



SECTEUR DE PLANIFICATION
PARTIE NORD DE
L'ÎLE-DES-SŒURS
PORTRAIT | DIAGNOSTIC
COMPLET

Document réalisé par :
Direction de l'urbanisme, Service de la mise en valeur du territoire, Ville de Montréal
En collaboration avec l'arrondissement de Verdun

Montréal 
octobre 2017
mise à jour : septembre 2018

INTRODUCTION

MANDAT..... P. 1

1] MISE EN CONTEXTE

1.1] LOCALISATION P. 2
1.2] SECTEUR DE PLANIFICATION P. 3
1.3] PROJETS MAJEURS EN COURS..... P. 4

2] PORTRAIT

2.1] SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT..... P. 8
2.2] PLAN D'URBANISME P. 9
2.3] ÉVOLUTION HISTORIQUE..... P. 11
2.4] URBANISATION ANTÉRIEURE P. 13
2.5] PATRIMOINE BÂTI..... P. 14
2.6] PATRIMOINE ARCHÉOLOGIQUE P. 15
2.7] SOCIODÉMOGRAPHIE P. 16
2.8] ÉQUIPEMENTS COLLECTIFS P. 17
2.9] RÉSEAU D'ESPACES PUBLICS P. 18
2.10] RELEVÉ PHOTOGRAPHIQUE P. 19
2.11] ENVIRONNEMENT NATUREL P. 21
2.12] MOBILITÉ P. 22
2.13] DÉPLACEMENTS | ENQUÊTE O/D P. 23
2.14] INFRASTRUCTURES P. 24
2.15] PROPRIÉTÉS P. 25
2.16] COMMERCE ET BUREAUX..... P. 26
2.17] RÈGLEMENT DE ZONAGE P. 28

3] DIAGNOSTIC

3.1] ANALYSE DU PAYSAGE URBAIN P. 30
3.2] ANALYSE D'ACCESSIBILITÉ P. 32
3.3] ANALYSE DES VOIES PUBLIQUES..... P. 34
3.4] ANALYSE DES INTERSECTIONS ET PARCOURS..... P. 36
3.5] ANALYSE DES STATIONNEMENTS P. 38
3.6] ANALYSE DE DENSITÉ VÉGÉTALE..... P. 39
3.7] ANALYSE DES TERRAINS VACANTS OU SOUS-UTILISÉS..... P. 40
3.8] ANALYSE DU MILIEU BÂTI P. 41
3.9] ANALYSE PAR BÂTIMENT..... P. 42
3.10] ANALYSE ÉCONOMIQUE P. 45

4] SYNTHÈSE

4.1] PRINCIPAUX CONSTATS..... P. 47
4.2] OPPORTUNITÉS / DÉFIS P. 48
4.3] SCHÉMA SYNTHÈSE P. 49

NOTE :

Ce document fait état des informations disponibles et des constats analysés au moment de la rédaction. Ces derniers pourront toutefois évoluer dans le temps, selon l'avancement de la démarche de planification ou selon toute nouvelle information reçue.

MANDAT

Le Service de la mise en valeur du territoire (SMVT) de la Ville de Montréal a pour mandat de planifier l'aménagement des secteurs stratégiques du territoire montréalais indiqués au Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal (SAD 2015). Sa mission vise également à offrir un soutien à la planification urbaine de certains secteurs spécifiques d'arrondissements.

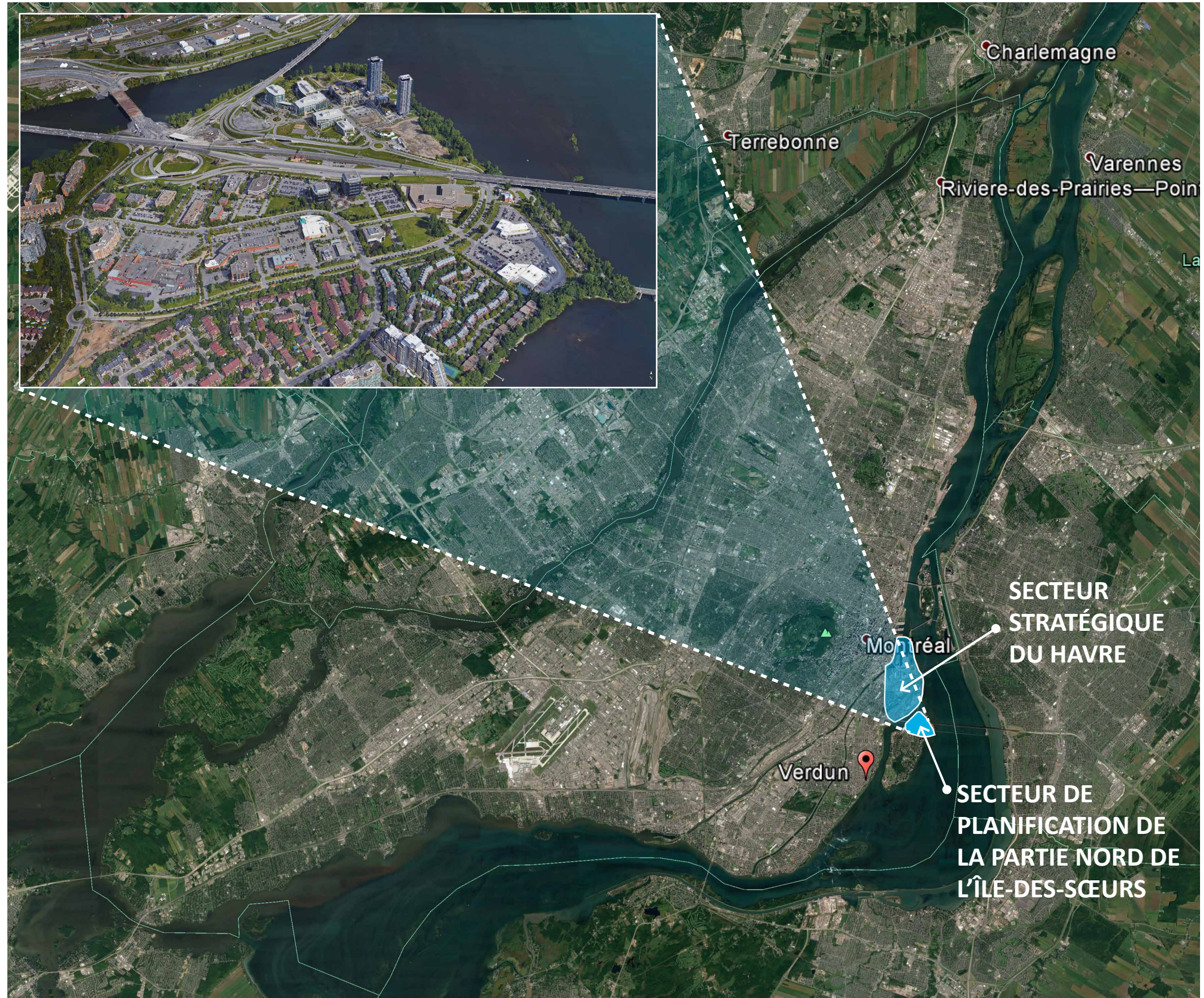
En collaboration avec l'arrondissement de Verdun, le présent mandat du SMVT vise à établir les lignes directrices de planification de la partie nord de L'Île-des-Sœurs (IDS*) afin de consolider le développement actuel et à venir, et ce, en lien avec les projets majeurs en cours de construction sur le territoire de l'île, soit le nouveau pont Champlain et le Réseau express métropolitain (REM). Les objectifs généraux sont :

- d'arrimer les aménagements du REM à l'espace urbain environnant pour favoriser son accessibilité et faciliter son utilisation;
- de revoir l'aménagement urbain afin d'améliorer grandement les mobilités actives, particulièrement sur la place du Commerce;
- de définir la structure des espaces urbains à construire et à transformer;
- de consolider le développement immobilier actuel et celui à venir.

Dans le cadre du mandat, le présent document, appelé *Portrait-Diagnostic*, constitue une analyse exhaustive de la partie nord de L'IDS permettant d'exposer :

- une mise en contexte du territoire;
- un portrait actuel et futur du territoire;
- un diagnostic des potentiels et contraintes du territoire;
- une synthèse des principaux constats et des défis et opportunités dans le cadre de la démarche de planification.

* IDS servira d'abréviation pour le nom *Île-des-Sœurs* dans le présent document.



2) Extraits Google représentant la ville de Montréal

1

MISE EN

CONTEXTE

1.1] LOCALISATION

L'Île-des-Sœurs fait environ 3 km par 1 km. Elle constitue l'un des trois quartiers de l'arrondissement de Verdun de la Ville de Montréal.

Anciennement connue sous le toponyme d'île Saint-Paul, L'IDS doit son nom à la congrégation religieuse qui s'y était installée au 18^e siècle aux fins d'agriculture. La congrégation se départit de l'île vers la fin des années 50 et en 1965, l'île fait l'objet d'une vaste planification urbanistique. Aujourd'hui, plus de 20 000 personnes (2016) y résident et 8 700 personnes (2011) y travaillent dans divers secteurs d'affaires, allant des commerces de quartier à des sièges sociaux d'entreprises multinationales.

L'île arrive à un tournant important en termes d'aménagement du territoire avec la venue de deux projets majeurs : le nouveau pont Champlain ainsi que le REM (train du Réseau express métropolitain) et sa nouvelle station Île-des-Sœurs. Ces derniers contribueront assurément à confirmer L'IDS comme porte d'entrée majeure de la ville de Montréal et auront un impact indéniable sur l'aménagement, l'achalandage et la mobilité, particulièrement dans la partie nord de l'île qui comprend notamment le secteur commercial de la place du Commerce.



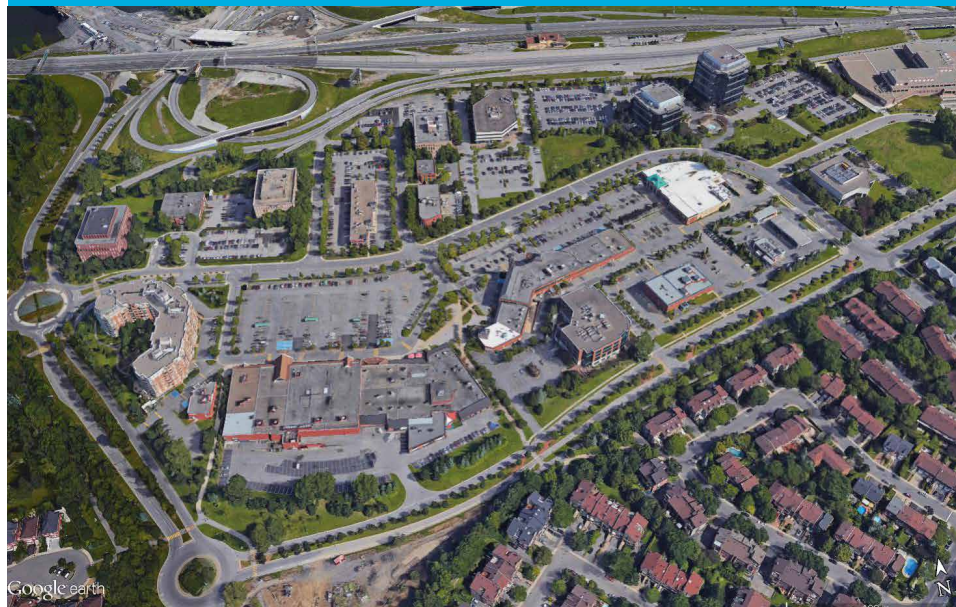
3) Carte des limites du secteur de planification de la présente étude dans le contexte d'arrondissement

1.2] SECTEUR DE PLANIFICATION

D'une superficie d'environ 79 hectares, le secteur de planification est situé dans la partie nord de l'île, à l'intersection des autoroutes 10 et 15 et du nouveau pont Champlain en construction. Le secteur borde le fleuve sur plus de la moitié de son périmètre, offrant des vues imprenables sur la Rive-Sud de Montréal, la Montérégie et le centre-ville de Montréal. Le cœur du secteur de planification est occupé par la place du Commerce et ses abords, qui comporte plusieurs commerces, services et bureaux. Cette rue est le principal noyau commercial et de service de l'île.

Du côté nord de l'autoroute, le Campus Bell Canada est un important employeur de bureau de l'île. Le quartier Pointe-Nord est quant à lui un nouveau secteur résidentiel qui a également attiré quelques nouvelles entités commerciales. Au sud et à l'est de la limite du secteur de planification, on trouve des quartiers résidentiels ainsi qu'un secteur anciennement industriel en cours de transformation.

La carte ci-contre présente le secteur en 2016 (photographie aérienne). La construction du nouveau pont ainsi que du REM changeront toutefois la trame urbaine et, conséquemment, le paysage tel qu'on le connaît actuellement.



5) La place du Commerce



4) Carte des limites du secteur de planification de la présente étude en 2016

1.3] PROJETS MAJEURS EN COURS

NOUVEAU PONT CHAMPLAIN

Ce projet prévoit la construction d'un nouveau pont, parallèle au pont Champlain existant qui sera démoli. Les travaux qui ont commencé en mai 2015 devraient se poursuivre jusqu'en 2019.

Dans le secteur de L'IDS, le projet comprend :

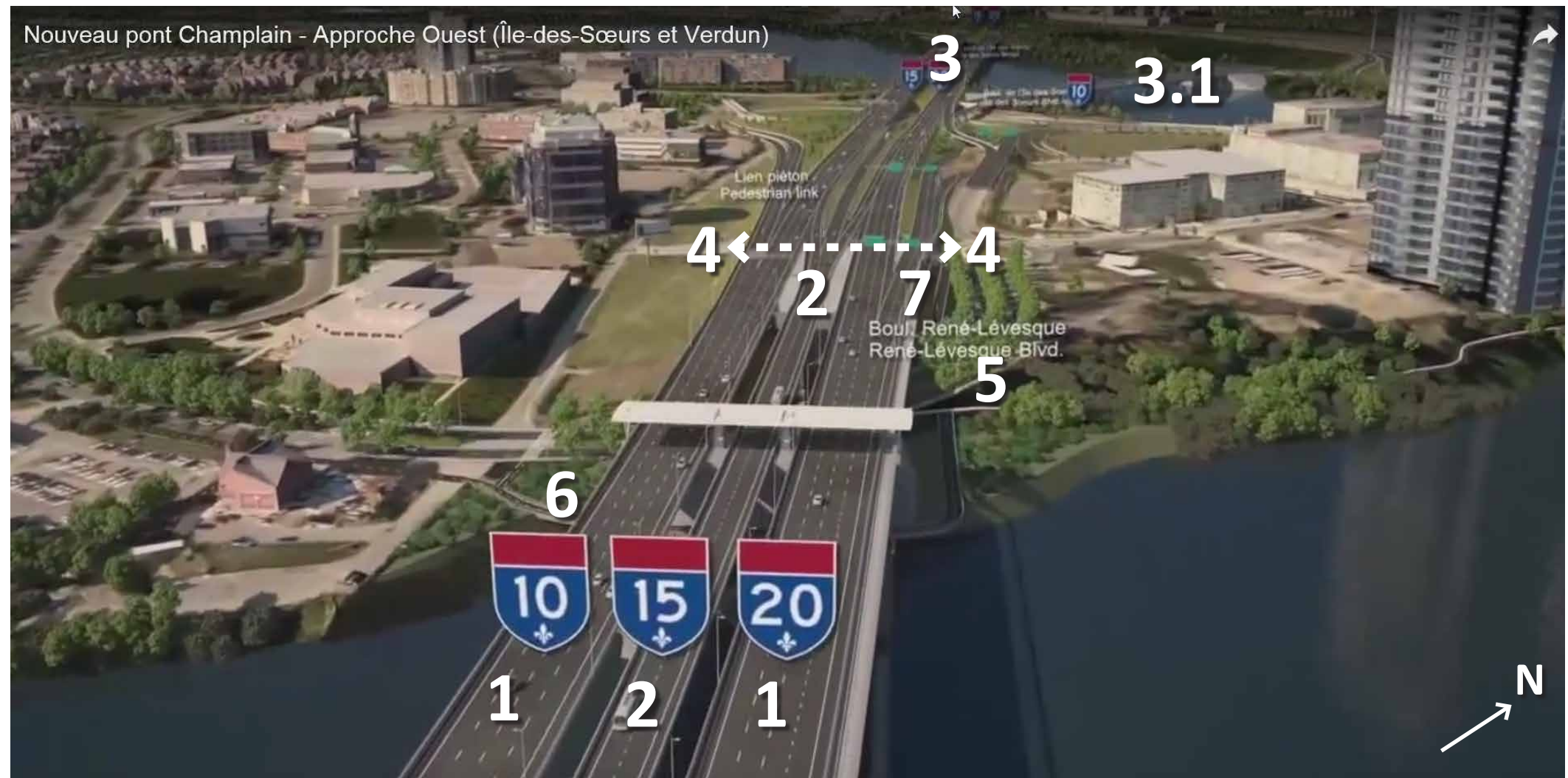
- 1] Le pont Champlain de 3,4 km
- 2] La mise en place d'un corridor de transport en commun sur le pont Champlain (qui sera le REM)
- 3] Un pont routier reconstruit traversant le chenal de L'IDS sur 470 mètres. L'avenir du pont temporaire actuel (appelé pont de contournement) n'est pour le moment pas connu

En termes de réaménagement sur L'IDS, le projet prévoit :

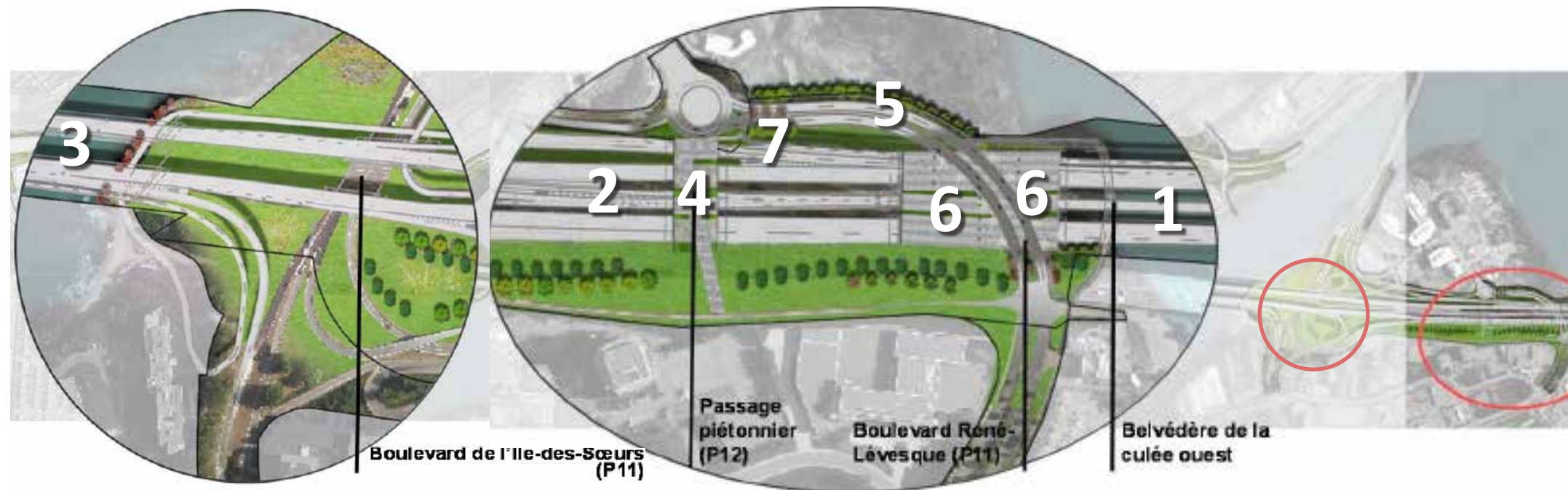
- 4] L'aménagement d'un passage piéton et cyclable sous l'autoroute 15 et donnant accès à la future station IDS du REM (appelé PASSAGE P12)
- 5] Une modification à la courbure du boulevard René-Lévesque actuel, au nord de l'autoroute
- 6] Une nouvelle place publique (appelée PLACE P11) et une reconfiguration des liens cyclables le long du boulevard René-Lévesque
- 7] L'implantation d'une nouvelle bretelle de sortie automobile et cyclable depuis le pont



6) Représentation du nouveau pont Champlain



7) Extrait de la vidéo YouTube du Projet de corridor pour le nouveau pont sur le Saint-Laurent



8) Représentation schématique des aménagements prévus aux abords de l'autoroute

SUITE... PROJETS MAJEURS EN COURS

TRAIN DU REM (RÉSEAU EXPRESS MÉTROPOLITAIN)

Ce projet de métro léger sur rail, dont le promoteur est la Caisse de dépôt et placement du Québec Infra (CDPQi), prévoit 26 nouvelles stations se déployant sur un réseau de 67 km dans l'agglomération de Montréal. Quatre antennes sont prévues et joindront la Gare centrale au centre-ville, dont l'antenne Rive-Sud, qui desservira L'IDS. Il est prévu que ce dernier tronçon du projet soit terminé à la fin de 2021.

Station IDS du REM

- Elle est aérienne (point le plus haut à plus de 12 m du niveau du sol adjacent) et localisée au centre de l'autoroute 15, juste au nord de la place du Commerce.
- Elle est accessible par un passage piéton sous l'autoroute, permettant de desservir à la fois le quartier Pointe-Nord et le boulevard René-Lévesque.
- Elle n'offrira aucun stationnement incitatif; qu'un dépose-minute et des quais pour le transport en commun.
- Le projet de CDPQi ne prévoit pas un accès direct entre la station et la place du Commerce (côté sud).

Ouvrage d'art IDS du REM

- Un nouveau pont pour le train du REM est prévu sur le chenal de L'IDS, parallèle au pont routier adjacent.

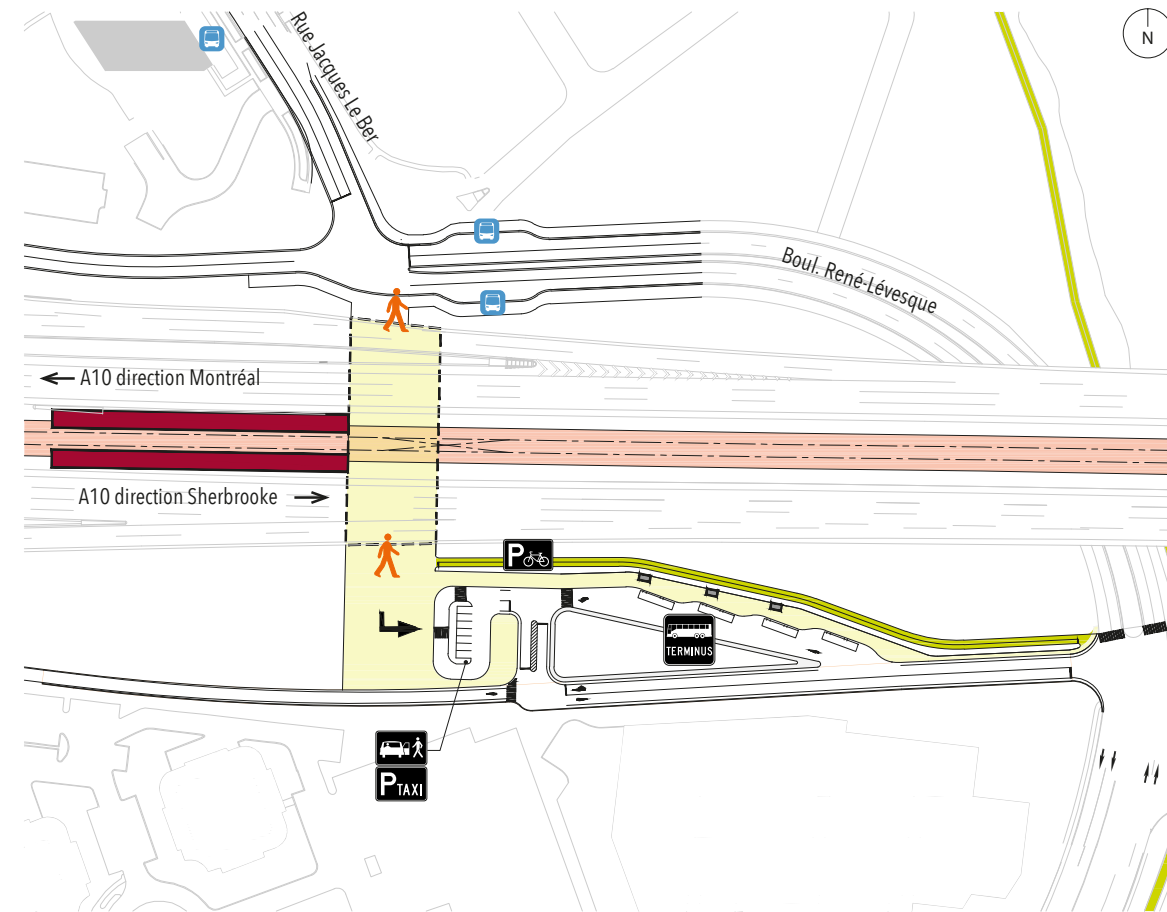


Filiale de la Caisse de dépôt et placement du Québec
 CDPQi
 Infra
 cdpqiinfra.com

9) Plan du réseau projeté

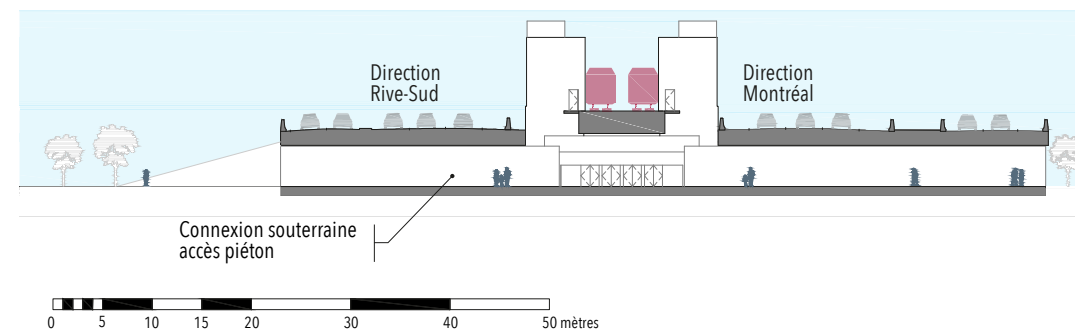
PLAN D'IMPLANTATION PRÉLIMINAIRE

STATION ÎLE-DES-SOEURS



LÉGENDE

- Quais
 - ▬ Rail
 - 🚶 Accès piéton à la station
 - 🚗 Connexion souterraine réalisée par un tiers
 - 🟡 Zone de circulation piétonne
 - 🚌 TERMINUS
 - 🚗 Dépose-minute
 - 🚖 TAXI
 - 🚲 Stationnement vélo
 - 🚲 Piste cyclable
- 0 50 mètres



10) Plan et coupe schématiques de la station IDS projetée - version 2016



11) Simulation visuelle de la station IDS projetée

SUITE... PROJETS MAJEURS EN COURS

QUARTIER POINTE-NORD

La moitié nord-ouest de la pointe est affectée à la création du parc d'affaires où loge d'ailleurs le Campus Bell. L'autre portion au nord-est se destine à un développement urbain mixte (habitation, bureaux, commerces de détail, etc) appelé Quartier Pointe-Nord. Les berges circonscrivant l'ensemble de la partie nord sont aménagées en grand espace public avec plusieurs composantes (parcs, pistes cyclables, espace de mise à l'eau, etc).

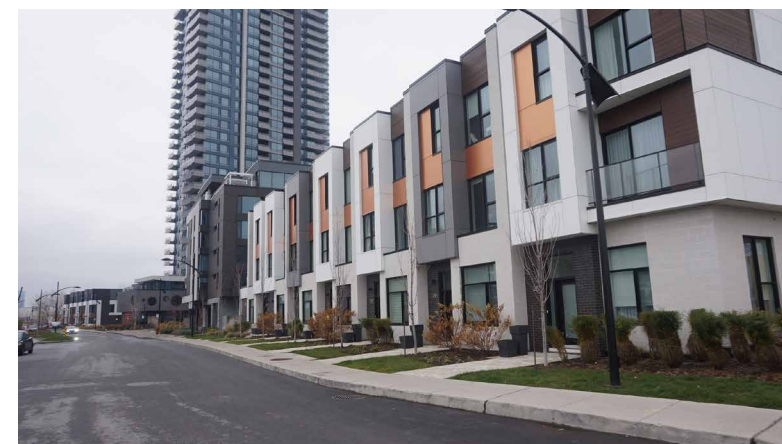
Le projet Quartier Pointe-Nord, réalisé par Proment, prévoit à terme plus de 1800 unités réparties dans différents types de bâtiments, dont les plus hauts atteignent 36 étages (tour Évolo X- 5^e phase).

Trois autres segments au sud-est du quartier demeurent toutefois à planifier ou replanifier (voir les numéros sur la carte ci-contre) :

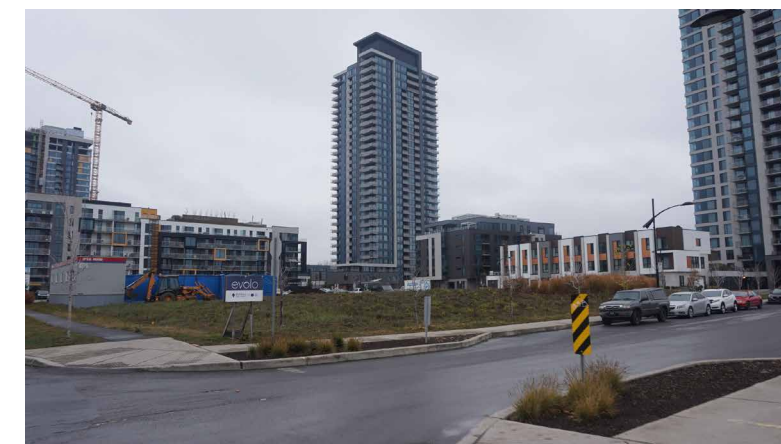
- 1] Le Quartier Pointe-Nord est directement touché par la construction du nouveau pont Champlain, qui ampute une partie du projet initial vu le réaligement du boulevard René-Lévesque. L'aménagement du site archéologique Le Ber, anciennement prévu par le promoteur et localisé actuellement sous le nouveau pont Champlain, est donc lui aussi touché et doit être souligné autrement.
- 2] Un terrain vacant, qui appartient aussi à Proment et qui était antérieurement prévu pour un développement à usage mixte du Quartier Pointe-Nord, nécessite une réflexion quant à son utilisation.
- 3] Le carrefour giratoire Claude-Robutel sera en lien direct avec l'aménagement d'un passage piéton passant sous l'autoroute et le futur REM. Une reconfiguration de ce carrefour giratoire est à considérer pour assurer une cohésion entre les différents types de mobilité.



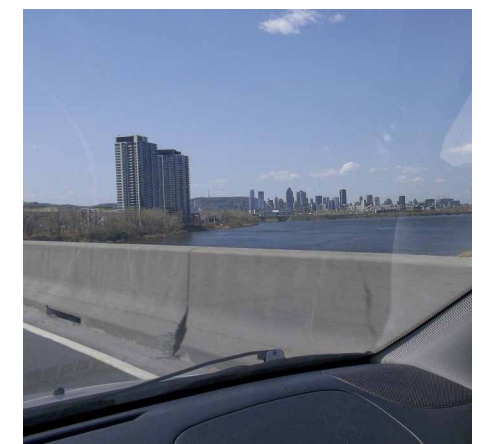
12) Plan d'ensemble du guide d'aménagement du Quartier Pointe-Nord



13) Photo du projet en construction



14) Photo du projet en construction



15) Vue du projet depuis le pont Champlain

2

PORTRAT

2.1] SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT

AFFECTATION ACTIVITÉS DIVERSIFIÉES

Dans le SAD 2015, la grande affectation « Activités diversifiées » consiste à préserver l'activité économique tout en permettant, quand les conditions le permettent, l'intégration d'un usage résidentiel à proximité du réseau de transport collectif.

La partie nord de L'IDS présente une « possibilité d'intensification et de diversification des activités urbaines ». Des analyses de la compatibilité des usages, de l'intensité des nuisances et des risques découlant de la présence de sources fixes ou mobiles et de la nature du cadre bâti peuvent être intégrées aux plans d'urbanisme pour assurer un développement harmonieux.

AIRE TOD

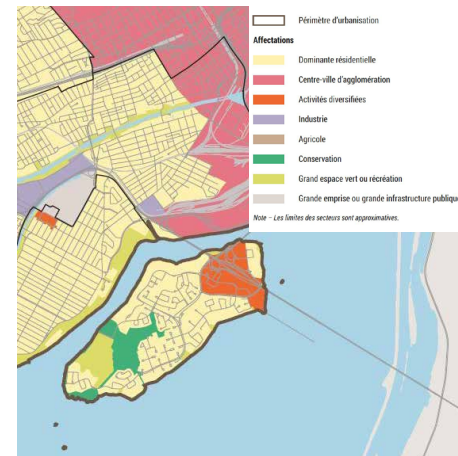
La partie nord fait partie d'une aire TOD (Transit Oriented Development) indiquée au Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD 2012) de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM). L'arrivée du REM justifie notamment cette aire TOD. Transposée au SAD 2015, la densité brute résidentielle minimale moyenne est fixée à 110 logements par hectare de sites à développer ou redévelopper dans le secteur de planification.

TRAME VERTE ET BLEUE | PARCOURS RIVERAIN

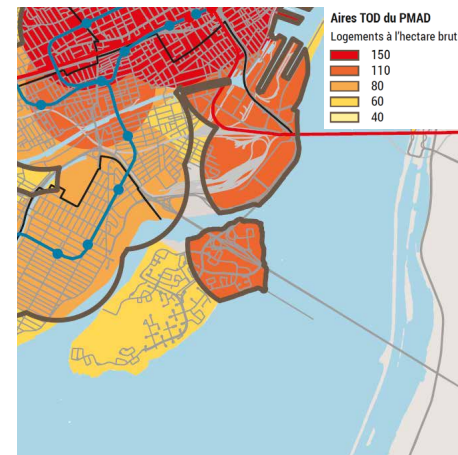
Autour de L'IDS, le parcours riverain permet d'offrir des vues sur les plans d'eau et de rattacher le chapelet de noyaux villageois de même que le Vieux-Montréal, le Havre et les îles du parc Jean-Drapeau. Le parcours riverain correspond la plupart du temps à un tracé ancien, le long duquel le territoire s'est structuré. Les chemins du parcours riverain offrent des vues exceptionnelles et des accès aux plans d'eau qui ceignent Montréal. Ils permettent de saisir la réalité d'archipel de l'agglomération de Montréal. Il est à noter que, selon le SAD 2015, la route de parcours riverain de L'IDS bifurque vers la place du Commerce, qui n'est pas considérée comme un tracé ancien (parcours fondateur).

MISE EN VALEUR DES TERRITOIRES D'INTÉRÊT

Les parcours d'entrée de ville présentent, pour leurs panoramas et leurs perspectives visuelles, un intérêt paysager certain qui contribue à l'image distinctive de Montréal. L'IDS constitue l'une des portes d'entrée majeures de la ville de Montréal.



19) Grandes affectations IDS, SAD 2015



20) Aires TOD du PMAD, SAD 2015

4.5.5 Route du parcours riverain et voie panoramique

La réglementation d'urbanisme d'une municipalité ou d'un arrondissement traversé par la route du parcours riverain ou la voie panoramique doit inclure des règles et des critères afin qu'un projet de modification, d'agrandissement ou de construction d'un bâtiment ou de lotissement visant un terrain sur cette route ou sur cette voie soit réalisé de manière à mettre en valeur le caractère unique de cette route ou de cette voie indiquée à la carte 16 – Paysages emblématiques et identitaires.

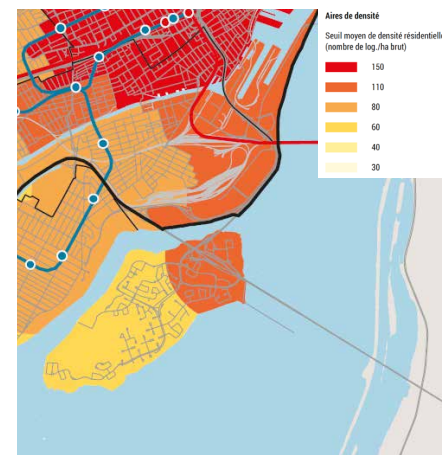
À cette fin, un projet doit:

- S'intégrer au milieu en respectant la hauteur, l'implantation, la largeur, le nombre et les niveaux des étages des bâtiments voisins;
- Avoir une expression architecturale qui s'inspire du contexte, sans l'imiter.

Les bâtiments et les terrains qui sont mal intégrés ou non représentatifs du caractère dominant du tronçon de route du parcours riverain ou de voie panoramique ne doivent pas servir de référence.

Dans le cas d'un projet de lotissement, la largeur générale des terrains du tronçon de route du parcours riverain ou de voie panoramique où le projet se trouve doit être respectée.

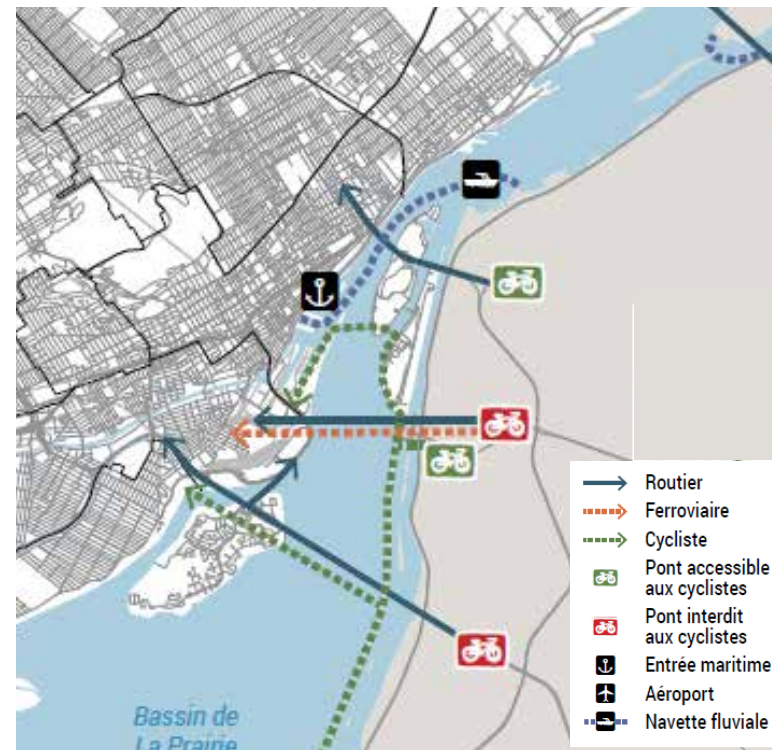
Tout projet situé en bordure de la route du parcours riverain ou de la voie panoramique doit contribuer à la bonification du caractère de cette route ou de cette voie par la qualité des bâtiments, des aménagements extérieurs et des enseignes.



21) Aires de densité, SAD 2015

ORIENTATIONS ET OBJECTIFS LIÉS À L'IDS

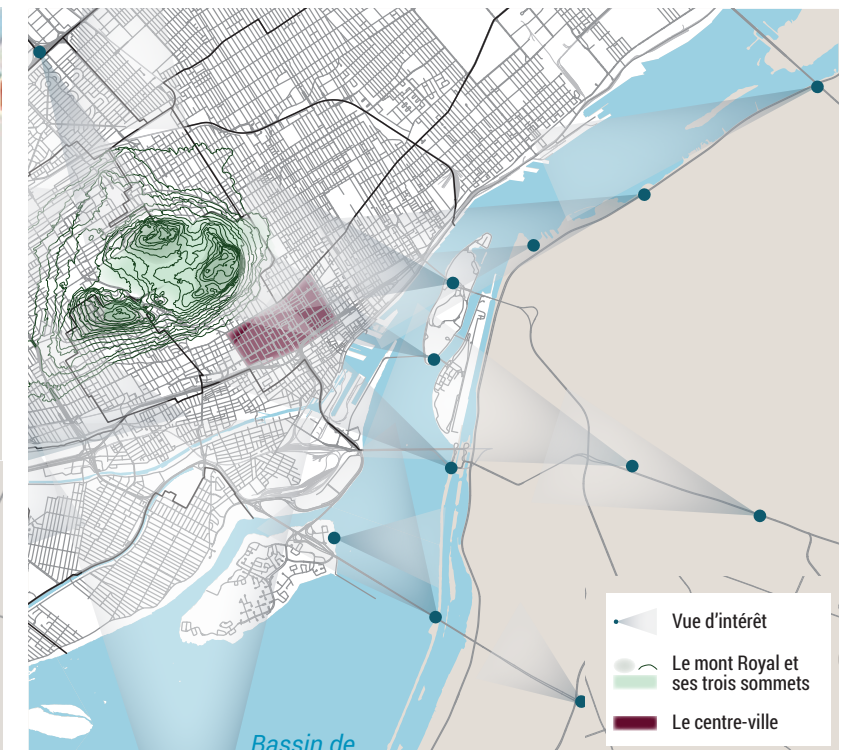
- Protéger et mettre en valeur le parcours riverain;
- Favoriser la qualité des panoramas depuis les parcours d'entrée de ville;
- Assurer la protection et la mise en valeur des vues d'intérêt;
- Rehausser les qualités patrimoniales du cadre bâti et des aménagements du parcours riverain et porter une attention particulière aux corridors, aux panoramas et aux percées visuelles sur les plans d'eau;
- Encadrer par des mesures appropriées la mise en valeur des parcours d'entrée de ville.



16) Carte sur les parcours d'entrée extraite du SAD 2015



18) Carte sur les parcours riverains extraite du SAD 2015



17) Carte sur les vues d'intérêt extraite du SAD 2015

2.2] PLAN D'URBANISME

PARTIE II, CHAPITRE 24 - ARRONDISSEMENT DE VERDUN (juin 2005, mise à jour en janvier 2016)

ORIENTATIONS LOCALES

- Poursuivre le développement et la revitalisation des milieux de vie : « Dans le quartier de L'Île-des-Sœurs, la pointe Sud et la pointe Nord constituent les deux principaux secteurs à construire. L'arrondissement entend s'impliquer pour contrôler le développement des espaces encore vacants sur l'île et compléter les aménagements publics desservant l'ensemble de la population. »
- Protéger et mettre en valeur l'environnement: « Le territoire de l'arrondissement comporte divers milieux naturels d'intérêt (Domaine Saint-Paul, berges de l'île de Montréal et de l'île des Sœurs) qu'il convient de protéger et de mettre en valeur. »

LES 12 ENJEUX LOCAUX D'AMÉNAGEMENT

- 1] L'amélioration de la qualité de vie des résidents à même le stock de logements locatifs
- 2] L'accroissement de la clientèle propriétaire
- 3] Le soutien au développement résidentiel des secteurs vacants du quartier de L'Île-des-Sœurs
- 4] La création d'un milieu de vie urbain verdoyant, dynamique et diversifié sur la pointe Nord du quartier de L'Île-des-Sœurs, en extension du Centre et en lien avec le fleuve
- 5] Le renforcement du principal secteur commercial de l'arrondissement tout en maintenant une offre commerciale dans les secteurs résidentiels
- 6] La consolidation du secteur commercial et d'affaires du quartier de L'Île-des-Sœurs
- 7] L'accroissement de l'offre d'équipements et de services à la population
- 8] Le développement d'un réseau de voies de promenade et la mise en valeur des berges
- 9] La conservation des milieux naturels en harmonie avec les aires de développement et le territoire urbanisé
- 10] L'amélioration du réseau local de circulation routière
- 11] L'encadrement et le soutien du développement de l'Institut universitaire en santé mentale Douglas
- 12] La protection du patrimoine des grands ensembles bâtis

OBJECTIFS LIÉS AUX ENJEUX

Sont extraits ci-contre les objectifs spécifiques à L'IDS:

Objectif 5 – Améliorer et mettre en valeur ce qui confère au quartier de L'Île-des-Sœurs son caractère champêtre

Actions

- 5.1 Poursuivre le contrôle de la qualité des projets de développement par la procédure des « Plans d'implantation et d'intégration architecturale ».
- 5.2 Planifier et aménager les espaces verts, les parcs et les voies de promenade au fur et à mesure que le développement se concrétise.
- 5.3 Finaliser l'acquisition des berges et favoriser leur mise en valeur dans le cadre du parcours riverain pan-montréalais (voir l'action 11.2 de la partie I du Plan d'urbanisme).
- 5.4 Accroître la propriété publique, notamment le long des berges, en redéfinissant ponctuellement les limites des aires d'affectation dans le secteur de la pointe Sud.

Objectif 6 – Développer la pointe Nord en vue de créer un secteur de grande qualité, offrant une diversité de fonctions et contribuant fortement à la définition du paysage montréalais

Actions

- 6.1 Mettre en place un plan de développement de grande qualité et y intégrer un plan directeur du réseau routier.
- 6.2 Exiger que les promoteurs démontrent, à l'aide d'une maquette électronique, l'intégration de chacune des phases de développement à l'ensemble du projet.
- 6.3 Favoriser le développement d'un complexe hôtelier à proximité des rives et du pont Champlain et y autoriser des usages complémentaires appropriés (centre de conférences, de santé, etc.).
- 6.4 Prévoir l'aménagement d'une gare dans l'éventualité de la mise en place d'un système de transport collectif léger sur rail (SLR) reliant le Centre de Montréal à la Rive-Sud (voir l'action 3.1 de la partie I du Plan d'urbanisme).
- 6.5 Mettre en valeur l'entrée de ville par un contrôle approprié des interventions autant sur le domaine public que privé (voir l'action 11.6 de la partie I du Plan d'urbanisme).
- 6.6 Favoriser la création d'une promenade piétonnière le long du fleuve, en direction du Vieux-Montréal, qui pourrait être jumelée à la voie cyclable projetée le long des berges (voir l'action 3.4 ainsi que la carte 2.2.4 de la partie I du Plan d'urbanisme).

Objectif 8 – Réaménager la « Place du Commerce » de façon à rendre son caractère plus animé, sécuritaire et convivial

Actions

- 8.1 Consacrer ce secteur comme étant la principale destination commerciale du quartier de L'Île-des-Sœurs.
- 8.2 Encourager la construction d'unités résidentielles bien intégrées sur les derniers terrains vacants à développer et favoriser la transformation de certains édifices de bureaux vers une mixité d'usages incluant de l'habitation.
- 8.3 Limiter l'aménagement d'aires de stationnement extérieur.
- 8.4 Harmoniser les hauteurs maximales des édifices en tenant compte de la hauteur des bâtiments déjà en place dans le secteur.
- 8.5 Élargir la mixité commerciale dans tous les immeubles.

22) Extraits du Plan d'urbanisme de Montréal, juin 2005 (mis à jour en avril 2016)

Objectif 9 – Accroître le réseau de parcs de voisinage de façon à soutenir la revitalisation des secteurs plus anciens et à stimuler leur développement résidentiel

Actions

- 9.4 Poursuivre l'acquisition de terrains à des fins de parcs dans les aires en développement ainsi que dans les secteurs moins bien desservis à cet égard.

Objectif 10 – Consolider les pôles civiques et communautaires existants en accordant la priorité à la concentration des activités socio-communautaires et des services municipaux à la population

Actions

- 10.1 Construire une bibliothèque dans le quartier de L'Île-des-Sœurs.
- 10.2 Procéder à une évaluation professionnelle des besoins des adolescents en concertation avec le milieu.
- 10.4 Examiner la pertinence d'établir, dans le quartier de L'Île-des-Sœurs, des services éducatifs pour le premier cycle du secondaire.
- 10.5 Supporter les démarches de la Commission Scolaire Marguerite Bourgeoys relativement au maintien d'une offre adéquate pour le cycle du primaire.
- 10.7 Pallier le manque d'offre d'activités aquatiques par le projet de construction d'un centre aquatique à deux pavillons.

Objectif 13 – Améliorer l'image du réseau local de circulation routière

Actions

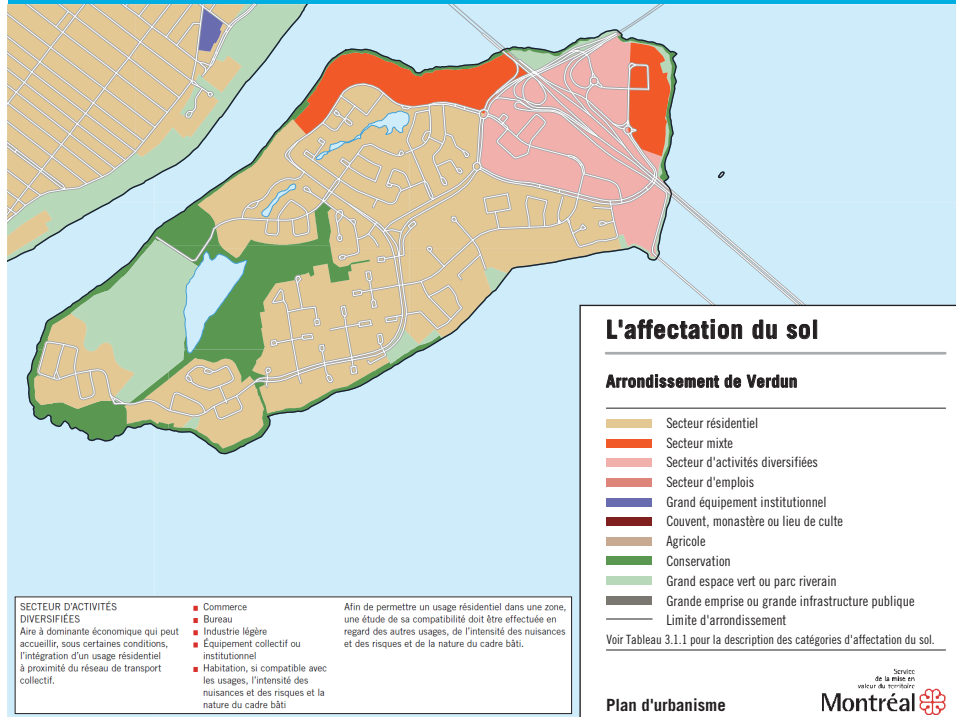
- 13.1 Maintenir le programme annuel de plantation d'arbres le long des rues.
- 13.2 Développer des profils types de rues prévoyant l'espace nécessaire afin de supporter la plantation d'arbres (applicables dans le cadre des projets de réfection des voies de circulation).
- 13.3 Réaménager le boulevard LaSalle de manière à en faire une voie panoramique et créer des corridors verts sur les boulevards De l'Île-des-Sœurs, Marguerite-Bourgeoys et Champlain.
- 13.4 Planifier la correction des intersections offrant un potentiel de mise en valeur au moment des travaux de pavage.

Objectif 16 – Réaménager les accès au quartier de L'Île-des-Sœurs

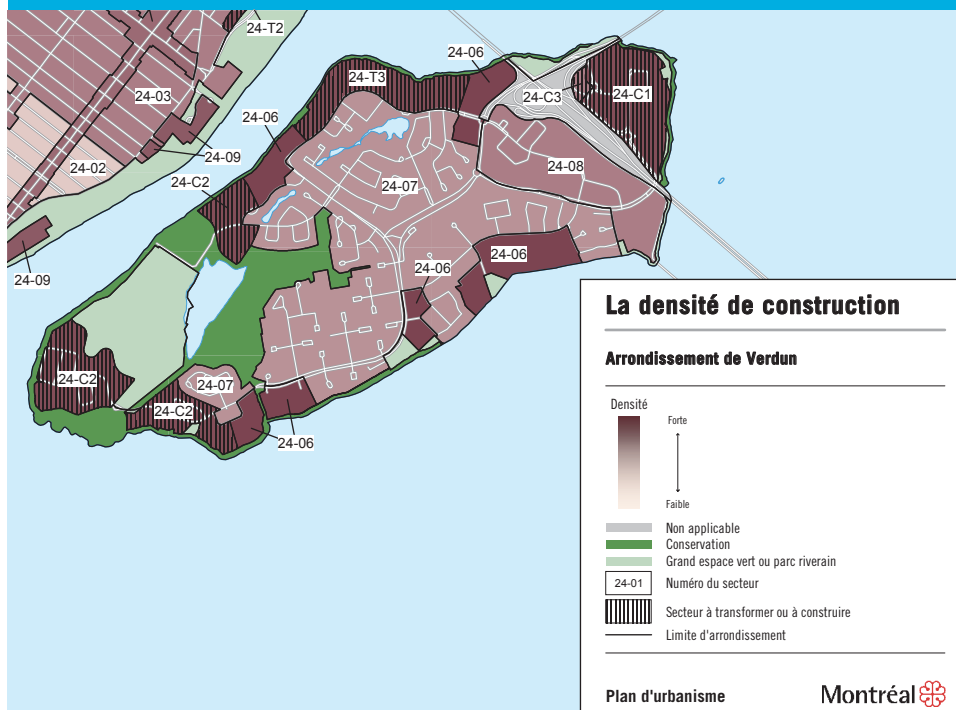
Actions

- 16.1 Réaménager les voies d'entrée et de sortie du quartier de L'Île-des-Sœurs, notamment de part et d'autre de l'emprise du pont Champlain afin de les rendre plus sécuritaires.
- 16.2 Compléter les études de pré-faisabilité pour la création d'un pont entre le quartier de L'Île-des-Sœurs et le quartier de Wellington-De l'Église, destiné prioritairement aux piétons et aux cyclistes, et évaluer l'opportunité de le concevoir de façon qu'il puisse être occasionnellement emprunté par des véhicules d'urgence, en cas de besoin.

SUITE...PLAN D'URBANISME



23) Plan des affectations du sol



25) Plan des densités construites



24) Carte synthèse des orientations pan montréalaises de l'arrondissement de Verdun

2.3] ÉVOLUTION HISTORIQUE

Anciennement connue sous le nom de l'île Saint-Paul, L'IDS prend sa dénomination au moment de son rachat en entier par la congrégation des sœurs de Notre-Dame, en 1769. Ces dernières y avaient déjà élu domicile dès 1706, après avoir d'abord acquis la partie centrale de l'île et, plus tard, les deux tiers restants.

Bien que le témoignage de présences humaines depuis près de 6000 ans avant aujourd'hui (AA) ait été établi (des vestiges faisant état de la présence d'Amérindiens de la période paléohistorique y ont été découverts au nord-est de l'île), la portion euro-canadienne de l'histoire de L'IDS débute au 17^e siècle sous le régime français. Ce fut sa période d'occupation la plus longue et la plus féconde, dédiée notamment au commerce des fourrures et plus tard à des fins d'agriculture et de foresterie, et ce, jusqu'à la fin des années 50.

En 1956, un tournant majeur s'opère et viendra changer la vocation de l'île : les sœurs en vendront la totalité à la *Quebec Home and Mortgage Corporation Ltd.* Ce promoteur, soucieux de développer le terrain principalement à des fins résidentielles, lancera le début de sa véritable urbanisation. Une évolution qui sera renforcée par la venue du pont Champlain, construit en 1962 et qui s'accompagnera d'un vaste plan urbanistique au moment où il fut érigé.

La fin des années 60 verra se renforcer les activités de développement immobilier à L'IDS. La construction résidentielle envahira les terres jusqu'alors encore dédiées à l'agriculture. Une seconde vague de développement, dans les années 90, achèvera la construction sur l'île.

Aujourd'hui, parmi les tours résidentielle modernes et les luxueuses maisons en rangée, deux sites archéologiques reconnus et protégés témoignent de l'histoire de L'IDS et de son évolution dans le temps.



6000 AA

Période préhistorique

1664

Colonisation française

1769

Congrégation de Notre-Dame

1870

Ferme Saint-Paul (1788-1918)

1949

Ferme Sainte-Famille (1918-1957)

1956

L'ère post-agricole s'amorce

1964

Première vague d'urbanisation

Occupation amérindienne paléohistorique du nord-est de l'île

Les sœurs deviennent propriétaires de la totalité de l'île après avoir acheté la partie centrale, le fief de Lanoue, en 1706.

Vente de l'île par les sœurs à la Quebec Home and Mortgage Corporation Ltd.

Début des premières constructions suivant la mise en service du pont Champlain (1962)

Période initiale de peuplement de L'IDS durant le régime français, entamé avec la concession de trois parties de terrain (fiefs) dont le tiers au nord-est deviendra le site Le Ber.



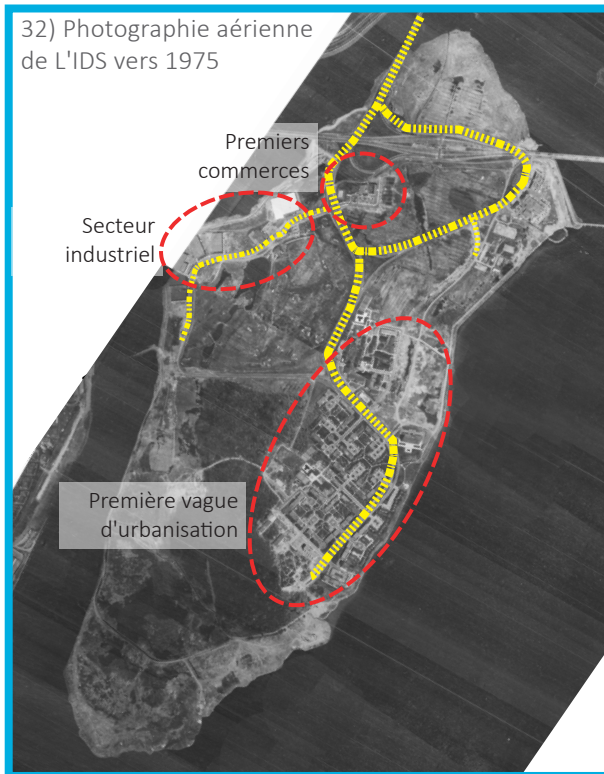
26) Photographie de L'IDS au début du 20^e siècle



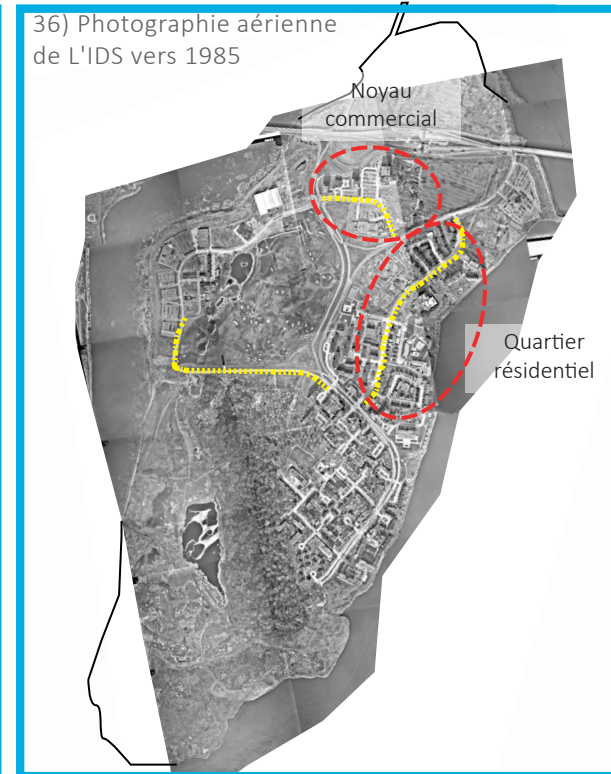
28) Photographie de L'IDS au début du 20^e siècle



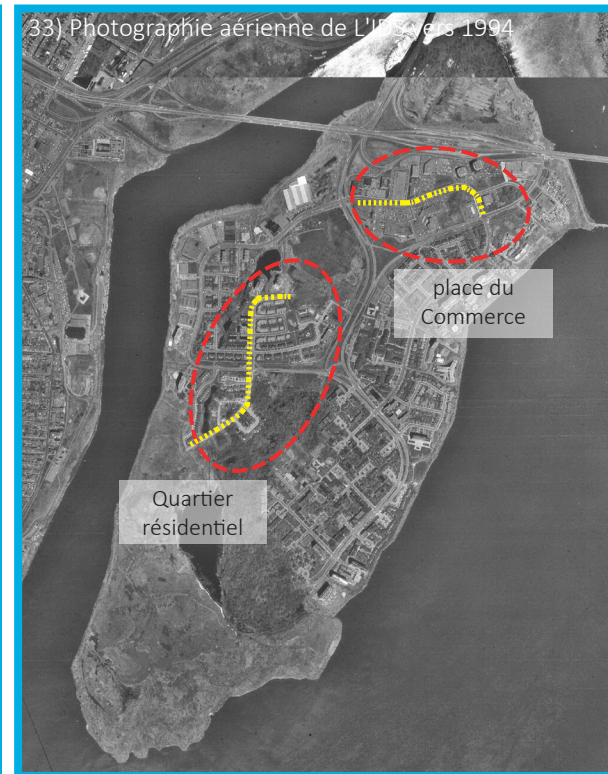
27) Photographie de L'IDS vers 1969



32) Photographie aérienne de L'IDS vers 1975



36) Photographie aérienne de L'IDS vers 1985



33) Photographie aérienne de L'IDS vers 1994



34) Photographie aérienne de L'IDS vers 2007



35) Photographie aérienne de L'IDS vers 2013

1975

Expansion de la première vague d'urbanisation

1985

Renforcement des fonctions résidentielles et commerciales de l'île

1994

Seconde vague d'urbanisation

2007

Construction du Campus Bell Canada

2013

Achèvement de la construction sur l'île

Les tracés fondateurs « modernes » (boulevards de l'Île-des-Sœurs et René-Lévesque) sont implantés et permettent l'expansion de l'urbanisation. Le premier centre commercial est construit (Le Village, 1977).



37) Photographie aérienne de L'IDS en 1971

Le déploiement du secteur commercial s'intensifie et un nouveau quartier résidentiel se déploie au sud de ce dernier.



38) Photographie aérienne de L'IDS en 1974

Une seconde vague de construction de L'IDS débute dans les années 90. Plusieurs tours à condos y verront le jour ainsi qu'un second centre commercial (Le Campanile, 1992). La place du Commerce devient officiellement la rue commerciale de L'IDS en 1991.



39) Photographie de L'IDS en 1991

Achévé en 2009, le Campus Bell, situé au croisement du pont Champlain et de l'autoroute Bonaventure, compte 5 immeubles comportant de 5 à 8 étages. Ce projet met l'accent sur le développement de la portion nord de l'île, pour laquelle suivront d'autres projets au cours des années qui suivront.



40) Photographie aérienne de L'IDS vers 2007

De nouveaux projets résidentiels sont entamés et se poursuivent depuis 2013 afin de combler le potentiel de développement de l'île, tant dans la partie nord que dans la partie sud.



41) Photographie aérienne de L'IDS vers 2014

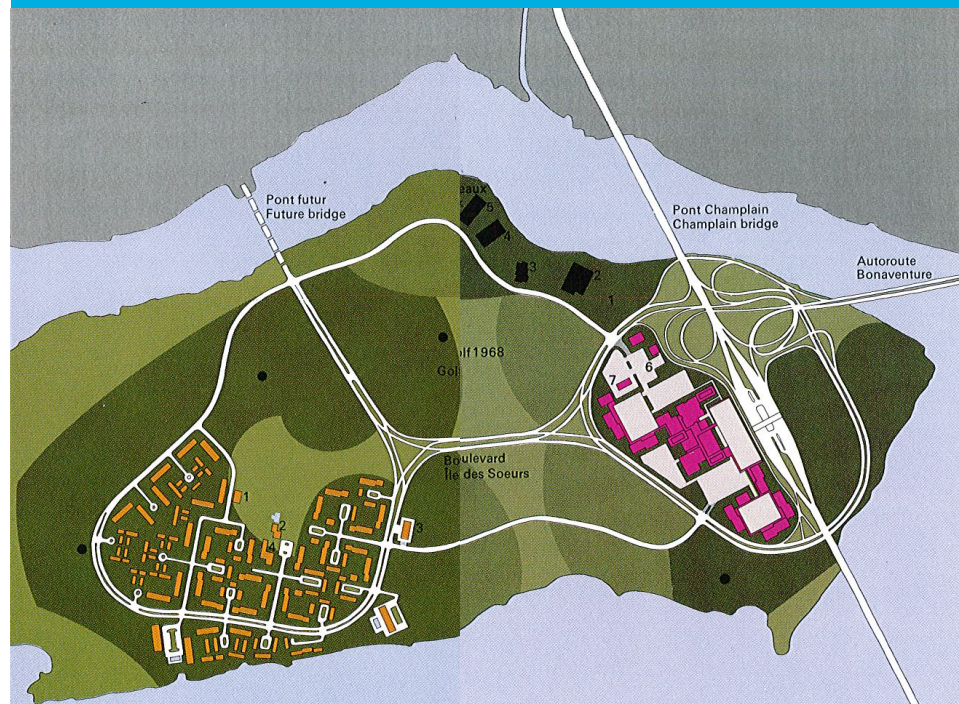
2.4] URBANISATION ANTÉRIEURE

ÎLE DES Sœurs - Étude de planification réalisée au début des années 70 par Structures métropolitaines du Canada.

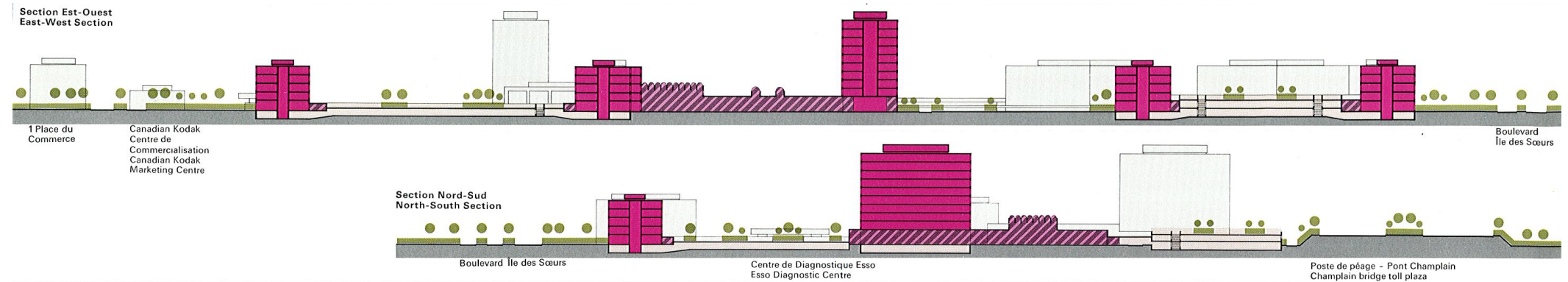
« Fichée dans le Saint-Laurent aux portes de la grande ville planifiée et construite selon les derniers critères de l'urbanisme contemporain, L'île des Sœurs sera l'oasis de paix et de confort dont rêvent les citoyens du XXe siècle ». (Office d'information et de publicité du Québec)

Un plan directeur, axé sur l'approche de « cité-jardin », proposait une proportion de 40% de résidentiel, 25% d'affaires et 35% de parcs, voiries et infrastructures municipales, notamment:

- Un nouveau quartier de 15 000 unités (50 000 habitants) comprenant des services aux citoyens (écoles, centres commerciaux, centres communautaires) de même que des espaces verts et un golf de 300 acres (± 121 ha);
- Un « parc à bureaux » de 78 acres (± 32 ha). Le « centre-ville de L'IDS » est planifié, avec la construction de la place du Commerce, qui comprend un centre d'achats, une galerie de boutiques, des restaurants, des théâtres et des édifices à bureaux et des garages de stationnement. Un hôtel était aussi prévu;
- Un futur pont vers Verdun était planifiée;
- Une liaison facile et directe avec le centre-ville et l'aéroport.

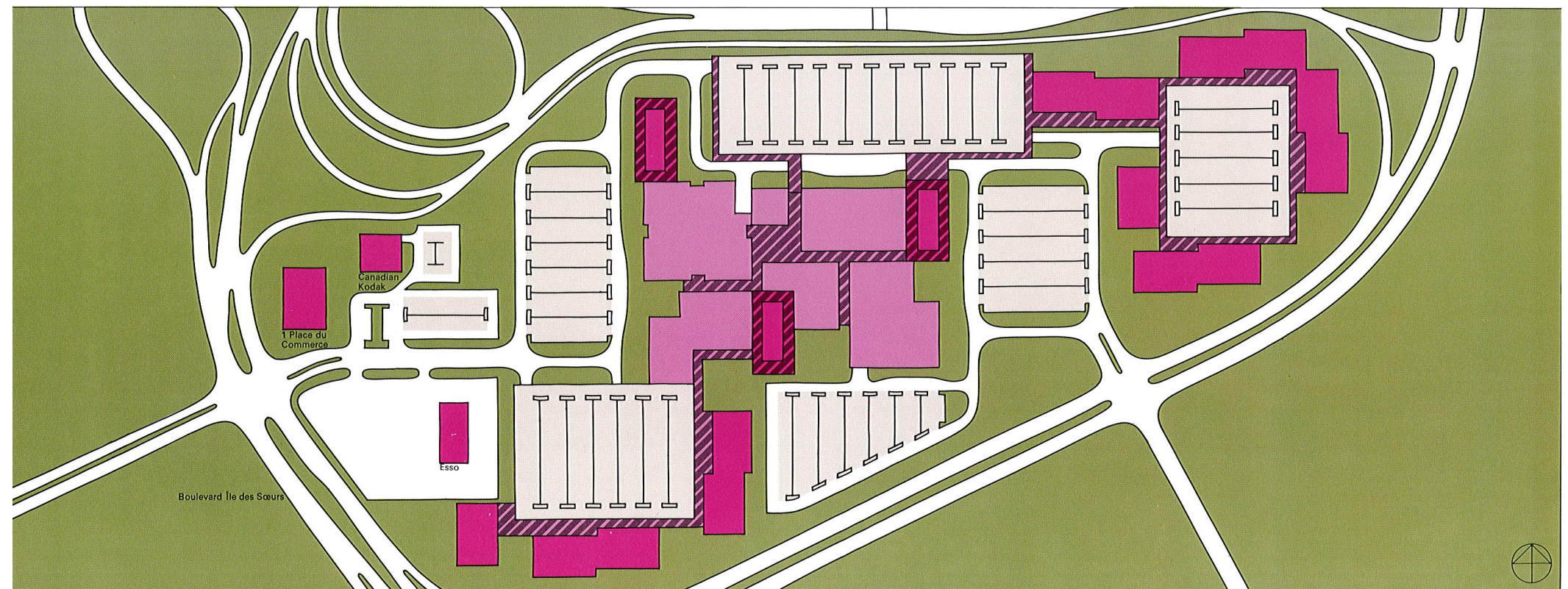


42) Plan directeur de développement de L'IDS



44) Coupe de place du Commerce

- | | | | |
|--|---|--|-----------------------------------|
| | Galerie de Boutiques Shopping Concourse | | Édifice à bureaux Office Building |
| | Centre d'Achats Shopping Centre | | Stationnement Parking |



43) Plan directeur de la place du Commerce

- | | | | |
|--|---|--|-----------------------------------|
| | Galerie de Boutiques Shopping Concourse | | Édifice à bureaux Office Building |
| | Centre d'Achats Shopping Centre | | Stationnement Parking |

2.5] PATRIMOINE BÂTI

ENSEMBLES

Le SAD (2015) identifie un secteur de valeur exceptionnelle ainsi qu'un ensemble urbain d'intérêt à L'IDS. Ceux-ci ne jouissent pas d'une protection juridique particulière mais visent à rassembler des éléments typiques de l'architecture de la fin des années 60, qui représentent un facteur d'intérêt en matière de bâti.

À cet effet, il est important de souligner l'apport de l'architecte Ludwig Mies van der Rohe au patrimoine moderne de l'île. Il s'est impliqué dans l'aménagement du territoire et son plan directeur d'aménagement, favorisant les espaces verts dans l'esprit champêtre de la cité-jardin, un concept d'Ebenzer Howard (1898) qui conçoit l'aménagement de la ville avec l'intention de l'entourer d'une ceinture verte recelant une proportion équilibrée d'aires résidentielles, industrielles et d'agriculture.

BÂTIMENTS

Mies van der Rohe est surtout reconnu à L'IDS pour la conception de quatre bâtiments dont le choix de l'emplacement est mûrement réfléchi. Trois tours d'habitation et une station d'essence Esso (aujourd'hui convertie en centre communautaire) ont été signées par l'architecte, contribuant au prestige des lieux en imposant des formes claires, faites d'une utilisation intensive du verre, de l'acier et du béton, caractéristique de son œuvre. Les trois tours sont construites en hauteur dégagant de plus grands espaces au sol, un aménagement public de la berge, une nette séparation entre la circulation piétonne et la circulation automobile ainsi qu'une orientation des bâtiments permettant des percées visuelles sur le fleuve pour les immeubles conçus par l'architecte. La station d'essence est inscrite au Répertoire du patrimoine culturel du Québec et jouit de ce fait d'une reconnaissance patrimoniale. Elle fait également l'objet d'un règlement de citation à titre de monument historique, depuis juin 2009, au sein de l'arrondissement. Les tours d'habitation ne bénéficient cependant pas d'une telle reconnaissance. Elles s'insèrent malgré tout, en tant qu'immeubles de valeur exceptionnelle, dans un secteur désigné comme étant exceptionnel sur le plan patrimonial. Aujourd'hui encore, de nombreux touristes passionnés d'architecture transitent par L'IDS afin de découvrir les créations architecturales de Mies van der Rohe présentes à Montréal.

La présence d'une croix est également à noter. Elle fut érigée par la congrégation de Notre-Dame en 1843 et offerte à l'arrondissement en 2000, qui l'installa en 2006 à l'entrée de l'île sur le boulevard de l'Île-des-Soeurs.



45) Station d'essence convertie en centre communautaire, Mies van der Rohe, 1967-1968



46) Station d'essence convertie en centre communautaire, Mies van der Rohe, 1967-1968



47) Immeuble de la rue Corot, Mies van der Rohe, 1967-1968



49) Croix de la congrégation de Notre-Dame

Un secteur de valeur exceptionnelle est un secteur ayant conservé ses qualités au chapitre des aménagements urbains, des implantations de bâtiments, de la géographie et des paysages et qui regroupe des suites architecturales, des alignements de bâtiments d'intérêt patrimonial, des zones unifiées par une fonction ou une typologie architecturale. Les ensembles de cette catégorie ont subi relativement peu de perturbations et présentent un caractère d'harmonie formelle et fonctionnelle. De plus, ils sont souvent reconnus comme des témoins historiques importants.

Un ensemble urbain d'intérêt est un ensemble résidentiel, institutionnel ou multifonctionnel souvent construit après 1945 et qui présente une homogénéité ou un caractère d'unité de même qu'un intérêt par ses formes urbaines, architecturales et paysagères.



48) Évaluation du patrimoine IDS du SAD 2015

2.6] PATRIMOINE ARCHÉOLOGIQUE

Deux sites archéologiques d'envergure se trouvent dans la portion du secteur de planification. Ils ne sont actuellement pas classés au sens de la Loi sur le patrimoine culturel mais sont inscrits à l'inventaire des sites archéologiques du Québec, qui constitue un registre présenté au ministre de la Culture et des Communications du Québec. Un troisième site, l'ancienne ferme Saint-Paul, est également localisé à proximité du secteur de planification, à l'ouest du club de tennis.

SITE AMÉRINDIEN PALÉOHISTORIQUE (BiFj-049)

Le plus ancien des deux sites remonte à la préhistoire et date de 4000 ans avant aujourd'hui. Il recelait entre autres la sépulture d'un enfant d'origine amérindienne (voir pointillé rouge), ce qui contribue à l'importance spirituelle du site pour la communauté mohawk. La sépulture a depuis été remise à la communauté concernée et fût inhumée en 1998 à la Mohawk Trail Longhouse, à Kahnawake. D'ailleurs, plusieurs mètres au fond de la sépulture, un foyer datant de la période archaïque a également été mis au jour. Ainsi, il est encore possible de mettre à jour des restes humains ou artefacts.

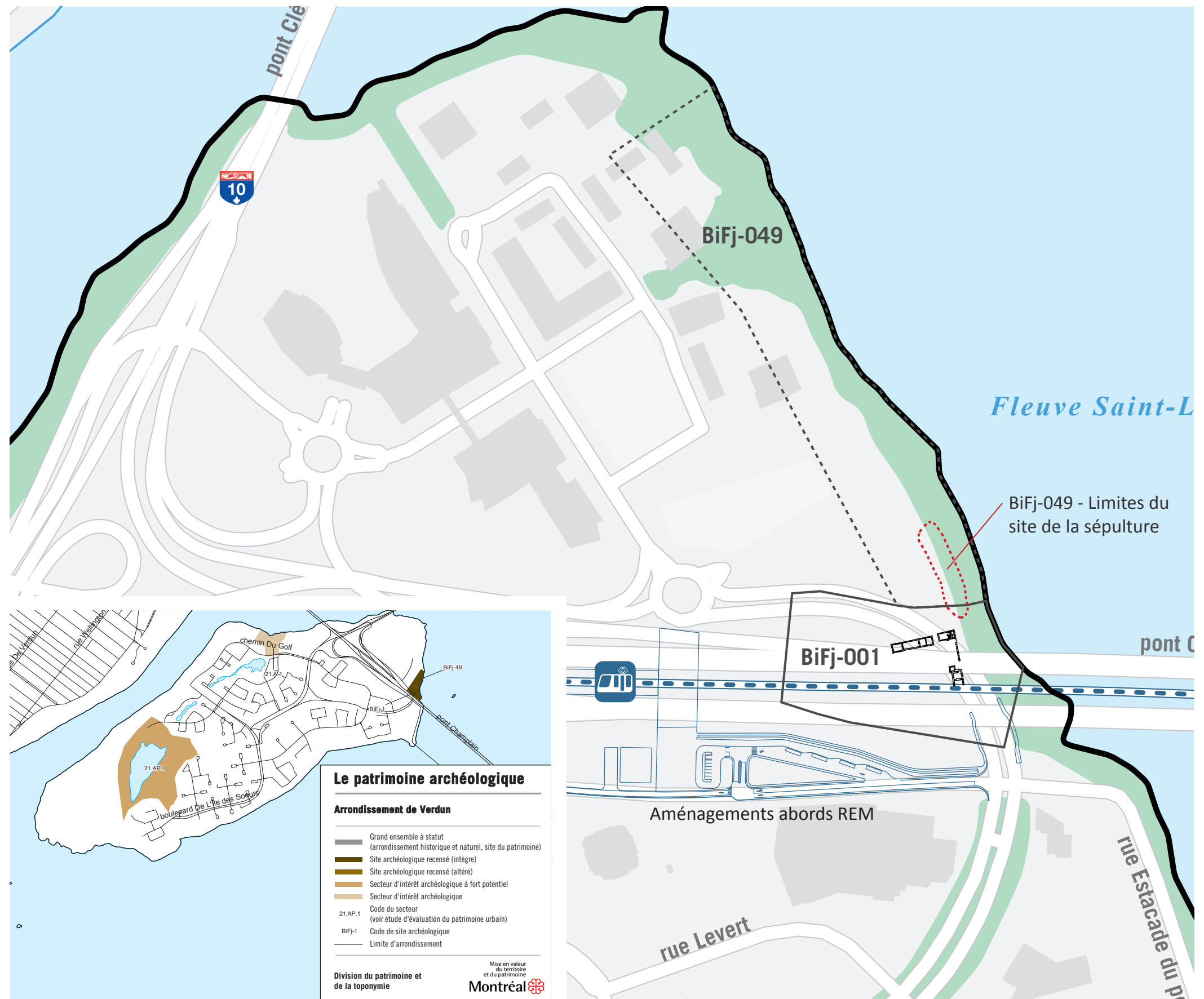
SITE LEBER (BiFj-001)

Plus près de nous sur l'échelle du temps, l'importance du site LeBer témoigne du passé européen au fonctionnement seigneurial, en vigueur depuis l'occupation française, mais également de la prospérité des activités marchandes de Ville-Marie à cette époque. Les vestiges du manoir et de ses annexes (étable, boulangerie, drain) sont dans de très bonnes conditions sous un remblai de protection. Une mise en valeur du site symboliserait l'importance du commerce de fourrure et de l'exploitation agricole de la famille LeBer en Nouvelle-France.

INTERVENTIONS

En 2014, une intervention archéologique d'envergure fut menée sur les sites BiFj-049 et BiFj-001 en prévision de la construction du nouveau pont Champlain*. Les artefacts d'intérêt ont tous été rapatriés dans des locaux municipaux; cependant, des vestiges pourraient toujours être présents sous plus d'un mètre de remblai. Advenant une intervention dans le secteur de la sépulture, il faudra limiter les excavations en érigeant un périmètre à respecter pour encadrer les travaux afin de maintenir ce remblai de protection des vestiges. Bien que le nouveau tracé du boulevard René-Lévesque se déploie directement sur le site LeBer et à proximité de la sépulture paléohistorique, les abords du boulevard pourront faire l'objet d'un aménagement de type parc ou espace public. Les interventions devraient être réalisées dans le respect et la mise en valeur symbolique du lieu, notamment la sépulture ayant depuis été remise à la communauté mohawk de Kahnawake. L'objectif est de s'assurer que les travaux à réaliser n'auront pas d'impact négatif sur les ressources archéologiques en place.

* Arkéos. Nouveau pont sur le Saint-Laurent. Étude de potentiel archéologique. Montréal, Dessau, 2013.



2.7] SOCIODÉMOGRAPHIE

L'IDS, qui représente un peu moins du tiers de la population de l'arrondissement de Verdun, fait partie du district électoral Champlain-Île-des-Sœurs. On y remarque une forte croissance démographique depuis les dernières années, avec un bond de 11,7 % entre 2011 et 2016.

Comparativement à l'ensemble de l'arrondissement de Verdun et de l'agglomération de Montréal, la population de L'IDS :

- a une plus forte croissance démographique récente;
- a une population immigrante plus importante (dont 27 % minorité visible);
- a une proportion hommes/femmes similaire;
- est plus fortement représentée par les 35-79 ans;
- a un nombre de ménages avec personne seule similaire;
- a moins d'enfants par famille;
- est plus fortement propriétaire que locataire;
- a un coût moyen d'achat par propriété plus élevé;
- a un coût moyen mensuel dédié à l'habitation plus élevé;
- est plus riche par ménage (1,5 fois plus que Verdun et 2 fois plus que l'agglomération);
- a une plus grande disparité entre le salaire des hommes et des femmes;
- est plus scolarisée (presque 2 fois plus que l'agglomération);
- a un plus faible taux de chômage;
- est très fortement bilingue (72 %);
- dépense beaucoup plus en consommation courante (presque 2 fois plus que l'agglomération).



52) Carte de la limite de zone de statistique à l'intérieur du district électoral

	ÎLE-DES-SŒURS	ARRONDISSEMENT DE VERDUN	AGGLOMÉRATION DE MONTRÉAL
POPULATION TOTALE (2016)	20 461 (+11,7 % par rapport à 2011)	69 229 (+4,6 % par rapport à 2011)	1 942 044 (+2,9 % par rapport à 2011)
POPULATION TOTALE (2011)	18 315 (46,5 % H / 53,6 % F)	66 158 (47,8 % H / 52,2 % F)	1 886 481 (48,4 % H / 51,6 % F)
NOMBRE DE MÉNAGES (2016)	9 635 (3 790 personnes seules/39,3 %)	33 990 (14 260 personnes seules/42,0 %)	779 100 (318 075 pers. seules/40,8 %)
NOMBRE DE FAMILLES (2016)	5 725	17 870	419 655
HAB. EN PROPRIÉTÉ (2016)	5 570/57,8 % (moy. 1 726 \$/mois)	12 630/37,2 % (moy. 1 505 \$/mois)	286 430/36,8 % (moy. 1 337 \$/mois)
HABITATION LOCATIVE (2016)	4 035/41,9 % (moy. 1 252 \$/mois)	21 635/62,9 % (moy. 882 \$/mois)	493 365/63,4 % (moy. 835 \$/mois)
COÛT MOY. DE PROPRIÉTÉ (2016)	575 882 \$	463 337 \$	430 072 \$
SCOLARITÉ (2016)	63,5 % (15 ans +) diplômé universitaire	43,0 % (15 ans +) diplômé universitaire	35,3 % (15 ans +) diplômé universitaire
REVENU MOYEN (2016)	142 373 \$ / 113 574 \$ / 61 113 \$ ménages / hommes / femmes	85 120 \$ / 61 666 \$ / 42 615 \$ ménages / hommes / femmes	69 047 \$ / 44 701 \$ / 35 699 \$ ménages / hommes / femmes
CHÔMAGE (2016)	8,6 %	8,1 %	9,3 %
POPULATION IMMIGRANTE (2016)	7 735 (38,7 %)	16 320 (24,2 %)	570 945 (34,3 %)

Dépenses annuelles moyennes des ménages

	Île-des-Sœurs		Arrondissement		Ville de Montréal	
	\$	%	\$	%	\$	%
Dépenses moyennes totales	128 087		78 821		65 630	
Consommation courante totale	79 540	62,1	53 982	68,5	47 804	72,8
Alimentation (commerces et restaurants)	10 554	8,2	8 628	10,9	8 060	12,3
Logement	23 191	18,1	15 470	19,6	13 760	21,0
Entretien ménager	4 695	3,7	3 225	4,1	2 928	4,5
Ameublement et équipement ménagers	3 161	2,5	2 090	2,7	1 814	2,8
Vêtements	5 259	4,1	3 311	4,2	2 935	4,5
Transport	14 294	11,2	8 750	11,1	7 593	11,6
Soins de santé	3 079	2,4	2 422	3,1	2 079	3,2
Soins personnels	2 037	1,6	1 425	1,8	1 247	1,9
Loisirs	5 986	4,7	3 749	4,8	3 235	4,9
Matériel de lecture et autres imprimés	531	0,4	350	0,4	281	0,4
Produits de tabac et boissons alcoolisées	2 114	1,7	1 775	2,3	1 603	2,4
Jeux de hasard	235	0,2	239	0,3	231	0,4
Dépenses diverses	2 220	1,7	1 364	1,7	1 040	1,6
Impôts personnels	39 755	31,0	19 015	24,1	12 721	19,4
Paiements d'assurance individuelle et cotisations de retraite	5 468	4,3	3 964	5,0	3 582	5,5
Dons en argent et contributions	3 324	2,6	1 860	2,4	1 522	2,3

Source : Statistique Canada, EDM 2015
Calculs : CanEx, projections 2016, Pitney Bowes

* Source des données de cette page : Profil de quartier ÎLE-DES-SŒURS, Une publication de Montréal en statistiques, Service du développement économique, décembre 2017 (données de Statistiques Canada 2011 et 2016)

Emploi et part de l'emploi selon le secteur économique, Île-des-Sœurs et arrondissement de Verdun, 2011

	Île-des-Sœurs	Part de l'industrie en %	Verdun	Part dans Verdun en %
Total - Tous les secteurs	8 715	100,0	19 915	43,8
11 Agriculture, foresterie, pêche et chasse	0	0,0	0	0,0
21 Extraction minière, et extraction de pétrole et de gaz	0	0,0	0	0,0
22 Services publics	0	0,0	0	0,0
23 Construction	100	1,1	345	29,0
31-33 Fabrication	205	2,4	435	47,1
311 Fabrication d'aliments	0	0,0	0	0,0
312 Fabrication de boissons et de produits du tabac	15	0,2	20	75,0
313 Usines de textiles	0	0,0	0	0,0
314 Usines de produits textiles	0	0,0	0	0,0
315 Fabrication de vêtements	0	0,0	0	0,0
316 Fabrication de produits en cuir et de produits analogues	0	0,0	0	0,0
321 Fabrication de produits en bois	0	0,0	0	0,0
322 Fabrication du papier	0	0,0	0	0,0
323 Impression et activités connexes de soutien	55	0,6	55	100,0
324 Fabrication de produits du pétrole et du charbon	0	0,0	0	0,0
325 Fabrication de produits chimiques	0	0,0	15	0,0
326 Fabrication de produits en plastique et en caoutchouc	60	0,7	60	100,0
327 Fabrication de produits minéraux non métalliques	0	0,0	0	0,0
331 Première transformation des métaux	0	0,0	0	0,0
332 Fabrication de produits métalliques	0	0,0	45	0,0
333 Fabrication de machines	0	0,0	0	0,0
334 Fabrication de produits informatiques et électroniques	0	0,0	30	0,0
335 Fabrication de matériel, d'appareils et de composants électriques	0	0,0	0	0,0
336 Fabrication de matériel de transport	15	0,2	35	42,9
337 Fabrication de meubles et de produits connexes	0	0,0	35	0,0
339 Activités diverses de fabrication	0	0,0	40	0,0
41 Commerce de gros	270	3,1	365	74,0
44-45 Commerce de détail	585	6,7	1 890	31,0
48-49 Transport et entreposage	35	0,4	110	31,8
51 Industrie de l'information et industrie culturelle	3 780	43,4	3 960	95,5
52 Finance et assurances	430	4,9	615	69,9
53 Services immobiliers et services de location et de location à bail	320	3,7	455	70,3
54 Services professionnels, scientifiques et techniques	1 030	11,8	1 605	64,2
55 Gestion de sociétés et d'entreprises	0	0,0	0	0,0
56 Services administratifs, soutien, gestion des déchets et assainissement	165	1,9	375	44,0
61 Services d'enseignement	150	1,7	1 215	12,3
62 Soins de santé et assistance sociale	580	6,7	5 610	10,3
71 Arts, spectacles et loisirs	160	1,8	290	55,2
72 Hébergement et services de restauration	230	2,6	1 055	21,8
81 Autres services (sauf les administrations publiques)	565	6,5	995	56,8
91 Administrations publiques	35	0,4	575	6,1

Source : Statistique Canada, Enquête nationale auprès des ménages 2011; produit personnalisé selon le lieu de travail.
Compilation : Montréal en statistiques, Ville de Montréal.

2.8] ÉQUIPEMENTS COLLECTIFS

- Quelques équipements publics collectifs sont présents sur L'IDS, mais plusieurs services aux citoyens se trouvent dans les quartiers sur l'autre rive de l'arrondissement.
- Deux écoles primaires sont présentes, mais aucune école secondaire ne se trouve sur ce territoire insulaire de la commission scolaire Marguerite-Bourgeoys (CSMB).
- Le secteur Elgar, au centre de l'île, est le principal pôle de loisir et de sports et il inclut un centre communautaire/bibliothèque, une piscine extérieure et des équipements sportifs extérieurs.
- Tous les autres loisirs et sports extérieurs sont intégrés aux différents parcs et espaces publics ou privés.



53) École primaire des Marguerite



54) Service de sécurité incendie de Montréal n° 67



LÉGENDE

ÉCOLES

- 1] École primaire Île-des-Sœurs
- 2] École des Marguerite

ÉQUIPEMENTS COMMUNAUTAIRES ET SPORTIFS

- 3] Quai de location de kayak
- 4] Terrains de basketball (Parc du Cours-du-Fleuve)
- 5] Piscine et terrains de tennis extérieurs (Parc de la Fontaine)
- 6] Centre communautaire Elgar
- 7] Centre communautaire intergénérationnel La Station
- 8] Elgar piscine extérieure
- 9] Terrains de tennis extérieurs Elgar
- 10] Terrains de soccer extérieur (Parc Elgar)
- 11] Terrains de soccer extérieur (Parc Adrien-D.-Archambault)
- 12] Plateau d'entraînement (Parc Maynard-Ferguson)
- 13] Club de tennis de L'Île-des-Sœurs (privé)

ÉGLISES

- 14] Église Sainte-Marguerite-Bourgeoys

AUTRES

- 15] Services de sécurité incendie de Montréal n° 67



55) École primaire Île-des-Sœurs



56) Centre communautaire Elgar

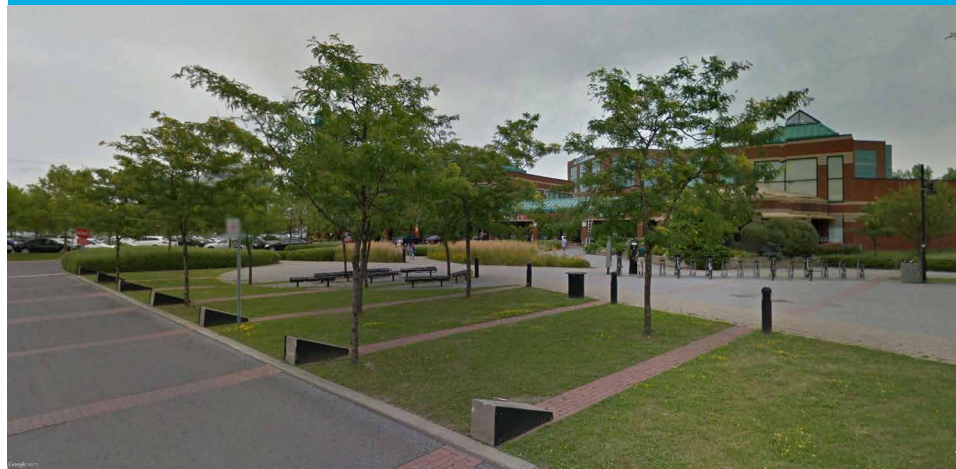
2.9] RÉSEAU D'ESPACES PUBLICS

- De nombreux parcs et espaces accessibles au public sont présents sur L'IDS. De fait, l'arrondissement possède près de 1/3* de terrain qu'il a converti en parcs et espaces verts à la grandeur de l'arrondissement.
- Une portion importante de terrains le long des berges sont de propriété municipale, ce qui favorise la création du parcours riverain indiqué au SAD 2015. Plusieurs liens cyclables sont déjà présents et des intentions pour boucler le réseau sont préconisées par l'arrondissement, en plus d'un lien potentiel de type pont vers la rue Galt dans le quartier Wellington-de-l'Église.
- Des parcours cyclables lient plusieurs de ces espaces publics, que ce soit le long des berges (au nord et au sud de l'île) ou le long d'axes principaux de circulation.
- D'une superficie de 26 hectares, le Domaine Saint-Paul, qui fait partie de l'écoterritoire des Rapides de Lachine, est le plus grand espace vert de L'IDS.

* L'Île-des-Sœurs - Un développement harmonieux (2005)



57) Esplanade de la Pointe-Nord



58) Place de la Grande-Marguerite



59) Carte des parcs, places et espaces publics

LÉGENDE

Secteur de planification

PARCS ET ESPACES PUBLICS

- 1] Gewurz-Remer
- 2] Esplanade de la Pointe-Nord
- 3] De la Grande-Marguerite
- 4] Du Cours-du-Fleuve
- 5] Sainte-Famille
- 6] De la Fontaine
- 7] De l'Épervière
- 8] De la Métairie
- 9] Lacoursière
- 10] Marin
- 11] Des Sittelles
- 12] Parc Adrien-D.-Archambault
- 13] Domaine Saint-Paul (écosystème forestier exceptionnel par MRN)
- 14] De l'Orée-du-Bois
- 15] Des Parulines
- 16] De l'Orée-du-Fleuve
- 17] Elgar
- 18] De West Vancouver
- 19] Maynard-Ferguson

LACS

- 20] Des Battures
- 21] Lacoursière

JARDINS COMMUNAUTAIRES

- 22] Adrien-D.-Archambault

ÉCOTERRITOIRE

- 23] Les Rapides de Lachine

LIEN CYCLABLE

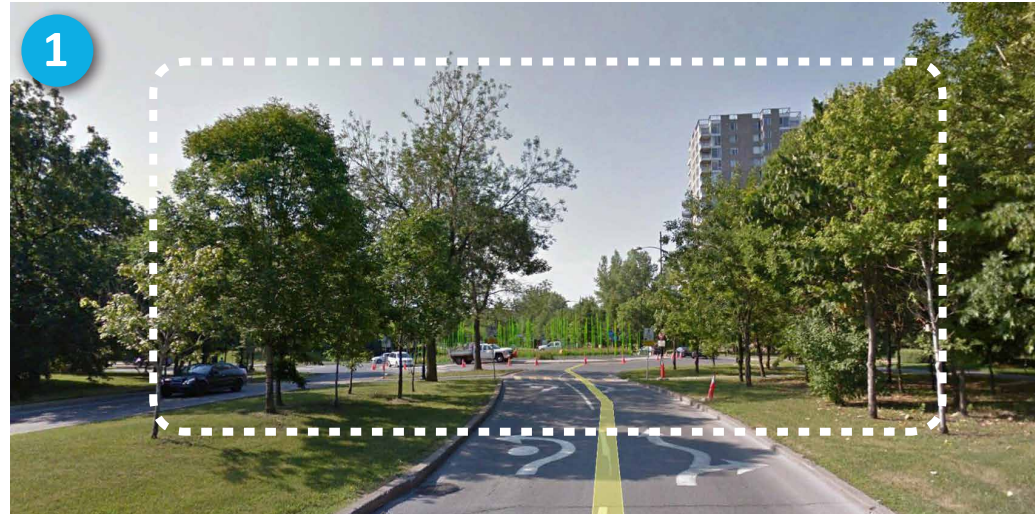
- Existant
- Projeté (Programmation voies cyclables Ville de Montréal)



60) Parc de la Fontaine

2.10] RELEVÉ PHOTOGRAPHIQUE

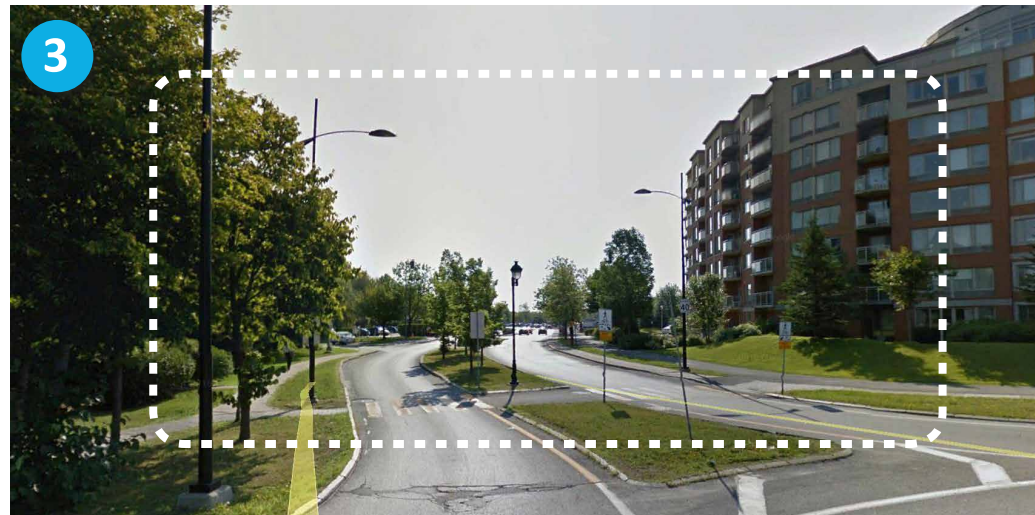
- 1] Encadrement végétal - porte d'entrée
- 2] Encadrement végétal à l'intersection des deux boulevards
- 3] Porte d'entrée du secteur commercial
- 4] Présence importante de stationnement
- 5] Présence importante de stationnement
- 6] Plantations de long de la place du Commerce



61) Entrée de l'île | Boulevard de l'Île-des-Sœurs - giratoire Milieu humide



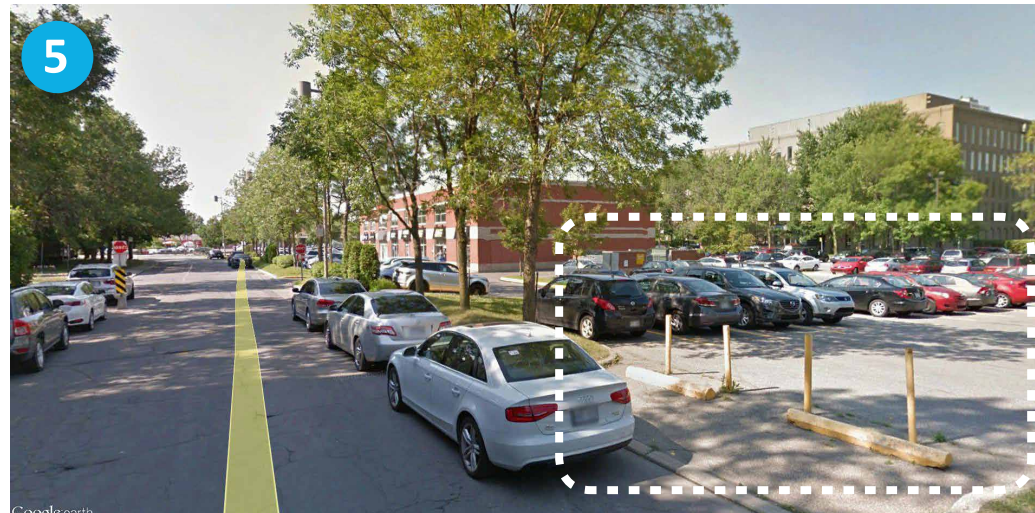
62) Giratoire Carroussel



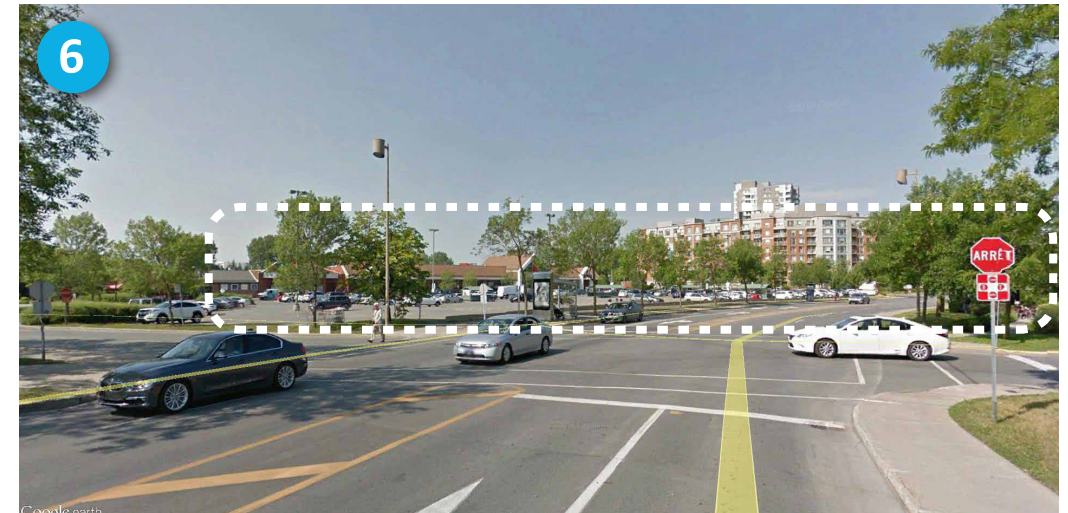
63) Entrée ouest de la place du Commerce



64) Centre commercial Le Village | place du Commerce



65) Boucle nord de la place du Commerce



66) Entrée vers le centre commercial Le Campanile | place du Commerce

SUITE... RELEVÉ PHOTOGRAPHIQUE

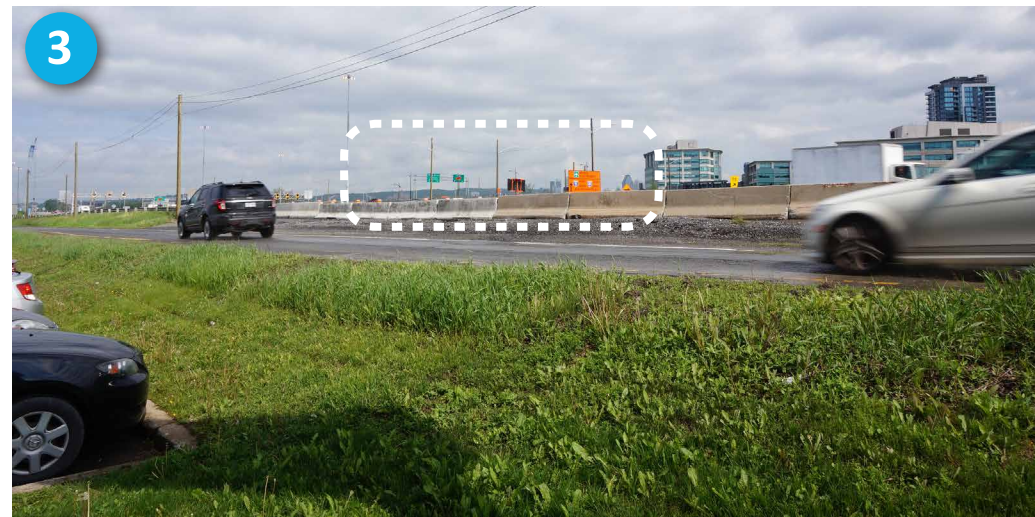
- 1] Taille importante de l'intersection du boulevard René-Lévesque et de la place du Commerce
- 2] Percée visuelle vers le complexe du 14-16 place du Commerce
- 3] Vue partielle vers le centre-ville
- 4] Présence de verdure et de masse boisée sur un terrain vacant
- 5] Percée visuelle vers la Rive-Sud
- 6] Percées visuelle vers le centre-ville



67) Vue vers l'ouest | Intersection place du Commerce / Boulevard René-Lévesque



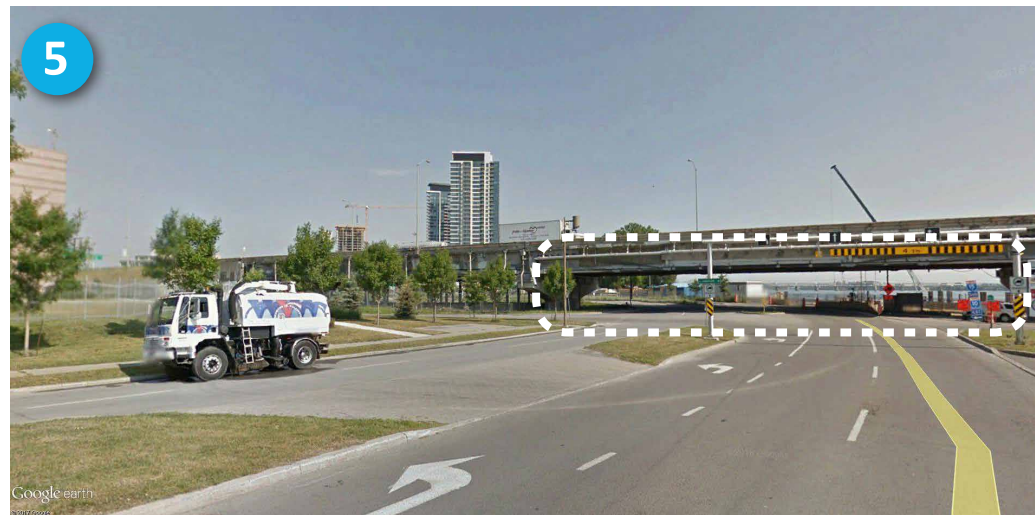
70) Vue vers le nord | Intersection place du Commerce / Boulevard René-Lévesque



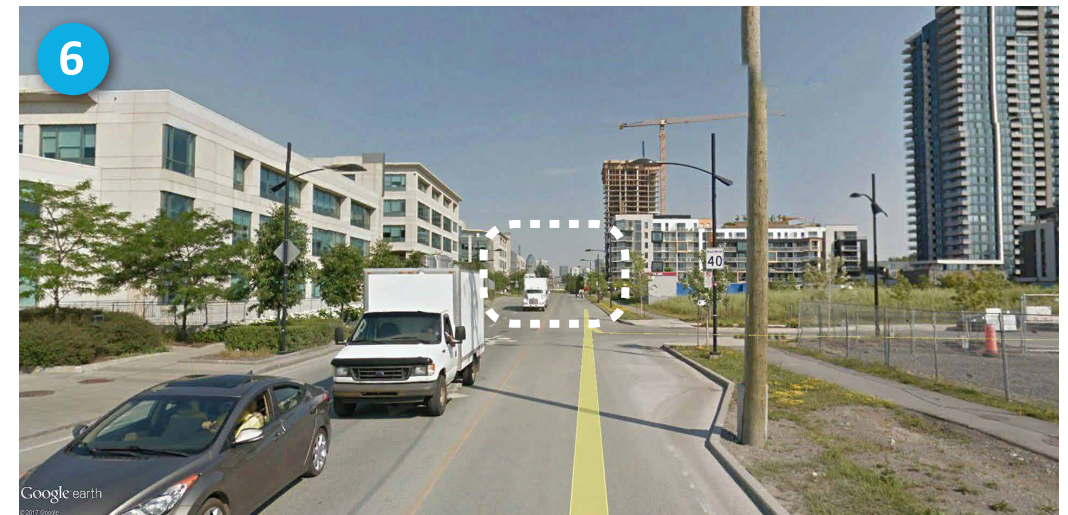
68) Stationnement du 14, place du Commerce



71) Vue vers le nord- Cours du Fleuve



69) Boulevard René-Lévesque vers le pont Champlain



72) Rue Jacques-Le Ber, quartier Pointe-Nord

2.11] ENVIRONNEMENT NATUREL

PARCS ET ESPACES PUBLICS

- 1] Le parc linéaire Cours-du-Fleuve longe la berge est pour rejoindre l'esplanade de la Pointe-Nord et se prolonger vers la berge ouest.
- 2] Le parc linéaire de la Fontaine, qui longe les boulevards de l'Île-des-Sœurs et René-Lévesque est planté de plusieurs arbres matures d'intérêt.
- 3] La place de la Grande-Marguerite est située au point de rencontre entre les centres commerciaux Le Village et Le Campanile et apporte un peu de végétation dans les vastes espaces de stationnement de surface.

COUVERT VÉGÉTAL

- La végétation est surtout présente le long des boulevards de l'Île-des-Sœurs, René-Lévesque et de place du Commerce et confère à L'IDS un couvert naturel d'intérêt identitaire (approche cité-jardin). Un boisé est présent sur la rue Levert.
- Des boisés conservés sont aussi présents le long des berges, particulièrement dans le secteur de la Pointe-Nord.

COURS D'EAU ET MILIEUX HUMIDES

- Le secteur de planification est circonscrit par le fleuve Saint-Laurent ainsi que le chenal de L'IDS.
- Aucun cours d'eau ou fossé n'est présent à l'intérieur des limites du secteur de planification.
- Des milieux humides sont présents au nord-est de l'autoroute 15 et imposent des mesures de protection selon la *Politique de protection des rives, du littoral et des plaines inondables* (10 à 15 m de recul par rapport à la ligne des hautes eaux).

TOPOGRAPHIE ET NATURE DES SOLS

- L'IDS a un relief relativement plat, sauf le long des berges et de l'emprise autoroutière.
- Plusieurs espaces ont été remblayés lors de la période d'urbanisation afin d'offrir des sites plus facilement constructibles.
- La couche supérieure du sol original est principalement composée de sable et gravier.
- Aucun site contaminé connu serait présent dans le secteur de planification. Des vérifications par sites de projets devront toutefois être effectuées aux fins de validation.



73) Environnement naturel de la partie nord de L'IDS

2.12] MOBILITÉ

RÉSEAU AUTOMOBILE

- Trois voies principales (collectrices) sont présentes dans le secteur de planification, soit : boulevards de l'Île-des-Sœurs et René-Lévesque de même que place du Commerce. Les boucles nord et sud de place du Commerce de même que les rues Levert et Jacques-Le Ber et le chemin de la Pointe-Nord sont des rues locales.
- Ces sept dernières rues sont toutefois considérées comme des artères selon le Réseau artériel administratif de la Ville de Montréal, (excepté les boucles nord et sud de la place du Commerce).
- La durée de parcours automobile entre le centre-ville (Place Bonaventure) et l'entrée de L'IDS est d'environ six minutes sans trafic.
- Un feu de circulation est présent au coin du boulevard René-Lévesque et de la place du Commerce, mais la majorité des intersections sont gérées par des carrefours giratoires ou des panneaux d'arrêt.
- Trois stations Communauto sont présentes sur l'île, dont deux dans le secteur de planification. Les véhicules de libre-service Automobile (de Communauto) ainsi que Car2Go ne sont pas disponibles sur L'IDS.

RÉSEAU DE TRANSPORT EN COMMUN

- Seuls les parcours d'autobus 12 et 168 de la Société de transport de Montréal (STM) desservent l'ensemble de L'IDS, avec une fréquence de passage moyenne.
- Deux autres parcours STM (21 et 178) ne desservent que le Campus Bell, dont l'un via la place du Commerce (21). Le parcours 100 du Réseau de transport de Longueuil (RTL) dessert également le Campus Bell.
- La station IDS du REM pourrait avoir un impact sur la fréquence et les parcours de transport en commun sur L'IDS.

RÉSEAU CYCLABLE

- Un important réseau cyclable dessert le secteur d'est en ouest et le long des berges. Ce réseau est toutefois à compléter en divers endroits.
- Un nouveau parcours est prévu en lien avec la piste du nouveau pont Champlain, qui passera dans le nouveau passage piéton (P12) donnant accès à la station REM sous l'autoroute.
- Trois stations Bixi sont présentes sur l'île, dont deux dans le secteur (Campus Bell et place de la Grande-Marguerite).

RÉSEAU PIÉTONNIER

- La majorité des rues du secteur de planification ont un trottoir ou une piste multifonctionnelle de chaque côté de la rue. Certains tronçons sont toutefois manquants en quelques endroits.
- Quelques sentiers piétons entre les quartiers sont présents, notamment pour favoriser l'accès vers la place du Commerce.
- Plusieurs sentiers sont aménagés aux abords des berges mais ce réseau est à consolider pour être complémentaire aux aménagements des abords du nouveau pont Champlain, du REM et de l'Estacade.



74) Réseau de mobilité existant dans la partie nord de L'IDS

2.13] DÉPLACEMENTS | ENQUÊTE O/D

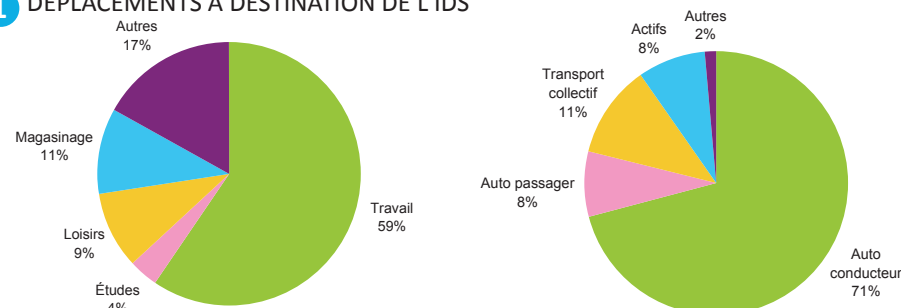
VERS ET DEPUIS L'IDS

- L'automobile domine comme mode de transport, avec ± 75 à 78 % des déplacements produits par et à destination de L'IDS.
- La majorité des déplacements à destination de L'IDS se fait pour le travail, à près de 60 %. Il est toutefois intéressant de constater que 30 % des déplacements produits par l'île sont pour le travail.
- Près de 30 % des déplacements hors de L'IDS ont pour destination le centre-ville de Montréal.
- Une plus grande proportion de déplacements à destination de L'IDS proviennent de la Rive-Sud plutôt que du centre-ville de Montréal (13,7 % contre 10,1 %).

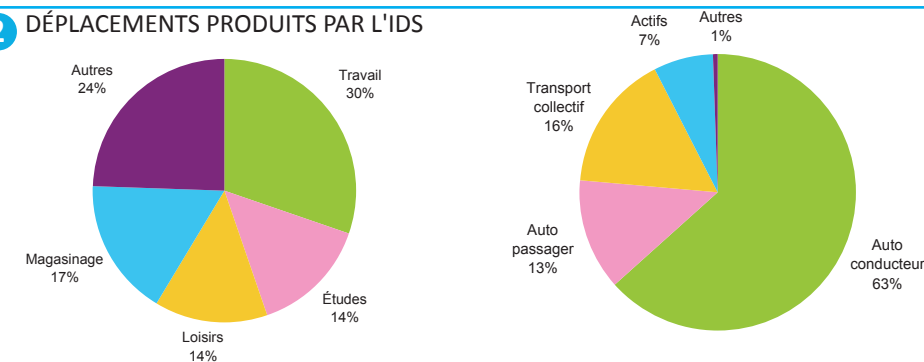
VERS ET DEPUIS LE RESTE DE L'AGGLOMÉRATION

- Les déplacements entre l'agglomération et L'IDS (produits ou attirés par/vers L'IDS) représentent 0,4 %, ce qui est tout de même substantiel (± 9 000 à ± 11 000 déplacements).
- Pour ces déplacements, l'automobile demeure le mode le plus utilisé, à ± 73 % (conducteur ou passager). Toutefois, la part de transports actif et collectif est substantielle (± 25 %).
- À titre comparatif, la Rive-Sud attire environ 4 fois plus de déplacements depuis l'agglomération que L'IDS.

1 DÉPLACEMENTS À DESTINATION DE L'IDS



2 DÉPLACEMENTS PRODUITS PAR L'IDS



DÉPLACEMENTS ILE-DES-SŒURS - ENQUÊTE 2013

Origine des déplacements attirés par l'Île-des-Sœurs 24 heures - tous modes - tous motifs sauf retour à domicile				
	Île-des-Sœurs	Centre-ville ¹	Rive-Sud ²	Ailleurs
Modes actifs	27,3%	7,5%	2,4%	2,1%
Transport collectif	4,0%	23,5%	10,4%	12,1%
Auto conducteur	58,3%	57,3%	76,0%	76,9%
Auto passager	10,4%	8,4%	11,2%	6,7%
Autres	0,0%	3,2%	0,0%	2,2%
Déplacements	2 915	1 342	1 833	7 254
	21,8%	10,1%	13,7%	54,4%

Destination des déplacements produits par l'Île-des-Sœurs 24 heures - tous modes - tous motifs sauf retour à domicile				
	Île-des-Sœurs	Centre-ville ¹	Rive-Sud ²	Ailleurs
Modes actifs	27,3%	1,6%	0,0%	1,3%
Transport collectif	4,0%	32,8%	7,6%	12,9%
Auto conducteur	58,3%	50,0%	85,5%	70,5%
Auto passager	10,4%	13,5%	6,9%	15,3%
Autres	0,0%	2,2%	0,0%	0,0%
Déplacements	2 915	3 914	1 440	5 157
	21,7%	29,2%	10,7%	38,4%

DÉPLACEMENTS AGGLOMÉRATION - ENQUÊTE 2013

Origine des déplacements attirés par l'agglomération de Montréal 24 heures - tous modes - tous motifs sauf retour à domicile					
	Agglomération ³	Île-des-Sœurs	Centre-ville ¹	Rive-Sud ²	Ailleurs
Modes actifs	17,4%	8,3%	36,1%	1,1%	0,3%
Transport collectif	24,6%	18,1%	31,2%	36,9%	14,6%
Auto conducteur	45,2%	59,1%	24,7%	53,3%	73,3%
Auto passager	11,8%	13,7%	6,0%	8,1%	11,3%
Autres	1,0%	0,8%	2,0%	0,6%	0,5%
Déplacements	2 114 495	11 186	184 471	110 046	421 051
	74,4%	0,4%	6,5%	3,9%	14,8%

Destination des déplacements produits par l'agglomération de Montréal 24 heures - tous modes - tous motifs sauf retour à domicile					
	Agglomération ³	Île-des-Sœurs	Centre-ville ¹	Rive-Sud ²	Ailleurs
Modes actifs	18,9%	11,6%	18,9%	0,7%	0,5%
Transport collectif	18,9%	12,6%	49,6%	19,5%	10,7%
Auto conducteur	48,7%	65,3%	23,6%	70,0%	75,3%
Auto passager	12,6%	8,5%	6,5%	9,4%	12,6%
Autres	0,9%	2,0%	1,5%	0,4%	0,9%
Déplacements	1 834 004	8 973	467 175	42 117	143 560
	73,5%	0,4%	18,7%	1,7%	5,8%

¹ Limite du centre-ville (décret 1229-2005)

² Boucherville, Brossard, Longueuil, Saint-Bruno-de-Montarville, Saint-Lambert

³ Agglomération de Montréal excluant le Centre-ville et l'Île-des-Sœurs

Source : Enquête Origine-Destination 2013 de la région de Montréal, version 13.2b

1 DÉPLACEMENTS À DESTINATION DE L'ÎLE-DES-SŒURS

Tous modes, tous motifs (sauf retour à domicile) - 24 heures									
Répartition par motif des déplacements attirés			Répartition par mode des déplacements attirés						
MOTIF	CATÉGORIE	DÉPLACEMENTS	PART	MODE	CATÉGORIE	DÉPLACEMENTS	PART		
Travail	Travail	7 584	56,8%	Auto conducteur	Auto conducteur	9 438	70,7%		
	Rendez-vous d'affaires	256	1,9%		Auto passager	Auto passager	1 102	8,3%	
	Sur la route	97	0,7%			Transport collectif	Transport collectif	1 504	11,3%
	Travail	7 937	59,5%				Actifs	Actifs	1 098
Études	487	3,7%	Autres	Autres				202	1,5%
Loisirs	1 237	9,3%		Total	Total			13 343	100,0%
Magasinage	1 415	10,6%							
Visite d'ami(e) / parenté	Autres	577			4,3%				
Santé	Autres	290	2,2%						
Reconduire quelqu'un	Autres	606	4,5%						
Chercher quelqu'un	Autres	424	3,2%						
Autres	Autres	371	2,8%						
Autres	2 268	17,0%							
Total	13 343	100,0%							
Retour au domicile		10 181							

2 DÉPLACEMENTS PRODUITS PAR L'ÎLE-DES-SŒURS

Tous modes, tous motifs (sauf retour à domicile) - 24 heures									
Répartition par motif des déplacements produits			Répartition par mode des déplacements produits						
MOTIF	CATÉGORIE	DÉPLACEMENTS	PART	MODE	CATÉGORIE	DÉPLACEMENTS	PART		
Travail	Travail	3 635	27,1%	Auto conducteur	Auto conducteur	8 522	63,5%		
	Rendez-vous d'affaires	312	2,3%		Auto passager	Auto passager	1 719	12,8%	
	Sur la route	125	0,9%			Transport collectif	Transport collectif	2 172	16,2%
	Travail	4 072	30,3%				Vélo	Actifs	117
Études	1 933	14,4%	À pied	Actifs				812	6,9%
Loisirs	1 858	13,8%		Autres	Autres			84	0,6%
Magasinage	2 288	17,0%			Total	Total		13 426	100,0%
Visite d'ami(e) / parenté	Autres	504				3,8%			
Santé	Autres	441	3,3%						
Reconduire quelqu'un	Autres	795	5,9%						
Chercher quelqu'un	Autres	1 004	7,5%						
Autres	Autres	531	4,0%						
Autres	3 275	24,4%							
Total	13 426	100,0%							
Retour au domicile		9 693							

75) Graphiques et tableaux résultant de l'analyse de l'enquête origine-destination 2013

2.14] INFRASTRUCTURES

ÉLECTRICITÉ

- L'ensemble des réseaux électriques sont enfouis dans le secteur de planification, caractéristique commune à l'entièreté de l'île.
- Deux types de lampadaires sont présents dans le secteur de planification. Par ailleurs, un lampadaire distinctif plus récent est commun à la portion nord du boulevard René-Lévesque et au boulevard de l'Île-des-Sœurs.

MODIFICATION AU BOULEVARD RENÉ-LÉVESQUE

- Dans le cadre du projet du pont Champlain et du réaménagement du boulevard René-Lévesque, il est à noter que les réseaux techniques seront différents de ceux représentés sur la carte ci-contre (voir zone pointillée en orange).

81) Lampadaire du boulevard René-Lévesque (sud)



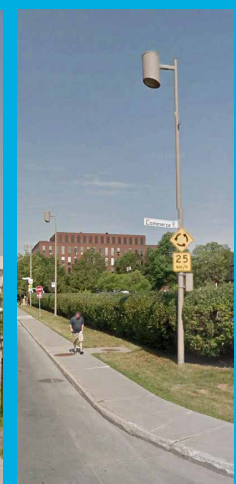
76) Lampadaire récent du boulevard de l'Île-des-Sœurs



77) Lampadaire récent du boulevard René-Lévesque (nord)



79) Lampadaire de la place du Commerce



78) Lampadaire du boulevard René-Lévesque (sud)



80) Infrastructures majeures de la partie nord de L'IDS

2.15] PROPRIÉTÉS

GRANDS PROPRIÉTAIRES FONCIERS

- Une grande superficie du territoire est de propriété du gouvernement fédéral, avec les emprises des autoroutes 10 et 15. La construction du pont Champlain et du REM vont occasionner des modifications cadastrales en périphérie de ces propriétés, mais ces données sont inconnues jusqu'à maintenant.
- Quelques propriétaires privés occupent la majorité des terrains commerciaux de part et d'autre de la place du Commerce.

EMPHYTÉOSES

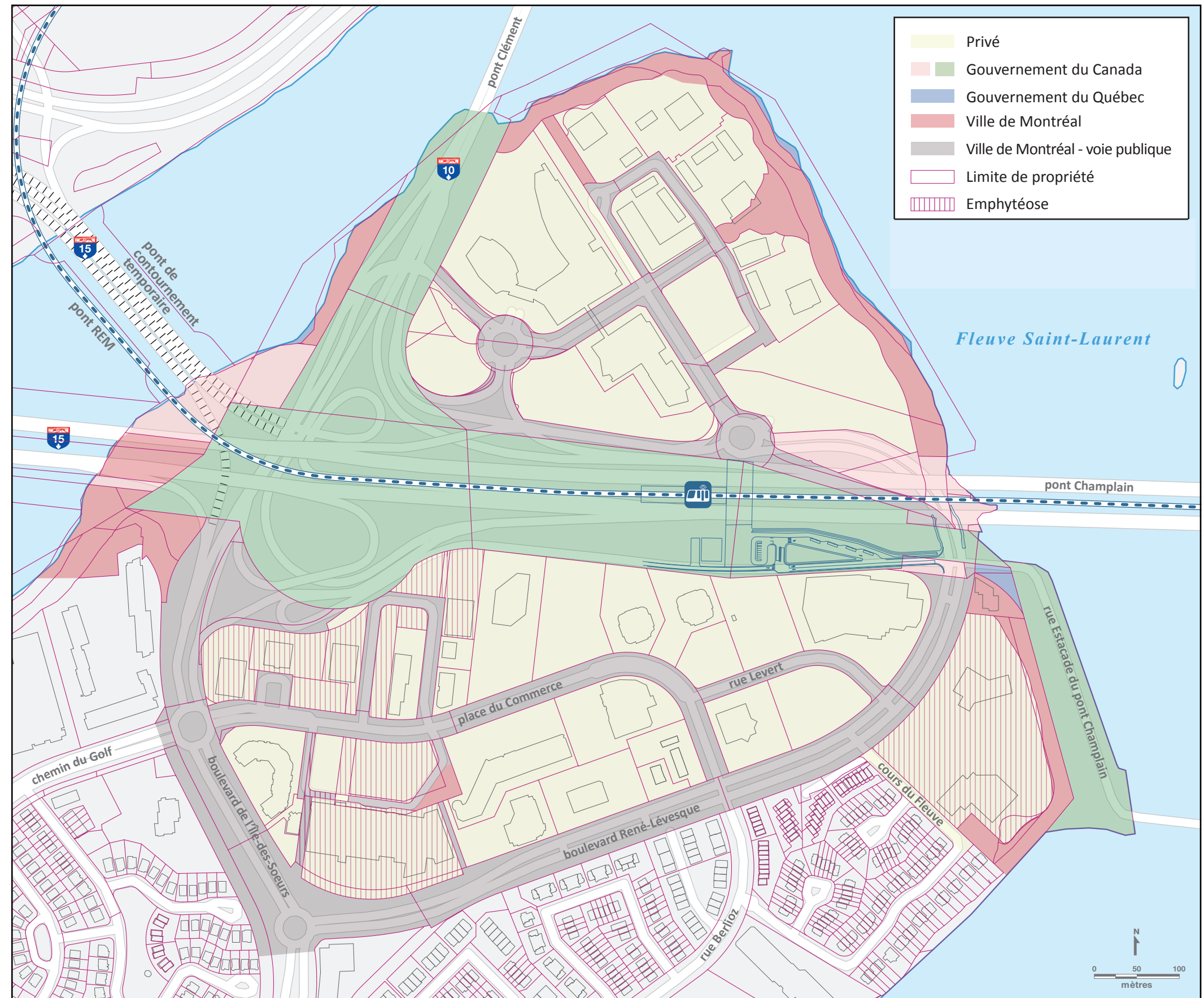
- Plusieurs bâtiments du secteur occupent des terrains sous forme d'emphytéose.
- La majorité de ces emphytéoses viendront à échéance en 2064.

TERRAINS NON CONSTRUITS

- Certains lots ou parties de lots ne sont pas construits et sont en friche ou occupés par du stationnement de surface.

FAIBLE MAITRISE FONCIÈRE MUNICIPALE

- Peu de lots appartiennent à la Ville de Montréal, excepté les voies publiques, la Place de la Grande-Marguerite et des propriétés à proximité de l'Estacade.



82) Propriétaires foncières de la partie nord de l'IDS

2.16] COMMERCES ET BUREAUX

LOCAUX COMMERCIAUX

- En 2016*, on dénombrait **32 locaux** commerciaux aux abords de la place du Commerce, avec 3 locaux vacants (9 %).
- Huit adresses de locaux commerciaux sont présentes dans le quartier Pointe-Nord (rue Jacques-Le Ber, Chemin de la Pointe-Nord et rue de la Rotonde).
- Au total, 63 entités commerciales sont présentes sur l'ensemble de L'IDS.

ESPACES POUR BUREAUX

- En 2016*, on dénombrait plusieurs locaux associés aux bureaux et services dans le secteur de planification, dont la plus grande entité est le Campus Bell. Les autres acteurs importants pour le bureau sont pour la plupart localisés du côté nord de la place du Commerce.

TRAVAILLEURS

- En 2011, on dénombrait près de 8 715 travailleurs sur l'île, dont 3 500 sur le Campus Bell.

* À la suite à d'un relevé en août 2016 par le Service du développement économique de la Ville de Montréal

PROFIL DE LA PLACE DU COMMERCE

ENTRE LES BOULEVARDS DE L'ÎLE-DES-SOEURS, RENÉ-LÉVESQUE ET L'AUTOROUTE 15

- Établissements commerciaux : 32
- Longueur totale du tronçon : 400 mètres
- Densité commerciale : 51 863 pi² aux 100 mètres linéaires
- La Place du Commerce est un noyau commercial de calibre de quartier
- L'offre commerciale est principalement orientée sur des besoins basiques desservant la clientèle essentiellement locale
- Aire d'influence : rayon de 1,5 km
- Nombre de ménages compris dans l'aire d'influence de la Place du Commerce : 8 813



TYPOLOGIES COMMERCIALES, PLACE DU COMMERCE

Usages	Nombre	Superficie (pi ²)
Biens courants	9	141 428
Biens semi-courants	2	5 654
Biens réfléchis (durables)	0	0
Restauration, divertissement et hôtellerie	11	57 153
Services aux consommateurs	5	15 548
Soins personnels	0	0
Services d'affaires	1	1 308
Services professionnels	1	15 405
Autres	0	0
Vacant	3	6 398
Total	32	242 894

Source : Ville de Montréal. Service du développement économique. 2013.

DÉPENSES DES MÉNAGES DANS L'AIRE D'INFLUENCE DE LA PLACE DU COMMERCE

AIRE D'INFLUENCE : 1,5 KM REGROUPANT 8 813 MÉNAGES

	Dépenses totales (\$)	Dépenses par ménage (\$)	%
Consommation courante totale	610 602 286	69 283	63%
Alimentation (commerces et restaurants)	81 691 943	9 269	8%
Logement	178 928 991	20 302	18%
Entretien ménager	35 992 917	4 084	4%
Ameublement et équipement ménagers	24 460 834	2 775	3%
Vêtements	40 259 381	4 568	4%
Transport	108 485 663	12 309	11%
Soins de santé	23 706 919	2 69	2%
Soins personnels	15 606 595	1 771	2%
Loisirs	45 879 942	5 206	5%
Matériel de lecture et autres imprimés	4 043 271	459	0%
Éducation	16 526 472	1 875	2%
Produits de tabac et boissons alcoolisées	16 388 664	1 86	2%
Jeux de hasard	1 850 803	210	0%
Dépenses diverses	16 779 267	1 904	2%
Impôts personnels	296 516 820	33 645	30%
Paiements d'assurance individuelle et cotisations de retraite	42 268 770	4 796	4%
Dons en argent et contributions	25 391 598	2 881	3%
Dépenses totales	974 779 728	110 605	100%

Source : Tetrad, PCensus, CanEx, FoodEx, 2014.

83) Tableaux provenant du document Portrait commercial 2014 de l'arrondissement de Verdun

PROFIL DE L'ARRONDISSEMENT

- Superficie du territoire : 9,8 km²
- Population : 66 000 habitants
- Nombre de ménages : 33 627
- Dépenses annuelles totales des ménages : 2 438 276 694 \$
- Établissements commerciaux : 418
- Superficie commerciale totale : 112 195 m²
- Densité commerciale :
 - 42 commerces au km²
 - 1,7 m² de superficie commerciale par habitant
 - Moyenne montréalaise : 3,5 m² par habitant

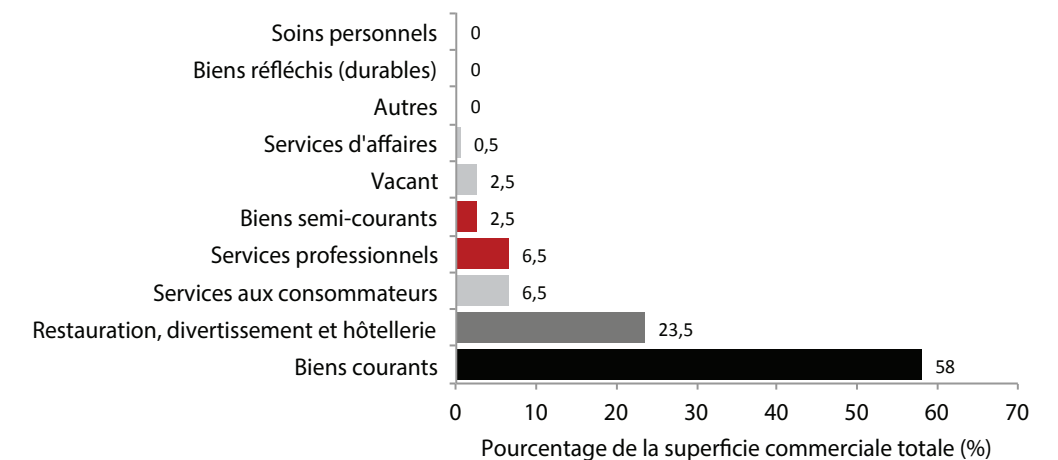


TYPOLOGIES COMMERCIALES, VERDUN

Usages	Nombre	Superficie (pi ²)
Biens courants	62	315 272
Biens semi-courants	62	198 791
Biens réfléchis (durables)	28	45 606
Restauration, divertissement et hôtellerie	80	163 259
Services aux consommateurs	46	115 746
Soins personnels	41	53 641
Services d'affaires	9	14 422
Services professionnels	21	61 308
Autres	30	199 386
Vacant	39	75 673
Total	418	1 243 104

Source : Ville de Montréal. Service du développement économique. 2013.

SUPERFICIE COMMERCIALE, PLACE DU COMMERCE (%)



Source : Ville de Montréal. Service du développement économique. 2013.

SUITE... COMMERCE ET BUREAUX



LÉGENDE

CENTRE COMMERCIAL

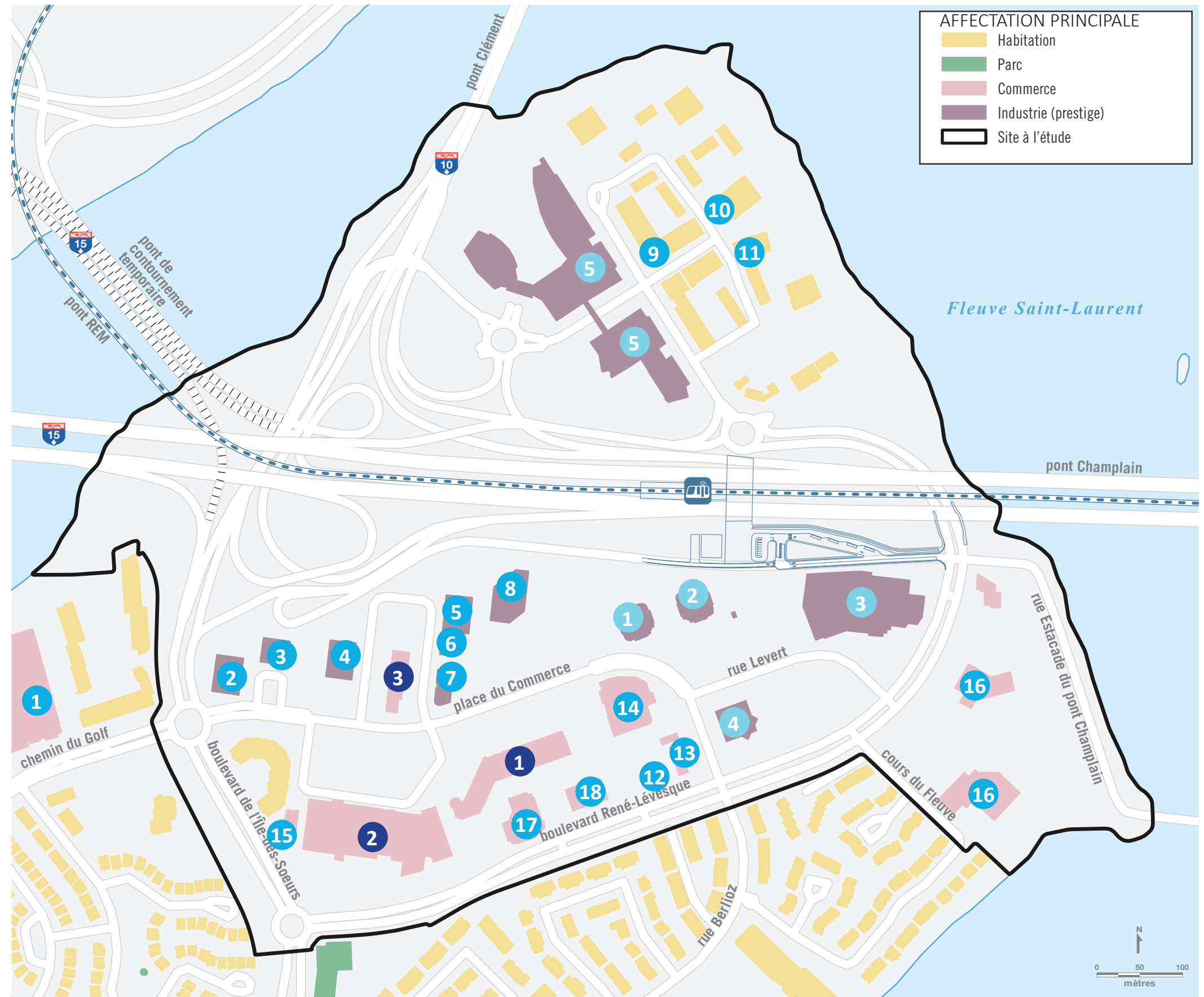
- 1] Centre commercial Le Campanile
- 2] Centre commercial Le Village
- 3] Les Halles de l'Île (7, place du Commerce)

COMMERCE, BUREAUX, SERVICES et AUTRES

- 1] Club de Tennis de L'Île-des-Sœurs
- 2] 1, place du Commerce (Cliniques)
- 3] 2, place du Commerce (Centre d'affaires de L'Île-des-Sœurs)
- 4] 3, place du Commerce (Institut québécois de planification financière)
- 5] 4, place du Commerce (Clinique vétérinaire de L'Île-des-Sœurs)
- 6] 5, place du Commerce (Centre d'implantologie dentaire de L'Île-des-Sœurs)
- 7] 6, place du Commerce (Croix-Rouge canadienne)
- 8] 8, place du Commerce (Espace Santé | SSL)
- 9] Commerces/services Le Zuni
- 10] Commerces/services Evolo
- 11] Commerces/services de Pavillon Evolo (Les Enfants Terribles)
- 12] Tim Hortons
- 13] Esso
- 14] IGA
- 15] Banque Nationale
- 16] Concessionnaire automobile (Gravel)
- 17] 3000, boulevard René-Lévesque
- 18] 2000, boulevard René-Lévesque (pharmacie Jean Coutu)

BUREAUX SEULEMENT

- 1] 14, place du Commerce (Multi-Prêts Hypothèques)
- 2] 16, place du Commerce (Vacant)
- 3] Banque du Canada
- 4] 20, place du Commerce (Cité de l'île)
- 5] 1, Carrefour Alexander-Graham-Bell (Bell Canada)



84) Adresses commerciales de la partie nord de L'IDS

2.17] RÈGLEMENT DE ZONAGE

DÉCOUPAGE ACTUEL DES ZONES

AFFECTATION PRINCIPALE COMMERCE

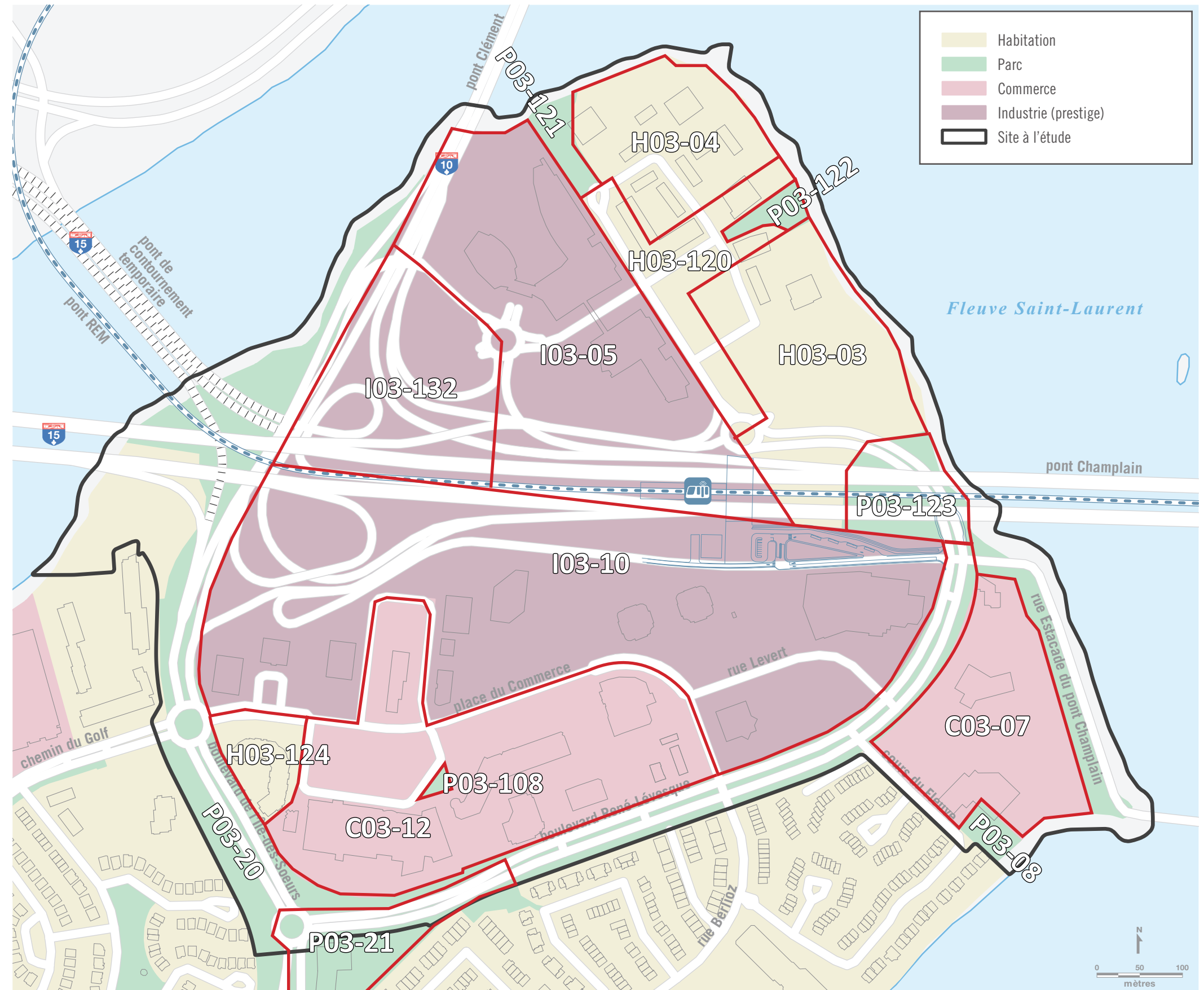
- Zone C03-12 (sud de place du Commerce)
- Zone C03-07 (cessionnaire)

AFFECTATION PRINCIPALE INDUSTRIE DE PRESTIGE

- Zone I03-10 (entre place du Commerce et autoroute)
- Zone I03-132 (nord-est des deux autoroutes)
- Zone I03-05 (Campus Bell)

AFFECTATION PRINCIPALE HABITATION

- Zone H03-03 (Pointe-Nord sud)
- Zone H03-04 (Pointe-Nord)
- Zone H03-120 (Pointe-Nord)
- Zone H03-124 (Projet Ambiance)



85) Carte des limites de zones du secteur de planification

3 DIAGNOSTIC

3.1] ANALYSE DU PAYSAGE URBAIN

LIMITES

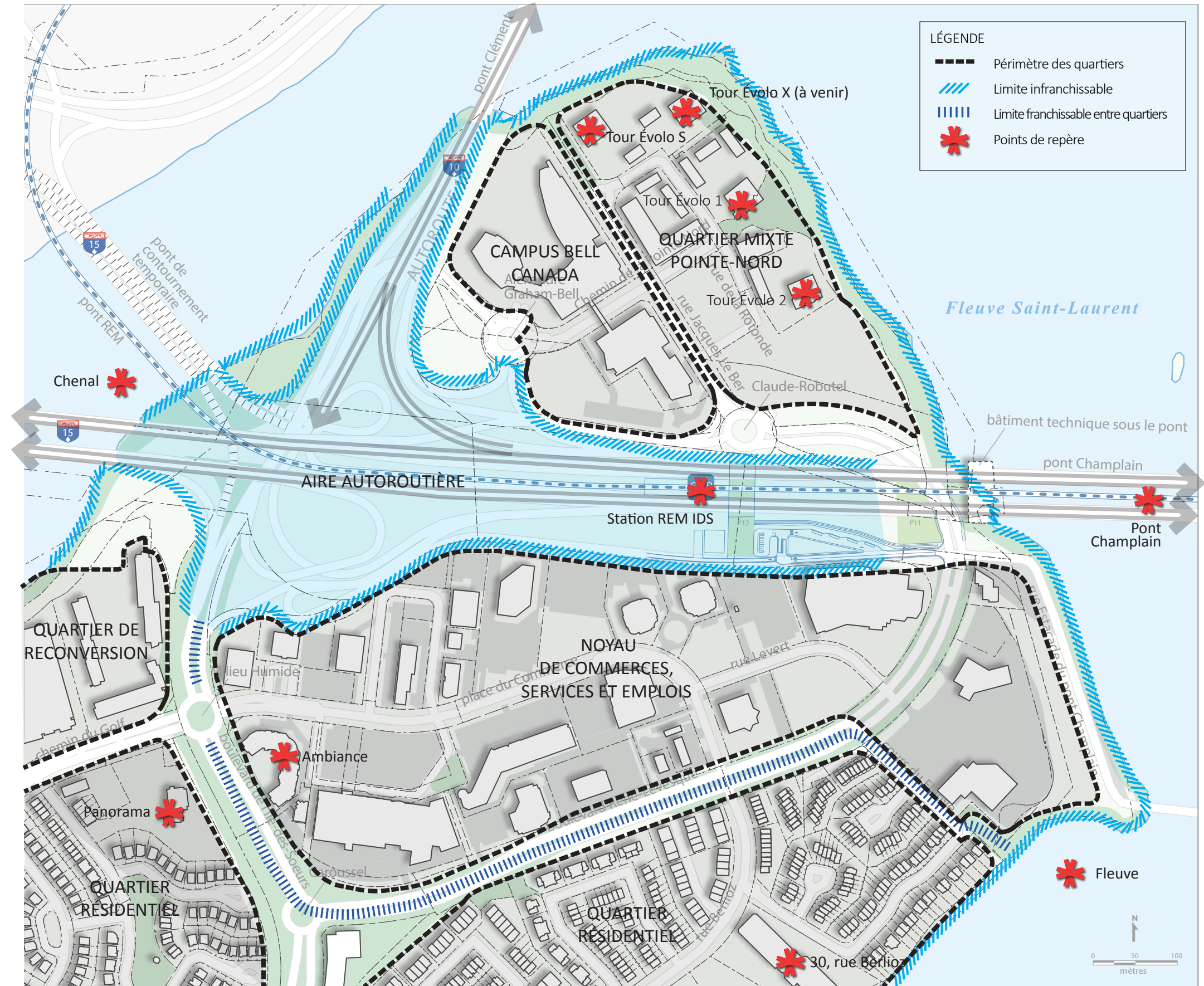
- La situation insulaire de L'IDS lui confère des limites physiques clairement circonscrites, empêchant toute expansion géographique.
- Les deux autoroutes constituent les barrières principales entre la partie nord et sud du secteur à l'étude. Les accès sont limités de part et d'autre et impliquent des cheminements détournés.
- Les boulevards René-Lévesque et de l'Île-des-Sœurs, parcours fondateurs, marquent une limite franchissable entre les quartiers résidentiels ou de reconversion et le noyau commercial.

QUARTIERS

- Le nord de l'autoroute 15 inclut, dans le secteur de planification, des terrains ou parties de terrain à développer qui font partie intégrante des quartiers Pointe-Nord et du Campus Bell.
- Le sud immédiat de l'autoroute 15 inclut le noyau de commerces et services pour L'IDS, qui se distingue par l'absence d'occupation résidentielle (sauf le projet pour personnes âgées Ambiance).
- Plus au sud et à l'ouest, la proximité des quartiers résidentiels (majoritairement de faible densité) et du quartier de reconversion adjacents rend aussi attractif ce noyau local de commerces et services de proximité.

POINTS DE REPÈRE

- La présence d'immeubles de grande hauteur (jusqu'à 35 étages dans le quartier Pointe-Nord) hors du centre-ville de Montréal est caractéristique à L'IDS. Dans le secteur de planification, divers complexes d'habitation ou de bureau sont visibles depuis l'extérieur de l'île comme depuis les quartiers adjacents.
- Le nouveau pont Champlain, plus à l'est, sera un point de repère marquant dans le paysage de L'IDS, avec son pilier central de 170 m de hauteur. Les vues vers et depuis le pont seront à considérer dans la planification.
- Le fleuve et le chenal de L'Île-des-Sœurs sont aussi des points de repère importants à partir de nombreux endroits sur l'île.
- Par sa hauteur par rapport aux niveaux adjacents (+/- 15 m), il est probable que l'infrastructure de la future station du REM soit un point de repère sur l'île, particulièrement depuis le nord de l'autoroute. Elle sera aussi très présente dans le paysage autoroutier, étant localisée au centre des voies.



86) Carte d'analyse du paysage urbain 1

SUITE... ANALYSE DU PAYSAGE URBAIN

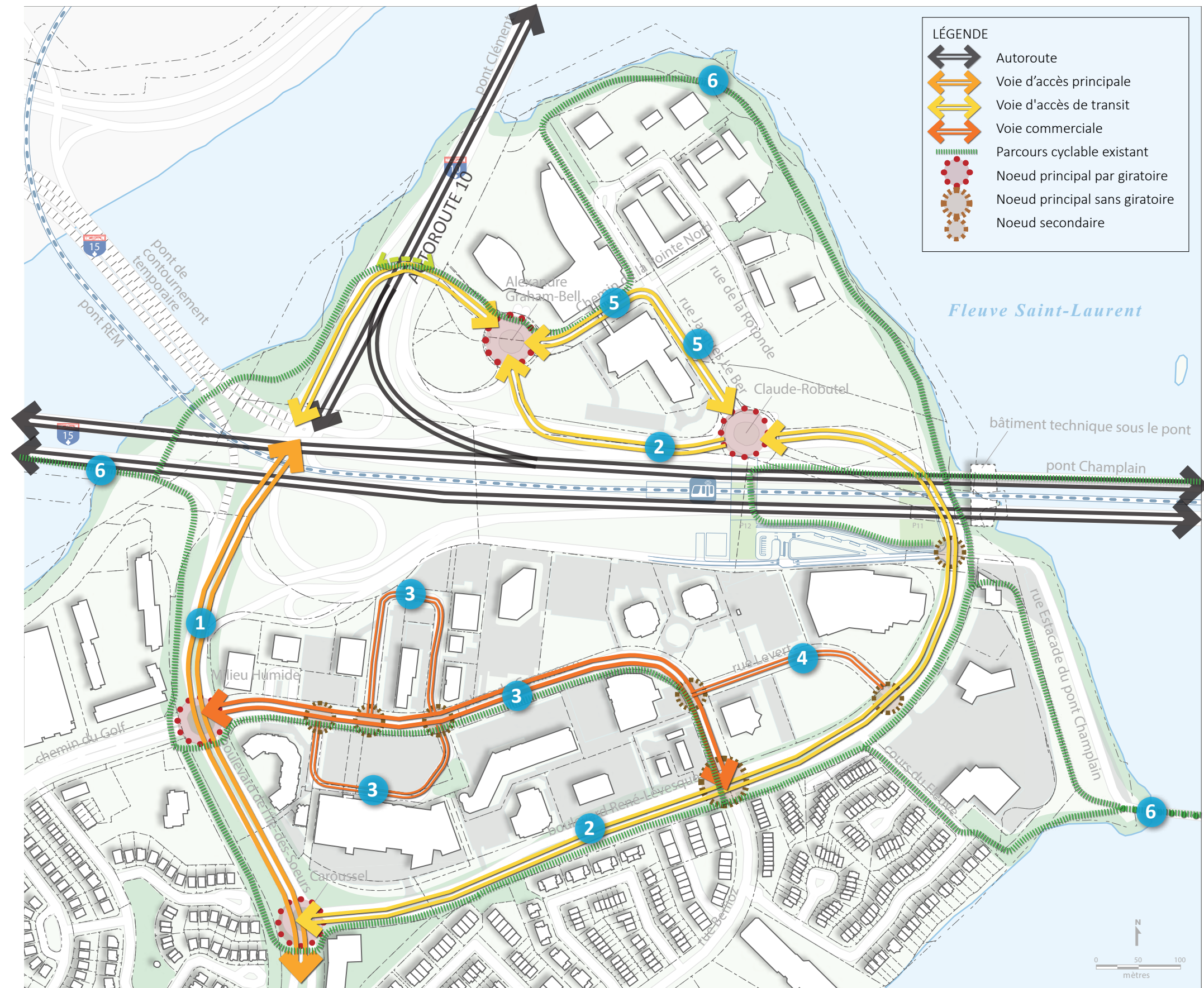
VOIES

Le nombre de voies publiques limité ainsi que la trame de rue non orthogonale sont liés à l'approche d'urbanisation initiale plus organique et champêtre associée à la cité-jardin sur L'IDS. Ce qui en résulte est un nombre restreint d'intersections ainsi que de très grands îlots avec des lots parfois très profonds et irréguliers. L'adossement à l'autoroute 15 rend également l'accessibilité à ces îlots plus difficile.

- 1] La voie publique principale de l'île qui dessert le secteur, et pratiquement l'ensemble de l'île, est le boulevard de l'Île-des-Sœurs. Il est le parcours fondateur de l'île, suivant la construction de l'autoroute 15/pont Champlain.
- 2] Le boulevard René-Lévesque constitue la deuxième voie d'importance qui dessert le secteur davantage sous forme de transit. Ceci est dû au fait que c'est un boulevard avec terre-plein et abords plantés qui offre peu d'intersections ou entrées charretières. La réglementation municipale aurait influencé ce dernier aspect, en misant sur la place du Commerce pour la desserte des commerces.
- 3] La place du Commerce est la rue commerciale et de services de l'île, d'échelle de quartier. Deux boucles sous-jacentes sont aussi des voies publiques et desservent des commerces souvent peu visibles de la voie principale.
- 4] La rue Levert est une courte voie publique qui ne dessert que deux bâtiments et un stationnement souterrain. Cette rue est moins empruntée, vu la présence du boul. René-Lévesque qui sert de transit entre les quartiers au nord et au sud de l'autoroute 15.
- 5] La rue Jacques-Le Ber et le chemin de la Pointe-Nord sont les voies d'accès au quartier Pointe-Nord et permettent aussi d'accéder/sortir de L'IDS depuis le nord.
- 6] Plusieurs voies cyclables sont présentes sur l'île et permettent de facilement la traverser, particulièrement d'est en ouest pour la partie nord, où trois choix de parcours sont possibles.

NŒUDS

Le système par carrefour giratoire est très distinctif de L'IDS, qui fut l'un des premiers secteurs de Montréal à l'intégrer à son réseau routier. Cette pratique est également fortement ancrée dans la culture des déplacements, seulement deux feux de circulation étant présents sur l'ensemble de l'île. La gestion de traverses pour mobilités actives est cependant plus complexe à ces carrefours. Celui devant le passage menant à la station du REM (Claude-Robutel) est particulièrement problématique à cet égard.



3.2] ANALYSE D'ACCESSIBILITÉ

ACCESSIBILITÉ À L'ÎLE

Le nombre limité d'accès à L'IDS est caractéristique de l'insularité du lieu. Par conséquent, on dénote une faible connectivité des transports (surtout actifs) entre L'IDS et le reste de l'arrondissement de Verdun et l'arrondissement du Sud-Ouest (qui font face à l'île). Une réflexion s'impose sur la maximisation du nombre d'accès ou, minimalement, la convivialité et le déploiement du réseau du transport actif vers et depuis L'IDS.

Accès automobile

1] L'entrée/sortie automobile principale de L'IDS se fait via le boulevard de l'Île-des-Sœurs (giratoire Milieu humide) et l'entrée/sortie secondaire se fait par la partie nord du boulevard René-Lévesque (giratoire Alexander Graham-Bell). Ainsi, l'ensemble des automobilistes de l'île doit converger vers le secteur de planification pour entrer ou sortir.

Accès piéton et vélo

- 2] Deux accès cyclables (et piétons) sont possibles depuis l'est (Estacade et nouveau pont Champlain) et un depuis l'ouest (pont du chenal de L'Île-des-Sœurs).
- 3] On remarque une discontinuité dans le réseau : la nouvelle piste du pont Champlain doit faire un détour sur L'IDS afin de rejoindre le reste de l'arrondissement de Verdun.
- 4] L'arrivée/départ des usagers par la station du REM devrait changer la dynamique d'accès piéton à l'île.

Autres accès

5] Des accès de mobilité active au nord (pont Clément reconstruit) et au centre-ouest de l'île (prolongement du boulevard Marguerite-Bourgeoys - non visible sur la carte) sont à l'étude par les différents intervenants concernés. Ces accès permettraient de lier plus directement Le Sud-Ouest/centre-ville et le reste de l'arrondissement de Verdun.

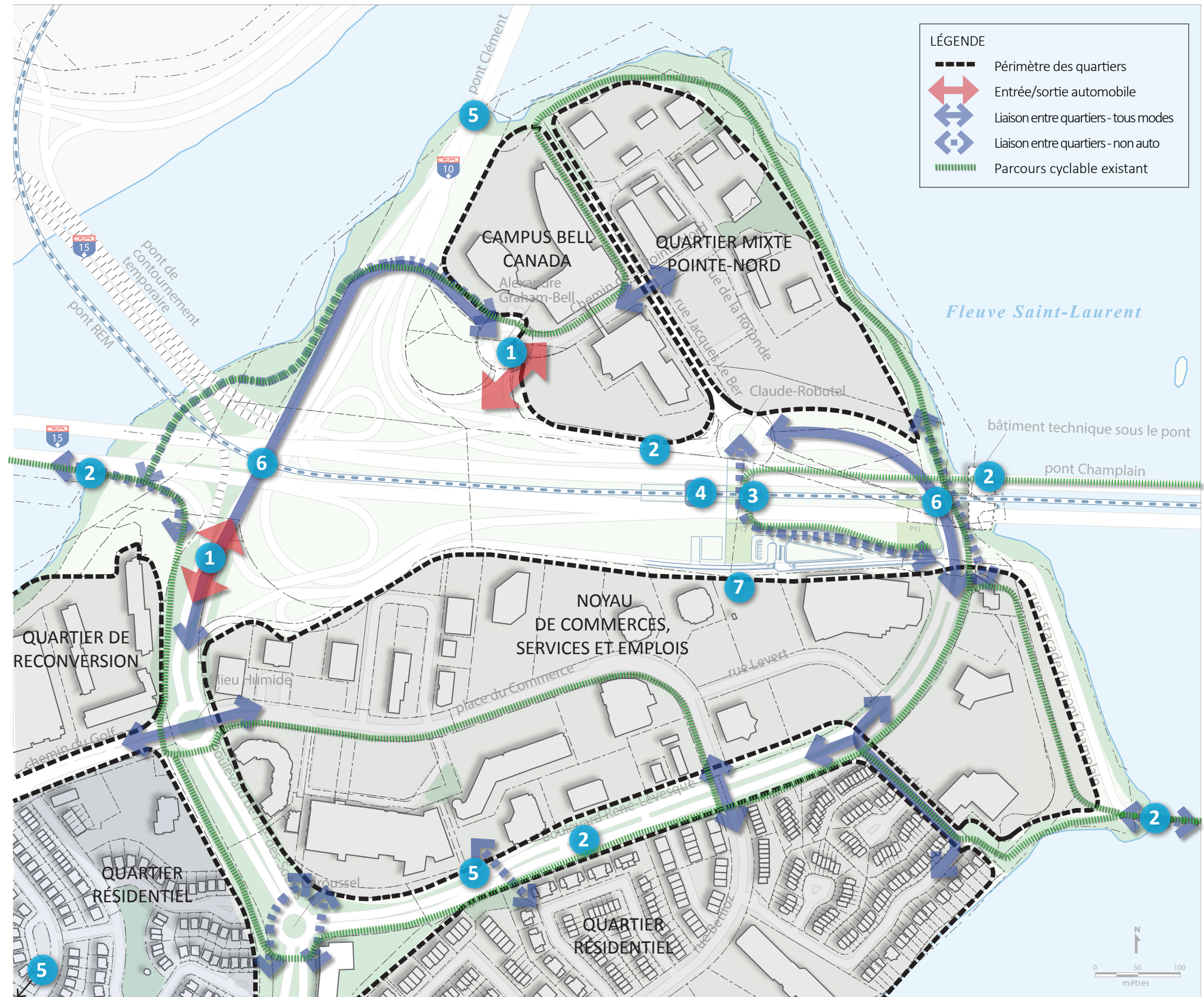
ACCESSIBILITÉ SUR L'ÎLE ENTRE LES QUARTIERS

Accès automobile

6] Deux seuls passages automobiles permettent de lier les côtés nord et sud de la barrière qu'est l'autoroute 15.

Accès piéton et vélo

7] Un nouveau lien piéton prévu sous l'autoroute (passage P12), qui desservira la station du REM, offre une opportunité de liaison avec la place du Commerce. Des enjeux immobiliers (acquisitions, servitudes) et de sécurité (intersections) doivent être considérés. Les boulevards de l'Île-des-Sœurs et René-Lévesque étant des artères achalandées, il n'existe que quelques liaisons dédiées aux piétons et vélos entre les quartiers, dont la traverse est parfois périlleuse, même aux intersections.



88) Carte d'accessibilité

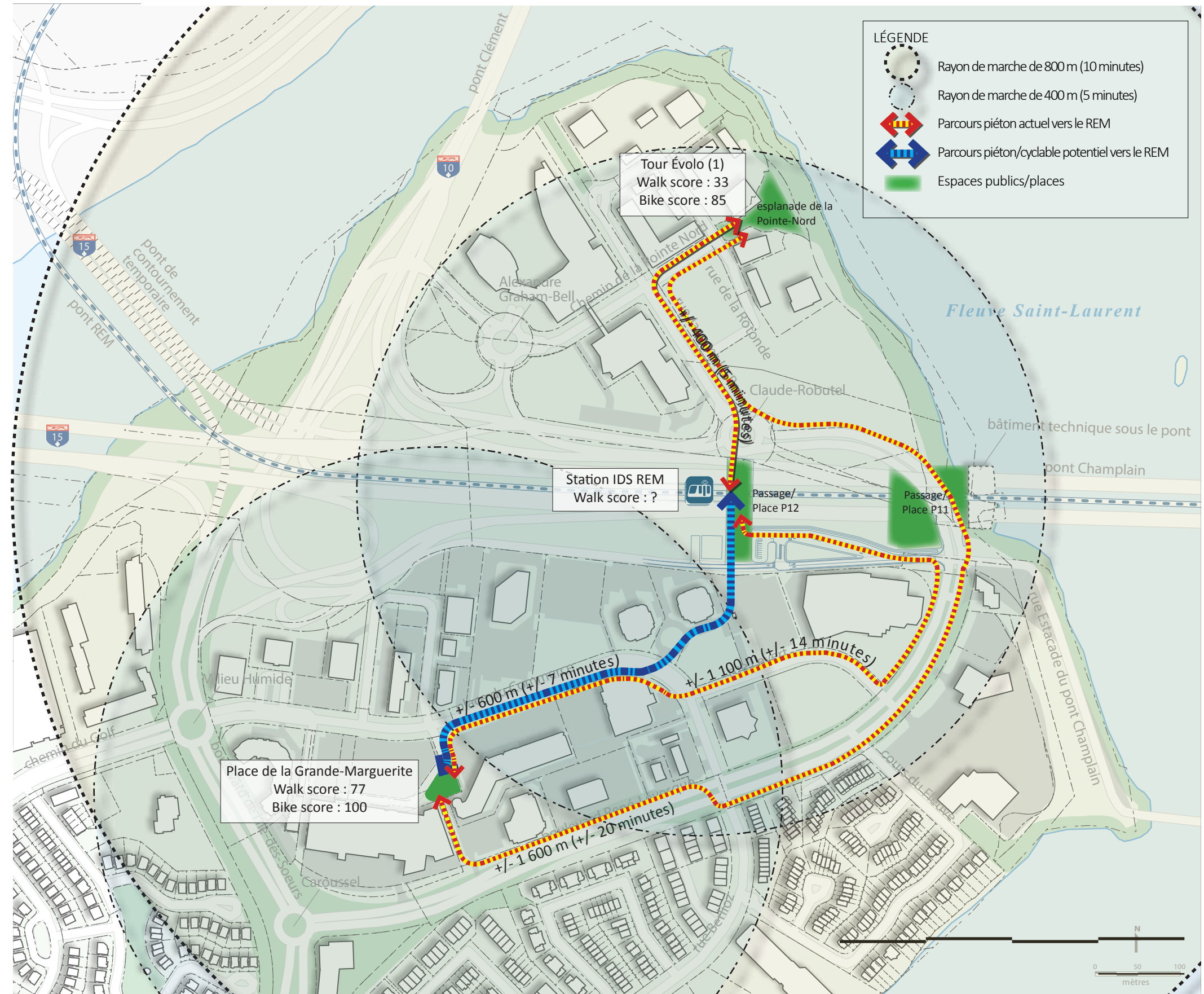
SUITE... ANALYSE D'ACCESSIBILITÉ

DISTANCES DE MARCHÉ

- Vu le nombre de liaisons piétonnes limité entre les quartiers nord et sud de l'autoroute 15, les distances de marche sont longues à cause des détours occasionnés. Par exemple, la liaison entre le cœur de la place du Commerce (la place de la Grande-Marguerite) ainsi que le cœur du quartier Pointe-Nord (esplanade de la Pointe-Nord) occasionne un parcours de +/- 20 minutes de marche.
- Également, le parcours entre la nouvelle station du REM (accessible via le nouveau passage P12 sous l'autoroute) et le cœur de la place du Commerce sera inconfortable pour miser sur la marche (+/- 14 minutes) si aucune intervention municipale n'est préconisée pour assurer une liaison plus directe.
- Seul un lien potentiel entre le passage P12 et la place du Commerce, via des lots privés, permettrait de réduire le temps de marche entre la place de la Grande-Marguerite et la station du REM (+/- 7 minutes) et le quartier Pointe-Nord (+/- 12 minutes au lieu de près de 20 minutes).

TRANSPORT EN COMMUN

- Il y a un sentiment d'insatisfaction envers la desserte (trajets+fréquence) du transport collectif à L'IDS, laquelle est perçue comme non compétitive avec l'automobile.
- Il est probable que le REM vienne modifier significativement le transport collectif; toutefois, la desserte par ce dernier depuis ou vers la station du REM devrait faire l'objet d'une attention particulière pour les usagers des parties centre et sud de l'île. De nouveaux parcours, des fréquences différentes ou même des navettes pourraient être envisagés.



89) Carte d'accessibilité - parcours piétons

3.3] ANALYSE DES VOIES PUBLIQUES

AMBIANCE DES VOIES PRINCIPALES

Composantes d'intérêt :

- On note une présence importante de végétation, sorte de trait identitaire de L'IDS (approche champêtre de la cité-jardin). Cet aspect est remarqué dès l'entrée à l'île par le boulevard de l'Île-des-Sœurs.
- Les emprises de rues sont souvent très larges, mais avec beaucoup de place dédiée à la végétation. Le tracé est souvent organique (approche cité-jardin).
 - Plusieurs alignements d'arbres bordent la majorité des voies publiques et des stationnements.
 - Des terre-pleins plantés sont présents sur les boulevards de l'Île-des-Sœurs et René-Lévesque
- Les trottoirs sont souvent présents des deux côtés de la rue.
- Les trottoirs sont souvent séparés de la chaussée (excepté la rive nord de la place du Commerce)
- Les réseaux techniques (électricité) sont majoritairement enfouis, ce qui permet d'éviter une obstruction visuelle et donc de surcharger le paysage urbain.

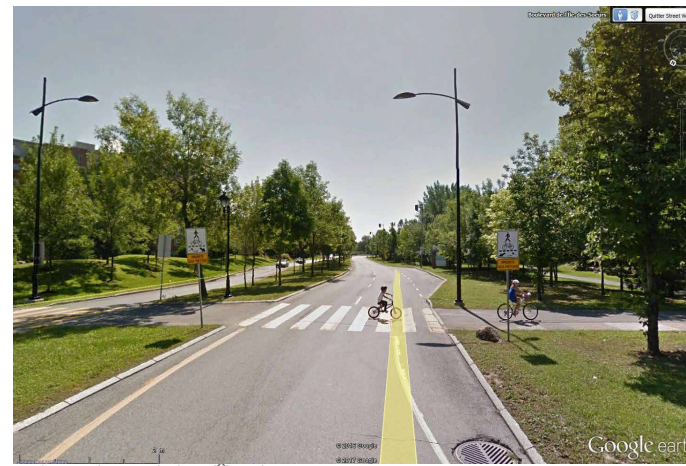
Composantes à améliorer :

- On note une présence de nombreux stationnements privés en front de voie publique, éloignant grandement les façades de commerces et donc la vie urbaine/commerciale sur rue.
 - Malgré l'alignement d'arbres, la présence du stationnement de surface domine les abords de la place du Commerce ainsi que, dans une proportion moins importante, le côté nord du boulevard René-Lévesque.
- Les voies publiques sont très larges : les traverses piétonnes sont parfois difficiles et peu sécuritaires.
- La présence de carrefours giratoires implique des traverses piétonnes plus longues, indirectes et occasionnant parfois un sentiment d'insécurité.
- La largeur des trottoirs est souvent insuffisante pour le confort piéton.
- Certains segments de trottoirs sont parfois manquants.
- Le secteur de la boucle nord de la place du Commerce est difficile pour faciliter l'orientation vers les façades commerciales.

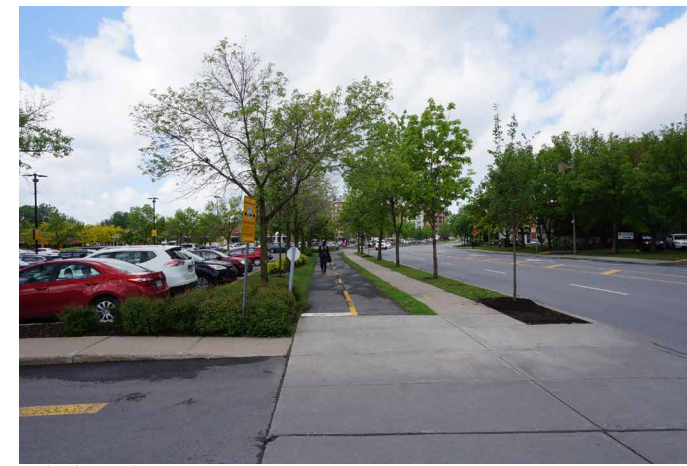
1] Ligne de coupe du boulevard de l'Île-des-Sœurs

2] Ligne de coupe de la place du Commerce

3] Ligne de coupe du boulevard René-Lévesque



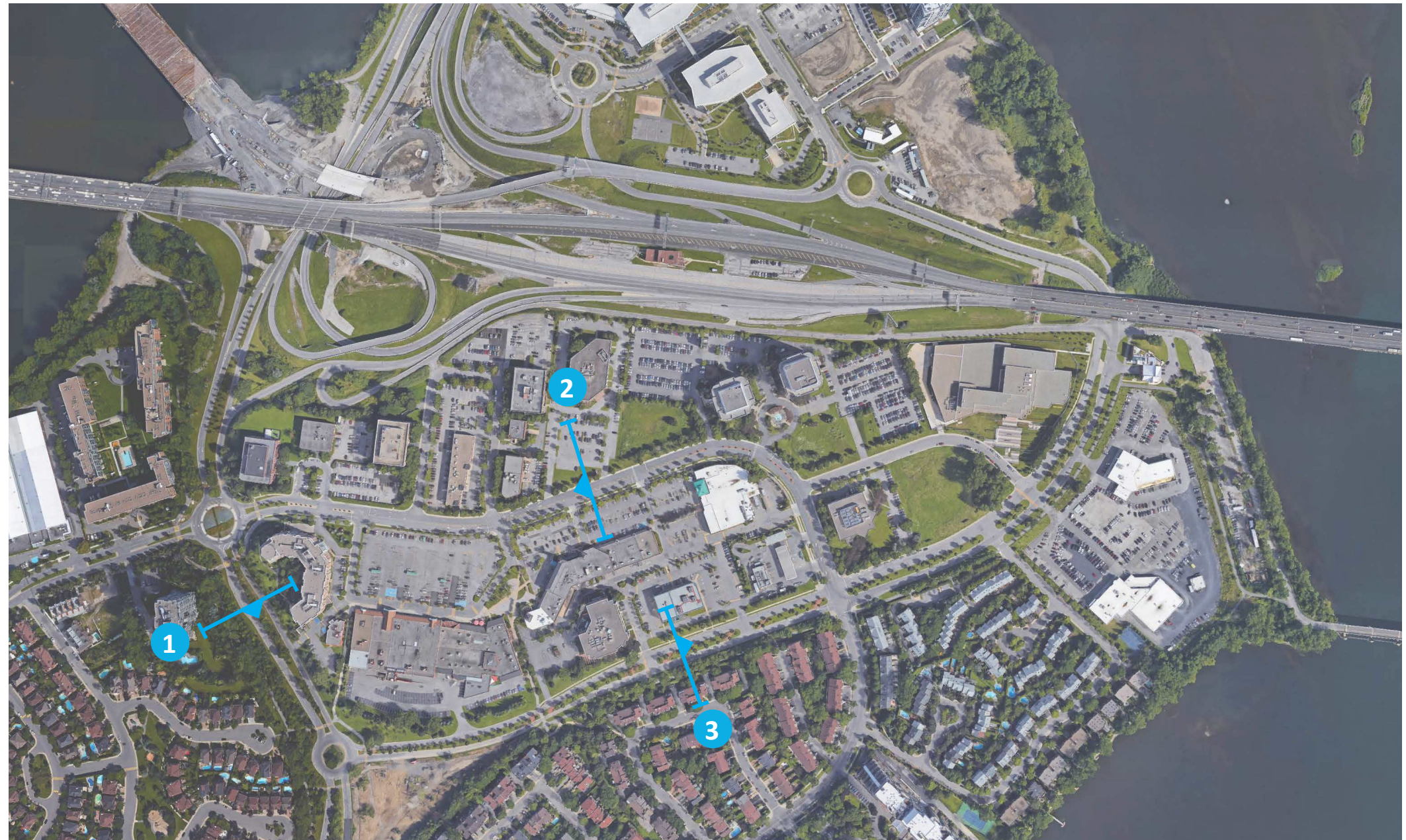
90) Boulevard de l'Île-des-Sœurs



91) place du Commerce



92) Boulevard René-Lévesque

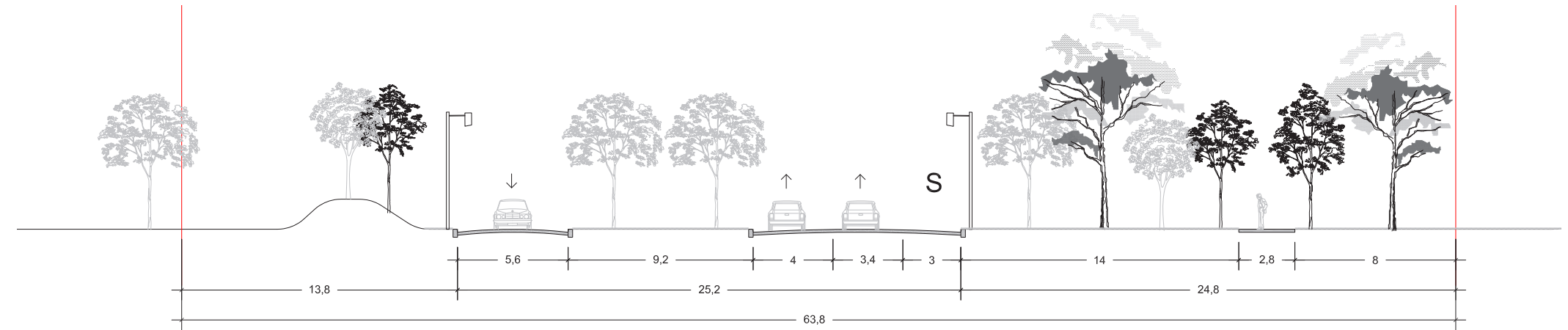


SUITE...ANALYSE DES VOIES PRINCIPALES

BOULEVARD DE L'ÎLE-DES-SŒURS 1

TYPE : rue collectrice à double sens (3 voies)
 LARGEUR : chaussée de ± 13 m, 25,2 avec le terre-plein central (min. de 13 m requis - standard Ville)
 STATIONNEMENT : interdit sur rue
 VOIES : 3,4 m à 5,6 m (min. de 3,6 m requis)
 TROTTOIRS : aucun
 PISTE CYCLABLE : bidirectionnelle de 2,8 m (min. de 2,75 m requis)
 LAMPADAIRES : modèle récent
 RECOMMANDATIONS PRÉLIMINAIRES:

- Un nouveau parcours piéton devrait être aménagé du côté est car inexistant;
- Un nouveau parcours piéton devrait être aménagé du côté ouest et être distinct de la piste cyclable.

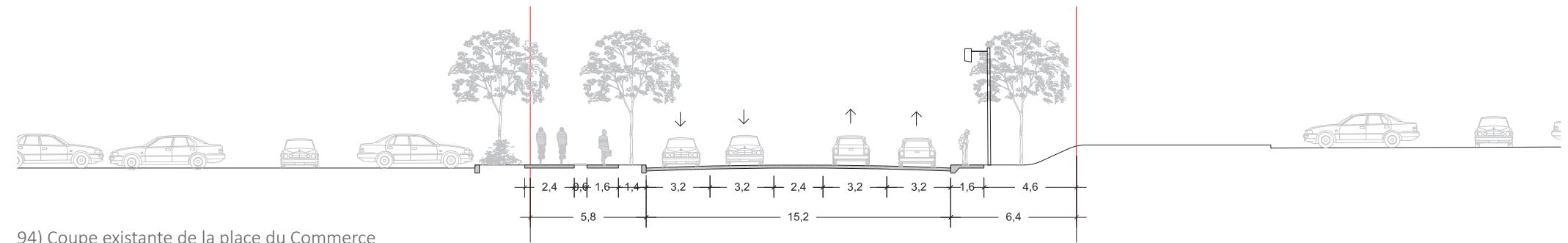


93) Coupe existante du boulevard de L'Île-des-Sœurs

PLACE DU COMMERCE 2

TYPE : rue collectrice commerciale à double sens (4 voies)
 LARGEUR : chaussée de ± 15,2 m avec refuge central ou terre-plein de 2,4 m (min. de 13,2 m requis)
 STATIONNEMENT : interdit sur rue
 VOIES : 3,2 m (min. requis entre 3,4 m)
 TROTTOIRS : 1,6 m (min. 1,8 m requis, devrait être plus généreux particulièrement si des façades commerciales sur rue sont présentes ou souhaitées)
 PISTE CYCLABLES : bidirectionnelle de 2,4 m, distincte de la circulation piétonne (min. de 2,75 m requis)
 LAMPADAIRES : ancien modèle
 RECOMMANDATIONS PRÉLIMINAIRES :

- La largeur des trottoirs devrait être plus généreuse de part et d'autre de la rue;
- La largeur des voies de circulation pourrait être ajustée à 3,4 m;
- Le fût de lampadaire devrait être révisé pour un modèle plus récent ou harmonisé;
- Le refuge central pourrait être enlevé au profit de l'élargissement des trottoirs ou utilisé comme terre-plein;
- La voie cyclable pourrait être élargie.



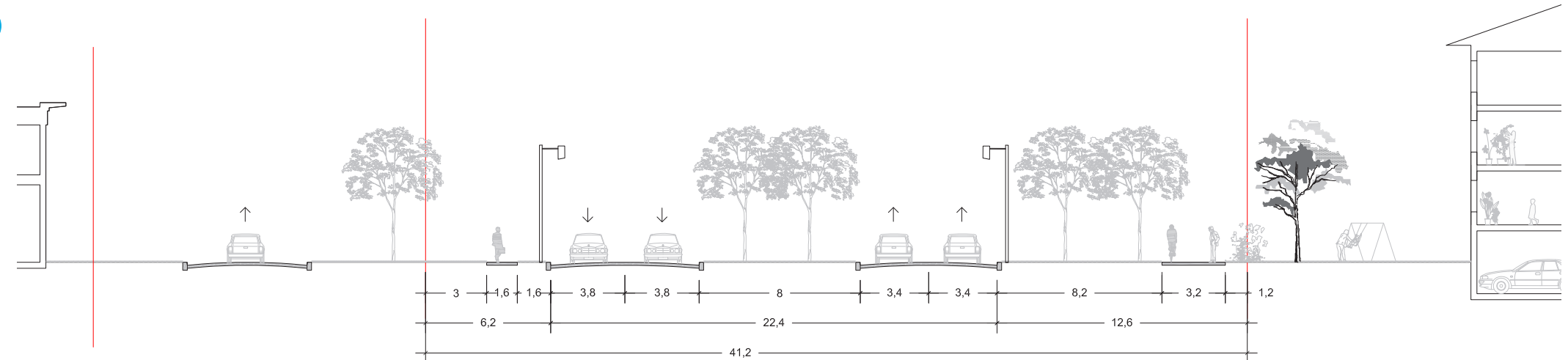
94) Coupe existante de la place du Commerce

3

BOULEVARD RENÉ-LÉVESQUE (SUD)

TYPE : rue collectrice à double sens (4 voies)
 LARGEUR : chaussée de ± 14,4 m, 22,4 m avec le terre-plein central (min. de 13,0 m requis)
 STATIONNEMENT : interdit sur rue
 VOIES : 3,4 m (min. requis entre 3,3 et 3,6 m)
 TROTTOIRS : 1,6 m (min. requis de 1,8 m, voire plus)
 PISTE CYCLABLE : 3,2 m, mais partagée avec trottoir du côté sud (min. 2,75 m requis)
 LAMPADAIRES : ancien modèle
 RECOMMANDATIONS PRÉLIMINAIRES :

- Le trottoir nord devrait être prolongé jusqu'au boulevard de l'Île-des-Sœurs
- La largeur du trottoir nord devrait être plus généreuse;
- Un nouveau parcours piéton devrait être aménagé du côté sud et être distinct de la voie cyclable;
- Le fût de lampadaire devrait être révisé pour un modèle plus récent ou harmonisé.



95) Coupe existante du boulevard René-Lévesque au sud de l'autoroute

Note : Les « requis » sont tirés du Guide d'aménagement durable des rues de Montréal, version préliminaire, décembre 2012

3.4] ANALYSE DES INTERSECTIONS ET PARCOURS

INTERSECTIONS ET TRAVERSES

- On dénombre environ 11 intersections avec traverses piétonnes et cyclables sécurisées dans les limites du secteur de planification de ± 79 hectares, soit 0,14 intersections/hectare (iph). Cela démontre un faible taux de perméabilité pour le secteur, considéré comme un carrefour d'activités (idéalement, un iph minimal de 0,6 est recommandé*).
- La taille importante des îlots vu le nombre limité de voies publiques de même que la faiblesse du nombre d'entrées charretières sur le boulevard René-Lévesque occasionnent un nombre limité d'intersections dans le secteur. Des intersections pourraient être ajoutées ou améliorées pour la traverse piétonne.
- Une majorité d'intersections automobiles du secteur sont gérées par panneau d'arrêt, sauf lors de la présence d'un carrefour giratoire.

PARCOURS PIÉTONS

Les voies publiques n'offrent pas toujours des trottoirs des deux côtés de la rue.

- 1] Des portions de la boucle nord de la place du Commerce ainsi que des boulevards de l'Île-des-Sœurs et René-Lévesque n'ont pas de trottoirs ou sont partagés avec les voies cyclables.
- 2] Deux parcours piétons permettent de traverser l'îlot compris entre la place du Commerce et le boulevard René-Lévesque et favorisent la perméabilité avec le quartier résidentiel adjacent au sud et à l'est.
- 3] Les traverses giratoires de même que quelques traverses piétonnes sont gérées par du marquage au sol et des panneaux indiquant la traverse, comme on le retrouve à plusieurs endroits dans l'arrondissement de Verdun.

PARCOURS CYCLABLES

Tous les parcours cyclables existants sont bien balisés et souvent protégés aux intersections. Il sont cependant parfois partagés avec les piétons, ce qui peut occasionner des conflits.

- 4] De nouveaux parcours cyclables ou multifonctionnels seraient pertinents pour permettre de boucler le réseau, mais aussi pour desservir convenablement le REM. Ceux actuellement à l'étude sont indiqués comme potentiels sur la carte ci-contre.

* Source : <http://www.mto.gov.on.ca/french/transit/supportive-guideline/layout-local-streets.shtml>



96) Carte des parcours et intersections

SUITE... ANALYSE DES INTERSECTIONS ET PARCOURS

PROBLÉMATIQUES EXISTANTES

Dans le cadre de la démarche du plan local de déplacement (PLD) organisée par l'arrondissement de Verdun en 2016-2017, des enjeux concernant des intersections et accès sont considérés comme problématiques (factuels ou de perception) pour le secteur d'intervention :

- 1] Intersection boulevard de l'Île-des-Sœurs et place du Commerce perçue comme accidentogène - non-respect des traverses piétonnes par les automobilistes.
- 2] Intersection boulevards de l'Île-des-Sœurs et René-Lévesque perçue comme accidentogène. Sentiment d'insécurité pour les vélos et manque d'accessibilité en transports actifs pour l'école.
- 3] Intersection boulevard René-Lévesque et rue Berlioz : mode de gestion de la circulation à réviser.

D'autres enjeux sont aussi soulevés dans le cadre du présent exercice de planification :

- 4] Manque de visibilité des arrivées par voie cyclable : portes d'entrée est et ouest de l'île.
- 5] Trottoirs manquants du côté est du boulevard de l'Île-des-Sœurs et du côté nord du boulevard René-Lévesque.
- 6] Absence d'intersection sécuritaire et conviviale vers la boucle nord de place du Commerce.
- 7] Enjeu d'intersection conviviale et sécuritaire avec le lien multifonctionnel potentiel.
- 8] Accès principal vers la station du REM : traitement à mettre en valeur.
- 9] Giratoire Claude-Robutel à transformer en « T » pour favoriser liaison avec le REM.
- 10] Intersection avec la bretelle autoroutière : grands enjeux de sécurité et convivialité.

Note : Un projet de réglementation est à l'étude. L'autorisation de camionnage entre 7 h et 22 h serait étendue aux tronçons suivants : les boulevards de l'Île-des-Sœurs et René-Lévesque ainsi que la place du Commerce et la rue Levert.



97) Carte des intersections

3.5] ANALYSE DES STATIONNEMENTS

ESPACES DE STATIONNEMENT

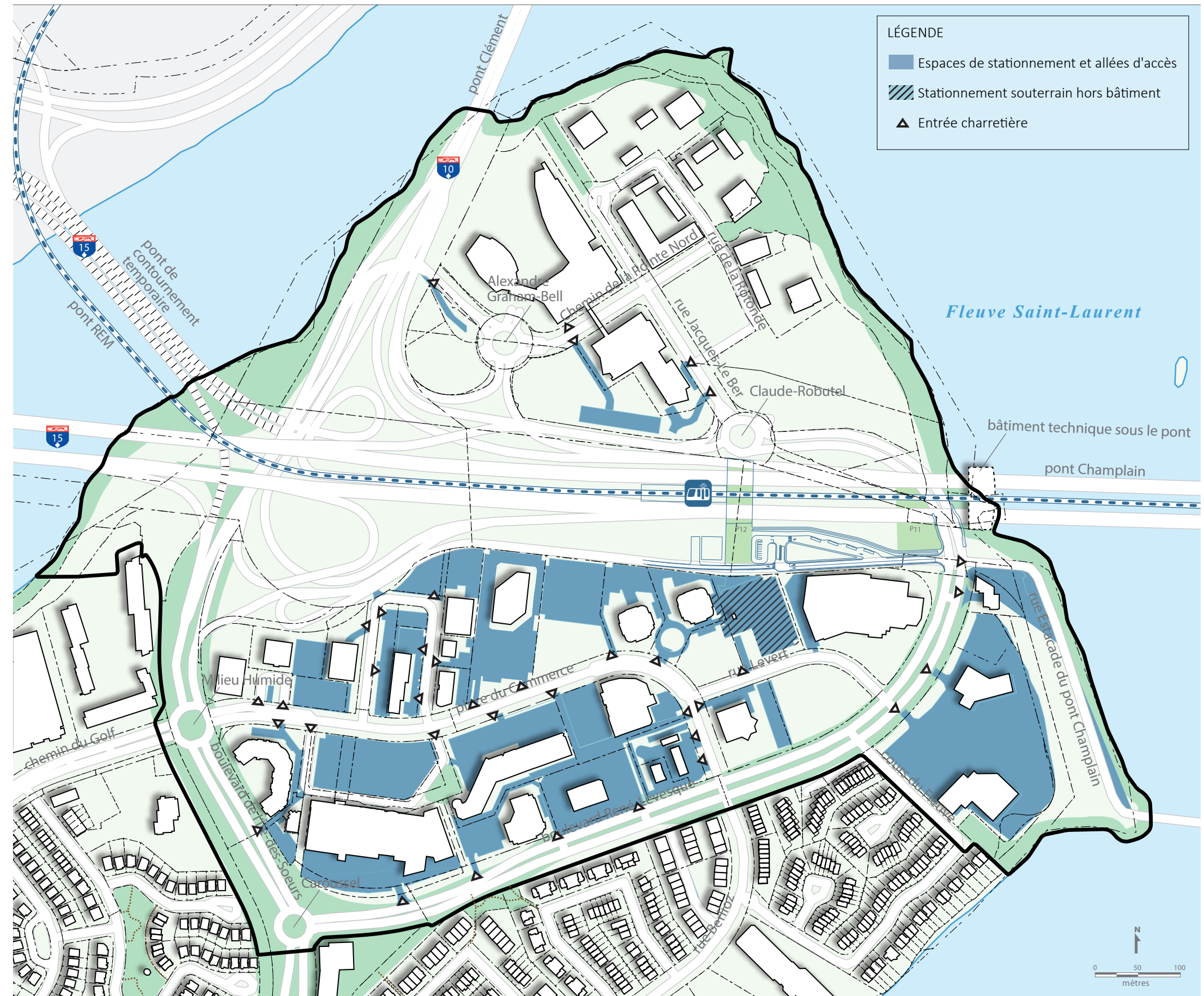
- Une très grande proportion des espaces privés non construits du secteur est dédiée au stationnement de surface (+/- 10,86 ha) offrant peu de plantations, ce qui contraste avec les voies publiques qui sont végétalisées de façon importante, notamment avec des alignements d'arbres.
- On remarque que plusieurs stationnements de commerces et services sont occupés durant les jours de semaine, particulièrement ceux entre l'autoroute et la place du Commerce. Cela démontre les besoins en stationnement pour l'emploi et le commerce étant donné le manque de choix vers d'autres types de mode de transport.
- Vu l'absence de stationnement incitatif pour le REM et le nombre élevé de stationnements de surface à proximité, il existera un enjeu important d'utilisation inadéquate des stationnements sur lots privés ou sur les voies publiques.

ENTRÉES CHARRETIÈRES

- La majorité des entrées charretières se trouvent le long de la place du Commerce, permettant de desservir les commerces. Étant donné que de nombreux stationnements longent actuellement cette rue, on peut considérer qu'il n'y a pas une surmultiplication d'entrées.
- Les boulevards de l'Île-des-Sœurs et René-Lévesque sont quant à eux plus limités en entrées charretières, qui sont pratiquement inexistantes du côté sud et ouest.

ALLÉES D'ACCÈS

- Les allées d'accès dans les stationnements sont parfois très larges et contribuent au sur dimensionnement des stationnements du secteur, particulièrement dans la moitié sud de l'îlot compris entre la place du Commerce et le boulevard René-Lévesque.
- Ces espaces peuvent être conflictuels car les piétons et cyclistes y circulent également et de façon aléatoire.



98) Carte des stationnements

3.6] ANALYSE DE DENSITÉ VÉGÉTALE

APPROCHE PAYSAGÈRE

- Bien que l'idée maîtresse du développement à L'IDS « *était de créer un environnement de travail et de vie urbain dans une ambiance incomparable* », dont 35 % de l'espace était dédié aux parcs, routes et installations municipales, on perçoit que c'est le noyau commercial de l'île qui représente le moins cet aspect « cité-jardin » par rapport à l'ensemble de l'île.
- Les besoins liés à la desserte au stationnement et à la livraison pour les commerces et services ont générés plusieurs surfaces imperméables qui diminuent grandement le taux de végétalisation et conséquemment les possibilités de drainage naturel. Heureusement, l'aspect « boulevard planté » des voies publiques collectrices de ce noyau confère une ambiance végétalisée. Cela est une caractéristique d'intérêt à L'IDS.
- Comme cette partie de L'IDS a été remblayée de façon importante, on trouve peu de masses denses de végétation ou de boisés; seules les plantations sur rue confèrent un côté plus naturel à la place du Commerce et ses abords, de même qu'une masse plus boisée le long de la rue Levert.

CANOPÉE ET ÎLOTS DE CHALEUR

Territoire étudié : ± 39,71 ha (100%)
(partie sud de l'autoroute)

Surfaces perméables : ± 17,92 ha (45 %)
(friches, gazon, arbres, plantations, etc.)

Surfaces imperméables : ± 22,20 ha (55 %)
(stationnement, rues et trottoirs, bâtiments, etc.)

Répartitions diverses (par rapport au territoire étudié):

- Canopée (couverture des arbres seulement) : ± 6,48 ha (16 %)
- Stationnement de surface : ± 10,86 ha (27 %)
- Voies publiques : ± 6,06 ha (15 %)
- Bâtiments : ± 5,13 ha (13 %)



99) Carte de la canopée et des espaces perméables et imperméables

3.7] ANALYSE DES TERRAINS VACANTS OU SOUS-UTILISÉS

TERRAINS VACANTS

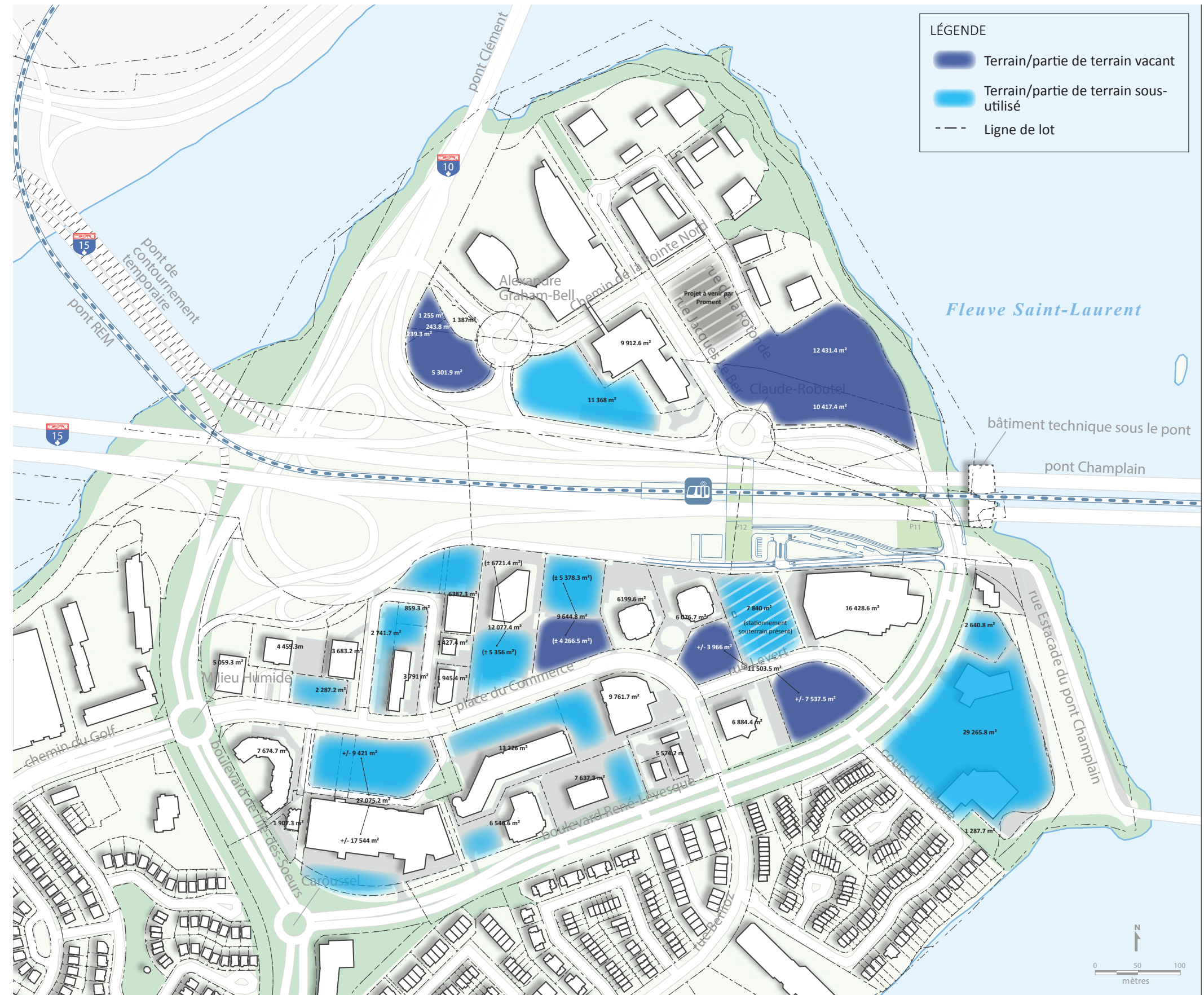
- Quelques terrains et parties de terrains de la partie nord de L'IDS n'ont pas encore fait l'objet de construction ou d'aménagement. La totalité de la superficie de ceux-ci est d'environ 4,7 ha (47 000 m²).
- Ces terrains sont tous de dimension suffisante pour permettre la construction d'un bâtiment. Afin de proposer des projets de plus grande envergure, des potentiels de liaisons (remembrement) avec des terrains ou parties de terrains adjacents sont aussi envisageables.

TERRAINS SOUS-UTILISÉS

Plusieurs terrains du secteur ne sont pas construits et sont aménagés avec de grands stationnements de surface. Une réflexion s'impose quant aux interventions sur ces terrains qui sont souvent des parties résiduelles de plus grands lots ou qui ne sont dédiés qu'au stationnement des usagers des bâtiments sur les lots adjacents.

TERRAINS À REDÉVELOPPER

Des bâtiments (en blanc sur la carte ci-contre) sont déjà présents sur certains terrains du secteur de planification. Afin d'optimiser l'occupation des terrains et la forme urbaine, il peut être envisagé que certains projets déjà construits soient démolis en vue d'une reconstruction pour des bâtiments plus structurants.



100) Carte des terrains vacants ou sous-utilisés

3.8] ANALYSE DU MILIEU BÂTI

IMPLANTATION BÂTIE ET ORIENTATION DES FAÇADES

- 1] Les bâtiments sont souvent implantés avec un grand recul par rapport à la rue : l'échelle humaine est dissipée dans de vastes espaces de stationnement.
- 2] L'orientation spatiale des usagers est parfois difficile pour accéder aux commerces : des façades principales ne sont pas orientées vers la voie commerciale principale ou en sont très éloignées (surtout la boucle nord de la place du Commerce).
- 3] Certaines façades atténuent l'animation et l'esthétisme le long des voies publiques par la présence d'aires techniques / de livraison, de façades aveugles, etc.

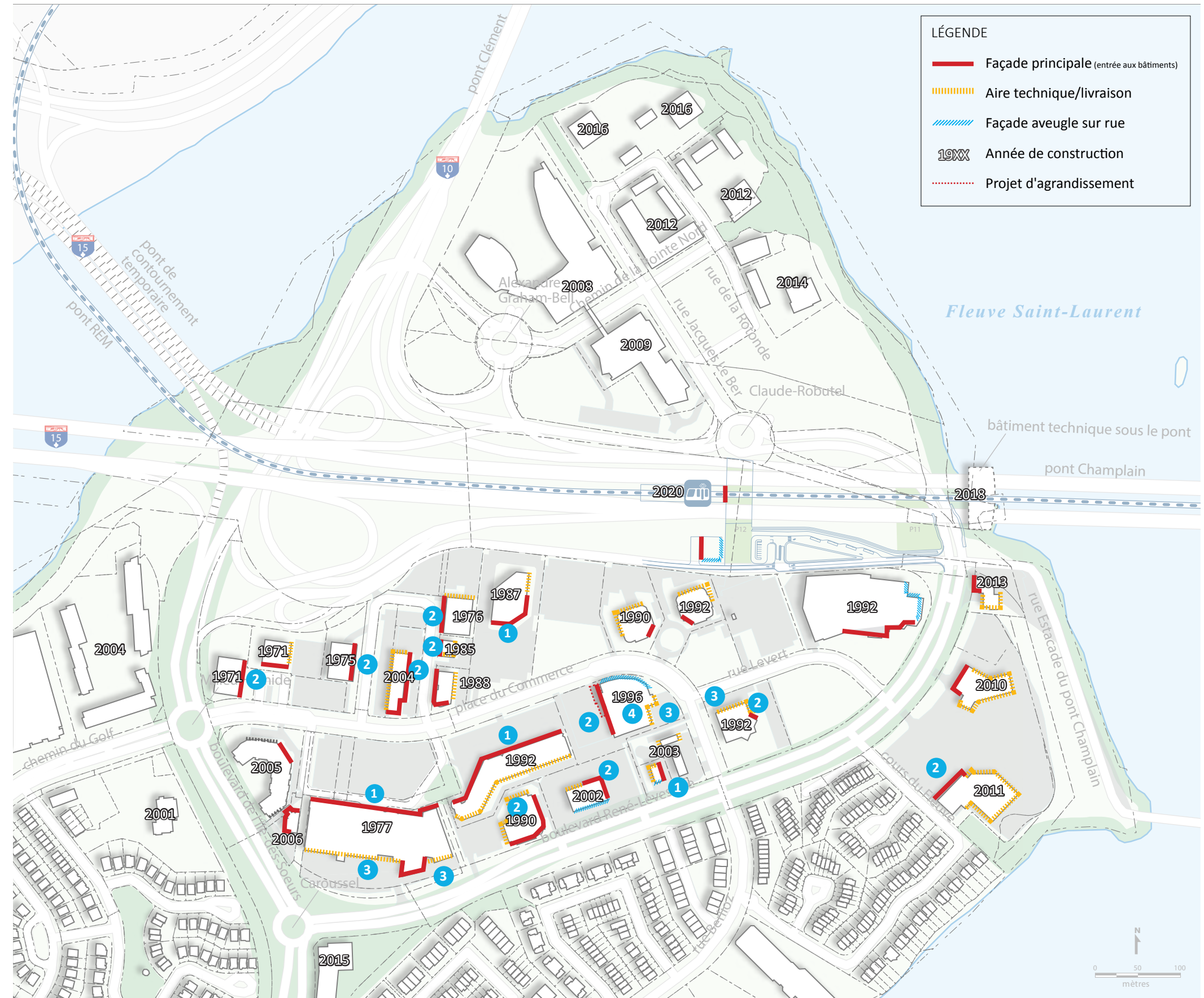
ASPECT VISUEL

- La très grande majorité des bâtiments le long de la place du Commerce ont plus de 20 ans. Les plus vieux bâtiments, près de de la partie ouest, ont même entre 40 et 50 ans.
- Les bâtiments les plus récents se trouvent davantage le long des boulevards de l'Île-des-Sœurs et René-Lévesque.
- Même si certaines rénovations ont eu lieu, on peut affirmer que la majorité des bâtiments, bien qu'en bon état, ont peu de valeur architecturale (aucun statut particulier).

INVENTAIRE D'IMMEUBLES DE BUREAUX*

- Pour le secteur de planification, on répertorie 19 immeubles offrant de l'usage de bureau/services, dont 9 immeubles de classe A et 10 de classe B.

* Pour la définition des classes, voir le *Guide sur la classification des immeubles de bureaux* produit par Boma Québec en 2012.



3.9] ANALYSE PAR BÂTIMENT

- 1] 1, place du Commerce (Cliniques)
- 2] 2, place du Commerce (Centre d'affaires de L'Île-des-Sœurs)
- 3] 3, place du Commerce (Institut québécois de planification financière)
- 4] Centre commercial Les Halles de l'île (7, place du Commerce)
- 5] 4, place du Commerce (Clinique vétérinaire de L'Île-des-Sœurs)
- 6] 5, place du Commerce (Centre d'implantologie dentaire de l'Île-des-Sœurs) et 6, place du Commerce (Croix-Rouge canadienne)
- 7] 8, place du Commerce (Espace Santé | SSL)
- 8] 14, place du Commerce (Multi-Prêts Hypothèques)
- 9] 16, place du Commerce (Vacant)
- 10] Banque du Canada
- 11] Concessionnaire automobile (Gravel)- bâtiment 1
- 12] Concessionnaire automobile (Gravel)- bâtiment 2
- 13] 20, place du Commerce (Cité de l'île)
- 14] IGA
- 15] Esso/Tim Hortons
- 16] 2000, boulevard René-Lévesque (pharmacie Jean Coutu)
- 17] 3000, boulevard René-Lévesque
- 18] Banque Nationale
- 19] Centre commercial Le Campanile
- 20] Centre commercial Le Village



102] Carte des bâtiments



1 1, PLACE DU COMMERCE



2 2, PLACE DU COMMERCE



3 3, PLACE DU COMMERCE



4 LES HALLES DE L'ÎLE



5 4, PLACE DU COMMERCE



6 5 ET 6, PLACE DU COMMERCE



7 8, PLACE DU COMMERCE



8 14, PLACE DU COMMERCE



9 16, PLACE DU COMMERCE

SUITE...ANALYSE PAR BÂTIMENT

- 1] 1, place du Commerce (Cliniques)
- 2] 2, place du Commerce (Centre d'affaires de L'Île-des-Sœurs)
- 3] 3, place du Commerce (Institut québécois de planification financière)
- 4] Centre commercial Les Halles de l'île (7, place du Commerce)
- 5] 4, place du Commerce (Clinique vétérinaire de L'Île-des-Sœurs)
- 6] 5, place du Commerce (Centre d'implantologie dentaire de L'Île-des-Sœurs) et 6, place du Commerce (Croix-Rouge canadienne)
- 7] 8, place du Commerce (Espace Santé | SSL)
- 8] 14, place du Commerce (Multi-Prêts Hypothèques)
- 9] 16, place du Commerce (Vacant)
- 10] Banque du Canada
- 11] Concessionnaire automobile (Gravel)- bâtiment 1
- 12] Concessionnaire automobile (Gravel)- bâtiment 2
- 13] 20, place du Commerce (Cité de l'île)
- 14] IGA
- 15] Esso/Tim Hortons
- 16] 2000, boulevard René-Lévesque (pharmacie Jean Coutu)
- 17] 3000, boulevard René-Lévesque
- 18] Banque Nationale
- 19] Centre commercial Le Campanile
- 20] Centre commercial Le Village



103] Carte des bâtiments



10 BANQUE DU CANADA



11 CONCESSIONNAIRE AUTOMOBILE 1 (GRAVEL)



12 CONCESSIONNAIRE AUTOMOBILE 2 (GRAVEL)



13 20, PLACE DU COMMERCE



14 IGA



15 ESSO/TIM HORTONS



16 2000, BOULEVARD RENÉ-LÉVESQUE



17 3000, BOULEVARD RENÉ-LÉVESQUE



18 BANQUE NATIONALE

SUITE...ANALYSE PAR BÂTIMENT

- 1] 1 place du Commerce (Cliniques)
- 2] 2 place du Commerce (Centre d'affaires de l'Île-des-Sœurs)
- 3] 3 place du Commerce (Institut Québécois de planification financière)
- 4] Centre commercial Les Halles de l'île (7 place du Commerce)
- 5] 4 place du Commerce (Clinique vétérinaire de l'Île-des-Sœurs)
- 6] 5 place du Commerce (Centre d'implantologie dentaire de l'Île-des-Sœurs) et 6 place du Commerce (Croix-Rouge Canadienne)
- 7] 8 place du Commerce (Espace Santé | SSL)
- 8] 14 place du Commerce (Multi-Prêt Hypothèque)
- 9] 16 place du Commerce (Vacant)
- 10] Banque du Canada
- 11] Concessionnaire automobile (Gravel)- bâtiment 1
- 12] Concessionnaire automobile (Gravel)- bâtiment 2
- 13] 20 place du Commerce (Cité de l'île)
- 14] IGA
- 15] Esso/Tim Hortons
- 16] 2000 boul. René-Lévesque (pharmacie Jean-Coutu)
- 17] 3000 boul. René-Lévesque
- 18] Banque Nationale
- 19] Centre commercial Le Campanile
- 20] Centre commercial Le Village



19 CENTRE COMMERCIAL LE CAMPANILE



20 CENTRE COMMERCIAL LE VILLAGE



3.10] ANALYSE ÉCONOMIQUE

ÉVALUATION DU POTENTIEL DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE - PARTIE NORD DE L'ÎLE-DES-SŒURS

Étude réalisée en 2017 par Groupe Altus et BC2

Une étude sur le potentiel économique pour les volets commercial et de bureaux a été réalisée afin de déterminer les opportunités de développement du secteur de planification dans l'optique d'une dynamique nouvelle engendrée par l'implantation de la nouvelle station du REM.

OBJECTIFS



Documenter et évaluer

- Documenter et évaluer de manière qualitative et quantitative les impacts et retombées des grands projets d'infrastructures, dont principalement le projet du REM, sur le développement résidentiel, commercial et de bureaux de la partie Nord de L'Île-des-Sœurs et ainsi appuyer une stratégie de mise en valeur du secteur (hors mandat) ;



Identifier

- Identifier les outils à mettre en place et les actions à mener pour assurer un développement de ce secteur qui répond aux orientations municipales et métropolitaines en matière de développement urbain durable, de création de milieux de vie complets, mixtes, conviviaux et attractifs, qui pourrait notamment se faire à partir d'un plan de réaménagement (hors mandat).

RÉSUMÉ

Sommairement, d'après une estimation d'apport résidentiel de près de 2 500 logements d'ici 2035 (horizon 17 ans), il est analysé que :

- Le potentiel pour l'usage de bureau demeure faible dans la conjoncture actuelle, à moins de trouver un client avec une entreprise ayant des besoins importants (ex : Bell pour le Campus Bell);
- Le potentiel commercial est d'un peu plus de 13 000 m², surtout pour les types tels que pharmacie, commerces de services personnels et restauration. De plus, le potentiel de marché sera tout près du seuil nécessaire à l'implantation d'un nouveau supermarché.

PERSPECTIVES



Perspectives et opportunités de développement

Les aménagements de type TOD sont intéressants pour les milieux de vie qu'ils créent et pour les orientations en matière de:

•Valorisation des déplacements en TC et des environnements favorables à la marche, intégration des différentes fonctions urbaines, compacité des développements urbains, planification d'aménagement d'environnements favorables aux déplacements actifs, valorisation de l'échelle locale en prônant l'interaction sociale et le sentiment d'appartenance à la communauté.

Impacts potentiels de développement de la partie Nord de l'Île-des-Sœurs liés à l'arrivée du REM:

Conditions du marché immobilier: Le REM permettra une plus grande concurrence entre IDS et les autres aires TOD, en particulier celles de la Rive Sud.

Distance à la station: La station se retrouvera au milieu de l'infrastructure autoroutière (plus longues distances à parcourir à pied pour y accéder).

Nuisances: La proximité de l'autoroute constitue une importante source de nuisances sonores et visuelles et une rupture majeure dans le tissu urbain.

Congestion: Le temps de parcours au cv est actuellement faible en voiture (15 mins). Le gain en temps REM serait donc faible (gain de 10 minutes).

Toutefois, il faudrait aussi tenir compte du coût/disponibilité du stationnement au centre-ville.

Conditions du milieu: Il existe déjà un certain nombre de fonctions urbaines sur lesquelles s'appuyer, alors les autres TOD sont en situation de « page blanche ». Les terrains pouvant être développés n'offrent pas les meilleures localisations. Le réseau viaire est essentiellement orienté selon une logique de déplacements automobile. Le milieu environnant de la station nécessitera des interventions en termes d'aménagement urbain et de paysage.

Estimation du développement:

•**Résidentiel:** Créneau le plus favorable au développement: Ajout de 2 500 unités de logement (sur 17 ans environ), soit quelque 5 250 personnes.

•**Bureau:** Potentiel pour du bureau additionnel à l'IDS est faible. Afin de créer de nouvelles opportunités, il faudrait des interventions au niveau de la fiscalité municipale.

•**Commercial:** L'ajout de 2 500 unités justifiera l'implantation d'une nouvelle pharmacie, de commerces de services personnels et l'offre en restauration. De plus, le potentiel de marché sera tout près du seuil nécessaire à l'implantation d'un nouveau supermarché. Une étude spécifique en temps et lieu pourrait confirmer cette opportunité

CONCLUSIONS ET STRATÉGIES



Bureau

- Potentiel pour du bureau additionnel à l'IDS est faible.**
- Afin de positionner l'IDS dans un contexte plus favorable, les principaux paramètres qui devraient être modulés sont les suivants :
 - Taxes:** Une diminution des taxes favoriserait le développement et permettrait à l'IDS d'être compétitive à la Rive-Sud et aux autres TOD du REM.
 - Milieux de vie:** Développer un milieu de vie complet autour de ces immeubles en favorisant l'expérience du piéton comprenant la présence de commerces et restaurants à proximité, un aménagement urbain attrayant et, plus spécifiquement, une expérience piétonnière de qualité.
 - Localisation:** Sur des terrains situés à distance de marche la plus rapprochée possible du REM. Le lien piétonnier à la station devra être assez direct. L'environnement autour de ce lien devra être de qualité afin d'atténuer les nuisances liées au fort débit autoroutier et la signalisation devra être claire.

Commercial

- Pharmacie, commerces de services personnels et restaurants.**
- L'ajout de 2 500 unités justifiera l'implantation d'une nouvelle pharmacie, de commerces de services personnels et l'offre en restauration. De plus, le potentiel de marché sera tout près du seuil nécessaire à l'implantation d'un nouveau supermarché. Une étude spécifique en temps et lieu pourrait confirmer cette opportunité.
- Les commerces de proximité devraient idéalement être intégrés en mixité aux projets résidentiels ou aux abords des passages piétons. Par ailleurs, le développement d'une plage urbaine publique ou marina pourrait entraîner l'ajout de restaurants à proximité.

Résidentiel

- Ajout de 2 500 unités** de logement (sur 17 ans), soit 5 250 personnes.
- Type de logement à favoriser: tours haut de gamme de moyenne à haute densité.
- Mixité entre des condos et des appartements locatifs serait à privilégier. Elle permettrait une plus grande diversité des clientèles (jeunes, boomers, âgés).
- Développement en deux temps: Court/moyen terme (utilisation des terrains vacants et de Gravel) et long terme (redéveloppement de certains sites et densification).
- La proximité du transport en commun aidera à faire la promotion de l'aménagement auprès des futurs occupants.

Globalement

- Atouts de L'IDS:**
 - La nature insulaire de l'Île-des-Sœurs constitue un atout en soi sur lequel pourrait reposer un axe « signature » de différenciation.
 - Ses milieux riverains, l'aspect « nature » et sa proximité du centre-ville représentent un créneau porteur pour distinguer les projets qui y prendront racine.
 - Possibilité de développer une plage urbaine publique ou une marina (objectif: mise en valeur du littoral par une intervention importante de nature publique).
- Orientations à privilégier et actions qui en découlent :**
 - Favoriser un lien piétonnier efficace et de qualité entre la station du REM, la Place du Commerce et la Pointe-Nord
 - Contribuer à l'amélioration de la desserte des autobus sur l'IDS vers la station du REM
 - Inciter la densification autour de la station du REM
 - Miser sur l'atout que constitue l'accès au fleuve pour l'IDS
 - Comprendre l'effet des baux sous emphytéose dans le secteur à l'étude.

SYNTHÈSE

4.1] PRINCIPAUX CONSTATS

Attractivité

- Les composantes paysagères/champêtres (végétation, berges, tracés organiques des rues, espaces verts, etc.) sont un trait identitaire de L'IDS, résultat du concept urbain initial de « cité-jardin ».
- Des vues d'intérêt sont présentes vers l'île et depuis l'île, en relation notamment avec le centre-ville, le fleuve/chenal, le mont Royal et le pont Champlain.
- Le patrimoine architectural d'intérêt (héritage de Mies van der Rohe) se trouve surtout au centre de l'île, hors du périmètre de planification.
- Un patrimoine archéologique important, qui a déjà fait l'objet de fouilles, se trouve à proximité du pont Champlain (site Le Ber et site amérindien paléohistorique).
- Le seul lien cyclable pour lier le sud-ouest de Montréal et la Rive-Sud se fait en passant par L'IDS, ce qui lui confère un pouvoir d'attraction vu l'achalandage.

Environnement

- Aucun cours d'eau n'est présent dans le secteur de planification.
- Deux milieux humides sont présents du côté est du secteur, le long des berges.
- Plusieurs secteurs de L'IDS ont été remblayés, surtout pour la partie sud, mais aussi en divers endroits dans la partie nord.
- Aucun site contaminé n'est connu dans le secteur de planification, mais des recherches plus approfondies doivent être réalisées pour le confirmer.
- La canopée est moins importante dans le secteur de planification que dans le reste de l'île et représente 6,48 hectares (16 %) de la partie sud du secteur de planification (sud de l'autoroute 15).
- L'encadrement par la verdure et les plantations demeure toutefois présent le long des voies publiques, particulièrement pour les boulevards de l'Île-des-Sœurs et René-Lévesque.

Sociodémographie

- La population de L'IDS est aisée, majoritairement propriétaire de logement dont la valeur moyenne est nettement supérieure à la moyenne montréalaise.
- L'IDS comporte un nombre important de familles, plus que le reste de l'arrondissement ou de l'agglomération de Montréal, toutes proportions gardées.
- Une forte proportion d'immigrants est présente à L'IDS comparativement au reste de l'arrondissement ou de l'agglomération.
- La population est vieillissante, comme dans le reste de l'agglomération.

Économie

- La partie nord de L'IDS est le noyau commercial et économique principal de L'IDS.
- Le secteur de planification est presque exclusivement occupé par des activités économiques, sauf pour la résidence pour personnes âgées Ambiance.
- La structure commerciale de L'IDS comprend peu de commerces de destination.
- 19 immeubles sont présents, dont 9 de classe A (1 291 000 pi²) et 10 de classe B (445 000 pi²).
- 32 locaux pour usage commercial sont présents aux abords de place du Commerce et 63 pour l'ensemble de L'IDS (206 374 pi²), pour un taux de vacance relativement peu élevé sur place du Commerce (6,9 % en 2016).
- 8 715 travailleurs étaient présents en 2011 à L'IDS, dont 3 500 au Campus Bell.

Accès et mobilité

- La route de parcours riverain pan montréalais chemine en partie sur l'île.
- Bien qu'une grande majorité des propriétés le long des berges appartiennent à la Ville de Montréal, le bouclage du parcours riverain à L'IDS est à compléter, surtout pour la rive ouest ainsi que pour le parcours entre le pont et l'Estacade.
- L'IDS est enclavée par le fleuve, le chenal et l'autoroute et n'est accessible que par deux accès routiers (boulevard de l'Île-des-Sœurs et chemin de la Pointe-Nord/rue Jacques-Le Ber/boulevard René-Lévesque) et trois accès cyclables/piétons (pont du chenal de L'IDS, Estacade, nouveau pont Champlain).
- Les passages entre les quartiers au nord et au sud de l'autoroute 15 sont très limités, tous types de modes de transport confondus.
- Les projets à venir du nouveau pont Champlain et du REM occasionneront de nouvelles opportunités concernant l'amélioration de la mobilité entre L'IDS et l'extérieur de L'IDS.
- Dans le secteur d'étude, on trouve trois carrefours giratoires et un feu de circulation.
- L'intersection de la rue Berlioz et du boulevard René-Lévesque et les trois carrefours giratoires sont les intersections qui occasionnent le plus un sentiment d'insécurité, selon les résultats préliminaires du Plan local de déplacement (PLD) de Verdun.
- Le carrefour giratoire Claude-Robutel n'est pas adapté pour favoriser les mobilités actives avec la nouvelle station du REM : des problèmes de niveaux et de traverses sont constatés.
- La future station du REM n'est pas desservie de façon optimale pour les mobilités actives (particulièrement depuis la place du Commerce) et implique des détours.
- Le réseau cyclable dessert bien la partie nord de L'IDS, avec trois liens est-ouest, mais moins bien le mouvement nord-sud, surtout en lien avec la station du REM.
- Le réseau piétonnier est discontinu en quelques endroits le long des trois voies principales (boulevards de l'Île-des-Sœurs et René-Lévesque de même que la boucle nord de la place du Commerce).
- La desserte en transport collectif (parcours + fréquence) est considérée comme insatisfaisante et non compétitive par rapport à l'automobile, surtout dans la perspective de desserte de la nouvelle station du REM.
- Le quartier Pointe-Nord et le Campus Bell sont particulièrement isolés par rapport au noyau de commerces et services de la place du Commerce.

Architecture et aménagement

- Les aménagements urbains de la partie nord de L'IDS sont fortement liés à l'utilisation de l'automobile, parfois au détriment des mobilités actives.
- Les espaces de stationnement de surface dominant, avec une proportion de 10,86 hectares (27 %) de la partie sud du secteur de planification (sud de l'autoroute 15). Au total, on compte près de 55 % de surfaces imperméables pour cette zone.
- Les bâtiments sont souvent implantés avec un très grand recul par rapport aux voies publiques.
- Plusieurs façades principales ne font pas face ou sont très éloignées de la place du Commerce et induisent un manque de visibilité et de cohésion dans l'orientation spatiale.
- Le secteur comporte des lots et îlots très grands et souvent profonds, ce qui occasionne souvent un manque de perméabilité, tous types de mobilité confondus.
- Les constructions les plus vieilles datent de 1971 (1 et 2, place du Commerce).
- Aucun bâtiment ne bénéficie d'un statut patrimonial ou d'intérêt; toutefois, l'aspect extérieur de plusieurs bâtiments démontre souvent un bon entretien et parfois l'utilisation de matériaux de qualité (particulièrement ceux au nord de la place du Commerce).

Équipements

- Le noyau communautaire et d'équipements publics se trouve au centre de l'île, dans le secteur Elgar et pas dans le secteur de planification.
- Bien que de nombreux parcs et espaces publics soient répartis sur l'ensemble de l'île, on remarque une proportion beaucoup moins importante dans le secteur de planification.
- Selon la Commission scolaire Marguerite-Bourgeoys (CSMB), il y aurait des besoins pour une nouvelle école de niveau fin primaire/début secondaire sur l'île.
- Les équipements sportifs intérieurs sont quasi inexistants.

Développement immobilier

- Les 3 200 logements locatifs de L'IDS (30 % du parc de logements) sont localisés au centre de l'île, principalement dans les projets de Structures Métropolitaines.
- Aucun logement social ou communautaire n'est présent à L'IDS.
- Les nouveaux projets de L'IDS comptent environ 19 % de logements de 3 chambres, ce qui est plus que la moyenne montréalaise (9 à 12 %).
- Le taux d'inoccupation est très bas : moins de 1 % en 2016.
- Le quartier Pointe-Nord est à plus de 80 % de complétion, mais offre encore des opportunités de développement dans sa partie sud.
- L'IDS enregistre une tendance à la hausse du nombre de transactions résidentielles depuis les quatre dernières années.
- Quelques sites vacants ou à redévelopper sont encore disponibles à L'IDS.
- Le condo dans des immeubles de grande hauteur constitue un produit résidentiel très populaire pour L'IDS.
- Les clientèles potentielles pour de nouveaux projets de développement résidentiel à L'IDS sont : personnes âgées, nouveaux travailleurs/jeunes professionnels, résidents actuels de L'IDS et familles.

4.2] OPPORTUNITÉS / DÉFIS

OPPORTUNITÉS

Attractivité

- Attractivité de L'IDS comme « vitrine » vu sa position de porte d'entrée principale au sud de Montréal.
- Mise en valeur du caractère historique/archéologique du secteur.
- Mise en valeur de l'approche cité-jardin : présence importante de la végétation – quartiers et boulevards plantés.
- Présence des composantes naturelles d'intérêt : berges, végétation, parcs et espaces publics propices à l'usage récréatif.
- Présence de nombreux panoramas et points de repère: vers centre-ville, vers Rive-Sud, vers pont Champlain, vers mont Royal.

Sociodémographie

- Implantation de la station du REM : augmentation de résidents et travailleurs envisageable.
- Présence de personnes âgées et de population immigrante : clientèle à prendre en compte.
- Présence importante de logements de 3 chambres dans les nouveaux projets résidentiels : potentiel d'attirer de nouvelles familles.

Économie

- Revenu par ménage élevé, propice à dépenser dans le secteur.
- Noyau commercial de place du Commerce déjà bien établi pour la clientèle locale.
- Faible taux de vacance des locaux commerciaux de L'IDS.
- Potentiel de nouveaux commerces et services par rapport l'offre existante.
- Nombreux bâtiments commerciaux de classe A et B.

Développement immobilier

- Plusieurs lots appartiennent à quelques propriétaires seulement – entente potentielle pour des projets d'envergure (notion d'emphytéose à prendre compte).
- Présence de quelques terrains ou parties de terrains vacants ou non construits.
- Présence de nombreux stationnements de surface pouvant être exploités différemment.
- Présence de sites avec fort potentiel de requalification ou de remembrement, pour une nouvelle capacité d'accueil.

Accès et mobilité

- Maillage/liaison du secteur au parcours riverain- bouclage de la trame cyclable/piétonne existante.
- Maillage/liaison de L'IDS au nouveau parc linéaire du secteur du Havre

Architecture et aménagement

- Réseaux majoritairement enfouis (électricité).
- Bien que vieillissants, plusieurs bâtiments apparaissent encore en bon état, surtout du côté nord de la place du Commerce .

DÉFIS

Attractivité

- Attraction pour nouveaux résidents et travailleurs avec style de vie axé sur les mobilités actives.
- Attraction pour de nouvelles clientèles potentielles – nouvelles activités (institutionnel, hôtelier, divertissement, sportif, etc.).
- Mise en valeur paysagère de la porte d'entrée principale au sud de Montréal.

Sociodémographie

- Intégration de la mixité (incluant résidentiel) au cœur d'un secteur comprenant des contraintes d'aménagement (proximité d'autoroute, bruit, circulations actives, étendue des stationnements, contraintes bioclimatiques, etc.).
- Amélioration de l'offre en équipements collectifs : école secondaire, bibliothèque, centre sportif, etc.

Économie

- Consolidation/renforcement de la structure commerciale de place du Commerce comme destination de quartier.
- Amélioration de la mixité commerciale.
- Développement de nouveaux créneaux économiques potentiels, par exemple le récréatif ou l'hôtellerie.

Développement immobilier

- Synergie entre les différents propriétaires fonciers, promoteurs et partenaires d'affaires afin de contribuer à des projets structurants.
- Réutilisation de bâtiments existants par rapport à des démolitions pour reconstructions.
- Utilisation de sites pour combler les besoins pour nouveaux équipements collectifs ou institutionnels.

Accès et mobilité

- Peu d'accès/portes d'entrée à L'IDS, toutes mobilités confondues, contribuant à la perception d'enclavement. Évaluation de nouveaux liens :
 - Pont Clément;
 - Nouveau pont vers entre Marguerite-Bourgeoys et la rue Galt.
- Barrière de l'autoroute : meilleures liaisons entre le quartier nord et les quartiers au sud.
 - Passages sous les viaducs P11 et P12
 - Meilleures liaisons via les propriétés le long des rives (littoral)

- Liaisons et parcours à rendre conviviaux et directs vers la station REM et la piste cyclable du pont Champlain :
- Amélioration de la perméabilité/traverse/parcours au cœur des îlots.
- Meilleures liaisons par mobilités actives avec les quartiers adjacents :
 - Quartier Pointe-Nord;
 - Quartier au sud du boulevard René-Lévesque;
 - Quartier à l'ouest du boulevard de l'Île-des-Soeurs.
- Diminution des distances de parcours entre les principaux attraits/pôles attracteurs :
 - Station du REM;
 - Espaces de commerces et services de place du Commerce;
 - Place de la Grande-Marguerite;
 - Parc de l'Esplanade de la Pointe-Nord.
- Amélioration de la desserte de transport en commun (autobus ou navette), particulièrement pour desservir la gare du REM et le sud de l'île :
 - Parcours vers la station du REM;
 - Parcours vers le reste de l'île et de l'arrondissement

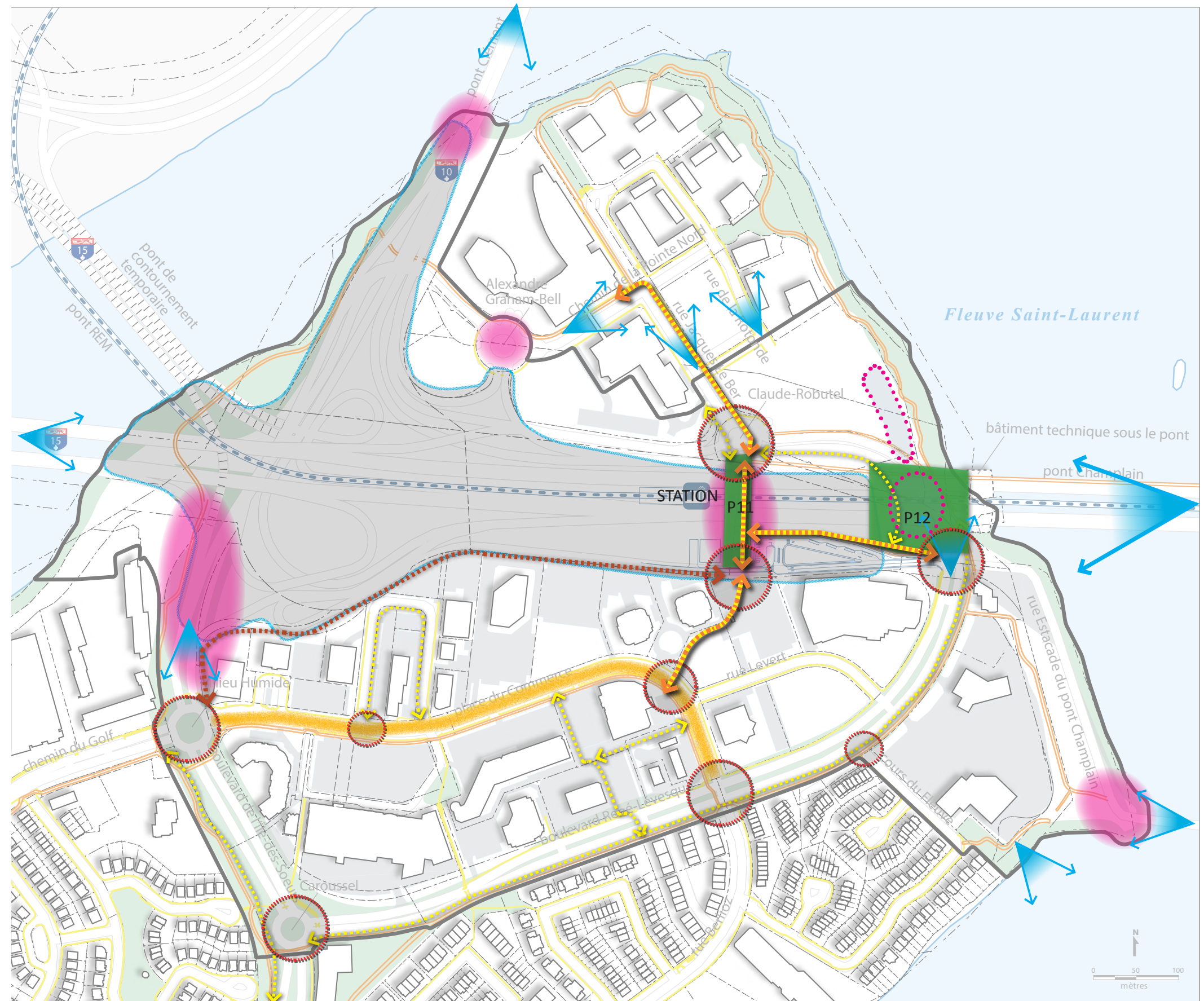
Architecture et aménagement

- Arrimage des aménagements proposés avec ceux du REM et du pont Champlain.
- Convivialité des parcours entre la station du REM et les quartiers adjacents.
- Diminution du sentiment d'insécurité lié à la circulation, particulièrement aux entrées/sorties de L'IDS.
- Diminution du caractère automobile/motorisé au profit des mobilités actives.
- Amélioration/bonification des intersections au profit des piétons et cyclistes.
- Diminution/amélioration des entrées charretières.
- Mise en valeur des abords du fleuve et du chenal.
- Convivialité et augmentation des circulations actives (piéton, vélos).
- Amélioration de l'indice de canopée (arbres matures).
- Consolidation de la végétalisation des voies publiques.
- Manque de parcs et espaces publics à l'intérieur du secteur.
- Amélioration de l'offre en espaces publics.
- Présence construite sur rue (échelle humaine).
- Visibilité des façades commerciales.
- Diminution de la présence de stationnement de surface et indirectement des îlots de chaleur.
- Uniformité/amélioration des équipements d'éclairage.

4.3] SCHÉMA SYNTHÈSE

LÉGENDE

-  Nouveau lien de mobilité active à évaluer
-  Nouveau lien de mobilité active requis
-  Nouveau lien piéton à prévoir minimalement
-  Lien cyclable et/ou multifonctionnel existant
-  Trottoir/lien piéton existant
-  Vue à protéger/mettre en valeur/porte d'entrée
-  Accès/porte d'entrée à l'IDS à bonifier
-  Requalification de la rue commerciale
-  Intersection à améliorer (sécuriser ou réaménager)
-  Atténuer la barrière physique/visuelle
-  Site archéologique à mettre en valeur
-  Passage/place à mettre en valeur



RÉFÉRENCES GRAPHIQUES

1) En couverture : image extraite de Google Earth, 2016	2
2) Extraits Google représentant la ville de Montréal (Google Earth 2016)	i
3) Carte des limites du secteur de planification de la présente étude dans le contexte d'arrondissement (Google Earth, 2016)	2
5) La place du Commerce (Google Earth, 2017)	3
4) Carte des limites du secteur de planification de la présente étude en 2016 (Google Earth, 2016)	3
6) Représentation du nouveau pont Champlain (radio-canada.ca).....	4
7) Extrait de la vidéo YouTube du Projet de corridor pour le nouveau pont sur le Saint-Laurent (Gouvernement du Canada).....	4
8) Représentation schématique des aménagements prévus aux abords de l'autoroute (Plan d'implantation et d'intégration urbaine, Infrastructures Canada, août 2016)	4
9) Plan du réseau projeté (CDPQ Infra, 2016)	5
10) Plan et coupe schématiques de la station IDS projetée - version 2016 (CDPQ Infra, 2016)	5
11) Simulation visuelle de la station IDS projetée (CDPQ Infra, 2016)	5
12) Plan d'ensemble du guide d'aménagement du Quartier Pointe-Nord (Proment, 2010)	6
13) Photo du projet en construction (Ville de Montréal)	6
14) Photo du projet en construction (Ville de Montréal)	6
15) Vue du projet depuis le pont Champlain (Ville de Montréal).....	6
19) Grandes affectations IDS, SAD 2015 (Ville de Montréal, juin 2005)	8
20) Aires TOD du PMAD, SAD 2015 (Ville de Montréal, juin 2005)	8
21) Aires de densité, SAD 2015 (Ville de Montréal, juin 2005)	8
16) Carte sur les parcours d'entrée extraite du SAD 2015 (Ville de Montréal, 2015).....	8
18) Carte sur les parcours riverains extraite du SAD 2015 (Ville de Montréal, juin 2005).....	8
17) Carte sur les vues d'intérêt extraite du SAD 2015 (Ville de Montréal, 2015)	8
22) Extraits du Plan d'urbanisme de Montréal, juin 2005 (mis à jour en avril 2016)	9
23) Plan des affectations du sol (Plan d'urbanisme de Montréal, janvier 2016)	10
25) Plan des densités construites (Plan d'urbanisme de Montréal, janvier 2016)	10
24) Carte synthèse des orientations pan montréalaises de l'arrondissement de Verdun (Plan d'urbanisme de Montréal, juin 2005)	10
26) Photographie de L'IDS au début du 20 ^e siècle (source inconnue)	11
29) Carte ancienne de L'IDS vers 1870 (Portail de données ouvertes de la Ville de Montréal).....	11
28) Photographie de L'IDS au début du 20 ^e siècle (source inconnue)	11
30) Photographie aérienne de L'IDS, vers 1949 (Portail de données ouvertes de la Ville de Montréal).....	11
31) Photographie aérienne de L'IDS, vers 1964 (Portail de données ouvertes de la Ville de Montréal)	11
27) Photographie de L'IDS vers 1969 (archives Ville de Montréal).....	11
32) Photographie aérienne de L'IDS vers 1975 (Portail de données ouvertes de la Ville de Montréal)	12
37) Photographie aérienne de L'IDS en 1971 (Portail de données ouvertes de la Ville de Montréal)	12
36) Photographie aérienne de L'IDS vers 1985 (Portail de données ouvertes de la Ville de Montréal).....	12
38) Photographie aérienne de L'IDS en 1974 (Portail de données ouvertes de la Ville de Montréal)	12
33) Photographie aérienne de L'IDS vers 1994 (Ville de Montréal)	12
39) Photographie de L'IDS en 1991 (Portail de données ouvertes de la Ville de Montréal).....	12
34) Photographie aérienne de L'IDS vers 2007 (Ville de Montréal)	12
40) Photographie aérienne de L'IDS vers 2007 (Bing)	12
35) Photographie aérienne de L'IDS vers 2013 (Ville de Montréal)	12
41) Photographie aérienne de L'IDS vers 2014 (Google Earth)	12
42) Plan directeur de développement de L'IDS (Structures métropolitaines du Canada, vers 1972)	13
44) Coupe de place du Commerce (Structures métropolitaines du Canada, vers 1972).....	13

RÉFÉRENCES GRAPHIQUES

43) Plan directeur de la place du Commerce (Structures métropolitaines du Canada, vers 1972).....	13
45) Station d'essence convertie en centre communautaire , Mies van der Rohe, 1967-1968 (lemoniteur.fr).....	14
47) Immeuble de la rue Corot, Mies van der Rohe, 1967-1968 (Ville de Montréal).....	14
49) Croix de la congrégation de Notre-Dame (www.patrimoineduquebec.com; Google 2017).....	14
48) Évaluation du patrimoine IDS du SAD 2015 (Ville de Montréal, 2015).....	14
46) Station d'essence convertie en centre communautaire, Mies van der Rohe, 1967-1968 (docomomoquebec.ca).....	14
50) Évaluation du patrimoine archéologique de l'arrondissement de Verdun (Ville de Montréal, 2005).....	15
51) Limite des deux sites archéologiques de la partie nord de L'IDS (Ville de Montréal).....	15
52) Carte de la limite de zone de statistique à l'intérieur du district électoral (Ville de Montréal).....	16
53) École primaire des Marguerite (Ville de Montréal).....	17
54) Service de sécurité incendie de Montréal n° 67 (Ville de Montréal).....	17
55) École primaire Île-des-Sœurs (anikmercure.com).....	17
56) Centre communautaire Elgar (hanganu.com).....	17
57) Esplanade de la Pointe-Nord (Google, 2016).....	18
58) Place de la Grande-Marguerite (Google, 2016).....	18
59) Carte des parcs, places et espaces publics (Ville de Montréal).....	18
60) Parc de la Fontaine (Ville de Montréal).....	18
61) Entrée de l'île Boulevard de l'Île-des-Sœurs - giratoire Milieu humide (Google Earth, 2017).....	19
63) Entrée ouest de la place du Commerce (Google Earth, 2017).....	19
65) Boucle nord de la place du Commerce (Google Earth, 2017).....	19
62) Giratoire Caroussel (Google Earth, 2017).....	19
64) Centre commercial Le Village place du Commerce (Google Earth, 2017).....	19
66) Entrée vers le centre commercial Le Campanile place du Commerce (Google Earth, 2017).....	19
67) Vue vers l'ouest Intersection place du Commerce / Boulevard René-Lévesque (Google Earth, 2017).....	20
68) Stationnement du 14, place du Commerce (Google Earth, 2017).....	20
69) Boulevard René-Lévesque vers le pont Champlain (Google Earth, 2017).....	20
70) Vue vers le nord Intersection place du Commerce / Boulevard René-Lévesque (Google Earth, 2017).....	20
71) Vue vers le nord - Cours du Fleuve (Google Earth, 2017).....	20
72) Rue Jacques-Le Ber, quartier Pointe-Nord (Google Earth, 2017).....	20
73) Environnement naturel de la partie nord de L'IDS (Ville de Montréal).....	21
74) Réseau de mobilité existant dans la partie nord de L'IDS (Ville de Montréal).....	22
75) Graphiques et tableaux résultant de l'analyse de l'enquête origine-destination 2013 (Ville de Montréal).....	23
76) Lampadaire récent du boulevard de l'Île-des-Sœurs (Google Earth, 2017).....	24
77) Lampadaire récent du boulevard René-Lévesque (nord)(Google Earth, 2017).....	24
79) Lampadaire de la place du Commerce (Google Earth, 2017).....	24
81) Lampadaire du boulevard René-Lévesque (sud) (Google Earth, 2017).....	24
78) Lampadaire du boulevard René-Lévesque (sud)(Google Earth, 2017).....	24
80) Infrastructures majeures de la partie nord de L'IDS (Ville de Montréal).....	24
82) Propriétaires fonciers de la partie nord de L'IDS (Ville de Montréal).....	25
83) Tableaux provenant du document Portrait commercial 2014 de l'arrondissement de Verdun (Ville de Montréal).....	26
84) Adresses commerciales de la partie nord de L'IDS (Ville de Montréal).....	27
85) Carte des limites de zones du secteur de planification (Ville de Montréal).....	28
86) Carte d'analyse du paysage urbain 1 (Ville de Montréal).....	30

RÉFÉRENCES GRAPHIQUES

87) Carte d'analyse du paysage urbain 2 (Ville de Montréal).....	31
88) Carte d'accessibilité (Ville de Montréal).....	32
89) Carte d'accessibilité - parcours piétons (Ville de Montréal).....	33
90) Boulevard de L'Île-des-Sœurs (Google Earth, 2017).....	34
91) place du Commerce (Ville de Montréal)	34
92) Boulevard René-Lévesque (Ville de Montréal).....	34
93) Coupe existante du boulevard de L'Île-des-Sœurs (Ville de Montréal)	35
94) Coupe existante de la place du Commerce (Ville de Montréal)	35
95) Coupe existante du boulevard René-Lévesque au sud de l'autoroute (Ville de Montréal)	35
96) Carte des parcours et intersections (Ville de Montréal).....	36
97) Carte des intersections (Ville de Montréal).....	37
98) Carte des stationnements (Ville de Montréal)	38
99) Carte de la canopée et des espaces perméables et imperméables (Ville de Montréal)	39
100) Carte des terrains vacants ou sous-utilisés (Ville de Montréal)	40
101) Carte du milieu bâti (Ville de Montréal).....	41
102) Carte des bâtiments (Ville de Montréal)	42
103) Carte des bâtiments (Ville de Montréal)	43
104) Carte des bâtiments (Ville de Montréal)	44