



Codification administrative du Règlement N° 1440 : Plan d'urbanisme

(Règlement n° 1440 modifié par les règlements : 1440-2)

À jour au : 3 mars 2026

ATTENDU l'article 110.3.1 de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (R.L.R.Q., c. A-19.1) qui permet la révision quinquennal d'un plan d'urbanisme;

ATTENDU QU'avis de motion a été donné le 20 février 2017.

LE 27 MARS 2017, LE CONSEIL DÉCRÈTE CE QUI SUIT :

1. La Ville adopte le plan d'urbanisme révisé qui est reproduit dans le document intitulé « Plan d'urbanisme de la Ville de Mont-Royal – 2017 » joint à l'annexe 1 du présent règlement.
2. Sont remplacés par le présent règlement, le plan d'urbanisme de Ville de Mont-Royal, numéro 1408 et tous ses amendements.
3. Le présent règlement entre en vigueur conformément à la loi.



Consolidation of By-law No. 1440: Urban planning plan

(Amended by By-laws nos. 1440-2)

Updated to: March 3, 2026

WHEREAS section 110.3.1 of the Act respecting land use planning and development (R.L.R.Q., c. A-19.1) allows for the five-year review of a land use plan;

WHEREAS notice of motion was given on 20 February 2017.

ON 27 MARCH 2017, COUNCIL DECREES AS FOLLOWS:

1. The Town adopts the revised urban plan reproduced in the document entitled 'Urban Plan of the Town of Mount Royal – 2017' attached as Appendix 1 to this by-law.
2. The Town of Mount Royal's urban plan, number 1408, and all amendments thereto are hereby replaced by this bylaw.
3. This By-law comes into force in accordance with the law.



REGLEMENT N° 1440

ANNEXE 1

Plan d'urbanisme de la Ville de Mont-Royal – 2017



PLAN D'URBANISME

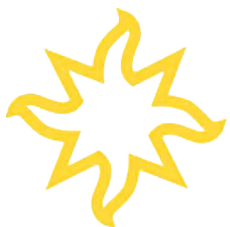
DE LA VILLE DE
MONT-ROYAL

2017

VILLE DE
MONT-ROYAL



TOWN OF
MOUNT ROYAL



Ce plan d'urbanisme a été élaboré par :

Sylvain Gariépy, Urbaniste LEED GA permis numéro 983

Maude Brochu, Urbaniste permis numéro 1514

Avec la collaboration de:

Victor Granier, stagiaire et étudiant au baccalauréat en urbanisme

TABLE DES MATIÈRES

1- MISE EN CONTEXTE	1
Introduction	2
Conformité au schéma d'agglomération	3
Démarche participative	4
Contenu du plan d'urbanisme	5
2-PORTRAIT DU TERRITOIRE	7
Le territoire monterois	8
Historique du développement	9
Profil sociodémographique	12
Milieux résidentiels	16
Équipements collectifs	18
Pôles commerciaux	21
Secteur d'emploi	24
Mobilité	28
Patrimoine	35
Contraintes anthropiques	36
Secteurs de planification et grands projets	37
Synthèse des enjeux d'aménagement	40
3- VISION, ORIENTATIONS ET OBJECTIFS	43
Énoncé de vision	44
Orientations et objectifs	46
4- CONCEPT D'ORGANISATION SPATIALE ET MISE EN OEUVRE	63
Concept d'organisation spatiale	64
Mise en oeuvre	67
LISTE DES ANNEXES	
Annexe 1 - Programme particulier d'urbanisme du quartier Royalmount	



1 / MISE EN CONTEXTE

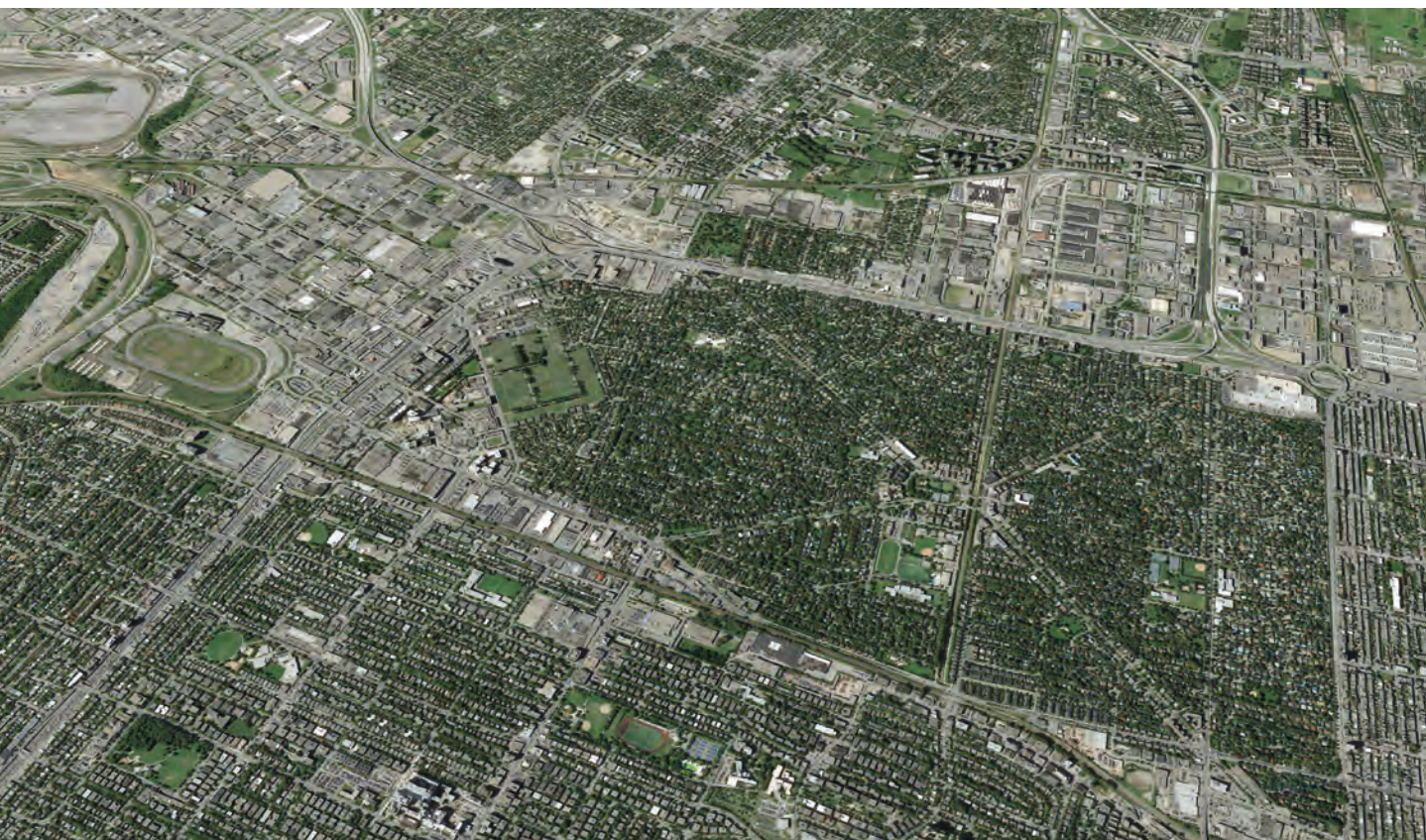
INTRODUCTION

Le processus de révision du plan d'urbanisme de la ville de Mont-Royal s'inscrit dans un contexte où plusieurs projets de revitalisation urbaine aux abords et au sein du territoire municipal viennent modifier la structure urbaine établie. Près de neuf ans après l'entrée en vigueur du dernier plan d'urbanisme (2008), la Ville considère la révision du plan comme une opportunité de consolider ses acquis et de faire face aux nouveaux défis qui se profilent à l'horizon.

L'élaboration de ce document de planification reflète la volonté du Conseil de poursuivre la démarche déjà entamée d'axer la gestion du territoire sur les principes du développement durable. Ainsi, la protection de l'environnement, la vitalité économique et la qualité de vie des citoyens constituent les piliers de la vision guidant le développement de la ville, et une garantie de sa prospérité à long terme.

« **AU QUÉBEC**, le développement durable s'entend [...] d'« un développement qui répond aux besoins du présent sans compromettre la capacité des générations futures à répondre aux leurs. Le développement durable s'appuie sur une vision à long terme qui prend en compte le caractère indissociable des dimensions environnementale, sociale et économique des activités de développement. »

- Extrait de la Loi sur le développement durable, chapitre D-8.1.1.



google.com

CONFORMITÉ AU SCHÉMA D'AGGLOMÉRATION

La révision du plan d'urbanisme découle par ailleurs de l'obligation pour toutes les villes comprises au sein de l'île montréalaise de se conformer aux orientations et exigences du *Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal* adopté à l'unanimité en 2015. Ce document fait écho aux grands enjeux auxquels doivent faire face les grandes entités urbaines contemporaines et comprend les paramètres encadrant le développement et l'aménagement des collectivités de l'île. Le contenu du Schéma découle notamment des propositions du *Plan métropolitain d'aménagement et de développement de la Communauté métropolitaine de Montréal* et il intègre les grandes orientations gouvernementales en matière d'aménagement du territoire.

LES ÉCHELLES DE LOCALISATION DU TERRITOIRE



**Communauté
métropolitaine de
Montréal**



**Agglomération de
Montréal**



**Ville de
Mont-Royal**



DÉMARCHE PARTICIPATIVE

Dans le cadre du processus de révision du plan et de refonte des règlements d'urbanisme, la Ville de Mont-Royal a entrepris une série de mesures visant à recueillir les préoccupations et les volontés citoyennes eues égard au patrimoine et à l'aménagement du territoire.

La démarche de consultation publique s'est amorcée en 2014 par un sondage téléphonique réalisé auprès de 500 ménages montréalais. Au mois de novembre de la même année, une conférence matinale où les citoyens étaient conviés à entendre l'avis d'experts de la question patrimoniale et urbanistique fut organisée, suivie de groupes de discussion organisés dans les six districts électoraux de la ville. Finalement, une assemblée citoyenne à large déploiement lors de laquelle les résidents étaient invités à déposer des mémoires et partager leur point de vue est venue solder le processus consultatif. Le taux de participation élevé aux rencontres et la qualité des mémoires déposés ont su démontrer l'attachement des Montréalais pour leur ville et leur volonté d'en préserver le cachet unique.

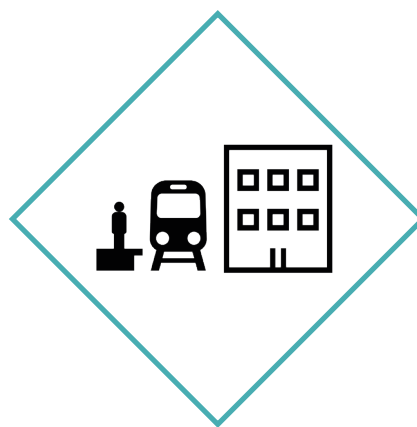
Les préoccupations exprimées par les participants ont été colligées au sein d'un rapport et, de façon générale, ont trait aux enjeux suivants :



- Protection du **couvert végétal** typique de la cité-jardin
- Préservation de l'**échelle** des quartiers existants
- **Intégration harmonieuse** des nouvelles constructions dans le cadre bâti existant



- **Contrôle** des demandes de démolition
- Gestion des **nuisances** associées aux travaux



- Revitalisation du **centre-ville**
- **Mixité** commerciale et résidentielle
- Revitalisation du secteur **Royalmount**

CONTENU DU PLAN D'URBANISME

Le plan d'urbanisme révisé de la ville de Mont-Royal compte trois grandes sections. Il dresse en premier lieu un bref portrait du territoire municipal en faisant ressortir les principales problématiques d'aménagement, les opportunités de développement et les enjeux qui en découlent. Ensuite, le document énonce la vision d'aménagement et propose des orientations applicables à l'ensemble du territoire et à des secteurs précis qui font l'objet de projets de redéveloppement. De ces orientations découlent des objectifs, des outils et des actions qui permettront d'atteindre la vision du Conseil municipal. Finalement, un chapitre comprenant le concept d'organisation spatiale et la mise en œuvre du plan d'urbanisme illustre les interventions projetées pour l'ensemble du territoire montréalais et relate les moyens prévus pour atteindre les objectifs visés, incluant les aires d'affectations, la densité d'occupation du sol et les grands projets d'infrastructures de transport.

Le plan d'urbanisme comprend également le *Programme particulier d'urbanisme du quartier Royalmount* adopté en 2015, annexé au présent document. La revitalisation de ce secteur constitue un projet majeur pour l'avenir de la collectivité de Mont-Royal et les orientations du plan d'urbanisme visent entre autres à faire en sorte que celui-ci participe à la santé économique de la ville et à la qualité de vie de ses résidents.



flickr.com



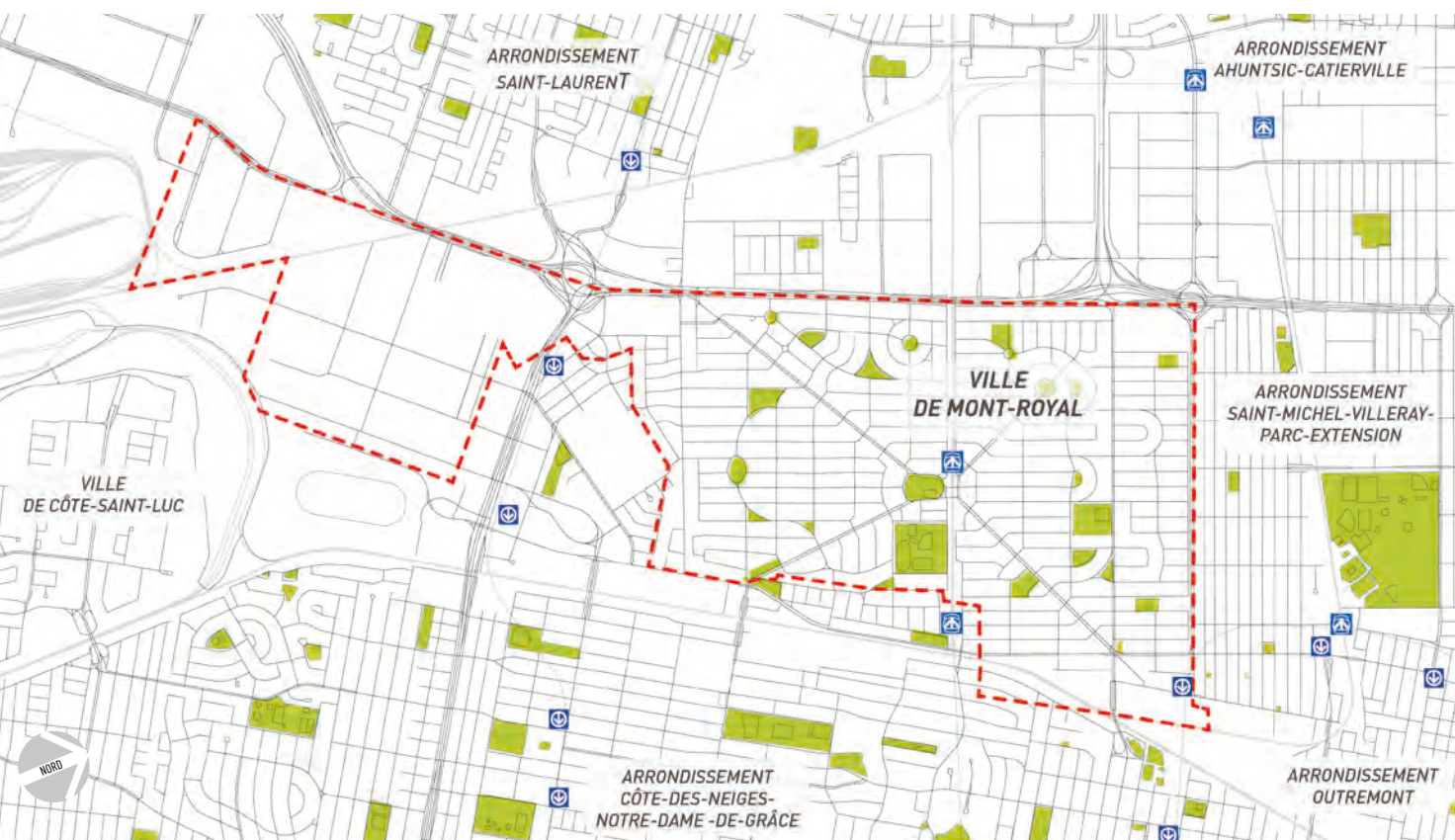
2/ PORTRAIT DU TERRITOIRE

LE TERRITOIRE MONTEROIS

Le territoire de Mont-Royal forme une plaine d'une superficie approximative de 7,6 kilomètres carrés (760 hectares) située sur le versant nord du mont Royal. La ville est comprise au sein de l'agglomération et de la communauté métropolitaine de Montréal, entité indépendante enclavée entre les arrondissements Saint-Laurent, Ahuntsic-Cartierville, Villeray-Saint-Michel-Parc-Extension, Outremont et Côte-des-Neiges-Notre-Dame-de-Grâce de la ville de Montréal. Elle jouxte également la ville de Côte-Saint-Luc. L'ensemble du territoire est urbanisé, avec moins de 1% de terrains vacants.

Les chemins de fers montréalais constituent une composante intrinsèque de l'identité monteroise. D'une part avec la voie ferrée du Canadian Northern Railway autour de laquelle s'articule le développement urbain de la ville à l'aube du XXe siècle. Même si le train n'est plus aussi utilisé qu'autrefois, la gare Mont-Royal demeure un point de transit important de deux lignes de transport vers la rive nord montréalaise et permet un accès direct à la gare Centrale de Montréal en moins de dix minutes. La desserte des usagers du train sera d'ailleurs bonifiée par l'implantation projetée du réseau électrique métropolitain (REM) dont le tracé comprend la gare Mont-Royal.

Ensuite, la présence de la voie ferrée du Canadien Pacifique qui frôle la limite sud et crée une rupture physique entre le secteur Bates/Ekers et le reste du territoire. De la même manière, la voie ferrée du Canadien National coupe en diagonale le parc industriel et en isole la portion ouest. Mont-Royal bénéficie par ailleurs d'une localisation stratégique à la croisée de l'autoroute Décarie (A-15) et de l'autoroute transcanadienne (A-40), ce qui exacerbe toutefois sa situation d'enclavement. Le raccordement prévu du boulevard Cavendish à l'avenue Royalmount contribuera à terme à améliorer l'accessibilité au secteur ouest de Mont-Royal.



HISTORIQUE DU DÉVELOPPEMENT

Préalablement à son incorporation à titre de ville en 1912, le territoire de Mont-Royal faisait partie de la paroisse de Saint-Laurent et était entièrement voué aux activités agricoles. Bordé au nord par le chemin de la Côte-de-Liesse et au sud par le village de Côte-des-Neiges, le secteur correspondant aux limites de la ville était loti en longues bandes de terre caractéristiques du mode de tenure seigneurial. Les maisons de fermes étaient pour la plupart orientées vers le chemin de la Côte-de-Liesse, seule voie de circulation dans l'axe est-ouest et tracé fondateur de la paroisse avec le chemin Côte Vertu. À l'époque, les chemins Côte-des-Neiges et Rockland constituent les principaux liens nord-sud du secteur. Un plan cadastral de la paroisse Saint-Laurent en 1879 démontre que les limites sud du territoire de Mont-Royal demeurent inchangées à ce jour.

Le plan d'aménagement du secteur résidentiel de Mont-Royal est l'initiative de la compagnie du Canadian Northern Railway et de son ingénieur en chef, Henry K. Wicksteed. En 1910, ceux-ci mandatent l'architecte paysagiste et urbaniste Frederick Gage Todd pour développer les plans d'une « Cité modèle » sur le versant nord du Mont-Royal, reliée au versant sud par un lien ferroviaire aménagé sous la montagne. Une vaste opération immobilière est alors amorcée par la compagnie, qui achète les terres agricoles à faible coût dans le but d'utiliser les recettes de la revente pour financer la construction du tunnel.



Bibliothèque et archives nationales du Québec

HISTORIQUE DU DÉVELOPPEMENT

Les plans de F.G. Todd sont largement inspirés du mouvement «City Beautiful» et du concept de Cité-jardin développé par le Britannique Ebenezer Howard. La vision est nourrie d'un idéal de « ville à la campagne » qui encore aujourd'hui confère à la ville de Mont-Royal son statut très prisé en contexte montréalais. Deux grands boulevards en diagonale, Graham et Laird, relient entre eux les quatre points d'entrée de la ville et convergent vers un centre civique articulé autour d'une place publique à proximité de la gare. Des traverses piétonnes permettent de franchir la voie ferrée à des endroits stratégiques. À partir de ces axes structurants se dessine un chapelet de rues locales aux formes irrégulières et ponctuées de parcs verdoyants et d'équipements récréatifs. Bien que le plan initial fût maintes fois modifié, l'essence du concept original a été réalisée.

L'urbanisation de Mont-Royal s'effectue en trois grandes phases. S'amorçant lentement avec l'établissement de quelque 1800 personnes de 1916 à 1925, la croissance s'effectue progressivement à partir des années 1930.

En 1931, Marconi est la première entreprise à s'établir sur le territoire à proximité de l'entrée du tunnel. En 1937, la population a presque doublé pour atteindre 3 382 résidents et le noyau urbain commence à se former avec l'implantation de trois écoles, deux églises, un poste de police et de pompier et quelques commerces au centre-ville. Un golf est également aménagé le long de la frontière Est de la municipalité entre les avenues Brighton (aujourd'hui Brittany) et Trenton.

La période d'après-guerre marque une accélération marquée de la croissance urbaine. En 1955, la population recensée à Mont-Royal est de 16 494 personnes. Même si l'on retrouve encore aujourd'hui plusieurs bâtiments datant d'avant 1945, la majorité des immeubles résidentiels de Mont-Royal ont été érigés entre 1948 et 1961. Par ailleurs, on assiste alors à la consolidation du réseau urbain avec la multiplication des équipements collectifs sur le territoire. Mentionnons la construction du centre d'achat Rockland en 1958 sur le terrain du feu Club de golf Mont-Royal, à proximité de l'autoroute métropolitaine récemment inaugurée. Le viaduc Rockland, permettant de relier Mont-Royal à Outremont, est quant à lui réalisé en 1966.

1920
École
Carlyle



1912
Ville de
Mont-Royal

1956
Autoroute
métropolitaine



VIE RURALE

CONSOLIDATION DU NOYAU

AUBE DE L'URBANISATION

CROISSANCE ACCÉLÉRÉE

1910
Plans de
F.G.Todd



1931
Usine
Marconi

1945
Fin de la
2^e Guerre
mondiale



HISTORIQUE DU DÉVELOPPEMENT

C'est à cette époque également que se consolide le parc industriel à l'ouest de la ville. Conçu selon un plan d'ensemble fonctionnel, chaque entreprise du secteur d'emploi est en mesure de s'approvisionner et d'expédier sa marchandise par train grâce à l'aménagement de voies d'évitement connectées aux lots. Paradoxalement, ce n'est qu'avec la popularisation des véhicules routiers que l'emploi a connu son essor, favorisé par la construction des autoroutes Métropolitaine (A-40) et des Laurentides (A-15). L'arrivée en 1953 de l'usine de produits alimentaires Kraft sur le chemin Devonshire vient confirmer la vocation économique de Mont-Royal. Quarante ans plus tard, l'implantation de la société d'équipements de télécommunication suédoise Ericsson au sud de l'échangeur Décarie viendra consolider le secteur d'emploi.

Les années 1970 marquent un changement quant à la composition de la population de Mont-Royal. Alors qu'auparavant les résidents étaient essentiellement issus de la communauté anglophone, un nombre plus élevé de francophones et d'allophones vient changer la donne.

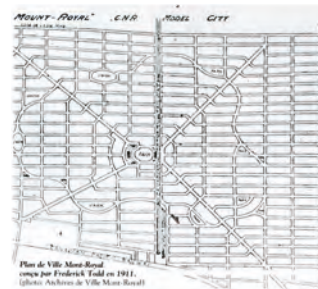
Parallèlement, on assiste à un vieillissement et à une diminution de la population. Le parc résidentiel arrive à maturité et le nombre de nouvelles constructions plafonne.

Il n'en demeure pas moins que la population montréalaise continue de se renouveler depuis 50 ans grâce à l'attrait de la municipalité pour les jeunes familles. Alors que la rareté des terrains disponibles réduit le potentiel de construction de nouveaux logements, les secteurs Bates/Ekers et Plymouth-Lucerne font l'objet de projets de revalorisation à des fins résidentielles et se sont respectivement vus accueillir 273 et 292 unités de logement à ce jour. Parallèlement, le parc industriel subit un important déclin en raison de la délocalisation des activités manufacturières à l'étranger et de la tertiarisation de l'économie locale, tendance qui s'observe par ailleurs sur l'ensemble de l'agglomération montréalaise. Notons finalement que la portion de territoire faisant partie de la Cité-modèle planifiée par Frederik G. Todd a obtenu le statut patrimonial de Lieu historique national du Canada en 2008, quatre ans avant les célébrations du centenaire de la ville de Mont-Royal.



2008

Désignation de la Cité-modèle comme Lieu historique national du Canada



REQUALIFICATION URBAINE

BAISSE DÉMOGRAPHIQUE

1969
Centre d'achat Rockland



2012
Célébrations du centenaire



SOCIODÉMOGRAPHIE

La ville de Mont-Royal comptait 20 869 habitants en 2016, soit près de 1% de la population de l'agglomération. Les prévisions de l'Institut de la Statistique du Québec indiquent que la population s'élèvera à 22 400 habitants en 2031. Entre 2006 et 2011, Mont-Royal affiche un taux de croissance démographique de 3% alors que la croissance à l'échelle de l'agglomération de Montréal équivaut à 1,7% pour la même période.

Âge et sexe

La pyramide des âges démontre très clairement que la population monteroise se renouvelle. On dénote par ailleurs que le groupe de résidents âgés entre 25 et 40 ans est nettement sous-représenté par rapport au reste de la population. Parallèlement, le poids des personnes ne faisant pas partie de la population active est relativement élevé. En effet, on compte 0.61 individu ne faisant pas partie de la population active (14 ans et moins ou 65 ans et plus) pour une personne en âge de travailler. À titre comparatif, ce ratio est de 0.45 dans l'agglomération de Montréal. Néanmoins, l'indice de vieillissement démographique s'établit à 1.07, soit au-dessus du seuil d'équilibre. Cela signifie que le poids des jeunes de moins de 14 ans est plus important que celui des aînés. Autrement dit, la population n'est pas vieillissante et la croissance naturelle est positive.

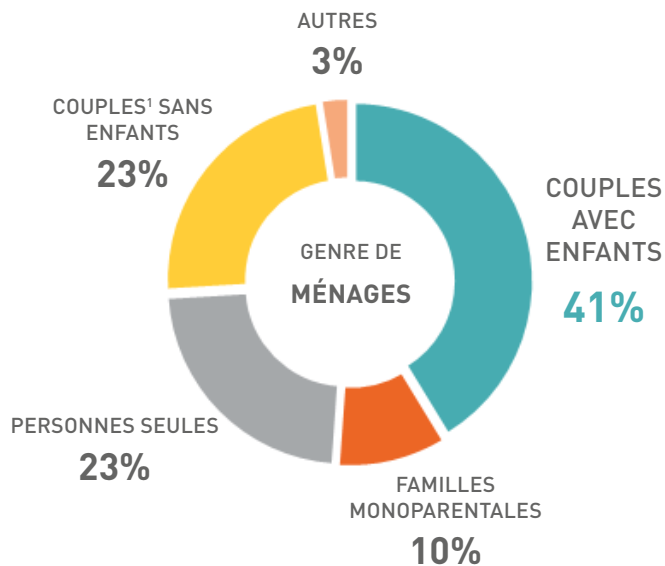
▼ PYRAMIDE DES ÂGES. VMR, 2011.



SOCIODÉMOGRAPHIE

Familles, ménages et état matrimonial

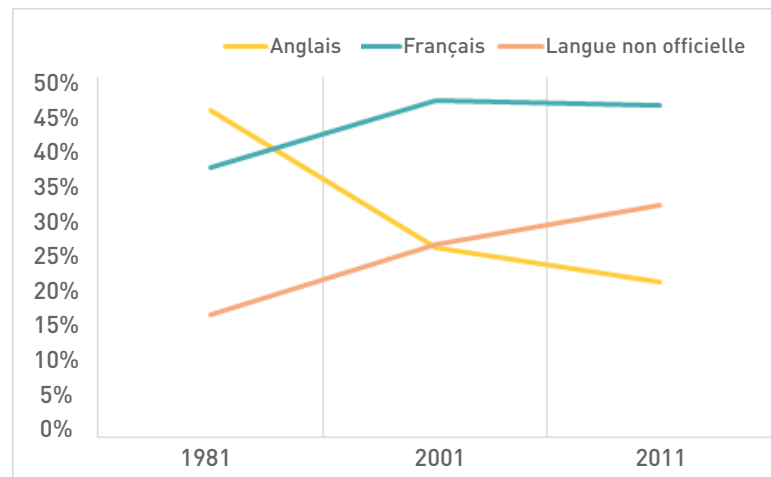
En 2011, 52% de la population active de Mont-Royal est marié, tandis que la proportion de ménages composés d'une seule personne est de 23%, ce qui est relativement faible si l'on compare à l'agglomération montréalaise où cette proportion s'élève à 39%. Avec 7 045 ménages recensés sur son territoire, dont environ 51% avec des enfants à la maison, Mont-Royal se démarque comme une ville où il fait bon construire une famille et élever des enfants. À cet effet, le nombre de familles avec enfants a augmenté de 5,4% entre 2006 et 2011, tandis que les ménages composés d'une seule personne et le nombre de 65 ans et plus vivant seuls ont respectivement diminué de 7,2 et 7,4%.



▲ NOMBRE TOTAL DE MÉNAGES PRIVÉS SELON LE GENRE DE MÉNAGE. VMR, 2011.

Langue

En 2011, 77% de la population totale maîtrise à la fois l'anglais et le français. Les unilingues francophones représentent ainsi 12% de la population contre 10% pour les unilingues anglophones. Nonobstant, 46% de la population a été élevée en français, 22% en anglais et 32% dans une autre langue. Soulignons également que la proportion d'anglophones à Mont-Royal n'a cessé de diminuer depuis 1981, et ce, au profit du français et des langues non officielles. La municipalité conserve cependant son statut de ville bilingue en vertu de la Charte de la langue française.



▲ RÉPARTITION DE LA POPULATION SELON LEUR LANGUE MATERNELLE. VMR, 2011.

(1) Le terme couple désigne les personnes mariées et celles vivant en union libre

SOCIODÉMOGRAPHIE

Immigration et diversité ethnoculturelle

La ville s'inscrit comme une ville ouverte et multiculturelle, avec 33% d'immigrants, dont 30% sont venus s'installer après 2001 et un quart s'y étant établis avant 1971. Les personnes nées au Québec constituent quant à elles plus de 92% de la population non immigrante. Les cinq principaux pays de naissances des immigrants sont le Liban (12%), la France (9%), le Viêt Nam (5,7%), ainsi que le Maroc et l'Égypte (5% chacun).

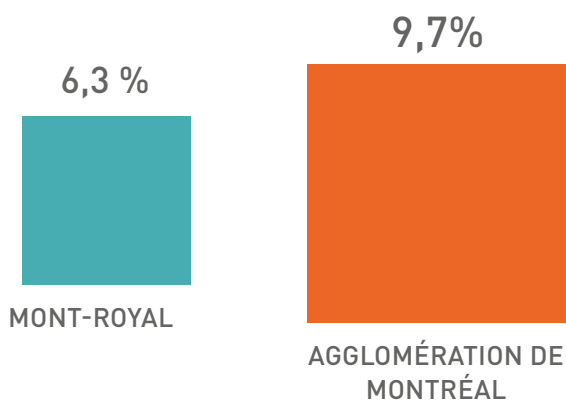
Mobilité et migration

La ville bénéficie d'une capacité de rétention de sa population au regard des chiffres de mobilité. En effet, en 2011 et sur les cinq dernières années précédentes seuls 32% des individus déclarent avoir déménagé sur la période, dont 58% à l'intérieur même de la municipalité. Il semble donc que les résidents s'établissent à Mont-Royal sur une perspective à long terme.

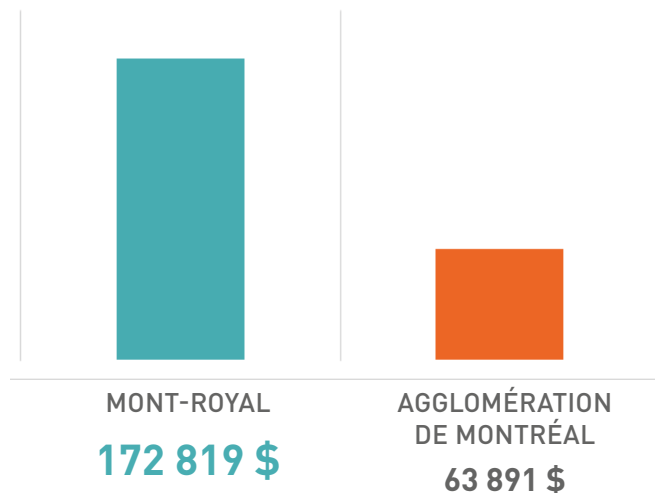
Activité économique, profession, industrie et revenus

Mont-Royal connaît en 2011 un taux de chômage beaucoup plus faible que celui de l'agglomération (6,3% contre 9,7%). Le taux d'activité s'élève ainsi à 64,5 % et le taux d'emploi parmi la population active à 60,4%. Ces excellents indicateurs traduisent la bonne santé économique des résidents locaux. Par ailleurs, la population travaille principalement dans les industries de services professionnels, scientifiques et techniques (17,3%), de soins de santé et assistance sociale (11,7%) et de services d'enseignements (10,6%). Un ménage sur deux dispose d'un revenu supérieur à 100 000 \$ alors que seulement 9% des ménages gagnent moins de 20 000\$ par année. Bien qu'enregistrant en moyenne plus du double des revenus moyens et médians de l'agglomération, le revenu total moyen des ménages de la municipalité (172 819\$) est sensiblement supérieur au revenu total médian (98 699\$). Par conséquent, une certaine proportion de ménages gagne un revenu très élevé et les inégalités de revenus pourraient ainsi être importantes.

▼ TAUX DE CHÔMAGE. VMR, 2011.

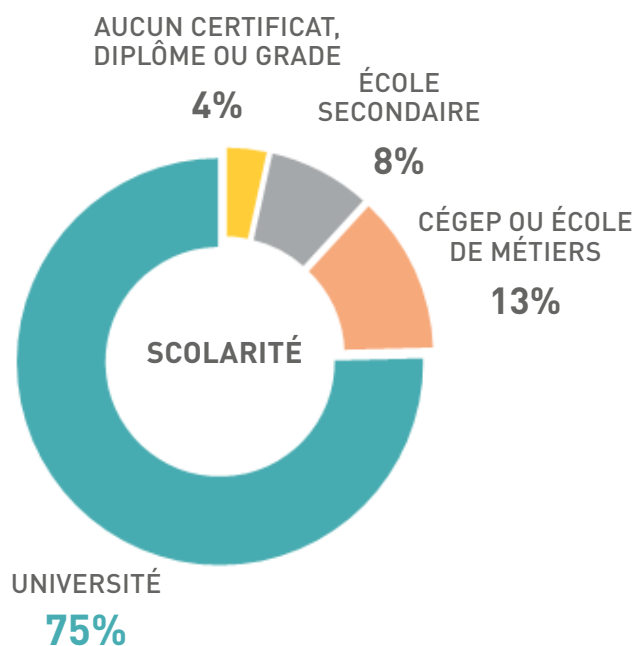


▼ REVENU MOYEN DES MÉNAGES. VMR, 2011.



Scolarité

Sans surprise au regard des données socio-économiques susmentionnées, une majorité de la population détient un diplôme universitaire, notamment celle en âge de travailler. En fait, 75% des 25 à 64 ans ont obtenu un diplôme d'une université alors que cette proportion n'est que de 43% à l'échelle de l'agglomération. Mont-Royal se distingue notamment parmi les villes où les niveaux de scolarité sont les plus élevés au Québec.



- ▲ RÉPARTITION DE LA POPULATION SELON LEUR NIVEAU DE SCOLARITÉ. VMR, 2011.

MILIEUX RÉSIDENTIELS

Étant donné la rareté de terrains vacants au sein du noyau résidentiel, une problématique récurrente réside en la démolition de propriétés existantes remplacées par des maisons imposantes qui contrastent avec les constructions originales voisines dont les gabarits correspondent au plan de F.G. Todd. De plus, certains projets d'aménagement paysager en cour arrière ont pour conséquence d'imperméabiliser le sol en remplaçant le couvert végétal par des surfaces dures (pavage, constructions accessoires, etc.). Ce type d'intervention est préoccupant pour la Ville et les citoyens qui souhaitent préserver l'esprit original de la Cité-jardin. Une réflexion sur les balises à mettre en place pour encadrer l'aménagement du domaine privé est en cours et le cadre réglementaire de la ville devra être modifié pour répondre aux attentes des résidents.

Les appartements regroupés au sein d'immeubles de type « plex » et multifamiliaux comptent quant à eux pour 42% des logements montréalais et se concentrent au centre-ville, en bordure des boulevards Graham et Laird, ainsi que sur l'avenue Plymouth à l'approche de l'échangeur Décarie. Ce secteur mixte fait l'objet de projets de requalification depuis quelques années. Les bâtiments industriels légers laissent graduellement place aux immeubles à logements multiples.

Parallèlement, les typologies commerciales se remettent au goût du jour, notamment avec le projet de développement du Carré Lucerne aux abords du chemin de la Côte-de-Liesse.

À l'opposé du territoire, le secteur Bates-Ekers situé à la limite des arrondissements Outremont et Côte-des-Neiges-Notre-Dame-de-Grâce et traditionnellement voué aux fonctions industrielles légères subit également des transformations d'envergure. Enclavée au sud de la voie ferrée du Canadien-Pacifique, cette petite portion de territoire de 1,5 hectare est accessible uniquement à partir de l'avenue Wilderton dans le prolongement du chemin Canora ou en empruntant le viaduc Rockland. On y retrouve aujourd'hui une mixité d'usages, incluant l'industriel léger, le commerce de gros et l'habitation.

Stimulée par la densification résidentielle des quartiers adjacents et la venue prochaine du campus MIL de l'Université de Montréal, la Ville de Mont-Royal a entrepris une série de modifications à ses règlements d'urbanisme dans le but d'inciter les promoteurs à remembrer les lots et réaliser des projets immobiliers à vocation résidentielle de part et d'autre du chemin Bates. L'initiative a porté fruit, avec la construction de 273 nouvelles unités logement à ce jour et 2 immeubles projetés qui amèneront 137 unités supplémentaires au cours des prochaines années.



1 Pavillon unifamilial isolé, 3085 boulevard Graham

2 Immeuble multifamilial, 51 avenue Roosevelt

3 Maisons jumelées, 589 boulevard Graham

4 Immeuble multifamilial, 1115 avenue Beaumont

5 Kubik Condos, 2445 chemin Manella

flickr.com

kubikcondos.com

ÉQUIPEMENTS COLLECTIFS

Le noyau résidentiel de Mont-Royal est structuré de manière à converger vers une place publique centrale aménagée non loin de la gare Mont-Royal, le parc Connaught, autour de laquelle s'articule une diversité de commerces de proximité. Ce parc de 2,6 hectares comprend une aire de jeux pour enfants et six terrains de tennis, en plus d'aménagements incitant la promenade et la détente. Il abrite également le chalet du Country Club de Mont-Royal, un club de loisirs axé sur la pratique du croquet et du bowling.

Au sud du parc Connaught, le centre civique de Mont-Royal occupe un quadrilatère de près de 8,4 hectares. On y trouve une pléiade de bâtiments municipaux, soit l'hôtel de ville,

le bureau des services techniques (génie), le service de l'urbanisme, le service de sécurité publique, le centre des loisirs, le service d'incendie et l'aréna municipal encadrant le parc de récréation Mont-Royal (Danyluk). Celui-ci comprend de surcroît une piscine publique extérieure, un club de curling, des terrains de soccer. La construction d'un complexe sportif est également prévue à proximité de l'hôtel de ville. La liaison entre ces deux pôles centraux est assurée par le terrain de l'Église de la paroisse Annunciation, lui-même bordé par deux petites places publiques, soit le parc de la paix et le parc Monsignor Harold-J.-Doran/place du centenaire inauguré en 2013.



ÉQUIPEMENTS COLLECTIFS

Vingt-quatre parcs résidentiels ponctuent la Cité-jardin de Mont-Royal. À vocation récréative, ces espaces sont principalement aménagés pour répondre aux besoins des familles. Plus imposant que les autres, le parc Mohawk donne sur le chemin Rockland face à l'école secondaire Pierre-Laporte et regroupe une diversité d'infrastructures sportives. La Ville assume également la gestion des activités de la piscine intérieure annexée à l'école Pierre-Laporte depuis 2007.

Le territoire de Mont-Royal est somme toute bien pourvu en installations récréatives et espaces verts, surtout si l'on tient compte de l'important couvert végétal planté sur le domaine public en bordure des rues.

Il importe cependant de mentionner qu'aucun parc n'est prévu à l'heure actuelle dans les secteurs Plymouth et Bates-Ekers. Ces secteurs sont pourtant les principaux foyers de croissance urbaine. La Ville de Mont-Royal étudie donc la possibilité d'intégrer de nouveaux équipements collectifs au sein de ces secteurs périphériques, tout en prenant en compte les équipements situés à proximité dans les arrondissements montréalais limitrophes. Notons que le Centre communautaire intergénérationnel d'Outremont, pourvu d'un aréna et jouté d'un parc canin et d'un terrain de baseball, est situé à 10 minutes de marche (+/- 800 mètres) du secteur Bates-Ekers.

PROBLÉMATIQUE DE L'AGRILE DU FRÊNE

Depuis 2011, l'île de Montréal est aux prises avec une invasion de l'Agrile du frêne, un insecte originaire de l'Asie du Sud-Est responsable de la perte de plus de 75 millions de frênes aux États-Unis et au Canada. La larve provoque la mort de l'arbre en creusant des galeries sous l'écorce et en bloquant la circulation de la sève, et ce dans l'espace de 2 à 5 ans.

On estime à 310 le nombre de frênes sur le domaine public de Mont-Royal, soit environ 3% de la forêt urbaine publique, sans compter les arbres plantés sur le domaine privé. Dans le but de ralentir la progression de l'insecte ravageur sur son territoire, la Ville a adopté le Plan d'action 2015-2017 de lutte contre l'agrile du frêne en plus d'adopter un nouveau règlement (Règ. n° 1433) à cet effet. La stratégie déployée implique notamment le dépistage et l'injection de biopesticides à l'ensemble des frênes municipaux.

Par ailleurs, les citoyens dont le terrain comporte un frêne bénéficient du soutien technique et/ou financier de la Ville en ce qui a trait à la prévention, au traitement des arbres et, le cas échéant, pour les procédures liées à l'abattage ou l'élagage.



ÉQUIPEMENTS COLLECTIFS

En ce qui a trait aux équipements culturels, la bibliothèque Reginald-Dawson située sur le boulevard Graham constitue la principale institution poursuivant cette vocation sur le territoire montréalais. Le bâtiment a fait l'objet d'un important projet de rénovation et d'agrandissement dont les travaux ont été complétés en 2013.

Mont-Royal comprend sept écoles sur son territoire. La Commission scolaire Marguerite-Bourgeois administre les établissements dédiés à la clientèle francophone, comprenant l'Académie Saint-Clément et les pavillons est et ouest de l'école primaire Saint-Clément.

Au niveau secondaire, l'école Mont-Royal, qui offre un programme d'éducation internationale, et l'école Pierre-Laporte, spécialisée en enseignement de la musique classique, accueillent respectivement 860 et 1000 étudiants.

Les élèves anglophones fréquentent pour leur part les écoles primaires Carlyle et Dunrae Gardens, toutes deux administrées par la Commission scolaire English Montreal. Aucune école secondaire anglophone n'est toutefois présente à l'intérieur des limites municipales.

La capacité des institutions scolaires en présence semble suffire aux besoins actuels de la communauté. Cependant, ces besoins pourraient éventuellement être reconsidérés suivant l'évolution démographique de la ville, et en particulier pour le nombre de places disponibles au niveau des écoles primaires, dont la clientèle est généralement plus captive qu'au niveau secondaire.



mozaica.com



csmb.com



csmb.com

- 1 Nouvelle annexe de la bibliothèque Réginald-Dawson
- 2 École secondaire Pierre-Laporte
- 3 École secondaire Mont-Royal

PÔLES COMMERCIAUX

Trois grands centres commerciaux structurent le territoire de Mont-Royal. Chacun de ces pôles est implanté stratégiquement à un point d'entrée de la ville et dessert par le fait même les quartiers limitrophes.

La frange commerciale Beaumont, située à l'extrémité est du boulevard Graham à la frontière de l'arrondissement Outremont, s'articule de part et d'autre de l'avenue Beaumont et du chemin Rockland. On y trouve principalement des services spécialisés (services cliniques, centre funéraire, etc.) auxquels se greffe une série de commerces et services courants (marché d'alimentation, pharmacie, banque, restauration rapide, etc.). Le centre d'achat attire une clientèle locale de part et d'autre de la limite municipale.

La construction du nouveau campus MIL de l'Université de Montréal au sud de la voie ferrée dans l'arrondissement Outremont, et plus largement le redéveloppement de ce secteur viendront considérablement bonifier le bassin de clientèle du secteur Beaumont.

Comme en témoignent les vastes aires de stationnement aménagées en façade des bâtiments, on y accède principalement en voiture via l'avenue Beaumont, le chemin Rockland et le boulevard Graham. La station de métro Acadie sur Beaumont permet l'accès en transport collectif. La configuration du site, vaste îlot de chaleur aménagé pour l'automobile, ne favorise pas les déplacements actifs. L'aménagement projeté d'une passerelle piétonne au-dessus de la voie ferrée pour relier le campus MIL à la station de métro Acadie et l'intégration souhaitée d'un terminus d'autobus à proximité de celle-ci constitue une opportunité de travailler les interfaces et les connexions piétonnes au niveau du site.



carrelucerne.ca



flickr.com



- 1 Modélisation du centre commercial du Carré Lucerne
- 2 Centre d'achat Rockland
- 3 Aire de stationnement du centre d'achat Beaumont
- 4 Établissements commerciaux du centre-ville de Mont-Royal

PÔLES COMMERCIAUX

Outre les pôles structurants, trois pochettes d'établissements commerciaux viennent compléter le portrait du secteur commercial montréalais. Premièrement, la soixantaine d'établissements commerciaux de proximité situés au centre-ville et majoritairement concentrés à l'est de la gare Mont-Royal sur le chemin Canora. La diversification de l'offre commerciale constitue une problématique dans ce secteur, où l'on retrouve plusieurs établissements à vocation similaire, notamment un nombre impressionnant d'institutions financières. Notons cependant que la Ville a déployé maints efforts par le passé pour bonifier l'aménagement du domaine public et inciter la revitalisation du cadre bâti. La vitalité économique du secteur semble donc relever plutôt de la loi de l'offre et la demande que des interventions municipales.



En deuxième lieu, la frange nord de la petite portion de la rue Jean-Talon Ouest entre les chemins Lucerne et Saint-Clare où se trouvent principalement des établissements liés au commerce de l'automobile.

Finalement, notons une tendance commerciale observable depuis quelques années au sein du parc industriel de Mont-Royal dans le secteur Royalmount. L'introduction d'activités commerciales liées au domaine du design, de la décoration et des arts au sein d'une soixantaine de bâtiments d'emploi regroupés sous la bannière du Quartier Design Royalmount participe à la revalorisation du secteur.

À cet effet, la vocation de l'ensemble du quartier Royalmount (70 hectares) est amenée à changer avec la diversification et l'intensification des activités urbaines pour créer un véritable pôle multifonctionnel. Le projet s'inscrit dans une démarche plus large de repositionnement économique du secteur d'emplois de la ville de Mont-Royal, constituant par le fait même un fer de lance en matière de renforcement économique du grand secteur d'emplois de l'Ouest identifié au *Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal*.

Le site a d'ailleurs fait l'objet d'un exercice de planification particulière par la Ville et est passé d'affectation industrielle à multifonctionnelle pour accueillir une diversité de nouveaux usages commerciaux. Le *Programme particulier du quartier Royalmount*, annexé au présent document, relate en détail la démarche de planification associée à ce secteur.



flickr.com

SECTEUR D'EMPLOI

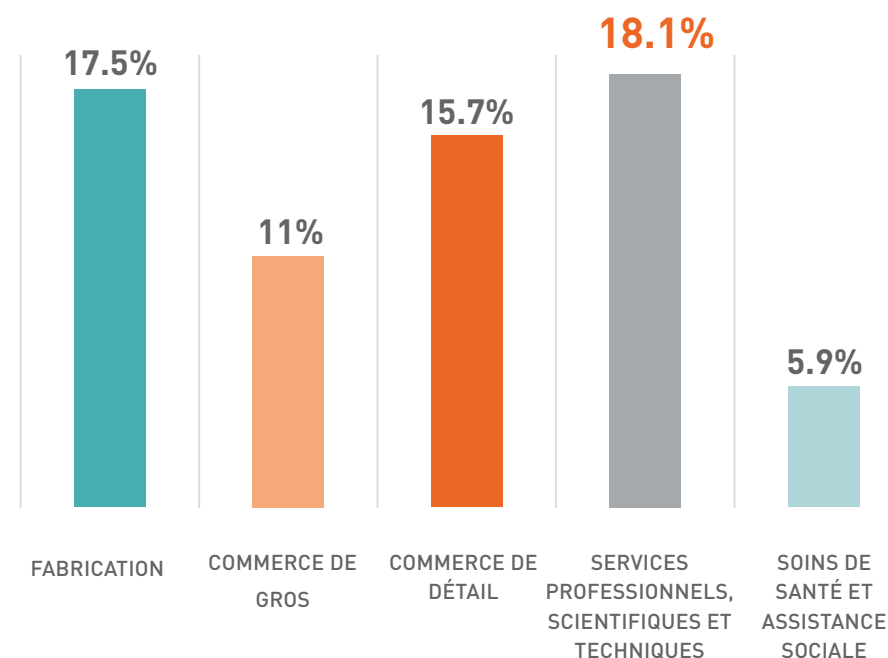
Campé à l'ouest de l'échangeur Décarie (A-15) et à la croisée des autoroutes métropolitaine (A-40) et de la Côte-de-Liesse (A-520), le parc industriel de Mont-Royal bénéficie d'un accès direct à l'aéroport Montréal-Trudeau et au Port de Montréal (par voie autoroutière ou ferrée). Le secteur couvre 205 hectares, soit environ 35% du territoire de la ville, et compte pour 60% des emplois pratiqués à Mont-Royal.

En 2015, on comptait 444 entreprises au sein du parc industriel, œuvrant principalement dans les secteurs de la fabrication et la production de biens (31%) et des services et administration (30%). Elles emploient 12 009 travailleurs, soit près de 3 000 de moins qu'en 2001. Les usines de Kraft et Ericsson constituent les principaux employeurs du secteur de la fabrication de produits. Toutefois, la société Ericsson, qui emploie environ 1 700 personnes, annonçait en février 2015 la relocalisation de son usine dans l'arrondissement Saint-Laurent.

PORTRAIT ÉCONOMIQUE DE L'ENSEMBLE DE LA VILLE DE MONT-ROYAL (2011)

L'enquête nationale auprès des ménages (2011) fait ressortir les données relatives à l'emploi pour l'ensemble du territoire de la ville de Mont-Royal. Les principaux constats qui se dégagent de l'analyse de ce rapport sont les suivants :

- Le secteur des services professionnels, scientifiques et techniques occupe le premier rang avec 18% des emplois;
- La spatialisation des données sur l'emploi illustre que les activités de fabrication sont exclusivement localisées au sein du secteur industriel de la ville.



19 085 emplois
tous secteurs confondus

◀ RÉPARTITION DES EMPLOIS
PAR PRINCIPAUX SECTEURS
D'ACTIVITÉ

SECTEUR D'EMPLOI

PORTRAIT ÉCONOMIQUE DU SECTEUR INDUSTRIEL (2015)

En 2015, le registre des entreprises localisées à l'intérieur des limites du parc industriel fournissait les données suivantes :

- Le secteur comprend 125 bâtiments occupés par quelque 444 entreprises;
- 12 009 personnes travaillent au sein du parc de 205 hectares, soit plus de 60% du nombre d'emplois total de la ville;
- Le nombre d'emplois du parc industriel est resté stable entre 2011 et 2015;
- Le secteur des services et administration affiche une croissance marquée, représentant 30% des emplois localisés au sein du parc industriel et 56% des entreprises locales, tandis que la production et la fabrication de biens englobent 31% des emplois.



205 hectares
de terrain

125 bâtiments

10 millions de pi²
de superficie de plancher



444 entreprises

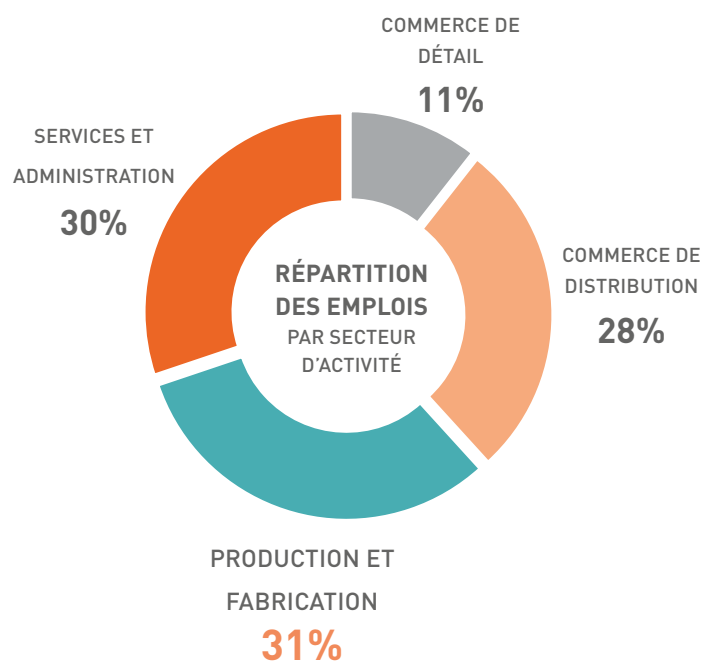
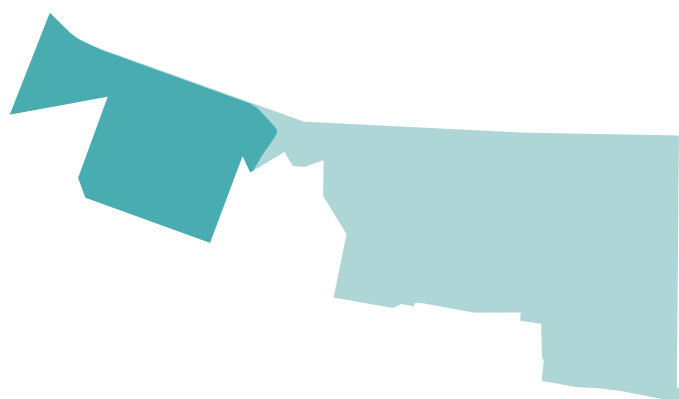
12 009 emplois

60 % du nombre total
d'emplois de VMR



flickr.com

Secteur industriel VILLE DE MONT-ROYAL



PRODUCTION ET
FABRICATION

31%

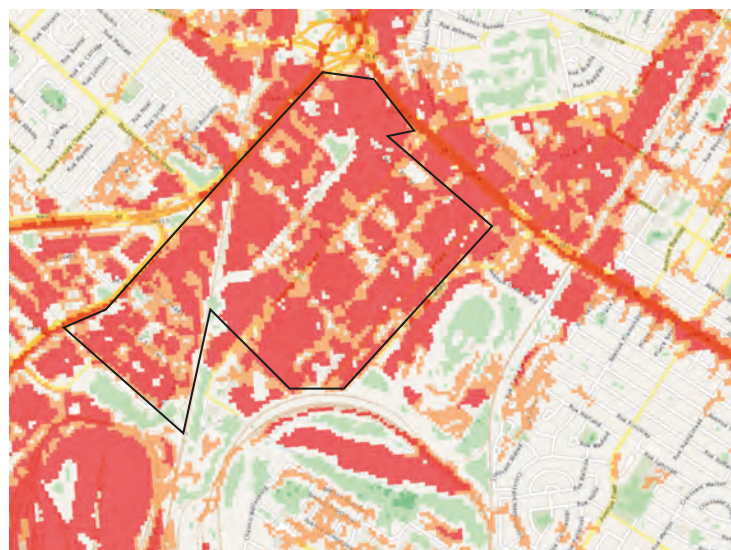
SECTEUR D'EMPLOI

À l'instar de la grande majorité des secteurs d'emploi de l'agglomération montréalaise, le parc industriel de Mont-Royal est aux prises avec la problématique de délocalisation des entreprises manufacturières et de la désaffectation de ses actifs, processus qui continue de s'amplifier. Il s'agit évidemment d'un phénomène observable à l'échelle planétaire, alors que les pays émergents s'attribuent la grande majorité des activités de production de biens, aux dépens des grandes villes industrielles occidentales. La tendance du marché de l'emploi à Montréal consiste désormais à convertir les anciens immeubles industriels en centres de distribution, commerces de gros et espaces à bureau.

Or, la configuration des bâtiments les plus anciens du parc industriel de Mont-Royal se prête mal à la reconversion. Les bâtiments de large gabarit, conçus pour la fabrication de produits, ne sont pas attractifs pour les entreprises émergentes. Le secteur accuse une carence en espaces de stationnement hors rue et plusieurs bâtiments ne disposent pas d'aires de chargement, ce qui oblige les camions à manœuvrer à même la voie publique et nuit à la fluidité de la circulation. Qui plus est, certaines marges avant sont utilisées comme aires de stationnement et de chargement puisque les cours latérales et arrière sont souvent occupées par les voies d'évitement ferroviaires. Cette situation réduit le potentiel de verdissement sur le domaine privé, ce qui nuit à l'esthétique du secteur et exacerbe l'effet d'îlot de chaleur.



flickr.com



Carte des îlots de chaleurs, donneesquebec.ca



SECTEUR D'EMPLOI

Soucieuse de redynamiser son parc industriel, la ville de Mont-Royal soutient l'implantation d'établissements commerciaux de niche associés au Quartier Design Royalmount, secteur qui est appelé à se transformer radicalement avec la venue projetée d'un centre multifonctionnel d'envergure. Parallèlement, on assiste depuis quelques années à une croissance du nombre de sièges sociaux ou de centres de distribution de grandes marques de l'industrie de la mode telles que Manteau Manteau, American Apparel, Le Château, Dynamite et Garage pour ne nommer que celles-là, au sein du parc industriel monterois.

Finalement, bien que la proximité des voies autoroutières bénéficie au site en termes de localisation, celles-ci génèrent également des nuisances liées au bruit et à la pollution. La présence de deux échangeurs majeurs (Côte-de-Liesse et Décarie) aux abords du secteur fait en sorte que celui-ci est mal desservi par les entrées et sorties d'autoroutes, ce qui réduit son accessibilité. De surcroît, sa position en contrebas de l'autoroute métropolitaine nuit à la visibilité des entreprises. Certains projets structurants aux environs du site sont cependant susceptibles de le rendre plus attractif. Notamment, le raccordement prévu des tronçons nord et sud du boulevard Cavendish avec la rue Jean-Talon à l'ouest de Décarie contribuera à terme au désenclavement du secteur.



MOBILITÉ

RÉSEAU ROUTIER

L'analyse du réseau artériel est basée à partir d'une classification du réseau routier élaborée par le ministère des Transports du Québec (MTQ) et l'ancienne Communauté urbaine de Montréal (CUM) en 2000.

Le territoire de Mont-Royal est ceinturé et traversé par trois axes autoroutiers, soit :

- **AU NORD**, l'autoroute Transcanadienne (A-40) / Métropolitaine pour le tronçon montréalais;
- **AU CENTRE**, délimitant le parc industriel du noyau résidentiel, l'échangeur Décarie de l'autoroute des Laurentides (A-15), qui débute au niveau de la Transcanadienne pour rejoindre le centre-ville de Montréal, puis le pont Champlain;
- **AU NORD-OUEST** du parc industriel, l'autoroute Côte-de-Liesse (A-520) qui assure la liaison vers l'aéroport Pierre-Elliott-Trudeau.

Aux autoroutes s'adjoignent les artères principales du chemin de la Côte-de-Liesse, les boulevards Décarie et de l'Acadie ainsi que la rue Jean-Talon Ouest/avenue Dresden. Les chemins Rockland et Lucerne constituent les artères secondaires de Mont-Royal, alors que le réseau d'artères collectrices est composé des boulevards Laird et Graham, l'avenue Royalmount, la rue Paré, le chemin Bates, de même qu'une petite portion de l'avenue de Vimy.

Mont-Royal bénéficie d'une position stratégique au carrefour des axes structurants de l'agglomération. En effet, des milliers d'automobilistes transitent chaque jour par les autoroutes Métropolitaine et Décarie. Avec des débits de circulation journaliers moyens respectifs de 190 000 et 150 000 véhicules, les infrastructures n'arrivent pas toujours à absorber l'ensemble du trafic, ce qui occasionne de la congestion. La rue Jean Talon et le boulevard de l'Acadie sont également très achalandés.

AUTOROUTE DÉCARIE 150 000 véhicules par jour



google.com



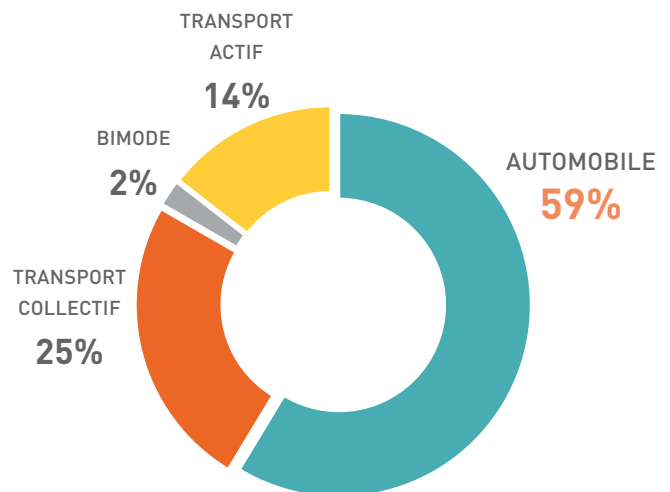
flickr.com

Le réseau de rues locales, développé selon le modèle de la Cité-jardin, adopte une trame relativement orthogonale entrecoupée par deux rues collectrices diagonales qui traversent le noyau urbain et convergent autour de la gare et du parc Connaught. Le réseau routier local est complété et aucune modification majeure de celui-ci n'est à l'ordre du jour.

Deux grands projets routiers au sein du réseau artériel de l'agglomération auront un impact significatif pour Mont-Royal. Il s'agit tout d'abord de la réhabilitation et de l'optimisation des espaces aux abords de la Métropolitaine visant à bonifier l'intégration urbaine de cette autoroute. Le second projet consiste à prolonger et à raccorder le boulevard Cavendish avec l'avenue Royalmount. Cette intervention permettra d'améliorer l'accessibilité du secteur industriel et du quartier Royalmount, tous deux enclavés par les échangeurs autoroutiers de Décarie et de Côte-de-Liesse. Une restructuration des échangeurs autoroutiers, l'aménagement de voies de desserte pour le camionnage et une augmentation des investissements routiers viendront à terme bonifier l'accessibilité de ces secteurs.

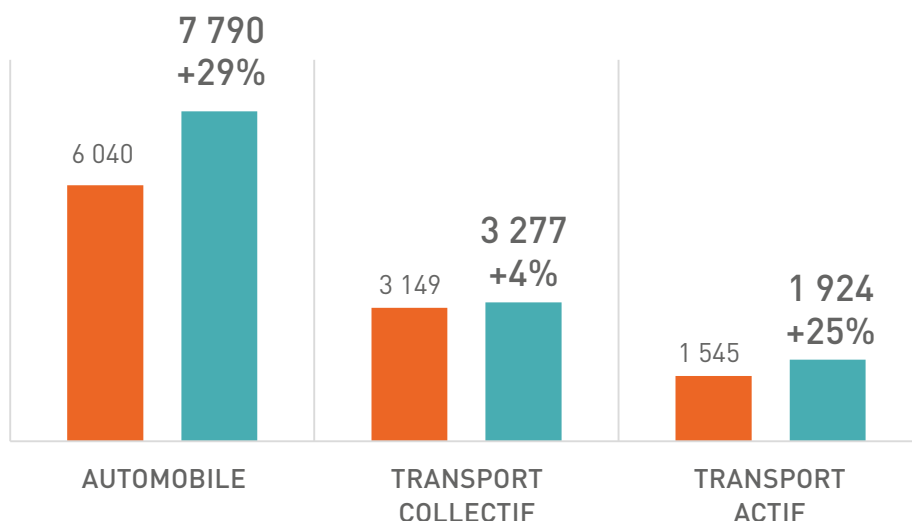
En ce qui a trait aux déplacements recensés par l'enquête Origine-Destination de 2013 pour la période de pointe du matin, plus de 59% sont effectués par automobile à partir de Mont-Royal. Pour la même période, 3 277 déplacements sont effectués en transport collectif (train, autobus, métro). La part modale des transports collectifs s'élève ainsi à 25%, soit une proportion plus faible que celle recensée à l'échelle de l'agglomération (29%), mais plus élevée que pour l'ensemble de la région métropolitaine (16%).

De 2008 à 2013, une hausse d'environ 29% des déplacements en automobile est observée, alors que les déplacements en transport actif et collectif ont respectivement augmenté 25% et de 4%. En 2013, on constate que l'augmentation des déplacements automobiles est sensiblement plus importante que pour tout autre mode de déplacement.



▲ PART MODALE DES DIFFÉRENTS MOYENS DE TRANSPORT À L'HEURE DE POINTE DU MATIN. VMR, 2013.

▼ ÉVOLUTION DES DÉPLACEMENTS PAR MOYEN DE TRANSPORT. VMR, 2008-2013.



MOBILITÉ

RÉSEAUX DE TRANSPORT COLLECTIF

La carte des réseaux de transport collectif et actif illustre les treize lignes d'autobus de la Société de Transport de Montréal (STM) parcourant Mont-Royal, dont quatre font partie du réseau des lignes bénéficiant d'une fréquence de dix minutes entre chaque passage.

Les itinéraires d'autobus empruntent les chemins Lucerne, Rockland et Côte-de-Liesse, la rue Jean-Talon, ainsi que les boulevards Laird et Graham. La gare de Mont-Royal est desservie par les lignes 16, 119, 165, 465, et constitue donc un pôle multimodal avec le réseau de train de banlieue. Les lignes 16, 92 et 179 s'arrêtent à la station de métro de l'Acadie alors que la ligne 165 assure la liaison vers le centre-ville de Montréal.



1



2

Quant au secteur industriel de Mont-Royal, celui-ci est desservi par la ligne d'autobus 115 de la STM, et ce uniquement pendant les heures de pointe entre 6h et 18h du lundi au vendredi. Pour améliorer l'utilisation du transport collectif par les travailleurs de ce secteur, la Ville de Mont-Royal souhaiterait que les liaisons par autobus soient bonifiées vers les stations de métro Namur et De la Savane.

Seul le Chemin de la Côte-de-Liesse est doté de mesures préférentielles pour autobus. D'après le *Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal*, la STM étudie la possibilité d'implanter des voies prioritaires sur le boulevard de l'Acadie.

Au service d'autobus s'ajoute le service du métro dont l'édicule Ouest de la station De l'Acadie sur la ligne Bleue est localisée au sein de Mont-Royal à l'angle des rues Beaumont et du boulevard de l'Acadie. La desserte par autobus vers cette station ne permet toutefois pas d'y effectuer des transferts intermodaux optimaux.

La Ville de Mont-Royal étudie avec la Société de transport de Montréal (STM) la possibilité de rabattre la ligne d'autobus 165 à proximité du métro De l'Acadie afin de mieux répondre aux besoins diversifiés des usagers du transport collectif. La construction d'une passerelle piétonne au-dessus de la voie ferrée du Canadien Pacifique dans le cadre de la réalisation du campus MIL de l'Université de Montréal et l'expropriation du bâtiment situé au 1000, avenue Beaumont constitue une opportunité de mener à bien ce projet.

Bien que la ville de Mont-Royal soit adéquatement desservie par le réseau du métro, celui-ci est peut-être encore sous-utilisé par les résidents montréalais en raison de l'éloignement des stations par rapport aux milieux de vie. La requalification résidentielle des secteurs Bates-Ekers et Plymouth pourrait toutefois changer la donne.

1 Autobus de la ligne 165 sur le boulevard Laird

2 Station de métro De l'Acadie

MOBILITÉ

Le réseau de train de banlieue de l'Agence métropolitaine de transports (AMT) vient compléter le portrait du transport collectif à Mont-Royal. Desservie par les lignes Deux-Montagnes et Mascouche, la gare de Mont-Royal, localisée au cœur du noyau résidentiel, permet la liaison au centre-ville de Montréal en moins de dix minutes.

La gare Canora, localisée au croisement de la rue Jean-Talon et du chemin Canora est limitrophe au secteur sud-est de Mont-Royal. Sur les quarante-neuf départs quotidiens que compte la ligne de Deux-Montagnes et les seize départs de la ligne Mascouche, dix-huit départs sont offerts chaque matin à destination de la gare Centrale.

Le Schéma précise que L'AMT étudie la possibilité de créer une gare de train de banlieue au niveau du chemin de Côte-de-Liesse.

Mentionnons par ailleurs que le tracé projeté du réseau électrique métropolitain (REM) piloté par la Caisse de dépôts et placements du Québec prendra la relève de l'AMT pour l'opération de la ligne de Deux-Montagnes et comprendra un arrêt à la gare de Mont-Royal.

À terme, le service offrira 160 départs par jour sur l'ensemble du réseau avec une intensification du service à un train toutes les trois minutes aux heures de pointe.

Bien que susceptible d'augmenter la part modale de l'utilisation du transport collectif, la fréquence de passage projetée présente des enjeux pour la sécurité des piétons qui traversent la voie ferrée quotidiennement par l'entremise d'un passage à niveau dans l'axe des avenues Jasper et Lazard et d'une passerelle surélevée dans l'axe de l'avenue Montgomery.

Mentionnons finalement que le service d'autopartage Communauto comporte une station à l'hôtel de ville. L'expansion du réseau et l'introduction de Car2Go à Mont-Royal pourraient potentiellement permettre d'augmenter la part modale de l'utilisation des transports collectifs.

- 1 Carte préliminaire du réseau électrique métropolitain (REM)
- 2 Entrée du tunnel, gare Canora
- 3 Train de l'AMT, gare Mont-Royal



flickr.com



flickr.com

MOBILITÉ

RÉSEAUX DE TRANSPORT ACTIF

Les conditions de déplacement piéton sont généralement sécuritaires au sein du noyau résidentiel, avec des trottoirs de part et d'autre des rues, la présence d'arbres matures et de mobilier, de même que des passages à niveau pour franchir la voie ferrée. Cependant, dans certains secteurs, dont les abords de Royalmount, du métro de l'Acadie, du chemin de la Côte-de-Liesse et du boulevard Décarie, la convivialité des espaces publics est plutôt sommaire présentant d'importantes lacunes en termes d'aménagement. À cet effet, la Ville de Mont-Royal compte sur la construction projetée d'une passerelle au-dessus de l'autoroute Décarie (A-15), bonifiant ainsi l'accessibilité du quartier Royalmount et du secteur industriel. De plus, le projet de redéveloppement du site Outremont prévoit un passage aérien permettant de relier le métro Acadie au futur campus MIL et plus largement au nouveau quartier.

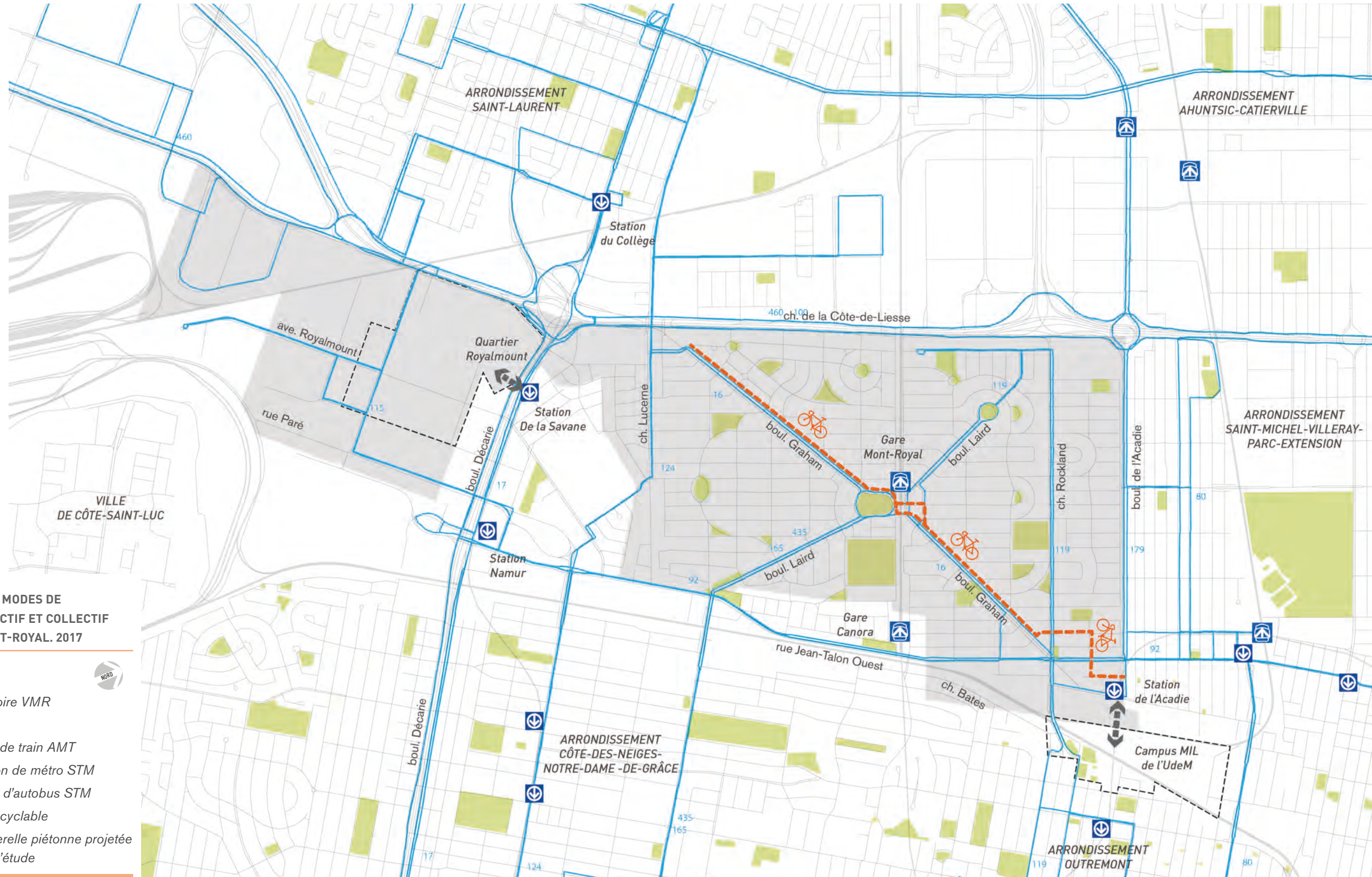
En ce qui a trait aux aménagements conçus pour les cyclistes, deux bandes unidirectionnelles désignées par des pictogrammes peints à même la chaussée traversent la ville dans l'axe du boulevard Graham. Le lien cyclable prend son origine au métro De l'Acadie et rejoint le chemin de la Côte-de-Liesse, en passant par le parc Connaught où il prend la forme d'une piste bidirectionnelle en site propre.

Certaines interventions visant à stimuler l'utilisation du vélo ont été entreprises par la Ville au cours des dernières années. Notamment, l'ajout de parcs de stationnement pour vélo sur le domaine public, l'incitation aux commerçants de fournir des structures de stationnements à vélo à proximité de leur établissement, de même qu'une modification de la réglementation de zonage pour permettre de remplacer des cases de stationnement véhiculaire par des supports à vélo. Ces mesures se sont traduites par une hausse considérable des déplacements en transport actif depuis 2008, soit plus 24,5%.










- 1 Piste cyclable du parc Connaught
- 2 Boulevard Graham

MOBILITÉ



RÉSEAUX DES MODES DE TRANSPORT ACTIF ET COLLECTIF VILLE DE MONT-ROYAL. 2017

LÉGENDE

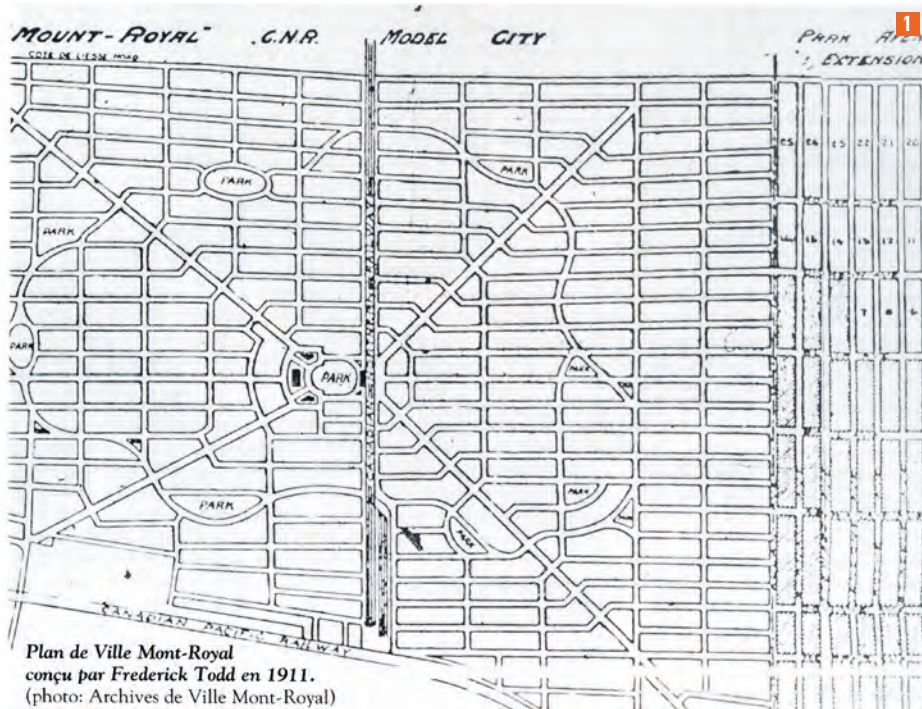
-  Territoire VMR
-  Parc
-  Gare de train AMT
-  Station de métro STM
-  Ligne d'autobus STM
-  Piste cyclable
-  Passerelle piétonne projetée ou à l'étude

PATRIMOINE

Le plan de la Cité-modèle conçu par Frederik G. Todd constitue un élément à valeur patrimoniale en soi. L'ensemble du territoire faisant partie de la cité planifiée par l'architecte paysagiste est d'ailleurs classé Lieu historique national du Canada depuis 2008. Les raisons évoquées par le Répertoire canadien des lieux patrimoniaux pour expliquer son statut sont les suivantes :

- « du point de vue conceptuel, le fait qu'elle soit une remarquable synthèse des idées de revitalisation urbaine du début du XXe siècle, dans lesquelles on reconnaît la marque des mouvements City Beautiful, cité-jardin et banlieue-jardin, ainsi que la qualité de sa réalisation et son degré élevé d'intégrité en font un exemple exceptionnel de ville planifiée au Canada;
- l'envergure de sa réalisation montre le rôle des activités spéculatives et immobilières des compagnies de chemin de fer;
- son organisation et sa réalisation sur plusieurs décennies témoignent des transformations qu'a connues la planification urbaine au début du XXe siècle ainsi que de l'influence qu'ont eue les architectes paysagistes sur l'urbanisme en insistant sur la planification à long terme. »

Par souci de préservation du caractère patrimonial de la Cité-modèle, la Ville de Mont-Royal a entrepris une refonte de son cadre réglementaire visant à baliser les modifications du cadre bâti et à conserver le caractère verdoyant de la portion de territoire classée patrimoniale. Cette démarche s'appuie notamment sur la synthèse des consultations publiques portant sur le patrimoine et l'urbanisme et réalisées entre 2014 et 2015 .



Plan de Ville Mont-Royal
conçu par Frederik Todd en 1911.
(photo: Archives de Ville Mont-Royal)

- 1 Plan original de la Cité-Modèle de Mont-Royal
- 2 Maison François-Jarry, 3201, boulevard Graham. témoin important du passé agricole de la ville.
- 3 Bâtiment de la gare Mont-Royal, 1924, composante structurante de la Cité-modèle

CONTRAINTES ANTHROPIQUES

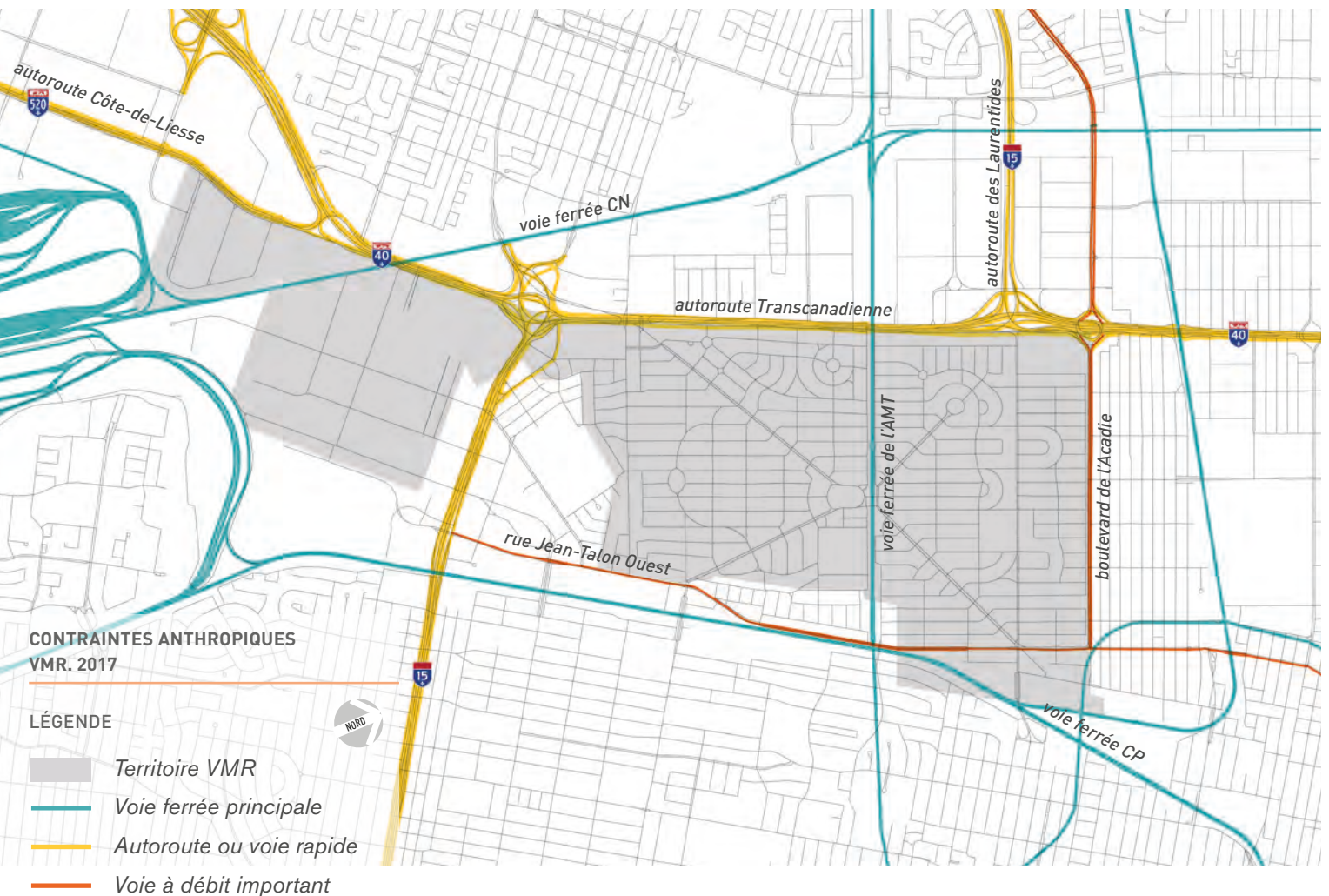
La ville de Mont-Royal est traversée par un tissu d'infrastructures routières et ferroviaires lourdes. Celles-ci structurent l'organisation du territoire en même temps qu'elles constituent une importante contrainte au développement en raison des nuisances associées à ce type d'ouvrages.

L'identification des sources de contraintes permet de minimiser les risques pour la santé et la sécurité publique et d'éviter que des usages incompatibles avec la présence d'infrastructures lourdes ne soient contraints dans leur expansion ou forcés d'être délocalisés en raison d'une mauvaise planification de l'utilisation du sol. Le *Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal* identifie les réseaux ferroviaires et routiers à fort débit et qui constituent les principales sources de nuisances à Mont-Royal.

Elles se déclinent de la façon suivante :

- Les autoroutes Transcanadienne (A-40), des Laurentides (A-15) et Côte-de-Liesse (A-520) qui ceinturent le territoire;
- Le boulevard de l'Acadie et la rue Jean-Talon Ouest, voies collectrices à débit important;
- Les voies ferrées de l'Agence métropolitaine de transport (AMT), du Canadien National (CN) et du Canadien Pacifique (CP) qui scindent le territoire en cinq parties.

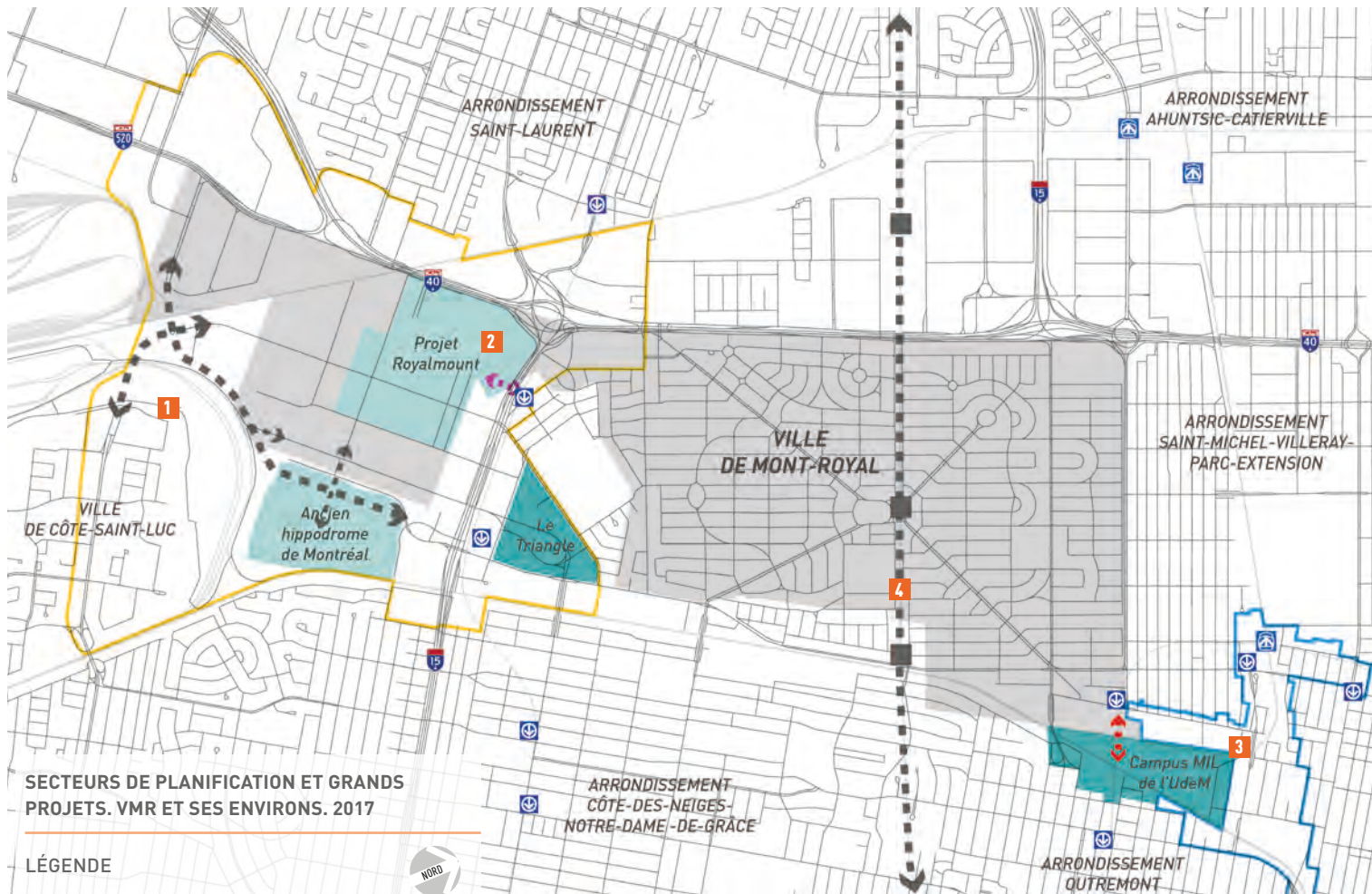
Le document complémentaire du Schéma dicte les paramètres à respecter pour favoriser la cohabitation entre l'activité humaine et les réseaux de transport à fort débit. Ceux-ci sont intégrés au Règlement n°1441 sur le zonage de la ville de Mont-Royal.



SECTEURS DE PLANIFICATION ET GRANDS PROJETS

Plusieurs grands projets immobiliers sont en cours, en voie d'être réalisés ou à l'étude sur le territoire de Mont-Royal et ses environs. Ceux-ci sont susceptibles de générer des retombées pour la ville, que ce soit par exemple en termes de fréquentation des pôles commerciaux, de bonification de la desserte en transport collectif, ou encore en créant des équipements qui pourront attirer les Monterois.

Les principaux projets en question sont illustrés ci-dessous :



SECTEURS DE PLANIFICATION ET GRANDS PROJETS. VMR ET SES ENVIRONS. 2017

LÉGENDE

- Territoire VMR
 - Secteur de planification stratégique
 - Plan de développement urbain, économique et social (PDUES)
 - Projet immobilier en cours
 - Projet immobilier à l'étude
 - Projet d'infrastructure routière ou ferroviaire
 - Passerelle piétonne
 - Passerelle piétonne à l'étude
- 1 Secteur de planification stratégique Namur-De la Savane
 - 2 Pôle multifonctionnel Royalmount
 - 3 Site Outremont et ses abords (PDUES - Secteurs Marconi-Alexandra, Atlantic, Beaumont, De Castelnau)
 - 4 Réseau électrique métropolitain (REM)

SECTEURS DE PLANIFICATION ET GRANDS PROJETS

1 SECTEUR NAMUR-DE LA SAVANE

Une démarche de planification portant sur la revitalisation de ce secteur névralgique est en cours. La transformation du secteur s'est amorcé en 2009 avec le projet résidentiel Le Triangle qui comprendra à terme quelque 4000 nouveaux logements, de même que l'ajout d'équipements publics et d'espaces verts sur le terrain de 40 hectares. La requalification du site de l'ancien hippodrome de Montréal (44 ha) constitue un autre projet phare de cette démarche de planification stratégique. Sa vocation ultime n'est pas déterminée à ce jour, mais le projet pourrait comprendre 3 200 nouveaux logements, en plus de rendre le milieu plus perméable grâce au retissage de la trame urbaine. La vision d'aménagement du secteur prévoit également la transformation des abords de l'autoroute Décarie, incluant les stations de métro Namur et De la Savane.

Le raccordement des tronçons nord et sud du boulevard Cavendish et de l'avenue Royalmount fait aussi partie de cette vaste démarche de planification pilotée par la Ville de Montréal. Ce grand projet routier permettra à terme de désenclaver le secteur industriel de Mont-Royal en facilitant les déplacements vers la ville de Côte-Saint-Luc et l'arrondissement Saint-Laurent. Une étude d'impacts sur la circulation sera réalisée à court terme pour mesurer l'ampleur des transformations prévues sur les patrons de mobilité au sein des quartiers adjacents.

2 PÔLE MULTIFONCTIONNEL ROYALMOUNT

Le projet de pôle multifonctionnel sur un site d'environ 70 hectares constitue un potentiel de revitalisation énorme pour le secteur d'emplois de Mont-Royal. Il contribuera par le fait même à intensifier et diversifier les activités urbaines au sein du pôle économique de l'ouest de l'agglomération de Montréal. À terme, le promoteur vise la création d'un complexe à l'architecture distinctive et innovante destiné à accueillir une diversité de services et commerces axés sur le divertissement. De plus, 8000 places de stationnement seront introduites, dont la majeure partie aménagées en souterrain ou en structures étagées. La proposition de construire une passerelle piétonne au-dessus de l'autoroute Décarie est également étudiée pour favoriser l'accessibilité du site. Dans un contexte où la fluidité de circulation est déjà problématique aux environs du site, la congestion routière demeure le principal enjeu du projet.

3 SITE OUTREMONT ET SES ABORDS

Le projet du campus MIL de l'Université de Montréal sur l'ancienne gare de triage du Canadien Pacifique à Outremont propose de développer quelques 300 000 m² de bâtiments dédiés à l'enseignement des sciences et du génie et une diversité d'espaces publics.

Le projet est considéré comme un vecteur de développement pour les quartiers environnants avec un potentiel de construction de 1 300 unités de logement, 100 000 m² d'espaces à bureaux, en plus de bonifier l'offre en commerces de proximité. La Ville de Montréal a d'ailleurs adopté en 2013 le *Plan de développement urbain, économique et social (PDUES) des secteurs Marconi-Alexandra, Atlantic, Beaumont, De Castelnau* qui identifie les orientations à suivre et les stratégies de mise en œuvre de ce vaste effort de revitalisation urbaine. Le secteur Bates-Ekers et le pôle commercial Beaumont à Mont-Royal pourraient bénéficier de retombées significatives une fois le développement du campus consolidé. Une passerelle piétonne sera d'ailleurs érigée pour relier le campus à la station de métro de l'Acadie et des aménagements sont proposés pour revaloriser l'ensemble du secteur Beaumont. La mise en œuvre des travaux d'infrastructures a débuté en 2012 et la construction des pavillons s'est amorcée en 2016.

4 RÉSEAU ÉLECTRIQUE MÉTROPOLITAIN

Le Réseau électrique métropolitain (REM) piloté par la filiale Infra de la Caisse de dépôts et placements du Québec propose un tracé de 67 km comprenant 24 stations, dont la gare de Mont-Royal. L'échéancier de réalisation vise la complétion du réseau pour 2021. Misant sur un service 20 heures par jour et une fréquence moyenne de 6 à 12 minutes entre chaque train sur la ligne de Deux-Montagnes, le projet changera la donne en ce qui a trait à l'offre de transport collectif. Cependant, l'augmentation du nombre de trains à passer en plein centre-ville risque de générer des nuisances, notamment en ce qui a trait à la perméabilité piétonne entre le chemin Canora et le chemin Dunkirk. Mentionnons que des centaines de piétons, notamment les élèves des écoles environnantes, traversent quotidiennement la voie ferrée par l'entremise d'un passage à niveau et d'une passerelle surélevée. La Ville explore des pistes de solutions pour assurer l'intégration harmonieuse du projet au tissu urbain, ainsi que la possibilité de recouvrir la voie ferrée à proximité de la gare Mont-Royal.

SECTEURS DE PLANIFICATION ET GRANDS PROJETS



Projet Le Triangle © crepue.com



Projet Le Triangle © villedemontreal.qc.ca



Site de l'ancien hippodrome de Montréal © flickr.com



Projet Royalmount © carbonleo.com



Projet Royalmount © carbonleo.com

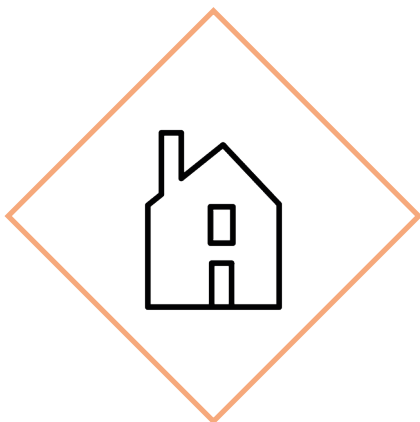


Plan directeur du campus Outremont © provencherroy



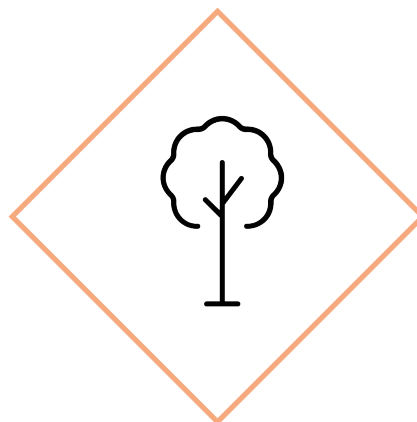
Projet de REM © CDPO Infra

SYNTHÈSE DES ENJEUX D'AMÉNAGEMENT



MILIEUX RÉSIDENTIELS

- Intégrité architecturale du noyau résidentiel
- Protection du couvert végétal sur le domaine privé
- Intégration harmonieuse des nouvelles constructions



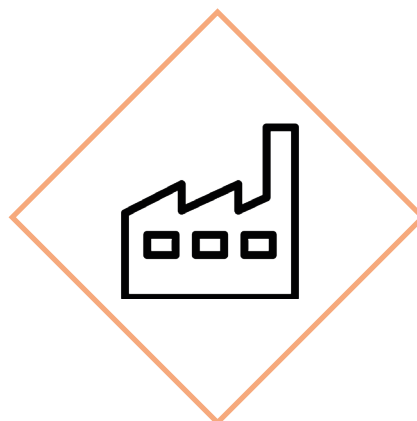
ÉQUIPEMENTS COLLECTIFS

- Protection du couvert végétal sur le domaine public
- Évaluation des besoins futurs
- Entretien et bonification des infrastructures



PÔLES COMMERCIAUX

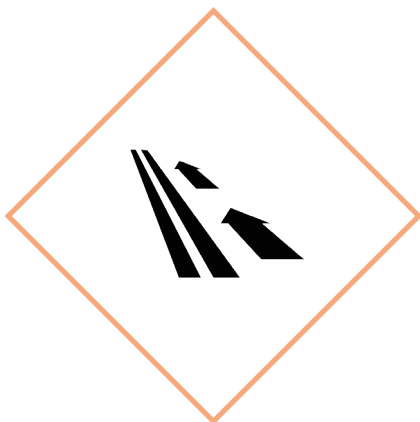
- Revitalisation des pôles commerciaux
- Requalification du pôle Royalmount
- Dynamisme du centre-ville
- Diminution des îlots de chaleur
- Optimisation des liens actifs



SECTEUR D'EMPLOI

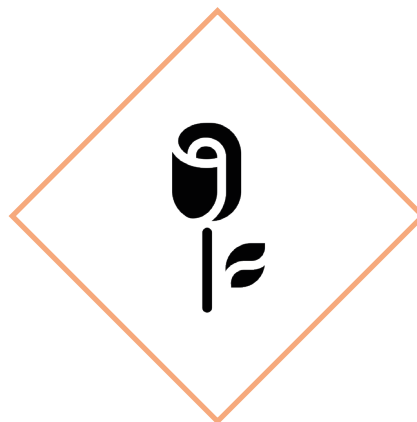
- Revalorisation et verdissement du domaine public
- Requalification ou remplacement des bâtiments existants
- Accessibilité du secteur
- Gestion des nuisances

SYNTHÈSE DES ENJEUX D'AMÉNAGEMENT



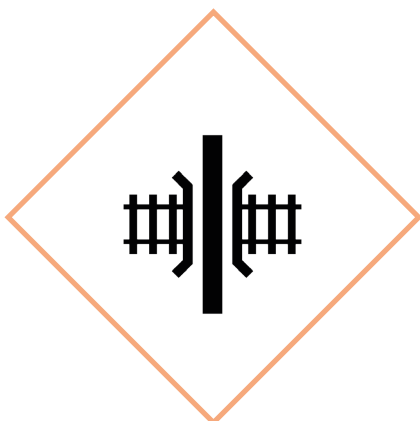
MOBILITÉ

- Congestion automobile sur les artères périphériques
- Accès aux stations de métro en transport collectif
- Bonification du réseau cyclable
- Amélioration des parcours piétonniers au sein des secteurs Beaumont et industriel



PATRIMOINE

- Préservation des caractéristiques architecturales et paysagères de la Cité-modèle de F.G. Todd



CONTRAINTES ANTHROPIQUES

- Mitigation des nuisances
- Cohabitation des fonctions urbaines



SECTEURS DE PLANIFICATION ET GRANDS PROJETS

- Planification des équipements et infrastructures
- Achalandage véhiculaire
- Connexions et interfaces entre les quartiers
- Intégration harmonieuse des nouveaux réseaux de transport



3 / VISION, ORIENTATIONS ET OBJECTIFS

ÉNONCÉ DE VISION

En 2017, la ville de Mont-Royal se situe dans un contexte où son territoire est bien consolidé et le processus de requalification au sein des secteurs périphériques est entamé. L'objectif principal de l'administration municipale consiste donc à s'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.

Finalement, la Ville entend tirer profit de l'avènement de plusieurs grands projets d'aménagement sur et aux pourtours de son territoire. En effet, une panoplie de projets de requalification urbaine et de bonification des réseaux de transport décrits au chapitre précédent offrent des opportunités de développement et/ou des défis pour la gestion des nuisances au sein des quartiers existants. La planification urbaine en amont constitue donc le meilleur outil pour s'assurer que ces projets structurants deviennent un levier de croissance économique et d'amélioration de la qualité de vie des Monterois et Moneroises.



La murale /ΛV/Λ, réalisée par Ilana Pichon du collectif MU, évoque l'histoire et le patrimoine de Mont-Royal

ÉNONCÉ DE VISION

Eu égard à l'histoire de développement du territoire, à la spécificité de l'environnement et aux défis auxquels la ville de Mont-Royal fait face, l'énoncé de la vision d'aménagement et de développement se lit comme suit et s'articule autour des concepts énumérés ci-bas:

«**Mont-Royal**, un lieu où le patrimoine immobilier et naturel est garant de la prospérité à long terme. Une ville accueillante et paisible, où la réalisation de projets structurants et prestigieux contribue à la qualité de vie des citoyens et à la vitalité de l'économie locale.»



ORIENTATIONS ET OBJECTIFS

Pierre d'assise du plan d'urbanisme, les grandes orientations d'aménagement se basent sur le diagnostic urbain et reflètent la vision stratégique de la Ville concernant l'aménagement et le développement du territoire au cours des dix prochaines années.

Les grandes orientations d'aménagement pour la ville de Mont-Royal se présentent ainsi :

- Assurer l'harmonie entre les composantes bâties de la Cité-modèle;
- Protéger et bonifier le couvert végétal sur l'ensemble du territoire;
- Consolider la vocation résidentielle des secteurs Plymouth et Bates-Ekers;
- Planifier l'intégration du pôle commercial et de divertissement Royalmount;
- Poursuivre les efforts de modernisation du secteur industriel;
- Optimiser les réseaux de circulation et l'accès aux pôles de transport collectif;
- Stimuler la revitalisation du centre-ville;
- Favoriser la pérennité des pôles commerciaux.



ORIENTATIONS ET OBJECTIFS

Les grandes orientations présentées dans ce chapitre sont déclinées en objectifs traduisant la manière dont l'administration entend faire face aux défis et répondre aux enjeux présentés au Chapitre 2. «Portrait du territoire».

Des outils d'aménagement et de planification sont associés aux objectifs pour illustrer concrètement les interventions privilégiées par l'administration municipale. Ces actions seront échelonnées dans le temps, selon l'échelle de priorité de la Ville d'une part, mais aussi en fonction du calendrier de réalisation de projets relevant d'autres instances décisionnelles.







LÉGENDE / Échéancier de réalisation des objectifs













ORIENTATIONS ET OBJECTIFS

Assurer l'harmonie entre les composantes bâties de la Cité-modèle

La préservation du caractère distinct et de l'harmonie visuelle au sein du voisinage résidentiel conçu par F.G. Todd en 1914 constitue une priorité pour l'administration monteroise et les citoyens. Le secteur jouit depuis 2008 d'un statut patrimonial, notamment en vertu du reflet dans l'aménagement urbain des mouvements City Beautiful, cité-jardin et banlieue-jardin. Il fait néanmoins l'objet de transformations ponctuelles qui peuvent être perçues comme des menaces à l'intégrité du plan d'ensemble. Dans une perspective d'assurer la cohérence des interventions privées sur le cadre bâti, la Ville de Mont-Royal entend resserrer les règles d'urbanisme pour ce secteur.

OBJECTIFS	ACTIONS ET OUTILS	ÉCHÉANCIER	INTERVENANTS
Régir, par zone, les dispositions relatives à l'occupation maximale des terrains, à la préservation d'espaces libres entre les constructions, à la volumétrie et aux gabarits des bâtiments	<ul style="list-style-type: none"> Refonte du Règlement sur le zonage Suivi et amendements réglementaires 	 COURT TERME  MOYEN TERME	<ul style="list-style-type: none"> Ville de Mont-Royal
Encadrer les projets de construction et de rénovation de manière à préserver les styles architecturaux des constructions d'origine	<ul style="list-style-type: none"> Refonte du Règlement sur les Plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA) Création d'un guide des bonnes pratiques de la rénovation résidentielle Suivi et amendements réglementaires 	 COURT TERME  MOYEN TERME	<ul style="list-style-type: none"> Ville de Mont-Royal Comité consultatif d'urbanisme (CCU)
Adapter la réglementation aux nouvelles tendances architecturales et de développement durable dans le respect des caractéristiques originales du cadre bâti	<ul style="list-style-type: none"> Refonte du Règlement sur le zonage et du Règlement sur le PIIA Suivi et amendements réglementaires 	 COURT TERME  MOYEN TERME	<ul style="list-style-type: none"> Ville de Mont-Royal





ORIENTATIONS ET OBJECTIFS

OBJECTIFS	ACTIONS ET OUTILS	ÉCHÉANCIER	INTERVENANTS
Assurer un contrôle plus strict des demandes de démolition en spécifiant des critères d'approbation pour chaque type de requête	▪ Refonte du Règlement régissant la démolition des immeubles	<i>RÉALISÉ</i>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ville de Mont-Royal ▪ Comité de démolition
	▪ Révision de la procédure d'approbation d'une demande de démolition	 <i>COURT TERME</i>	
	▪ Suivi et amendements réglementaires	 <i>MOYEN TERME</i>	
Resserrer les règles visant à diminuer les nuisances associées aux travaux de construction et de démolition	▪ Refonte du Règlement sur la salubrité, la sécurité, la paix et l'ordre	 <i>COURT TERME</i>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ville de Mont-Royal
	▪ Suivi et amendements réglementaires	 <i>MOYEN TERME</i>	
Bonifier la composition du Comité consultatif d'urbanisme (CCU) en attirant des membres issus de différentes pratiques, notamment de l'urbanisme et de l'architecture du paysage	▪ Révision de la procédure de sélection des membres du CCU	<i>RÉALISÉ</i>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ville de Mont-Royal
	▪ Suivi et révision procédurale au besoin	 <i>MOYEN TERME</i>	
Régir l'utilisation du sol et adopter des mesures de mitigation des nuisances à proximité des voies de circulation à haut débit et des voies ferrées	▪ Refonte du Règlement sur le zonage et du Règlement sur la salubrité, la sécurité, la paix et l'ordre	 <i>COURT TERME</i>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ville de Mont-Royal
	▪ Suivi et amendements réglementaires	 <i>MOYEN TERME</i>	
	▪ Interventions sur le domaine public (murs coupe-son, plantations, etc.)	 <i>LONG TERME</i>	
Autoriser la construction de bâtiments de plus haute densité en marge du chemin de la Côte-de-Liesse pour créer une zone tampon avec l'autoroute Métropolitaine (A-40)	▪ Refonte du Règlement sur le zonage et du Règlement sur la salubrité, la sécurité, la paix et l'ordre	 <i>COURT TERME</i>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ville de Mont-Royal
	▪ Suivi et amendements réglementaires	 <i>MOYEN TERME</i>	








ORIENTATIONS ET OBJECTIFS

Protéger et bonifier le couvert végétal sur l'ensemble du territoire

Une végétation omniprésente constitue une composante clé du développement de la Cité-Modèle de Mont-Royal, inspirée par les principes de la Cité-Jardin. Néanmoins, on assiste depuis quelques années à la disparition progressive du couvert végétal sur certaines propriétés résidentielles, laissant place à des aménagements de nature plus minérale. Parallèlement, les projets domiciliaires qui remplacent le cadre bâti industriel léger ne disposent pas d'un environnement aussi vert qu'au sein des voisinages établis. Rappelons également que le manque de végétation et la présence d'îlots de chaleurs constituent une problématique probante au sein du secteur industriel et aux environs des pôles commerciaux. La Ville de Mont-Royal entend donc adopter une série de mesures pour réaffirmer le couvert végétal comme pilier de l'aménagement urbain, et ce dans une perspective de conservation patrimoniale et de développement durable.

OBJECTIFS	ACTIONS ET OUTILS	ÉCHÉANCIER	INTERVENANTS
Régir, par zone, le pourcentage d'aire végétalisée des espaces non construits selon l'usage permis	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Refonte du Règlement sur le zonage ▪ Suivi et amendements réglementaires 	 COURT TERME  MOYEN TERME	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ville de Mont-Royal
Resserrer les conditions relatives à la protection des arbres sur le domaine privé durant les travaux de construction	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Refonte du Règlement sur le zonage ▪ Suivi et amendements réglementaires 	 COURT TERME  MOYEN TERME	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ville de Mont-Royal

ORIENTATIONS ET OBJECTIFS

OBJECTIFS	ACTIONS ET OUTILS	ÉCHÉANCIER	INTERVENANTS
Régir, par zone d'affectation résidentielle, l'occupation du sol et l'aménagement paysager en cour arrière	▪ Refonte du Règlement sur les Plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA)	 COURT TERME	▪ Ville de Mont-Royal
	▪ Suivi et amendements réglementaires	 MOYEN TERME	
Favoriser les matériaux de revêtement perméables pour l'aménagement des aires de stationnement extérieures	▪ Refonte du Règlement sur le zonage	 COURT TERME	▪ Ville de Mont-Royal
	▪ Suivi et amendements réglementaires	 MOYEN TERME	
Favoriser le verdissement des propriétés commerciales et industrielles, notamment en cours avant et au sein des aires de stationnement extérieures	▪ Refonte du Règlement sur le zonage et du Règlement sur le PIIA	 COURT TERME	▪ Ville de Mont-Royal
	▪ Suivi et amendements réglementaires	 MOYEN TERME	
Poursuivre les efforts de lutte à l'agrile du frêne sur le domaine public et soutien aux initiatives privées	▪ Extension du Plan d'action 2015-2017 de lutte contre l'agrile du frêne	 MOYEN TERME	▪ Ville de Mont-Royal ▪ Citoyens
	▪ Application du règlement n° 1433 visant à lutter contre la propagation de l'agrile du frêne	EN COURS	







ORIENTATIONS ET OBJECTIFS

Consolider la vocation résidentielle des secteurs Plymouth-Lucerne et Bates-Ekers

La requalification des secteurs Plymouth-Lucerne et Bates-Ekers à des fins résidentielles constitue un processus déjà bien entamé avec l'implantation de 656 nouvelles unités résidentielles à ce jour. Cette tendance de requalification devrait se poursuivre sur le long terme. Un des principaux défis pour la Ville de Mont-Royal réside en la création d'un cadre bâti harmonieux et de qualité, reflétant le caractère prestigieux du noyau résidentiel établi tout en affichant une facture architecturale plus contemporaine. Parallèlement, une réflexion est en cours concernant la desserte en équipements collectifs pour répondre aux besoins de la population actuelle et projetée dans ces secteurs.

OBJECTIFS	ACTIONS ET OUTILS	ÉCHÉANCIER	INTERVENANTS
Régir, par zone, les dispositions relatives à l'occupation du sol et à la densité de construction	<ul style="list-style-type: none"> Refonte du Règlement sur le zonage Suivi et amendements réglementaires 	<p>COURT TERME</p> <p>MOYEN TERME</p>	<ul style="list-style-type: none"> Ville de Mont-Royal
Encadrer les projets de construction de manière à créer un ensemble architectural harmonieux	<ul style="list-style-type: none"> Refonte du Règlement sur le Plan d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA) Adoption d'un règlement sur les Projets particuliers de construction et de modification d'immeuble (PPCMOI) pour chacun des secteurs en transformation Suivi et amendements réglementaires 	<p>COURT TERME</p> <p>MOYEN TERME</p>	<ul style="list-style-type: none"> Ville de Mont-Royal Comité consultatif d'urbanisme (CCU)



ORIENTATIONS ET OBJECTIFS

OBJECTIFS	ACTIONS ET OUTILS	ÉCHÉANCIER	INTERVENANTS
Réviser à la hausse les exigences de stationnement pour les projets de condominium afin de libérer des cases de stationnement sur rue	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Refonte du Règlement sur le zonage ▪ Suivi et amendements réglementaires 	 COURT TERME  MOYEN TERME	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ville de Mont-Royal
Évaluer la pertinence d'améliorer la desserte en équipements collectifs au sein des secteurs en processus de requalification à des fins résidentielles	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Analyse des projections de croissance démographique ▪ Identification des équipements accessibles à partir des secteurs ciblés ▪ Étudier la possibilité de créer des partenariats avec les villes voisines pour l'accès aux équipements collectifs ▪ Identification des terrains disponibles pour l'intégration des nouveaux équipements 	 MOYEN TERME	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ville de Mont-Royal ▪ Ville de Montréal (Arrondissements Outremont et Côte-des-Neiges-Notre-Dame-de-Grâce)
Régir l'utilisation du sol et adopter des mesures de mitigation des nuisances à proximité des voies de circulation à haut débit et des voies ferrées	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Refonte du Règlement sur le zonage et du Règlement sur la salubrité, la sécurité, la paix et l'ordre ▪ Suivi et amendements réglementaires ▪ Interventions sur le domaine public (murs coupe-son, plantations, etc.) 	 COURT TERME  MOYEN TERME  LONG TERME	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ville de Mont-Royal





ORIENTATIONS ET OBJECTIFS

Planifier l'intégration du pôle multifonctionnel Royalmount

La création projetée d'ici 2021 du pôle multifonctionnel Royalmount viendra changer radicalement le visage du secteur industriel de Mont-Royal et consolider la vocation économique de cette portion de territoire. Anticipant la transformation du cadre bâti et du paysage urbain, la Ville a adopté une série de mesures pour assurer la réalisation d'un projet de grande qualité architecturale et éviter les impacts négatifs sur les quartiers avoisinants, notamment en termes de circulation de transit. Un programme particulier d'urbanisme a été adopté en juin 2015 pour dresser les grandes lignes d'aménagement associées au projet et adopter les modifications réglementaires pertinentes. Les principaux objectifs de la démarche sont décrits ci-dessous et l'ensemble du document de PPU est annexé au présent document.

OBJECTIFS	ACTIONS ET OUTILS	ÉCHÉANCIER	INTERVENANTS
Diversifier le type d'usage autorisé	<ul style="list-style-type: none">Amendement au Règlement sur le zonageSuivi et amendements réglementaires	RÉALISÉ  LONG TERME	<ul style="list-style-type: none">Ville de Mont-Royal
Modifier la trame de rue du secteur pour la rendre plus perméable et répondre aux besoins des usages prescrits	<ul style="list-style-type: none">Entente de développement avec le promoteur	 MOYEN TERME	<ul style="list-style-type: none">Ville de Mont-RoyalPromoteur







ORIENTATIONS ET OBJECTIFS

OBJECTIFS	ACTIONS ET OUTILS	ÉCHÉANCIER	INTERVENANTS
Régir les dispositions relatives à l'occupation du sol pour accroître la compacité du cadre bâti et favoriser l'animation sur rue	<ul style="list-style-type: none"> Amendement au Règlement sur le zonage Suivi et amendements réglementaires 	<p>RÉALISÉ</p>  <p>LONG TERME</p>	<ul style="list-style-type: none"> Ville de Mont-Royal
Augmenter la desserte par autobus vers le métro De la Savane	<ul style="list-style-type: none"> Entente avec la Société de transport de Montréal (STM) 	 <p>MOYEN TERME</p>	<ul style="list-style-type: none"> Ville de Mont-Royal STM
Planifier la création d'un lien de déplacements actifs sécuritaire entre le pôle Royalmount et le métro De la Savane	<ul style="list-style-type: none"> Entente de développement avec le promoteur et l'ensemble des parties impliquées 	 <p>MOYEN TERME</p>	<ul style="list-style-type: none"> Ville de Mont-Royal Promoteur Ville de Montréal Ministère des transports du Québec (MTQ) Société de transport de Montréal (STM)
Encadrer les projets de construction de manière à créer un ensemble urbain distinct et durable	<ul style="list-style-type: none"> Amendement au Règlement sur le zonage et au Règlement sur le Plan d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA) Suivi et amendements réglementaires 	<p>RÉALISÉ</p>  <p>LONG TERME</p>	<ul style="list-style-type: none"> Ville de Mont-Royal








ORIENTATIONS ET OBJECTIFS

Poursuivre les efforts de modernisation du secteur industriel

La revitalisation du secteur industriel à l'ouest de l'autoroute Décarie constitue un véritable défi pour la Ville de Mont-Royal, que ce soit en termes de reconversion des bâtiments existants en espaces à bureaux, d'intégration des aires de stationnement et de chargement, ou encore d'aménagement du domaine public. Avec la reconversion projetée d'une partie du secteur pour accueillir le pôle commercial et de divertissement Royalmount et l'implantation d'un regroupement d'activités commerciales sous la bannière du Quartier Design Royalmount, l'administration municipale entend accroître ses efforts pour consolider les activités industrielles au sein d'un secteur plus restreint et multiplier les actions pour y attirer et retenir les entreprises.

OBJECTIFS	ACTIONS ET OUTILS	ÉCHÉANCIER	INTERVENANTS
Favoriser la compacité du cadre bâti et l'encadrement de la rue aux points d'entrée du secteur industriel	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Refonte du Règlement sur le zonage ▪ Suivi et amendements réglementaires 	 COURT TERME  MOYEN TERME	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ville de Mont-Royal
Exiger l'aménagement d'aires de stationnement et de chargement dans les cours latérales et arrière pour les nouvelles constructions	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Refonte du Règlement sur le zonage ▪ Suivi et amendements réglementaires 	 COURT TERME  MOYEN TERME	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ville de Mont-Royal
Autoriser la reconversion des bâtiments existants en espaces à bureaux et faciliter les demandes de démolition à cette fin	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Refonte du Règlement sur le zonage ▪ Suivi et amendements réglementaires 	 COURT TERME  MOYEN TERME	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ville de Mont-Royal




ORIENTATIONS ET OBJECTIFS

OBJECTIFS	ACTIONS ET OUTILS	ÉCHÉANCIER	INTERVENANTS
<p> limiter l'implantation de nouvelles activités manufacturières génératrices de nuisances à l'ouest du chemin Devonshire</p>	<ul style="list-style-type: none"> Refonte du Règlement sur le zonage Suivi et amendements réglementaires 	<p>  COURT TERME  MOYEN TERME </p>	<ul style="list-style-type: none"> Ville de Mont-Royal
<p> Concentrer les activités industrielles à l'intérieur du secteur spécifiquement dédié à cette fonction</p>	<ul style="list-style-type: none"> Amendements au Règlement sur le zonage Suivi et amendements réglementaires 	<p>  LONG TERME </p>	<ul style="list-style-type: none"> Ville de Mont-Royal
<p> Encadrer l'apparence et l'entretien des bâtiments à vocation industrielle</p>	<ul style="list-style-type: none"> Refonte du Règlement sur le zonage et du Règlement sur le PIIA Suivi et amendements réglementaires 	<p>  COURT TERME  MOYEN TERME </p>	<ul style="list-style-type: none"> Ville de Mont-Royal
<p> Poursuivre le soutien aux initiatives privées susceptibles de créer de l'emploi</p>	<ul style="list-style-type: none"> Bonification de la plateforme espacelistings Soutien aux entreprises 	<p>  EN COURS </p>	<ul style="list-style-type: none"> Ville de Mont-Royal (Service de développement économique de Mont-Royal)
<p> Bonifier l'aménagement du domaine public par l'intégration de plantations et de mobilier urbain</p>	<ul style="list-style-type: none"> Études de faisabilité Adoption d'un budget Réalisation des travaux 	<p>  MOYEN TERME </p>	<ul style="list-style-type: none"> Ville de Mont-Royal






ORIENTATIONS ET OBJECTIFS

Optimiser les réseaux de circulation et l'accès aux pôles de transport collectif

L'accessibilité du secteur industriel, la congestion routière en périphérie de la ville, l'utilisation des modes de transport actif et collectif et l'implantation du réseau électrique métropolitain au centre-ville font partie des enjeux cruciaux pour le développement urbain à Mont-Royal. Pour la question de la mobilité en particulier, l'avènement de projets immobiliers majeurs sur le territoire de la ville et ses pourtours constitue une opportunité à ne pas manquer de négocier des ententes pour bonifier l'offre de transport collectif et modifier la structure de certains axes routiers.

OBJECTIFS	ACTIONS ET OUTILS	ÉCHÉANCIER	INTERVENANTS
Collaborer au processus de prolongement du boulevard Cavendish dans une perspective de désenclavement du secteur industriel	<ul style="list-style-type: none"> Entente avec la Ville de Montréal 	 MOYEN TERME	<ul style="list-style-type: none"> Ville de Mont-Royal Ville de Montréal Conseil d'agglomération de Montréal
Planifier le rabattement de la ligne d'autobus 165 à proximité du métro de l'Acadie	<ul style="list-style-type: none"> Étude de potentiels Entente avec la Société de transport de Montréal (STM) 	 MOYEN TERME	<ul style="list-style-type: none"> Ville de Mont-Royal STM
Augmenter la desserte par autobus depuis le secteur industriel vers les stations de métro De la Savane, Namur et Du Collège	<ul style="list-style-type: none"> Étude de potentiel Entente avec la STM 	 MOYEN TERME	<ul style="list-style-type: none"> Ville de Mont-Royal STM





ORIENTATIONS ET OBJECTIFS

OBJECTIFS	ACTIONS ET OUTILS	ÉCHÉANCIER	INTERVENANTS
Reconfigurer l'intersection de l'avenue Beaumont et du boulevard de l'Acadie pour améliorer la sécurité des piétons et rendre les parcours plus conviviaux en lien avec l'aménagement de la passerelle du campus MIL	<ul style="list-style-type: none"> Étude de potentiel Adoption d'un budget Réalisation des travaux 	 COURT TERME  MOYEN TERME	<ul style="list-style-type: none"> Ville de Mont-Royal Université de Montréal Ville de Montréal (arrondissement Villeray-Saint-Michel-Parc-Extension)
Bonifier les liaisons actives entre le secteur industriel et le métro De la Savane	<ul style="list-style-type: none"> Étude de potentiel Entente avec les acteurs impliqués 	 MOYEN TERME	<ul style="list-style-type: none"> Ville de Mont-Royal Ville de Montréal Ministère des transports du Québec (MTQ) Promoteur
Sécuriser les traverses piétonnes de part et d'autre de la voie ferrée de l'AMT dans le cadre de l'implantation du Réseau électrique métropolitain (REM) à haute fréquence	<ul style="list-style-type: none"> Entente de développement avec la division Infra de la Caisse des dépôts et placements du Québec (CDPQ Infra) Aménagement d'une passerelle dans l'axe de l'avenue Lazard 	 MOYEN TERME	<ul style="list-style-type: none"> Ville de Mont-Royal CDPQ Infra
Bonifier le réseau cyclable et l'arrimer au réseau de Montréal	<ul style="list-style-type: none"> Étude de potentiel Adoption d'un budget Réalisation des travaux 	 MOYEN TERME	<ul style="list-style-type: none"> Ville de Mont-Royal

ORIENTATIONS ET OBJECTIFS

Stimuler la revitalisation du centre-ville






Le centre-ville de Mont-Royal, orienté autour d'un pôle de transport collectif, constitue le cœur de la cité. Le pôle civique s'y déploie de même que plusieurs équipements récréatifs. La Ville entend bonifier cette offre en construisant un centre sportif à même le parc de récréation de Mont-Royal (Danyluk) à proximité de l'hôtel de ville. Par ailleurs, on retrouve à proximité de la gare un éventail de commerces et services de proximité dont la diversification est souhaitable, mais par rapport à laquelle les interventions municipales sont limitées, quoique pertinentes. Finalement, l'administration municipale caresse le projet depuis plusieurs années de procéder au recouvrement de la voie ferrée à proximité de la gare Mont-Royal, et elle envisage la réalisation du projet de Réseau électrique métropolitain (REM) comme un levier qui pourrait justifier cette intervention et ainsi libérer du terrain propre au développement.

OBJECTIFS	ACTIONS ET OUTILS	ÉCHÉANCIER	INTERVENANTS
Construire le centre sportif du parc de récréation de Mont-Royal (Danyluk)	<ul style="list-style-type: none"> Obtention des subventions gouvernementales Travaux de construction 	 COURT TERME	<ul style="list-style-type: none"> Ville de Mont-Royal
Poursuivre le programme de subventions relatives aux bâtiments commerciaux du centre-ville	<ul style="list-style-type: none"> Application du Règlement n° 1400 sur les subventions relatives aux bâtiments commerciaux du centre-ville 	 EN COURS	<ul style="list-style-type: none"> Ville de Mont-Royal Association des commerçants du centre-ville
Évaluer la possibilité de recouvrir la voie ferrée aux environs de la gare Mont-Royal	<ul style="list-style-type: none"> Études de faisabilité Entente avec les opérateurs de la ligne de train 	 MOYEN TERME	<ul style="list-style-type: none"> Ville de Mont-Royal Division Infra de la Caisse des dépôts et placements du Québec (CDPQ Infra)
	<ul style="list-style-type: none"> Adoption d'un budget Réalisation des travaux 	 LONG TERME	
Favoriser l'animation du centre-ville aux environs du parc Connaught	<ul style="list-style-type: none"> Organisation d'évènements ponctuels avec la participation des commerçants et organismes locaux 	 COURT TERME	<ul style="list-style-type: none"> Ville de Mont-Royal Association des commerçants du centre-ville

ORIENTATIONS ET OBJECTIFS

Favoriser la pérennité des pôles commerciaux

La vitalité des pôles commerciaux structurants est essentielle à la santé économique de la ville, en plus de répondre aux besoins des citoyens. La concurrence engendrée par d'autres centres commerciaux de destination sur le territoire montréalais pose un enjeu quant à la viabilité des pôles commerciaux localisés à Mont-Royal. L'administration municipale entend donc poursuivre ses efforts pour soutenir l'activité commerciale et intervenir pour encadrer leur développement, autoriser la mixité d'usage, bonifier la qualité de l'aménagement urbain et améliorer l'accessibilité aux sites.

OBJECTIFS	ACTIONS ET OUTILS	ÉCHÉANCIER	INTERVENANTS
Poursuivre le soutien aux entreprises implantées ou souhaitant s'implanter au sein du Quartier Design Royalmount	<ul style="list-style-type: none"> Soutien aux entreprises 	EN COURS	<ul style="list-style-type: none"> Ville de Mont-Royal (Service de développement économique) Organisme Quartier Design Royalmount
Améliorer les parcours actifs vers les pôles commerciaux	<ul style="list-style-type: none"> Étude de potentiels Adoption d'un budget Réalisation des travaux 	 MOYEN TERME	<ul style="list-style-type: none"> Ville de Mont-Royal
Adopter un programme de lutte aux îlots de chaleur	<ul style="list-style-type: none"> Refonte du Règlement sur le zonage (voir Orientation 3) Adoption de mesures incitatives 	 COURT TERME  MOYEN TERME	<ul style="list-style-type: none"> Ville de Mont-Royal
Favoriser la mixité d'usages au sein des pôles commerciaux	<ul style="list-style-type: none"> Refonte du règlement sur le zonage Suivi et amendements réglementaires 	 COURT TERME  MOYEN TERME	<ul style="list-style-type: none"> Ville de Mont-Royal

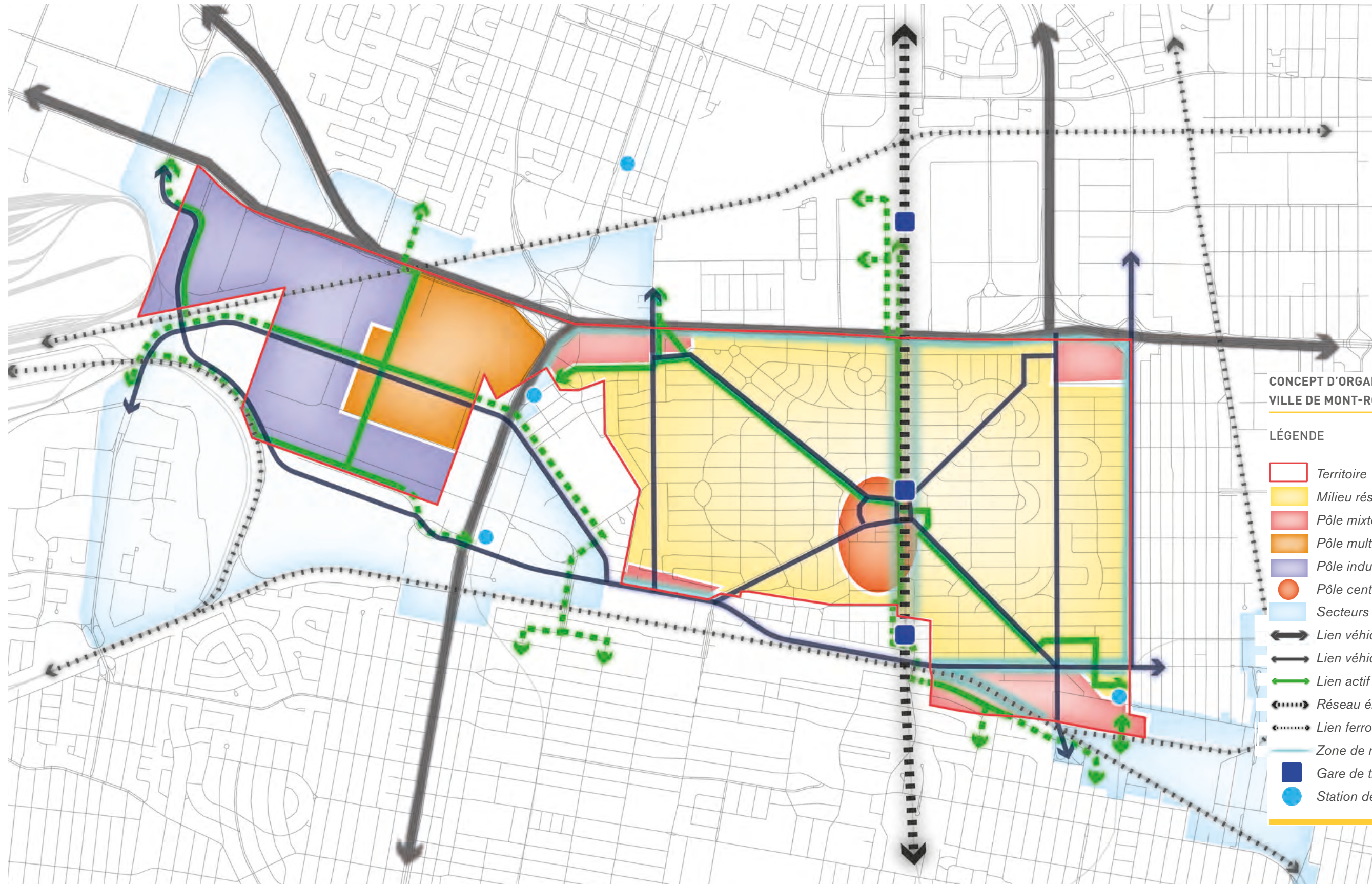


4 / CONCEPT D'ORGANISATION SPATIALE ET MISE EN OEUVRE

CONCEPT D'ORGANISATION SPATIALE

Le concept d'organisation spatiale illustre de façon schématique les principales composantes qui façonneront l'organisation du territoire de Mont-Royal pour les dix prochaines années. Il s'articule autour des grandes affectations du territoire et des axes de mobilité structurants. Le concept reflète les grandes orientations d'aménagement et de développement du territoire et traduit de manière générale les enjeux et les objectifs du *Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal* relatifs au contexte d'intervention.

CONCEPT D'ORGANISATION SPATIALE



CONCEPT D'ORGANISATION SPATIALE
VILLE DE MONT-ROYAL. 2017

LÉGENDE

- Territoire VMR
- Milieu résidentiel
- Pôle mixte (commercial / résidentiel)
- Pôle multifonctionnel de divertissement
- Pôle industriel
- Pôle centre-ville
- Secteurs environnants en transformation
- Lien véhiculaire autoroutier
- Lien véhiculaire structurant
- Lien actif structurant
- Réseau électrique métropolitain (REM)
- Lien ferroviaire
- Zone de mitigation des nuisances anthropiques
- Gare de train (REM)
- Station de métro





MISE EN OEUVRE

La mise en oeuvre du plan d'urbanisme se traduit essentiellement par l'identification des grandes affectations du territoire, la prescription des densités d'occupation du sol et la présentation des grands projets d'infrastructures de transport pour la ville de Mont-Royal. Ces paramètres s'inscrivent en conformité des dispositions prévues par le *Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal* en vigueur depuis le mois d'avril 2015.

L'application de ces paramètres s'effectue entre autres par l'entremise de la réglementation d'urbanisme, et particulièrement le Règlement de zonage N° 1441, le Règlement de lotissement N° 1442, et le Règlement sur les plans d'implantations et d'intégration architecturale (PIIA) N° 1317. Les dispositions réglementaires doivent être conformes au plan, mais peuvent toutefois être plus restrictives selon le contexte particulier des différentes zones touchées.

Les principales modifications au cadre de mise en œuvre du plan d'urbanisme apportée dans le cadre de cet exercice de révision quinquennale sont les suivantes :

- Les affectations résidentielles se déclinent désormais en « Habitation de faible, moyenne ou haute densité » et reflètent la répartition actuelle des typologies de logement sur le territoire montréalais;
- Les pôles commerciaux Lucerne, Rockland, Beaumont et Jean-Talon sont intégrés, avec leur contexte immédiat, au sein de l'affectation « Activités diversifiées » telle que mise de l'avant par le Schéma. Cette affectation se définit comme « une aire d'activités diversifiées, située généralement au carrefour ou le long d'infrastructures de transport, qui peut comporter une possibilité d'intensification et de diversification des activités urbaines, mais respectant les caractéristiques de son milieu. » (*Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal*, 2015, p. 106). Elle permet ainsi une plus grande flexibilité quant aux usages autorisés et accentue par le fait même le potentiel de requalification des propriétés visées. De l'introduction de cette nouvelle affectation découle par ailleurs le retrait des affectations « Commerce artériel » et « Commerce régional » inscrites au plan d'urbanisme antérieur. Par contre, l'affectation « Commerce urbain » demeure pour distinguer les activités commerciales de proximité concentrées au centre-ville ;
- L'affectation « Multifonctionnel » est introduite pour le secteur Royalmount. Cette affectation prévoit l'ajout d'usages commerciaux aux fonctions industrielles déjà autorisées au sein du secteur d'emplois ;
- L'affectation « Grande emprise publique » est introduite pour englober les infrastructures de transport lourdes (autoroutes et voies ferrées), qui, bien que fournissant des services essentiels à la population et aux entreprises, requièrent des mesures d'aménagement pour assurer une saine cohabitation avec les usages environnants;
- Certaines densités d'occupation du sol sont révisées pour refléter les tendances actuelles du marché immobilier, de même que les densités résidentielles minimales prescrites au Schéma pour le territoire montréalais ;
- Les grands projets d'infrastructures de transport prévues au Schéma et découlant de la vision de la Ville de Mont-Royal pour assurer la fluidité des déplacements sur son territoire sont présentés.

MISE EN OEUVRE

GRANDES AFFECTATIONS DU TERRITOIRE

Les grandes affectations du territoire se déclinent en dix catégories illustrées à la carte des « Grandes affectations et densités d'occupation du sol ». Les usages pouvant être autorisés pour chacune de ces catégories sont énumérés au Tableau 1 intitulé «Classes d'usages autorisés pour chaque grande affectation du territoire» présenté à la page suivante.

Pour les fins d'interprétation du tableau,

- La classe *Habitation communautaire* comprend entre autres les maisons de retraite et les résidences pour personnes âgées, de même que les couvents, monastères et autres maisons d'institutions religieuses;
- Les *Commerces liés aux véhicules à moteur et services pétroliers* regroupent les établissements dont l'activité principale vise un service aux automobilistes, incluant la vente au détail de véhicules motorisés et la vente d'essence, d'huiles et de graisses lubrifiantes. Ces établissements peuvent offrir des services complémentaires;
- Les *Commerces et services récréatifs, de divertissement et de loisirs légers* visent des espaces et des constructions impliquant la récréation et le loisir, et ce d'initiative privée. Ces activités se déroulent parfois en plein air, mais ne génèrent aucune nuisance au sein du voisinage dans lequel elles sont implantées;
- Les *Commerces de restauration et d'hébergement* englobent les établissements liés à la préparation et la vente de repas et autres produits alimentaires destinés à la consommation immédiate, de même que tout service d'hébergement commercial tels un hôtel, une auberge ou un gîte touristique. Ce type d'usage peut impliquer des activités tard le soir et la nuit, et peut également générer des nuisances ponctuelles en termes d'achalandage et de circulation automobile;
- Les *Commerces et services récréatifs de divertissement et de loisirs lourds* visent également des espaces et constructions ayant comme principale vocation la récréation et le loisir, mais dont les activités se déroulent parfois tard le soir ou la nuit et sont susceptibles de générer des nuisances en termes d'achalandage véhiculaire;
- Les *Commerces distinctifs* visent les activités liées à la vente d'un bien, d'un produit ou d'un service susceptible de générer des nuisances au niveau de l'achalandage véhiculaire et du bruit. Ils comprennent, sans s'y limiter, les motels et maisons touristiques, la vente au détail de marchandise d'occasion, les cours à bois et usages similaires, les services d'entreposage et les services d'aménagement paysager et de déneigement;
- La classe d'usages *Services publics* comprend, de manière non limitative, les garages et ateliers municipaux, les gares d'autobus, les aires de stationnement incitatif et les sites de dépôt à neige usée;
- La classe d'usages *Infrastructures publiques* réfère aux terrains et constructions réservés à des fins de services publics, qu'ils soient opérés par des instances publiques, parapubliques ou privées. Ils comprennent, sans s'y limiter, les infrastructures de transport, de communications et de services d'utilité publique généralement requises pour satisfaire aux besoins courants de la population et des établissements, de même que les parcs et espaces verts. Ce type d'usage est autorisé sur l'ensemble du territoire monterois.

MISE EN OEUVRE

TABLEAU 1. / Classes d'usages autorisées pour chaque grande affectation du territoire

CLASSES D'USAGES AUTORISÉES	GRANDES AFFECTATIONS DU TERRITOIRE									
	HABITATION DE FAIBLE DENSITÉ	HABITATION DE MOYENNE DENSITÉ	HABITATION DE HAUTE DENSITÉ	ACTIVITÉS DIVERSIFIÉES	COMMERCE URBAIN	MULTIFONCTIONNEL	INDUSTRIEL	INSTITUTIONNEL	PARC MUNICIPAL	GRANDE EMPRISE PUBLIQUE
GRUPE HABITATION										
Habitation unifamiliale	■	■								
Habitation bifamiliale		■								
Habitation multifamiliale			■	■ (1)	■					
Habitation communautaire			■	■ (1)						
GRUPE COMMERCE										
Commerces de détail et de proximité				■	■	■	■			
Commerces de vente au détail, d'achats semi-réfléchis, réfléchis et grandes surfaces				■	■	■	■			
Services personnels, professionnels, d'affaires et financiers				■	■	■	■			
Commerces liés aux véhicules à moteur et services pétroliers				■		■	■			
Commerces et services récréatifs, de divertissement et de loisirs légers				■	■	■	■			
Commerces de restauration et d'hébergement				■	■	■	■			
Commerces et services récréatifs de divertissement et de loisirs lourds						■	■			
GRUPE INDUSTRIE ET ACTIVITÉS PARA-INDUSTRIELLES										
Fabrication industrielle						■	■			
Services d'affaires						■	■			
Services de construction						■	■			
Services d'entreposage, de transport, de camionnage et de vente en gros						■	■			
Commerces distinctifs						■	■			
GRUPE COMMUNAUTAIRE ET INSTITUTIONS										
Services gouvernementaux et administration publique						■	■	■		
Lieux de culte et éducation						■		■		
Établissements de santé et services sociaux						■		■		
Équipements culturels et sportifs reliés aux affaires publiques						■		■		
Parcs et espaces verts						■		■	■	
Services publics						■	■			
GRUPE INFRASTRUCTURES PUBLIQUES										
Transports, communication, services d'utilité publique et espaces verts	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■

Note: (1) L'usage Habitation est autorisé seulement si compatible avec les usages, les bâtiments et le cadre bâti environnant.

MISE EN OEUVRE

DENSITÉ D'OCCUPATION DU SOL

Les densités d'occupations du sol indiquées à la carte « Grandes affectations et densités d'occupation du sol » reflètent en général la réalité actuelle du territoire de Mont-Royal, puisque celui-ci est bien consolidé. De surcroît, la requalification des secteurs en transformation est déjà entamée, à l'exception du quartier Royalmount qui verra son cadre bâti changer de manière significative au cours des dix prochaines années.

Encore une fois, les densités prescrites au règlement de zonage N° 1441 peuvent être plus restrictives que celles prévues au plan d'urbanisme. Celles-ci sont calculées différemment selon les différentes affectations du territoire, à savoir:

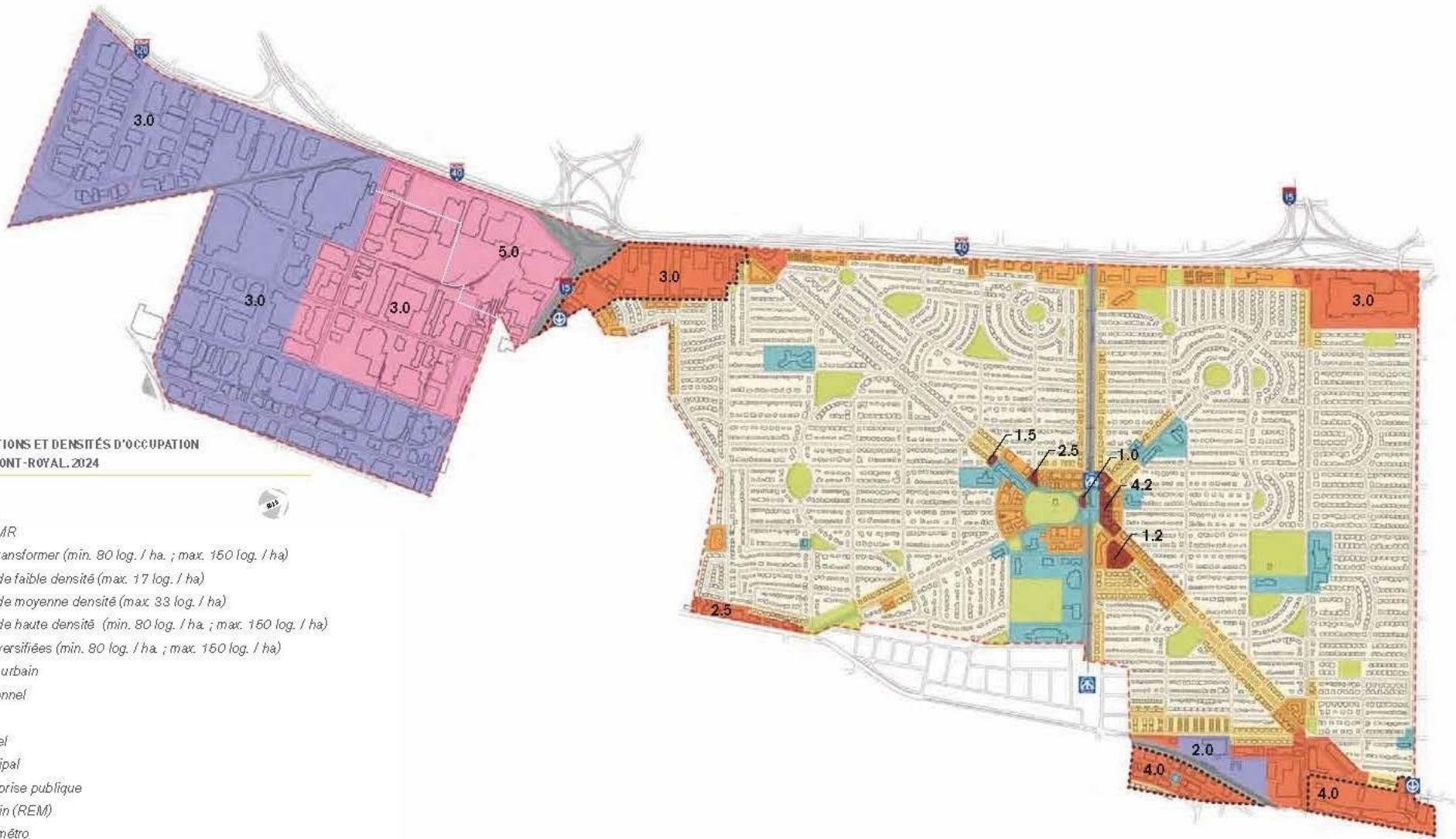
- Aucune densité minimale ou maximale n'est prescrite pour les propriétés d'affectation «Institutionnel» et «Parc municipal»;
- La densité des aires d'affectation «Commerce urbain», «Activités diversifiées», «Multifonctionnel» et «Industriel» sont régies par un coefficient d'occupation du sol (COS) maximal, soit la proportion entre la superficie bâtie nette et la superficie du terrain;
- La densité des aires d'affectation à dominante résidentielle, soit «Habitation de faible densité», «Habitation de moyenne densité» et «Habitation de haute densité» est régie par le nombre minimal et/ou maximal de logements par hectare (log. / ha) de superficie brute¹ de terrain;
- La densité d'occupation du sol des terrains zonés résidentiels situés dans une aire identifiée comme «secteurs à transformer» est régie par un nombre minimum et maximum de logements par hectare (log. / ha) de superficie brute de terrain.
- La densité d'occupation du sol des espaces qui pourraient, le cas échéant, accueillir une composante résidentielle au sein des aires d'affectation «Activités diversifiées» est régie, en plus du COS maximal, par un nombre minimum et maximum de logements par hectare (log. / ha) de superficie brute de terrain.

1. La superficie brute de terrain équivaut à la superficie du lot ou de l'ensemble des lots destinés à accueillir la construction, c'est-à-dire incluant la superficie des rues et autres espaces publics.

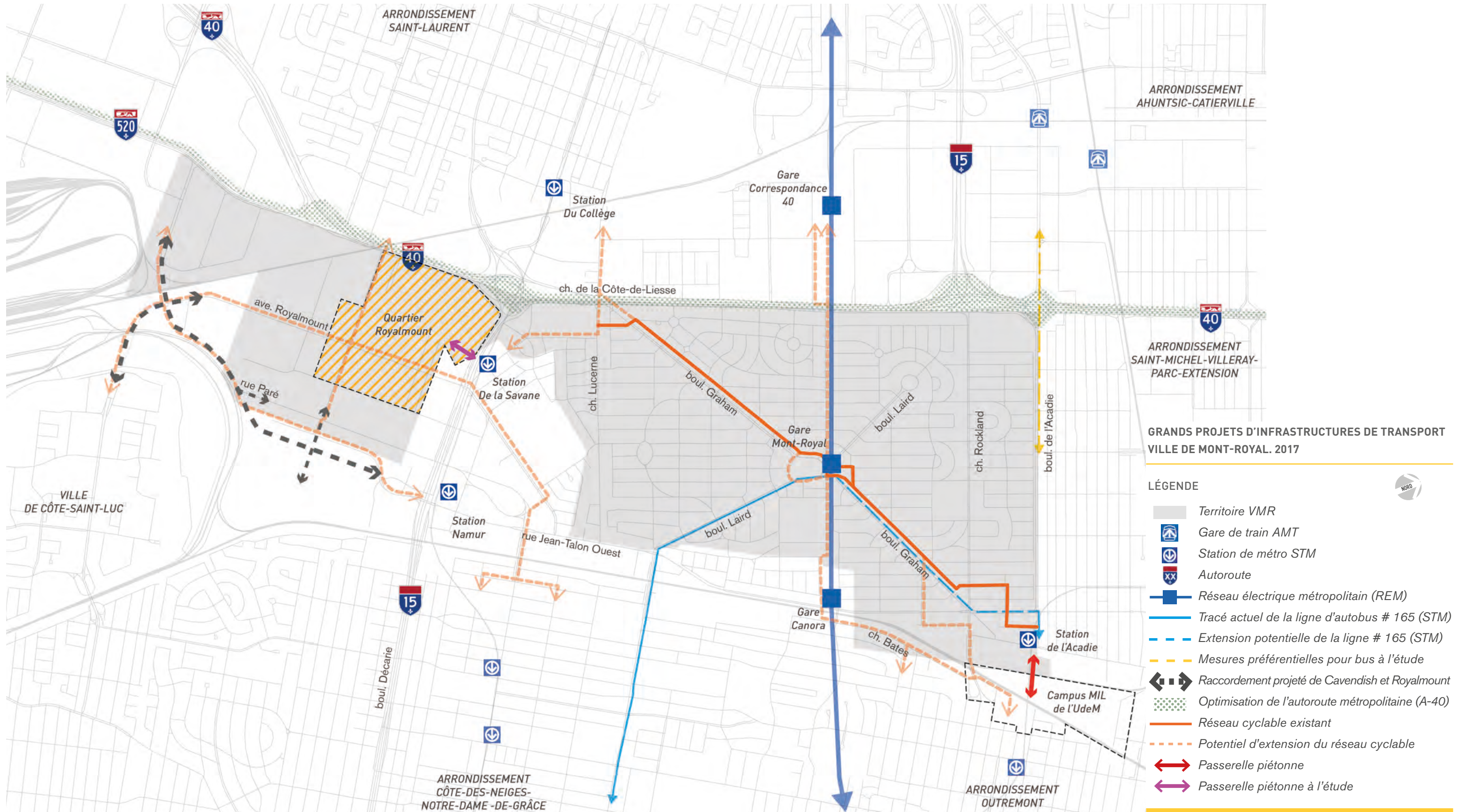
GRANDES AFFECTATIONS ET DENSITÉS D'OCCUPATION
DU SOL. VILLE DE MONT-ROYAL. 2024

LÉGENDE

-  Territoire VMR
-  Secteur à transformer (min. 80 log. / ha. ; max. 150 log. / ha)
-  Habitation de faible densité (max. 17 log. / ha)
-  Habitation de moyenne densité (max. 33 log. / ha)
-  Habitation de haute densité (min. 80 log. / ha. ; max. 150 log. / ha)
-  Activités diversifiées (min. 80 log. / ha. ; max. 150 log. / ha)
-  Commerce urbain
-  Multifonctionnel
-  Industriel
-  Institutionnel
-  Parc municipal
-  Grande emprise publique
-  Gare de train (REM)
-  Station de métro
-  Autoroute
- 0.0** Coefficient d'occupation du sol (COS) maximal



MISE EN OEUVRE



GRANDS PROJETS D'INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT VILLE DE MONT-ROYAL. 2017

LÉGENDE

- Territoire VMR
- Gare de train AMT
- Station de métro STM
- Autoroute
- Réseau électrique métropolitain (REM)
- Tracé actuel de la ligne d'autobus # 165 (STM)
- Extension potentielle de la ligne # 165 (STM)
- Mesures préférentielles pour bus à l'étude
- Raccordement projeté de Cavendish et Royalmount
- Optimisation de l'autoroute métropolitaine (A-40)
- Réseau cyclable existant
- Potentiel d'extension du réseau cyclable
- Passerelle piétonne
- Passerelle piétonne à l'étude



GRANDS PROJETS D'INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT

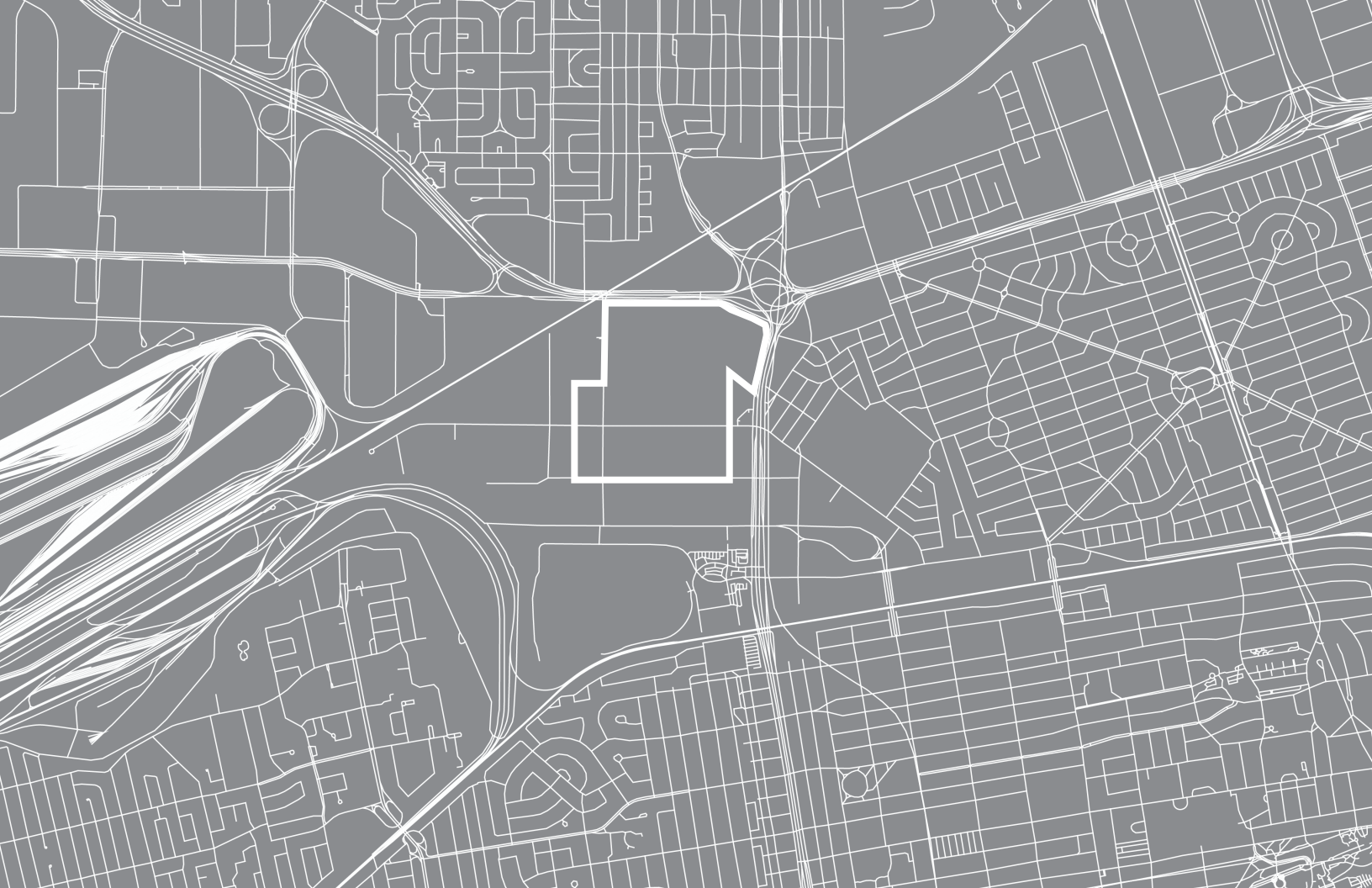
Le plan des «Grands projets d'infrastructures de transport» synthétise l'ensemble des interventions projetées pour bonifier le réseau de transport de la collectivité montréalaise au cours des dix prochaines années. Certaines interventions découlent directement des travaux inscrits au *Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération montréalaise* (juin 2015), tandis que d'autres sont projetées par la Ville de Mont-Royal pour améliorer les conditions de déplacement sur son territoire, ou encore pour faciliter l'arrimage des grands projets environnants en partenariat avec les maîtres d'oeuvre de ces projets.

Les grands projets d'infrastructures de transport incluent autant les modifications à venir sur l'ensemble du réseau routier supérieur que les interventions projetées pour favoriser l'utilisation des modes de transport collectifs et actifs.



ANNEXE /1

**PROGRAMME PARTICULIER
D'URBANISME DU
QUARTIER ROYALMOUNT**



VILLE DE
MONT-ROYAL

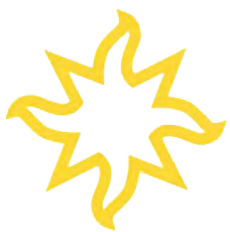


TOWN OF
MOUNT ROYAL

PROGRAMME PARTICULIER D'URBANISME QUARTIER ROYALMOUNT

VILLE DE MONT-ROYAL

22 JUIN 2015



Ce Programme particulier d'urbanisme a été rédigé par :
Sylvain Gariépy, Urbaniste LEED GA permis numéro 983
Samuel Ferland, Urbaniste permis numéro 1456
Valérie Charest, Urbaniste-stagiaire

1- MISE EN CONTEXTE	5
Introduction	6
Objectifs et démarche	7
Territoire d'intervention	8
2-CARACTÉRISATION DU TERRITOIRE	11
Contexte d'intervention	12
Portrait économique	14
La forme urbaine	17
La trame de rue.....	17
Le cadre bâti.....	18
L'utilisation du sol.....	19
Conditions de transport et de circulation	24
Accessibilité véhiculaire	24
Transport collectif et actif	28
Opportunités	31
Contraintes	32
3-LA VISION D'AMÉNAGEMENT	33
4-ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT & OBJECTIFS	35
5-MISE EN ŒUVRE	43
Intervention en aménagement	44
Schéma d'aménagement agglomération Montréal	44
Plan d'urbanisme_affectation du sol	44
La trame de rue.....	45
Le réseau de transport actif	46
Le réseau de transport collectif.....	46
Les espaces verts	47
Interventions applicables au règlement sur les ententes à des travaux municipaux	49
Programme d'acquisition d'immeubles.....	49
Études additionnelles à réaliser.....	49
Plan d'action	50



1

**MISE EN
CONTEXTE**

INTRODUCTION

La démarche d'élaboration du programme particulier d'urbanisme du quartier Royalmount découle de la volonté du conseil de ville d'entamer une réflexion face au redéveloppement de son secteur industriel et à la mise en valeur de ce dernier. Cet outil urbanistique permettra à la Ville de Mont-Royal de se doter de moyens légaux et financiers afin de consolider cet espace stratégiquement localisé au croisement des autoroutes Métropolitaine (A40), de la côte de Liesse (A520) et Décarie (A15).

La structure de ce secteur industriel a subi maintes transformations à l'instar des autres zones industrielles du grand Montréal et suivant les tendances à l'échelle mondiale en matière de tertiarisation des économies et de déracinement des chaînes de production et de fabrication. Les activités industrielles lourdes qui ont longuement caractérisé les 19^e et 20^e siècles se sont tranquillement effacées du paysage urbain laissant des traces marquantes du passé ferroviaire et industriel dans le décor montréalais. Ces évolutions économiques ont logiquement des répercussions sur la structure actuelle des villes, si bien

que la reconversion et le redéveloppement des secteurs industriels causent de sérieuses problématiques en matière d'aménagement. La décontamination, l'adaptation des terrains aux nouvelles contingences, normes et attentes, pour y accueillir de nouvelles fonctions, le remplacement de bâtiments désuets et difficiles à transformer, ou encore la réhabilitation et le recyclage de constructions industrielles constituent des enjeux majeurs auxquelles plusieurs villes tentent de répondre.

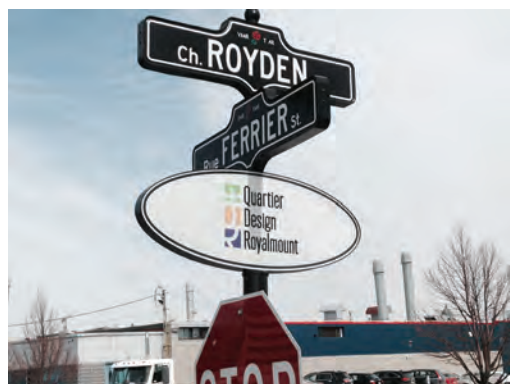
Cependant, l'évolution graduelle de ces milieux comporte de réelles opportunités de requalification urbaine et de densification du cadre bâti dans une perspective de développement durable et d'innovation. Grâce à cet instrument de planification qu'est le PPU, le secteur Royalmount pourra se distinguer et rayonner au sein de la métropole. La Ville de Mont-Royal considère que l'adoption de celui-ci constitue la meilleure option pour assurer la mise en œuvre d'un projet viable et profitable non seulement pour elle, mais également pour la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM).



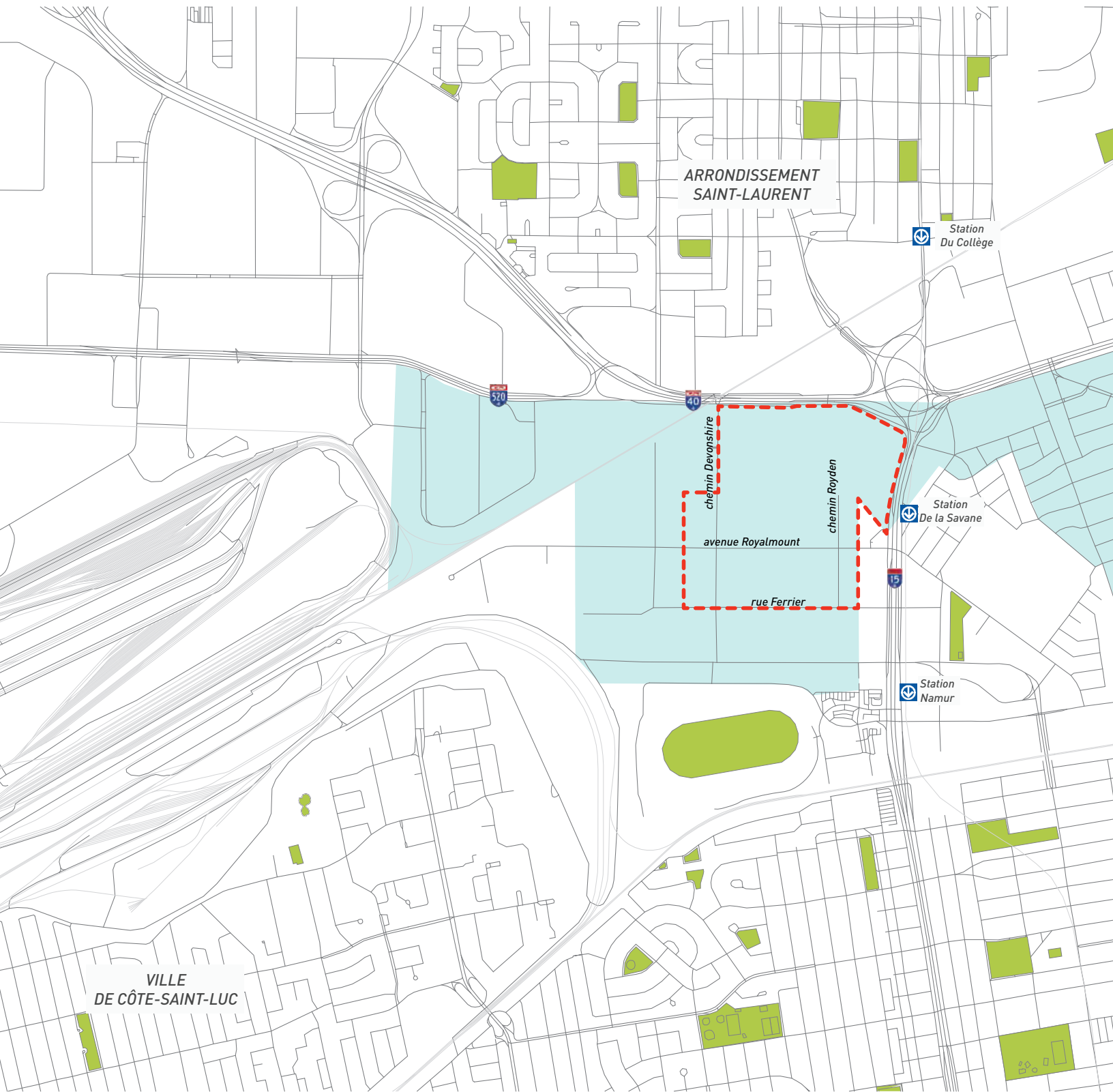
OBJECTIFS ET DÉMARCHÉ

Le PPU, qui fait partie intégrante du plan d'urbanisme, constitue un instrument taillé sur mesure pour encadrer l'évolution du milieu et s'assurer qu'il soit conforme à la vision et aux orientations municipales. Ce document s'inscrit en conformité avec les outils de planification métropolitains tels que le Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) et le Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal tout en précisant les objectifs du plan d'urbanisme de la Ville de Mont-Royal relativement à l'avenir de ce pôle en pleine mutation.

Considérant l'évolution constante de l'environnement limitrophe et la nature de la planification à entreprendre pour la reconversion du quartier Royalmount, il incombe à la ville de se doter d'outils légaux nécessaires à la mise en place de moyens tangibles pour favoriser l'essor du milieu. Ainsi, le territoire d'intervention visé par le PPU a été désigné comme secteur central de la Ville de Mont-Royal. Conformément aux dispositions de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (LAU), la ville pourrait procéder à l'acquisition d'immeubles en vue de leur aliénation ou de leur location à des fins privées prévues dans ce document.



TERRITOIRE D'INTERVENTION





Localisé au sud-ouest de l'échangeur Décarie, le pôle visé par le PPU longe deux axes routiers majeurs du réseau viaire montréalais : l'autoroute métropolitaine (A40) qui constitue la principale voie autoroutière traversant l'île de Montréal d'est en ouest et l'autoroute 15 (A15) qui relie les banlieues sud et nord de Montréal. Le territoire du PPU borde également les limites des arrondissements de Saint-Laurent au nord et de Côtes-des-neiges-Notre-Dame-de-Grâce au sud.

Le territoire du PPU couvre une superficie d'environ 70 hectares et est précisément défini par les limites suivantes :

- **AU NORD** par l'autoroute Métropolitaine (A40);
- **À L'EST** par l'échangeur Décarie et la ligne arrière des lots ayant front sur la voie de desserte en direction sud de l'autoroute Décarie;
- **AU SUD** par la rue Ferrier;
- **À L'OUEST** par une partie de la limite arrière des terrains longeant l'ouest du chemin Devonshire dans sa portion sud. Plus au nord, le chemin Devonshire devient la limite du PPU.

NOTE AU LECTEUR : Les références aux points cardinaux utilisés dans le présent document se basent sur les coordonnées géographiques communément utilisées pour s'orienter dans l'espace montréalais et non selon le nord géographique.

2

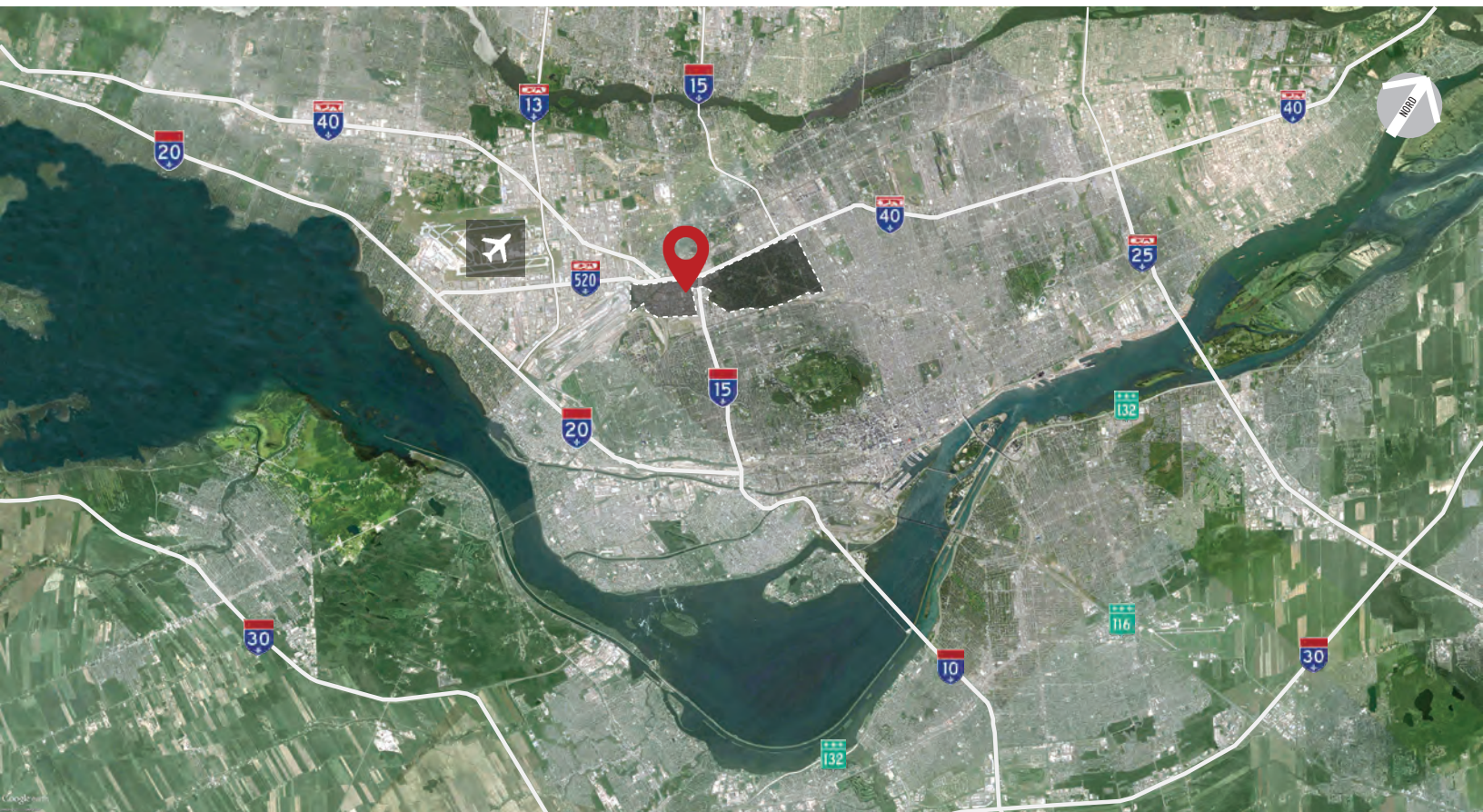
**CARACTÉRISATION
DU TERRITOIRE**

CONTEXTE D'INTERVENTION

Le territoire fait partie intégrante du secteur industriel de la ville. Ce dernier regroupe 205 hectares, soit environ 35% de la superficie totale de la ville. Le passage de la voie ferrée du Canadien National (CN) scinde ce dernier en deux sections distinctes et aucun axe routier ne permet de lier les parties est et ouest. En 2015, l'ensemble du secteur industriel regroupait 440 entreprises employant 12 009 personnes, réparties dans 125 bâtiments totalisant près de 10 millions de pieds carrés (929 030 m²).

L'organisation structurelle du secteur industriel s'est profondément transformée au cours des dix dernières années. Une majorité d'entreprises établies au sein du secteur sont composées de commerce de gros et de distribution au profit des activités industrielles traditionnelles de fabrication qui, auparavant, étaient en nombre supérieur. Témoin de cette nouvelle tendance, la Ville de Mont-Royal a soutenu des initiatives locales, particulièrement le Quartier Design Royalmount (QDR) qui encourage l'implantation

de nouveaux établissements spécialisés en design et en décoration au sein du secteur industriel. Incidemment, les acteurs du milieu et les instances municipales ont consolidé cette dynamique en s'appuyant sur une demande croissante en la matière. Au sein du territoire d'intervention, la dynamique urbaine est donc marquée par une mutation des activités principalement sur l'avenue Royalmount et sur le chemin Devonshire. On y observe le remplacement progressif des usages industriels traditionnels par des activités commerciales et de services. Ainsi, cette nouvelle destination bénéficie d'une expertise en design intérieur qui regroupe actuellement une soixantaine d'entreprises de conception, de mobilier et d'éclairage pour ne nommer que ceux-ci. On remarque également un accroissement du nombre d'entreprises du secteur de la mode notamment de grandes marques telles qu'American Apparel, Le Château, Dynamite, Garage et Manteau Manteau qui implantent leurs sièges sociaux ou leurs centres de distribution dans le territoire d'intervention.



Les environs du secteur PPU sont fortement marqués par une revitalisation urbaine qui s'opère graduellement notamment à l'est de l'autoroute Décarie par le développement du projet Triangle Namur/Jean-Talon qui comprendra, à terme, 4 000 nouveaux logements et au sud par la reconversion de l'ancien Hippodrome Blue Bonnets en secteur mixte à dominance résidentielle.

Le territoire d'intervention est également situé à proximité de plusieurs entités structurantes de la Métropole telles que la Cité scientifique de Montréal, la gare de triage de Côte-Saint-Luc, le campus Saint-Laurent et l'Éco-campus Hubert Reeves du Technoparc de Montréal et le pôle commercial Namur/Carré Décarie.



CONSTATS

- Milieu limitrophe en revitalisation;
- Mutation du secteur industriel vers le design intérieur et le secteur de la mode au sein du secteur PPU.



ENJEU

- Revitalisation du milieu suivant la nouvelle vocation des abords et de la périphérie du milieu d'intervention.



L'ancien hippodrome Blue Bonnets de Montréal
Source : flickr.com



Une modélisation du projet Triangle Namur/Jean-Talon
Source : ville.montreal.qc.ca

PORTRAIT ÉCONOMIQUE

Le secteur industriel de la Ville de Mont-Royal

Couvrant 35 % du territoire de la Ville de Mont-Royal, le secteur industriel génère près de la moitié des recettes fiscales de la ville. Son rôle est donc central en termes de revenus de taxation. De plus, ce pôle industriel fournit un peu plus de 60 % de l'ensemble des emplois disponibles au sein de la municipalité.

En 2015, le secteur industriel de la Ville de Mont-Royal comportait :



440 ENTREPRISES



12 009 EMPLOIS

Les emplois offerts dans le secteur industriel se répartissaient, en 2015, selon quatre principaux secteurs.

SERVICES ET ADMINISTRATION

Comprend l'ensemble des services offerts à la population et aux entreprises.

COMMERCE DE DÉTAIL

Vente en direct de biens aux consommateurs.

PRODUCTION ET FABRICATION

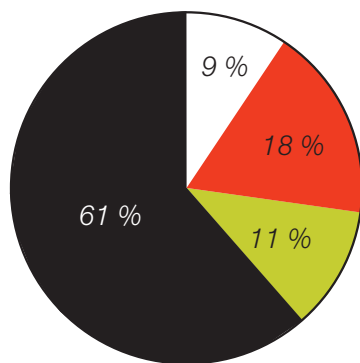
Comprend la fabrication et la production in situ de biens divers.

COMMERCE DE DISTRIBUTION (GROS)

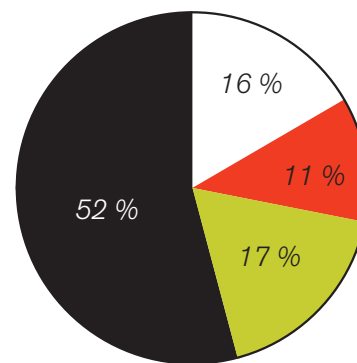
Regroupe les commerces spécialisés dans les activités d'échanges et de distribution de biens en gros.

L'analyse de la provenance de ces emplois parmi les quatre secteurs économiques présentés révèle que leur répartition est sensiblement la même dans l'ensemble du secteur industriel et dans la zone délimitée par ce PPU. Cette dernière comptait 3 651 emplois représentant 30 % de tous les emplois recensés dans le secteur industriel de la Ville de Mont-Royal.

SECTEUR INDUSTRIEL ET PPU



VILLE DE MONT-ROYAL



Services et administration Commerce de détail Commerce de distribution (gros) Production et fabrication

Ces chiffres démontrent le rôle majeur du secteur tertiaire dans le milieu industriel de la Ville de Mont-Royal.

Les tendances de l'activité industrielle au Centre-de-l'Île de Montréal



GRANDE RÉGION MÉTROPOLITAINE (2015)

315 225 345 PI²
SUPERFICIE DE
PLANCHER

TAUX
D'INOCCUPATION
7.3 %



SECTEUR INDUSTRIEL MONT-ROYAL (AU 16 AVRIL 2015)

10 000 000 PI²
SUPERFICIE DE
PLANCHER

TAUX
D'INOCCUPATION
7.0 %

Le secteur industriel de la Ville de Mont-Royal observe la tendance métropolitaine en matière d'inoccupation de ses locaux industriels.

Pour réduire le taux d'inoccupation et assurer la location de leurs locaux, beaucoup de propriétaires transforment leurs espaces industriels en lieux commerciaux. En effet, le réaménagement d'immeubles industriels continue sur sa lancée, surtout dans le sous-marché du Centre-de-l'Île pour accommoder la demande de nouveaux espaces de bureaux, à vocation résidentielle et de vente au détail. Un exemple éloquent de ce type de transformation s'observe dans les anciennes usines de textile du secteur Chabanel. Les rénovations d'immeubles ainsi que leur reconversion en bureaux et en commerces ont insufflé au secteur un nouveau dynamisme. Ce quartier a retrouvé son attractivité. Les conditions du marché actuel poussent les propriétaires de bâtiments industriels moins récents à rénover et à améliorer leurs immeubles dans l'espoir de les rendre plus attrayants aux yeux des utilisateurs.

Le secteur industriel de la Ville de Mont-Royal a été majoritairement construit entre les années 1950 et 1960. Les bâtiments qui y ont été érigés devaient répondre aux besoins de l'industrie manufacturière qui caractérisait les conditions économiques de cette époque. Le cadre bâti en résultant comprend donc plusieurs bâtiments de grands gabarits qui sont toujours présents sur le site. La division de ces bâtiments en espace de moindre dimension, permettant ainsi une occupation multiple des édifices, s'inscrit dans une stratégie observable sur l'ensemble des secteurs d'emploi du Centre-de-l'Île de Montréal qui vise à réduire le taux d'inoccupation des bâtiments industriels.

PORTRAIT ÉCONOMIQUE

Plusieurs initiatives ont été prises afin de dynamiser le secteur industriel de la Ville de Mont-Royal et d'y attirer des entreprises en son sein. La création du Quartier Design Royalmount (QDR) fut l'une d'elles. Ces décisions ont favorisé la diversification du secteur industriel en y incluant plusieurs usages commerciaux qui ont favorisé l'émergence de nouvelles entreprises ainsi que la création d'emplois.

Les propriétaires immobiliers doivent appréhender que les besoins en superficie relatifs au secteur économique le plus important, les services et de l'administration, nécessitent des locaux plus petits que ceux offerts dans la zone du PPU. Les bâtiments de grands gabarits jadis nécessaires aux usages manufacturiers répondent moins aux critères des entreprises qui s'installent sur le territoire montréalais.

Cependant, la stratégie de subdivision des locaux à des limites. La revalorisation du secteur industriel doit également passer par d'autres moyens d'action qui créeront des opportunités portant sur des projets structurants, dont la révision du cadre réglementaire et des usages autorisés dans le secteur du PPU.

La diversification des usages ainsi que la requalification des espaces vacants dans la zone définie par ce PPU deviennent donc des atouts majeurs quant à la réappropriation du secteur.



CONSTATS

- Le secteur économique tertiaire est prédominant;
- L'offre d'espace de plancher disponible ne reflète pas les besoins du marché actuel;
- Le secteur occupe une part importante des recettes fiscales de la Ville de Mont-Royal;
- Taux d'inoccupation similaire à celui de la grande région de Montréal.



ENJEUX

- Diversification des usages;
- Offre d'espaces locatifs répondant aux besoins du marché;
- Consolidation et maintien du pôle d'emploi du secteur.

Sources :

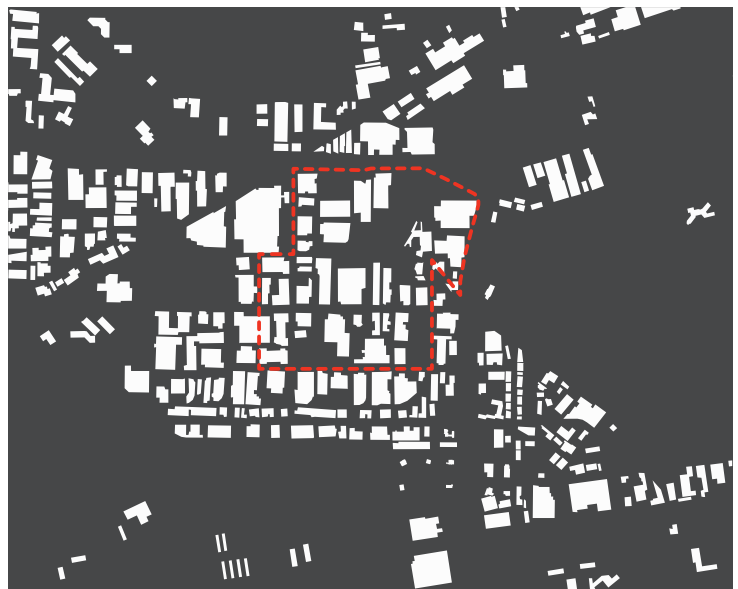
Jones Lang LaSalle Services Immobiliers, Inc., Colliers International Montréal, CLD Les 3 Monts, Statistique Canada, Ville de Mont-Royal (site Internet).

LA FORME URBAINE

LA TRAME DE RUE

L'analyse de la trame urbaine révèle la spécificité du milieu industriel notamment par l'irrégularité des îlots et la taille de ceux-ci qui répondaient jadis aux besoins spécifiques des anciennes activités lourdes (espaces de fabrication, espaces de chargement, espaces d'entreposage). La présence d'îlots de taille colossale et l'implantation de plusieurs bâtiments au sein d'un même îlot contraignent grandement la perméabilité et l'accessibilité du secteur. Ce dernier se compose d'environ 50 lots qui varient entre 1 000 m² et 44 500 m².

Le réseau de rues du territoire du PPU a été fortement modulé par la présence des chemins de fer du CN, dont il reste encore aujourd'hui quelques lignes qui entrecoupent le milieu. Le passé ferroviaire du secteur industriel conditionne la forme urbaine principalement dans la portion nord qui n'est traversé par pratiquement aucune voie de circulation publique. Cette situation est due au fait qu'auparavant ce milieu était desservi directement par les voies ferrées. Ainsi, cette zone demeure extrêmement enclavée en étant desservie par peu de rues tout en étant bordée par l'A40 et l'A15.



LE CADRE BÂTI

L'étude du cadre bâti dévoile des bâtiments de grands gabarits, mais qui présentent des implantations et des formes variées selon les besoins des entreprises s'y établissant. La grande majorité des constructions datent des années 1950 et 1960.

Le bâti comprend entre deux et trois étages mis à part quelques constructions plus récentes qui bordent le boulevard Décarie. Ceux-ci sont de plus haute densité et possèdent jusqu'à 7 étages. L'architecture fonctionnelle domine le paysage de la zone et l'on y rencontre de nombreuses façades aveugles. La facture architecturale des bâtiments est donc sobre et présente peu de caractéristiques esthétiques.

Plusieurs de ces bâtiments industriels ont subi maintes transformations pour répondre à l'évolution des besoins des nouvelles entreprises à vocation commerciale (centre de distribution et commerces de gros).

Cependant, la reconversion de ces bâtiments cause, dans la majorité des cas, des problématiques fonctionnelles. En effet, plusieurs aires de chargement qui avaient autrefois été conçues pour une desserte ferroviaire ont été réutilisées pour accueillir des véhicules lourds, rendant celles-ci désuètes et peu sécuritaires. Par ailleurs, l'absence d'aire de manœuvre sur certains lots oblige les camions à manœuvrer sur la voie publique ce qui nuit à la fluidité de la circulation. Certaines marges avant servent désormais de quai de chargement ce qui compromet l'esthétisme des façades et nuit à l'implantation de différents types d'entreprises. D'autres ont transformé ces marges en stationnement, minéralisant ainsi davantage le secteur au détriment de zone de verdure.

Toutefois, il est nécessaire de mentionner certaines actions bénéfiques, dont le soutien de la Ville de Mont-Royal, face à la revitalisation du secteur industriel par la mise en place d'un programme de subventions pour la rénovation, la modernisation ou la construction de locaux industriels.



LA FORME URBAINE

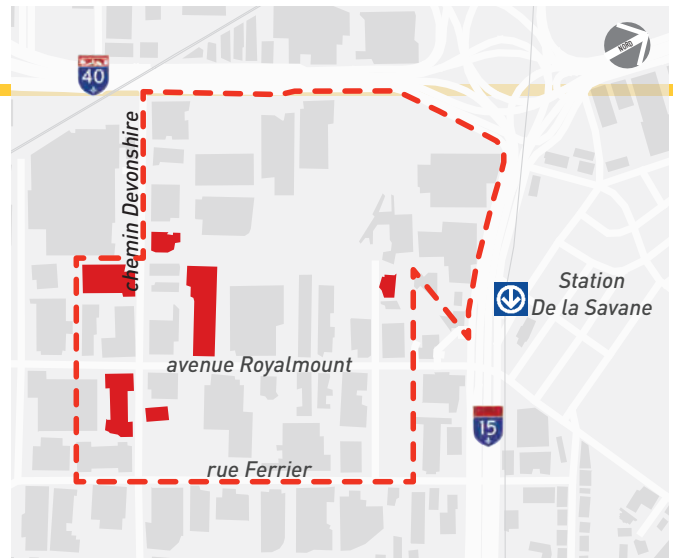
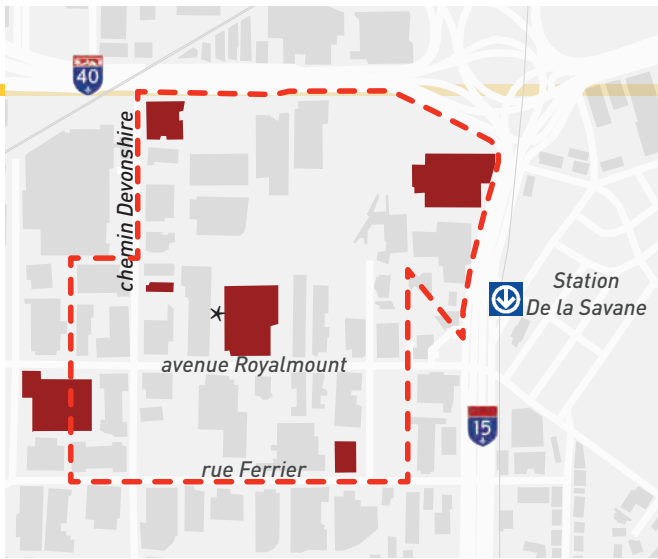
L'UTILISATION DU SOL

Les schémas d'utilisation du sol illustrent la présence d'une variété de fonctions urbaines. Les bâtiments de grandes tailles logent des activités plus lourdes liées à la fabrication ou à la distribution. On note la présence de quelques industries de production ou d'entrepôts de distribution qui sont établis au sein de grands îlots, tel qu'Unilever et Dollarama.

Les commerces de détail se concentrent en bordure de l'avenue Royalmount et du chemin Devonshire soutenu par la mise en place du Quartier Design Royalmount. Pour la plupart des commerces établis dans le territoire du PPU, la transformation sommaire d'anciennes industries leur a permis de bénéficier d'une localisation stratégique à proximité du réseau autoroutier qui donne directement accès au centre-ville de Montréal. Diverses entreprises partagent des immeubles qui regroupent principalement des activités de services, d'administration et de vente au détail, incluant quelques sièges sociaux, ce qui contribue à la variété des fonctions urbaines.

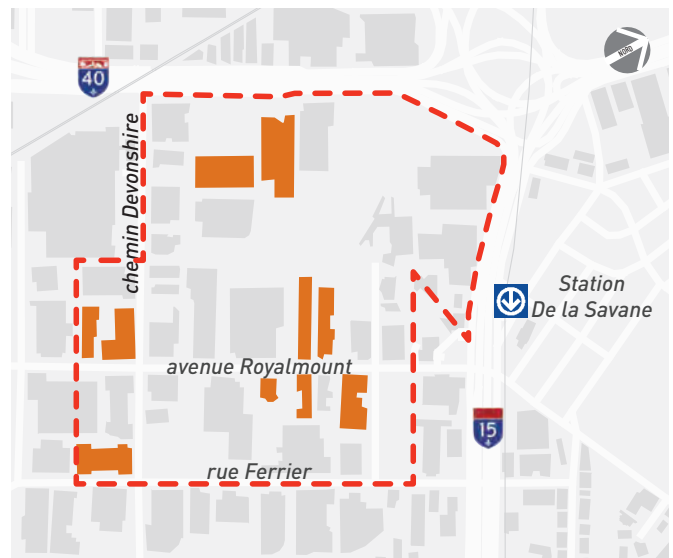
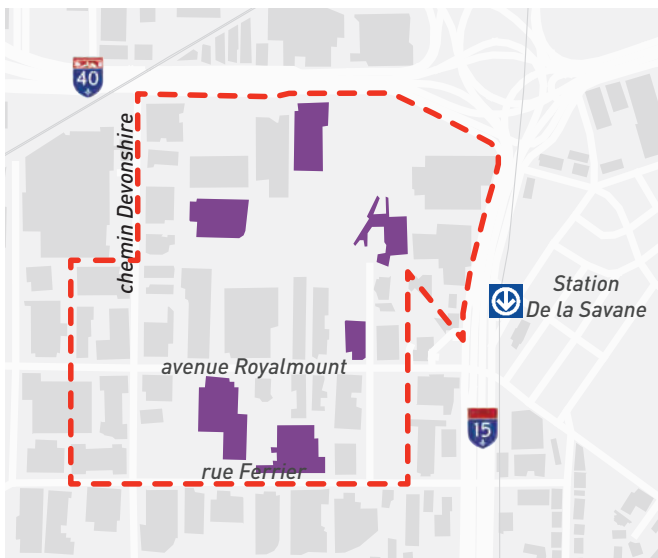
Le profil de la vitrine autoroutière de Décarie présente un cadre bâti relativement différent comprenant des bâtiments dont les hauteurs varient entre 2 et 7 étages. Ces derniers, plus récents, accueillent des entreprises de technologies de pointe telle qu'Ericsson Canada. Cependant, cette entreprise a récemment annoncé son déménagement. Par ailleurs, certains des bâtiments formant cette vitrine sont localisés dans l'arrondissement Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce.





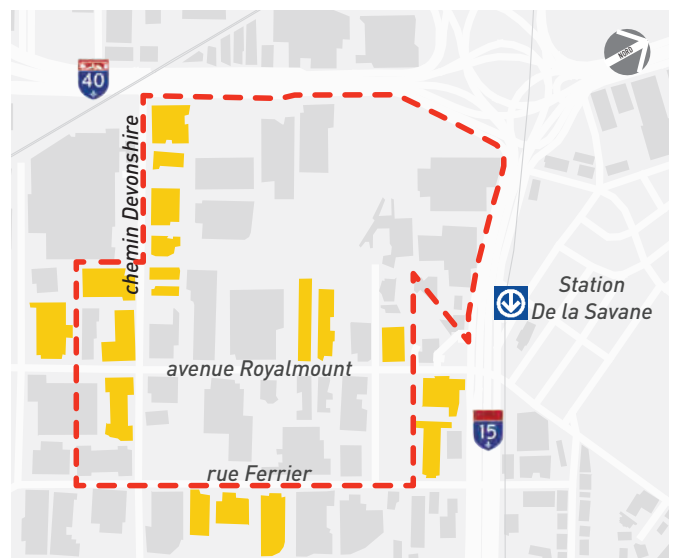
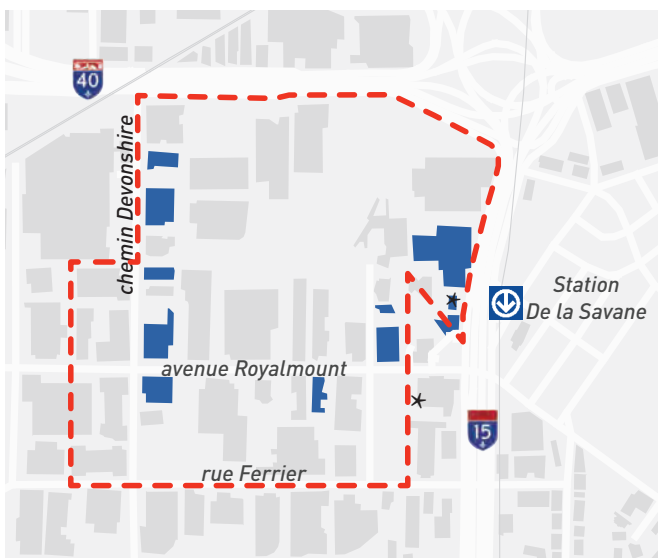
LÉGENDE * Sièges sociaux Commerces de distribution

Commerces de détail



LÉGENDE Production et fabrication

Occupants et usages multiples



LÉGENDE * Sièges sociaux Services et administration

Établissements Quartier Design Royalmount

LA FORME URBAINE

L'UTILISATION DU SOL

Malgré les efforts communs de la ville et des acteurs impliqués dans la revitalisation du milieu (QDR), plusieurs terrains demeurent vacants et présentent une réelle opportunité pour le redéveloppement du secteur. La portion nord-est est grandement inutilisée et constituée de lots dédiés au stationnement hors rue et de terrains vacants et en friches. En outre, plusieurs imposants immeubles offrent des locaux à louer. Initialement bâties pour permettre l'implantation de grande chaîne de production, ces anciennes constructions se prêtent difficilement à une reconversion ou à la division en plusieurs locaux.

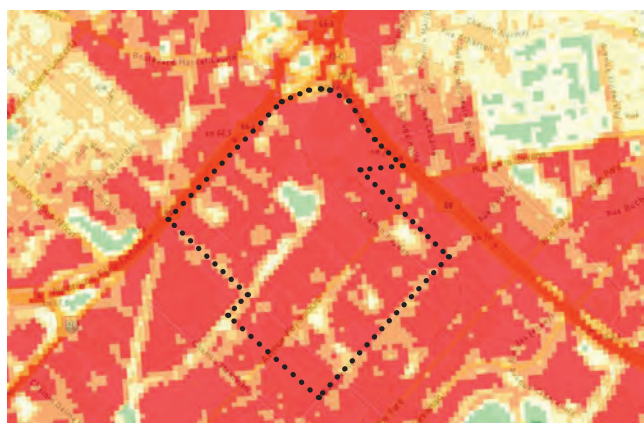
Les espaces verts et publics sont quant à eux inexistant dans cette portion de la ville et les espaces libres de la majorité des établissements ne présentent aucun aménagement paysager. Par ailleurs, les grandes surfaces minéralisées de cette portion du secteur industriel, la forme du cadre bâti et la présence des voies autoroutières causent des îlots de chaleur d'envergure qui affectent la qualité du milieu.



De vastes espaces de stationnement caractérisent la portion nord-est du secteur



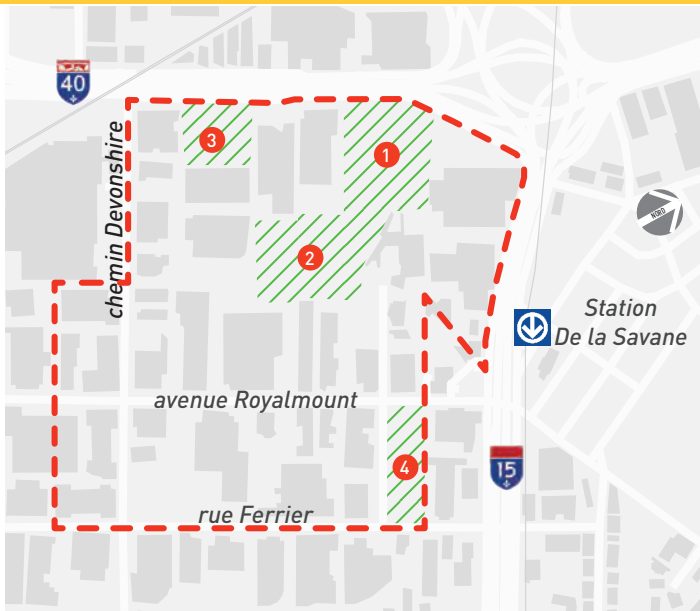
Quelques locaux demeurent vacants



- LÉGENDE
- Plus frais
 - Frais
 - Moyen
 - Chaud
 - Très chaud
 - Secteur PPU

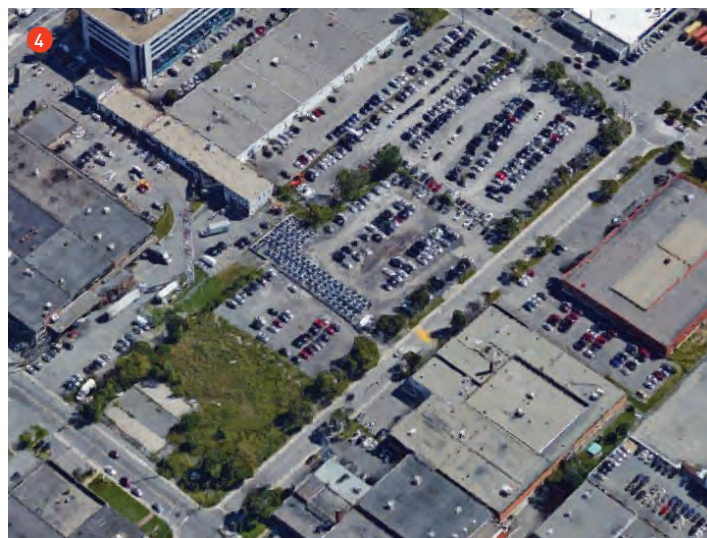
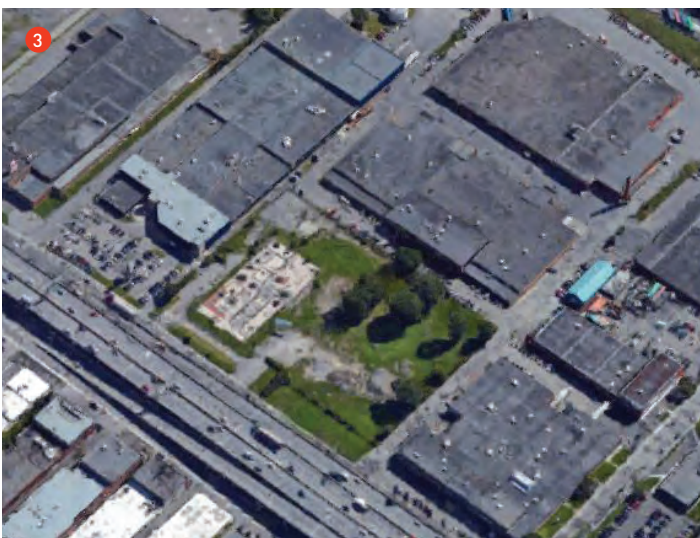
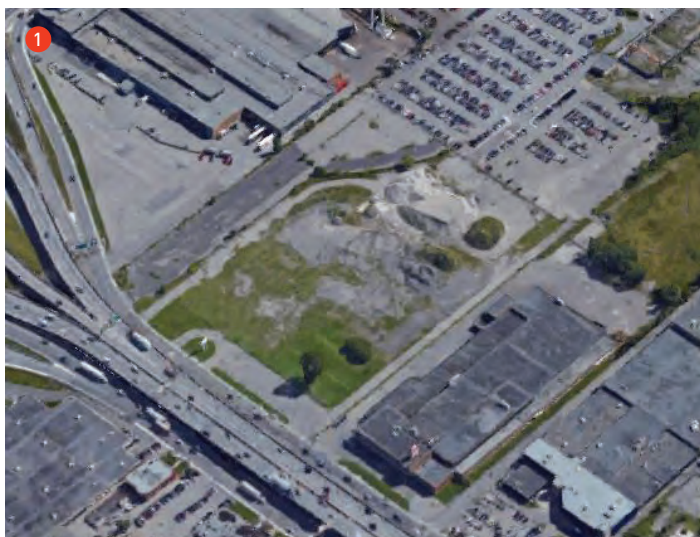
La carte des îlots de chaleur démontre la forte présence d'îlots de chaleur

Source : donnees.gouv.qc.ca



**LOTS VACANTS de
5 000 m² à 40 000 m²**

**86 630 pi² (8 048 m²)
DE LOCAUX À LOUER**
en date du 16 avril 2015





CONSTATS

- Le secteur est peu perméable et accueille des îlots de taille colossale;
- La trame de rue contribue à créer des milieux enclavés;
- Le cadre bâti est composé de constructions de grand gabarit sans facture architecturale;
- Une transition progressive des activités industrielles, de distribution et d'entreposage s'effectue vers des activités de commerces de détail et de bureaux;
- Plusieurs lots sont vacants dans la portion nord-est.



ENJEUX

- Revitalisation du secteur suivant les nouveaux besoins des entreprises orientés vers des usages tertiaires;
- Densification du cadre bâti;
- Création d'espaces publics et verts;
- Désenclavement du secteur.

CONDITIONS DE TRANSPORT ET DE CIRCULATION

ACCESSIBILITÉ VÉHICULAIRE

Localisé dans le cadran sud-ouest de l'échangeur Décarie et près de l'échangeur Côte-de-Liesse, le secteur est témoin d'une circulation automobile très dense et fréquemment congestionnée.

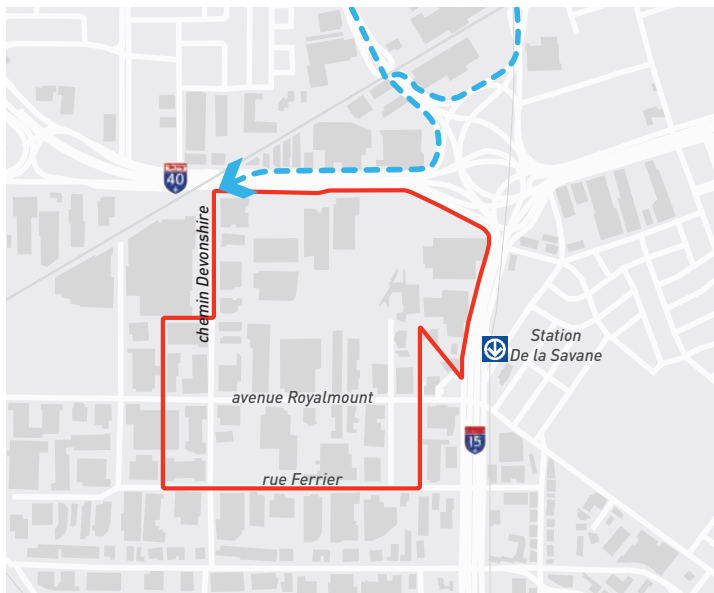
En effet, des milliers d'automobilistes transitent par le nœud autoroutier de l'échangeur Décarie qui enregistre des débits de circulation importants. Située à 10 km du centre-ville de Montréal et à égale distance de l'aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau, cette portion de la ville jouit d'une localisation stratégique à l'échelle régionale en étant toutefois dans une situation d'accessibilité précaire.

La configuration du réseau routier, notamment la structure surélevée de l'A40, la structure en tranchée de l'A15 et les rues sans issues du secteur obligent les usagers à posséder une grande connaissance des moyens d'accès au site.

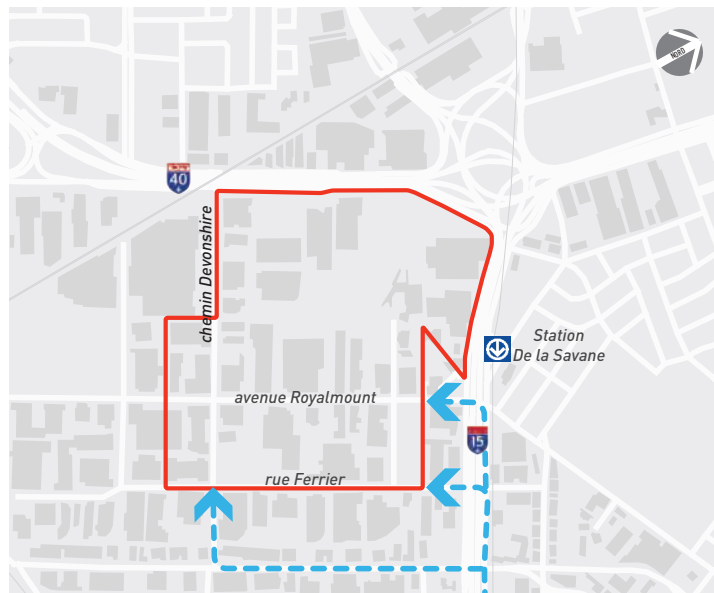
ÉCHANGEUR DÉCARIE 280 000 VÉHICULES À L'HEURE



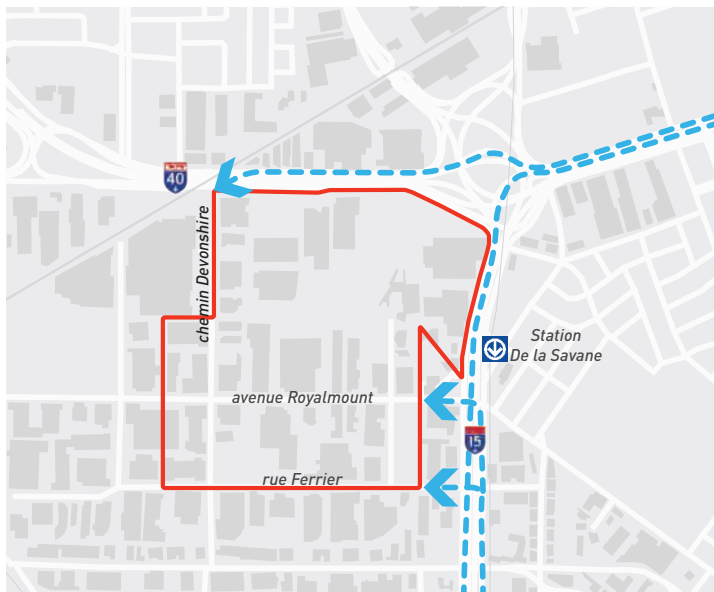
DEPUIS LE NORD



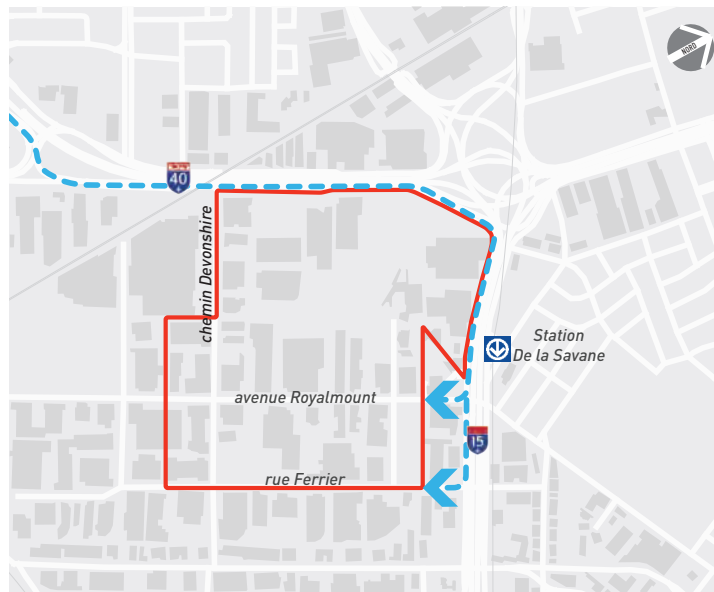
DEPUIS LE SUD



DEPUIS L'EST



DEPUIS L'OUEST



CONDITIONS DE TRANSPORT ET DE CIRCULATION

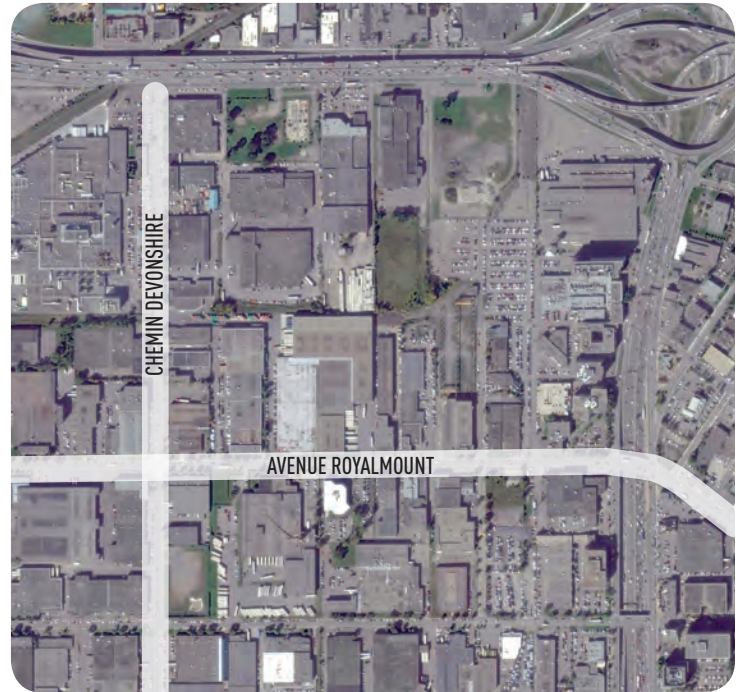
ACCESSIBILITÉ VÉHICULAIRE

CHEMIN DEVONSHIRE :

- Axe nord-sud se raccordant au chemin de la Côte-de-Liesse;
- Permet un lien physique limité avec l'arrondissement Saint-Laurent en direction sud uniquement.

AVENUE ROYALMOUNT :

- Artère est-ouest traversant l'autoroute Décarie en se raccordant avec la rue de la Savane;
- Permet la liaison avec l'arrondissement Côte-Des-Neiges-Notre-Dame-de-Grâce;
- Se termine en impasse à l'ouest près des installations du CN.



CHEMIN ROYDEN :

- Seul axe nord-sud desservant une partie de la portion nord-est;
- Devient sans issue dans les espaces de stationnements de l'entreprise Ericsson.

RUE FERRIER :

- Limite sud du territoire d'intervention;
- Axe est-ouest se terminant en impasse plus à l'ouest et qui traverse l'autoroute Décarie jusqu'à l'avenue Mountain Sights.



Par ailleurs, plusieurs projets routiers permettront aux arrondissements et villes voisines d'accéder aisément au secteur via l'avenue Royalmount grâce au raccordement projeté du boulevard Cavendish. Ce nouveau lien faciliterait les déplacements entre le territoire du PPU, la Ville de Côte-Saint-Luc et l'arrondissement Saint-Laurent, en plus de désenclaver la portion ouest du secteur industriel de la Ville de Mont-Royal. Cependant, une étude de circulation devrait être réalisée afin de connaître les impacts sur la circulation de ce lien projeté.

De plus, la proximité des infrastructures autoroutières engendre certaines nuisances telles que le bruit, les polluants atmosphériques, la poussière, la pollution lumineuse causée par l'éclairage autoroutier et l'effet d'îlot de chaleur.

Camionnage

La carte de camionnage de l'agglomération de Montréal révèle que le réseau des rues du secteur industriel de Mont-Royal autorise sans restriction la circulation des véhicules lourds. La forte concentration d'activités industrielles et commerciales du secteur crée un fort achalandage véhiculaire (camions et automobilistes) qui s'étend sur toutes les périodes de la journée. Par ailleurs, certaines manœuvres camion doivent s'effectuer sur la voie publique, faute d'espace suffisant sur les propriétés privées, troublant ainsi la fluidité des déplacements.

CONDITIONS DE TRANSPORT ET DE CIRCULATION

TRANSPORT COLLECTIF ET ACTIF

Le territoire d'intervention du PPU se situe près de la station de métro De la Savane, localisée à l'est de l'autoroute Décarie. Une dizaine de minutes de marche sont nécessaires afin de rejoindre le secteur. Les piétons peuvent traverser l'emprise autoroutière au niveau de l'avenue Royalmount. La station Namur borde également l'A15 tout en étant située plus au sud. Il est possible de se rendre au secteur soit par les rues Paré, Ferrier ou l'avenue Royalmount (de la Savane) qui franchissent l'A15. Cette station permettra la desserte en transport collectif du projet Blue Bonnets et du Triangle Namur/Jean-Talon.

La Société de transport de Montréal (STM) déploie également quelques lignes d'autobus en périphérie du secteur. Toutefois, la ligne 115 est la seule à desservir cette portion du secteur industriel. Le circuit est opérationnel uniquement pendant les heures de pointe, soit entre 6h et 18h du lundi au vendredi.

D'autres circuits d'autobus desservent les environs, soit :

- 17-Décarie
- 100-Crémazie
- 460-Express métropolitaine



Les conditions de déplacements actifs sont relativement rudimentaires. Si la plupart des rues du secteur possèdent des trottoirs de part et d'autre des rues, l'absence de verdure sur les voies publiques et le manque de rythme des façades rendent les parcours actifs inintéressants. Ces conditions affectent la perception des piétons relativement aux distances de marche. Pourtant, on y observe une circulation piétonne importante, dû aux types d'activités du secteur qui nécessitent souvent un grand nombre d'employés selon des quarts de travail.

Les déplacements cyclistes sont, quant à eux, peu encouragés puisqu'aucun lien cyclable formel ni signalisation ne s'inscrivent dans le secteur. De plus, des véhicules lourds et des véhicules individuels se côtoient dans cet environnement peu accommodant pour l'implantation d'une mobilité active.

Les systèmes d'autopartage tel quel Car2Go et Communauto ne sont pas disponibles à l'intérieur du territoire industriel.



LÉGENDE



Rayon de 800 m autour du site (= 10 minutes de marches)



Ligne autobus de la STM



Ligne autobus traversant le secteur



Territoire PPU





CONSTATS

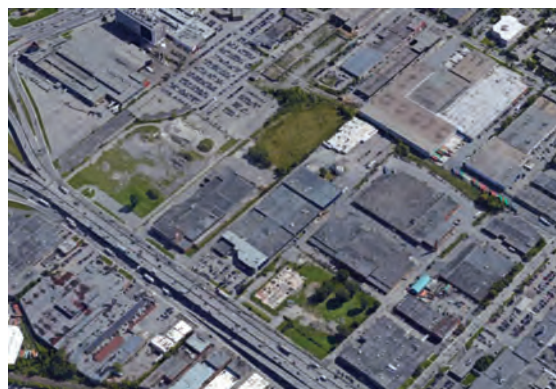
- Secteur caractérisé par une forte densité véhiculaire et une accessibilité complexe;
- La circulation est ouverte au camionnage en tout temps;
- La ligne d'autobus qui dessert le territoire est disponible uniquement aux heures de pointe et les jours de semaine;
- La station de métro De la Savane est située à proximité;
- Les conditions de transport actif sont précaires.



ENJEUX

- L'implantation d'une mobilité active sécuritaire;
- Le déploiement de liens de qualités vers les stations de métro;
- L'augmentation de la fréquence et du nombre de lignes d'autobus;
- La coexistence entre le camionnage et les activités présentes et envisagées dans le secteur;
- La cohabitation des différents usagers de la route;
- L'atténuation des nuisances.

Les constats et les enjeux soulevés précédemment ont permis de mettre en lumière différentes opportunités et les contraintes liées à la valorisation et à la revitalisation du secteur. La synthèse de ceux-ci souligne les facteurs clés qui devront être pris en compte dans la poursuite des réflexions.



1_POSITIONNEMENT STRATÉGIQUE DU SECTEUR AU CENTRE DE L'ÎLE DE MONTRÉAL

- Proximité de deux axes routiers majeurs (A40 et A15);
- Proximité du centre-ville et de l'aéroport international Pierre-Eliot Trudeau (10 km).

2_EXCELLENTE CONDITIONS DE VISIBILITÉ

- La portion nord-est bénéficie d'une vitrine importante.

3_REVITALISATION DU SECTEUR

- Nouveaux projets de redéveloppement (Triangle Namur/Jean-Talon et ancien hippodrome Blue Bonnets) à proximité qui attireront plusieurs milliers de résidents;
- Accroissement de la présence des fonctions commerciales aux dépens des activités industrielles lourdes;
- Initiatives locales, dont le Quartier Design Royalmount, pour consolider les fonctions commerciales liées au design intérieur et le secteur de la mode.

4_DISPONIBILITÉ FONCIÈRE DU SECTEUR

- Présence de grandes superficies vacantes ou de grands îlots dédiés aux stationnements.

5_PROXIMITÉ AVEC DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORTS COLLECTIFS

- La station de métro De la Savane est localisée près du secteur;
- Quelques lignes d'autobus desservent cette portion du territoire.

CONTRAINTES



1_ENCLAVEMENT DU SECTEUR

- Structure autoroutière en tranchée (A15) et surélevée (A40);
- Milieu peu perméable provoqué par l'absence d'un réseau de rues continues et la présence d'îlots colossaux.

2_COMPLEXITÉ DE L'ACCESSIBILITÉ POUR TOUS LES TYPES D'USAGERS

- Peu d'accès direct à partir des voies autoroutières;
- Achalandage des voies locales par des véhicules lourds et individuels;
- Nécessité de franchir l'emprise autoroutière de l'A15 pour rejoindre la station de métro De la Savane;
- Absence d'infrastructures dédiées aux déplacements actifs et environnement immédiat peu convivial aux usagers actifs.

3_GESTION DES NUISANCES AUTOROUTIÈRES

- Bruit, poussière, polluants atmosphériques, éclairage et îlots de chaleur.

4_OBSOLESCENCE DE LA FONCTIONNALITÉ DU TISSU URBAIN

- Trame urbaine déstructurée;
- Bâtiments de grands gabarits (taux d'implantation élevé) se prêtant difficilement à des reconversions et aux besoins évolutifs des nouveaux types d'activités (stationnement, chargement);
- Architecture fonctionnelle présentant parfois des murs aveugles et un esthétisme rudimentaire.

3

**VISION
D'AMÉNAGEMENT**

VISION D'AMÉNAGEMENT

La vision d'aménagement reflète l'image souhaitée du secteur Royalmount. Elle découle des constats du territoire étudié. De plus, elle guide l'organisation de l'aménagement désiré par la collectivité et les instances municipales. Les enjeux soulevés seront traités en suivant les lignes directrices définies par cette vision.

Elle se décline en orientations, objectifs et moyens qui permettront aux autorités municipales de planifier et de prioriser les actions à entreprendre dans les prochaines années.

“ UN MILIEU PROSPÈRE, BASÉ SUR UNE ÉCONOMIE FLORISSANTE ET DURABLE, ORIENTÉ VERS UNE VOCATION MULTIFONCTIONNELLE ,”



Source: archplatforma.ru



Source: archdaily.com



Source: landezine.com



Source: landezine.com

4

**ORIENTATIONS
D'AMÉNAGEMENT & OBJECTIFS**

ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT & OBJECTIFS

ORIENTATION 1_ ENRICHIR LES FONCTIONS URBAINES DU SECTEUR GRÂCE À LA DIVERSIFICATION DES USAGES AUTORISÉS

Cette orientation vise l'accroissement du nombre et du type d'usages à autoriser dans le secteur. Ainsi, la ville sera en mesure de diversifier son économie afin de combler les besoins des citoyens et du marché économique en plus de créer des opportunités de revalorisation du milieu. La cohabitation harmonieuse et la complémentarité des usages sont recherchées.

OBJECTIF 1.1

Diversifier les activités économiques permettant ainsi l'arrivée de nouveaux types d'entreprises dans le secteur.

OBJECTIF 1.2

Consolider la vocation commerciale du Quartier Design Royalmount (QDR).

ORIENTATION 2_ OPTIMISER L'EFFICIENCE DU RÉSEAU ROUTIER AFIN DE FACILITER LES DÉPLACEMENTS MOTORISÉS ET L'ACCESSIBILITÉ AU SITE

Plusieurs enjeux reflètent les problématiques de circulation et d'accessibilité du site. Cette deuxième orientation offre des pistes de solution pour éviter l'engorgement du réseau, autant sur les voies existantes que sur les voies projetées et pour améliorer les conditions d'accessibilité véhiculaire.

OBJECTIF 2.1

Assurer la fluidité des déplacements grâce à une trame de rue perméable et un réseau de stationnement facilement accessible.

OBJECTIF 2.2

Accroître l'accessibilité au site à partir des voies autoroutières.

OBJECTIF 2.3

Répondre aux besoins de livraison et de transport des marchandises.



1 Système de jalonnement dynamique,
Source: www.lacroix-signalisation.com



2 Bâtiment mixte, Philadelphie
Source: inhabitat.com

3 Simons Center Park, New York, États-Unis
Source: landezine.com

4 Stationnement étagé, Miami, États-Unis
Source: dezeen.com

5 Simons Center Park, New York, États-Unis
Source: landezine.com

6 Aménagement de rue, Victoria, Australie
Source: archdaily.com

7 Design de rue, Barcelone, Espagne
Source: afasiaarq.blogspot.com



ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT & OBJECTIFS

ORIENTATION 3_ MAXIMISER L'UTILISATION DES ESPACES VACANTS GRÂCE À L'INTENSIFICATION DES ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES

Cette orientation vise le développement et la revitalisation des espaces vacants localisés en bordure des voies autoroutières, mais également de renforcer le caractère urbain du secteur. Les activités ainsi que la forme du cadre bâti permettront de dynamiser ce milieu avec l'émergence d'une vitrine autoroutière et de consolider le centre du quartier.

OBJECTIF 3.1

Accroître le potentiel de redéveloppement de l'ensemble des terrains du secteur Royalmount en augmentant la densité minimale permise (rapport entre la superficie de plancher et la superficie d'un lot) à 0,5 sans toutefois excéder 5.

OBJECTIF 3.2

Prévoir une plus grande flexibilité quant aux hauteurs permises des constructions, en prescrivant un minimum de 5 mètres et un maximum de 80 mètres.

OBJECTIF 3.3

Favoriser des modes d'implantation plus urbains assurant une animation de la rue en réduisant les marges de recul afin de ramener le front bâti près du domaine public.

ORIENTATION 4_ DONNER UN RÔLE SIGNIFICATIF AU TRANSPORT COLLECTIF DANS LA PLANIFICATION DU SECTEUR

Il est ici question d'augmenter la desserte en transport collectif afin de faciliter et de diversifier les modes de déplacement pour se rendre au secteur. Plusieurs aménagements et intervenants doivent faire partie intégrante de la planification des transports collectifs pour l'arrimer à la desserte existante et rendre le milieu accessible.

OBJECTIF 4.1

Accroître l'offre en transport collectif.



① Pont aménagé, Vancouver, Washington, États-Unis.
Source: jonesandjones.com



2 Bâtiment multifonctionnel, Eindhoven, Pays-Bas
Source: landezine.com

3 Rue partagée, Ottawa, Canada
Source: flickr.com

4 Aménagement piéton, Melbourne, Australie
Source: landezine.com

5 Support à vélo
Source: urbisonline.be

ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT & OBJECTIFS

ORIENTATION 5_ CRÉER UN MILIEU FAVORABLE À LA MOBILITÉ ACTIVE

La planification des déplacements doit comprendre des équipements urbains qui encouragent les déplacements actifs. La planification d'une mobilité active s'appuie sur des trajets continus et des aménagements propices au déplacement de tous les usagers actifs.

OBJECTIF 5.1

Développer un réseau de déplacement actif convivial et sécuritaire.

ORIENTATION 6_ DÉVELOPPER UN QUARTIER PROSPÈRE DISPOSANT D'UNE SIGNATURE DISTINCTIVE

L'attractivité d'un secteur dépend, notamment, de la conception physique des lieux. Cette dernière orientation vise à octroyer au secteur une signature unique grâce à des procédés urbanistiques novateurs et distinctifs, à une architecture contemporaine et à la promotion de gestes durables d'aménagement. Ainsi, le secteur du PPU Royalmount sera conçu selon des standards de qualité qui assureront son rayonnement à travers la grande région métropolitaine.

OBJECTIF 6.1

Souligner les entrées au secteur afin d'offrir une visibilité exceptionnelle.

OBJECTIF 6.2

Encourager la création d'espaces publics favorisant les interactions sociales.

OBJECTIF 6.3

Soutenir le développement d'une architecture novatrice.

OBJECTIF 6.4

Privilégier l'utilisation de procédés de construction écologique et durable.

OBJECTIF 6.5

Assurer la quiétude des nouveaux aménagements situés près des voies autoroutières.



1 Bâtiment mixte, Jiangsu, Chine
Source: archdaily.com



2 Place publique, New York, États-Unis
Source: fieldoprations.net

3 Architecture d'un hôtel, Hong Kong, Chine
Source: designboom.com

4 Design d'une place publique, Beer-Sheva, Israël
Source: landzine.com

5 Jardin d'arts, New York, États-Unis
Source: Flickr.com

6 Structure artistique, Mildura, Australie
Source: worldlandscapearchitect.com

5

MISE EN ŒUVRE

INTERVENTION EN AMÉNAGEMENT

Suivant la définition des orientations et des objectifs d'aménagement, diverses actions sont suggérées dans ce chapitre afin de concrétiser la vision de développement. Les interventions proposées devront s'inscrire en conformité avec certains documents de planification régionale et locale, dont le Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal et le plan d'urbanisme de la ville. Les principales interventions toucheront :

- L'affectation du sol;
- La trame de rue;
- Le réseau de transport actif;
- Le réseau de transport collectif;
- Les espaces verts;
- Autres stratégies et études.

SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT DE L'AGGLOMÉRATION DE MONTRÉAL

L'article 4.8.3.4 du schéma stipule que pour *un terrain faisant l'objet d'un programme particulier d'urbanisme, la réglementation d'urbanisme d'une municipalité [...] doit prévoir qu'un tel terrain ou une partie de ce terrain situé à moins de 300 m de l'emprise d'une autoroute ou d'une voie rapide, ferroviaire et routière à fort débit, et adjacent à cette emprise ne peut être occupé par :*

- *Un usage résidentiel;*
- *Un des équipements collectifs et institutionnels suivants si le niveau sonore, à l'intérieur du bâtiment ou de la partie du bâtiment où s'exerce l'usage, est supérieur à 40 dBA Leq (24h):*
 - *Bibliothèque;*
 - *Centre d'hébergement et de soins de longue durée;*
 - *Centre de protection de l'enfance et de la jeunesse;*
 - *Centre de réadaptation;*
 - *Centre de services de santé et de services sociaux;*
 - *Centre hospitalier;*
 - *École;*
 - *Établissement culturel, tel qu'un lieu de culte et un couvent;*
 - *Garderie.*
- *Un espace de détente au sol à l'extérieur du bâtiment si le niveau sonore à l'extérieur du bâtiment est supérieur à 55 dBA Leq (24h).*

PLAN D'URBANISME _AFFECTATION DU SOL

Le plan d'urbanisme de la Ville de Mont-Royal identifie dix affectations du sol, dont une affectation « industrielle » s'appliquant à l'ensemble de l'actuel secteur industriel de la ville. Les usages autorisés dans cette affectation déclinent principalement des usages reliés à l'industrie, à la fabrication, à l'assemblage, à la distribution et autres usages connexes.

La redynamisation de ce secteur suggérée par le PPU Royalmount implique l'ajout d'usages commerciaux aux usages industriels autorisés. Étant donné que le plan d'urbanisme ne comporte aucune affectation du sol alliant ces usages et que la vision d'aménagement ayant guidé l'élaboration du présent exercice de planification détaillée est axée sur une vocation multifonctionnelle, le PPU du secteur Royalmount introduit une nouvelle affectation du sol, soit l'affectation « multifonctionnelle ». Cette affectation autorise les usages suivants :

USAGES DOMINANTS :

Usages commerciaux

- Commerces de détail;
- Services personnels;
- Bureaux d'affaires;
- Commerces de grande surface;

Usage industriel

- Fabrication ou assemblage.

USAGES FACULTATIFS :

Usages commerciaux

- Commerces de l'automobile;
- Commerce de gros;
- Usages utilitaires;

Usages industriels

- Recherche et développement;
- Distribution;
- Entreposage;
- Services aux entreprises;

Usages publics

- Espaces verts;
- Équipements de jeu ou de sport;
- Administration publique;
- Ateliers municipaux, neiges usées;
- Enseignement;
- Hébergement.

LA TRAME DE RUE

L'accès au site Royalmount sera bonifié grâce à une série d'opérations visant à augmenter le nombre de liens permettant de s'y rendre. Une plus grande perméabilité entre le secteur à l'étude et ses quartiers périphériques sera offerte.

La trame des rues assurant l'entrée vers l'intérieur des îlots sera conçue de manière à répartir le flux véhiculaire entre plusieurs portes d'entrée. Celles-ci seront étalées au pourtour du secteur offrant une meilleure fluidité de la circulation ainsi que sa redistribution en plusieurs points. Afin d'accroître l'accès au quartier et de diminuer les possibilités d'embouteillage, une signalisation simple et facilement repérable permettra aux utilisateurs de s'y orienter. La conception de la trame de rue limitera les rues sans issue.

Toutes modifications à la trame de rue devront prendre en considération les besoins des entreprises présentes sur le site en matière de livraisons de marchandises et de stationnements. Ainsi, les décisions liées aux interventions sur la trame de rue seront prises en collégialités entre les acteurs du milieu, la ville et les partenaires impliqués.

INTERVENTION EN AMÉNAGEMENT

Exemple de répartition des accès au site par rapport aux voies autoroutières. Des études de circulation devront être réalisées pour assurer la fluidité des voies d'accès et de circulation existantes et projetées.

← - - - - - → : Lien piétonnier



LE RÉSEAU DE TRANSPORT ACTIF

Le réseau de transport actif devra être complémentaire aux réseaux collectifs et véhiculaires afin de faciliter les transferts modaux. Des pistes multifonctionnelles parcourront le secteur. Elles desserviront l'ensemble du territoire d'intervention. De plus, lorsque les projets résidentiels environnants tels le Triangle et Blue Bonnets seront complétés, des liens actifs sécuritaires pourraient relier l'ensemble de ces zones afin de créer un vaste réseau actif.

LE RÉSEAU DE TRANSPORT COLLECTIF

De nouveaux parcours d'autobus sillonneront le secteur. Leur point d'attache sera un débarcadère où convergera également le réseau de transport actif. Ce point de transport modal pourrait être directement lié, par un passage sécuritaire, à l'édicule projeté du métro De la Savane qui sera situé à l'est du boulevard Décarie.

Ce réseau du transport collectif pourrait être organisé afin de se connecter avec l'éventuel réseau de transport collectif qui sera planifié parallèlement à l'édification des secteurs résidentiels du Triangle et de Blue Bonnets. Ainsi, le secteur Royalmount pourra accroître sa perméabilité aux quartiers environnants grâce au transport collectif.

LES ESPACES VERTS

Le site actuel est dépourvu d'espace vert. Le réaménagement du secteur Royalmount devra offrir un couvert végétal de qualité. Ces aménagements devront inclure une variété de végétaux aborigènes permettant de minimiser les îlots de chaleur.

Ces espaces végétalisés deviendront des lieux de socialisation et de détente pour les travailleurs et les usagers du secteur. Ils seront dispersés à travers le quartier à revitaliser et seront reliés grâce au réseau de transport actif à développer. Un mobilier urbain distinctif ainsi que des bornes Wi-Fi agrémenteront ce réseau végétalisé pour en faire un milieu ludique et rassembleur. Afin de s'assurer de la durabilité des nouveaux aménagements, plusieurs techniques permettant de gérer les eaux de ruissèlement, de minimiser les îlots de chaleur et de participer à la construction écologique des bâtiments pourront être intégrées à la réglementation.

La page suivante propose des traitements végétaux suggérés pouvant accroître et structurer le paysage urbain en plus de participer grandement à la construction d'un milieu écologique et durable.

INTERVENTION EN AMÉNAGEMENT

PLANTATIONS ORNEMENTALES

Ce traitement vise à marquer les seuils et les espaces publics (quartiers, jonctions, etc.) en créant des accents colorés misant sur des jeux de formes et de textures. Ce traitement occupe donc peu de surfaces en comparaison des autres traitements. Le choix des espèces doit respecter les critères suivants:

- Tolérance aux conditions urbaines;
- Espèces herbacées et/ou arbustives;
- Faible hauteur afin permettre un dégagement visuel;
- Mélange d'espèces à floraisons alternées;
- Grande capacité couvrante;
- Faible entretien.



Baquette de plantation avec mélange d'herbacées florifères
Source: americaforests.org



Baquette de plantation avec graminées et arbres
Source: flickr

ALIGNEMENT D'ARBRES

Traitement visant à structurer les axes routiers par des alignements réguliers d'arbres feuillus. Les essences d'arbres doivent varier au sein d'un même alignement afin de minimiser les dommages causés par des maladies ou insectes ravageurs. Cette variation peut se faire par groupes d'arbres de différentes espèces. Le choix des espèces doit respecter les critères suivants:

- Pas de production de fruits/faible entretien;
- Croissance rapide;
- Tolérance aux sels de déglacage, à la pollution et au compactage;
- Port régulier et droit.



Terre-plein central
Source: gardenbook-ks.com



Boulevard planté
Source: blogs.rochester.edu

MURS VÉGÉTALISÉS

Traitement vertical de végétalisation à l'aide de plantes grimpantes aidées ou non d'un support structural. Le choix des espèces doit respecter les critères suivants:

- Croissance rapide et vigoureuse;
- Tolérance aux embruns salins et à la pollution.



Mur végétal architectural
Source: webcoist.momtastic.com

INTERVENTIONS APPLICABLES AU RÈGLEMENT SUR LES ENTENTES RELATIVES À DES TRAVAUX MUNICIPAUX

Une entente-cadre de développement du secteur Royalmount pourrait être définie relativement à la réalisation des travaux en infrastructures et équipements municipaux nécessaires à la valorisation du secteur.

Cet accord devra :

- Définir le domaine d'application et l'objet de l'entente;
- Déterminer les zones visées, ainsi que les catégories de constructions, de terrain ou de travaux concernés;
- Fixer les phases de développement;
- Indiquer la répartition des responsabilités et des coûts relatifs à la mise en œuvre du projet entre les partenaires impliqués.

PROGRAMME D'ACQUISITION D'IMMEUBLE

L'adoption d'un programme particulier d'urbanisme (PPU) dans un secteur central de la Ville de Mont-Royal permettra aux instances municipales de se doter d'outils financiers et légaux tels un programme d'acquisitions d'immeubles. Celui-ci permettra à la Ville d'acquérir, de gré à gré ou par expropriation, tout immeuble situé à l'intérieur des limites du PPU aux fins de la réalisation de ce PPU. La Ville peut également aliéner ou louer ces immeubles aux fins prévues au présent PPU.

En parallèle à ce programme, la loi permet à la ville d'imposer, pendant la démarche de planification de l'aménagement du territoire, une réserve à des fins publiques pour une période initiale de deux ans. Celle-ci est renouvelable pour deux années supplémentaires. Outre les réparations, cette réserve prohibe toute construction, amélioration ou addition sur l'immeuble en faisant l'objet.

ÉTUDES ADDITIONNELLES À RÉALISER

La présence d'importants axes routiers aux limites du site à revitaliser apporte des sources de nuisances sonores. La réalisation d'une étude acoustique sur l'ensemble du territoire assujettie à ce PPU, permettrait d'évaluer et de quantifier ces niveaux de bruit ambiant.

Les résultats de l'étude serviraient à identifier les mesures nécessaires à établir afin d'assurer le respect des seuils prescrits par la Politique sur le bruit routier du ministère des Transports du Québec (MTQ) et ceux prévus par la Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal. Ainsi, cette étude contribuerait à la réalisation d'espaces publics conviviaux respectant les paramètres réglementaires établis par ces deux documents.

Une étude de circulation ainsi qu'une étude environnementale permettraient d'accroître les connaissances de la ville sur ces aspects relatifs à la redynamisation du secteur. En conséquence, des correctifs concrets et quantifiables pourraient facilement être apportés au secteur améliorant considérablement la qualité de l'ensemble des projets souhaités.

Par ailleurs, une étude de caractérisation des infrastructures publiques existantes devrait être réalisée afin de s'assurer que tout projet de revitalisation et de développement respecte les capacités de desserte et de rétention des systèmes d'aqueduc, d'égout sanitaire et pluvial.

PLAN D'ACTION

Le plan d'action synthétise l'ensemble des objectifs en leur associant des actions concrètes d'aménagement, des moyens d'intervention et des partenaires.

ORIENTATION 1 ENRICHIR LES FONCTIONS URBAINES DU SECTEUR GRÂCE À LA DIVERSIFICATION DES USAGES AUTORISÉS		
Objectif 1.1 Diversifier les activités économiques permettant ainsi l'arrivée de nouveaux types d'entreprises dans le secteur		
ACTIONS	MOYENS	PARTENAIRES
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Autoriser de nouveaux usages commerciaux et récréatifs. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Règlement de zonage. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ville de Mont-Royal.
Objectif 1.2 Consolider la vocation commerciale du Quartier Design Royalmount		
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Encourager l'implantation de commerces et de services complémentaires à l'industrie du design; ▪ Soutenir la réalisation de projets immobiliers liés au type d'entreprises du QDR. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Règlement de zonage; ▪ Programme d'aide à la rénovation / construction pour les projets du QDR. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ville de Mont-Royal; ▪ Partenaires privés.

ORIENTATION 2
OPTIMISER L'EFFICIENCE DU RÉSEAU ROUTIER AFIN DE FACILITER LES DÉPLACEMENTS MOTORISÉS ET L'ACCESSIBILITÉ AU SITE

Objectif 2.1 Assurer la fluidité des déplacements grâce à une trame de rue perméable et un réseau de stationnements facilement accessible

ACTIONS	MOYENS	PARTENAIRES
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Encourager les projets de raccordement de rue notamment la liaison nord et sud du boulevard Cavendish et l'extrémité ouest de la rue Jean-Talon qui relierait le secteur aux arrondissements Côtés-des-Neiges-Notre-Dame-de-grâce, la ville de Côtés-Saint-Luc et l'arrondissement Saint-Laurent; ▪ Optimiser le synchronisme et la programmation des feux de circulation existants afin de prévoir l'augmentation de l'achalandage véhiculaire; ▪ Reconfigurer l'avenue Royalmount et ses intersections avec le chemin Royden et le chemin Devonshire; ▪ Créer une signalisation directionnelle efficace pour faciliter l'orientation des usagers du secteur; ▪ Créer une trame de rue qui favorise la circulation locale par l'aménagement de voies d'emprise réduite, de débords de trottoirs plantés ou de ralentisseurs de circulation; ▪ Limiter le nombre de rues sans issue; ▪ Promouvoir la construction de stationnements intérieurs et extérieurs étagés; ▪ Concevoir un système de jalonnement dynamique afin d'indiquer la direction, la distance et le nombre de places de stationnement disponible au moyen de panneaux disposés le long des voies de circulation. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Règlement de lotissement; ▪ Règlement de zonage; ▪ Étude de circulation; ▪ Plan de mobilité durable; ▪ Règlement sur la circulation et le stationnement. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ville de Mont-Royal; ▪ MTQ; ▪ Ville de Montréal; ▪ Partenaires privés.

Objectif 2.2 Accroître l'accessibilité au site à partir des voies autoroutières

<ul style="list-style-type: none"> ▪ Créer de nouveaux accès véhiculaires à partir des voies autoroutières et gérer ceux-ci par l'implantation d'une signalisation propice à la fluidité de la circulation. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Étude de circulation. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ville de Mont-Royal; ▪ Ville de Montréal; ▪ MTQ.
--	---	--

PLAN D'ACTION

ORIENTATION 2 OPTIMISER L'EFFICIENCE DU RÉSEAU ROUTIER AFIN DE FACILITER LES DÉPLACEMENTS MOTORISÉS ET L'ACCESSIBILITÉ AU SITE		
Objectif 2.3 Répondre aux besoins de livraison et de transport des marchandises		
ACTIONS	MOYENS	PARTENAIRES
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Régir les heures et les voies de livraison afin de minimiser les impacts du camionnage lors des heures d'achalandage; ▪ Prioriser certaines voies de circulation périphériques pour le transport des marchandises. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Étude de circulation; ▪ Plan de mobilité durable; ▪ Règlement sur la circulation et le stationnement. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ville de Mont-Royal; ▪ Agglomération de Montréal.

ORIENTATION 3 MAXIMISER L'UTILISATION DES ESPACES VACANTS GRÂCE À L'INTENSIFICATION DES ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES		
Objectif 3.1 Accroître le potentiel de redéveloppement de l'ensemble des terrains du secteur Royalmount en augmentant la densité minimale permise (rapport entre la superficie de plancher et la superficie du lot) à 0,5 sans toutefois excéder 5		
ACTIONS	MOYENS	PARTENAIRES
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ajouter à la réglementation de zonage un chapitre sur les projets intégrés; ▪ Augmenter la densité en bordure des axes de circulation autoroutiers; ▪ Accroître le nombre d'usages commerciaux et récréatifs autorisés aux abords des autoroutes; ▪ Autoriser l'implantation de projets structurants et d'envergure sur la vitrine autoroutière. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Règlement de zonage; ▪ Règlement sur les projets particuliers de constructions, de modification ou d'occupation d'un immeuble (PPCMOI). 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ville de Mont-Royal.
Objectif 3.2 Prévoir une plus grande flexibilité quant aux hauteurs permises des constructions, en prescrivant un minimum de 5 mètres et un maximum de 80 mètres		
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Augmenter la hauteur permise en bordure des axes de circulation autoroutiers. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Règlement de zonage; ▪ Règlement sur les PIIA. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ville de Mont-Royal.
Objectif 3.3 Favoriser des modes d'implantation plus urbains assurant une animation de la rue en réduisant les marges de recul afin de ramener le front bâti près du domaine public		
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Réduire les marges d'implantation en fonction des usages autorisés. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Règlement de zonage; ▪ Règlement sur les PIIA. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ville de Mont-Royal.

ORIENTATION 4**DONNER UN RÔLE SIGNIFICATIF AU TRANSPORT COLLECTIF DANS LA PLANIFICATION DU SECTEUR****Objectif 4.1 Accroître l'offre en transport collectif**

ACTIONS	MOYENS	PARTENAIRES
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Augmenter la fréquence, la plage horaire et le nombre de lignes d'autobus dans le secteur; ▪ Encourager la construction d'un nouvel édicule pour la station De la Savane à l'ouest de l'A15; ▪ Structurer le réseau de transport collectif grâce à une signalisation et un mobilier complémentaire au service d'autobus; ▪ Offrir des points de service d'autopartage. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Plan de mobilité durable. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ville de Mont-Royal; ▪ Ville de Montréal; ▪ STM; ▪ Communauto, Car2Go.

ORIENTATION 5**CRÉER UN MILIEU FAVORABLE À LA MOBILITÉ ACTIVE****Objectif 5.1 Développer un réseau de déplacement actif convivial et sécuritaire**

ACTIONS	MOYENS	PARTENAIRES
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Aménager des voies cyclables en continuité avec le réseau cyclable régional; ▪ Miser sur la continuité des liens piétons; ▪ Favoriser la construction de trottoirs de largeurs confortables à la circulation des piétons; ▪ Mettre en place des phases piétonnes dans la programmation des feux de circulation; ▪ Concevoir des traverses piétonnières visibles munies d'aires d'attentes sécuritaires; ▪ Sécuriser et faciliter l'accès à la station de métro De la Savane. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Règlement de zonage; ▪ Programme de mobilité active; ▪ Règlement sur la circulation et le stationnement. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ville de Mont-Royal; ▪ Ville de Montréal; ▪ STM; ▪ Vélo Québec.

PLAN D'ACTION

ORIENTATION 6		
DÉVELOPPER UN QUARTIER PROSPÈRE DISPOSANT D'UNE SIGNATURE DISTINCTIVE		
Objectif 6.1 Souligner les entrées au secteur afin d'offrir une visibilité exceptionnelle		
ACTIONS	MOYENS	PARTENAIRES
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Privilégier la construction de bâtiments qui contribuent positivement à l'aspect visuel de la vitrine autoroutière; ▪ Marquer les accès au quartier grâce à des aménagements paysagers ou des installations artistiques et ludiques; ▪ Doter ce secteur d'une signalisation distinctive pour veiller à son identification visuelle. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Règlement de zonage; ▪ Règlement sur les PIIA; ▪ Concept de signalisation distinctive. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ville de Mont-Royal; ▪ Partenaires privés.
Objectif 6.2 Encourager la création d'espaces publics favorisant les interactions sociales		
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Identifier les opportunités d'implantation de lieux publics, d'espaces verts et de parcs; ▪ Favoriser la création d'un mobilier urbain ainsi que d'un éclairage distinctif au secteur Royalmount; ▪ Encourager l'implantation de bornes Wi-Fi sur l'ensemble du site. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Règlement de zonage; ▪ Concours de design pour l'aménagement de places publiques et de mobilier urbain. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ville de Mont-Royal; ▪ Partenaires privés.
Objectif 6.3 Soutenir le développement d'une architecture novatrice		
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Bonifier le PIIA existant en créant un chapitre pour le secteur Royalmount qui touche les éléments suivants: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Prioriser l'emploi de matériaux durables; ▪ Favoriser un maximum de fenestration; ▪ Suggérer la conception d'aménagement paysager spécifique; ▪ Encadrer les critères sur l'affichage. ▪ Ajouter des dispositions sur les thématiques suivantes: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Diminution de l'impact visuel des stationnements; ▪ Intégration de normes d'accessibilité universelle; ▪ Dissimulation des aires de chargements / déchargements et d'entreposage. ▪ Encourager la rénovation et l'entretien des immeubles. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Règlement de zonage; ▪ Règlement sur les PIIA; ▪ Programme spécifique d'aide à la rénovation / construction pour les projets du QDR. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ville de Mont-Royal.

PLAN D'ACTION

ORIENTATION 6		
DÉVELOPPER UN QUARTIER PROSPÈRE DISPOSANT D'UNE SIGNATURE DISTINCTIVE		
Objectif 6.4 Privilégier l'utilisation de procédés de construction écologique et durable		
ACTIONS	MOYENS	PARTENAIRES
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Doter la ville d'une stratégie de gestion écologique des eaux de ruissellement qui intègre les éléments suivants : <ul style="list-style-type: none"> ▪ L'utilisation de matériaux de revêtement perméable ou ayant un faible indice de réflexion solaire; ▪ L'aménagement de jardins de pluie et de noues végétalisées; ▪ La construction de toiture verte et de mur végétalisé. ▪ Encourager l'utilisation d'équipement à faible consommation énergétique tels les systèmes d'évacuation des eaux usées à faible débit, la géothermie, les capteurs solaires ou autres systèmes écoénergétiques. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Règlement de zonage; ▪ Règlement sur les PIIA; ▪ Étude de faisabilité afin de mettre en place un programme financier récompensant les gestes écologiques. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ville de Mont-Royal; ▪ MDDELCC.
Objectif 6.5 Assurer la quiétude des nouveaux aménagements situés près de voies autoroutières		
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Minimiser les nuisances telles que le bruit, la poussière, les polluants atmosphériques, la pollution visuelle et lumineuse causées par la proximité des autoroutes grâce à l'implantation de mesures de mitigation relativement à : <ul style="list-style-type: none"> ▪ L'orientation, la hauteur et l'implantation des bâtiments; ▪ L'installation de dispositifs possédant des propriétés acoustiques; ▪ L'intégration d'aménagements paysagers adaptés à la condition du milieu. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Règlement de zonage; ▪ Règlement sur la salubrité, la sécurité, la paix et l'ordre. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ville de Mont-Royal.





MUSKMELON THE LARGEST
NEW IN CULTIVATION
MONTREAL NUTMEG

