

SECTEUR CENTRAL DU BOULEVARD SIR-WILFRID-LAURIER

PROGRAMME PARTICULIER
D'URBANISME

JUILLET 2022



BC2

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION	1
1 CONTEXTE	2
2 LECTURE DU MILIEU	4
3 PLANIFICATION DÉTAILLÉE	7
3.1 VISION D'AMÉNAGEMENT	7
3.2 OBJECTIFS	7
3.3 CONCEPT D'AMÉNAGEMENT	8
3.4 AFFECTATIONS	10
4 STRATÉGIES DE MISE EN OEUVRE	12

LISTE DES FIGURES

Figure 1	Territoire d'application du PPU.....	3
Figure 2	Lecture du milieu	6
Figure 3	Concept d'aménagement	9
Figure 4	Plan des affectations	11

INTRODUCTION

Dans le milieu de vie 4, le pôle commercial à l'intersection du boulevard Sir-Wilfrid-Laurier (route 112) et de l'avenue Victoria mérite une attention particulière en termes de planification urbaine. Une réflexion s'impose afin d'orienter le développement du secteur selon des principes de mixité, de compacité et de mobilité durable. À l'heure actuelle, le cadre bâti et la trame urbaine favorisent les déplacements motorisés et ne correspondent pas aux visées du concept de la Ville des courtes distances adopté par la Ville de Saint-Lambert.

Or, le plan d'urbanisme révisé identifie à titre de stratégie de mise en œuvre l'élaboration d'un Programme particulier d'urbanisme pour le secteur de la route 112 dans l'esprit de la vision d'aménagement durable Saint-Lambert 2035 et des objectifs prioritaires identifiés pour le milieu de vie Parc Victoria - Alexandra, notamment en modifiant le cadre bâti présentement axé sur une vocation commerciale artérielle.

En tant qu'axe du réseau artériel métropolitain, le boulevard Sir-Wilfrid-Laurier (route 112) joue un rôle important dans les déplacements locaux, régionaux et métropolitains. Le boulevard s'impose comme une limite physique qui scinde en deux ce secteur à fort potentiel de redéveloppement en plus de générer une circulation de transit et d'être reconnu comme un nœud de congestion routière. Pour le secteur de planification détaillée, cette vocation pose un défi à l'atteinte de l'objectif de développer un milieu de vie complet, de qualité, encourageant les déplacements actifs et les lieux de rencontre au quotidien. Par contre, l'exercice de planification du secteur est l'occasion de mettre en valeur l'entrée de ville qu'est le boulevard Sir-Wilfrid-Laurier.

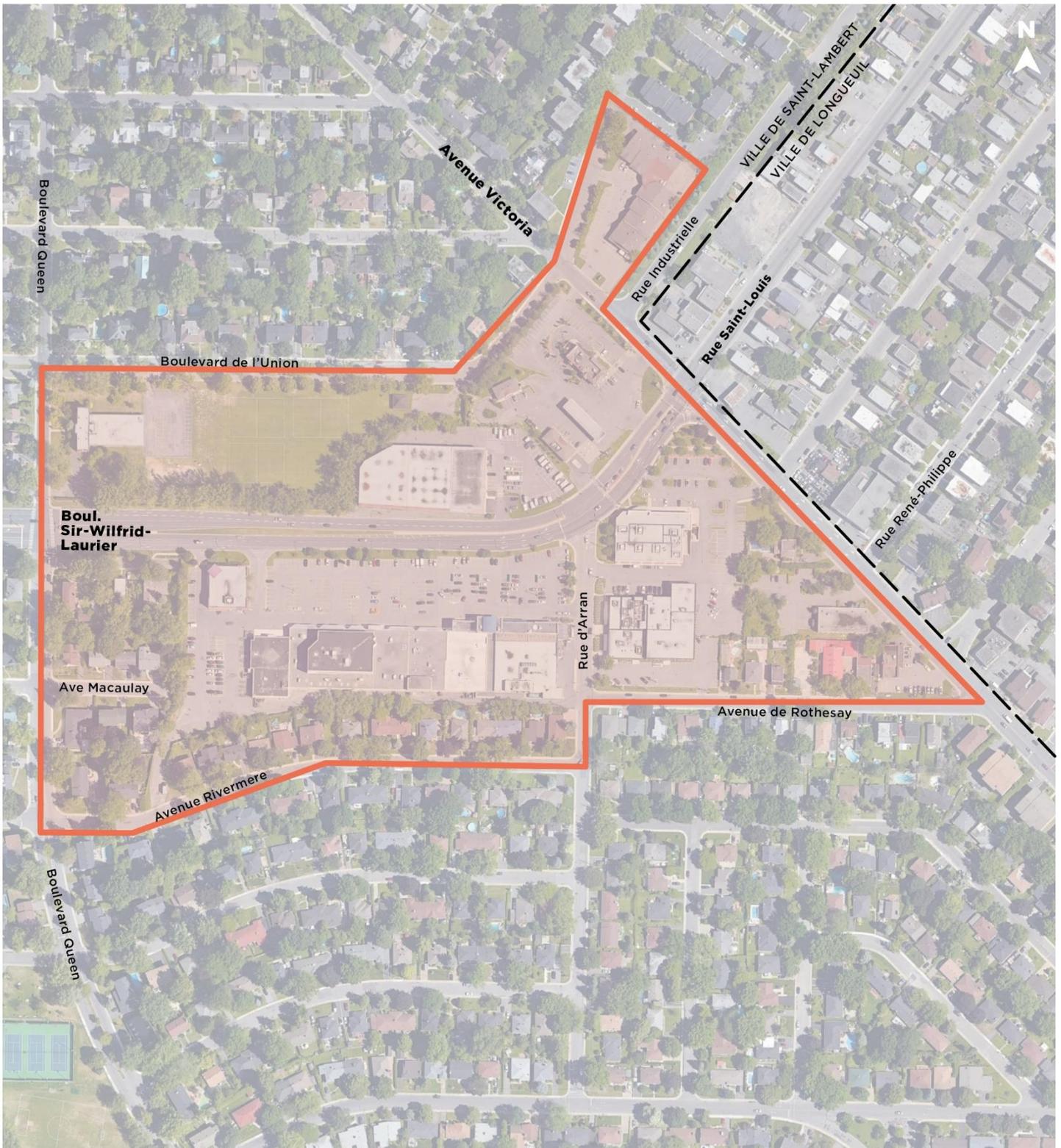
1 CONTEXTE

Le présent PPU s'applique au pôle commercial situé sur le boulevard Sir-Wilfrid-Laurier (route 112) à l'intersection de l'avenue Victoria. Ce secteur est identifié au Plan d'urbanisme comme ayant un potentiel de consolidation axé sur une mixité de fonctions.

Étant situé dans l'aire d'influence du transport en commun métropolitain (gare de Saint-Lambert) et le long d'un axe de transport en commun structurant (rue Victoria), sa requalification devrait s'inspirer du concept de TOD (transit-oriented development), c'est-à-dire un véritable milieu de vie compact et multifonctionnel structuré autour du transport collectif et favorisant les déplacements actifs.

Par le biais de ce PPU, Saint-Lambert souhaite encadrer le développement urbain de ce secteur stratégique en misant sur la compacité du cadre bâti, en privilégiant néanmoins des gabarits respectant l'échelle humaine et les quartiers limitrophes.

TERRITOIRE



— TERRITOIRE D'APPLICATION

- - LIMITE MUNICIPALE

2 LECTURE DU MILIEU

Un lieu de convergence

- Emplacement stratégique, à l'intersection de deux grands axes de déplacements, notamment au niveau du transport collectif;
- Entrée ville majeure, la route 112 étant une artère d'envergure métropolitaine;
- Interface de plusieurs milieux de vie distincts;
- Un lieu de transit et de destination (commerces, services, emplois).

Un potentiel de consolidation sur le modèle du TOD

- Emplacement à moins d'un kilomètre de la gare de train de Saint-Lambert favorisant un renforcement la mixité et de la compacité, sur le modèle du *transit-oriented development* (TOD);
- Bonne desserte en transport collectif, notamment avec la ligne d'autobus 55 qui dessert une grande partie de la ville et mène directement au centre-ville de Montréal;
- Faible densité d'occupation représentant un potentiel de consolidation par redéveloppement des bâtiments ou insertions;
- Possibilité d'accueillir une nouvelle installation d'envergure métropolitaine en matière de santé, d'éducation, d'administration publique et de culture, de récréation et de sports.

Un pôle commercial avec une concentration de services de santé

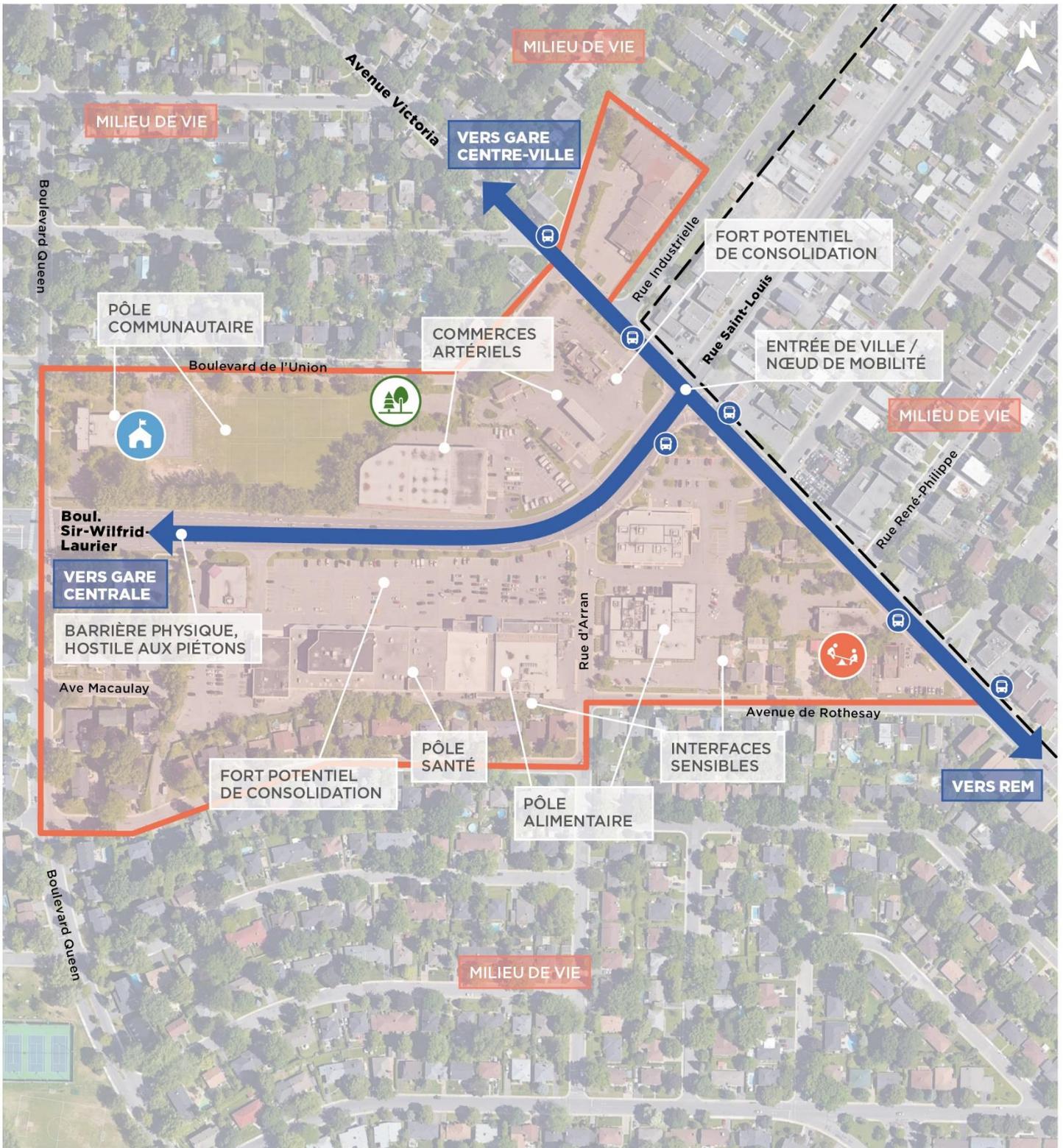
- Secteur offrant à la fois une variété de commerces de proximité (pharmacie, épicerie, garderie) pour la population locale, mais aussi une offre dédiée à une clientèle d'automobilistes en transit (station-service, commerces avec service à l'auto);
- Présence d'activité générant peu d'animation urbaine (mini-entrepôt);
- Un pôle santé gravitant autour du GMF-U Charles-Le Moyne (pharmacie, Centre externe de néphrologie, clinique médicale, laboratoire);
- Rayonnement qui dépasse les milieux adjacents;
- Enjeux de cohabitation avec le secteur résidentiel en lien avec les activités de livraison (bruit et sécurité des piétons et cyclistes des rues locales voisines).

Un milieu dominé par l'automobile

- Nœud de congestion majeur identifié au SAD générant de la circulation de transit;
- Barrière physique importante formée par le boulevard Sir-Wilfrid-Laurier;
- Aménagements peu sécuritaires pour les piétons et cyclistes (absence d'infrastructures cyclables, absence de trottoirs sur une partie du boulevard Sir-Wilfrid-Laurier, peu de passages piétons);
- Grandes stationnements et aires de circulation sur les terrains privés.

Un secteur peu convivial

- Vastes aires asphaltées et faible canopée formant l'un des plus grands îlots de chaleur de Saint-Lambert;
- Manque d'animation de la rue en raison de l'implantation en fond de terrain de certains bâtiments ou de façades aveugles.



- | | |
|--|--|
|  TERRITOIRE D'APPLICATION |  GARDERIE GAZOULLERIE |
|  LIMITE MUNICIPALE |  PARC UNION |
|  AXES MAJEURS DE MOBILITÉ |  ÉCOLE PRIMAIRE ALTERNATIVE |

3 PLANIFICATION DÉTAILLÉE

3.1 VISION D'AMÉNAGEMENT

« Un pôle de services convivial, vivant et diversifié »

Le PPU vise à confirmer la vocation du secteur en tant que pôle de services secondaire de la ville, tout en le faisant évoluer vers un modèle multifonctionnel et un cadre de vie urbain à l'échelle du piéton. Complémentaire au centre-ville, il proposera une variété de commerces et services, tout en mettant de l'avant l'idée d'un pôle santé au sens large, faisant la promotion de saines habitudes de vie et d'alimentation saine en complément aux services de santé déjà bien implantés. Des bureaux et logements s'implanteront quant à eux aux étages supérieurs des bâtiments, afin d'en faire un milieu de vie animé à toute heure de la journée. Le cadre bâti plus compact, mais perméable, jumelé à des espaces publics verdis et bien aménagés pour les déplacements actifs et en transport collectif créera un environnement convivial à échelle humaine.

3.2 OBJECTIFS

La présente section rappelle les objectifs du Plan d'urbanisme identifiés comme prioritaires pour l'aménagement du milieu de vie 4, dans lequel se situe le secteur.

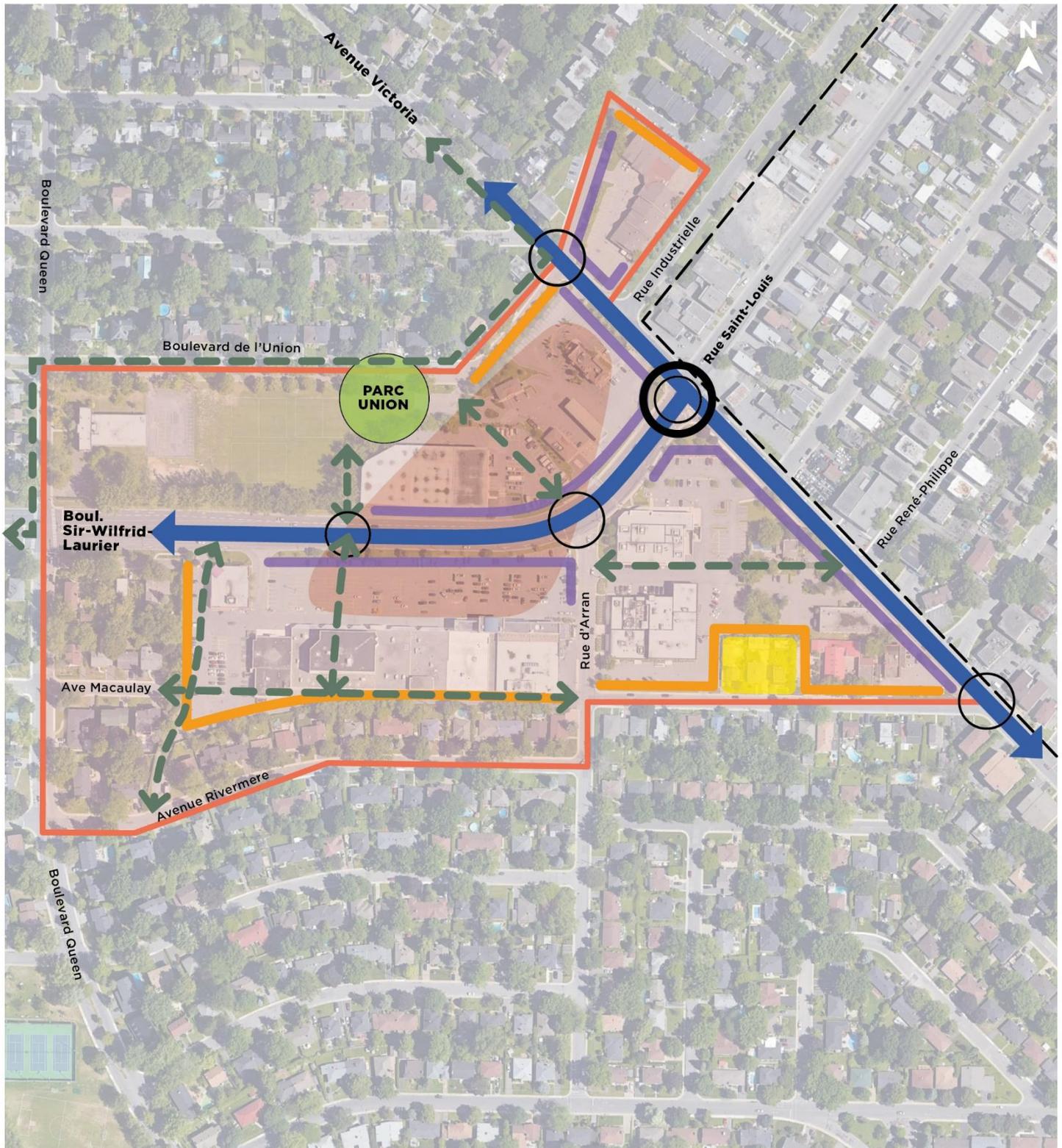
- Augmenter les îlots de fraîcheur en encourageant le verdissement des espaces publics et privés
- Optimiser le réseau de transports actifs en améliorant la connexion entre les différents lieux d'intérêt par des liens sécuritaires et continus, notamment vers le réseau de transport en commun
- Améliorer l'offre de transports collectifs en assurant une bonne desserte des différents milieux de vie
- Assurer une cohabitation sécuritaire et harmonieuse du transport des marchandises et des personnes afin de diminuer le sentiment d'insécurité des cyclistes et piétons
- Favoriser une gestion optimale du stationnement
- Encourager la socialisation en créant des lieux de rencontre animés dotés d'une programmation intergénérationnelle et quatre-saisons
- Améliorer l'accessibilité aux services sociaux, culturels et économiques dans les milieux de vie
- Encourager la pratique de l'agriculture urbaine sur les terrains
- Optimiser une saine cohabitation des usages pour limiter les impacts des nuisances anthropiques sur la qualité de vie des résidents
- Encourager la consolidation ou la requalification de certains espaces industriels et commerciaux en privilégiant les projets innovants et durables, axés sur une mixité de fonctions
- Soutenir et encourager les commerces de proximité pour renforcer les milieux de vie
- Favoriser le développement de pôles d'emploi locaux connectés aux réseaux de transports actifs et collectifs

3.3 CONCEPT D'AMÉNAGEMENT

Le concept d'aménagement traduit dans l'espace la vision et les objectifs énoncés précédemment. Il illustre les grandes intentions d'aménagement mises de l'avant dans ce Programme particulier d'urbanisme, soit :

- La consolidation du cadre bâti par l'implantation de bâtiments venant encadrer les rues;
- La consolidation de l'offre commerciale de proximité par une offre de locaux commerciaux de tailles diverses;
- L'amélioration des interfaces avec les secteurs résidentiels existants par des espaces tampons (marges de recul) et une gestion efficace des livraisons associées aux commerces présents;
- L'intégration harmonieuse du redéveloppement par une signature architecturale en continuité avec l'image de la ville et un verdissement abondant;
- La préservation des résidences situées sur l'avenue de Rothesay;
- La création de liens piétonniers agrémentés d'art public facilitant l'accès au secteur depuis les rues adjacentes et réduisant les distances de parcours;
- La sécurisation des intersections et l'ajout de traverses piétonnes facilitant l'accès au secteur depuis l'avenue Victoria;
- L'ajout de traverses piétonnes sur le boulevard Sir-Wilfrid-Laurier facilitant les déplacements à l'intérieur du secteur et vers le parc Union;
- Le réaménagement de l'intersection Victoria/Laurier et de ses abords permettant de marquer l'entrée de ville et lui donner une image distinctive (aménagement d'un espace public, ajout de mobilier urbain, traitement au sol distinctif, aménagements paysagers, etc.);
- L'aménagement des axes Victoria et Sir-Wilfrid-Laurier afin de renforcer leur rôle d'axes de mobilité durable (ajout de mobilier urbain, abribus, aires de repos, trottoirs, plantation d'arbres, etc.).
- Le développement d'une offre résidentielle complémentaire à l'offre existante;
- Le maintien des atouts du secteur tels que le parc Union, la garderie et l'accès aux commerces par une offre de stationnement en souterrain.

CONCEPT D'AMÉNAGEMENT



— TERRITOIRE D'APPLICATION

- - LIMITE MUNICIPALE

○ ENTRÉE DE VILLE À METTRE EN VALEUR

○ INTERSECTIONS À AMÉNAGER / SÉCURISER

— INTERFACES À SOIGNER

→ LIENS ACTIFS À AMÉNAGER

→ AXES MAJEURS DE MOBILITÉ

— ENCADREMENT DE LA RUE PAR LE BÂTI

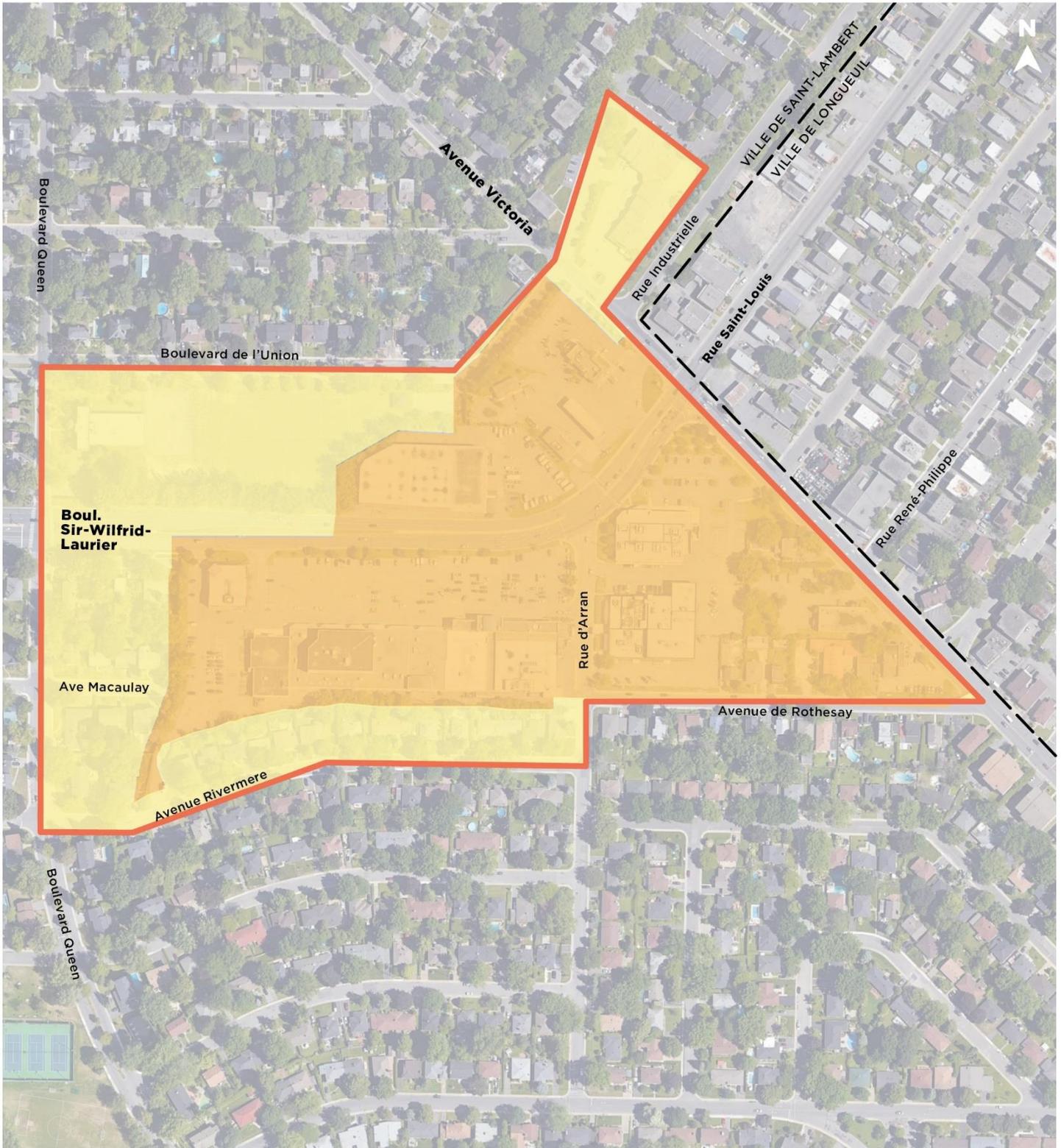
SECTEUR D'INTERVENTION PRIORITAIRE

RESIDENCES À CONSERVER

3.4 AFFECTATIONS

Le PPU maintient les affectations prévues au Plan d'urbanisme, à savoir à une affectation « Mixte » pour l'ensemble du secteur à l'exception du terrain bordé par les rues Reid, Industrielle et l'avenue Victoria, lequel est situé dans une affectation « Résidentielle ».

AFFECTATIONS



— TERRITOIRE D'APPLICATION

- - LIMITE MUNICIPALE

AFFECTATIONS

● MIXTE

● RÉSIDENTIELLE

4 STRATÉGIES DE MISE EN OEUVRE

Mise en place d'un programme d'acquisition d'immeubles

Le secteur du programme particulier d'urbanisme est désigné à titre de secteur central de la Ville de Saint-Lambert. Ainsi, la Ville peut procéder à l'acquisition d'immeubles de terrains de gré à gré ou, dans certains cas, par expropriation. Ceci pourrait par exemple être mis en œuvre dans l'optique d'influencer la réaffectation de certains terrains ou d'aménager de nouveaux espaces publics.

Révision des normes de zonage

Les normes de zonage applicables seront revues afin d'augmenter légèrement le potentiel constructible en permettant jusqu'à 5 étages et un taux d'implantation maximal de 70% permettant ainsi une plus grande compacité. La mixité sera autorisée tout en exigeant, lorsqu'approprié, que les rez-de-chaussée des bâtiments soient occupés par des usages autres que résidentiels.

Des normes visant à favoriser la mobilité durable sont aussi prévues afin notamment d'augmenter la présence de stationnements pour vélos aux abords des commerces et en exigeant un minimum de cases aménagées en souterrain ainsi qu'en réduisant les ratios de stationnement résidentiel exigés. Ce dernier élément aura aussi une incidence sur le taux de motorisation des ménages limitant l'impact du redéveloppement sur le réseau viaire déjà saturé. Le verdissement sera aussi maximisé par le biais de normes visant les aménagements extérieurs et les aires de stationnement de surface limitant du même coup les îlots de chaleur.

Enfin, les résidences de l'avenue de Rothesay seront quant à elles incluses à la zone résidentielle voisine existante.

Révision des objectifs et critères de PIIA

Le règlement sur les Plans d'implantation et d'intégration architecturale sera révisé notamment afin de renforcer les dispositions visant la protection et l'augmentation de la canopée, la réduction des îlots de chaleur, l'intégration des nouvelles constructions avec une attention particulière pour les aires de livraison, l'impact sur l'ensoleillement et la création d'aménagements favorables aux déplacements actifs.

Autres politiques et plans d'action

Dans le cadre du Plan de mobilité durable prévu au Plan d'urbanisme, il conviendra d'étudier la mise en place de mesures incitatives au transport en commun et au transport actif ainsi que l'amélioration de la sécurité et de la convivialité des déplacements, en particulier sur l'avenue Victoria et le boulevard Sir-Wilfrid-Laurier.

Les réflexions porteront aussi sur la sécurité et de la convivialité des déplacements dans le secteur résidentiel afin de limiter la circulation de transit des automobilistes qui empruntent les rues locales pour éviter la congestion sur les grands axes.

Le plan directeur des parcs et espaces verts abordera la mise en valeur du parc Union; un comité ad hoc sera formé pour en déterminer les nouveaux aménagements.

BC2
—

GRUPE**BC2**.COM