
Plan secondaire du district du chemin de Montréal

[Modification #127 du 22 janvier 2014]

1.0 Politiques générales

Les politiques qui suivent s'appliquent au secteur du chemin de Montréal, tel qu'énoncé dans l'annexe 1.

1.1 Objectifs pour le secteur

Le présent plan vise à orienter l'aménagement du district du chemin de Montréal. Le district a été divisé en trois secteurs, les secteurs Ouest, Centre et Est. Il comprend par ailleurs quatre grands carrefours. Les limites de chaque secteur et ces grands carrefours sont désignés dans l'annexe 1 – Plan d'utilisation des terrains du secteur du chemin de Montréal.

Dans le Plan officiel de la Ville, le chemin de Montréal et l'avenue McArthur sont désignés rues principales traditionnelles, le boulevard St-Laurent est quant à lui désigné artère principale et la promenade Vanier est désignée voie d'accès panoramique.

Les sections qui suivent décrivent des politiques propres aux secteurs et aux grands carrefours de ce district.

1.1.1. Principaux objectifs fixés pour le district :

1. Encourager le long des rues principales traditionnelles des aménagements et des réaménagements qui complètent et mettent en valeur les éléments positifs du caractère actuel du secteur.
2. Mettre en valeur le paysage de rue du chemin de Montréal, de l'avenue McArthur, du boulevard St-Laurent et de la promenade Vanier.
3. Améliorer les installations piétonnières et cyclables dans l'ensemble du district.
4. Prévoir des aires de rassemblement public, des espaces ouverts paysagés accessibles à tous et des œuvres d'art public qui reflètent l'histoire du district.

1.1.2 Politiques applicables au district :

Les politiques qui suivent s'appliquent dans tout le district :

1. Les objectifs fixés pour le district seront atteints dans le cadre du processus d'examen des projets d'aménagement, grâce à l'affectation de fonds obtenus en vertu des dispositions de l'article 37 de la *Loi sur l'aménagement du territoire*, conformément aux lignes directrices de la Ville, et par la réalisation des projets d'immobilisation de la Ville.
2. Outre les politiques du présent plan, des références pourraient être faites à des politiques en particulier du Plan officiel de la Ville. Tous les projets d'aménagement et de réaménagement respecteront l'ensemble des politiques pertinentes du Volume 1 du Plan officiel de la Ville, que ces politiques soient mentionnées ou non dans le présent plan.
3. Dans le cas des lots d'angle visés par deux sections distinctes du présent plan, les politiques des deux sections seront applicables.
4. La protection des emprises décrite à l'annexe 1, Classification des routes et protection des emprises, du Plan officiel servira à améliorer les installations piétonnières cyclables et de transport en commun lors des aménagements.
5. Les nouveaux aménagements d'ateliers de carrosserie, de concessionnaires automobiles, d'établissement de location d'automobiles, de stations-service, de postes d'essence et de parcs de stationnement de surface ne seront pas autorisés dans le district.
6. Nonobstant les politiques énoncées à la section 1.1.2.5, un stationnement de surface est permis sur le bien-fonds dont la désignation municipale est les 325, 327 et 333, chemin de Montréal.

[Modification #200, 10 janvier 2018]

7. Nonobstant les politiques énoncées à la section 1.1.2.5, un stationnement de surface et une aire de chargement sont permis sur le bien-fonds dont la désignation municipale est le 273, avenue Ste-Anne. [Modification #200, 10 janvier 2018]
8. Les points d'accès désignés dans le présent plan sont autant de sites uniques et peuvent faire l'objet d'une densification polyvalente et résidentielle importante. L'aménagement ou le réaménagement de points d'accès sera nettement différent de tous les autres aménagements réalisés dans le secteur.
9. Les aménagements et les réaménagements à proximité des arrêts de transports en commun tiendront compte, dans la conception de l'emplacement, de l'accès à ces points de service et de la réduction des conflits entre les entrées de véhicules et les voies réservées aux autobus. La prise en compte d'améliorations aux arrêts de transports en commun, notamment l'installation de nouveaux abribus, pourrait être nécessaire dans le cadre du processus d'examen des projets d'aménagement.
10. De nouveaux abribus pourraient être intégrés dans la conception des nouveaux bâtiments, sous réserve de l'examen et de l'approbation de tous les organismes concernés.
11. Les aménagements et les réaménagements réalisés sur des lots donnant sur le chemin de Montréal, le chemin North River, l'avenue McArthur et la promenade Vanier devront avoir un retrait d'au moins 5,0 mètres afin de permettre la construction de trottoirs et de terre-pleins, qui pourront se trouver à la fois sur les propriétés privées et dans l'emprise publique. Dans le cas des trottoirs situés sur des propriétés privées, une entente de servitude, d'entretien et de responsabilité pourra être requise, à la discrétion de la Ville. La conception des trottoirs situés sur des propriétés privées devra respecter les normes actuelles de la Ville.
12. La Ville accordera la priorité à l'amélioration des installations cyclables, afin d'offrir une plus grande sécurité aux cyclistes empruntant le chemin de Montréal, le chemin McArthur, le chemin North River et la promenade Vanier, conformément aux dispositions du Plan officiel et du plan directeur des transports.
13. Les aménagements et les réaménagements tiendront compte de ce paysage de rue et de la préservation des arbres de rue. Aucune perte nette d'arbres de rue ne sera observée et l'ajout d'éléments de paysage de rue, comme des bancs et des jardinières, sera encouragé.
14. Les grands commerces de vente au détail seront conçus selon une forme urbaine à plusieurs étages axés sur la rue, offrant un accès direct aux piétons circulant sur chaque façade.
15. Afin de préserver une forme bâtie de rue principale traditionnelle uniforme le long du chemin de Montréal et de l'avenue McArthur, la hauteur de bâtiment maximale le long des rues principales traditionnelles sera de six étages, sauf mention contraire dans le présent plan.
16. Les lots :
 - o ayant leur façade sur une rue principale traditionnelle;
 - o dont la profondeur excède 30 mètres;
 - o dont la superficie est d'au moins 1 200 m².pourront accueillir des bâtiments d'une hauteur pouvant atteindre au maximum sept étages, à condition que la conception de l'emplacement réponde aux critères suivants :
 - a. Présenter une hauteur maximale de six étages le long de la rue principale traditionnelle.
 - b. Prévoir des retraits adéquats et une transition de forme bâtie vers les utilisations résidentielles faible hauteur adjacentes, y compris :
 - i. maintenir les dispositions relatives aux changements progressifs dans la hauteur des bâtiments à partir de la ligne arrière du lot, tel que précisé dans la description de la zone TM;
 - ii. maintenir les dispositions de la zone TM relatives aux retraits minimaux de cour latérale intérieure.
 - c. Réduire les répercussions de l'ombre et de vue dominante sur les secteurs résidentiels.
17. Les lots :
 - o ayant leur façade sur une rue principale traditionnelle;
 - o dont la profondeur est d'au moins 30 mètres;
 - o dont la superficie est d'au moins 0,5 hapourront accueillir des bâtiments d'une hauteur pouvant atteindre au maximum neuf étages, à condition que la conception de l'emplacement réponde aux critères suivants :
 - a. Présenter une hauteur maximale de six étages le long de la rue principale traditionnelle.

- b. Prévoir des retraits adéquats et une transition de forme bâtie vers les utilisations résidentielles de faible hauteur adjacentes, y compris :
 - i. maintenir les dispositions relatives aux changements progressifs dans la hauteur des bâtiments à partir de la ligne arrière du lot, tel que précisé dans la description de la zone TM;
 - ii. maintenir les dispositions de la zone TM relatives aux retraits minimaux de cour latérale intérieure;
 - iii. prévoir des changements progressifs dans la hauteur des bâtiments pour toute ligne de lot intérieure débutant à la hauteur de bâtiment maximale autorisée dans la zone adjacente, ou toute autre technique similaire de conception de bâtiment.
 - c. Réduire les répercussions de l'ombre et de la vue dominante sur les secteurs résidentiels et institutionnels, en éloignant les bâtiments élevés des utilisations de faible hauteur.
18. Les lots :
- o ayant leur façade sur une rue principale traditionnelle;
 - o dont la superficie est supérieure à 0,5 ha;
 - o dont la profondeur est d'au moins 100 mètres
- pourront accueillir des bâtiments d'une hauteur maximale de douze étages, à condition que la conception de l'emplacement réponde aux critères suivants :
- a. Présenter une hauteur maximale de six étages le long de la rue principale traditionnelle.
 - b. Prévoir des retraits adéquats et une transition de forme bâtie vers les utilisations résidentielles et institutionnelles de faible hauteur adjacentes, y compris :
 - i. maintenir les dispositions relatives aux changements progressifs dans la hauteur des bâtiments à partir de la ligne arrière du lot, tel que précisé dans la description de la zone TM;
 - ii. maintenir les dispositions de la zone TM relatives aux retraits minimaux de cour latérale intérieure;
 - iii. prévoir des changements progressifs dans la hauteur des bâtiments pour toute ligne de lot intérieure débutant à la hauteur de bâtiment maximale autorisée dans la zone adjacente, ou toute autre technique similaire de conception de bâtiment.
 - c. Réduire les répercussions de l'ombre et de la vue dominante sur les secteurs résidentiels et institutionnels, en éloignant les bâtiments élevés des utilisations de faible hauteur.

1.2 Grands carrefours

L'objectif principal des grands carrefours est d'améliorer la traversée des piétons et des cyclistes. Ces carrefours sont d'importants axes reliant les différents secteurs ainsi que les autres quartiers et zones commerciales de la ville.

Le grand carrefour Un, au croisement du chemin de Montréal et du chemin North River, constitue le point d'entrée dans le district depuis l'ouest. Ce carrefour comprend également un sentier polyvalent nord-sud du côté ouest du chemin North River.

Le grand carrefour Deux est le croisement d'une rue principale traditionnelle (avenue McArthur) et d'une voie d'accès panoramique (promenade Vanier). Il s'agit d'un point de liaison important entre les utilisations commerciales de l'avenue McArthur, à l'ouest de la promenade Vanier, et les secteurs résidentiels du côté est de la promenade Vanier.

Le grand carrefour Trois, au croisement d'une rue principale traditionnelle (chemin de Montréal) et d'une voie d'accès panoramique (promenade Vanier), tient lieu de point de départ du centre-ville historique de l'ancienne Ville de Vanier.

Le grand carrefour Quatre est le croisement d'une rue principale traditionnelle (chemin de Montréal) et d'une artère principale (boulevard St-Laurent). Il s'agit d'un lien important entre le district et les commerces situés du côté est du boulevard St-Laurent.

La politique qui suit s'applique à tous les grands carrefours désignés dans le présent plan secondaire :

1. Les modifications de conception apportées aux carrefours permettront ce qui suit :
 - a. Accorder la priorité aux piétons et aux cyclistes en améliorant les passages et la sécurité, conformément aux dispositions du Plan officiel et au Plan directeur des transports de la Ville.
 - b. Améliorer les liens vers les arrêts de transport en commun.
 - c. Mettre en place des techniques conceptuelles permettant de réduire les distances de traversée des piétons.

1.3 Secteur Ouest

Le secteur Ouest a pour fonction principale de servir de porte d'entrée au district depuis le centre-ville. Bien que l'emploi représente un volet important et nécessaire dans ce secteur, une plus grande variété d'utilisations doit être offerte pour attirer l'activité urbaine de l'autre côté du pont Cummings depuis l'ouest.

Les politiques suivantes s'appliquent :

1. Aux lots :
 - ayant leur façade sur une rue principale traditionnelle;
 - dont la superficie est d'au moins 1,0 ha.pourront accueillir des bâtiments d'une hauteur maximale de 14 étages, à condition que les critères de la Politique 3 ci-dessous soient respectés.
2. Aux lots :
 - ayant leur façade sur une rue principale traditionnelle;
 - ayant une façade d'au moins 100 mètres sur la promenade Vanier;
 - dont la superficie est d'au moins 1,0 ha.pourront accueillir des bâtiments d'une hauteur maximale de 18 étages, à condition que les critères suivants soient respectés :
 - a. Les critères de la Politique 3 ci-dessous;
 - b. Tous les bâtiments de grande hauteur auront une surface de plancher limitée et une distance de séparation minimale de 20 mètres entre eux, afin de réduire les répercussions sur l'ombre, le microclimat et les vues depuis les lieux publics. Dans le cas des bâtiments érigés sur un socle, la distance de séparation minimale devra être respectée entre les tours surmontant ces socles. Tous les bâtiments de grande hauteur doivent être orientés soit vers la rue principale traditionnelle, soit vers la promenade Vanier.
 - c. La conception de l'emplacement devra prévoir des retraits par rapport aux utilisations de faible hauteur adjacentes.
3. La conception de l'emplacement :
 - a. prévoira une hauteur de bâtiment maximale de six étages le long de la rue principale traditionnelle; dans le cas des bâtiments de grande hauteur, un socle d'une hauteur maximale de six étages sera autorisé le long de la rue principale traditionnelle;
 - b. prévoira des retraits adéquats et une transition de forme bâtie vers les utilisations résidentielles et institutionnelles de faible hauteur adjacentes, y compris :
 - i. maintenir les dispositions relatives aux changements progressifs dans la hauteur des bâtiments pour les six premiers étages, à partir de la ligne arrière du lot, tel que précisé dans la description de la zone TM.
 - ii. maintenir les dispositions de la zone TM relatives aux retraits minimaux de cour latérale intérieure.
 - iii. prévoir des changements progressifs dans la hauteur des bâtiments pour toute ligne de lot intérieure débutant à la hauteur de bâtiment maximale autorisée dans la zone adjacente, ou toute autre technique similaire de conception de bâtiment.
 - c. réduira les répercussions de l'ombre et de la vue dominante sur les secteurs résidentiels et institutionnels, en éloignant les bâtiments élevés des utilisations de faible hauteur.

1.3.1 Point d'entrée Ouest

Les limites du point d'entrée Ouest sont définies dans l'annexe 1. Il s'agit du point d'accès au district depuis l'ouest, qui offre un point de vue stratégique en direction et en provenance du pont Cummings. Il présente un potentiel de densification résidentielle et d'aménagement polyvalent. Ce point d'entrée sert également de lien entre le district et le côté ouest de la rivière Rideau.

Les politiques suivantes s'appliquent aux lots qui s'y trouvent :

Politiques

1. Les nouveaux bâtiments encadreront l'espace vert et la rivière Rideau du côté ouest du chemin North River.
2. Les aménagements et les réaménagements tiendront compte du secteur résidentiel de faible hauteur au nord, notamment en limitant les répercussions de l'ombre.
3. Les nouveaux bâtiments donnant sur le chemin de Montréal, le chemin North River ou la rue Montgomery auront des fenêtres et des portes qui occuperont au moins 50 pour cent de leurs façades. Les murs aveugles donnant sur une rue seront interdits.
4. Les nouveaux bâtiments situés à l'angle des terrains donneront sur toutes les rues et y auront une relation fonctionnelle; ils prolongeront la façade principale de l'angle.
5. Les nouveaux bâtiments de plus de six étages donnant sur le chemin de Montréal et le chemin North River auront un socle d'une hauteur maximale de six étages.
6. Les nouveaux bâtiments donnant sur le chemin de Montréal auront une hauteur minimale de deux étages.
7. Les nouvelles tours de 18 étages ou plus auront une surface de plancher maximale d'environ 800 m² et une distance de séparation minimale de 20 mètres. Dans les bâtiments érigés sur un socle, la distance de séparation minimale devra être respectée entre les tours surmontant ces socles.
8. Les nouvelles tours de moins de 18 étages auront une surface de plancher limitée et une distance de séparation par rapport aux autres tours suffisante pour réduire les répercussions sur l'ombre, le microclimat et les vues depuis les lieux publics.
9. La conception de l'emplacement prévoira une œuvre d'art public reflétant l'histoire du district et une aire de rassemblement publique.
10. Les hauteurs de bâtiment atteignant au maximum 28 étages seront autorisées sous réserve de la réalisation d'un plan directeur conceptuel global, qui sera appliqué lors du processus d'approbation des projets d'aménagement. Ce plan directeur conceptuel sera élaboré par le requérant et comprendra les éléments suivants :
 - a. Un plan conceptuel de l'emplacement décrivant le site et la volumétrie de tous les bâtiments, notamment les élévations, les espaces ouverts, les trottoirs et les allées piétonnières, les accès pour véhicules et les aires de stationnement;
 - b. Une analyse des accès multimodaux sur place et entre l'emplacement et les rues adjacentes;
 - c. Les améliorations apportées au grand carrefour Un, selon la section 1.2 du présent plan;
 - d. L'amélioration des liens vers l'espace vert situé du côté est du chemin North River;
 - e. Une analyse de la vue sur les bâtiments proposés depuis des points clés, comme le pont;
 - f. Le calendrier d'aménagement.
11. Nonobstant la section 1.3.1, des hauteurs de 32 étages sont autorisées sur les propriétés situées au 2, chemin de Montréal et au 3, rue Selkirk. Les nouveaux bâtiments donnant sur le chemin North River auront des fenêtres et des portes qui occuperont au moins 40 pour cent de leurs façades. Les murs aveugles donnant sur une rue seront interdits. Les bâtiments longeant le chemin de Montréal auront une hauteur d'au moins dix mètres ou deux étages. [Modification n° 257, 10 août 2021]

1.3.2 Chemin North River

Le chemin North River est un lien important vers la rivière Rideau depuis le chemin de Montréal et l'avenue McArthur, du côté ouest du chemin North River. La plupart des lots donnant sur le chemin North

River ont également une façade sur une autre rue. Il est ainsi possible d'orienter la circulation automobile vers d'autres rues afin de créer des liens piétonniers ininterrompus du côté est du chemin North River.

Les politiques suivantes s'appliquent aux lots donnant sur le chemin North River :

Politiques

1. Les aménagements et les réaménagements permettront des améliorations aux liens piétonniers et cyclables vers les sentiers polyvalents longeant le côté ouest du chemin North River.
2. Les nouveaux bâtiments offriront un accès piétonnier direct au chemin North River, et leur dimension définira la bordure de rue.
3. Les nouveaux bâtiments auront des fenêtres et des portes donnant sur le chemin North River qui occuperont au moins 50 pour cent de cette façade. Les murs aveugles donnant sur une rue seront interdits.
4. Aucun accès de véhicules ne sera autorisé le long du chemin North River, sauf si le lot ne présente aucune façade sur une autre rue.
5. Nonobstant la section 1.3.2, les nouveaux bâtiments donnant sur le chemin North River et construits sur les propriétés situées au 2, chemin de Montréal et au 3, rue Selkirk auront des fenêtres et des portes qui occuperont au moins 40 pour cent de leurs façades. Un accès pour véhicules peut donner sur le chemin North River à des fins d'entretien uniquement. [Modification n° 257, 10 août 2021]

1.3.3 Avenue McArthur

Le côté sud de l'avenue McArthur est globalement constitué de lots plus petits sur lesquels des unités résidentielles ont été converties en commerces ou en bureaux. Du côté nord de l'avenue McArthur, les lots sont généralement plus vastes et contiennent diverses utilisations de bureaux, résidentielles et commerciales.

La politique suivante s'applique aux lots donnant sur l'avenue McArthur :

Politique

1. Les aménagements et les réaménagements permettront de réduire le nombre d'accès de véhicules et de les déplacer afin d'améliorer les déplacements et la sécurité des piétons. Aucune augmentation nette du nombre d'accès de véhicules ne sera autorisée sur l'avenue McArthur.

1.3.4 Intérieur du secteur Ouest

Les limites de l'intérieur du secteur Ouest sont représentées dans l'annexe 1 du présent plan. On retrouve dans ce secteur des lots de superficie diversifiée, sur lesquels on observe diverses utilisations et des bâtiments de types variés. La proximité des rues principales traditionnelles offre la possibilité de réaménager les lots en utilisations non résidentielles compatibles avec les résidences.

La partie nord de la rue Montgomery est bordée d'utilisations commerciales et institutionnelles, qui offrent une transition entre la zone commerciale du chemin de Montréal et le quartier résidentiel situé dans la partie interne du secteur Ouest. La rue Palace présente une emprise très étroite. Grâce à un lien direct vers le chemin de Montréal, les utilisations implantées sur la rue Palace ont la possibilité d'évoluer en diverses utilisations.

Les politiques suivantes s'appliquent à la partie intérieure du secteur Ouest :

Politiques

1. Le Règlement de zonage autorisera une variété d'utilisations qui permettent la présence d'utilisations non résidentielles compatibles et la conservation des utilisations résidentielles de faible hauteur existantes.

2. Si un certain nombre de lots donnant sur la rue Palace sont fusionnés à des fins d'aménagement ou de réaménagement, a des bâtiments d'une hauteur maximale de quatre étages seront autorisés.
3. Les aménagements et les réaménagements offriront une transition depuis les utilisations résidentielles de faible hauteur, et feront l'objet de techniques de conception d'emplacement et de bâtiment permettant de réduire l'ombre et la vue dominante sur les secteurs résidentiels.

1.3.5 Promenade Vanier

La promenade Vanier est désignée voie d'accès panoramique dans le Plan officiel de la Ville. L'annexe 1 du présent plan illustre une route collectrice conceptuelle reliant la promenade Vanier selon le même tracé que la rue Jeanne Mance du côté est de la promenade Vanier. Il pourrait s'agir d'un accès privé à la propriété située au 112, chemin de Montréal ou d'une voie publique. L'emplacement de cet accès est souple, bien que ce lien vise à permettre de traverser les îlots de la promenade Vanier vers l'intérieur du secteur Ouest. L'entente de 1974 concernant la promenade Vanier et la clause restrictive qui l'accompagne, conclue entre la Commission de la capitale nationale et la Ville, régit tous les nouveaux accès à la promenade Vanier.

La promenade Vanier présente une zone tampon végétale; il est ainsi prioritaire de préserver et de mettre en valeur cette zone tampon, et d'offrir des liens piétonniers vers la promenade Vanier.

Les politiques suivantes s'appliquent aux lots donnant sur la promenade Vanier :

Politiques

1. Les nouveaux bâtiments non résidentiels, polyvalents ou résidentiels de hauteur moyenne ou élevée offriront un accès piétonnier direct à la promenade Vanier.
2. Les projets d'aménagement ou de réaménagement comprendront la mise en valeur du paysage de rue et la préservation de la zone tampon végétale. Toute réduction de la zone tampon végétale longeant la promenade Vanier, pour des exigences conceptuelles propres à un site ou pour améliorer l'accès piétonnier à la promenade, sera réalisée à la discrétion de la Ville.
3. Les projets d'aménagement ou de réaménagement comprendront une œuvre d'art public reflétant le parcours historique de la promenade Vanier ou l'histoire de l'ancienne ville de Vanier.
4. Les projets d'aménagement ou de réaménagement du 112, chemin de Montréal comprendront une allée piétonnière publique reliant la promenade Vanier à la rue Palace.

1.4 Secteur Centre

Les limites géographiques du secteur Centre sont définies dans l'annexe 1. Le rôle principal du secteur Centre est celui de centre-ville historique de l'ancienne ville de Vanier. L'échelle et l'intensité des aménagements dans ce secteur sont moins importantes que dans les deux autres secteurs.

1.4.1 Chemin de Montréal

Le long du chemin de Montréal, le secteur Centre est historiquement désigné comme étant le Quartier français, et son rôle est celui de carrefour de l'identité culturelle de l'ancienne ville de Vanier. L'art public, le mobilier urbain, les infrastructures et l'interprétation contemporaine qu'offre la conception des bâtiments sont quelques-uns des éléments reflétant l'histoire du Quartier français.

La politique suivante s'applique aux lots donnant sur le chemin de Montréal :

Politique :

1. Les bâtiments, la conception et les éléments du paysage de rue des aménagements et des réaménagements salueront l'histoire du Quartier français.

1.4.2 Promenade Vanier

Les lots donnant sur la promenade Vanier, du côté est, sont généralement de grands terrains accueillant des tours d'habitation ou à bureaux. Bon nombre de ces emplacements existants n'offrent pas d'accès piétonnier direct à la promenade Vanier. Les politiques suivantes s'appliquent aux lots donnant sur la promenade Vanier.

La politique suivante s'applique aux lots donnant sur la promenade Vanier :

Politique :

1. Les politiques de la section 1.3.5 du présent plan s'appliquent.

1.4.3 Rue Marier

La rue Marier est unique dans le district car il s'agit d'une rue locale servant de lien direct vers l'avenue Beechwood, qui est une rue principale traditionnelle. Les utilisations que l'on retrouve sur la rue Marier ont évolué au fil des années, accueillant de plus en plus d'utilisations non résidentielles.

La politique suivante s'applique aux lots donnant sur la rue Marier :

Politique :

1. Le Règlement de zonage autorisera une variété d'utilisations non résidentielles compatibles et résidentielles de faible hauteur qui conservent le caractère du paysage de rue.

1.5 Secteur Est

Le secteur Est constitue le point d'entrée dans le district depuis la zone commerciale située à l'est du boulevard St-Laurent. Ce secteur est composé de lots généralement plus vastes que ceux des secteurs Ouest et centre, avec une variété d'immeubles résidentiels de hauteur faible à élevée et de bâtiments commerciaux de faible hauteur.

On y retrouve également de nombreux grands terrains d'utilisation institutionnelle, comme le cimetière Notre-Dame, qui est un point de repère important de la ville. Ces grandes utilisations institutionnelles comprennent des bâtiments de faible hauteur entourés de vastes espaces verts. La conservation de ces espaces verts est une priorité pour le secteur, car ces espaces servent de zones tampons entre le chemin de Montréal et le boulevard St-Laurent et les quartiers résidentiels ceinturant le secteur.

Politique :

1. Les lots :
 - o ayant leur façade sur une rue principale traditionnelle;
 - o dont la superficie est d'au moins 1,0 ha.pourront accueillir des bâtiments d'une hauteur maximale de 14 étages, à condition que la conception de l'emplacement réponde aux critères suivants :
 - a. Présenter une hauteur maximale de six étages le long de la rue principale traditionnelle. Dans le cas des bâtiments de grande hauteur, un socle d'une hauteur maximale de six étages sera autorisé le long de la rue principale traditionnelle.
 - b. Prévoir des retraits adéquats et une transition de forme bâtie vers les utilisations résidentielles et institutionnelles de faible hauteur adjacentes, y compris :
 - i. Maintenir les dispositions relatives aux changements progressifs dans la hauteur des bâtiments pour les six premiers étages, à partir de la ligne arrière du lot, tel que précisé dans la description de la zone TM;
 - ii. maintenir les dispositions de la zone TM relatives aux retraits minimaux de cour latérale intérieure;
 - iii. prévoir des changements progressifs dans la hauteur des bâtiments pour toute ligne de lot intérieure débutant à la hauteur de bâtiment maximale autorisée dans la zone adjacente, ou toute autre technique similaire de conception de bâtiment.

- c. Réduire les répercussions de l'ombre et de la vue dominante sur les secteurs résidentiels et institutionnels, en éloignant les bâtiments élevés des utilisations de faible hauteur.

1.5.1 Point d'entrée Est

Les limites du point d'entrée Est sont désignées dans l'annexe 1. Il s'agit du point d'entrée au district depuis l'est. Cet emplacement présente un grand potentiel de densification résidentielle et d'aménagement polyvalent. Ce point d'entrée sert également de lien entre les quartiers résidentiels à l'ouest du boulevard St-Laurent et les zones commerciales à l'est du boulevard St-Laurent.

Politiques :

1. Les répercussions liées aux aménagements et aux réaménagements adjacents aux quartiers résidentiels de faible hauteur et des secteurs institutionnels seront limitées grâce aux mesures suivantes :
 - a. En prévoyant des retraits suffisants afin de réduire les répercussions du bruit, de l'ombre et des vues dominantes dans les aires de commodité privées.
 - b. En prévoyant une transition de la forme bâtie vers les quartiers résidentiels de faible hauteur et les secteurs institutionnels adjacents, y compris :
 - i. maintenir les dispositions relatives aux changements progressifs dans la hauteur des bâtiments à partir de la ligne arrière du lot, tel que précisé dans la description de la zone TM.
 - ii. prévoir des changements progressifs dans la hauteur des bâtiments pour toute ligne de lot intérieure débutant à la hauteur de bâtiment maximale autorisée dans la zone adjacente.
2. Les nouveaux bâtiments donnant sur le chemin de Montréal et le boulevard St-Laurent auront des fenêtres et des portes qui occuperont au moins 50 pour cent de leurs façades. Les murs aveugles donnant sur une rue seront interdits.
3. Les nouveaux bâtiments situés à l'angle des terrains donneront sur toutes les rues et prolongeront la façade principale de l'angle.
4. Les nouvelles tours de plus de 18 étages auront une surface de plancher maximale d'environ 800 m² et une distance de séparation minimale de 20 mètres. Dans le des bâtiments érigés sur un socle, la distance de séparation minimale devra être respectée entre les tours surmontant ces socles.
5. Les nouvelles tours de moins de 18 étages auront une surface de plancher limitée et une distance de séparation par rapport aux autres tours suffisante pour réduire les répercussions sur l'ombre, le microclimat et les vues depuis les lieux publics.
6. Les hauteurs de bâtiment atteignant au maximum 28 étages seront autorisées sous réserve de la réalisation d'un plan directeur conceptuel global, qui sera appliqué lors du processus d'approbation des projets d'aménagement. Ce plan directeur conceptuel sera élaboré par le requérant et comprendra les éléments suivants :
 - a. Un plan conceptuel de l'emplacement décrivant le site et la volumétrie de tous les bâtiments, notamment les élévations, les espaces ouverts, les trottoirs et les allées piétonnières, les accès pour véhicules et les aires de stationnement;
 - b. Une analyse des accès multimodaux sur place et entre l'emplacement et les rues adjacentes;
 - c. Les améliorations apportées au grand carrefour Quatre, selon la section 2.1 du présent document;
 - d. Une analyse de la vue sur les bâtiments proposés depuis des points clés, comme le cimetière Notre-Dame;
 - e. Une analyse des répercussions de l'ombre sur le cimetière Notre-Dame et sur les utilisations institutionnelles environnantes;
 - f. Le calendrier d'aménagement.
7. Les nouveaux bâtiments donnant sur le chemin de Montréal ou sur le boulevard St-Laurent auront une hauteur minimale de deux étages.
8. Les nouveaux bâtiments de plus de six étages donnant sur le chemin de Montréal ou sur le boulevard St-Laurent auront un socle d'une hauteur maximale de six étages.

9. Les immeubles de grande hauteur seront orientés vers le chemin de Montréal ou le boulevard St-Laurent.
10. La conception de l'emplacement prévoira une œuvre d'art public reflétant l'histoire du district et une aire de rassemblement publique accessible à tous et destinée à des fonctions publiques.
11. Aucun accès de véhicules ne sera autorisé depuis la rue Morin.