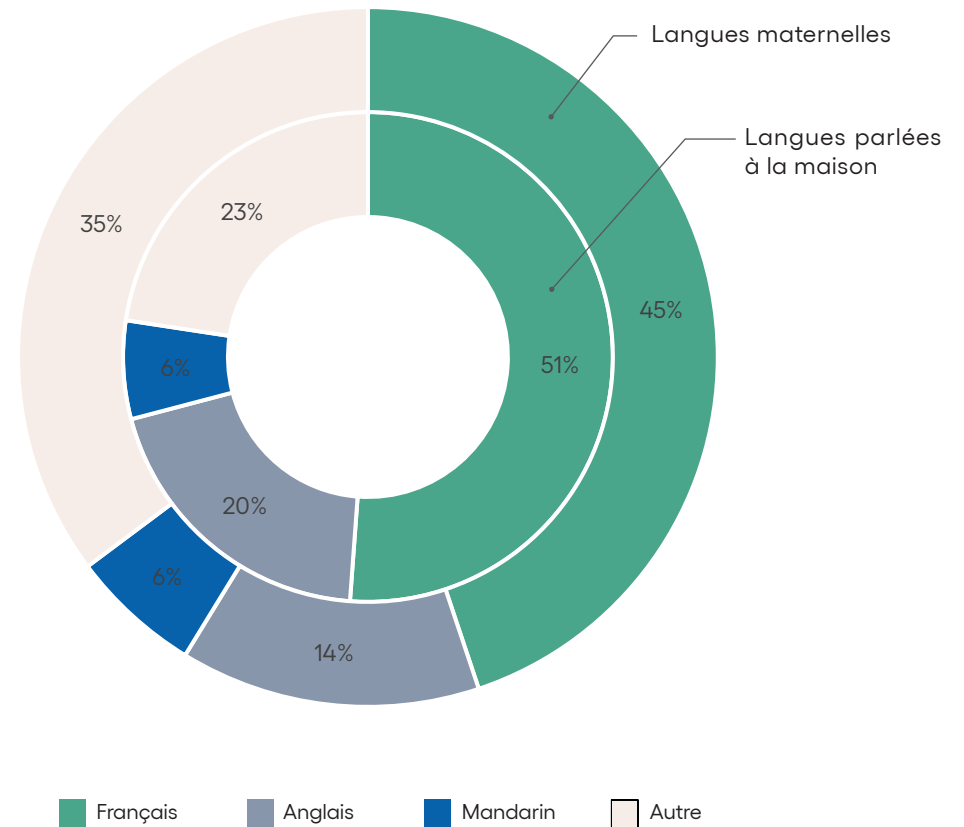
L'analyse croisée des langues maternelles et des langues parlées à la maison au sein de l'aire d'étude met en lumière plusieurs dynamiques linguistiques intéressantes. D'abord, le français est la langue maternelle de 45 % des résidents, mais 51 % déclarent le parler à la maison, ce qui suggère un phénomène d'assimilation linguistique : des personnes dont la langue maternelle n'est pas le français adoptent cette langue dans leur quotidien domestique.

L'anglais, quant à lui, est la langue maternelle de 14 % des résidents, mais est utilisé à la maison par 20 %, ce qui indique également une certaine préférence ou nécessité d'usage dans le cadre familial.

Le mandarin est à la fois la langue maternelle et la langue parlée à la maison pour 6 % de la population, ce qui témoigne d'une forte rétention linguistique au sein de cette communauté.

Enfin, bien que 35 % des résidents aient une langue maternelle autre que le français ou l'anglais, seulement 23 % utilisent une langue tierce à la maison, ce qui révèle une assimilation linguistique marquée parmi ces groupes.

Langues parlées à la maison et langues maternelles au sein des trois aires de diffusion, 2021

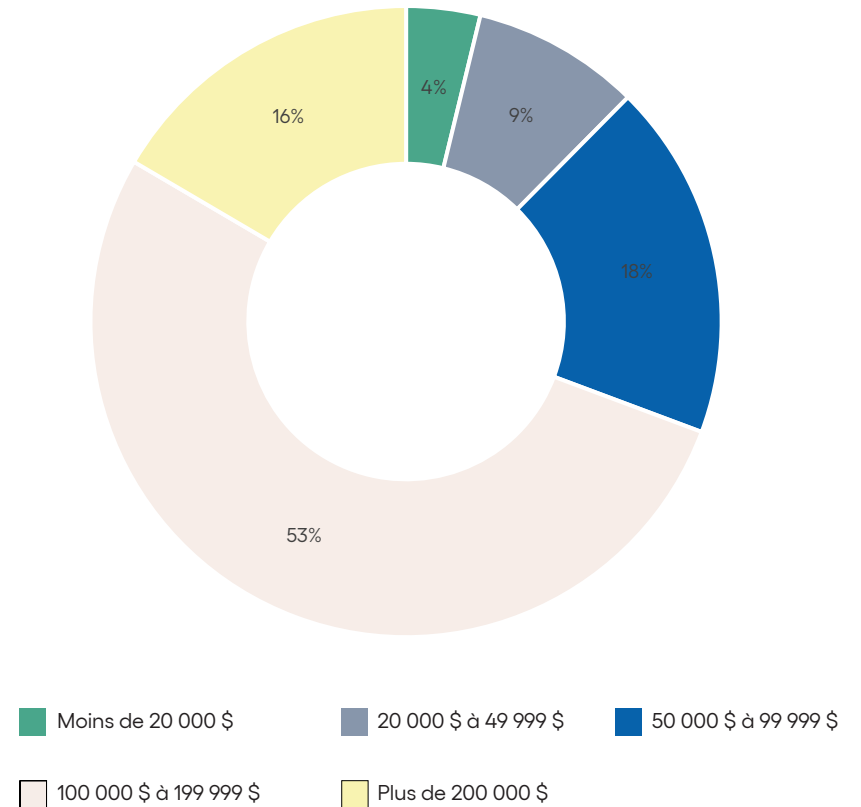


PROFIL ÉCONOMIQUE DES MÉNAGES

L'analyse des revenus des ménages, au sein des aires de diffusion prises en compte révèle une forte concentration de ménages à revenu élevé. Bien que près de 13 % des ménages disposent d'un revenu annuel inférieur à 50 000 \$, la majorité (69 %) déclare un revenu de 100 000 \$ ou plus. Parmi ceux-ci, une proportion notable, 16 % de l'ensemble des ménages, atteint un revenu de 200 000 \$ ou plus.

Cette distribution des revenus suggère que le secteur environnant est majoritairement habité par une population aisée, avec une présence minoritaire de ménages à faible revenu. Une telle concentration de revenus élevés est susceptible d'influencer les priorités en matière d'aménagement, notamment en ce qui concerne les types de services, d'équipements et d'infrastructures attendus par la population locale.

Tranches de revenus des ménages
au sein des trois aires de diffusion, 2021

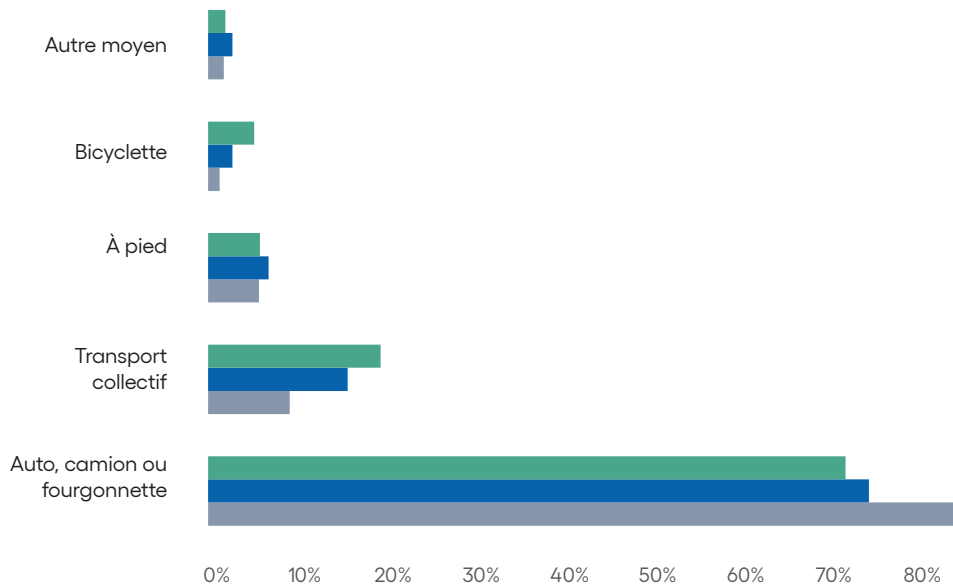


NAVETTAGE

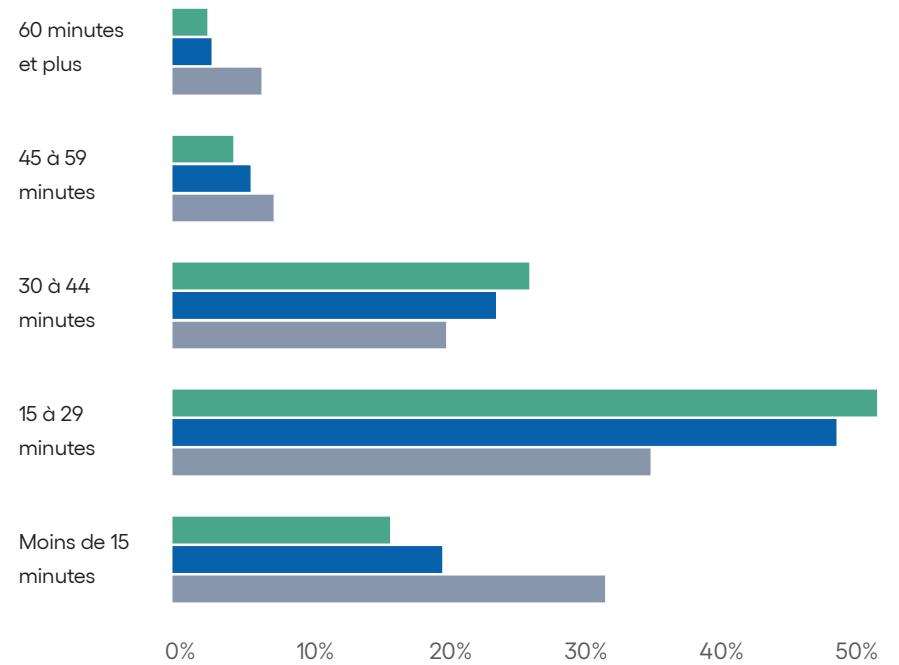
L'analyse des modes de transport utilisés pour le navettage dans l'aire d'étude, formée par les trois aires de diffusion illustrées à la figure 47 de la p.25, révèle une forte dépendance à l'automobile. En effet, 70 % des résidents utilisent principalement une voiture, un camion ou une fourgonnette pour se déplacer. Le transport collectif est utilisé par seulement 19 % des navetteurs, tandis qu'une minorité opte pour la marche ou le vélo. Cette prédominance de l'automobile pourrait s'expliquer par une offre de transport collectif limitée, une configuration urbaine peu propice aux déplacements actifs, ou encore des préférences individuelles.

En ce qui concerne la durée des déplacements, 67 % des résidents effectuent un trajet de 30 minutes ou moins pendant l'heure de pointe matinale. Toutefois, 33 % consacrent 30 minutes ou plus à leur navettage, dont 7 % dépassent les 45 minutes. Cette répartition suggère que, bien que la majorité des résidents vivent relativement près de leur lieu de travail ou d'études, une proportion significative pourrait bénéficier d'améliorations en matière de mobilité durable et d'accessibilité aux réseaux de transport.

Principal mode de transport pour le navettage au sein des trois aires de diffusion, 2021



Durée du navettage durant l'heure de pointe matinale au sein des trois aires de diffusion, 2021



■ Secteur Beaumont ■ Mont-Royal ■ Québec

ENTRETIENS AVEC LES ACTEURS DU MILIEU

LA DÉMARCHÉ

BC2 et la Ville ont réalisé des entretiens avec la communauté d'affaires et des propriétaires du secteur visé par le PPU dans le but de prendre connaissance de leurs points de vue quant à l'avenir et les enjeux du secteur. Au total, **17 personnes** représentant neuf entités ont participé à ces échanges réalisés à l'hôtel de ville de Mont-Royal le 3 avril 2024.

L'objectif principal de ces échanges était de sonder les perceptions, expériences et visions spécifiques des interviewés en tenant compte de leur expertise unique. Trois thèmes principaux ont été systématiquement abordés au cours des entretiens pour assurer une exploration complète et nuancée du sujet. Le premier thème portait sur la vision d'aménagement à long terme du secteur Beaumont afin d'identifier les ambitions et les perspectives des acteurs clés. Le deuxième thème s'articulait autour des enjeux d'aménagement et des potentiels sous-exploités du secteur. Enfin, le troisième thème explorait la dynamique du marché, y compris la demande actuelle en locaux commerciaux, les tendances du marché du logement, l'intérêt pour des bâtiments à usage mixte et les secteurs économiques prometteurs. Chacun de ces thèmes a été accompagné de questions spécifiques conçues pour engendrer des discussions riches, ouvertes et informatives.

FAITS SAILLANTS

La consultation de neuf entités (représentées par 17 personnes) dans le cadre de l'élaboration du Plan particulier d'urbanisme (PPU) du secteur Beaumont a permis de recueillir une diversité de points de vue, dressant un portrait nuancé des attentes, enjeux et opportunités. Les entretiens révèlent un désir partagé de transformer le secteur selon une approche intégrée, tenant compte des besoins résidentiels, commerciaux, de santé et environnementaux.

Vision pour l'avenir du secteur Beaumont : Les propositions convergent vers une transformation significative du secteur, axée sur la mixité des usages, la densification et la vitalité communautaire. Un élément central est la requalification du centre commercial de l'avenue Beaumont (à l'est de Rockland) en un espace à usage mixte, tout en préservant des services essentiels comme une épicerie. Des recommandations précises soulignent l'importance d'intensifier la densité résidentielle près de la station de métro Acadie, d'élargir l'offre en soins de santé et de renforcer les commerces de proximité. L'idée de créer une rue d'ambiance inspirée de modèles réussis, tels que l'avenue Laurier Ouest ou de l'avenue Bernard à Outremont, a également été mise de l'avant, dans une optique de créer un cadre de vie attrayant et inclusif.

Avenue Dunbar

Un consensus émerge sur la nécessité d'une refonte du secteur, bien que les usages futurs fassent

débat. Deux vocations principales sont ressorties : résidentielle et bureaux professionnels. Une mixité de ces usages est jugée souhaitable pour atténuer les nuisances liées au dépôt à neige.

Mobilité et sécurité

L'amélioration de la mobilité active et du transport collectif est perçue comme un levier essentiel pour renforcer l'accessibilité et la qualité de vie. Cette volonté s'inscrit dans une vision de développement urbain soutenu par des infrastructures modernes et durables.

Environnement et services

Les participants insistent sur l'importance d'un aménagement respectueux de l'environnement, intégrant des espaces verts et protégeant la biodiversité. Les services de proximité, notamment en santé et en commerce, sont considérés comme des piliers de la vitalité du secteur.

Dynamiques du marché

La demande est forte pour des projets résidentiels innovants et des espaces dédiés aux soins de santé. Des promoteurs et propriétaires ont manifesté un intérêt à contribuer à la transformation du secteur, malgré les contraintes réglementaires et les défis de mobilité.

Enjeux et opportunités

Les principaux défis identifiés concernent la mobilité et le manque de cohérence architecturale. Toutefois, la localisation stratégique du secteur et la présence de services attractifs constituent des atouts majeurs. Une vision claire, accompagnée d'investissements ciblés, sera essentielle pour réaliser le plein potentiel du secteur Beaumont.

CONCLUSION

En conclusion, les entretiens avec les acteurs du milieu dévoilent une ambition partagée pour faire du secteur Beaumont un espace de vie renouvelé et harmonieux qui répond aux attentes contemporaines sur la mixité des usages, l'accessibilité et l'aménagement durable. La réussite de cette transformation nécessitera une collaboration étroite entre la Ville, les investisseurs, les propriétaires et la communauté pour concrétiser une vision qui honore l'héritage unique de la ville de Mont-Royal tout en répondant aux impératifs de développement contemporain.

ATELIER DE PARTICIPATION CITOYENNE

LA DÉMARCHÉ

BC2 et la Ville ont tenu un atelier participatif pour les Monerois et les Moneroises pour présenter le mandat du PPU, identifier les enjeux cruciaux et recueillir des idées sur la vision et les orientations à adopter. Cet atelier a été réalisé le 7 mai 2024 et a réuni **52 participants** à l'hôtel de ville de Mont-Royal.

Les discussions se sont articulées autour de quatre thèmes majeurs permettant aux citoyens d'exprimer leurs points de vue et proposer des solutions concrètes.

FAITS SAILLANTS

Mobilité : La mobilité apparaît comme une préoccupation majeure, particulièrement pour l'expérience piétonne, la sécurité et l'accessibilité accrue aux transports collectifs. Malgré les atouts du secteur Beaumont en matière de mobilité, plusieurs faiblesses importantes ont été relevées, mettant en lumière des défis significatifs en matière de sécurité et de connectivité. Parmi les solutions proposées par les citoyens, on dénote le souhait de réduire la place accordée à l'automobile.

Cadre bâti / Qualité de vie / Ambiance : Les résidents expriment le désir d'une ambiance de quartier conviviale et d'une mixité de typologies de logements. Les citoyens relèvent le potentiel de développement du secteur Beaumont et souhaiteraient le voir se transformer en un lieu où le béton se fait moins dominant. Les citoyens aspirent à la création d'un pôle animé, soulignant l'importance des espaces publics conviviaux pour renforcer le sentiment de communauté.

Mixité des usages : La mixité des usages est également valorisée, avec une demande pour des commerces de proximité, des espaces culturels et de socialisation, ainsi que des logements inclusifs. On souhaite la présence de commerces de proximité variés ainsi que des activités culturelles et de socialisation comme des restaurants, des bars, des cafés-terrasses et des lieux de divertissement. De plus, on prône une mixité des logements, incluant des résidences pour personnes âgées et des habitations abordables, afin de créer un environnement dynamique et inclusif.

Environnement : L'environnement a été souligné, avec des appels à la végétalisation, à la création d'espaces verts et ombragés, à l'inclusion de toits verts dans les projets de construction, ainsi qu'à des aménagements permettant la gestion des eaux.

CONCLUSION

Après avoir examiné les différents volets de la consultation publique, à laquelle 52 personnes ont participé, on constate que :

- La mobilité apparaît comme une préoccupation majeure, avec un accent particulier sur l'expérience piétonne, la sécurité et l'accessibilité accrue aux transports collectifs.
- Le cadre bâti et la qualité de vie sont des aspects pour lesquels les résidents expriment le désir d'une ambiance de quartier conviviale, d'une diversité des types de logements et d'une réduction de la prédominance de l'automobile. Ils privilégient également des aménagements à l'échelle humaine.
- La mixité des usages est valorisée avec une demande pour des commerces de proximité, des espaces culturels et de socialisation, ainsi que des logements inclusifs.
- L'environnement est mis en valeur par des appels à la végétalisation ainsi que par la création d'espaces verts et ombragés.

SONDAGE EN LIGNE

LA DÉMARCHÉ

La Ville de Mont-Royal a réalisé un questionnaire en ligne auquel un **total de 56 personnes** ont répondu durant le mois de mai 2024. L'objectif principal était de sonder les perceptions et expériences des résidents afin de leur permettre de proposer des pistes de solutions pour le réaménagement du secteur Beaumont.

FAITS SAILLANTS

Niveau de satisfaction de l'offre commerciale : Un peu plus de la moitié des répondants (61 %) estiment que l'offre commerciale actuelle ne répond pas à leurs besoins. Plusieurs répondants aimeraient voir une diversification des commerces en incluant des cafés, restaurants et bistros (26 mentions), des commerces de quartier (10 mentions) et des gymnases (7 mentions).

Espaces publics : Près de deux tiers des répondants souhaitent voir plus d'espaces publics, communautaires et verts, tandis qu'un peu plus d'un tiers (36 %) trouvent que l'offre actuelle répond à leurs besoins.

Partis modales : Plus de la moitié des répondants utilisent actuellement l'automobile personnelle pour se déplacer dans le secteur Beaumont. Le transport actif, tel que la marche ou le vélo, est utilisé par un quart des répondants, et un sixième utilisent le transport collectif (métro et autobus). L'autopartage est peu utilisé, avec seulement un répondant utilisant ce mode de transport. Ces résultats suggèrent une forte dépendance à l'automobile personnelle.

Mobilité : Les forces du secteur Beaumont en matière de mobilité comprennent l'offre en stationnement, l'accessibilité en transport collectif et l'accessibilité véhiculaire. En revanche, les principales faiblesses identifiées sont le confort des déplacements actifs, la configuration des rues et intersections et la fluidité véhiculaire. Pour encourager l'utilisation du transport actif, les répondants soulignent l'importance d'améliorer la sécurité pour les piétons et les cyclistes aux intersections.

Vision pour l'aménagement du secteur : Près de six répondants sur dix souhaitent un aménagement de type « Rue de quartier ». En revanche, un tiers préfèrent un développement mixte combinant des usages résidentiels et commerciaux, tandis que seulement un dixième favorisent le maintien du statu quo avec l'aménagement actuel.

Priorités d'aménagement : Les priorités d'aménagement pour le futur développement du secteur incluent la diversification des usages (résidentiel, commercial, service, communautaire, etc.) et l'amélioration de la mobilité pour l'ensemble des usagers, avec des avis positifs de plus de la moitié des répondants respectivement. L'amélioration de la quantité et de la qualité des espaces publics reçoit également un soutien notable, avec près de la moitié des répondants lui accordant

une priorité élevée. En revanche, la promotion du développement durable et d'infrastructures plus résilientes face aux changements climatiques est une priorité élevée pour seulement un quart des répondants, tandis que 55 % la considèrent comme moins prioritaire.

Préoccupations : Les répondants ont exprimé diverses préoccupations et suggestions pour le développement futur du secteur Beaumont. Les principaux thèmes abordés incluent la gestion du trafic et des infrastructures.

CONCLUSION

Ce rapport de consultation citoyenne met en lumière les besoins et aspirations des résidents qui ont répondu (56). Les résultats du questionnaire démontrent une demande importante pour diversifier l'offre commerciale, améliorer les espaces publics et verts, et développer des projets favorisant la mobilité active et durable.

Les répondants expriment une forte préférence pour les aménagements d'une rue de quartier et une diversification des usages résidentiels et commerciaux. Bien que la mobilité automobile reste dominante, il y a un intérêt significatif pour des améliorations en matière de sécurité et de confort pour les modes de transport actifs, ainsi que pour une meilleure accessibilité et desserte en transport en commun.

Il convient de noter que le taux de réponse au questionnaire a été relativement faible avec seulement 56 questionnaires complétés pour une population d'environ 21 000 habitants.

SYNTHÈSE

FAITS SAILLANTS - DONNÉES DÉMOGRAPHIQUE

Rappel : ces données concernent l'ensemble des ménages représentés par les trois aires de diffusion identifiées à la figure 47, p.25 et dressent un portrait du contexte démographique pour l'aire d'étude au sein duquel se situe le territoire du PPU.

1. **Croissance démographique** : Augmentation significative de la population entre 2011 et 2021, soit de 23 % en moyenne, surpassant la croissance observée dans l'ensemble de la Ville de Mont-Royal (7,5%) et au Québec (7,6 %).
2. **Profil démographique** : Concentration élevée de résidents entre 35 et 49 ans, indiquant une population principalement active, comprenant plusieurs familles avec des enfants. Les 25 à 29 ans sont sous-représentés, malgré la présence d'une université à proximité.
3. **Profil éducatif** : Prédominance de résidents avec un diplôme universitaire et forte représentation dans les domaines nécessitant une formation spécialisée. Ceci correspond généralement bien aux types d'emplois recensés dans le secteur.
4. **Taille des ménages et logement** : Taille moyenne des ménages d'environ 2,3 personnes par logement ; légère surabondance de logements de trois chambres et plus.
5. **Langues parlées** : Forte assimilation linguistique observée, avec une préférence marquée pour le français et l'anglais utilisés à la maison par des individus pour qui ce ne sont pas les langues maternelles.
6. **Profil économique** : Revenu de 100 000 \$ ou plus pour la majorité des ménages, indiquant une prédominance de ménages à revenu élevé dans le secteur.
7. **Modes de transport** : Dépendance notable aux véhicules personnels : seulement 19 % des résidents utilisent le transport collectif pour le navettage, malgré la présence d'une gare de train, une station métro et de plusieurs lignes d'autobus.

FAITS SAILLANTS - PORTRAIT DU TERRITOIRE

8. **Réseau cyclable** : Réseau cyclable est inadéquat. On remarque un manque de connexions entre la station de métro Acadie et la station Canora. Le réseau est aussi manquant entre le métro et la passerelle du campus MIL, et au long des avenues Beaumont et Dunbar ainsi que sur le chemin Rockland.

9. **Infrastructure de transport** : Trame viaire discontinue et affectée par des contraintes substantielles d'infrastructures routières et ferroviaires. Ces contraintes anthropiques ont un impact négatif sur l'accessibilité et la mobilité en imposant des trajets plus longs entre plusieurs lieux rapprochés.

10. **Occupation du sol et densité résidentielle** : Utilisation non optimale du sol : faible densité résidentielle et peu de mixité verticale des usages. On retrouve une mixité horizontale des usages avec des activités résidentielles, commerciales et industrielles sans conflit apparent.

11. **Déficits environnementaux** : Déficit notable en matière de verdissement, caractérisé par la présence d'un îlot de chaleur important.

12. **Diversité architecturale et âge des bâtiments** : Développement architectural hétérogène avec des constructions de différentes époques, reflétant l'évolution urbanistique de la région. Cette diversité suggère un potentiel de développement et de réaménagement considérable pour le secteur Beaumont avec une abondance de bâtiments âgés et aménagés selon différentes logiques de développement.

TABLEAU FORCES, FAIBLESSES, OPPORTUNITÉS, MENACES (FFOM)

Les éléments mis en évidence ci-dessous proviennent d'un atelier citoyen participatif, mené de concert par la Ville de Mont-Royal et BC2.

FORCES	FAIBLESSES	OPPORTUNITÉS	MENACES
<ul style="list-style-type: none"> • Localisation stratégique à l'entrée de la ville • Présence de cliniques médicales reconnues à l'échelle régionale • Secteur du PPU facilement accessible puisqu'il se situe entièrement à l'intérieur d'un rayon maximal d'environ 700 mètres de la station de métro Acadie. • Accès facile en voiture • Proximité du campus MIL de l'Université de Montréal • Présence de services de proximité : pharmacie, épicerie, diversité de commerces et de services professionnels, notamment en santé 	<ul style="list-style-type: none"> • Hauteur et implantation des bâtiments décousus • Situé à la jonction entre ville et banlieue, le secteur souffre d'un manque d'identité claire • Marges de recul trop importantes • Dominance du stationnement extérieur et des surfaces minérales • Enjeux de sécurité et manque d'infrastructures pour les piétons et cyclistes • Prédominance de l'automobile dans le secteur • Enjeu de sécurité à la sortie nord de la passerelle du campus MIL • Manque de lieux de détente (cafés, restaurants, bars) pour les étudiants et jeunes professionnels du campus MIL • Manque de logements abordables • Le secteur ne reflète pas l'ambiance haut de gamme typique de la Ville de Mont-Royal • Accès difficile à certains terrains tel que le centre médical Rockland MD en raison du tracé du viaduc et des rues 	<ul style="list-style-type: none"> • Densification à proximité de la station de métro Acadie • Reconfiguration de la rue Beaumont pour en faire une rue plus conviviale • Transformation du centre commercial en un espace à usages mixtes comprenant des services commerciaux de proximité • Extension des services de santé et enrichissement de l'offre en commerces de proximité • Intérêt des investisseurs pour des projets de redéveloppement immobilier • Création d'une véritable porte d'entrée à l'image de la ville de Mont-Royal • Emplacement intéressant pour la réalisation de résidences étudiantes • Emplacement au sein de la Ville de Mont-Royal attrayant pour de petites entreprises • Forte demande pour les usages en soins de santé (clinique, centre médical, etc.), avec une pénurie actuelle de grands espaces (>10 000 pi²) pour ce type d'activité • Déménagement anticipé de certaines activités • Intérêt marqué des développeurs pour l'acquisition et le développement de certains sites • Intérêt exprimé par des développeurs pour réaliser une résidence pour personnes âgées (RPA), des bâtiments à usage mixte et une école privée 	<ul style="list-style-type: none"> • Accès difficile à l'avenue Dunbar, potentiel commercial en est limité, particulièrement pour les commerces de détail • Bruit et lumière causés par les activités du dépôt à neige • Emplacement conventionnel avec stationnement de surface qui plaît à la clientèle type de l'épicerie, mais contribue à la formation d'un îlot de chaleur • Certains commerces dépendent d'aménagement typiquement auto-dépendants et sont peu enclins à envisager une modification à leur implantation • Besoins élevés en stationnement pour les usages médicaux • Besoins élevés en stationnement pour les restaurants qui ne correspondent pas au modèle d'affaires des opérateurs actuels des bâtiments commerciaux du secteur • Nombre très élevé de petits bâtiments compliquant le réaménagement de l'avenue Dunbar



04

Vision, orientations & objectifs

VISION D'AMÉNAGEMENT

Le secteur Beaumont de la Ville de Mont-Royal évolue vers un milieu de vie complet, attrayant et inclusif qui se pose en continuité avec l'esprit de la cité-jardin grâce à une stratégie ambitieuse de verdissement et de déminéralisation des espaces. Le PPU propose le développement de deux pôles complémentaires, le premier étant composé de secteurs caractérisés par une mixité résidentielle et commerciale, et le second étant dédié aux services de santé, prenant la forme d'un campus dynamique.

Les aménagements proposés placent le verdissement au cœur de la vision d'ensemble, misant sur l'intégration généreuse de végétation et l'augmentation de la canopée urbaine. Ils sont axés sur le confort, l'accessibilité et la sécurité tout en adoptant les principes de la ville éponge pour renforcer la résilience du secteur. En priorisant les mobilités actives et collectives tout en répondant aux besoins de tous les usagers, le secteur adopte une trame urbaine dynamique où la mobilité active est sécuritaire et au sein de laquelle chaque milieu de vie développe une identité propre.

La planification proposée favorise la mixité des usages et des fonctions en intégrant de nouveaux logements aux typologies diversifiées, en conservant les commerces existants, en consolidant le réseau de services et en créant des espaces publics conviviaux et attractifs. L'ensemble des interventions vise à soutenir la vitalité économique locale, à renforcer la résilience des communautés et à offrir un cadre de vie propice à l'épanouissement des résidents.



Figure 48 – Vue d'ensemble de la Ville de Mont-Royal

Une identité réaffirmée

Le secteur Beaumont de la Ville de Mont-Royal s'engage dans une transformation exemplaire qui reflète pleinement le caractère de la cité-jardin de la Ville de Mont-Royal tout en intégrant les considérations actuelles de durabilité, de densité urbaine et de vitalité économique. Cette vision s'incarne dans une trame urbaine dynamique et des milieux de vie complets, verts et à échelle humaine. Le secteur Beaumont devient ainsi un modèle de transition urbaine où la cité-jardin est inclusive et profondément ancrée dans son territoire.

Une porte d'entrée vers la Ville

Le secteur Beaumont se positionne comme une porte d'entrée emblématique de la Ville de Mont-Royal, marquant la transition entre les arrondissements voisins et le tissu résidentiel de la cité-jardin. Une gradation des formes bâties, des usages et des ambiances assure une continuité des parcours. Le positionnement stratégique du secteur Beaumont renforce son rôle de pôle de convergence accueillant et accessible, porté par une spécialisation en services de santé et de soins, ainsi que par la vitalité de son tissu économique.

Une série d'interventions concrètes et complémentaires permettent à cette vision de prendre forme :

- Des espaces verts, notamment sous forme de parcs de quartier, parsèment le tissu urbain et favorisent la biodiversité, la gestion durable des eaux pluviales et le confort climatique ;
- Une trame urbaine bien connectée soutient les déplacements actifs et l'intermodalité ;
- Des milieux de vie à échelle humaine, composés de typologies variées et bien intégrées, de rues conviviales et d'espaces publics animés renforcent le sentiment d'appartenance ;
- Une mixité fonctionnelle assure la cohabitation harmonieuse des logements, des commerces et services de proximité et des lieux de travail, contribuant à la vitalité locale ;
- Un pôle de services médicaux consolidé met de l'avant le pôle régional de santé, faisant ainsi rayonner le secteur.

ORIENTATIONS ET OBJECTIFS



ORIENTATION 1. DES MILIEUX DE VIE COMPLETS ET INCLUSIFS

Afin de répondre aux besoins d'une population diversifiée, les différents milieux de vie se distinguent par leur accessibilité, leur diversité, la richesse de leurs espaces publics et la mixité d'usages favorisant la présence de destinations attrayantes. Dans l'esprit de la cité-jardin qui a façonné l'identité de la Ville de Mont-Royal, cette approche vise à créer des quartiers animés où il fait bon vivre, travailler, se déplacer et se rencontrer.

Objectif 1.1 Favoriser l'émergence de destinations attractives et accessibles

Les milieux de vie complets se caractérisent par la mixité d'usages et la présence de lieux d'intérêt accessibles à pied ou à vélo : commerces de proximité, cafés-terrasses, espaces de rassemblement, etc. Ces destinations sont vertes, accueillantes et adaptées aux besoins de la communauté. Inspirées des principes fondateurs de la cité-jardin, elles favorisent une cohabitation harmonieuse entre nature et urbanité en misant sur la proximité et la convivialité. Elles jouent un rôle clé dans l'animation des quartiers et la cohésion sociale.

Objectif 1.2 Promouvoir une diversité des typologies bâties

La mixité des formes d'habitat permet de répondre aux besoins variés des ménages et favorise l'abordabilité. L'intégration harmonieuse de maisons de ville, de plex, d'immeubles à logements multiples, de résidences pour personnes âgées et de typologies innovantes conjuguée à la diversité des modes de tenure contribue au développement de quartiers inclusifs et résilients. La qualité architecturale est valorisée et renforce l'identité des milieux de vie. Cette diversité bâtie soutient une densité équilibrée propice à la vitalité des services de proximité.

Objectif 1.3 Développer des rues de quartier mixtes, conviviales et sécuritaires

Les rues locales sont conçues comme de véritables lieux de vie animés, favorisant les interactions sociales et le sentiment d'appartenance. Leur aménagement intègre les principes d'un urbanisme sécuritaire et convivial, propice à la rencontre et à l'animation quotidienne. Situées dans des milieux caractérisés par une mixité d'usages, ces rues bénéficient d'une vitalité grâce à la présence de rez-de-chaussée actifs et d'équipements culturels.

Objectif 1.4 Offrir des espaces publics verts, diversifiés et accueillants

Les espaces verts sont des composantes essentielles de la vie de quartier. Une offre d'espaces verts diversifiée (parcs de quartier, jardins communautaires, etc.) permet de répondre aux besoins de chaque ménage en offrant des lieux de détente, de rencontre et de contact avec la nature. En continuité avec l'héritage de la cité-jardin, ces espaces structurent le tissu urbain et participent à la création de milieux de vie sains, esthétiques et conviviaux.



Figure 49 – Technopôle Angus | Montréal

McGill Immobilier



Figure 50 – Esplanade tranquille | Montréal

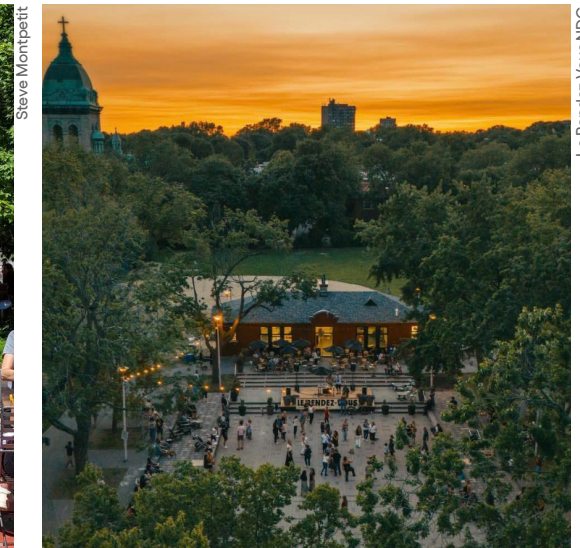


Figure 51 – Buvette de quartier | Montréal

Le Rendez-vous NDC



ORIENTATION 2. UNE MOBILITÉ DURALE ET SÉCURITAIRE

Dans un contexte de transition écologique et de transformation des habitudes de déplacement, l'organisation de l'espace public est pensée afin de favoriser une mobilité active, collective et intermodale. L'objectif est de réduire la dépendance à l'automobile, d'améliorer la sécurité de tous les usagers et de créer un réseau de transport cohérent et accessible. Cette approche contribue au développement de milieux de vie complets, tout en contribuant à la qualité de l'environnement urbain et à la santé publique.

Objectif 2.1 Repenser le partage de l'espace public et mettre en place des infrastructures cyclables et piétonnes sécuritaires

L'espace public est redistribué de manière équitable entre les différents modes de déplacement. Une attention particulière est portée à la place du piéton grâce à des aménagements favorisant leur confort, leur visibilité et leur sécurité, notamment pour les enfants, les aînés et les personnes à mobilité réduite : le réaménagement de certaines voies, telles que la rue Fleet, en espaces partagés permet de favoriser les mobilités douces. Des corridors piétons et cyclables continus sont aménagés, créant un environnement convivial et apaisé propice aux déplacements quotidiens en famille. Ces aménagements ont également un impact positif sur la gestion du trafic véhiculaire et sur la fluidité des déplacements motorisés.

Objectif 2.2 Assurer une desserte en transport collectif adéquate et fiable

Un réseau de transport collectif performant soutient la densification urbaine et offre une alternative viable à l'automobile. La bonification des services de transport collectif au sein des secteurs en développement permet de renforcer l'attractivité du transport collectif. Le positionnement du secteur Beaumont, situé à proximité de la station de métro Acadie, lui permet de devenir un centre de mobilité fiable qui renforcera l'attractivité du territoire de la ville.

Objectif 2.3 Assurer la connectivité des réseaux de transport afin de favoriser l'intermodalité

La fluidité entre les différents modes de transport est un levier clé pour encourager des déplacements durables. L'intermodalité est facilitée par des infrastructures adaptées : supports à vélo sécurisés, interfaces piétonnes claires, signalisation cohérente, etc. Les pôles intermodaux sont pensés comme des lieux de transition efficaces, agréables et bien intégrés au tissu urbain, favorisant des parcours sans rupture. La passerelle piétonne et cyclable du MIL, qui relie le secteur à Outremont et au campus de l'Université de Montréal, renforce cette accessibilité et encourage les déplacements actifs entre les quartiers.



Figure 53 – Avenue des Pins | Montréal



Figure 52 – Aménagement convivial, rue Maguire | Québec



ORIENTATION 3. UNE VITALITÉ ÉCONOMIQUE SOUTENUE PAR LA DIVERSITÉ DES USAGES

Dans une volonté affirmée de repenser la structure commerciale existante, les activités économiques sont restructurées afin d'être mieux intégrées à la forme urbaine. De véritables cœurs de quartiers émergent, portés notamment par la requalification de la rue Fleet, transformée en rue partagée à vocation commerciale, par l'activation stratégique de la rue Beaumont et par la consolidation du campus de la santé.

Les différents secteurs accueillent une diversité d'activités, répondant ainsi aux besoins évolutifs de leurs usagers. Leur attractivité est renforcée par la consolidation des pôles existants, l'apparition de nouveaux services et le développement d'une mixité fonctionnelle. En misant sur la complémentarité entre commerces, services de santé, espaces professionnels et logements, le secteur Beaumont devient un environnement dynamique, propice à l'innovation, à l'emploi local et à l'amélioration de la qualité de vie des résidents.

Objectif 3.1 Consolider le réseau de commerces et de services existants

Le maintien et la bonification des commerces de services (épiceries, pharmacies, cafés, banques, etc.) assurent la vitalité des milieux de vie. Ces commerces sont facilement accessibles, bien intégrés au tissu urbain et soutenus par des aménagements favorables à la fréquentation piétonne. Des stratégies de soutien aux commerçants locaux favorisent la consolidation de ce réseau.

Objectif 3.2 Renforcer la renommée métropolitaine du secteur en tant que pôle médical d'excellence

Le développement d'un campus de la santé reconnu à l'échelle métropolitaine constitue un levier structurant pour l'économie locale. En soutenant l'implantation de nouvelles cliniques, de centres de soins spécialisés et de services complémentaires (pharmacies, services de réadaptation, etc.), le secteur attire une clientèle élargie et génère des retombées positives pour les commerces et services environnants. L'accessibilité, la signalisation et l'intégration urbaine de ces équipements sont des éléments clés du rayonnement de ce campus.

Objectif 3.3 Favoriser l'implantation de commerces de quartier qui répondent aux attentes des résidents

Les commerces de proximité jouent un rôle fondamental dans le développement des milieux de vie complets. Leur implantation est planifiée en fonction des besoins réels des résidents, de la densité du quartier et de la complémentarité avec l'offre existante. Une attention particulière est portée à l'accessibilité à pied ou à vélo, à la diversité des formats commerciaux (petites surfaces, kiosques, marchés) et à l'animation des rez-de-chaussée. Ces commerces contribuent à la vie de quartier, à la sécurité et à la réduction des déplacements motorisés.



Figure 54 – Campus MIL | Montréal

Groupe March



Figure 55 – Plaza Saint-Hubert | Montréal

INT Design



ORIENTATION 4. LA VILLE ÉPONGE : UN SECTEUR RÉSILIENT QUI SOUTIENT LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE

OBJECTIF 4.1 PROPOSER UN AMÉNAGEMENT D'ENSEMBLE QUI LIMITE LES EFFETS D'ÎLOTS DE CHALEUR

La réduction des îlots de chaleur urbains est réalisée grâce à une planification réfléchie de la forme urbaine, des espaces publics et des espaces végétalisés. Des interventions telles que l'utilisation de revêtements clairs ou perméables, l'implantation d'arbres d'ombrage, la création de corridors verts et la réduction des surfaces minéralisées permettent l'atteinte de cet objectif, ainsi que d'autres solutions innovantes.

Objectif 4.2 Intégrer des infrastructures vertes et augmenter les surfaces perméables pour une gestion durable des eaux pluviales

La mise en place d'aménagements qui permettent à l'eau de pluie d'être absorbée, filtrée et retenue naturellement, en augmentant les surfaces perméables et en intégrant des solutions inspirées de la nature, comme les noues végétalisées, les jardins de pluie, les toitures vertes et les bassins de rétention contribue à prévenir les inondations, à améliorer la qualité de l'eau et à renforcer la résilience du territoire face aux changements climatiques.

Objectif 4.3 Soutenir la biodiversité en verdissant le territoire

Le réaménagement du secteur permet de tisser un véritable réseau écologique urbain qui se pose en continuité avec le corridor vert de la Ville de Mont-Royal. En intégrant des espèces végétales indigènes, en créant des micro-habitats et en valorisant les milieux naturels existants, une biodiversité riche et résiliente prend place. En ramenant la nature dans les rues, les parcs, les cours intérieures et sur les toits, les milieux de vie offrent aux résidents de nombreuses possibilités de contact et d'interactions avec la nature.

Objectif 4.4 Encourager la mise en œuvre de pratiques de construction durables

Les projets d'aménagement et de construction intègrent des pratiques écoresponsables dès leur conception. Cela comprend l'utilisation de matériaux à faible empreinte carbone (telles que les structures de bois), l'utilisation de stratégies énergétiques passives et la conception d'espaces flexibles qui permettent une évolution des usages.



Figure 56 – Parc Dickie-Moore | Montréal



Figure 57 – Parc Dansereau | Montréal



05

Planification détaillée

5.1

Approche conceptuelle & plan d'aménagement

APPROCHE CONCEPTUELLE

LA CITÉ JARDIN

Le concept d'aménagement proposé s'inscrit dans la continuité des principes fondateurs de la cité-jardin, telle que formulés par Ebenezer Howard à la fin du XIX^e siècle. Ce modèle, qui a guidé la conception de la Ville de Mont-Royal, visait à conjuguer les avantages de la ville et de la campagne tout en réduisant leurs inconvénients respectifs. Il repose sur la création de communautés autosuffisantes, organisées autour d'un noyau central et ceinturées de zones vertes, de manière à limiter l'étalement urbain.

Cette approche trouve un ancrage historique et théorique fort, dans un contexte propice à l'émergence d'un mode de planification alternatif. Comme le souligne Eric Mumford dans *Designing the Modern City: Urbanism Since 1850*, la cité-jardin est née en réaction aux effets délétères de la révolution industrielle: surpopulation, insalubrité, pollution et fragmentation sociale des grandes agglomérations.

Un équilibre entre cadre bâti et nature

Le développement du réseau ferroviaire, qui facilite l'accès entre centres urbains et périphéries, a joué un rôle déterminant en rendant possibles des quartiers planifiés, intégrant harmonieusement habitat, espaces verts et infrastructures de proximité. Dans cette perspective, la cité-jardin apparaît comme une entité urbaine planifiée, fondée sur un équilibre entre bâti et nature, une mixité fonctionnelle et sociale, et un cadre de vie sain et durable. C'est dans cet esprit que s'inscrit le projet actuel, en transposant les caractéristiques emblématiques du modèle des cités-jardins dans un langage contemporain: des espaces publics conçus comme des satellites verts interconnectés, des axes rayonnants structurants organisant le territoire avec fluidité, et une attention particulière portée à la transition douce avec le tissu urbain existant. Ce parti d'aménagement permet de réaffirmer l'identité paysagère et patrimoniale de la Ville de Mont-Royal, tout en répondant aux enjeux contemporains de durabilité, en misant sur le verdissement, la mobilité active et la qualité de vie au sein du cadre bâti.

Les fondements du modèle de la cité-jardin

Le concept de la cité-jardin est introduite pour la première fois par l'urbaniste britannique Ebenezer Howard dans son livre *Garden Cities of To-morrow*, paru 1898. Ce modèle urbain novateur propose un réseau de cités-jardins interconnectées, chacune organisée autour d'un noyau central multifonctionnel, combinant équipements administratifs, commerciaux, culturels et récréatifs, et reliée à une cité-jardin principale formant le cœur du système.

Une vision équilibrée et tournée vers la qualité de vie

L'aménagement des cités-jardins met l'accent sur une répartition équilibrée des fonctions urbaines et une qualité de vie accrue pour les habitants. Une place prépondérante est accordée aux espaces ouverts, aux parcs publics, aux zones résidentielles et aux liaisons de transport efficaces, dans le but de concilier les atouts de la ville et de la campagne tout en en atténuant les inconvénients.

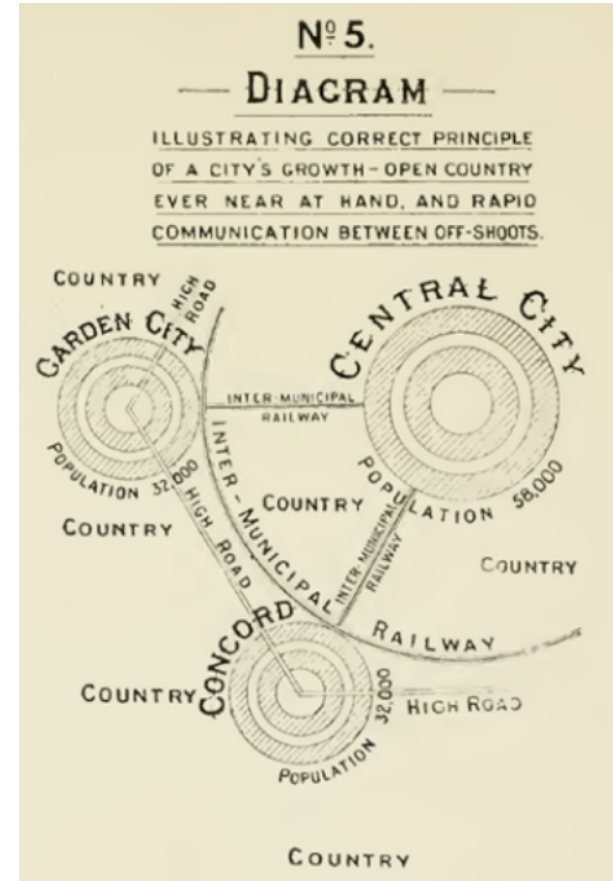


Figure 58 – Schéma conceptuel de la cité-jardin telle que pensée par Howard

PORTE D'ENTRÉE DE LA VILLE

Le secteur Beaumont constitue une porte d'entrée stratégique de la Ville de Mont-Royal, agissant à la fois comme vecteur de son identité singulière et comme espace de transition entre des milieux urbains aux vocations et morphologies variées. L'accès au secteur Beaumont est assuré de plusieurs façons, soit par l'intersection en étoile, le passage Rockland, la station de métro Acadie et la passerelle piétonne du campus MIL. Des accents de hauteur soigneusement positionnés à proximité des seuils, portés par une architecture distinctive et de qualité, viennent souligner symboliquement l'entrée de la ville tout en affirmant son caractère. Le secteur dans son ensemble est structuré en composantes urbaines interconnectées et complémentaires, favorisant une densification maîtrisée, un arrimage fluide avec les quartiers adjacents et une intégration harmonieuse au tissu urbain de Mont-Royal.

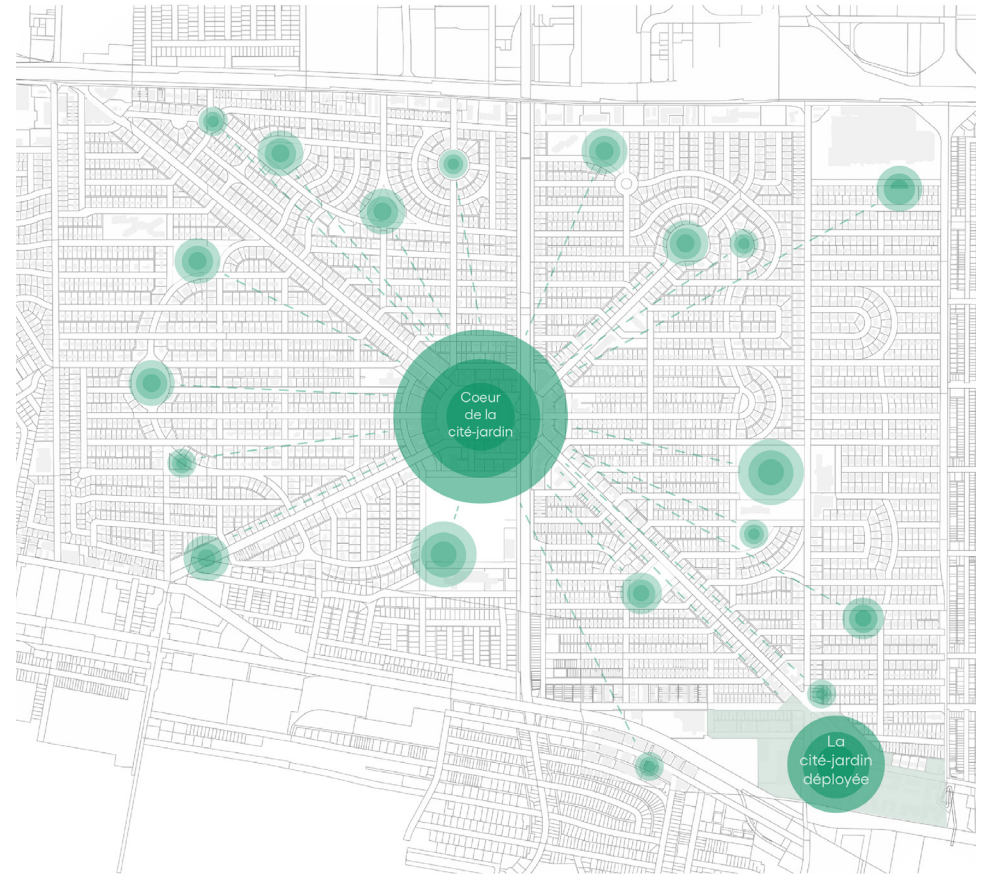


Figure 59 – Schéma conceptuel de l'intégration du secteur au sein de la Ville de Mont-Royal

CONCEPT D'ORGANISATION SPATIALE

Le secteur présente actuellement des lacunes importantes en matière de mobilité active, notamment pour la marche et le vélo. L'ambiance générale et la qualité de vie doivent être repensées afin de favoriser l'émergence d'un quartier animé, accueillant et attrayant pour les nouveaux résidents. Pour y parvenir, il est essentiel de miser sur la mixité des usages, condition clé pour créer un environnement urbain dynamique, inclusif et vivant. Par ailleurs, l'intersection

en étoile formée par les axes Rockland, Graham, Jean-Talon et Fleet, de même que l'intersection Beaumont-Rockland, nécessitent une reconfiguration en profondeur afin d'assurer des liens actifs de qualité et la sécurité de tous les usagers. Une attention particulière doit être portée à la végétalisation du secteur et à la création d'espaces verts ombragés, dans une optique de mise en valeur de l'environnement et d'adaptation aux changements climatiques.



Figure 60 – Concept d'organisation spatiale

CONCEPTS CLÉ

Trame urbaine dynamique

La hiérarchisation du réseau viaire et l'aménagement différencié des types de rues permettent de renforcer la fonction sociale de la rue, en en faisant de véritables espaces urbains vivants. La présence de rues partagées, où tous les usagers cohabitent illustre cette volonté de concevoir des milieux conviviaux et inclusifs. Les différents secteurs d'ambiances sont liés grâce à une trame urbaine dynamique et réfléchie.

La trame viaire se distingue par sa perméabilité et son rythme adapté, favorisant la mobilité active à travers une série de liens actifs, de rues piétonnes et de voies de circulations sécuritaires. Ces aménagements encouragent les déplacements à pied ou à vélo et renforcent l'accessibilité du secteur.

La structure du réseau est enrichie par la présence d'axes diagonaux qui convergent vers le cœur du nouveau secteur, facilitant les connexions internes et renforçant la lisibilité du quartier. Cette organisation spatiale contribue à créer un environnement fluide, dynamique et ancré dans l'esprit de la cité-jardin.

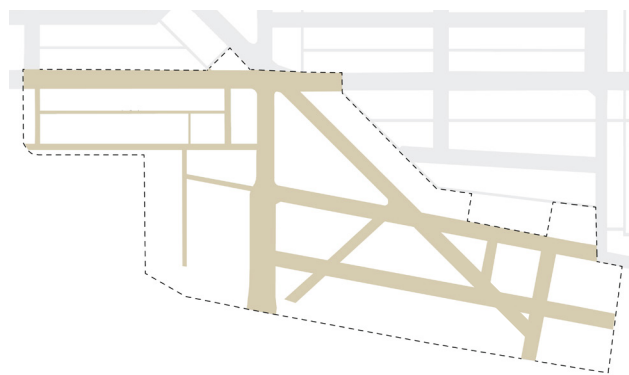


Figure 61 – Schéma de la trame de rue projetée

Forme urbaine compacte

La mixité des usages permet de consolider la circulation locale en offrant des biens et des services à proximité des lieux de résidence. Cette proximité réduit les temps de déplacement, favorise les modes de transport actifs et contribue à créer des milieux de vie plus agréables et dynamiques pour les résidents.

L'approche repose sur une densité modulée et réfléchie, répartie selon les différents secteurs d'ambiance et qui s'adapte aux caractéristiques des sites et aux besoins de la communauté. L'implantation des bâtiments est pensée de manière à laisser place au verdissement, à la lumière naturelle et à l'aménagement d'espaces publics conviviaux, propices à la socialisation et à la détente.

De plus, une densité modérée à élevée permet d'accueillir une population plus nombreuse, tout en assurant un bon niveau de services et d'animation dans le secteur. Pour répondre à la diversité des besoins des ménages, une variété de typologies résidentielles est privilégiée, incluant des plex, des bâtiments multifamiliaux et des habitations en hauteur. Cette diversité typologique permet de proposer des unités intergénérationnelles, des résidences pour aînés ainsi que des logements abordables.

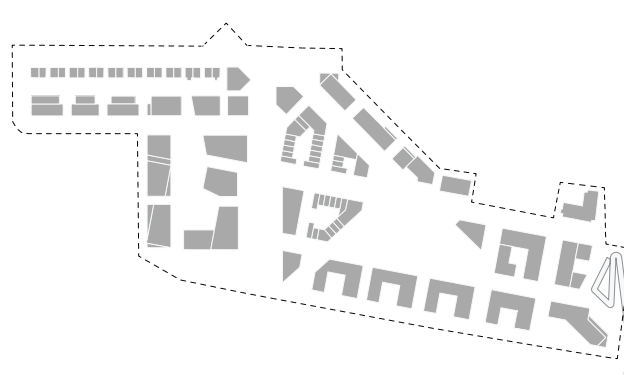


Figure 62 – Schéma du grain bâti projeté

Réseau d'espaces publics et verts

La mise en place d'un réseau consolidé d'espaces publics et verts permet d'inscrire le secteur dans la continuité du modèle de la cité-jardin, tout en offrant à la population des lieux propices à l'appropriation et à la vie collective. Ces espaces soutiennent la création de milieux de vie de qualité au sein de chaque secteur d'ambiance, favorisant le bien-être, la socialisation et le sentiment d'appartenance.

L'aménagement de ces espaces s'inscrit dans une logique propre à la cité-jardin d'intégration harmonieuse entre la nature et la ville, où le paysage devient un élément structurant du cadre bâti. En plus de renforcer l'identité du secteur, cette approche contribue à la résilience environnementale, en intégrant les principes de la ville éponge : gestion durable des eaux pluviales, augmentation de la canopée, et amélioration du confort thermique.

Ainsi, les espaces publics et verts ne sont pas seulement des lieux de passage ou de détente, mais des composantes essentielles de l'urbanisme durable, qui assurent la cohérence du projet avec les valeurs fondatrices de la Ville de Mont-Royal.

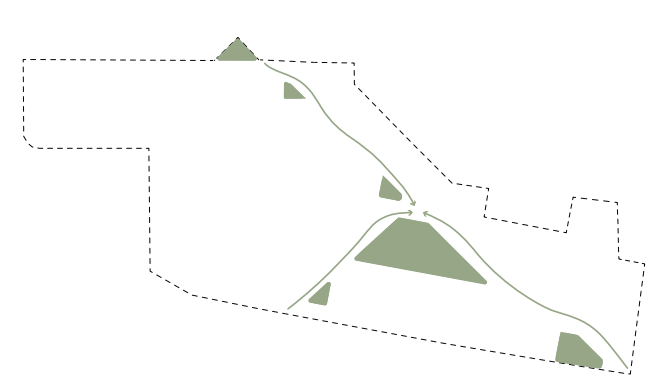


Figure 63 – Schéma du réseau d'espaces publics et verts projeté

BALISES D'AMÉNAGEMENT

TRAME URBAINE DYNAMIQUE

Lisibilité et connectivité de la structure urbaine

- Les interfaces des bâtiments créent une relation fluide entre domaine privé et domaine public.
- L'articulation des interfaces de bâtiments favorise une cohérence d'ensemble dans le secteur.
- Un réseau de liens actifs facilite les déplacements à l'intérieur des îlots.
- La population peut circuler librement et s'approprier les espaces.

Hiérarchisation du réseau viaire qui soutient l'intermodalité et les déplacements actifs

- Les intersections entre la trame locale et le réseau supérieur sont sécurisées.
- Les déplacements actifs (marche, vélo) sont encouragés.
- Le réseau viaire s'intègre à la trame rayonnante de Mont-Royal en prolongeant les axes existants.
- L'aménagement favorise les connexions intermodales efficaces.

La rue comme un espace public convivial

- Les rues et les liens actifs sont conçus comme des lieux de rencontre et de socialisation.
- La présence d'aires de repos et de plantations crée des zones ombragées.
- La rue devient un espace de vie à part entière, propice aux échanges.

Relation fluide entre le domaine privé et public



Atelier Robitaille Thiffault

Figure 64 – Rue Clark, Montréal

Intersections sécurisées



Vivre en ville

Figure 65 – Intersection sécurisée, Ottawa

Aires de repos et aires de plantations



Aecom

Figure 66 – Rue Shannon, Montréal

FORME URBAINE COMPACTE

Gradation de la densité, forme urbaine compacte et encadrement des espaces publics

- Les nouvelles constructions s'harmonisent avec le cadre bâti existant.
- L'encadrement des rues permet d'animer le domaine public
- La densification douce aux abords des milieux établis
- La densification élevée en bordure des infrastructures de transport collectif et des sites institutionnels
- Les hauteurs des bâtiments sont adaptées au contexte environnant pour une meilleure intégration.
- Le secteur propose une diversité de typologies : maisons de ville en basiliaires, plex et bâtiments multifamiliaux.

Gradations des hauteurs



Realtor.ca

Figure 67 – 50 rue des Bassins, Montréal

Front bâti ouvert et rythmé qui soutien l'animation urbaine et la marchabilité

- Les façades du front bâti, qui encadrent et définissent les espaces publics, sont ouvertes et invitantes.
- Le rythme des façades offre une diversité d'option et incite à la promenade.
- Le front bâti, via les rez-de-chaussée, crée une transition fluide et cohérente entre le domaine privé et le domaine public.

Transition fluide et cohérente entre le domaine privé et public



Aecom

Figure 68 – Quartier 54, Montréal

Mixité verticale des usages

- Des commerces sont intégrés aux basiliaires des immeubles résidentiels, de façon à créer des interfaces dynamiques au sein du quartier.
- La mixité d'usage enrichit les espaces publics et favorise la vie de quartier.
- Elle permet de créer des milieux de vie complets, réduisant les besoins de déplacement des résidents.

Mixité d'usage qui enrichit les espaces publics et favorise la vie de quartier



Agora Montréal

Figure 69 – Campus MIL, Montréal

ESPACES PUBLICS ET VERTS

Verdissement et résilience environnementale

- Les espaces publics et la trame viaire sont conçus comme des leviers pour renforcer le verdissement du secteur.
- L'augmentation de la canopée contribue à la résilience des aménagements publics et privés.
- Le verdissement est intégré à chaque espace vert pour améliorer la qualité environnementale globale.

Diversité des espaces publics (variation d'échelle, de typologie et de vocation)

- Le secteur propose une variété d'espaces publics et verts, de différentes échelles, typologies et vocations.
- Les espaces publics répondent à divers besoins : détente, animation, socialisation.
- Les espaces publics sont des lieux de vie autour desquels s'organisent les usages et les résidences.

Espaces publics et verts multifonctionnels et interconnectés

- Un parc identitaire, au cœur du nouveau quartier, renforce la centralité du secteur.
- Le parc central s'inscrit dans la vision de la cité-jardin et est connecté aux autres espaces verts du secteur.
- Les espaces sont interconnectés pour maximiser leurs bénéfices et assurer une cohésion d'ensemble.
- Les fonctions des espaces publics et verts sont diversifiées afin de répondre aux besoins variés de la population.
- Le réseau d'espaces publics et verts contribue à la résilience du secteur et à la qualité du cadre de vie.

Augmentation de la canopée pour améliorer la résilience des aménagements



Ville de Montréal

Figure 70 – Micro-forêt, Montréal

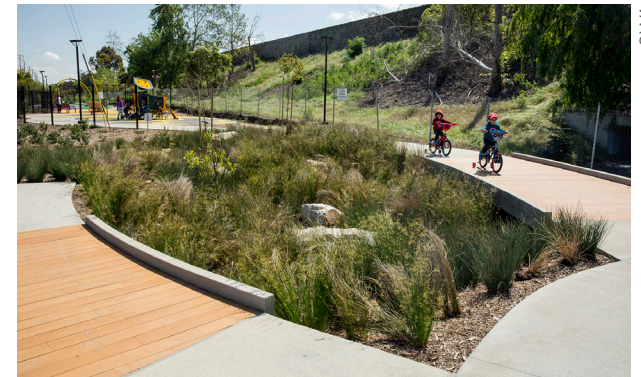
Espaces publics devenant des lieux de vie



Axe du Marché

Figure 71 – Place Simon-Valois, Montréal

Espace vert contribuant à la résilience du secteur



SWA

Figure 72 – Ricardo Lara Park, Lynwood, Californie

AMÉNAGEMENT DÉTAILLÉ

L'esquisse ci-dessous donne forme à la vision imaginée pour le secteur, celle d'un espace dynamique et vert qui poursuit de façon harmonieuse l'esprit de la cité-jardin de la Ville de Mont-Royal. Elle propose une représentation indicative, destinée à illustrer les grandes

orientations envisagées. Les éléments qui y figurent ne sont pas définitifs et ne doivent pas être interprétés comme des prescriptions à réaliser tels quels.



Figure 73 – Plan image de la situation projetée (à titre indicatif)

RÉPARTITION DES USAGES

L'approche conceptuelle intègre une mixité d'usages afin de créer un quartier dynamique, notamment grâce à l'implantation de commerces, situés en basilaire de certains immeubles résidentiels. Cette approche permet d'offrir des services de proximité aux résidents tout en

favorisant la vitalité économique locale et en consolidant le réseau de commerces et de services existants. Le secteur professionnel ainsi que le campus de la santé sont consolidés, assurant la préservation des atouts du secteur et le rayonnement des services médicaux.



Figure 74 – Plan de répartition des usages projetés
PLAN PARTICULIER D'URBANISME

MODULATION DES HAUTEURS

L'approche conceptuelle développée vise à créer un quartier harmonieusement intégré au tissu urbain, où une densité équilibrée soutient la vitalité des services de proximité et l'animation des espaces publics. Une gradation maîtrisée des hauteurs bâties permet une transition en douceur avec le contexte environnant. Cette modulation des échelles favorise la création d'ambiances

résidentielles et commerciales variées, à la fois conviviales, dynamiques et inclusives. Le plan ci-dessous indique, à titre indicatif, les hauteurs à favoriser pour différentes zones : au sein de chacune une gradation doit se faire, de façon à présenter une diversité typologique et des accents urbains.

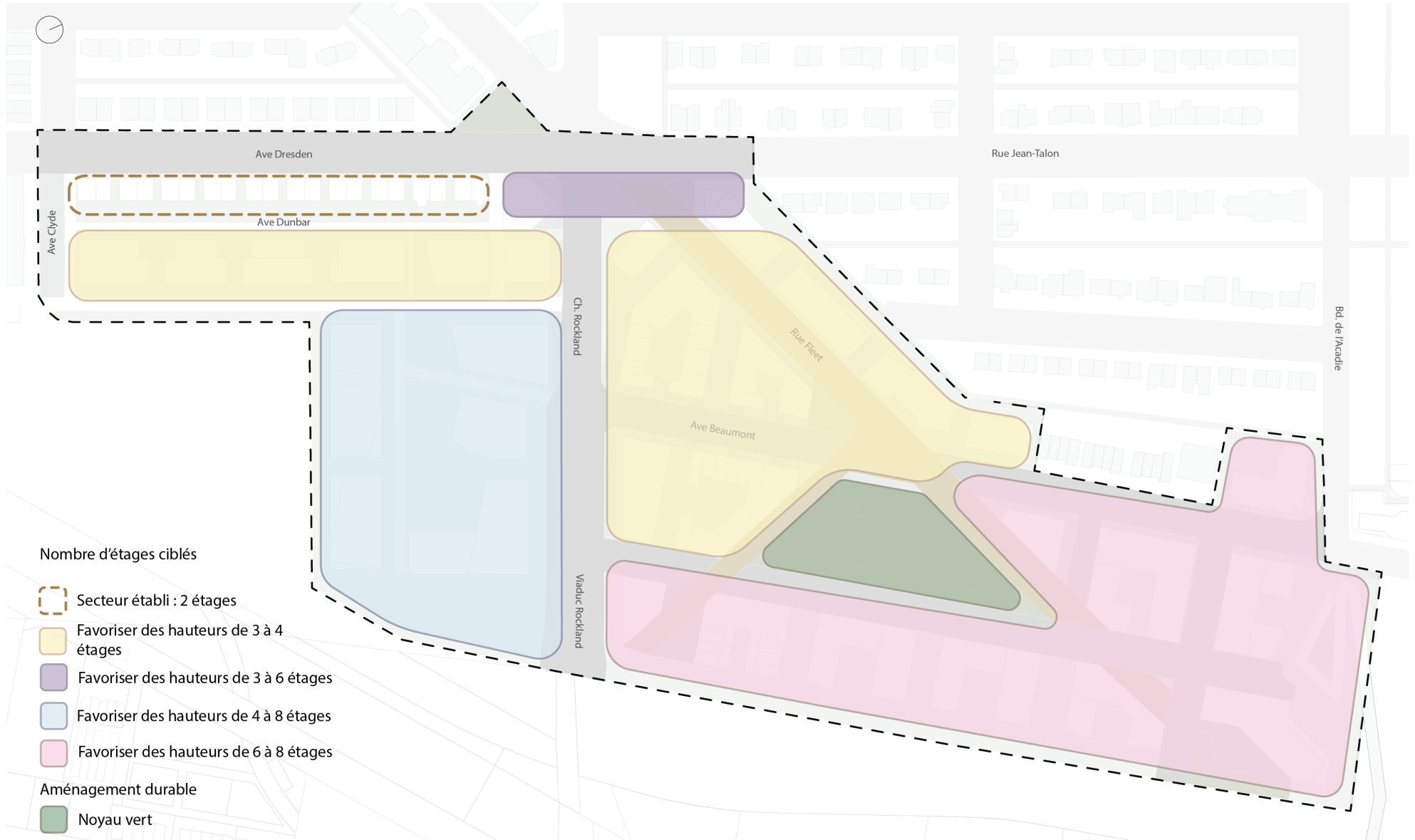


Figure 75 – Plan des hauteurs à favoriser
PLAN PARTICULIER D'URBANISME

AMÉNAGEMENT DURABLE ET ESPACES PUBLICS

Les espaces verts sont stratégiquement situés aux entrées du nouveau quartier et reliés entre eux par des liens actifs menant vers un grand parc central, véritable cœur paysager du projet. La multiplication de ces espaces participe à la qualité de vie des résidents et consolide la résilience

du secteur grâce à une gestion durable des eaux pluviales, à des aménagements favorisant la biodiversité et à la création d'îlots de fraîcheur assurant le confort climatique.



Figure 76 – Plan des aménagements durables et espaces publics projetés (à titre indicatif)

MOBILITÉ DURABLE

Le réseau routier et la trame urbaine évoluent pour accueillir des rues partagées, où le piéton devient prioritaire dans l'espace public. Les déplacements actifs sont facilités grâce à la grande perméabilité de la trame, non seulement par les axes structurants, mais aussi par la présence

de passages piétons. Le secteur devient ainsi un véritable pôle de mobilité active, soutenu par ces aménagements et par la proximité stratégique de la station de métro Acadie, ainsi que des lignes d'autobus qui le desservent efficacement.

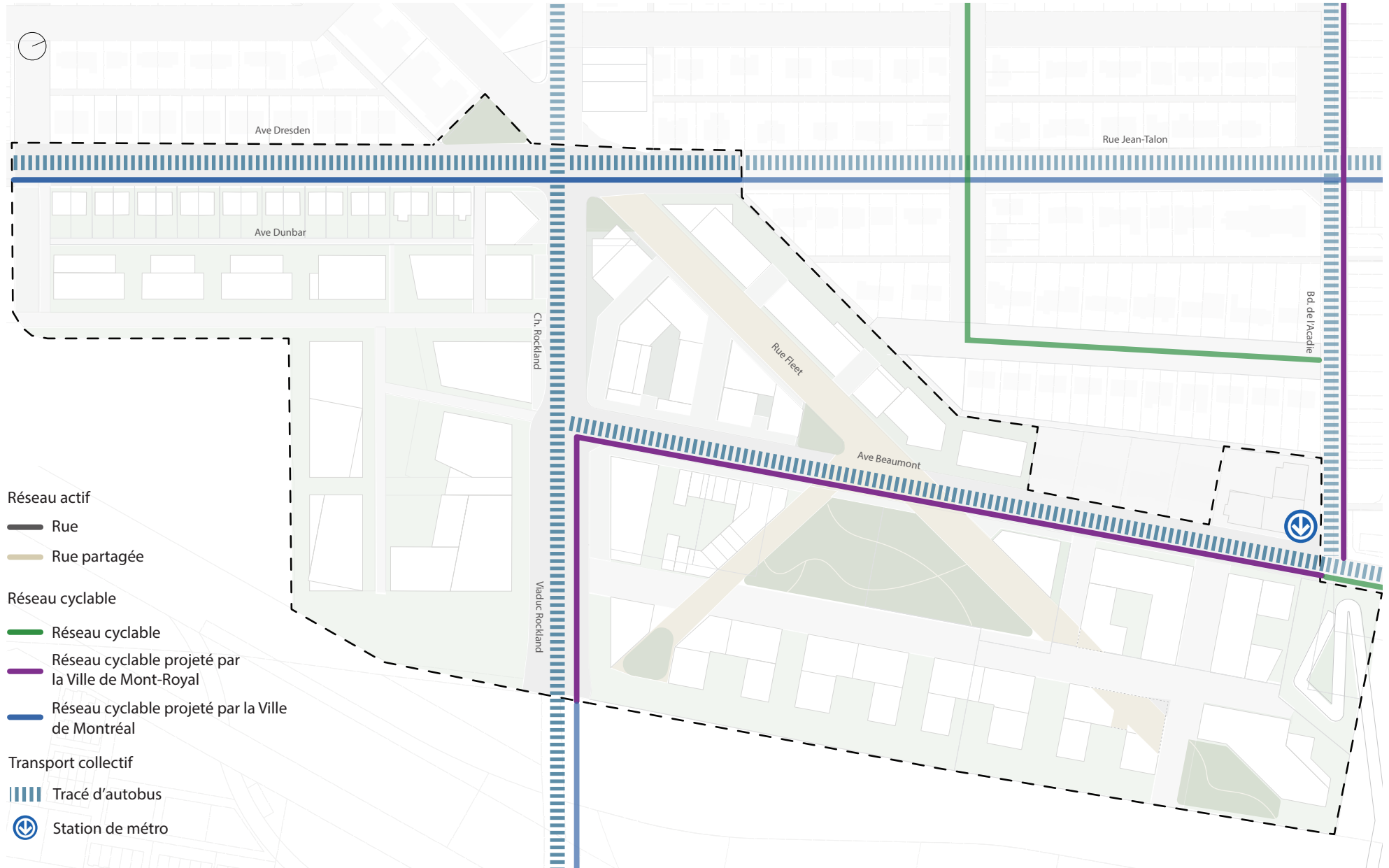


Figure 77 – Plan des réseaux de mobilité durable projetés
PLAN PARTICULIER D'URBANISME

5.2

Milieus de vie & secteurs d'ambiance

MILIEUX DE VIE ET SECTEURS D'AMBIANCE

Le secteur Beaumont est appelé à devenir un quartier complet, structuré autour de plusieurs milieux de vie à l'identité affirmée, rassemblés et mis en valeur par un noyau vert central. Son développement s'inscrit dans les principes de la cité-jardin et de la ville éponge, favorisant une intégration harmonieuse des espaces bâtis et naturels. Le quartier se décline en différentes

ambiances : un secteur résidentiel établi, une ambiance urbaine douce, une ambiance urbaine dynamique, ainsi qu'un pôle professionnel et un campus de la santé. L'entrée du quartier, marquée par l'intersection en étoile, sera soulignée par des accents architecturaux forts, affirmant l'identité et renouvelée du secteur.

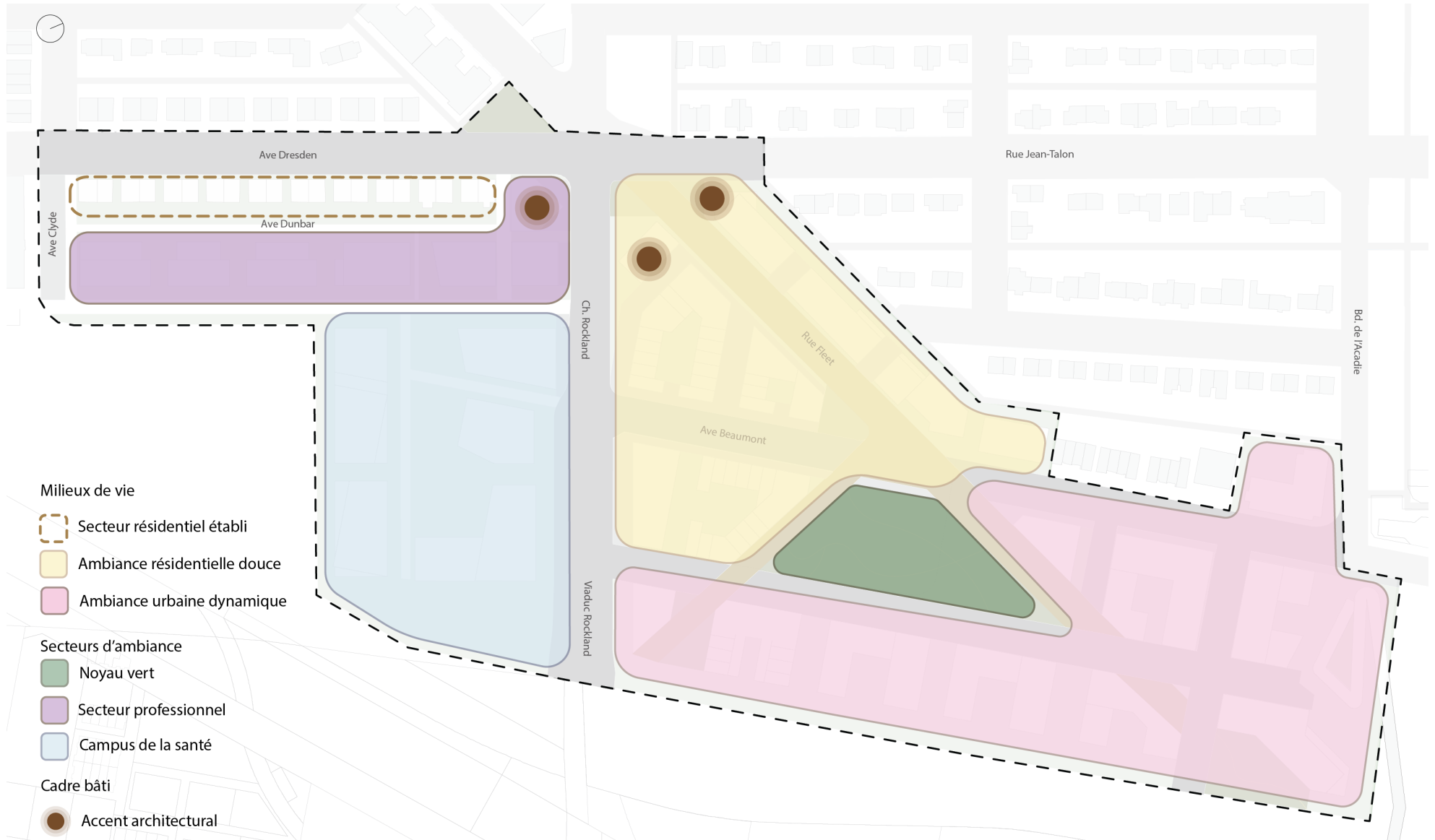


Figure 78 – Plan des milieux de vie projetés
PLAN PARTICULIER D'URBANISME

CAMPUS DE LA SANTÉ



Figure 79 – Plan clé - localisation du campus de la santé

AMBIANCE ET CARACTÉRISTIQUES

Le campus de la santé permet de consolider les activités liées aux domaines des soins et de la santé, renforçant ainsi le rayonnement du secteur Beaumont grâce à la réputation de son pôle régional de services médicaux. Des espaces verts diversifiés (jardins, placettes, zones piétonnes et aires de détente avec tables de pique-nique) ponctuent le secteur, créant des lieux propices au repos, à la socialisation et au bien-être des patients et professionnels de la santé. Ces aménagements favorisent une atmosphère conviviale et humaine. Les espaces commerciaux répondent aux besoins des usagers : pharmacie, cafés, restaurants, boutiques sont intégrés à certains rez-de-chaussée et animent les espaces extérieurs. Un lien actif vers l'avenue Beaumont est aménagé et permet de traverser le secteur et le chemin Rockland de façon sécuritaire et conviviale.

Usages

Commercial, institutionnel

Hauteurs

Tendre vers des hauteurs de 4 à 8 étages et favoriser une accentuation des hauteurs en bordure de la voie ferrée et du viaduc Rockland.

Aménagement

Implantation de cours intérieures conçues de façon à apporter une ambiance paisible et conviviale.

Présence d'aménagements extérieurs qui encouragent la promenade et les déplacements actifs.

Caractéristiques architecturales

L'architecture des bâtiments se distingue par son caractère novateur. Les bâtiments du campus agissent comme éléments de repère et font rayonner le campus de la santé.



Figure 80 – Campus ÉTS | Montréal



Figure 81 – Campus MIL | Montréal

PÔLE PROFESSIONNEL

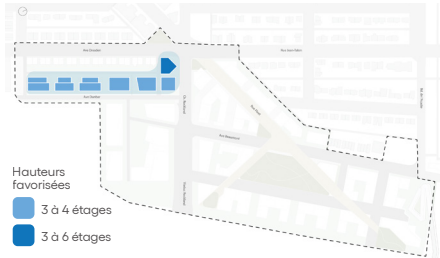


Figure 82 – Plan clé - localisation du pôle professionnel

AMBIANCE ET CARACTÉRISTIQUES

Le développement du pôle professionnel contribue activement à la dynamisation du tissu économique de l'avenue Dunbar. En favorisant l'implantation de commerces et de services professionnels d'appoint, les bâtiments participent à l'animation de l'espace public. Ces commerces répondent aux besoins des travailleurs et renforcent l'attractivité du secteur. L'architecture soignée et distinctive des édifices reflète l'identité culturelle du quartier et agit comme un levier d'attractivité pour les entreprises et industries créatives québécoises, qui y trouvent un cadre stimulant et propice à l'innovation et à la collaboration.

Usages

Usages commerciaux, incluant les bureaux.

Hauteurs

Tendre vers des hauteurs de 3 à 4 étages et favoriser un retrait des étages supérieurs pour assurer une gradation harmonieuse entre le secteur résidentiel établi et le quartier de la santé.

Aménagement

L'implantation des bâtiments permet d'encadrer l'avenue Dunbar tout en laissant place à de petits espaces verts et de détente.

Caractéristiques architecturales

La composition architecturale est attrayante et novatrice. La matérialité se pose en continuité avec les quartiers environnants, permettant de marquer la transition entre le secteur résidentiel et le pôle de la santé. Les espaces conçus sont flexibles et permettent l'évolution des activités professionnelles et culturelles.



Figure 83 – Technopôle Angus | Montréal

SDA Angus



Figure 84 – LG2 | Montréal

Olivier Garriépy

SECTEUR RÉSIDENTIEL ÉTABLI

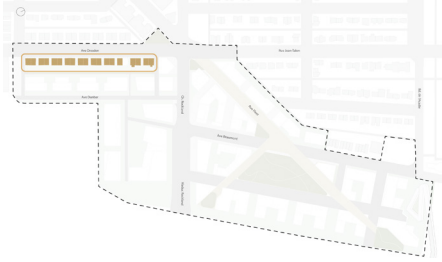


Figure 85 – Plan clé - secteur résidentiel établi

Aucune intervention n'est prévue dans ce secteur. Le PPU conservera le tissu urbain existant pour cette zone.

AMBIANCE ET CARACTÉRISTIQUES

Ce secteur est composé d'un tissu résidentiel déjà bien établi. Tout au long de l'avenue Dresden, on retrouve une succession de duplex dotés de cours avant et bordés d'entrées charretières, qui confèrent à l'ensemble une trame urbaine cohérente et à échelle humaine. L'évolution du secteur devra s'inscrire dans le respect de ce caractère résidentiel, tout en visant une bonification du cadre bâti par une amélioration de la qualité architecturale, paysagère et fonctionnelle.

Usages

Résidentiel

Hauteurs

2 étages

Aménagement

La trame urbaine actuelle est maintenue, assurant la continuité du tissu urbain existant.

Caractéristiques architecturales

L'architecture s'inspire du style et des rythmes établis par les bâtiments existants. Les ajouts en hauteur sont réalisés en retrait, afin de minimiser leur impact visuel et de préserver l'harmonie du paysage urbain.



Figure 86 – Cadre bâti au long de l'avenue Dresden | Ville de Mont-Royal

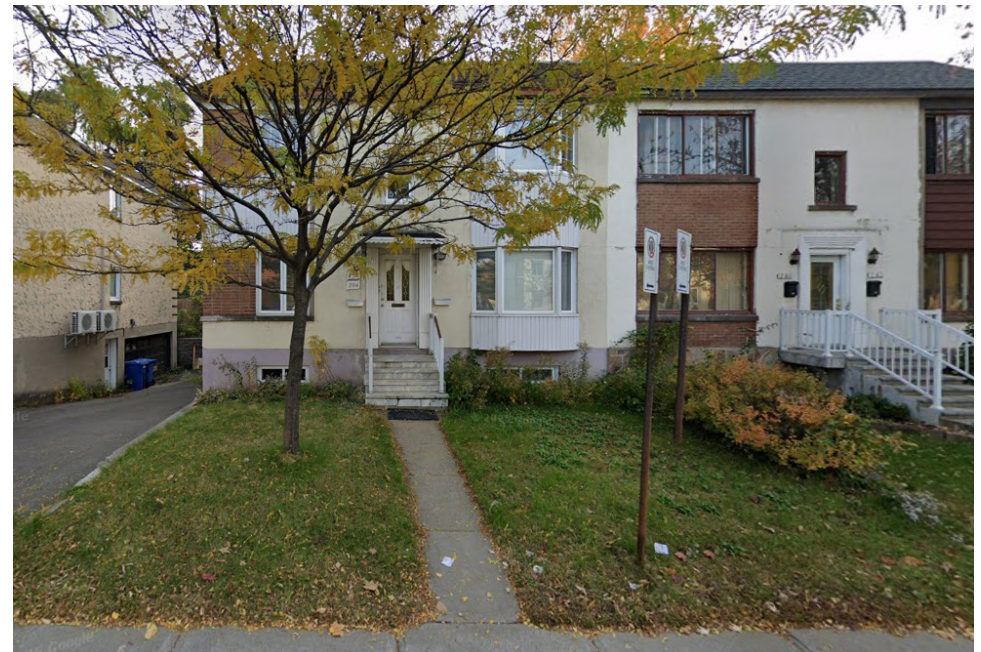


Figure 87 – Duplex typique de l'avenue Dresden | Ville de Mont-Royal

AMBIANCE RÉSIDENIELLE DOUCE

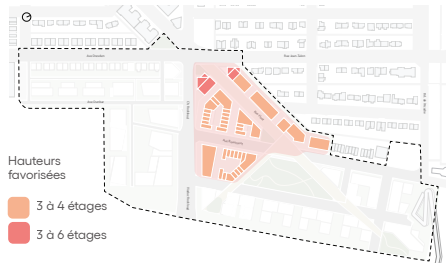


Figure 88 – Plan clé - ambiance résidentielle douce

AMBIANCE ET CARACTÉRISTIQUES

Ce secteur résidentiel mixte se distingue par une ambiance conviviale. Il est composé d'immeubles de 3 à 6 étages, avec une prédominance marquée de bâtiments de 3 à 4 étages. Cette échelle bâtie favorise une densité modérée et une cohabitation harmonieuse permettant l'intégration de maisons de ville sur 3 étages et de logements adaptés aux familles. L'ensemble est structuré autour d'un grand parc central, véritable cœur du quartier et lieu de rassemblement. La présence de commerces de proximité situés en rez-de-chaussée de certains immeubles contribue à l'animation du secteur et à la création d'un milieu de vie complet. L'organisation spatiale et les aménagements paysagers visent à renforcer le sentiment d'appartenance à la Ville de Mont-Royal, tout en encourageant un mode de vie actif, inclusif et intergénérationnel, dans un cadre bâti à échelle humaine.

Usages

Résidentiel, commercial

Hauteurs

Tendre vers des hauteurs de 3 à 4 étages ne favorisant des accents de hauteur jusqu'à 6 étages aux endroits stratégiques tels que les abords du viaduc Rockland, de la rue Jean-Talon O. et des rues commerciales.

Aménagement

L'implantation des bâtiments laisse place à des cours intérieures semi-privées, à des passages piétons et à de multiples espaces verts. Elle permet d'offrir aux résidents des espaces communautaires et intimes, favorisant les échanges et la qualité de vie.

Caractéristiques architecturales

Le traitement des interfaces crée un dynamisme visuel, avec des volumes articulés, des matériaux variés et des ouvertures généreuses. L'architecture permet une intégration harmonieuse au paysage urbain, notamment par l'utilisation de retraits pour les étages supérieurs.



Figure 89 – TAK Village | Montréal

Provencher_Roy



Figure 90 – Benny Farms | Montréal

Armand_Trottier

AMBIANCE URBAINE DYNAMIQUE

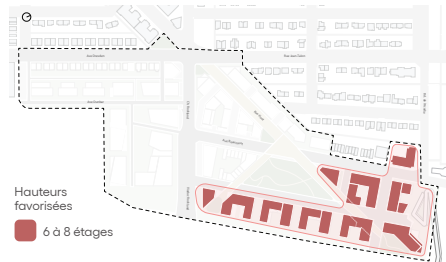


Figure 91 – Plan clé - Ambiance urbaine dynamique

AMBIANCE ET CARACTÉRISTIQUES

Ce secteur résidentiel à plus haute densité se distingue par une mixité d'usages. Situé à proximité de la station de métro Acadie et du campus MIL et entourant le futur parc central, il bénéficie d'une excellente accessibilité. On y trouve des bâtiments de 6 à 8 étages, ce qui contribue à une densité urbaine soutenue tout en favorisant une diversité de typologies résidentielles. Les immeubles accueillent des logements variés, dont des résidences pour personnes âgées, ainsi que des commerces en basilaire, contribuant à l'animation du quartier. L'organisation spatiale favorise la cohabitation des fonctions résidentielles, commerciales et des équipements publics dans un cadre propice aux mobilités actives. Des espaces publics de qualité (placettes, corridors partagés, mobilier urbain) soutiennent la vie de quartier et la convivialité.

Usages

Résidentiel, commercial

Hauteurs

Tendre vers des hauteurs de 6 à 8 étages et favoriser des accents de hauteur à proximité de la passerelle du campus MIL et du viaduc.

Aménagement

L'implantation des bâtiments permet une densité urbaine maîtrisée, tout en préservant des espaces ouverts. Les transitions avec les secteurs adjacents sont assurées par une gradation des hauteurs et une attention est portée à l'ensoleillement et à l'intimité des espaces résidentiels.

Caractéristiques architecturales

Les bâtiments présentent une architecture contemporaine, marquée par des volumes articulés, des matériaux durables et une attention particulière à l'animation des façades. Les basiliaires, qui intègrent des rez-de-chaussée actifs, les balcons et les toitures végétalisées contribuent à la qualité du cadre bâti et à l'intégration du secteur dans son environnement urbain.



Figure 92 – Elaa Verdun | Montréal



Figure 93 – Secteur Pélican à Rosemont | Montréal

5.3

Espaces publics

AMÉNAGEMENT DES VOIES

RUES LOCALES

Les voies locales viennent desservir les résidents du secteur afin de supporter leurs déplacements et accéder aux propriétés. Ces voies proposent une faible vitesse de circulation et un volume de trafic limité. On y retrouve ainsi la chaussée, dédiée à la voiture et au vélo et les trottoirs, dédiés aux piétons. Afin de favoriser la mobilité douce, les voies locales incorporent des éléments tels que de larges trottoirs bordés de fosses drainantes, des plantations, placettes, des aménagements conviviaux pour les piétons ou encore des éléments qui incitent au raletissement automobile.

La voie locale confère une ambiance à la fois conviviale et sécuritaire afin d'encourager les différents types de mobilité, tout en assurant le confort des usagers les plus vulnérables. Ces voies encouragent les interactions sociales et la cohésion de la communauté afin de créer un cadre de vie plus humain et convivial.

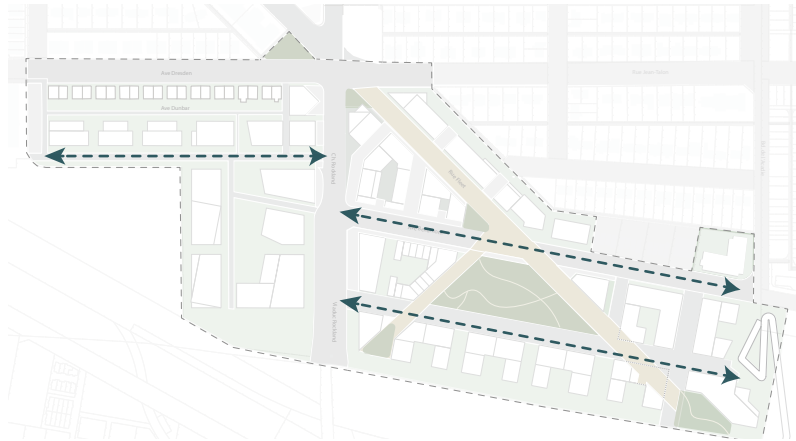


Figure 94 – Plan clé



Figure 95 – Rue Paré | Montréal



Figure 96 – Rue Shamrock | Montréal



Figure 97 – Rue Laurier | Montréal



Figure 98 – Rue Garnier | Montréal

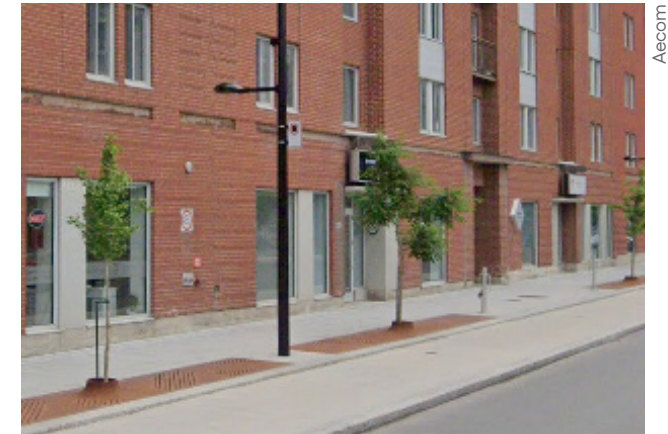


Figure 99 – Rue Peel | Montréal

Exemple d'aménagement de voie locale - rue Beaumont

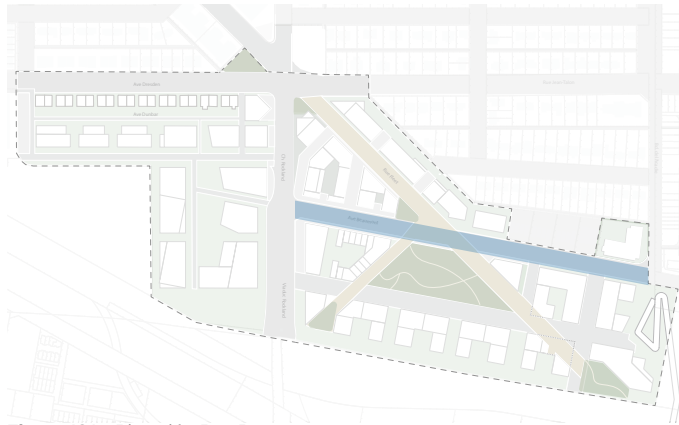


Figure 101 – Plan clé - Rue Beaumont

Le réaménagement de la rue Beaumont s'inscrit dans une volonté de transformation durable et inclusive de l'espace public. En misant sur la qualité des aménagements, la sécurité des usagers et l'intégration du verdissement, ce projet vise à créer un environnement urbain à échelle humaine, propice aux déplacements actifs et à la vie de quartier. Pour ce faire, la révision du partage de l'emprise publique vise à rééquilibrer celle-ci au profit des usagers actifs, dont les piétons et les cyclistes. Les nouveaux aménagements de la rue Beaumont comprennent :

- Des pistes cyclables physiquement séparées de la chaussée et des trottoirs, aménagés de part et d'autre des voies de circulation, afin de sécuriser les déplacements à vélo et de favoriser l'adoption des modes de transport actifs.
- Une bande technique de plantation qui contribue à l'augmentation de la canopée urbaine, permet l'infiltration partielle des eaux de pluie dans le sol, et assure une séparation physique et visuelle entre les zones piétonnes et la chaussée.
- De larges trottoirs aménagés pour améliorer le confort des piétons, encourager la marche et soutenir l'animation des façades commerciales. Leur conception permet une gestion efficace des eaux pluviales.

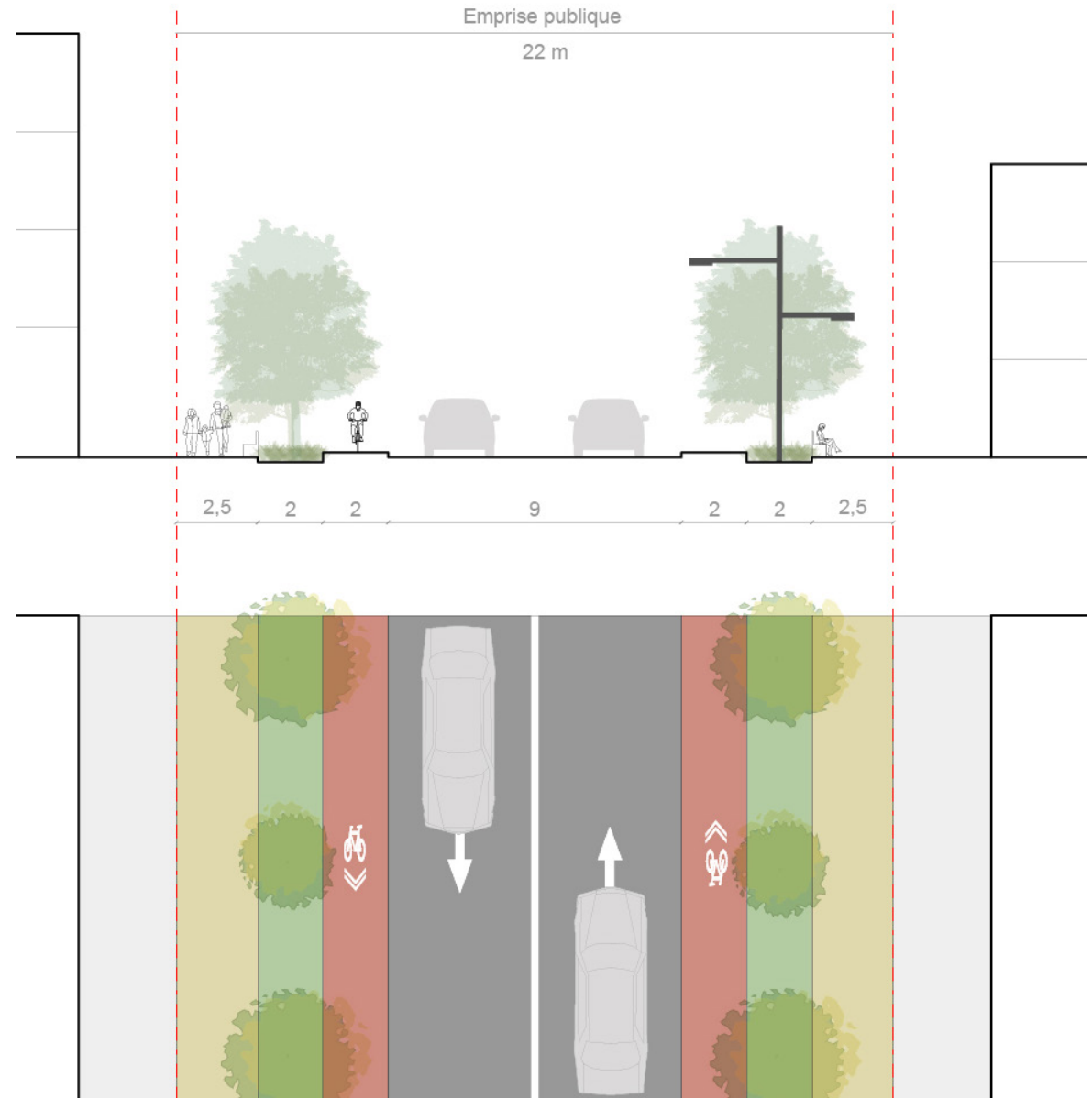


Figure 100 – Rue Beaumont - Type d'aménagement à favoriser (à titre indicatif)

RUES PARTAGÉES

La rue partagée, inspirée du concept néerlandais de *woonerf* (*cour urbaine*), est un aménagement où tous les usagers de la route (piétons, cyclistes et automobilistes) cohabitent dans un même espace. Les usagers les plus vulnérables, les piétons, y ont la priorité en tout temps. L'objectif est d'offrir un espace sécuritaire, convivial et animé. Le transit automobile non résidentiel y est dissuadé, alors que la circulation locale et respectueuse est possible.

Dans une rue partagée, la vitesse des véhicules est limitée à 10 ou 20 km/h. Cette modération est soutenue par la conception physique de la chaussée : absence de trottoirs délimités, tracés

sinueux, mobilier urbain, salons urbains, végétalisation et aménagements paysagers qui incitent naturellement à ralentir. Ces éléments transforment la rue en un lieu de vie propice aux rencontres et à l'animation du quartier, où les piétons se sentent en sécurité et les automobilistes sont invités à la prudence.

Ce type d'aménagement redonne à la rue sa fonction première, soit celle d'un espace public partagé, vivant et à échelle humaine.

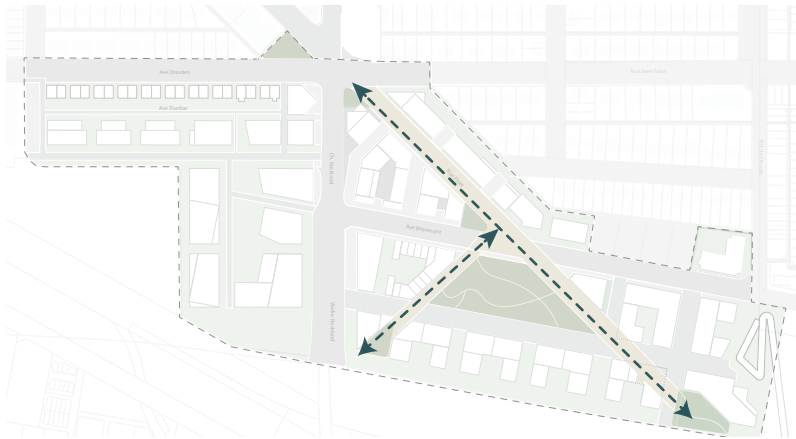


Figure 102 – Plan clé - Rues partagées



Figure 103 – Rue partagée Gouin-Est | Montréal



Figure 104 – Grafton Street | Halifax

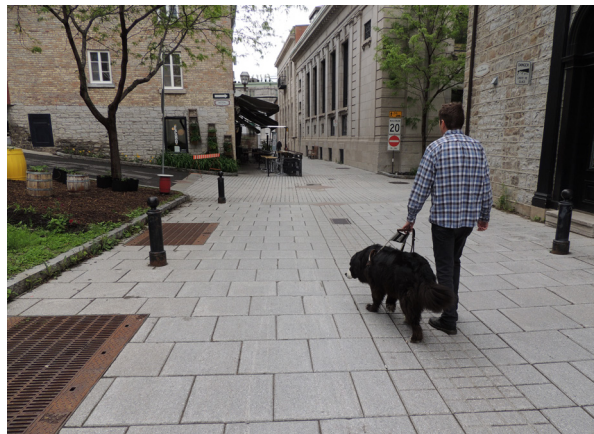


Figure 105 – Rue du Sault-au-Matelo | Ville de Québec



Figure 106 – Rue Shamrock | Montréal



Figure 107 – Rue Émery | Montréal

Exemple d'aménagement de rue partagée - rue Fleet



Figure 109 – Plan clé - Rue Fleet

Les nouveaux aménagements de la rue Fleet visent à créer un environnement urbain accueillant, verdoyant et propice à la vie de quartier. Les caractéristiques clé favorisent un partage équitable de l'espace public et la circulation douce des véhicules motorisés.

- La présence de salons urbains invite à la détente et aux rencontres.
- Les larges bandes de plantations permettent le verdissage et le confort visuel et thermique des passants.
- Les larges trottoirs offrent un confort aux passants et permettent la tenue d'activités diversifiées (expositions temporaires, terrasses urbaines, tenue d'évènements culturels ponctuels).
- La chaussée pavée invite les piétons et cyclistes à circuler tout en indiquant la nature de la voie partagée aux automobilistes.
- Les terrasses privées liées aux espaces commerciaux qui bordent la rue créent une ambiance dynamique et attrayante. Elles sont intercalées de plantations et de cours végétalisés.



Figure 108 – Rue Fleet - Type d'aménagement à favoriser (à titre indicatif)

LIENS ACTIFS

Le lien actif est un aménagement réservé uniquement aux modes de déplacements actifs, tels que la marche et le vélo. La circulation automobile est interdite dans ces zones afin de limiter les nuisances causées par le transport véhiculaire et offrir un plus grand confort aux modes de déplacements actifs.

La mise en place de liens actifs permet de répondre à plusieurs objectifs par rapport aux bien-être des usagers et à la vue urbaine. On peut penser, notamment, à la sécurité des usagers, à la qualité de l'air, au dynamisme urbain et à l'attrait du milieu. Ce type d'aménagement peut aussi aider à réduire la congestion automobile en offrant des alternatives aux déplacements

véhiculaires.

La création et la reconfiguration de rue en lien actif permet de créer des espaces publics conviviaux, laissant place à la déambulation et au repos, mais aussi à l'animation et au dynamisme commercial à travers des aménagements, des activités ou des moments de socialisation.

Ainsi, les liens actifs permettent de créer une ambiance distinctive à l'échelle du quartier en créant un espace accueillant pour les utilisateurs.

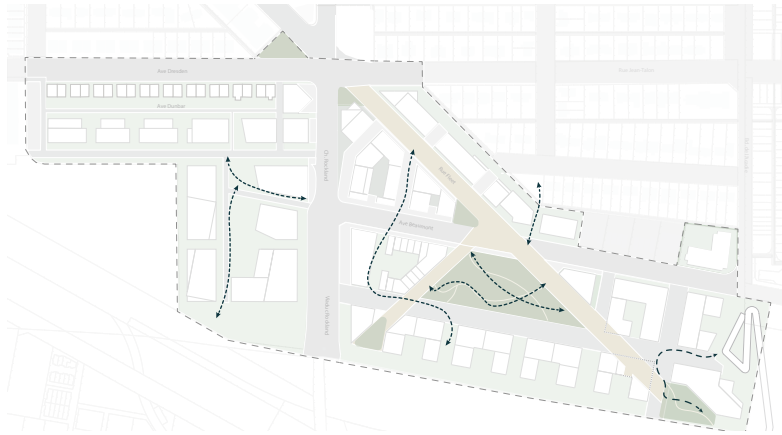


Figure 110 – Plan clé - Liens actifs



Figure 111 – Avenue Prince-Arthur | Montréal



Figure 112 – Promenade Luc-Larivée | Montréal



Figure 113 – Sentier piéton Parc Pierre-Dansereau | Montréal



Figure 114 – Campus MIL | Montréal



Figure 115 – Rue Stanislas | Montréal

ÉVOLUTION DU CADRE BÂTI

FORME URBAINE ACTUELLE

Le secteur du PPU Beaumont présente actuellement un cadre bâti à faible densité, peu favorable aux déplacements actifs. Bien que certains bâtiments atteignent une hauteur de cinq étages, l'ensemble du tissu urbain demeure peu structurant. L'omniprésence de stationnements de surface, directement accessibles depuis la rue, nuit considérablement à la qualité de

l'expérience piétonne en plus de causer des problèmes de drainage et d'accumulation des eaux. L'environnement est largement minéralisé, avec une prédominance de surfaces bétonnées, et offre très peu d'espaces publics ou de zones vertes, ce qui limite les possibilités de socialisation, de détente et de verdissement.



Figure 116 – Vue du secteur - Situation existante

FORME URBAINE PROJETÉE

Le cadre bâti projeté pour le secteur s'intègre harmonieusement au contexte environnant grâce à une gradation des hauteurs qui respecte les principes de l'échelle humaine. Cette approche favorise une transition douce entre les différentes typologies urbaines. Le tissu urbain proposé est structuré autour d'une trame perméable qui valorise la mobilité active, tout en intégrant une

diversité d'espaces verts et publics. L'ensemble contribue à la création d'un quartier convivial, dynamique et résolument axé sur la qualité de vie. L'image ci-dessous est présentée à titre indicatif.



Figure 117 – Vue du secteur - Situation projetée (à titre indicatif)



06

Mise en œuvre

PLAN D'ACTION

OUTIL DE MISE EN ŒUVRE

La présente section vise à présenter les principaux moyens permettant le déploiement des interventions dans le cadre de la mise en œuvre du PPU Beaumont qui s'étalera sur plusieurs années. La transformation du secteur exigera de la Ville de Mont-Royal des efforts soutenus de coordination, de concertation et de communication avec l'ensemble des parties prenantes, incluant les propriétaires privés, les citoyens, la Ville de Montréal, les organismes parapublics, etc. Ainsi, les actions n'ont pas toutes la même portée, de sorte que le plan d'action identifie les actions à caractère structurant.

Afin de mieux encadrer les interventions et les actions de mise en œuvre, le plan d'action est structuré en trois volets, selon que celles-ci relèvent exclusivement de la Ville, de ses partenaires, des propriétaires de terrain, où qu'elles soient le fruit d'une étroite collaboration entre ces acteurs.

Ces trois volets sont les suivants :

- Aménagement du domaine public
- Planification urbaine
- Études et programmes

Chaque volet regroupe un ensemble d'actions concrètes qui contribueront à la réalisation des quatre grandes orientations du PPU. Chaque action est associée à un ou plusieurs objectifs en lien avec ces orientations.

QUATRE GRANDES ORIENTATIONS

Les quatre orientations du PPU sont :



Orientation 1. Des milieux de vie complets et inclusifs



Orientation 2. Une mobilité durable et sécuritaire



Orientation 3. Une vitalité économique soutenue par la diversité des usages



Orientations 4. La ville éponge : un secteur résilient qui soutient la transition écologique

ÉCHELLE TEMPORELLE DE RÉALISATION

Un délai de réalisation est rattaché à chacune des actions :



Court terme : 0 à 5 ans



Moyen terme : 6 à 10 ans



Long terme : 11 ans et plus



Court terme : 0 à 5 ans



Moyen terme : 6 à 10 ans



Long terme : 11 ans et plus



Orientation 1. Des milieux de vie complets et inclusifs



Orientation 2. Une mobilité durable et sécuritaire



Orientation 3. Une vitalité économique soutenue par la diversité des usages







Orientation 4. La ville éponge : un secteur résilient qui soutient la transition écologique













VOLET 1 : AMÉNAGEMENT DU DOMAINE PUBLIC

NO	ACTIONS	HORIZON	RÉFÉRENCES		RESPONSABLE	PARTENAIRE(S)
			ORIENTATIONS	OBJECTIFS		
1	Planifier et mettre en œuvre une programmation invitante dans les espaces verts (ex.: marché public, spectacle en plein air, fête de quartier, etc.) qui contribue à l'animation et l'attractivité du secteur			1.1 et 4.1	Ville de Mont-Royal	Propriétaires privés
2	Finaliser l'implantation d'une œuvre d'art sur la placette au pied de la passerelle piétonne et cyclable de l'Université de Montréal			1.1	Ville de Mont-Royal	Université de Montréal
3	Prévoir l'aménagement de terrasses et d'aires de détente appropriables et résilientes sur les rues partagées prévues, dont la rue Fleet			1.3, 1.4 et 4.1	Ville de Mont-Royal	Propriétaires privés
4	Aménager des espaces publics flexibles, variés, résilients et complémentaires afin de favoriser divers types d'appropriations			1.4, 4.1 et 4.2	Ville de Mont-Royal, Propriétaires privés	Propriétaires privés
5	Aménager des parcours piétons conviviaux et sécuritaires bonifiés par l'installation de mobilier urbain et de zones ombragées			2.1	Ville de Mont-Royal	Propriétaires privés
6	Réaliser un concept de rue partagée et verte priorisant les piétons et les cyclistes sur les rues partagées prévues, dont la rue Fleet			2.3 et 4.3	Ville de Mont-Royal	_____
7	Intégrer de nouveaux points d'accès de vélos en libre-service BIXI			2.1	BIXI	Ville de Mont-Royal
8	Sécuriser les accès au métro Acadie et à la passerelle de l'Université de Montréal à l'intersection du boulevard Acadie et de l'avenue Beaumont			2.3	Ville de Montréal	Ville de Mont-Royal

-  **Court terme** : 0 à 5 ans
-  **Moyen terme** : 6 à 10 ans
-  **Long terme** : 11 ans et plus

-  **Orientation 1.** Des milieux de vie complets et inclusifs
-  **Orientation 2.** Une mobilité durable et sécuritaire
-  **Orientation 3.** Une vitalité économique soutenue par la diversité des usages
-  **Orientation 4.** La ville éponge : un secteur résilient qui soutient la transition écologique

VOLET 1 : AMÉNAGEMENT DU DOMAINE PUBLIC

NO	ACTIONS	HORIZON	RÉFÉRENCES		RESPONSABLE	PARTENAIRE(S)
			ORIENTATIONS	OBJECTIFS		
9	Élargir les espaces dédiés aux véhicules de covoiturage afin de maintenir un équilibre entre l'offre et la demande			2.3	Communauto Léo	Ville de Mont-Royal Propriétaires privés
10	Améliorer la perméabilité est-ouest au cœur du secteur Beaumont en aménageant un lien cyclable complémentaire au réseau existant et projeté			2.3	Ville de Mont-Royal	Ville de Montréal
11	Arrimer le réseau piéton et cyclable à la station de métro Acadie afin de favoriser les déplacements actifs et l'intermodalité			2.3	Ville de Mont-Royal	Ville de Montréal
12	Intégrer des aménagements paysagers permettant l'infiltration d'eaux de pluie au sein des espaces publics			4.1 et 4.2	Ville de Mont-Royal	Propriétaires privés
13	Procéder au verdissement de rues et d'espaces publics, lorsqu'opportun			4.1 et 4.3	Ville de Mont-Royal	Propriétaires privés
14	Fournir un nombre suffisant de supports à vélos couverts			4.4	Ville de Mont-Royal	

**Court terme** : 0 à 5 ans**Moyen terme** : 6 à 10 ans**Long terme** : 11 ans et plus**Orientation 1.** Des milieux de vie complets et inclusifs**Orientation 2.** Une mobilité durable et sécuritaire**Orientation 3.** Une vitalité économique soutenue par la diversité des usages**Orientation 4.** La ville éponge : un secteur résilient qui soutient la transition écologique**VOLET 2 : PLANIFICATION URBAINE (INCLUANT L'ADAPTATION RÉGLEMENTAIRE)**

NO	ACTIONS	HORIZON	RÉFÉRENCES		RESPONSABLE	PARTENAIRE(S)	
			ORIENTATIONS	OBJECTIFS			
15	Procéder aux ajustements réglementaires d'urbanisme (exemple : règlement PIIA) afin d'assurer leur arrimage à la vision et aux orientations d'aménagement du PPU.				Vise l'ensemble des orientations et des objectifs du PPU.	Ville de Mont-Royal	—
16	Encadrer l'implantation de bâtiments devant agir comme accents architecturaux pour marquer l'entrée du secteur				1.2	Ville de Mont-Royal	Propriétaires privés
17	Créer une expérience piétonne attrayante sur la rue partagée Fleet en soignant la qualité des façades, en assurant des transitions fluides entre domaine public et privé et en intégrant des vitrines commerciales actives au rez-de-chaussée				1.3 et 3.3	Ville de Mont-Royal	Propriétaires privés
18	Encadrer la requalification de secteurs propices à l'intégration de projets résidentiels et mixtes en renouvelant les outils réglementaires d'urbanisme				1.3 et 3.3	Ville de Mont-Royal	Propriétaires privés
19	Limiter la présence des stationnements de surface au profit d'espaces bâtis ou d'espaces verts drainants				1.1, 1.4 et 4.2	Ville de Mont-Royal	Propriétaires privés
20	Collaborer avec la STM afin d'ajuster la fréquence des lignes d'autobus existantes (16, 92, 119 et 179), d'ajouter de nouvelles lignes ou de modifier des trajets afin d'optimiser la desserte vers le secteur				2.2	STM	Ville de Mont-Royal
21	Privilégier une répartition optimale des commerces, services et équipements dans le but de favoriser la création de milieux de vie complets				3.1 et 3.3	Ville de Mont-Royal	Association de commerçants
22	Encadrer l'implantation de nouveaux établissements de santé en renouvelant les outils réglementaires d'urbanisme afin d'assurer une cohérence et une complémentarité dans le campus de la santé				3.2	Ville de Mont-Royal	Association de commerçants

**Court terme** : 0 à 5 ans**Moyen terme** : 6 à 10 ans**Long terme** : 11 ans et plus**Orientation 1.** Des milieux de vie complets et inclusifs**Orientation 2.** Une mobilité durable et sécuritaire**Orientation 3.** Une vitalité économique soutenue par la diversité des usages**Orientation 4.** La ville éponge : un secteur résilient qui soutient la transition écologique**VOLET 3 : ÉTUDES ET PROGRAMMES**

NO	ACTIONS	HORIZON	RÉFÉRENCES		RESPONSABLE	PARTENAIRE(S)
			ORIENTATIONS	OBJECTIFS		
23	Évaluer les besoins en infrastructures			1.2	Ville de Mont-Royal	Ville de Montréal
24	Entamer une réflexion relative à la gestion du transit véhiculaire des artères nord-sud à partir du boulevard de l'Acadie jusqu'au chemin Canora/Avenue Wilderton (périmètre à définir lors de l'étude de mobilité)			1.3	Ville de Montréal	Ville de Mont-Royal
25	Mettre en œuvre un guide d'aménagement et de réaménagement de rues			1.3	Ville de Mont-Royal	Consultants
26	Réaliser une étude de réaménagement de la rue Fleet (études techniques, conception et plans et devis de réalisation)			1.3 et 2.1	Ville de Mont-Royal	_____
27	Réaliser une étude de réaménagement de l'avenue Beaumont (études techniques, conception et plans et devis de réalisation)			1.3 et 2.1	Ville de Mont-Royal	Ville de Montréal
28	Évaluer l'offre, les besoins et le potentiel d'optimisation du stationnement public et privé			1.3 et 3.2	Ville de Mont-Royal	Consultants
29	Réaliser une étude pour la reconfiguration de l'intersection en étoile (chemin Rockland/ rue Jean-Talon/ boulevard Graham/ rue Fleet)			1.3, 2.1 et 2.3	Ville de Mont-Royal Ville de Montréal	Ville de Montréal
30	Réaliser une étude pour la reconfiguration de l'intersection de l'avenue Beaumont et du chemin Rockland			1.3, 2.1 et 2.3	Ville de Mont-Royal	_____

**Court terme** : 0 à 5 ans**Moyen terme** : 6 à 10 ans**Long terme** : 11 ans et plus**Orientation 1.** Des milieux de vie complets et inclusifs**Orientation 2.** Une mobilité durable et sécuritaire**Orientation 3.** Une vitalité économique soutenue par la diversité des usages**Orientation 4.** La ville éponge : un secteur résilient qui soutient la transition écologique**VOLET 3 : ÉTUDES ET PROGRAMMES**

NO	ACTIONS	HORIZON	RÉFÉRENCES		RESPONSABLE	PARTENAIRE(S)
			ORIENTATIONS	OBJECTIFS		
31	Réaliser une étude des besoins en parcs et espaces verts pour le secteur du PPU Beaumont			1.4, 4.1, 4.2 et 4.3	Ville de Mont-Royal	Consultants
32	Bonifier les programmes de plantation d'arbres dans les emprises publiques et privées			1.4, 4.1 et 4.3	Ville de Mont-Royal	GRAMÉ
33	Réaliser une étude d'impact des pistes cyclables projetées			2.1	Ville de Mont-Royal	_____
34	Compléter une étude sur le réaménagement du viaduc Rockland			2.3	Ville de Montréal	Ville de Mont-Royal
35	Évaluer la faisabilité d'aménager un stationnement étagé dans le campus de la santé dans le but d'encourager la mobilité active à l'intérieur du périmètre du PPU			3.2	Ville de Mont-Royal	Propriétaires privés Consultants
36	Analyser et évaluer la pertinence de recourir aux programmes de subventions gouvernementales (programme OASIS et autres) applicables aux aménagements publics prévus dans le secteur			4.1 et 4.2	Ville de Mont-Royal	Gouvernement provincial Gouvernement fédéral
37	Élaborer une stratégie de gestion durable des matières résiduelles			4.4	Ville de Mont-Royal	Consultants



VILLE DE
MONT-ROYAL



TOWN OF
MOUNT ROYAL

BY-LAW NO. 1440-3 TO AMEND THE PLANNING PROGRAM NO. 1440 WITH RESPECT TO THE ADOPTION OF A SPECIAL PLANNING PROGRAM FOR THE BEAUMONT SECTOR

ADOPTION PROCEDURE SUMMARY	
NOTICE OF MOTION AND FILING:	FEBRUARY 17, 2026
FIRST DRAFT BY-LAW:	FEBRUARY 17, 2026
ADOPTION OF BY-LAW:, 2026
COMING INTO EFFECT:, 2026

WHEREAS notice of motion for this by-law was given on February 17, 2026, and the draft by-law was filed at the same Council meeting;

ON, 2026, COUNCIL ENACTED THE FOLLOWING:

1. Schedule 1 of By-Law No. 1440, entitled “Town of Mont-Royal’s Planning Program – 2017”, is amended by adding, after the second paragraph on page 5, the following paragraph:

“ In 2026, the municipal council adopted a new Special Planning Program, namely the Special Planning Program for the Beaumont Sector, appended as Schedule II to this document.

Considering that this sector has been identified as one in need of transformation, the numerous development requests from landowners, the ongoing studies for the reconstruction of the Rockland Viaduct, and the growth of the MIL Campus, there is momentum to be seized in order to reflect on an innovative and unifying vision for the sector, all in harmony with the Garden City and with the Town's desire to meet the needs of the community.”.

2. Schedule 1 of By-Law No. 1440, entitled “Town of Mont-Royal’s Planning Program – 2017” is amended by adding a Schedule 2 entitled “Special Planning Program for the Beaumont Sector” as shown in schedule 1 hereto.
3. The Town of Mont-Royal’s Planning Program – 2017 table of contents is amended to reflect this By-Law amendments.
4. This By-law shall come into effect according to law.

Peter J. Malouf
Mayor

Alexandre Verdy
Town clerk



By-law No 1440-3

Schedule 1

Special planning program for the Beaumont sector

Projet du 17 février 2026

Résumé du projet de règlement N° 1440-3

Au plan d'urbanisme de Ville Mont-Royal, le secteur Beaumont est indiqué comme un secteur à transformer. Afin d'avoir une vision d'ensemble pour cette transformation, la préparation d'un plan particulier d'urbanisme (PPU) a été privilégiée. Un PPU est une composante du Plan d'urbanisme, spécifique à un territoire et vient apporter des orientations et des balises pour une vision de 15-20 ans.

Le périmètre du PPU proposé inclut majoritairement les lots de natures commerciales de part et d'autre de l'avenue Beaumont, le terrain de la STM au coin de Acadie, les lots de part et d'autre de la rue Fleet, ceux du chemin Rockland (des limites d'Outremont à Jean-talon) ainsi que l'îlot Dunbar-Jean-Talon et la station-service Ultramar tout juste au nord. Le périmètre regroupe un peu plus d'une vingtaine d'immeubles.

Avec ce PPU, le secteur Beaumont évolue vers un milieu de vie complet, attrayant et inclusif qui se pose en continuité avec l'esprit de la cité-jardin grâce à une stratégie ambitieuse de verdissement et de déminéralisation des espaces. Le PPU propose le développement de deux pôles complémentaires, le premier étant composé de secteurs caractérisés par une mixité résidentielle et commerciale, et le second étant dédié aux services de santé, prenant la forme d'un campus dynamique.

Les aménagements proposés placent le verdissement au cœur de la vision d'ensemble, misant sur l'intégration généreuse de végétation et l'augmentation de la canopée urbaine. Ils sont axés sur le confort, l'accessibilité et la sécurité tout en adoptant les principes de la ville éponge pour renforcer la résilience du secteur. En priorisant les mobilités actives et collectives tout en répondant aux besoins de tous les usagers, le secteur adopte une trame urbaine dynamique où la mobilité active est sécuritaire et au sein de laquelle chaque milieu de vie développe une identité propre.

La planification proposée favorise la mixité des usages et des fonctions en intégrant de nouveaux logements aux typologies diversifiées, en conservant les commerces existants en consolidant le réseau de services et en créant des espaces publics conviviaux et attractifs. L'ensemble des interventions vise à soutenir la vitalité économique locale, à renforcer la résilience des communautés et à offrir un cadre de vie propice à l'épanouissement des résidents, tout en favorisant des actions de développement durable.

Pour arriver à cette vision, il a été défini 3 grandes orientations:

- 1- créer des milieux de vie complets et inclusifs
- 2- favoriser une mobilité durable, active et sécuritaire
- 3- encourager une vitalité économique soutenue par la diversité des usages

Le PPU détaille ces 3 grandes orientations et de celles-ci découlent de nombreux objectifs et un plan d'actions divisé en court, moyen et long terme.

Summary - draft By-law No. 1440-3

In the Town of Mount Royal's urban plan, the Beaumont sector is identified as an area for transformation. In order to develop a comprehensive vision for this transformation, the preparation of a special planning program (SSP) was prioritized. A SSP is a component of the urban plan that is specific to a given area and provides guidelines and benchmarks for a 15- to 20-year vision.

The perimeter of the proposed SSP mainly includes commercial lots on both sides of Beaumont Avenue, the STM property at the corner of Acadie, the lots on either side of Fleet Street, those on Rockland Road (from the Outremont to Jean-Talon boundaries), as well as the Dunbar-Jean-Talon block and the Ultramar gas station just to the north. The perimeter includes just over twenty buildings.

With this SSP, the Beaumont sector is evolving into a complete, attractive, and inclusive living environment that is in keeping with the spirit of the garden city thanks to an ambitious strategy of greening and demineralizing spaces. The SSP proposes the development of two complementary hubs, the first consisting of areas characterized by a mix of residential and commercial uses, and the second dedicated to health services, taking the form of a dynamic campus.

The proposed developments place greening at the heart of the overall vision, focusing on the generous integration of vegetation and the expansion of the urban canopy. They are centered on comfort, accessibility, and safety, while adopting the principles of the sponge city to strengthen the sector's resilience. By prioritizing active and collective mobility while meeting the needs of all users, the sector adopts a dynamic urban fabric where active mobility is safe and each living environment develops its own identity.

The proposed plan promotes mixed uses and functions by integrating new housing of various types, preserving existing businesses, consolidating the service network, and creating welcoming and attractive public spaces. All interventions aim to support local economic vitality, strengthen community resilience, and provide a living environment conducive to residents' well-being, while promoting sustainable development actions.

To achieve this vision, three main objectives have been defined:

- 1- Create comprehensive and inclusive living environments.
- 2- Promote sustainable, active, and safe mobility.
- 3- Encourage economic vitality supported by diversity of uses.

The SSP details these three main objectives, from which numerous goals and an action plan divided into short-, medium-, and long-term phases have been derived.