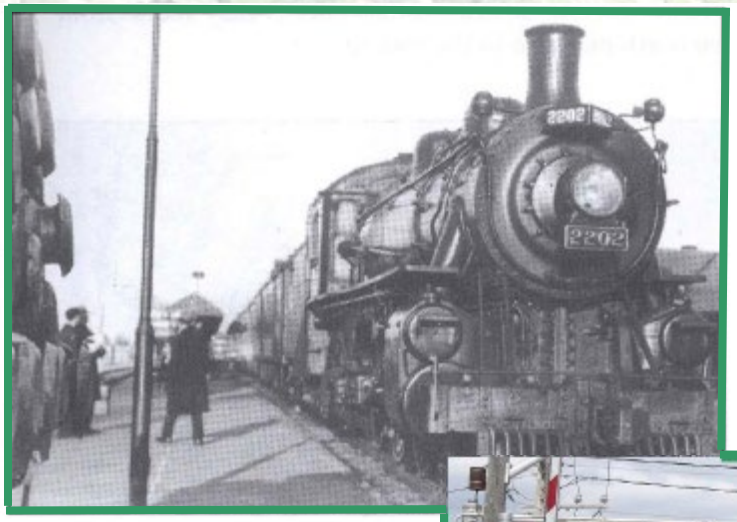
VILLE DE MONTRÉAL-OUEST

PLAN D'URBANISME





adopté le 30 juin 2009

CANADA
PROVINCE DE QUÉBEC
VILLE DE MONTRÉAL-OUEST

RÈGLEMENT NO. 2009-007

RÈGLEMENT MODIFIANT LE PLAN D'URBANISME DE LA VILLE DE MONTRÉAL-OUEST

AVIS DE MOTION : 23 JUIN 2009

ADOPTION : 30 JUIN 2009

ENTRÉE EN VIGUEUR : 8 JUILLET 2009

REFONTE ADMINISTRATIVE : 23 AOÛT 2017

Tel que modifié par les règlements:

Règlement numéro	Entrée en vigueur
2016-012	5 NOVEMBRE 2016
2016-024	23 FÉVRIER 2017
2017-006	23 AOÛT 2017

TABLE DES MATIÈRES

ILLUSTRATIONS 5

Prologue 6

Chapitre 1 - UNE VISION POUR MONTRÉAL-OUEST 8

1.1 POLITIQUES, PRIORITÉS ET CONTRAINTES 8

1.2 GÉOGRAPHIE, HISTOIRE ET DONNÉES DÉMOGRAPHIQUES 10

1.3 ADOPTION DU PLAN D'URBANISME 12

1.4 COMMENT INTERPRÉTER LES TABLES DE MISE EN ŒUVRE 14

Chapitre 2 - LA REVITALISATION DU CENTRE-VILLE 15

2.1 CONTEXTE 15

2.2 OBJECTIFS D'AMÉNAGEMENT 16

OBJECTIF 1 – Créer un design urbain unificateur au cœur du centre-ville 16

OBJECTIF 2 – Embellir et revitaliser le centre-ville 22

OBJECTIF 3 – Promouvoir le centre-ville 23

2.3 MISE EN ŒUVRE 23

Chapitre 3 - LES MODIFICATIONS D'AFFECTATION DU SOL ET DE ZONAGE 25

3.1 CONTEXTE 25

3.2 OBJECTIFS D'AMÉNAGEMENT 25

OBJECTIF 1 – Attirer des usages souhaitables 25

OBJECTIF 2 – Harmoniser la hauteur, les marges et la densité des bâtiments dans le centre-ville 26

3.3 MISE EN ŒUVRE 28

Chapitre 4 - LE RENOUVELLEMENT DES INFRASTRUCTURES 31

4.1 CONTEXTE 31

4.2 OBJECTIF D'AMÉNAGEMENT 31

4.3 MISE EN ŒUVRE 32

Chapitre 5 - LE TRANSPORT ET LA GESTION DE LA CIRCULATION 33

5.1 CONTEXTE 33

5.2 OBJECTIFS D'AMÉNAGEMENT 37

OBJECTIF 1 – Améliorer la gestion de la circulation routière 37
OBJECTIF 2 – Aménager des liens piétonniers sécuritaires, attrayants et efficaces entre les divers points d'intérêt de la ville 38
OBJECTIF 3 – Améliorer et augmenter le stationnement au centre-ville 39
5.3 MISE EN ŒUVRE 39
Chapitre 6 - LA VIE DE QUARTIER 41
6.1 CONTEXTE 41
6.2 OBJECTIFS D'AMÉNAGEMENT 41
OBJECTIF 1 – Rehausser la sécurité et la tranquillité des zones résidentielles 41
OBJECTIF 2 – Encourager l'entretien et la rénovation des propriétés 43
6.3 MISE EN ŒUVRE 43
Chapitre 7 - L'AMÉLIORATION DES INSTALLATIONS ET DES SERVICES 45
7.1 CONTEXTE 45
7.2 OBJECTIFS D'AMÉNAGEMENT 45
OBJECTIF 1 – Consolider les services municipaux 45
OBJECTIF 2 – Encourager la construction d'une résidence pour personnes âgées 46
OBJECTIF 3 – Améliorer les espaces verts et les parcs existants 46
OBJECTIF 4 – Moderniser ou remplacer l'aréna 47
7.3 MISE EN ŒUVRE 48
Chapitre 8 - LA PLANIFICATION ENVIRONNEMENTALE 50
8.1 CONTEXTE 50
8.2 OBJECTIFS D'AMÉNAGEMENT 50
OBJECTIF 1 – Améliorer l'efficacité énergétique et la gestion des déchets 50
OBJECTIF 2 – Promouvoir les modes de transport écologiques 51
OBJECTIF 3 – Préserver et améliorer les espaces verts existants, les milieux naturels et archéologiques présents dans la ville, et convertir le golf Meadowbrook en parc public 52
8.3 MISE EN ŒUVRE 52
Conclusion 55
Annexe A - 2004 Plan d'urbanisme de Montréal de 2004 – Plan d'affectation du sol 56

ILLUSTRATIONS

Page couverture: Photo du train (Musée de Montréal-Ouest)
Photo de Westminster Nord (Comité d'aménagement et de planification, 2008)

Fig 1: Emplacement de Montréal-Ouest sur l'île de Montréal, (Ville de Montréal, Système d'information urbaine de reference spatiale, 2005): p.10

Fig 2: Avenue Strathearn en 1918, (Gladwish et Mitchelle, 1918): p. 11

Fig 3: Carte du centre-ville de Montréal-Ouest, (maps.google.com, 2009) : p. 16

Fig 4: Croquis du nouveau Centre récréatif communautaire annexé à l'hôtel de ville, (Comité d'aménagement et de planification, 2008) : p. 18

Fig 5: Croquis du quartier commercial sur Westminster Nord suite aux changements planifiés, (Comité d'aménagement et de planification, 2008) : p. 20

Fig 6: Croquis du passage à niveau amélioré, si les voies ferrées sont déplacées sous-terre, (Comité d'aménagement et de planification, 2008) : p. 21

Fig 7: Croquis du concept de zonage appliqué sur Westminster Sud, (Jan Davis, architect, 2009) : p.27

Fig 8: Nouveau plan d'affectation du sol, p.29

Fig 9: Nouveau plan de densité – Coefficient d'occupation au sol et hauteur des bâtiments: p.30

Fig 10: Passage à niveau à l'intersection de Westminster et de Sherbrooke, vue vers le nord, (Comité d'aménagement et de planification, 2008) : p. 35

Fig 11: Mobilité, p. 36

Fig 12: Secteur d'intérêt archéologique, p. 54

Annexe A: 2004 Plan d'urbanisme de Montréal de 2004 – Carte de l'affectation du sol, (Ville de Montréal, 2004) : p. 56

Prologue

Montréal-Ouest est un petit bijou de ville au cœur de l'île de Montréal. Fiers d'avoir célébré les 100 ans de la ville en 1997, les résidents profitent toujours du couvert majestueux des arbres matures qui ornent les rues et les parcs, des quartiers si accueillants pour les familles, de l'architecture élégante des maisons, du vaste éventail d'installations et de services municipaux ainsi que d'une rue commerciale en plein essor. La position centrale de Montréal-Ouest, qui permet un accès rapide au centre-ville de Montréal, aux autoroutes, à l'aéroport et au transport en commun, contribue à son attrait. Bien qu'une atmosphère de petite ville l'anime, Montréal-Ouest fait partie d'un ensemble intégré de municipalités et de quartiers montréalais qui composent la grande agglomération de Montréal. Par conséquent, la ville voit la circulation augmenter dans ses rues résidentielles et subit de la pression en raison du développement des secteurs voisins. De plus, Montréal-Ouest doit actuellement relever plusieurs défis d'aménagement. Parmi ceux-ci, on notera le programme pluriannuel de reconstruction des infrastructures, l'engagement envers le développement durable et la nécessité de renouveler les installations municipales.

Le Comité d'aménagement et de planification de la ville a été mis sur pied en février 2007 après la défusion de la Ville de Montréal pour soutenir le conseil municipal. Rapidement, il est devenu évident que le Plan d'urbanisme adopté par la Ville de Montréal en 2004 n'était plus pertinent pour la ville reconstituée (voir appendice A pour une illustration), ce qui laissait les décideurs sans les outils nécessaires pour relever les défis auxquels la municipalité fait face. Il fallait développer une vision pour Montréal-Ouest qui reflète le contexte et les impératifs d'aménagement actuels. Toutefois, les résidents apprécient l'histoire unique de la ville et ses attraits et ils ne veulent pas voir des changements radicaux altérer sa nature conviviale et sa qualité de vie si recherchées. Ce Plan d'urbanisme opte donc pour un compromis. Il vise à composer avec le changement tout en conservant le caractère intrinsèque de la ville pour faire de Montréal-Ouest un milieu encore plus accueillant pour vivre, travailler et jouer.

La vision englobe les objectifs suivants :

1. Favoriser l'émergence d'un centre-ville plus animé, plus viable et plus diversifié pour en faire le cœur civique, commercial et culturel de la ville. Renouveler les infrastructures municipales désuètes, dont les rues, les trottoirs, les égouts et les aqueducs.
3. Modifier les règlements de zonage et d'affectation du sol pour répondre aux objectifs de ce Plan et aux meilleures pratiques en général.
4. Améliorer le réseau routier pour assurer un accès sécuritaire et efficace aux artères importantes comme au transport en commun et offrir des espaces de stationnement suffisants pour les clients des commerces.
5. Améliorer la vie de quartier en favorisant la tranquillité, en assurant la sécurité des enfants, des piétons et des cyclistes et en préservant le patrimoine architectural de la ville.
6. Faire de Montréal-Ouest un milieu mieux adapté pour les aînés.
7. Améliorer les principales installations communautaires de manière progressive et à coût nul.
8. Adopter des politiques durables sur le plan de l'environnement pour les activités et le développement, autant dans le domaine public que privé.

La ville de Montréal-Ouest (« la Ville ») n'opère pas en vase clos. Le succès dépendra également du maintien des bonnes relations avec les municipalités voisines, les entités régionales et les gouvernements, afin d'influencer la planification des projets extérieurs qui toucheraient la ville. Aussi, il importe d'obtenir des ressources pour nos initiatives.

Nos ressources financières sont limitées et il faudra plusieurs années pour concrétiser plusieurs des initiatives projetées. Ce Plan d'urbanisme est conçu pour donner des outils à la municipalité afin de parfaire les changements et de les mettre en œuvre à mesure que les fonds deviennent disponibles.

Avant tout, notre succès à long terme dépend de notre atout le plus précieux : la contribution et l'énergie de nos citoyens dynamiques qui ont à cœur l'amélioration des services publics et l'esprit de communauté. Ce Plan d'urbanisme leur appartient.

Chapitre 1
UNE VISION POUR MONTRÉAL-OUEST

1.1 POLITIQUES, PRIORITÉS ET CONTRAINTES

Ce Plan d'urbanisme cible en priorité un certain nombre d'objectifs à long terme pour Montréal-Ouest et consacre un chapitre à chacun. Voici les objectifs prioritaires :

- la revitalisation du centre-ville;
- les modifications d'affectation du sol et de zonage;
- le renouvellement des infrastructures;
- le transport et la gestion de la circulation;
- la vie de quartier;
- l'amélioration des installations et des services municipaux;
- la planification environnementale.

Le choix de ces objectifs s'est fondé sur les décisions d'orientation suivantes :

- améliorer la rentabilité de notre milieu des affaires et ainsi, les revenus de la ville;
- réparer les infrastructures avant que des détériorations à venir fassent augmenter les risques et les coûts;
- améliorer les installations municipales à long terme, en priorisant les projets à coût neutre;
- rehausser l'intégrité des quartiers dans le but d'améliorer la qualité de vie;
- faire passer la sécurité des piétons et des résidents avant les besoins et les demandes des automobilistes;
- anticiper et répondre aux besoins d'une population vieillissante;
- réduire notre empreinte écologique;
- abaisser les coûts autant que possible.

La mise en œuvre des objectifs est déterminée par les réalités politiques et financières propres à Montréal-Ouest. La réalité la plus incontournable est le montant déjà élevé des taxes; toute augmentation serait ressentie tout particulièrement par les aînés et pourrait entraîner une baisse de la valeur immobilière. La Ville doit donc planifier uniquement les dépenses nécessaires,

telles que le renouvellement des infrastructures. La réalisation du reste des objectifs se fera sur une base de coût nul ou sera retardée jusqu'à ce que des fonds soient disponibles. Le Plan présente donc un cadre réglementaire et décisionnel pour mettre en œuvre ces objectifs sur une longue période. Aucune expropriation n'est en cause. Il se veut un processus continu de changements progressifs qui mèneront à des résultats plus tangibles avec le temps, à mesure que les objectifs seront précisés et mis de l'avant par la consultation, l'aménagement et son établissement.

La planification est également influencée par le développement extérieur qui, bien qu'il ait des répercussions sur la Ville et sur les décisions qui s'y prennent, n'est pas sous son contrôle. Cela inclut l'agrandissement de Parmalat à la limite sud-est, le projet de reconstruction de l'échangeur Turcot et de l'autoroute 20 au sud, la navette aéroportuaire projetée qui pourrait traverser la ville dans l'enceinte du CFCP et les plans d'un complexe résidentiel important sur le terrain de golf Meadowbrook.

Par sa petite taille, la ville de Montréal-Ouest est particulièrement sensible aux forces à l'extérieur de ses frontières et notre bien-être dépend de notre capacité à promouvoir une communauté élargie basée sur le respect et la coopération. À cet effet, nous devons établir et maintenir de bonnes relations avec les municipalités voisines ainsi qu'avec les entités régionales comme l'agglomération et la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM), les gouvernements fédéral et provincial, les organisations non gouvernementales et le secteur privé.

En définitive, ce Plan d'urbanisme ne peut connaître le succès qu'avec un effort concerté de tous les acteurs. Comme par le passé, Montréal-Ouest pourra toujours compter sur la contribution et l'énergie de ses citoyens dynamiques qui ont à cœur l'amélioration des services publics et l'esprit de communauté.

1.2 GÉOGRAPHIE, HISTOIRE ET DONNÉES DÉMOGRAPHIQUES

La ville de Montréal-Ouest est située à 10 kilomètres environ du centre-ville de Montréal sur un escarpement élevé (la falaise St-Jacques) qui commence à la limite ouest de Montréal-Ouest et se poursuit à l'est sur plusieurs kilomètres vers Saint-Henri. La ville est bordée par l'arrondissement de Côtes-des-Neiges – Notre-Dame-de-Grâce à l'est, l'arrondissement de Lachine à l'ouest et au sud, ainsi que par la ville de Côte Saint-Luc au nord (figure 1).

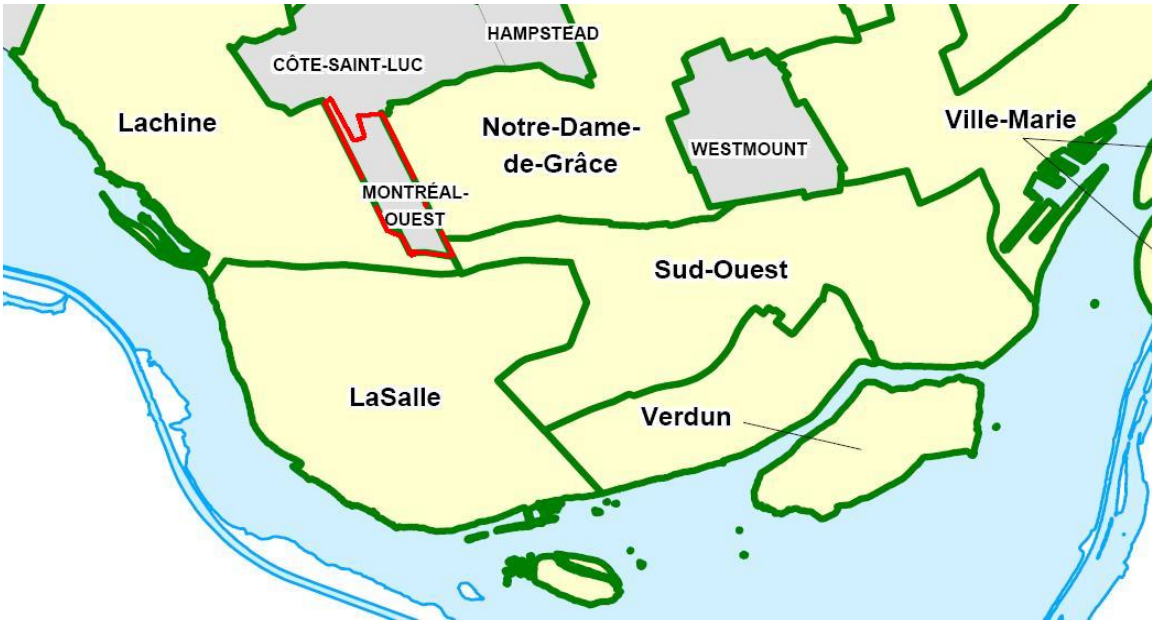


Fig. 1. Emplacement de Montréal-Ouest sur l'île de Montréal.

Des lignes de chemin de fer divisent la municipalité en trois quartiers distincts non officiels : le Sud, le Centre et le Nord. La partie nord (contigüe à Côte Saint-Luc) est reliée au reste de la ville par un pont à deux voies. La ligne de train de banlieue est-ouest du Chemin de fer Canadien Pacifique traverse le centre de Montréal-Ouest et l'avenue Westminster, la principale rue commerciale, à un passage à niveau. En plus du chemin de fer, d'autres barrières physiques définissent les limites et la structure de la ville. Au sud, on retrouve l'autoroute 20, avec la rue Notre-Dame qui constitue la frontière sud. Au sud-ouest, le développement est restreint par l'escarpement à pic au-dessus du quartier Saint-Pierre, dans l'arrondissement de Lachine.

La « banlieue-jardin » de Montréal-Ouest est incorporée en 1897. La ville originale couvrait environ 1,41 km^2 (400 acres), tout comme maintenant. Bien que le développement du territoire ait commencé en 1653 quand la famille Décarie s'est établie dans la région, le plan de la cité-

jardin a commencé à prendre forme au milieu des années 1890 lorsqu'un promoteur ontarien s'est mis à vendre des lots résidentiels et à y amener des services. La ville est passée d'une population de 350 à 3 474 habitants à la fin de la Deuxième Guerre mondiale. À la fin des années 1950, pratiquement tout le territoire de la ville avait été développé. Aujourd'hui, environ 5 300 personnes vivent à Montréal-Ouest.[1]

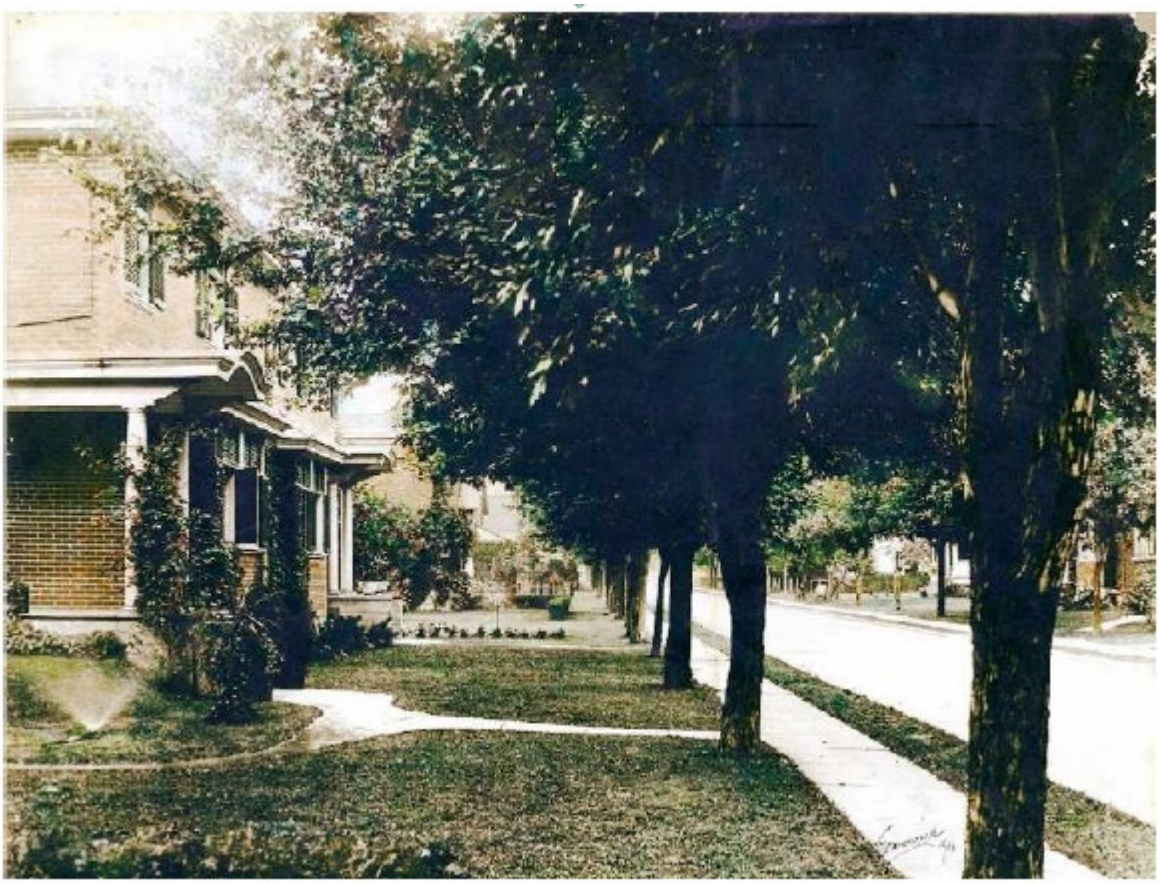


Fig. 2. Avenue Strathearn en 1918.

La ville est majoritairement résidentielle et abrite surtout des maisons unifamiliales (figure 2). Soixante-quatre pour cent des habitations sont détachées ou jumelées, comparativement à 37 % dans la ville de Montréal[2]. Une proportion considérable du parc immobilier est ancien et d'une grande qualité architecturale.[3] Près de la moitié des 1 855 habitations privées de Montréal-Ouest ont été construites avant 1946 et la majorité des autres avant 1986.[4] De plus,

[1]Le recensement 2006 de Statistique Canada a dénombré 5 184 habitants.
[2] Statistique Canada, Recensement, 2006.
[3] Plusieurs maisons ont reçu le prix annuel « Maison coup de cœur du public » de l'Opération patrimoine architectural de Montréal
[4] Statistique Canada, Recensement, 1986.

le taux de propriété est élevé, avec plus des trois quarts des habitations appartenant à l'occupant, contrairement à Montréal où la moyenne est de 53 %.

L'âge médian de la population est de 41,7 ans, un chiffre légèrement plus élevé que celui de la Région métropolitaine de recensement de Montréal (RMR). Les enfants d'âge scolaire et les jeunes adultes qui ont l'âge de fréquenter le cégep représentent 23,2 % de population tandis que les personnes de plus de 65 ans comptent pour 12,8 % (près de 45 % des individus de ce groupe ont plus de 75 ans). La taille moyenne des familles est de 2,8, comparativement à 2,9 en 1986.[5] Cette baisse indique une tendance à la diminution de la taille des ménages et au vieillissement de la population. La population de Montréal-Ouest est très stable : 90 % des résidants vivaient à la même adresse l'année précédente et 74 % vivaient à la même adresse depuis cinq ans.

Montréal-Ouest est une communauté où prédomine l'anglais, qui est parlé dans environ 80 % des foyers. Cependant, le français est maintenant parlé dans 12,5 % des foyers, une proportion qui a doublé depuis 1986. Les trois quarts des résidents se considèrent bilingues.[6]

La ville de Montréal-Ouest est une communauté cohésive qui offre une grande variété de services et d'activités. Selon les résultats d'un sondage communautaire à la fin de l'année 2007[7], la majorité des citoyens donne beaucoup de valeur à l'esprit de communauté, à l'harmonie et à la tranquillité de la ville. La participation des citoyens aux affaires municipales est très élevée (plus de 15 %). Plusieurs comités de bénévoles œuvrent dans divers domaines, dont l'urbanisme, la circulation et la sécurité, l'action environnementale, les sports et loisirs ainsi que l'intégration architecturale. Des groupes communautaires, comme le Club Rotary, les scouts et bien d'autres, sont également très actifs au sein de la communauté.

1.3 ADOPTION DU PLAN D'URBANISME

[5] Statistique Canada, Recensement, 2006.
[6] Statistique Canada, Recensement, 2006.
[7] Comité d'aménagement et de planification, Sondage communautaire, distribué en septembre 2007, données compilées en novembre 2007.

En novembre 2004, quand la ville de Montréal-Ouest faisait partie de la ville de Montréal, celle-ci a adopté un Plan d'urbanisme couvrant toute l'île de Montréal. Ce Plan d'urbanisme remplaçait le Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal adopté en novembre 1990 (règlement 445). Quand la Ville a été reconstituée au début de 2006, le gouvernement provincial a choisi de maintenir le Plan d'urbanisme de Montréal pour les municipalités défusionnées, assujetti au droit d'amender leurs portions à partir de cette date.

En 2007, Montréal-Ouest a formé un Comité d'aménagement et de planification (CAP), présidé par le maire Campbell Stuart et composé de résidants et d'employés municipaux.[8] Le CAP a entrepris l'élaboration de ce Plan d'urbanisme qui reflète les intérêts et les préoccupations actuels de la municipalité, dont la revitalisation du centre-ville, l'amélioration de la qualité de vie dans les quartiers et la promotion d'un développement durable.

Ce plan d'urbanisme amende le Plan d'urbanisme de Montréal de 2004. Bien que la loi interdise à la Ville de remplacer le Plan d'urbanisme avant la mi-2010, elle peut le modifier de façon provisoire. Par conséquent, ce document modifie les sections du Plan d'urbanisme de Montréal (règlement 04-047) se rattachant exclusivement à Montréal-Ouest.[9] Il pourrait devoir être révisé pour se conformer au Schéma métropolitain d'aménagement et de développement de la Communauté métropolitaine de Montréal (SMADCMM) si ce dernier est adopté par la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM).[10]

Ce Plan d'urbanisme est un projet de règlement. Il a été élaboré par le CAP et a été approuvé dans sa forme actuelle par le Conseil municipal de Montréal-Ouest. Il a été élaboré selon les exigences de la loi sur l'Aménagement et l'urbanisme quant à son contenu. Dans son élaboration, les résidents de Montréal-Ouest ont été invités à partager leurs vues et suggestions, poser des questions et exprimer des inquiétudes lors de deux séances de consultation (le 20 mai et le 9 juin 2009).[11]

---

[8] Les membres du Comité de planification urbaine sont Raymond Beshro, Tim Goforth, Ron Hasid, Patrick Mann, Campbell Stuart et Julie Tasker-Brown, avec l'assistance de la firme d'urbanisme Groupe Gauthier Biancamano Bolduc.
[9] Ce document peut être consulté à www.ville.montreal.qc.ca
[10] Une ébauche du SMADCMM a été adoptée en février 2005 et soumise à la consultation publique. La CCM travaille présentement sur une version révisée du Schéma.
[11] Malgré que la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme requiert qu'une seule consultation publique, la Ville de Montréal-Ouest en a tenu une seconde pour encourager la participation du public.

L'adoption de ce Plan d'urbanisme représente le premier pas concret pour réaliser la vision globale retrouvée dans ces pages. Plusieurs des objectifs du Plan seront raffinés à travers des discussions, la consultation et leur réalisation ultime seront sujettes à des analyses de coûts et, si nécessaire, à des études d'ingénierie. Dans plusieurs cas proposés, les projets seront sujets à l'approbation du CAP et du Conseil municipal et suivant les impératifs architecturaux.

1.4 COMMENT INTERPRÉTER LES TABLES DE MISE EN ŒUVRE

Les prochains chapitres vont décrire les objectifs du Plan d'urbanisme tant en des termes généraux qu'en identifiant des actions spécifiques. Les tables, à la fin de chaque chapitre, déterminent le niveau de priorité, le temps requis pour atteindre l'objectif et le coût estimé pour chaque action.

La durée : La période choisie pour mettre en place certaines actions est déjà en cours. Pour d'autres actions, un nombre d'années est en cause même s'il faut préciser que le temps est approximatif.

Le coût : Les coûts pour atteindre les objectifs sont également approximatifs et qualifiés comme suit :

- Faible : Le coût sera couvert à même le budget annuel
- Moyen : Le coût doit être prévu au budget annuel
- Élevé : Le coût demande l'adoption d'un règlement d'emprunt avec un remboursement sur plusieurs années.

Chapitre 2
LA REVITALISATION DU CENTRE-VILLE

2.1 CONTEXTE

L'élément central du Plan d'urbanisme est le Plan de revitalisation du centre-ville (« le Plan de revitalisation »). Il vise à créer un cœur commercial viable, vibrant et dynamique qui améliorera la qualité de vie des résidents et élargira l'assiette fiscale de la ville.

Montréal-Ouest est dotée d'une « rue principale » traditionnelle, l'avenue Westminster, qui est constituée d'un noyau d'entreprises prospères qui desservent principalement les résidents locaux. Actuellement, l'activité commerciale se concentre entre les rues Sherbrooke et Curzon, bien que quelques entreprises soient situées plus au nord et plus au sud sur cette rue. De nombreux symboles de la riche histoire de la ville se retrouvent au sud de cette zone, dont l'édifice de la tour, la Royal West Academy, la gare de Montréal-Ouest, l'hôtel de ville ainsi que le parc Mémorial et ses monuments. Le quartier commercial profite d'un emplacement central dans la municipalité et donc d'un accès à la gare ferroviaire et à une proportion importante de la circulation de transit.

Lorsqu'utilisés, les termes « centre-ville » et « zone commerciale » font référence au même lieu géographique qui comprend :

- Westminster Nord, de Curzon à Sherbrooke;
- Westminster Sud, du côté Est, de Broughton à Avon; et
- Milner, du côté Sud, de Westminster à Wolseley

Le Plan de revitalisation présente une série d'interventions d'aménagement qui sont illustrées à la figure 3 (ci-après).

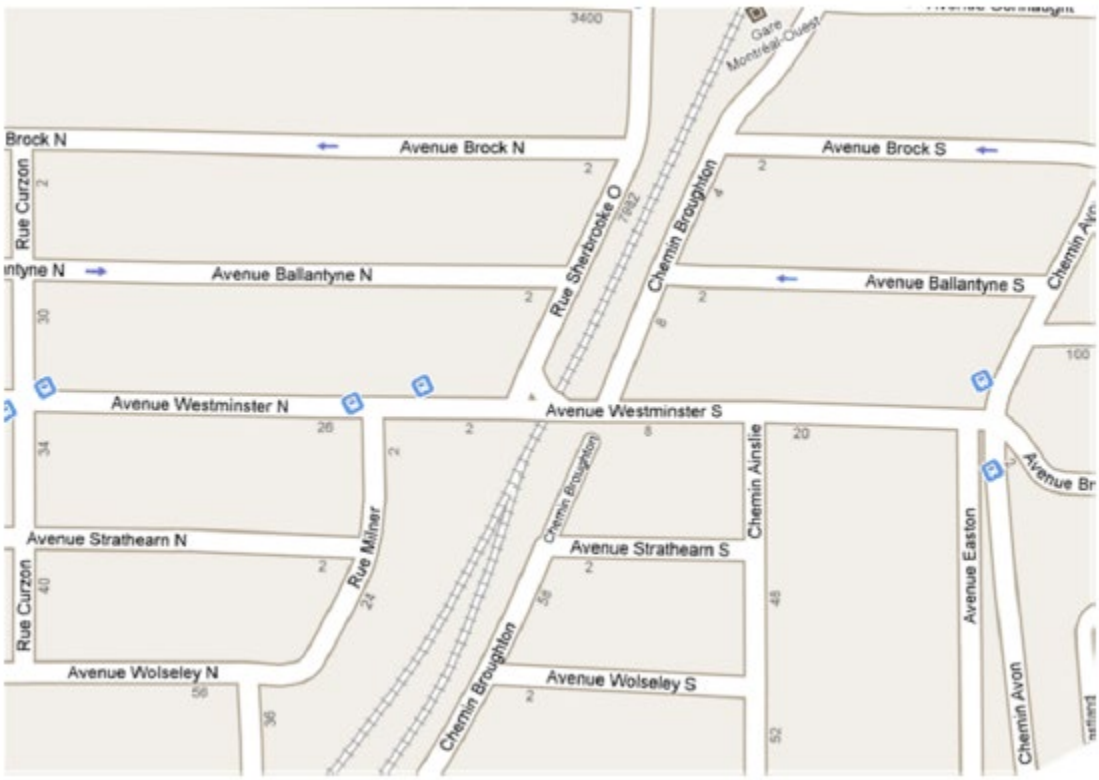


Fig 3. Carte du centre-ville de Montréal-Ouest.

2.2 OBJECTIFS D'AMÉNAGEMENT

OBJECTIF 1 – Créer un design urbain unificateur au cœur du centre-ville

Le succès d'un centre-ville commence par la création d'un sentiment d'appartenance à un lieu ou une destination. Cependant, le paysage de rue sur Westminster, autant au nord qu'au sud des voies ferrées, présente une incohérence architecturale et une série d'espaces inutilisés ou sous-utilisés. Cette rue recèle un potentiel considérable pour les projets commerciaux et résidentiels. Les éléments de design urbain contenus dans le Plan de revitalisation poursuivent plusieurs buts : s'attaquer au problème de l'apparence physique de Westminster, attirer de nouveaux investissements, élargir l'assiette fiscale, augmenter la diversité des habitations offertes et consolider les services municipaux et communautaires. Le Plan de revitalisation comprend quatre « secteurs de planification détaillée » (voir les figures ci-après), qui seront ciblés pour des révisions de zonage et des investissements municipaux.

1) La future place publique/Le nouveau Centre récréatif communautaire

Le noyau du Plan de revitalisation est la conversion du parc Davies en place publique. La nouvelle place publique attirera des promoteurs au sud des voies ferrées, augmentera son attrait à titre de « destination », rehaussera sa valeur en tant qu'espace vert fonctionnel et agréable pour les activités et les événements communautaires et offrira des liens piétonniers entre la gare, la Royal West Academy et le Centre récréatif communautaire décrit ci-après.

L'aménagement de la place publique se fera de concert avec la consolidation de services municipaux, tels que le centre communautaire et la bibliothèque dans un nouveau Centre récréatif communautaire qui sera logé dans une annexe à l'hôtel de ville (figure 4). Le nouvel édifice remplacera les installations existantes qui ont besoin de rénovations et de mises à niveau importantes pour répondre aux besoins de résidants. Étant donné l'urgence de moderniser les infrastructures de la ville, ce projet ne sera entrepris à court terme que si des subventions et l'utilisation ou la vente de terrains de la municipalité en font une solution à coût faible ou neutre. En plus de l'aide fédérale et provinciale, des subventions seront sollicitées pour intégrer des technologies « vertes » au développement. Un projet vert optimiserait l'utilisation des terrains du centre de la ville et générerait des retombées économiques pour la communauté grâce à la réduction des coûts de fonctionnement et d'entretien.

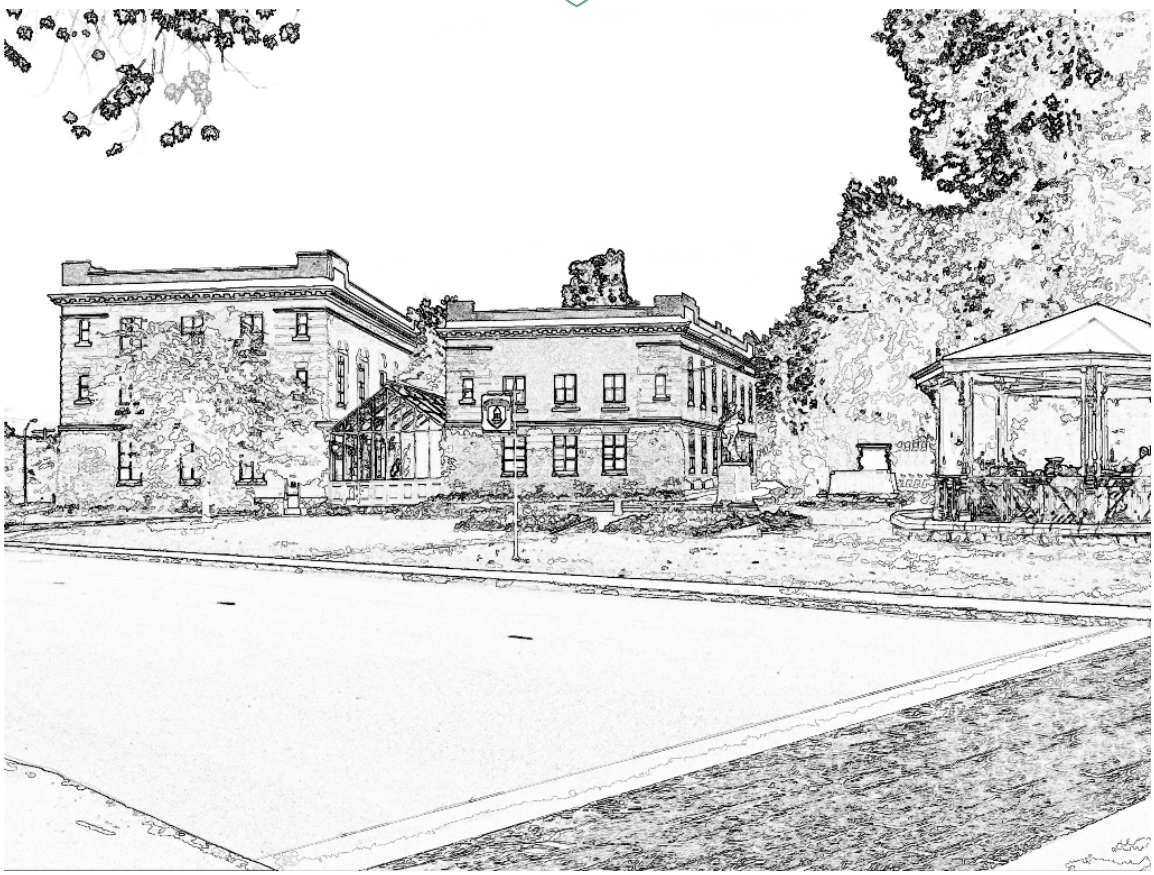


Fig. 4. Croquis du nouveau Centre récréatif communautaire annexé à l'hôtel de ville.

2) Le développement du quartier commercial sur Westminster Sud

L'avenue Westminster Sud fait l'objet de plans de réaménagement depuis les années 1960. Grâce aux objectifs mis de l'avant par ce Plan de revitalisation, la Ville agira à titre de facilitatrice dans l'amélioration de cette importante portion de Westminster. À cet effet, la Ville adoptera des mesures pour encourager la construction d'édifices privés de quatre étages à usage mixte sur le côté est de Westminster Sud, tout en préservant le côté ouest pour le réserver aux édifices municipaux et aux espaces publics (figure 5). Cela se traduira par un usage plus efficace des rares terrains, un secteur commercial plus viable, une assiette fiscale élargie et une meilleure offre de logements plus petits et plus abordables pour les aînés et les jeunes ménages.

La municipalité est propriétaire d'une parcelle de terrain au coin de Avon et Wesminster (John A. Simms Park et le site de la librairie existante) et pourra servir possiblement à une résidence pour personnes âgées (voir section 7.2, Objectif 2) car cela donne un certain contrôle sur son

développement. Ceci n'a pas pour effet d'empêcher la sélection d'autres endroits pour une telle résidence si des terrains sont disponibles.

La sécurité des piétons à l'intersection Avon et Westminster doit être améliorée aussi eu égard à la circulation qui existe actuellement et qui sera transformée suite aux changements proposés sur la rue Westminster Sud (voir Section 5.2 pour plus de détails).

3) L'avenue Westminster Nord

La section commerciale sur Westminster entre Sherbrooke et Curzon bénéficiera de rénovations plus que méritées. La Ville instaurera des mesures pour rehausser l'apparence du quartier commercial en encourageant un développement approprié des terrains vacants et la restauration des bâtiments historiques afin de créer un paysage unifié sur la rue principale (figure 5). Le zonage concernant la hauteur des bâtiments demeurera inchangé pour cette partie.



Fig. 5. Croquis du quartier commercial sur Westminster Nord suite aux changements planifiés.

4) Le passage à niveau

Plusieurs changements sont envisagés au passage à niveau et dans les environs. Le principal objectif est de rehausser la sécurité (voir la section 5.2). Cependant, ce secteur sera le théâtre d'un grand nombre d'améliorations si la navette aéroportuaire traverse effectivement la ville et que toutes les voies ferrées sont enfouies. Parmi les idées, signalons la création de liens piétonniers sécuritaires et attrayants entre la partie sud et nord de Westminster, le développement d'un point d'intérêt comme un marché de producteurs agricoles, l'aménagement de stationnements supplémentaires et d'une promenade verte le long des voies ferrées (figure 6). En plus de susciter la fierté civique des résidents de Montréal-Ouest, ce plan d'embellissement contribuera également à la croissance des entreprises actuelles et futures de la ville.



Fig. 6. Croquis du passage à niveau amélioré, si les voies ferrées sont déplacées sous-terre.

ACTIONS

2.1.1 Réaménager et paysager ce qui constitue actuellement le parc Davies pour le convertir en place publique et accentuer son rôle en tant que point d'intérêt et lieu de rassemblement pour la communauté.

2.1.2 Élaborer des mesures pour encourager et faciliter la subdivision et la fusion de terrains sous-utilisés ou inutilisés sur l'avenue Westminster entre Curzon et Avon.

2.1.3 Entreprendre l'intégration physique et visuelle des portions nord et sud de Westminster, en mettant l'accent sur l'aménagement de liens piétonniers sécuritaires et attrayants pour traverser l'enceinte du chemin de fer.

2.1.4 Réviser le zonage pour la densité du côté est de Westminster Sud pour les structures à usage mixte, tout en atténuant les conséquences sur les propriétés avoisinantes, telles les vues indésirables et l'ombrage.

2.1.5 Encourager la construction d'une résidence pour personnes âgées sur le terrain occupé actuellement par la bibliothèque et le parc John A. Simms, qui est sous-utilisé, si ce site s'avère à être optimal.

2.1.6 Étudier le projet du nouveau Centre récréatif communautaire, incluant la bibliothèque.

2.1.7 Réviser les règlements de zonage pour retirer graduellement les usages commerciaux lourds du centre-ville.

2.1.8 Négocier avec le CFCP pour qu'il déménage ses bâtiments d'entreposage inesthétiques plus à l'ouest.

OBJECTIF 2 – Embellir et revitaliser le centre-ville

L'objectif consiste à tirer profit des meilleurs atouts du centre-ville, tels que ses immeubles historiques, son emplacement remarquable et ses rues propices à la marche. Une atmosphère invitante, créée par des vitrines attirantes, une signalisation unifiée, des stationnements adéquats, des édifices rénovés, de bonnes pratiques d'entretien, du mobilier urbain, de l'éclairage public et l'aménagement du paysage, communiquera un message visuel positif quant au quartier commercial et à ce qu'il peut offrir.

Des mesures seront employées dans le but de minimiser les effets négatifs d'une activité commerciale en hausse, telles qu'assurer du stationnement suffisant, désigner des zones et des heures de chargement et de déchargement pour les véhicules commerciaux, adopter des normes adéquates en matière de bruit et installer des dispositifs d'aménagement pour contrôler la circulation dans le but d'assurer la sécurité des piétons.

ACTIONS

2.2.1 Nettoyer et contrôler les graffitis et autres types de dégradation de la propriété.

2.2.2 Enterrer les fils électriques aériens.

2.2.3 Mettre en œuvre un programme de revitalisation des façades des édifices pour encourager les propriétaires et les gestionnaires de commerces à entretenir et à rénover leurs édifices en visant de meilleures normes de design architectural.

2.2.4 Encourager les projets sur les terrains vacants et la rénovation d'édifices pour les harmoniser à l'architecture existante et créer un paysage de rue unifié et continu sur Westminster.

2.2.5 Augmenter les espaces de stationnement sur rue et hors rue.

2.2.6 Planter de nouveaux arbres et d'améliorer l'aménagement paysager.

OBJECTIF 3 – Promouvoir le centre-ville

Un élément clé du Plan de revitalisation est la promotion et le marketing du quartier commercial pour encourager les investissements et attirer les clients. Pour ce faire, le quartier doit être attrayant pour les piétons. Une façon de promouvoir ce secteur consiste à fournir des services aux visiteurs, comme une zone d'accès sans fil et gratuit à Internet. Une autre consiste à faire revivre le rôle historique du chemin de fer et de la gare dans le développement de Montréal-Ouest en les restaurant pour en faire le point d'intérêt de la communauté. Pour réaliser le Plan de revitalisation, la Ville collaborera étroitement avec les propriétaires d'entreprises et les autres groupes d'intérêt du quartier. Le processus de consultation permettra l'intégration des besoins et des préoccupations de toutes les parties concernées dans les initiatives promotionnelles.

ACTIONS

2.3.1 Mettre sur pied un groupe de travail regroupant les parties prenantes.

2.3.2 Élaborer un programme de sensibilisation et d'éducation pour promouvoir les atouts du centre-ville auprès des investisseurs, des consommateurs, des nouvelles entreprises, des résidents et des visiteurs.

2.3.3 Créer une zone d'accès sans fil et gratuit à Internet au centre-ville.

2.3 MISE EN ŒUVRE

Veuillez voir la section 1.4 pour l'interprétation des tableaux. Les échéanciers sont approximatifs.

Objectif 2.1 – Créer un design urbain unificateur			
Action	**Niveau de priorité**	**Coût**	**Échéancier**

2.1.1 Réaménager et paysager le parc Davies	Faible	Élevé	2014-2020
2.1.2 Élaborer des mesures pour encourager un meilleur usage des terrains sous-utilisés et inutilisés	Moyen	Moyen	En cours
2.1.3 Entreprendre l'intégration physique et visuelle de Westminster Nord et Sud	Moyen	Élevé	2014-2020
2.1.4 Réviser les règlements de zonage	Élevé	Moyen	2009-2010
2.1.5 Adopter des mesures pour encourager la construction d'une résidence pour personnes âgées	Élevé	Faible	2009-2011
2.1.6 Chercher du financement pour le nouveau Centre récréatif communautaire	Élevé	Faible	2010-2015
2.1.7 Retirer graduellement les usages commerciaux lourds	Élevé	Faible	En cours
2.1.8 Collaborer avec le CFCP pour déménager certains bâtiments	Moyen	Moyen	2010-2015

Objectif 2.2 – Embellir et revitaliser le centre-ville			
Action	**Niveau de priorité**	**Coût**	**Échéancier**
2.2.1 Contrôler les graffitis	Élevé	Moyen	En cours
2.2.2 Enfouir les fils aériens	Moyen	Élevé	2015-2025
2.2.3 Mettre en œuvre un programme de revitalisation des façades des édifices	Moyen	Moyen	2010-2025
2.2.4 Encourager les projets sur les terrains vacants et la rénovation	Moyen	Moyen	2011
2.2.5 Augmenter le stationnement	Moyen	Moyen	2010-2025
2.2.6 Planter des arbres et améliorer l'aménagement paysager	Moyen	Moyen	En cours

Objectif 2.3 – Promouvoir le centre-ville			
Action	**Niveau de priorité**	**Coût**	**Échéancier**
2.3.1 Mettre sur pied un groupe de travail	Élevé	Faible	2010
2.3.2 Élaborer un programme de promotion	Moyen	Moyen	2010-2015
2.3.3 Créer une zone d'accès sans fil et gratuit à Internet	Élevé	Faible	En cours

Chapitre 3
LES MODIFICATIONS D'AFFECTATION DU SOL ET DE ZONAGE

3.1 CONTEXTE

À l'exception de petites zones à usage institutionnel et industriel et de l'usage mixte commercial/résidentiel le long de Westminster entre Curzon et Avon, la municipalité est composée principalement de zones résidentielles à densité faible et moyenne. La majorité du territoire est développé, ce qui laisse peu de terrains vacants pour des projets. Les affectations du sol et les dispositions des règlements actuellement en vigueur concernant les sites des bâtiments sont pour la plupart pertinentes et reflètent le cadre bâti de Montréal-Ouest. Il y a eu une seule modification aux affectations du sol depuis l'adoption du Plan d'urbanisme en 2004, qui a fait passer le secteur résidentiel de la promenade Ronald d'usage industriel à usage résidentiel à densité moyenne. La carte de l'affectation du sol tirée du Plan d'urbanisme de Montréal (annexe A) démontre clairement que ce plan ne présente pas une affectation du sol appropriée pour Montréal-Ouest, ce qui justifie d'autant plus les modifications proposées dans ce Plan d'urbanisme pour notre ville. La figure 8 montre la carte de la nouvelle affectation du sol pour Montréal-Ouest.

3.2 OBJECTIFS D'AMÉNAGEMENT

Un certain nombre de modifications aux règlements d'aménagement seront nécessaires pour les harmoniser avec les objectifs du Plan d'urbanisme, particulièrement en ce qui a trait au plan proposé pour la revitalisation du centre-ville.

OBJECTIF 1 – Attirer des usages souhaitables

Les catégories d'usage autorisées dans chaque zone d'aménagement du règlement de zonage ne seront pas modifiées. Cependant, les usages particuliers autorisés dans les zones mixtes seront mieux définis dans le but d'éliminer progressivement les usages conflictuels et d'attirer de nouveaux projets qui favoriseront la vitalité de la communauté et de l'économie. Une variété de commerces serait tout à l'avantage des résidents de Montréal-Ouest. Étant donné que la reconstruction de l'échangeur Turcot et de l'autoroute 20 pourrait libérer de nouveaux sites à l'extrémité sud de Montréal-Ouest, la ville redéfinira les zones à usage industriel léger

dans ce secteur de manière à attirer des activités qui généreront des emplois et des revenus locaux.

En ce sens, l'ensemble des terrains situés entre l'emprise de l'autoroute 20 et l'affectation «Résidentiel faible densité» seront dorénavant en affectation «Commercial lourd». Ceci permettra de favoriser la venue d'activités commerciales ne créant aucune nuisance en plus de générer la création d'emplois sur le territoire de la municipalité. Cette nouvelle affectation se définit ainsi :

- Principalement occupés par des bâtiments commerciaux, ils offrent des possibilités de requalification urbaine et de densification, notamment par l'insertion d'édifices à bureaux et de commerces de grande surface.

(R. 2016-012, a. 1)

ACTIONS

3.1.1 Redéfinir les usages autorisés dans le cœur du centre-ville.

3.1.2 Redéfinir les usages autorisés dans les zones à usage industriel léger.

OBJECTIF 2 – Harmoniser la hauteur, les marges et la densité des bâtiments dans le centre-ville

Les marges de recul des bâtiments sur Westminster ne refletaient pas l'architecture et la volumétrie du cadre bâti. Sur le côté est de Westminster, entre Broughton et Avon, on retrouve des bâtiments de dimensions diverses et quelques terrains vacants où l'on pourrait construire et ainsi renforcir la vocation de rue principale de Westminster. Les dispositions du règlement de zonage quant au coéfficient d'occupation du sol (C.O.S) et au marges de recul avant et latérales sont modifiées pour encourager le développement potentiel du secteur commercial.

Il n'y aura pas de modification ni à la hauteur maximale permise de 50 pieds pour les bâtiments, ni des marges de recul arrière de 10 pieds, et ce à la grandeur du centre-ville (et plus expréssement le côté est de Westminster Sud).

Des dispositions de règlement seront mises de l'avant dans le but d'addresser les préoccupations d'ombrage et de nuisances des résidents de Ballantyne Sud lors du

développement éventuel de Westminster Sud. Ces dispositions traçeront un plan oblique au délà de laquelle aucune structure ni aucune obstruction ne pourra être érigée, sur cette portion de Westminster. En limitant la hauteur à l'arrière des lots tel que démontré à la figure 7, ces dispositions constituent une amélioration par rapport au zonage qui avait été négocié par les résidents de Ballantyne Sud en 1991.

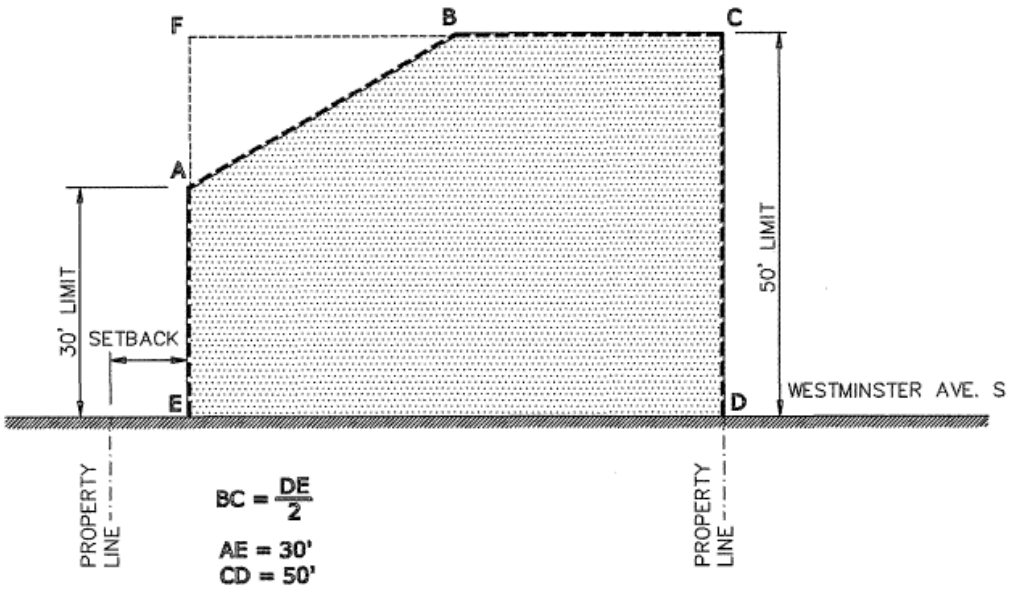


Fig. 7. Croquis du concept de zonage appliqué sur Westminster Sud.

ACTIONS

3.2.1 Réviser le coefficient d'occupation du sol à un minimum de 1.5 et un maximum de 3.0, et l'hauteur maximale à 3 étages plus mezzanine/comble, sur le côté est de Westminster Sud.

3.2.2 Appliquer les dispositions visant à améliorer le zonage en terme d'ensoleillement et d'intimité pour les propriétés à l'arrière de Westminster Sud, tel que démontré dans la figure 7.

3.2.3 Faire passer les marges latérales minimales sur Westminster entre Curzon et Avon de 4 pieds à zéro.

3.2.4 Faire passer les marges de recul avant minimales sur Westminster Sud de 15 pieds à une portée de 0 à 8 pieds maximum.

3.3 MISE EN ŒUVRE

Veuillez voir la section 1.4 pour l'interprétation des tableaux. Les échéanciers sont approximatifs.

Objectif 3.1 – Attirer des usages souhaitables			
Action	**Niveau de priorité**	**Coût**	**Échéancier**
3.2.1 Redéfinir les usages autorisés dans le cœur du centre-ville	Élevé	Faible	2009-2010
3.2.2 Redéfinir les usages autorisés dans les zones à usage industriel léger	Moyen	Faible	2009-2010

Objectif 3.2 – Harmoniser la hauteur, marges et densité dans le centre-ville			
Action	**Niveau de priorité**	**Coût**	**Échéancier**
3.2.1 Réviser le coefficient d'occupation au sol et la hauteur des bâtiments sur Westminster	Élevé	Faible	2009
3.2.2 Appliquer dispositions pour ensoileillement	Élevé	Faible	2009
3.2.3 Réduire marge latéral sur Westminster entre Avon et Curzon	Élevé	Faible	2009
3.2.4 Réduire marge avant sur Westminster Sud	Élevé	Faible	2009

Note : Lorsque l'habitation est permise, nonobstant le contenu de ce plan, considérant la présence de la gare de train Montréal-Ouest et de l'aire TOD qui en découle selon le Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal, et ce, dans un rayon d'environ un kilomètre établi autour de la gare, tout programme particulier d'urbanisme ou tout exercice de planification couvrant un secteur du territoire de la municipalité situé dans l'aire TOD susmentionnée, doit respecter le seuil moyen de la densité minimale résidentielle de 80 logements à l'hectare. À l'extérieur de l'aire TOD, ce seuil de densité résidentielle à respecter est de 60 logements à l'hectare.

(R. 2016-012, a. 2)

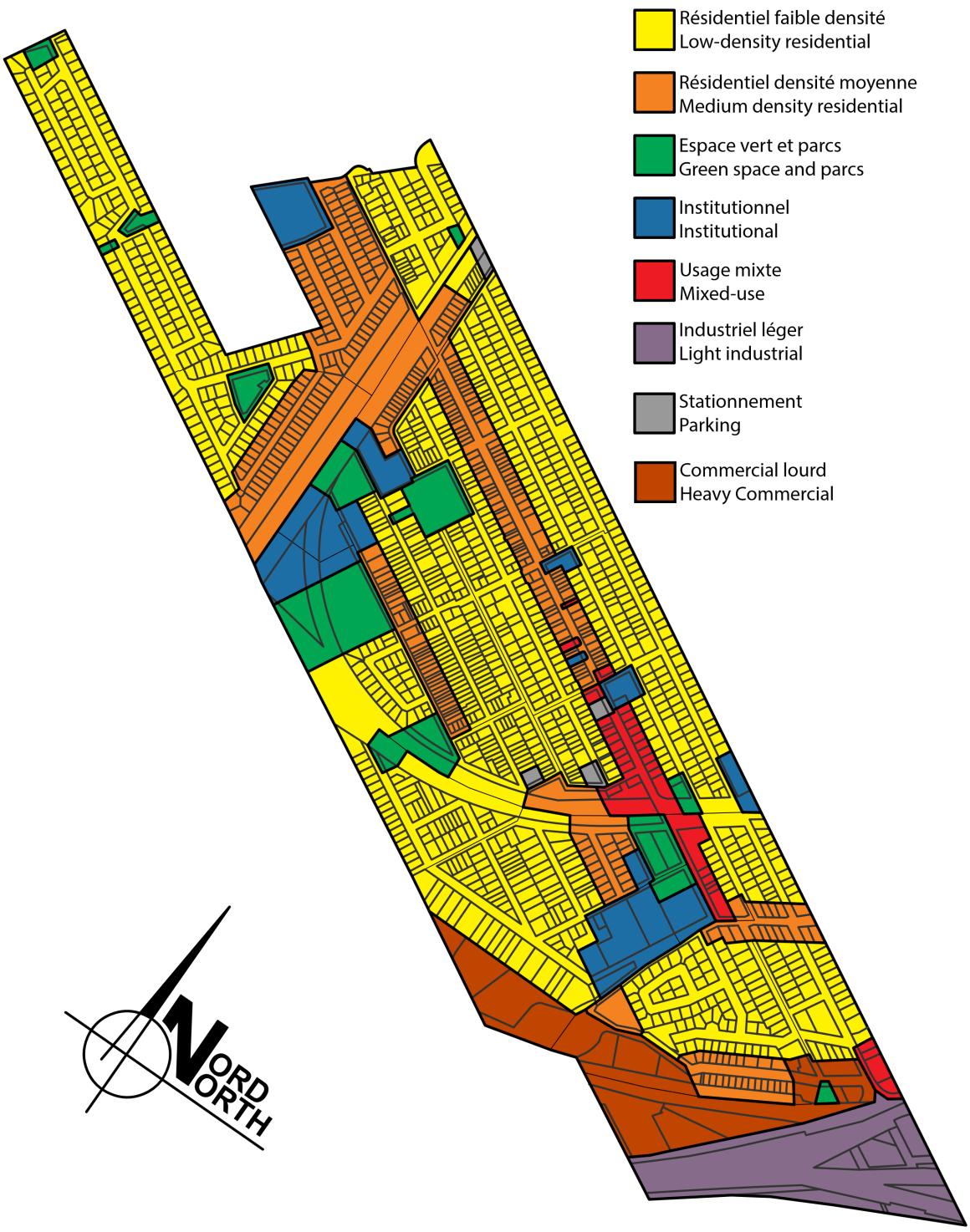


Fig. 8. Nouveau plan d'affectation du sol.

(R. 2016-012, a. 8; 2016-024, a. 1-4; 2017-006, a. 1)

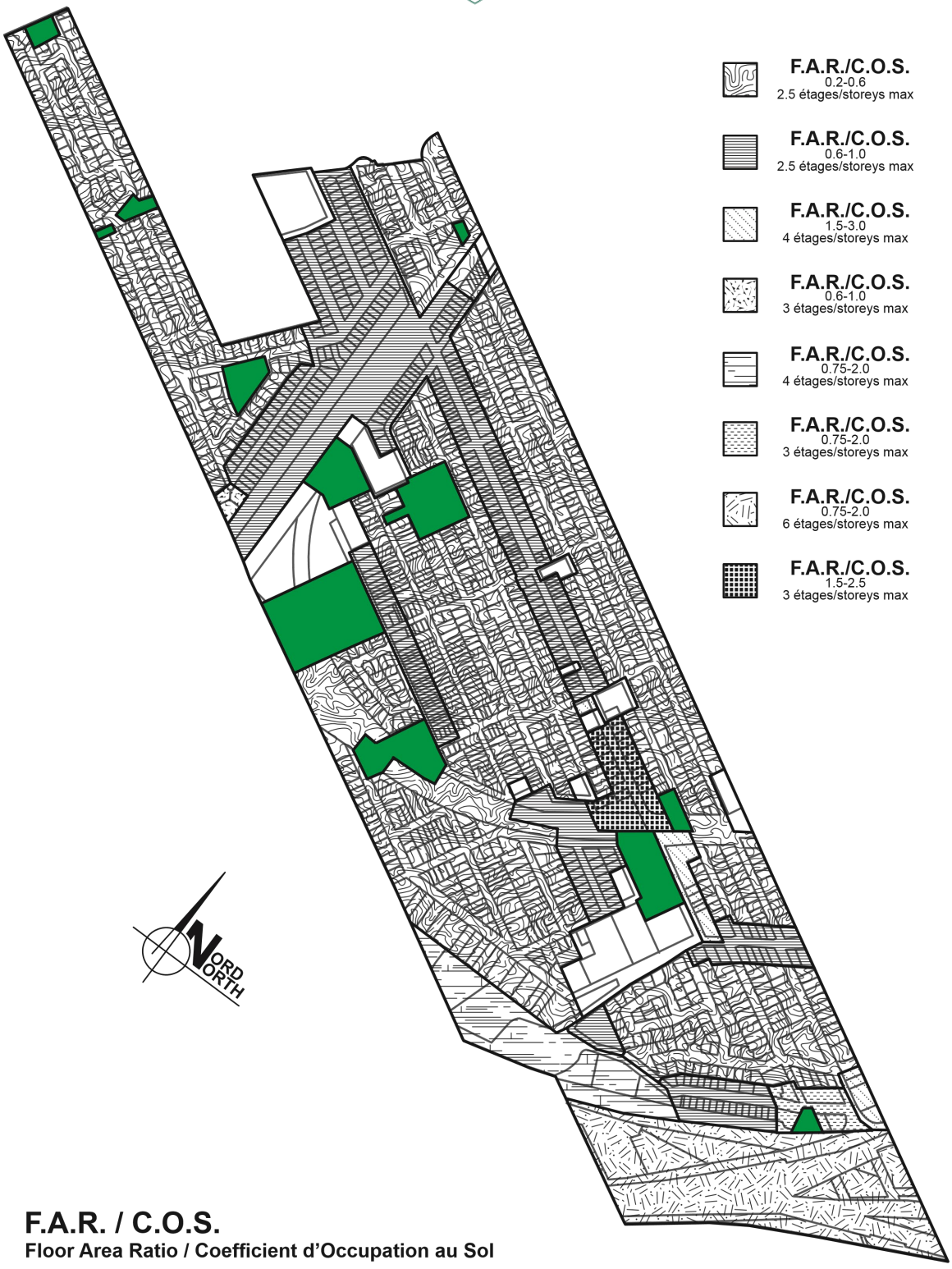


Fig. 9. Nouveau plan de densité – Coefficient d'occupation au sol et hauteur des bâtiments.

(R. 2016-024, a. *5; 2017-006,* a. *2)*

Chapitre 4
LE RENOUVELLEMENT DES INFRASTRUCTURES

4.1 CONTEXTE

Les infrastructures des parties plus anciennes de Montréal-Ouest datent du tournant du 20e siècle et les sections plus récentes ont été construites pour la plupart avant 1960. Il n'est pas surprenant dès lors que les infrastructures de la ville soient, de manière générale, désuètes et en mauvaise condition. Dans un sondage effectué auprès de la communauté par le CAP en 2007[12], les résidants ont en très grande majorité placé la réfection des rues et des trottoirs en tête de liste des éléments demandant l'attention de la ville. Comme beaucoup de communautés au Canada, Montréal-Ouest est accablée par des rues et des trottoirs qui tombent en ruines, des bris incessants de conduites d'eau, des valves défectueuses et des exfiltrations d'eaux usées. La détérioration des rues et du sous-sol fait constamment augmenter les coûts d'entretien et de réparation, augmente le danger pour la circulation des véhicules et des piétons en plus de causer des problèmes d'égout cauchemardesques pour les propriétaires. Par conséquent, le renouvellement des infrastructures demeure la priorité absolue jusqu'à ce que le problème soit résolu.

4.2 OBJECTIF D'AMÉNAGEMENT

Améliorer les réseaux d'infrastructures municipaux

Depuis janvier 2006, la municipalité a entrepris plusieurs actions pour s'attaquer à ce problème. La ville a réparé le pont nord, regarni des conduites, installé de nouvelles valves ainsi que de nouvelles bornes-fontaines et effectué des réfections majeures aux rues, aux trottoirs et aux services souterrains lorsque c'était urgent. Cela représente la première phase du plan à long terme de la ville pour réparer les infrastructures, qui est basé sur les études techniques effectuées par l'entreprise de génie-conseil Genivar.[13] Ces études et un plan échelonné sur trois ans pour les secteurs prioritaires ont été présentés au public lors de réunions d'information en juillet 2007 et en mai 2008.

[12] Voir la note en bas de page 11.
[13] Ces études sont disponibles pour consultation à l'hôtel de ville.

ACTIONS

4.1.1 Terminer les plans détaillés pour les années 2 et 3 du plan de renouvellement des infrastructures.

4.1.2 Obtenir du financement provincial et d'autres sources et avancer la reconstruction des égouts, des aqueducs, des rues et des trottoirs conformément au plan.

4.3 MISE EN ŒUVRE

Veuillez voir la section 1.4 pour l'interprétation des tableaux. Les échéanciers sont approximatifs.

Objectif 4.1 – Améliorer les réseaux d'infrastructure de la ville			
Action	**Niveau de priorité**	**Coût**	**Échéancier**
4.1.1 Continuer le remplacement des infrastructures désuètes	Élevé	Élevé	En cours
4.1.2 Obtenir du financement de la province et d'autres sources	Élevé	Faible	En cours

Chapitre 5
LE TRANSPORT ET LA GESTION DE LA CIRCULATION

5.1 CONTEXTE

Depuis que les rails du Canadien National ont été posés en 1855 et ceux du CFCP en 1886, les chemins de fer ont joué un rôle important dans la croissance et le développement de la ville, en offrant un accès rapide et direct au centre-ville de Montréal. L'actuelle gare de l'Agence métropolitaine de transport (AMT), située juste à l'est des limites de la ville de Montréal-Ouest, a été construite en 1905 par le CFCP. Aujourd'hui, trois lignes de banlieue passent par la gare de Montréal-Ouest pour desservir le centre-ville et les banlieues nord, ouest et sud du Montréal métropolitain.

Montréal-Ouest est bien desservie par le transport en commun. La plupart des habitations sont situées à moins de dix minutes de marche du transport public. Les résidants ont un accès direct à deux circuits d'autobus (90 et 162) et à quatre circuits supplémentaires aux limites de la ville (51, 103, 105 et 123). Trois lignes de train de banlieue passent à Montréal-Ouest : Dorion-Rigaud, Blainville-Saint-Jerome et Delson-Candiac. Au total, 43 trains s'arrêtent à la station de Montréal-Ouest les jours de semaine. Le volume du trafic ferroviaire augmentera considérablement si la navette aéroportuaire projetée emprunte ce corridor[14], même si l'impact sur la ville sera réduit par le déplacement des voies sous terre.

De plus, un projet d'implantation de nouveaux systèmes de train (SLR ou tram-train) entre le centre-ville et l'ouest de l'île pourrait traverser le sud du territoire de la Ville de Montréal-Ouest. Une fois réalisée, cette infrastructure de transport facilitera les déplacements dans ces deux directions. Des mesures préférentielles pour bus sont également à l'étude par la STM sur le chemin Avon (rue Saint-Jacques) au sud du territoire de la ville.

Le réaménagement du complexe Turcot et de l'échangeur Saint-Pierre par le gouvernement provincial devrait contribuer à améliorer la circulation véhiculaire.

[14] On ne sait pas à l'heure actuelle si ce corridor ou celui du CN situé juste au sud de la ville sera choisi pour la navette.

Ces projets d'infrastructure de transport en commun et des grands axes routiers sont illustrés à la figure 11.

Plusieurs éléments de la configuration du transport sont dangereux, en particulier pour les piétons. Premièrement, sur la route principale nord-sud, on constate des embouteillages considérables au passage à niveau situé au coin de Westminster et de Sherbrooke à l'heure de pointe en raison du passage des trains et d'une gestion de la circulation inefficace (figure 10). La gestion de la circulation au passage à niveau est compliquée autant pour les véhicules que pour les piétons, parce qu'un important volume de véhicules, qui circulent est-ouest, convergent sur Westminster en provenance de Sherbrooke au nord de la voie ferrée et en provenance de Broughton au sud. Actuellement, la circulation est gérée par des panneaux d'arrêt (et un policier pour l'heure de pointe matinale) parce que le passage fréquent, mais irrégulier des trains rend l'utilisation de feux de circulation aussi difficile que coûteuse. Par exemple, les panneaux d'arrêt sur Broughton et Sherbrooke sont situés à une bonne distance l'un de l'autre, ce qui complique la vie des piétons qui souhaitent traverser la rue ainsi que celle des automobilistes sur Sherbrooke qui veulent tourner à gauche sur Westminster et de ceux qui sont sur Westminster et qui désirent tourner à gauche sur Sherbrooke. Selon l'étude effectuée pour le compte de la Ville de Montréal[15], cette portion de l'avenue Westminster, entre Sherbrooke et Avon, est la partie du réseau routier qui requiert le plus d'attention au plan de la gestion.

Deuxièmement, la série actuelle d'arrêts à quatre sens le long de Westminster, de Parkside à Curzon, n'offre pas de passages pour piétons suffisamment sécuritaires, car les automobilistes omettent souvent de les respecter et dépassent les limites de vitesse.

Troisièmement, la situation centrale de Montréal-Ouest entraîne un volume considérable de circulation routière vers le nord et le sud à travers la municipalité, ce qui engendre souvent des vitesses et des volumes de circulation inacceptables sur les rues locales (voir la carte de la hiérarchie des rues à la figure 11). Des rues conçues pour être des routes locales sont devenues, dans certains cas, des routes collectrices majeures, car les automobilistes les empruntent pour

[15] CIMA, Étude d'impact de la circulation – Avenue Westminster, entre Sherbrooke et Avon, 2003.

éviter la congestion sur Westminster ou, dans d'autres cas, comme raccourcis vers l'autoroute 20.

(R. 2016-012, a. 3)



Fig. 10. Passage à niveau à l'intersection de Westminster et de Sherbrooke, vue vers le nord.



Fig. 11. Mobilité

(R. 2016-012, a. 4)

5.2 OBJECTIFS D'AMÉNAGEMENT

OBJECTIF 1 – Améliorer la gestion de la circulation routière

La ville a ciblé cinq secteurs prioritaires pour l'amélioration de la gestion de la circulation : 1) l'intersection au passage à niveau; 2) l'arrêt à cinq sens au coin de Westminster et de Avon; 3) le niveau élevé de vitesse et de circulation sur certaines rues locales; 4) la sécurité des aires de débarquement des écoles; 5) la configuration de l'intersection de la promenade Ronald et de Brock Sud au moment de la reconstruction de l'autoroute 20.

La meilleure solution à la congestion routière et au danger pour les piétons associés au passage à niveau serait d'enfouir toutes les voies ferrées. Dans l'éventualité où la navette aéroportuaire traverserait la ville, c'est exactement ce qui a été annoncé. Cela permettrait d'accroitre la sécurité piétonnière et la connectivité entre Westminster Nord et Westminster Sud.

La sécurité piétonnière doit être améliorée au croisement de Avon et de Westminster. Une solution potentielle serait un rond-point ou « carrefour giratoire » qui pourrait accueillir un volume plus grand de circulation que l'intersection actuelle où l'on retrouve des panneaux d'arrêt. Les ronds-points fonctionnent aussi très bien à des intersections irrégulières comme celle-ci.

ACTIONS

5.1.1 a) Collaborer avec l'AMT, le CFCP, Transports Québec et Transports Canada pour aménager un passage souterrain piétonnier de Broughton à Sherbrooke, améliorer la gestion de la circulation au passage à niveau en augmentant la présence policière et éliminer la voie ferrée la plus au nord;

b) s'assurer que la navette aéroportuaire passe par la ville, que toutes les voies soient enfouies comme promis et que l'enceinte du chemin de fer soit aménagée pour un usage mixte : espace vert et zone à usage commercial léger.

5.1.2 Améliorer la sécurité piétonnière à l'intersection de Westminster et de Avon.

5.1.3 Élaborer et mettre en œuvre un plan de modération de la circulation pour les rues locales nord-sud (voir le chapitre 6 pour les détails).

5.1.4 S'assurer que la rue Brock Sud ne devienne pas une route d'accès pour l'autoroute 20 et reconfigurer l'intersection avec la promenade Ronald pour rehausser son aspect visuel et sa viabilité.

OBJECTIF 2 – Aménager des liens piétonniers sécuritaires, attrayants et efficaces entre les divers points d'intérêt de la ville

La circulation sécuritaire des piétons, en particulier des enfants, et des cyclistes est vitale à la qualité de vie d'une communauté. Par conséquent, ce Plan d'urbanisme donne la priorité à la sécurité des piétons et des résidents sur la commodité de la circulation routière. Presque toutes les installations institutionnelles et récréatives de la ville, comme les écoles, les bibliothèques, les parcs, l'aréna, les terrains de sport et l'hôtel de ville, sont situées à l'ouest de Westminster, qui est la principale artère nord-sud de la ville ainsi que la rue commerciale, alors qu'une bonne proportion de la population vit à l'est de cette rue. La configuration du réseau des rues et le système de gestion de la circulation actuels ont engendré une série de problèmes de circulation, comme la congestion à l'heure de pointe, des intersections et des passages pour piétons dangereux et des excès de vitesse. De plus, les sentiers existants entre la gare et la Royal West Academy et le côté nord des voies ferrées pourraient être améliorés en termes de sécurité et d'intégration visuelle, en aménageant un passage souterrain piétonnier, par exemple.

ACTIONS

5.2.1 Élaborer et mettre en œuvre un plan de circulation pour les piétons et les cyclistes.

5.2.2 Aménager des passages pour piétons délimités et surélevés le long de Westminster, à Parkside, Nelson, Curzon, Milner, Sherbrooke, Broughton et Avon.

5.2.3 Signaler clairement et faire respecter les interdictions de stationnement à moins de trois mètres des intersections afin d'améliorer la visibilité.

5.2.4 Créer des routes cyclables et lier les pistes cyclables locales au réseau du grand Montréal.

5.2.5 Améliorer l'enlèvement de la neige et de la glace sur tous les trottoirs pour assurer la sécurité des piétons, en particulier des personnes âgées.

OBJECTIF 3 – Améliorer et augmenter le stationnement au centre-ville

Dans le principal secteur commercial de la ville, le long de Westminster entre Sherbrooke et Curzon, il y a environ 65 espaces de stationnement qui sont disponibles sans frais sur la rue et dans les stationnements municipaux. Un centre-ville agrandi et revitalisé (voir le chapitre 3) demanderait des espaces supplémentaires de stationnement pour accommoder les entreprises et les résidants. En doublant le stationnement à proximité du centre-ville, pour un total de 130 espaces, on améliorerait grandement la viabilité et la vitalité des entreprises de l'avenue Westminster.

ACTIONS

5.3.1 Modifier les règlements de zonage afin de garantir des exigences acceptables en fait de stationnement pour les nouvelles constructions, lorsque nécessaire.

5.3.2 Maximiser la capacité dans les stationnements existants.

5.3.3 Créer de nouveaux stationnements où cela est possible, entre autres en négociant des ententes avec le CFCP.

5.3.4 Intégrer un stationnement souterrain au nouveau Centre récréatif communautaire si c'est possible.

5.3.5 Augmenter le roulement des véhicules dans les cases de stationnement en controllant les durées lors des heures d'affaires.

5.3 MISE EN ŒUVRE

Veuillez voir la section 1.4 pour l'interprétation des tableaux. Les échéanciers sont approximatifs.

Objectif 5.1 – Améliorer la gestion de la circulation routière			
Action	**Niveau de priorité**	**Coût**	**Échéancier**
5.1.1 Améliorer la gestion de la circulation au passage à niveau	Élevé	Varié	En cours
5.1.2. Améliorer l'intersection de Westminster et de Avon	Moyen	Élevé	En cours
5.1.3 Mettre en œuvre un plan de modération de la circulation	Élevé	Moyen	2009-2011
5.1.4 Ne pas créer d'accès additionnel via la rue Brock	Élevé	Faible	En cours

Objectif 5.2 – Aménager des liens piétonniers sécuritaires, attrayants et efficaces			
Action	**Niveau de priorité**	**Coût**	**Échéancier**
5.2.1 Élaborer et mettre en œuvre le plan	Élevé	Moyen	2010-2013
5.2.2 Aménager des passages pour piétons surélevés	Élevé	Moyen	2010
5.2.3. Signaler et faire respecter les distances de stationnement aux intersections	Élevé	Faible	En cours
5.2.4 Créer des routes cyclables et relier au réseau de Montréal	Élévé	Faible	2009
5.2.5 Améliorer l'enlèvement de la neige et de la glace sur les trottoirs	Élevé	Faible	2009

Objectif 5.3 – Améliorer et augmenter le stationnement			
Action	**Niveau de priorité**	**Coût**	**Échéancier**
5.3.1 Modifier les exigences de stationnement pour les nouvelles constructions	Moyen	Faible	2009
5.3.2 Améliorer les stationnements existants	Élevé	Moyen	2010-2013
5.3.3 Créer de nouveaux stationnements	Moyen	Élevé	2010-2013
5.3.4 Intégrer un stationnement souterrain au Centre récréatif communautaire	Moyen	Élevé	Lors de la construction
5.3.5 Améliorer roulement des cases	Moyen	Faible	2010-2012

Chapitre 6
LA VIE DE QUARTIER

6.1 CONTEXTE

On apprécie Montréal-Ouest pour ses superbes quartiers où règne la tranquillité et pour sa qualité de vie. Lors d'un sondage, les résidents ont noté que le patrimoine architectural, les espaces verts ainsi que le bon voisinage et l'esprit communautaire étaient les caractéristiques qu'ils appréciaient le plus dans leur ville. Le quadrillage des quartiers plus anciens rappelle les débuts historiques de la ville, alors qu'elle était une banlieue accessible par tramway où la plupart des gens marchaient ou utilisaient le transport en commun pour se déplacer. La configuration du réseau des rues repose sur l'avenue Westminster ayant une orientation nord-sud. Celle-ci fait également partie du réseau artériel de l'agglomération de Montréal. Elle est alimentée par des routes collectrices mineures est-ouest (Nelson, Curzon, Parkside, Ainslie, Broughton) donnant sur des routes locales destinées à l'usage des résidents (voir figure 11). Les quartiers plus récents font appel à des boucles et à des culs-de-sac pour limiter le trafic de transit et favoriser la quiétude et la sécurité des rues.

(R. 2016-012, a. 5)

6.2 OBJECTIFS D'AMÉNAGEMENT

OBJECTIF 1 – Rehausser la sécurité et la tranquillité des zones résidentielles

Les longues avenues nord-sud telles que Brock Nord, Ballantyne Nord et Strathearn Nord sont utilisées comme voies de passage par les automobilistes qui désirent éviter la circulation sur l'avenue Westminster, et la sécurité routière est devenue une préoccupation majeure des résidants de ces rues. Le Comité de circulation et de sécurité (CCS) de la Ville traite depuis longtemps des questions générales sur la circulation. Au début de 2008, un sous-comité du CCS et du CAP, le « Comité pour les rues résidentielles », a été formé pour répondre aux inquiétudes grandissantes quant à la hausse du volume de circulation et de la conduite dangereuse sur certaines rues, en particulier celles énumérées ci-dessus. Le niveau de circulation et de vitesse inacceptable sur ces rues dégrade leur nature résidentielle et menace la sécurité des piétons, des enfants et des cyclistes. Ce volume élevé de circulation et les excès de

vitesse créent également de la pollution sonore et minent les efforts de la municipalité pour réduire le bruit ambiant dans les zones résidentielles.

Après une consultation publique auprès des résidants, le Comité pour les rues résidentielles a élaboré un plan de modération de la circulation qui a été approuvé par les ingénieurs de la circulation chez Genivar et qui comprend les objectifs suivants :

- rehausser la sécurité des rues résidentielles pour les piétons, les cyclistes et les enfants;
- améliorer l'environnement des quartiers;
- assurer l'accessibilité des résidants à leur foyer;
- assurer aux piétons et aux cyclistes l'accessibilité à Westminster, au transport en commun, aux écoles, aux parcs et aux installations récréatives, particulièrement sur l'axe est-ouest;
- mettre en œuvre ces initiatives tout en améliorant la sécurité sur Westminster tel qu'exposé au chapitre 5 pour préserver la qualité de vie des résidants sur Westminster.

Le plan de modération de la circulation est conçu pour empêcher l'utilisation de Brock Nord, Ballantyne Nord et Strathearn Nord comme voies de contournement et pour veiller à ce que les résidants de ces rues continuent à y avoir accès facilement. Pour décourager les excès de vitesse et la circulation de transit sur les routes locales, la Ville songe à la mise en œuvre d'une série de mesures, dont le retour de rues à double sens et la mise en place d'éléments physiques, comme des goulots d'étranglement, des dos-d'âne, de la signalisation et des chicanes, pour permettre aux résidants de récupérer leurs rues et pour créer un environnement plus sécuritaire et plus tranquille. Ces mesures seront associées à un contrôle de la circulation routière plus efficace sur Westminster grâce à une meilleure configuration des intersections et des passages pour piétons, à la mise en place de chicanes aux intersections pour améliorer l'accès aux habitations et à la baisse du volume de circulation grâce à un meilleur accès vers l'est à partir de Westminster.

ACTIONS

6.1.1 Effectuer des études (avant et après) du volume et de la vitesse de circulation sur les rues touchées.

6.1.2 Réaliser des projets-pilotes de modération de la circulation.

6.1.3 Mettre en place des dispositifs de modération de la circulation aux endroits pertinents.

OBJECTIF 2 – Encourager l'entretien et la rénovation des propriétés

La Ville a adopté un règlement intitulé Plan d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA) en 1995 qui couvre la totalité de son territoire. Le règlement PIIA sera révisé par le CAP et le Comité consultatif d'urbanisme de temps en temps pour préciser ses objectifs et veiller à ce que les quartiers en question conservent leur caractère historique. Étant donné la qualité architecturale des quartiers plus anciens de Montréal-Ouest, des mesures seront adoptées pour encourager les propriétaires à embellir et à améliorer leur propriété et pour limiter la construction de maisons démesurées. Par exemple, le ministère de la Culture a instauré un programme de soutien à la restauration pour les projets de rénovation qui visent à restaurer les caractéristiques originales des bâtiments. Les actions ci-dessous seront entreprises en lien avec les initiatives environnementales présentées au chapitre 8.

ACTIONS

6.2.1 Réviser le règlement PIIA pour assurer la conservation du patrimoine architectural et du paysage des quartiers.

6.2.2 Diffuser des informations sur les diverses subventions publiques et parapubliques pour la rénovation, la restauration et la protection du patrimoine.

6.2.3 Élaborer des guides de rénovation pour sensibiliser les résidents à la valeur des rénovations de qualité.

6.3 MISE EN ŒUVRE

Veuillez voir la section 1.4 pour l'interprétation des tableaux. Les échéanciers sont approximatifs.

6.1 – Rehausser la sécurité et la tranquillité des zones résidentielles			
Action	**Niveau de priorité**	**Coût**	**Échéancier**
6.1.1 Effectuer des études sur la circulation	Élevé	Faible	2009-2011
6.1.2 Réaliser des projets-pilotes	Élevé	Moyen	2009-2010

6.1.3 Installer des dispositifs de modération de la circulation	Élevé	Moyen	2010-2011

Objectif 6.2 – Encourager l'entretien et la rénovation des propriétés			
Action	**Niveau de priorité**	**Coût**	**Échéancier**
6.2.1 Réviser le règlement PIIA	Faible	Faible	2010-2012
6.2.2 Promouvoir la rénovation et la restauration	Faible	Faible	En cours
6.2.3 Élaborer des guides de rénovation	Faible	Moyen	2011-2014

Chapitre 7
L'AMÉLIORATION DES INSTALLATIONS ET DES SERVICES

7.1 CONTEXTE

Malgré sa petite taille, la ville de Montréal-Ouest offre à ses citoyens un large éventail de services et d'événements récréatifs et communautaires ainsi qu'un nombre important d'installations municipales et récréatives : les parcs, les bibliothèques, le centre communautaire et l'aréna. Certaines installations ont besoin de réparations et d'autres sont mal conçues pour leurs fonctions actuelles. L'accès des personnes handicapées doit être amélioré.

7.2 OBJECTIFS D'AMÉNAGEMENT

OBJECTIF 1 – Consolider les services municipaux

Certains des édifices municipaux qui offrent des services très utiles à la communauté, tels que la bibliothèque municipale et le centre communautaire, coûtent très cher à entretenir, ne sont pas bien adaptés aux services qu'ils sont destinés à offrir et ont besoin de rénovations et d'améliorations considérables. Ce Plan d'urbanisme propose de fusionner la bibliothèque pour adultes et le centre communautaire en un Centre récréatif communautaire annexé à l'hôtel de ville, en utilisant les revenus de la vente de la propriété où se trouve la bibliothèque présentement et du parc John A. Simms, ainsi que des subventions gouvernementales potentielles pour assumer les coûts. Cette initiative se traduira par un espace multifonctionnel qui engendrera des économies d'échelle en termes de terrain et de consommation d'énergie, des espaces de stationnement plus accessibles, des coûts d'entretien plus faible à long terme et, surtout, la création d'un point d'intérêt dans le centre-ville.

ACTIONS

7.1.1 Rechercher des subventions gouvernementales pour la création d'installations municipales modernes, mieux adaptées et plus vertes.

7.1.2 Planifier et mettre en œuvre la fusion des installations en un nouveau Centre récréatif communautaire annexé à l'hôtel de ville.

OBJECTIF 2 – Encourager la construction d'une résidence pour personnes âgées

La ville est consciente depuis longtemps qu'il faudrait une résidence pour personnes âgées, mais le projet ne s'est pas encore concrétisé, possiblement par un manque d'intérêt des entrepreneurs privés ou de l'absence de sites de qualité. Un sondage[16] effectué en 2007 concluait que 86 % des résidents croyaient que la ville avait besoin d'une résidence pour personnes âgées, que 77 % considéraient qu'il était important pour eux de vivre à Montréal-Ouest et que 76 % prévoyaient s'installer dans une résidence pour personnes âgées à un moment de leur vie. Il est donc essentiel qu'un projet éventuel réponde aux besoins des résidents de Montréal-Ouest en offrant des loyers et des soins à un coût raisonnable. La Ville ne peut pas assumer les coûts d'une telle résidence, mais s'emploiera à faciliter sa construction par des intérêts privés.

ACTIONS

7.2.1 Identifier le site idéal pour la construction d'un bâtiment à usage mixte qui offrira des logements et des services aux aînés.

7.2.2 Assurer aux citoyens de Montréal-Ouest l'accessibilité à une résidence pour personnes âgées à un coût abordable.

OBJECTIF 3 – Améliorer les espaces verts et les parcs existants

La Ville entreprendra l'amélioration des espaces verts et des parcs ainsi que la plantation d'arbres le long des rues. Il s'agit d'une initiative environnementale qui vise aussi à conserver la nature de « cité-jardin » de Montréal-Ouest. À cet effet, la Ville prévoit procéder à un inventaire des stocks existants de plantes et d'arbres en plus d'évaluer leur santé. Pour la plantation, les espèces indigènes seront privilégiées lorsque c'est possible. De plus, la Ville examine la possibilité de négocier avec le CFCP pour acquérir une partie des terres à usage ferroviaire près du passage à niveau pour y aménager des stationnements publics et des espaces verts supplémentaires.

[16] *Senior Residence Research – Montreal West*, effectué par des étudiants de McGill à la Faculté d'administration pour *Marketing Research 451*, avril 2007

La Ville fera aussi un inventaire des structures de jeu pour enfants dans le but de déterminer lesquels ont le plus besoin de réparation ou de remplacement.

Une grande proportion des résidents de Montréal-Ouest possèdent des chiens. Bien qu'ils soient respectueux de leurs voisins lorsqu'ils les promènent, une aire d'exercice pour chien serait dans l'intérêt de tous. La Ville aménagera une aire d'exercice pour chien dans un lieu à l'écart des zones résidentielles. L'accès sera réservé aux résidants possédant un permis pour chien de la Ville; la vente de ces permis couvrira le coût total de l'aménagement et de l'entretien de cette installation.

ACTIONS

7.3.1 Investir dans l'embellissement des espaces verts municipaux existants.

7.3.2 Procéder à un inventaire des espèces végétales.

7.3.3 Procéder à une distribution printanière d'espèces d'arbres favorisés.

7.3.4 Préparer un inventaire des structures de jeu.

7.3.5 Négocier avec le CFCP pour aménager des espaces verts supplémentaires.

7.3.6 Aménager une aire d'exercice pour chien.

OBJECTIF 4 – Moderniser ou remplacer l'aréna

La Ville reconnaît que l'aréna Legion Rink est désuet et a besoin d'être modernisé ou remplacé. Cependant, il a été déterminé que même avec toutes les subventions gouvernementales offertes, une conception écoénergétique, une utilisation et une tarification optimales, une nouvelle patinoire coûterait à la municipalité au moins 3 millions de dollars. C'est pourquoi, malgré sa nature prioritaire, la construction d'une nouvelle patinoire passe après l'achèvement des travaux essentiels d'infrastructure, le projet de bibliothèque/Centre récréatif communautaire à coût nul et la construction d'une résidence pour personnes âgées par des entrepreneurs privés. La Ville continuera toutefois à chercher des options de financement pour la construction d'un nouvel aréna, dans le but de faire passer son statut de coût élevé à coût faible.

ACTIONS

7.4.1 Chercher des fonds publics et privés pour la rénovation ou la reconstruction de l'aréna municipal.

7.3 MISE EN ŒUVRE

Veuillez voir la section 1.4 pour l'interprétation des tableaux. Les échéanciers sont approximatifs.

Objectif 7.1 – Consolider les services municipaux			
Action	**Niveau de priorité**	**Coût**	**Échéancier**
7.1.1 Rechercher des subventions gouvernementales	Élevé	Faible	2009-2012
7.1.2 Entreprendre le projet de Centre récréatif communautaire	Élevé	Moyen	2011-2014

Objectif 7.2 – Encourager la construction d'une résidence pour personnes âgées			
Action	**Niveau de priorité**	**Coût**	**Échéancier**
7.2.1 Adopter des mesures réglementaires et incitatives pour faciliter la construction d'une résidence pour personnes âgées	Élevé	Faible	2010-2014
7.2.2 Signer une entente avec un exploitant de résidence	Élevé	Faible	2011-2012

Objectif 7.3 – Améliorer les espaces verts et les parcs existants			
Action	**Niveau de priorité**	**Coût**	**Échéancier**
7.3.1 Investir dans les espaces verts existants	Faible	Moyen	En cours
7.3.2 Procéder à un inventaire des espèces végétales	Faible	Moyen	En cours
7.3.3 Procéder à une distribution d'arbre	Moyen	Moyen	2011-2014
7.3.4 Préparer inventaire structures de jeu	Faible	Faible	2011-2012
7.3.5 Négocier les droits d'utilisation de terrains vacants	Élevé	Faible	En cours
7.3.6 Aménager une aire d'exercice pour chien	Moyen	Moyen	2011-2012

Objectif 7.4 – Moderniser l'aréna			
Action	**Niveau de priorité**	**Coût**	**Échéancier**
7.4.1 Chercher du financement pour l'aréna	Moyen	Faible	2010-2015

Chapitre 8
LA PLANIFICATION ENVIRONNEMENTALE

8.1 CONTEXTE

Un des éléments-clés d'une communauté dynamique est la planification et le développement durable. La Ville est consciente de la nécessité de réduire nos impacts négatifs sur l'environnement et d'améliorer la qualité de vie des résidents par la réduction du bruit, des déchets et de la pollution, par un usage plus judicieux de l'énergie et des ressources ainsi que par la protection de l'environnement. La Ville souscrit aux principes de la planification durable et prend des mesures depuis plusieurs années pour rendre les opérations municipales plus vertes. L'adoption progressive de politiques et de règlements verts permettra une transition vers des pratiques publiques et privées rentables, en particulier celles qui ont l'impact le plus important sur la qualité de l'environnement local, régional et mondial.

8.2 OBJECTIFS D'AMÉNAGEMENT

OBJECTIF 1 – Améliorer l'efficacité énergétique et la gestion des déchets

La Ville s'engage à réduire son empreinte écologique. Nous continuerons à réduire la consommation d'eau, à promouvoir des méthodes et des technologies de réduction des déchets et à réduire nos émissions en visant une meilleure efficacité énergétique dans nos édifices et notre parc de véhicules et en révisant nos protocoles de travail pour les rendre plus écoénergétiques. La Ville intégrera de nouvelles exigences dans son règlement de construction visant à améliorer l'efficacité énergétique du parc immobilier. La Ville continuera également à encourager l'installation d'équipements écoénergétiques, tels que des panneaux solaires et des installations de chauffage géothermique. Le règlement de construction révisé exigera que toute nouvelle construction, tout agrandissement ou toute rénovation majeure réponde à des normes environnementales admises, comme la conception et les matériaux écoénergétiques, une meilleure isolation ainsi que la réduction ou la réutilisation des ressources.

De plus, le Comité d'action environnementale de Montréal-Ouest (CAE) a encouragé le conseil municipal à adopter des politiques et des programmes pour réduire la consommation,

pour encourager la réutilisation et le recyclage des ressources ainsi que le compostage des résidus de jardin et de cuisine.

ACTIONS

8.1.1 Réviser le règlement de construction pour encourager la construction durable.

8.1.2 Diffuser de l'information sur les subventions publiques pour la rénovation et la restauration vertes.

8.1.3 Tirer profit du financement fédéral et provincial pour les projets verts.

8.1.4 Continuer à promouvoir et à diffuser les mesures environnementales proposées par le CAE et les résidants.

8.1.5 Continuer à améliorer l'efficacité énergétique des édifices et du parc de véhicules de la ville.

OBJECTIF 2 – Promouvoir les modes de transport écologiques

De nouvelles voies pour les piétons et les cyclistes (voir les chapitres 5 et 6) augmenteront l'accessibilité et la sécurité des usagers, mais elles ne peuvent diminuer que légèrement le recours à l'automobile s'il n'y a pas une amélioration des services de transport public. C'est en exerçant des pressions sur la Société de transport de Montréal (STM) pour améliorer le service des circuits d'autobus qui passent par Montréal-Ouest que nous pourrons réaliser en partie cet objectif. Si elle traverse Montréal-Ouest, la navette aéroportuaire projetée servira également de train de banlieue, ce qui facilitera l'accès au centre-ville de Montréal et à l'ouest de l'île.

ACTIONS

8.2.1 Diffuser de l'information sur l'accessibilité et les avantages des modes de transport écologiques.

8.2.2 Promouvoir activement les intérêts des résidents de Montréal-Ouest auprès des organismes publics et parapublics responsables des services de transport en commun dans la ville et dans les environs.

8.2.3 Aménager des pistes cyclables, installer des supports à bicyclette et réserver des stationnements pour « Communauto ».

OBJECTIF 3 – Préserver et améliorer les espaces verts existants, les milieux naturels et archéologiques présents dans la ville, et convertir le golf Meadowbrook en parc public

(R. 2016-012, a. 6)

La ville de Montréal-Ouest a déjà affirmé clairement que le golf Meadowbrook devrait être transformé en parc public et récréatif accessible à tous les résidents de la région. La participation de tous les ordres de gouvernement sera indispensable pour réunir les fonds nécessaires à la conversion de ce territoire exceptionnel en véritable espace vert public.

La Ville révisera également sa politique en ce qui a trait à l'abattage des arbres pour veiller à ce que les rues de Montréal-Ouest restent vertes.

Le territoire de la Ville de Montréal-Ouest, en plus de compter de nombreux parcs, contient des bois composés de peuplements caractéristiques de l'île de Montréal ainsi que des friches naturelles servant d'habitats essentiels à plusieurs espèces végétales et fauniques. Également, la ville comporte un secteur d'intérêt archéologique. Ce milieu est identifié à la figure 12.
(R. 2016-012, a. 7)

ACTIONS

8.3.1 Continuer à collaborer avec tous les ordres de gouvernement pour obtenir la conversion du golf Meadowbrook en un parc accessible au public.

8.3.2 Réviser la politique d'abattage des arbres pour restreindre la coupe et la rendre conditionnelle à la replantation ou à une contribution à un fonds vert.

8.3 MISE EN ŒUVRE

Veuillez voir la section 1.4 pour l'interprétation des tableaux. Les échéanciers sont approximatifs.

Objectif 8.1 – Améliorer l'efficacité énergétique et la gestion des déchets			
Action	**Niveau de priorité**	**Coût**	**Échéancier**
8.1.1 Réviser le règlement de construction	Moyen	Faible	2009-2010

8.1.2 Diffuser de l'information sur la rénovation verte	Moyen	Faible	2010-2012
8.1.3 Solliciter des subventions vertes aux gouvernements	Moyen	Faible	En cours
8.1.4 Encourager les projets du CAE	Élevé	Moyen	En cours
8.1.5 Continuer à améliorer l'efficacité énergétique des édifices et du parc de véhicules de la ville.	Élévé	Moyen	En cours

Objectif 8.2 – Promouvoir les modes de transport écologiques			
Action	**Niveau de priorité**	**Coût**	**Échéancier**
8.2.1 Diffuser de l'information sur les transports	Élevé	Faible	En cours
8.2.2 Établir un dialogue avec les organismes responsables du transport	Élevé	Faible	En cours

Objectif 8.3 Préserver et améliorer les espaces verts existants et convertir le golf Meadowbrook en parc public			
Action	**Niveau de priorité**	**Coût**	**Échéancier**
8.3.1 Convertir Meadowbrook en parc public	Élevé	Faible	2009-2010
8.3.2 Réviser la politique d'abattage d'arbres	Moyen	Faible	2009-2012

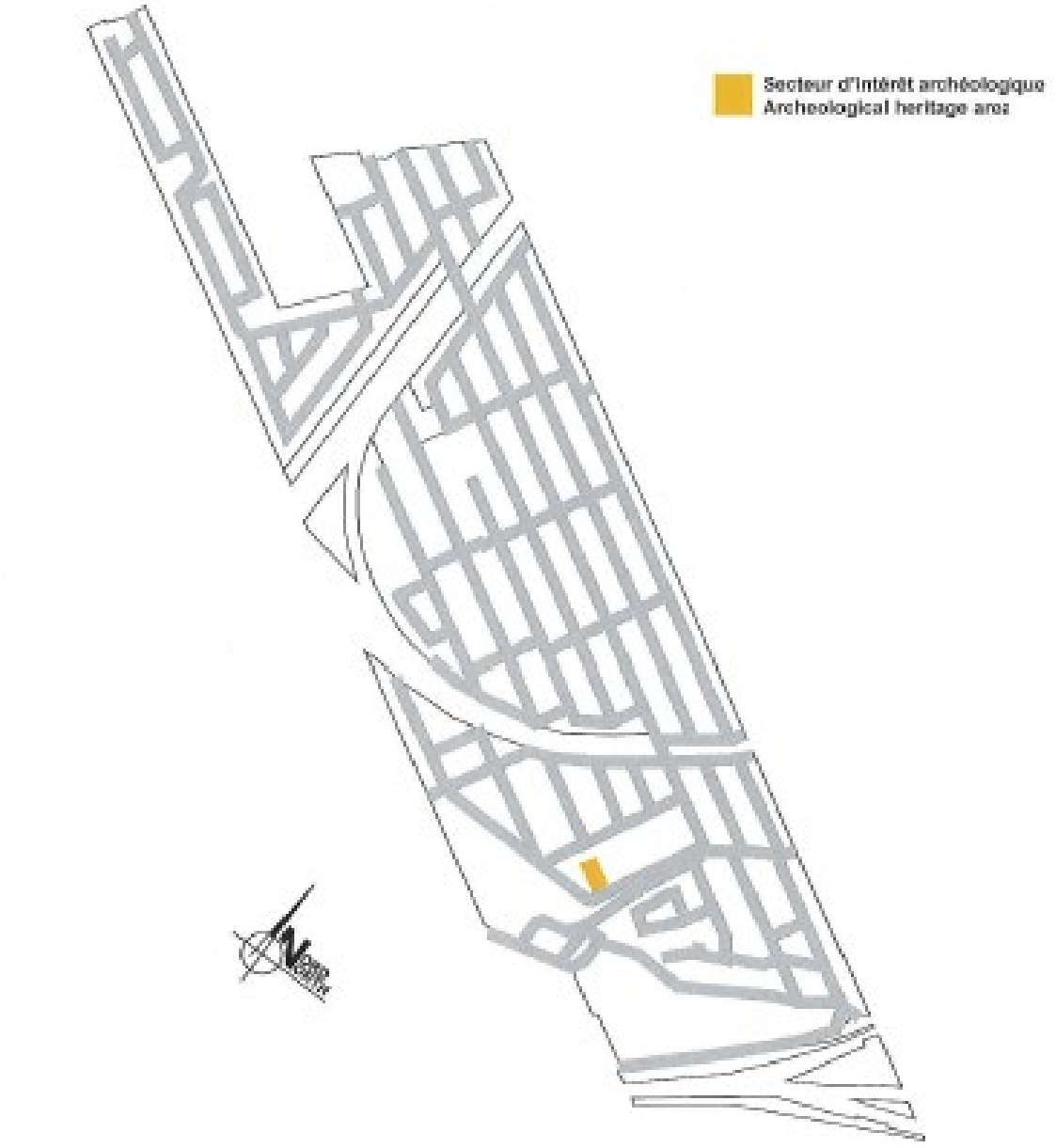


Fig. 12. Secteur d'intérêt archéologique

(R. 2016-012, a. 9)

Conclusion

Depuis la défusion au début de 2006, la ville de Montréal-Ouest peut à nouveau orienter son urbanisme et son aménagement. La Ville traite les questions courantes au quotidien, mais pour une planification efficace et sensée, il faut également fixer des cibles et des objectifs à long terme.

L'élaboration d'une vision du développement futur de notre ville pour les 20 prochaines années est la tâche que nous nous sommes assignée. Nous aspirons à rehausser la qualité de vie à Montréal-Ouest, à améliorer nos espaces publics et à consolider l'esprit de communauté qui distingue notre ville, tout en respectant son passé, ses valeurs et son histoire.

Une grande réflexion et beaucoup d'efforts ont permis la réalisation de ce Plan d'urbanisme. Des résidents, des employés, des consultants et des élus ont rendu la concrétisation de cette vision possible, et leurs efforts soutenus seront nécessaires pour atteindre le potentiel de cette vision.

Annexe A

Plan d'urbanisme de Montréal de 2004 – Carte de l'affectation du sol



L'affectation du sol

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

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

Plan d'urbanisme Montréal