

**Mémoire dans le cadre des consultations publiques
de l'OCPM sur le projet de PPU de la partie nord de
L'Île-des-Sœurs**

présenté par Fahey et associés
le 23 octobre 2019

fahey

Présentation de la firme

Depuis plus de 20 ans, Fahey et associés a fait sa renommée en élaborant des solutions innovantes, performantes et compétitives en urbanisme, en design urbain et en architecture de paysage. La firme emploie actuellement plus de 30 professionnels reconnus dans le domaine du design et de l'aménagement permettant d'offrir des services de haut niveau dans tous les champs du développement urbain.

L'équipe de Fahey et associés possède une compréhension élargie des enjeux d'aménagement urbain, tenant compte à la fois des impacts environnementaux et de l'acceptabilité sociale des projets, mais aussi des coûts de réalisation et de la viabilité économique d'une proposition d'aménagement. L'équipe d'urbanisme de Fahey et associés dispose d'une grande connaissance des paramètres spécifiques au développement immobilier, tant du contexte législatif et réglementaire que des problématiques en matière de développement de sites.

Fahey et associés a été mandaté par la Corporation Proment afin d'analyser les impacts des modifications réglementaires proposées dans le projet de programme particulier d'urbanisme (PPU) de la partie nord de L'Île-des-Sœurs par la Ville et plus spécifiquement sur le projet de développement du quartier de la Pointe-Nord.

1- CONTEXTE

Montréal vit un tournant important en termes d'aménagement du territoire, avec la venue de deux projets majeurs : le nouveau pont Champlain récemment inauguré et le train du Réseau express métropolitain (REM), prévu pour 2021. La station Île-des-Sœurs du REM permettra de desservir le quartier Pointe-Nord et de le relier à la Rive-Sud, au centre-ville et à l'aéroport de Montréal Pierre-Elliott Trudeau. La venue de ces deux projets représente une occasion à saisir pour optimiser l'aménagement, réorienter la planification du développement immobilier, miser sur le transport actif et collectif et mettre en valeur les atouts du quartier Pointe-Nord (littoral, verdissement, patrimoine, etc.), tout en permettant de soutenir le rôle de L'Île-des-Sœurs comme porte d'entrée majeure pour Montréal. Avec le parachèvement du pont Samuel-de-Champlain et l'entrée en service sous peu du réseau électrique (REM), l'accès au centre-ville ainsi qu'à la couronne sud sera grandement facilité et amélioré.

Le quartier de la Pointe-Nord réalisé depuis 2010 est situé au nord de la future station du REM et a été cité à plus d'une occasion comme étant un projet exemplaire de développement contemporain. Son développeur, la Corporation Proment (ci-après Proment), a construit plus de 5 000 logements en copropriété à L'Île-des-Sœurs, projets dont la qualité du design et de la conception sont reconnues. Le quartier de la Pointe-Nord est actuellement le seul secteur où il y a de l'habitation dans le territoire visé par le projet de PPU. À ce jour, plus de 75 % du projet développé par Proment est complété. Seule la portion du quartier près du pont reste à développer (voir fig. 1), portion qui était incluse dans les espaces à développer selon les principes du Guide d'aménagement de la Pointe-Nord de 2010.

L'intention de Proment en planifiant le secteur Pointe-Nord était de créer un quartier convivial, attractif, innovant et respectueux de l'environnement. Une attention particulière a été portée à l'intégration de parcs et d'espaces verts, à la centralisation de la zone commerciale, aux déplacements actifs à pied et à vélo ainsi qu'à l'accès au transport en commun. Parmi les caractéristiques écologiques du projet notons que plusieurs édifices ont des toits verts ou blancs afin de réduire les îlots de chaleur, des espèces végétales indigènes nécessitant moins d'eau ont été sélectionnées pour les aménagements paysagers, les eaux de pluie sont récupérées pour leur arrosage et des matériaux non toxiques et de provenance locale ont été utilisés pour la construction. Outre les reconnaissances officielles, les qualités urbanistiques de ce projet sont perceptibles : la très grande majorité des stationnements sont localisés à l'intérieur des bâtiments et laissent un maximum de place aux espaces de détente et à la verdure, des bâtiments à échelle humaine bordent les rues, le quartier offre une mixité de types de logements et les commerces de proximité animent une partie du quartier, tout en préservant la tranquillité dans les autres parties du quartier. Pointe-Nord est l'un des rares quartiers écologiques à avoir obtenu la certification LEED-ND OR (certification décernée par le US Green building Council dans le cadre du projet pilote à cet effet) grâce à la mise en pratique des meilleurs principes d'urbanisme.

1.1 Les objectifs du Guide d'aménagement de la Pointe-Nord de 2010¹

La conception du Guide d'aménagement de la Pointe-Nord en 2010, en collaboration avec l'arrondissement de Verdun, a permis d'établir huit objectifs afin d'orienter son développement. Les voici :

Établir un milieu urbain vibrant

- Favoriser des activités durant toute la journée
- Densifier le développement afin de préserver une plus grande superficie d'espaces naturels aux abords du projet

Proximité et mixité d'usages

- La mixité des usages permet à la population de la Pointe Nord d'y vivre et d'y travailler sans avoir besoin de se déplacer en automobile. Les aménagements sont faits en fonction d'un mode de déplacement actif.

Favoriser l'expérience piétonne

- Les rues et trottoirs sont aménagés pour permettre aux piétons d'évoluer en toute sécurité dans un milieu de vie convivial. Les déplacements actifs valorisés au détriment de l'automobile.

Maximiser les vues sur la ville et le fleuve

- Une grille de rue conçue pour mettre en valeur les vues sur la Rive-Sud, le fleuve, la Montérégie et le centre-ville de Montréal.

Concevoir une architecture moderne et intégrée

- Matériaux de qualité ainsi qu'une conception réfléchie sont mis de l'avant afin d'avoir un projet moderne et de qualité.

Diversifier les typologies résidentielles

- Offrir une variété de logis pour les différents besoins d'une population variée

Créer un réseau vert multifonctionnel

- Les berges du fleuve sont consolidées et réaménagées pour permettre aux occupants de profiter des éléments naturels qui bordent le projet. Une promenade y est aménagée et une place publique centrale accueille les différents événements.

Développement durable

- Les principes de conception, d'aménagement et de construction sont axés sur le développement durable du quartier et ont fait partie intégrante de tout le processus de planification du projet.

Depuis l'adoption de ce guide, l'ensemble des composantes du quartier a été aménagé en suivant ces 8 principes. Bien que le secteur ait été désigné récemment comme une aire de *Transit oriented development* (TOD) au Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal

¹ Guide d'aménagement de la Pointe-Nord, 2010, p.6

(SAD) en raison de la venue du REM, la planification du quartier Pointe-Nord respectait les principes directeurs d'une aire TOD dès le départ. Les orientations d'aménagements et de développements du Guide d'aménagement de la Pointe-Nord de 2010, entérinées par l'arrondissement de Verdun pour le quartier Pointe-Nord en témoignent clairement. Le guide d'aménagement incluait aussi des directives quant à la composition des blocs urbains et riverains, au gabarit des bâtiments à construire, sur la mise en valeur des vues. Tel que perceptible aujourd'hui dans le quartier, ces orientations ont été suivies fidèlement jusqu'ici et, par souci de cohérence et dans l'optique de réaliser ce qui a été promis aux acheteurs et résidents actuels, Proment souhaitait poursuivre dans cette optique.

Figure 1 : Plan d'ensemble du quartier Pointe-Nord²



(Guide d'aménagement de la Pointe-Nord, 2010, p.5)

La venue du REM à L'Île-des-Sœurs apporte son lot d'enjeux urbains majeurs à traiter par la Ville de Montréal et l'arrondissement de Verdun. Pour répondre à ces enjeux, la Ville ainsi que l'arrondissement ont décidé d'effectuer une planification plus détaillée du secteur et de traduire cette nouvelle vision dans un PPU de la partie nord de L'Île-des-Sœurs, incluant évidemment le quartier Pointe-Nord. Toutefois, le PPU proposé aujourd'hui par la Ville présente une tout autre vision du développement. En effet, nous croyons que la cohérence et l'avenir du quartier seront fortement touchés par les nouvelles orientations du projet de PPU qui divergent en divers aspects de celles prévues au Guide d'aménagement de la Pointe-Nord de 2010.

Ce mémoire vise donc à présenter les divers éléments que nous considérons comme primordiaux pour l'avenir de L'Île-des-Sœurs et d'identifier les éléments du PPU avec lesquels nous sommes en accord ou en désaccord. Ce mémoire permettra donc de constater l'écart problématique que nous constatons entre le projet de PPU et la planification en vigueur jusqu'ici dans la partie nord du secteur visé. Pour se faire, nous aborderons d'abord les questions de hauteur et de densité, ensuite celles de protection des perspectives, de la place des piétons et cyclistes, des percées visuelles et de limitation des nuisances,

² Voir plan d'ensemble du quartier Pointe-Nord en grand format en Annexe du présent document.

puis de connexion avec la station du REM et finalement la question de la mise en valeur du parcours riverain.

2- LE PROJET DE PPU ET SES IMPACTS SUR LE QUARTIER POINTE-NORD

En 2018, lors d'une démarche de consultations publiques organisées par l'arrondissement, une première étape de la mise en place du PPU a consisté à inviter les propriétaires fonciers et immobiliers à participer à des ateliers de discussion. Cette étape était suivie d'une consultation citoyenne où ceux-ci étaient invités à se prononcer sur la vision et les orientations de développement. Les thèmes principaux suivants ont été soulevés par les citoyens :

- Hauteur;
- Densité de construction;
- Espaces verts + verdissement général;
- Accès au littoral;
- La gestion de circulation actuelle et future;
- Sécurité piétonne et cycliste.

De tous ces thèmes abordés ont découlé cinq objectifs³ :

- Mettre en valeur les sites archéologiques existants;
- Favoriser la mise en valeur du parcours riverain;
- Protéger les corridors visuels vers le fleuve;
- Assurer une connexion avec la station du REM;
- Favoriser les circulations piétonnes dans le site.

Aujourd'hui, le projet de PPU vise notamment la création d'un milieu de vie et d'emploi, à améliorer la mobilité active et la desserte du transport collectif. En cohérence avec les principes d'un TOD, le projet de PPU fixait quatre grandes orientations⁴ :

- L'amélioration de la mobilité en priorisant les déplacements actifs et collectifs;
- La mise en valeur des composantes historiques, naturelles et paysagères;
- L'encadrement harmonieux de la forme bâtie;
- La performance environnementale des projets proposés.

Bien que l'arrivée du REM n'était pas une réalité lors de l'élaboration du Guide d'aménagement de la Pointe-Nord en 2010, celui-ci répondait à tous les objectifs avancés dans le projet de PPU annoncés à ce moment. Les phases construites à ce jour ainsi que la dernière phase à construire visaient l'atteinte des mêmes principes urbanistiques et des mêmes objectifs de durabilité : une certification LEED, une offre de bâtiments de qualité, des espaces verts abondants et vues imprenables sur le centre-ville de Montréal tout en maximisant la place du piéton et en maintenant publique les rives du fleuve. Le Guide proposait de construire des bâtiments en hauteur, en harmonie avec le reste du quartier, pour ainsi réduire l'empreinte au sol des bâtiments, et de ce fait, libérer des vues et y favoriser des aménagements verts. Cependant, les orientations et normes proposées aujourd'hui par le projet de PPU viennent remettre en question la possibilité de concrétiser la vision élaborée conjointement par Proment et l'arrondissement en 2010 et de créer un ensemble cohérent dans le quartier Pointe-Nord.

³ Projet de PPU de la partie nord de l'Île-des-Sœurs, juillet 2019, p.91

⁴ *Ibid* p.34

2.1 Hauteur, densité et volumétries

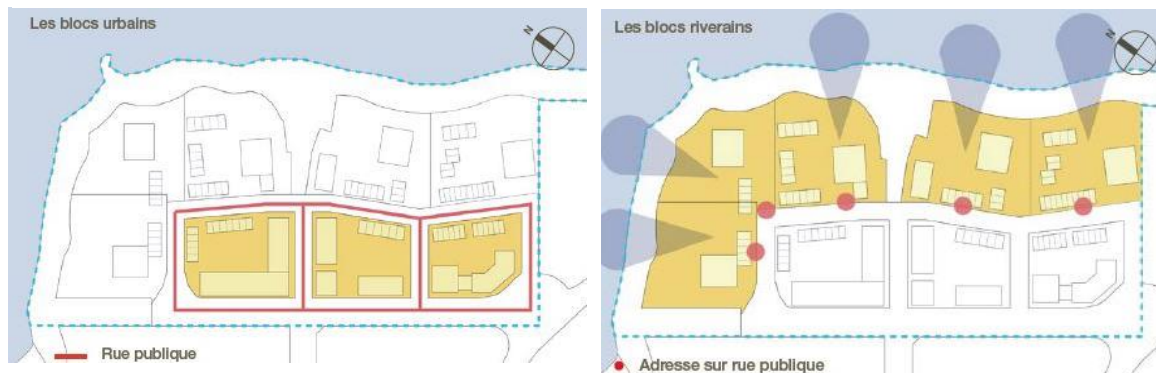
Le premier enjeu et que nous considérons comme le plus préoccupant est la volonté de la ville de limiter la hauteur des bâtiments à 78 mètres⁵ tout en augmentant le coefficient d'occupation du sol (C.O.S.)⁶. Le projet de PPU de la partie nord de L'Île-des-Sœurs vient donc remettre en question le développement précédemment autorisé. Cette approche vient contrecarrer le plan déjà mis en place par Proment lors de la conception du « Guide d'aménagement de la Pointe-Nord de 2010 », conception faite en collaboration avec l'arrondissement de Verdun et ayant obtenu l'aval des citoyens.

Le concept initial de blocs urbains et riverains

Tel que stipulé dans le Guide, deux types de blocs distincts sont prévus dans le quartier. Le premier, le bloc urbain, encadre, définit et structure la rue en favorisant une architecture de gabarit moyen (à échelle humaine) le long des rues qui créent une interface directe avec le domaine public. Il était prévu que les différents bâtiments de ces blocs soient implantés au cœur du quartier et permettent de définir une hiérarchie urbaine, claire et cohérente.

Le second type de bloc, le bloc riverain, a quant à lui une adresse sur rue publique, mais une large portion profite de la façade fluviale et le parc riverain. Les bâtiments de forte hauteur y étaient prévus. Le bloc riverain s'articule de façon à préserver des percées visuelles sur le fleuve. Les modulations dans les volumes des bâtiments participant près de la rue participent à l'encadrer de manière similaire à celle du bloc urbain.

Figure 2- Deux types de blocs urbains prévus au Guide d'aménagement de la Pointe-Nord de 2010



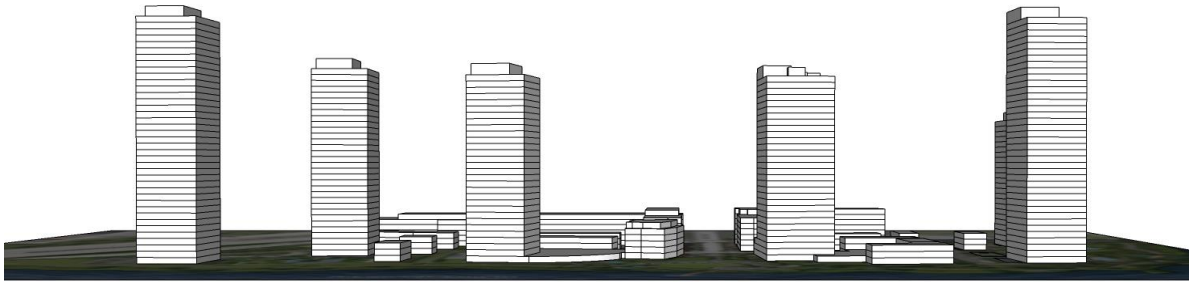
(Guide d'aménagement de la Pointe-Nord, 2010, p.14)

Aujourd'hui, la réduction de hauteur proposée dans le projet de PPU représente entre 10 et 15 étages de moins que ce qui est déjà construit à la Pointe-Nord. De plus, le projet de PPU exprime la volonté d'implanter un bâtiment phare à l'entrée de L'Île-des-Sœurs, mais pour y parvenir une hauteur de plus de 78 mètres (ou 25 étages) est requise. Ce désir d'implanter un bâtiment repère est selon nous une idée fort adaptée à une entrée de ville. Il est cependant en conflit avec ces normes trop contraignantes. Les tours Evolo des phases antérieures ont en moyenne 30 étages de hauteur et constituent déjà une signalétique forte. L'ajout d'un bâtiment de moindre hauteur brisera l'ensemble emblématique prévu dans le Guide d'aménagement.

⁵ Ibid p.108

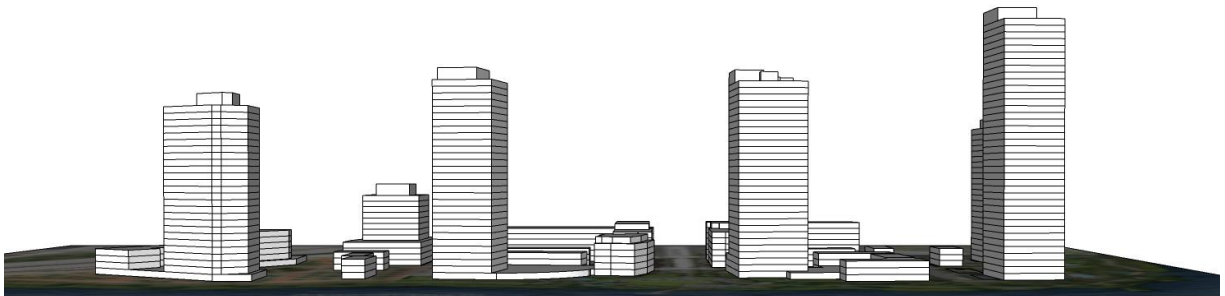
⁶ Ibid p.109

Figure 3 : Illustration de l'ensemble emblématique prévu au guide de 2010, vue du fleuve



Fahey et associés, octobre 2019

Figure 4 : Illustration des implantations proposées par le projet de PPU



Fahey et associés, octobre 2019

De plus, réduire la hauteur permise tout en augmentant C.O.S. maximal de 4 à 6 viendra inévitablement augmenter l'empreinte au sol des bâtiments. Cela entraînera non seulement la perte de terrain à verdir et à aménager pour le piéton, mais compromettra aussi l'atteinte des objectifs du PPU du quartier Pointe-Nord, car ces des empreintes au sol élargies limiteront la possibilité de créer des espaces publics et des espaces verts conviviaux et ouverts et donc un véritable milieu de vie à l'image du reste du quartier.

Selon le projet de PPU, un bâtiment construit ou agrandi d'une hauteur de 39 mètres et plus doit être approuvé en tenant compte minimalement de certains objectifs et critères d'évaluation qui doivent être intégrés dans le règlement sur les PIIA. Le développement proposé par Proment sera donc soumis à ces critères. Parce que ceux-ci imposent des contraintes démesurées et mal adaptées au contexte, il est de notre avis que les critères suivants devraient être revus :

- *Privilégier un recul d'au moins 5 mètres pour toute partie au-delà du basilaire,*
- *Tendre vers une superficie de plancher par étage, à partir du 9^e étage, ne dépassant pas 900 m² afin d'assurer un affinement du volume construit*
- *Tendre à respecter une distance d'au moins 80 m entre le mur de la partie haute (au-delà du 9^e étage) du bâtiment de grande hauteur et le mur d'une partie haute d'un autre bâtiment de grande hauteur situé à l'intérieur du secteur de planification (source dans le PPU)*

Le projet de PPU fixe notamment comme objectif d'éviter l'effet de barrière construite et continue le long des autoroutes. Toutefois, il est clair que le bâtiment en « L » proposé vient à l'encontre de cet objectif en édifiant un large bâtiment monolithique directement devant l'infrastructure routière et la gare REM.

Cette implantation proposée donne un résultat encore plus nuisible lorsque son coefficient du sol est maximisé selon les nouvelles modifications du PPU.

Jusqu'au moment de la publication du projet de PPU, Proment prévoyait ériger deux nouvelles tours d'environ 31 et 38 étages dans la portion qu'il reste à développer dans le secteur (voir figure 5). Ces deux tours permettaient de construire approximativement 1000 unités résidentielles. En conservant une empreinte au sol similaire aux bâtiments déjà construits dans le reste du quartier Pointe-Nord (Tours Évolo), ainsi qu'une superficie d'étage similaire, nous calculons qu'en réduisant les tours à une hauteur maximale de 78 mètres, tel que prescrit au projet de PPU, il y aurait une perte nette de 280 unités.

Figure 5 : Proposition de développement de Proment avant l'adoption du projet de PPU



Fahey et associés, octobre 2019

Afin de récupérer ces 280 unités perdues tout en respectant les nouvelles propositions réglementaires du projet de PPU, une troisième tour devra être implantée. Toutefois, cette nouvelle implantation ne concorderait pas avec les objectifs du projet de PPU ni avec ceux du Guide d'aménagement approuvé en 2010.

Pour récupérer la perte en hauteur en suivant le type de développement préconisé par le projet de PPU, l'empreinte au sol serait nécessairement beaucoup plus élevée. En effet, nous estimons que l'empreinte au sol du plan proposé au PPU occuperait environ 36 % du lot comparativement à 22 % du lot pour le projet correspondant aux principes du Guide d'aménagement. L'empreinte au sol est beaucoup moins marquée dans le Guide d'aménagement que dans le projet de PPU, laissant ainsi beaucoup plus d'espace pour y intégrer des sentiers piétonniers et des pistes cyclables.

La proposition du Projet de PPU (voir figure 6) atteint le C.O.S. minimal proposé de 3, tout en incluant une tour d'une hauteur de 78 mètres. Cependant, nous constatons que ce plan vient à l'encontre du Guide initialement approuvé en 2010, mais aussi des propres objectifs et orientations fixés dans le projet de PPU. La Ville désire conserver des percées visuelles, toutefois le bâtiment en forme de « L » qu'elle propose viendra couper toutes les percées depuis les maisons de ville situées au nord de la rue de la Rotonde. De plus, le bâtiment proposé qui donne sur la rue Jacques-Le Ber n'offrira aucune percée visuelle donnant sur le fleuve.

Figure 6 : Illustration de la proposition actuelle du projet de PPU de 2019



Fahey et associés, octobre 2019

En raison de la perte évidente du nombre d'unités résidentielles (voir figure 6) engendrée par une réduction de la hauteur maximale (max. 78 m), Proment devra maximiser son développement en augmentant les hauteurs des bâtiments aux abords des rues (initialement plus bas) et surtout en gabarit (voir figure 7) et cherchant à atteindre le C.O.S. maximal de 6 permis. En suivant ces nouveaux paramètres de la Ville, tout en conservant leur implantation proposée des bâtiments et en maximisant le projet selon le C.O.S. maximal, nous constatons que nous arrivons à un scénario de développement qui dénature le projet initial et qui vient à l'encontre de tous les objectifs du projet de PPU. Ce scénario augmente les impacts négatifs que la Ville, l'arrondissement ainsi que Proment veulent éviter et ne présente selon nous aucun avantage par rapport au projet initial.

Figure 7 : Option en maximisant le C.O.S. proposé par le projet de PPU de 2019



Fahey et associés, octobre 2019

De plus, vu la qualité du projet développée jusqu'ici (reconnu par divers prix et certifié) et le fait qu'il soit en accord avec les principes TOD, nous croyons que la question de l'intégration et de cohérence avec le reste du quartier développé jusqu'ici devrait être au centre de la réflexion pour le développement de ce côté du pont.

Notre expérience en aménagement nous permet d'affirmer qu'afin d'inciter au développement de projets innovants, une certaine souplesse réglementaire est habituellement requise. Nous recommandons donc à l'arrondissement de confirmer ce à quoi elle s'attend en termes qualitatifs, mais de ne pas trop restreindre les possibilités en imposant des normes qui seraient trop contraignantes et pourraient s'avérer contre-productive.

Figure 8 : Plan d'ensemble complet

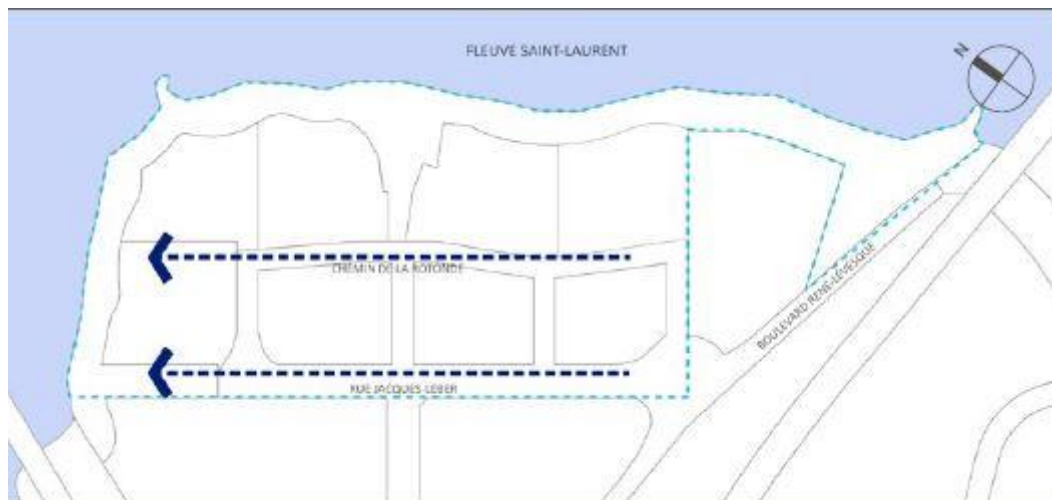


(Proment, 2019)

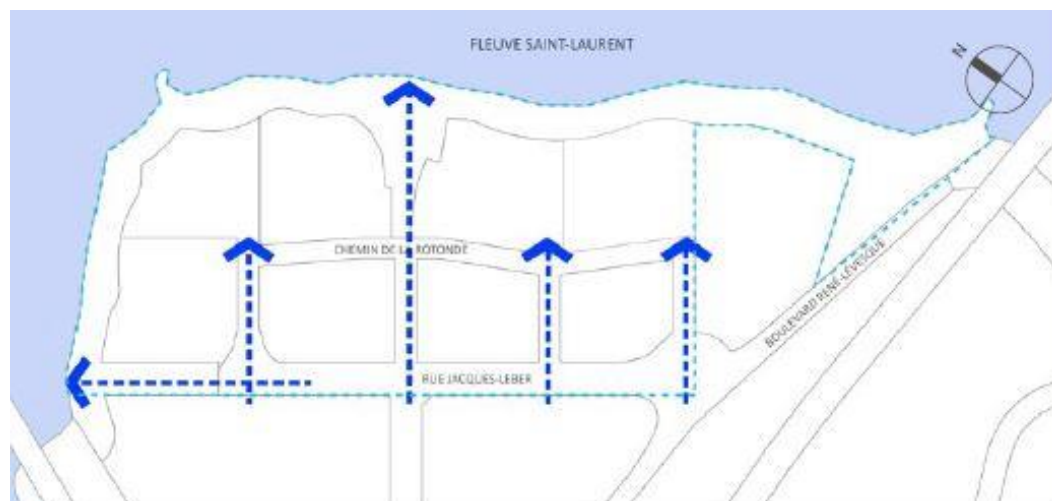
2.2 Protéger les perspectives et percées visuelles et limiter les nuisances

Un élément faisant partie intégrante de l'ADN de L'Île-des-Sœurs est la présence de nombreuses percées visuelles. L'Île-des-Sœurs a une relation privilégiée avec le fleuve et ces percées donnent aussi un accès visuel au centre-ville de Montréal, sur le Mont-Royal et sur le fleuve Saint-Laurent. Le site du quartier Pointe-Nord a été conçu en fonction d'une certaine hiérarchie de rues, de façon à mettre en valeur les vues d'intérêt et à découper les îlots à l'échelle du piéton. La trame ainsi générée permet d'obtenir un milieu de vie de qualité tout en offrant une relation avec le paysage avoisinant par des percées visuelles.

Figure 9 : Cartes du Guide d'aménagement de la Pointe-Nord montrant les perspectives visuelles vues d'intérêt à mettre en valeur et préserver



Mise en valeur des vues d'intérêts vers la ville.



Mise en valeur des vues d'intérêt vers le fleuve et les Montérégiennes.

(Guide d'aménagement de la Pointe-Nord, 2010, p.8)

Tel que l'illustre la figure 9, le « Guide d'aménagement de la Pointe-Nord » de 2010 mettait déjà l'emphase sur la conservation et la mise en valeur de ces percées visuelles afin que les éléments d'intérêts soient omniprésents depuis tous les axes du projet. Il était prévu que grâce à cette trame urbaine, les citoyens pourraient avoir un accès visuel privilégié sur le fleuve, le centre-ville de Montréal ainsi que sur le Mont-Royal en déambulant dans les rues du quartier Pointe-Nord. Les photos présentées ci-dessous témoignent bien des vues préservées vers le centre-ville et le fleuve depuis les portions développées du quartier Pointe-Nord.

Figure 10 : Vue vers le centre-ville de Montréal à l'intersection de chemin de la Pointe-Nord et de la rue Jacques-Le Ber.



(Proment, 2019)

Figure 11 : Vue vers le centre-ville de Montréal à l'intersection de chemin de la Pointe-Nord et la rue de la Rotonde.



(Proment, 2019)

Figure 12 : Vue vers le centre-ville de Montréal à partir de la portion à développer prévu selon le Guide d'aménagement de la Pointe-Nord.



(Proment, 2019)

Figure 13 : Vue à vol d'oiseau sur le projet (2017)



Le Guide d'aménagement de la Pointe-Nord proposait un agencement des gabarits et volumétries des bâtiments de façon à offrir à tous les résidents une vue soit sur le fleuve, soit sur le centre-ville ou sur les deux. Pour doter chaque unité d'une vue sur le fleuve ou sur la ville, le guide orientait aussi les fenêtres du salon sur l'un ou l'autre de ces éléments d'intérêt. Il en résultait un plan où les édifices se marient parfaitement au paysage fluvial et permettent d'apprécier le paysage urbain montréalais.

Selon les nouveaux paramètres de hauteur et de C.O.S. proposés dans le projet de PPU, il est plus que probable que les corridors visuels existants vers le fleuve ne pourront être maintenus, car ces normes imposeront des constructions basses et denses qui refermeront les vues. Le bâtiment en « L » proposé par le projet de PPU, sera lui-même de moyenne hauteur avec une grande empreinte au sol. Un tel gabarit de bâtiment obstruera totalement les vues depuis l'entrée du quartier, vers les rives et le fleuve, et ce, tant pour les résidents des bâtiments existants que pour ceux des bâtiments à construire.

De plus, le bâtiment en forme de « L » proposé par le projet de PPU vient créer un mur entre l'autoroute et le quartier. En raison de l'implantation de ce bâtiment en « L » (voir figure 6), de nombreuses unités résidentielles se retrouveraient directement face à l'autoroute, contrairement à ce qui était proposé au Guide d'aménagement de la Pointe-Nord, où une implantation en angle et plus éloignée de l'autoroute était en privilégée, de sorte que les unités soient vers l'intérieur et qu'ils soient face au cœur du quartier ou face au fleuve.

Malgré le fait que plusieurs composantes des plans du projet de PPU puissent être à titre indicatif, nous croyons important de souligner que l'implantation proposée pour l'édifice en « L » crée vaste éventail de logements qui donneront sous le tablier du pont. Ceux-ci se retrouveront grandement exposés aux bruits et poussières générés par la circulation sur cette importante artère métropolitaine. Les dessous du nouveau pont ne sont pas un environnement agréable. Soulignons qu'il s'agit du pont le plus fréquenté au Canada, ces unités seront donc excessivement difficiles à vendre.

Ces propositions du projet de PPU nuiront grandement à l'attrait des unités impactées et réduiront forcément leur valeur. Elles auront aussi un impact sur la perception du quartier puisqu'elles altéreront son entrée. En plus, pour les résidents ces propositions se traduiront aussi en pertes de jouissance.

Figure 14 : Proposition du projet de PPU



(Projet de PPU, 2019, p.52)

Figure 15 : Proposition de Proment (2015)



(Guide d'aménagement de la Pointe-Nord, 2010)

L'implantation proposée par le Guide de 2010 portait pourtant une attention importante à ces aspects des aménagements urbains et faisait en sorte de créer ou maintenir des percées visuelles libres et ouvertes depuis toutes les rues. Les vues sur le fleuve, les vues vers le centre-ville sont aussi des thèmes récurrents chez les citoyens de L'Île-des-Sœurs et ces éléments sont une des raisons de son l'attrait toujours grandissant. Ils le sont tout autant pour les résidents spécifiques de la Pointe-Nord. Percées visuelles qui bénéficient d'ailleurs à tous les citoyens et visiteurs du quartier et même ceux qui traversent simplement l'île sur le pont Samuel-de-Champlain.

Nous croyons qu'il n'est pas acceptable pour les résidents du quartier d'avoir à renoncer à ces vues et que l'on préfère soudainement des bâtiments qui modifieront radicalement le profil du quartier prévu initialement. **Les hauteurs prescrites auparavant devraient selon nous être maintenues pour favoriser le maintien des diverses vues et perspectives visuelles vers le fleuve et la Ville. Ces orientations d'aménagement devraient donc être revues complètement en prenant en compte les impacts sur les vues et des nuisances connues aux abords des ponts et autoroutes. Rien ne justifie de privilégier d'importants gabarits construits à cet endroit.**

2.3 La place des piétons et cyclistes

L'Île-des-Sœurs se veut un milieu de vie où il fait bon de vivre en harmonie avec la nature et en toute quiétude. Les grandes artères du territoire, aménagées selon le modèle des *parkways* (tels que conçues par Frederick Law Olmsted dès le 19e siècle), sont des bons exemples des atouts verdoyants et paysagers dont recèle l'Île-des-Sœurs. Ces voies offrent une part confortable aux automobilistes, mais aussi aux piétons et cyclistes et contiennent également une grande proportion de verdure, ce qui en fait des axes où il est agréable de circuler.

Lors des consultations publiques de 2018 et de la séance d'information du 30 septembre dernier, les liens piétons/cyclables ont été présentés comme des éléments excessivement importants, et ce, partout sur L'Île-des-Sœurs. L'idée de la « ville à la campagne » est un thème très fort chez les citoyens de L'Île-des-Sœurs qui ont clairement démontré leur volonté de préserver le verdissage déjà très présent dans le secteur, mais également de bonifier les espaces verts. Les citoyens veulent un endroit humain où il est possible de « s'évader » de la Ville tout en y restant à proximité de la maison.

Figure 16 : Parkway boulevard René-Lévesque



Vue du boulevard René-Lévesque

Figure 17 : Parkway boulevard Île-des-Sœurs



Vue du boulevard de L'Île-des-Sœurs

Le Guide d'aménagement de la Pointe-Nord de 2010 allait aussi en ce sens en offrant la part belle aux piétons et cyclistes et nous sommes d'accord avec les citoyens sur le fait que cette orientation doit être maintenue.

Le segment du boulevard René-Lévesque longeant le tablier du pont-autoroute devrait avoir davantage un caractère de *Parkway* afin de minimiser les impacts négatifs générés par le pont, le bruit, la poussière, les vibrations tout en reprenant le caractère des autres grands boulevards de L'Île-des-Sœurs.

2.4 Assurer une bonne connexion avec la station du REM

Dans le même esprit, l'arrivée du REM est une excellente opportunité de peaufiner les parcours piétonniers et cyclistes du quartier.

Si le quartier était complété selon les lignes directrices du Guide d'aménagement de la Pointe-Nord de 2010, les usagers du REM qui débarqueront à la station de L'Île-des-Sœurs seraient immergés dans un environnement fortement caractéristique de l'île, soit un environnement naturel, et ce, dès leur sortie de la station. Le Guide mettait déjà de l'avant une panoplie de liaisons piétonnes à travers le quartier Pointe-Nord. De plus, des liaisons étaient prévues entre le secteur actuellement à développer et le parcours

riverain. La hauteur proposée des tours résidentielles avait comme objectif notamment de donner une grande place aux piétons en maximisant les espaces aménagés au sol. L'identité des lieux aurait été immédiatement visible. De plus, la rue d'ambiance a déjà des commerces de proximité, ce qui est un élément clé du Guide et est en accord avec les principes TOD qui encouragent la mise en place d'activités (commerciales ou autre) au niveau des rez-de-chaussée afin de favoriser une animation des parcours piétonniers.

Malheureusement, plusieurs éléments du PPU nous apparaissent comme étant en contradiction avec cette vision et le quartier déjà construit. Selon notre expérience, la création d'un milieu de vie cohérent près d'une gare passe d'abord par des aménagements d'espaces publics distinctifs et un encadrement adéquat de ces espaces. Cela passe donc encore une fois par un savant agencement entre dégagements et hauteurs. Nous croyons aussi qu'il est pertinent de minimiser les hauteurs des constructions à proximité du pont où les vues seront bloquées par le terre-plein et de maintenir des bâtiments à échelle humaine aux abords des rues. Il est nécessaire de densifier ses abords, mais cette densification doit être progressive et devrait donc respecter aussi le contexte d'insertion, soit respecter les principes et normes déjà établis dans le Guide d'aménagement de la Pointe-Nord.

Le guide prévoyait des bâtiments de faible gabarit autour de la rue de la Rotonde pour conserver les aménagements à échelle humaine (tels que ceux réalisés jusqu'ici), des bâtiments de moyen gabarit en bordure de l'autoroute pour l'espace commercial de la rue Jacques-Le Ber et des bâtiments en hauteur près de l'espace riverain. Selon nous, la rue de la Rotonde doit conserver son aménagement à échelle humaine encadrée de bâtiments ayant un maximum de trois étages. Le Guide prévoyait déjà l'implantation de maisons de ville au bord des rues et la création d'espaces publics conviviaux.

Le document du projet de PPU de la Pointe-Nord a été rendu public en juillet 2019. Dès le mois suivant, Proment a proposé une modification du Guide d'aménagement entériné en 2010 pour répondre plus adéquatement aux objectifs du présent projet de PPU. Ces modifications répondaient particulièrement aux objectifs 4 et 5 qui sont d'assurer une connexion avec la station du REM et de favoriser les circulations piétonnes dans le site. Le bâtiment proposé sur la rue Jacques-Le Ber serait donc séparé en deux pour ainsi faciliter une liaison piétonne vers la gare du REM. Bien que le Guide prévoyait déjà des liaisons piétonnes à travers le site, une liaison directe avec la gare REM n'était pas initialement prévue puisque le projet n'existait pas à l'époque. **Cette modification était le seul changement significatif requis au Guide puisque le plan d'ensemble présenté au guide répondait déjà aux objectifs du présent projet de PPU, tel que mentionné auparavant.**

De plus, nous ne croyons pas que la venue du REM nécessite un autre pôle de services et de commerces. Certes, des liens conviviaux et sécuritaires doivent être prévus dans l'aménagement de la dernière portion du projet, mais cela **ne nécessitera pas un nouveau pôle commercial en soi.**

2.5 Mise en valeur du parcours riverain

La ceinture verte qui couronne L'Île-des-Sœurs est un élément identitaire fort du territoire faisant aussi parti de son ADN et ceci est aussi vrai dans le quartier de la Pointe-Nord. Les rives offrent des parcours piétonniers et cyclables hors du commun et permettent aux habitants d'avoir un accès privilégié au littoral, de venir s'y détendre et constitue un fort atout qui participe à attirer les résidents vers L'Île-des-Sœurs.

Dans la mise en œuvre du Guide d'aménagement de la Pointe-Nord de 2010, une attention particulière a été apportée sur le parcours riverain. Ainsi, le projet offre des accès directs au parcours riverain de l'île. Le « Guide d'aménagement de la Pointe-Nord » visait aussi à créer des aménagements paysagers de très grande qualité pour le parcours riverain. C'est là un argument essentiel pour favoriser l'implantation de hautes tours résidentielles. Celles-ci occupent et occuperont moins d'espace au sol permettant ainsi de compléter et mettre en valeur des sentiers piétonniers rejoignant le parcours riverain. L'espace gagné permettra aussi de bonifier les aménagements paysagers, agrémenter les parcours et ainsi favoriser les déplacements piétonniers.

Figure 18 : Portion de la ceinture verte dans le quartier Pointe-Nord



(Guide d'aménagement de la Pointe-Nord, 2010)

Au Guide d'aménagement de la Pointe-Nord de 2010, on pouvait constater que les abords du fleuve étaient préservés de toutes constructions, qu'ils étaient voués à des fonctions publiques et sillonnés de pistes cyclables et de sentiers. Ceux-ci ont été cédés à la Ville par Proment à cette fin. Nous constatons qu'encore aujourd'hui il y a un consensus évident sur le fait que les espaces existants qui donnent accès au littoral doivent non seulement continuer d'exister, mais devraient également être mis en valeur de manière significative. C'est d'ailleurs ce qui est prévu au projet de PPU où la relation avec l'eau demeure un élément identitaire fort. L'arrondissement et la Ville saisissent donc toute l'importance et la pertinence de préserver l'accès des berges et de mettre ces berges en valeur. Il en va de même pour les pistes cyclables qui bordent l'île et les vues vers le Mont-Royal ainsi que le centre-ville. **Nous sommes tout à fait en accord avec la préservation et la mise en valeur de ces milieux, et ce, au bénéfice de tous les citoyens. Il s'agit d'atouts majeurs et nous croyons qu'une vision d'ensemble pour l'aménagement des berges de l'ensemble de L'Île-des-Sœurs devrait être élaborée. Il serait même opportun, dans le cadre d'une telle planification, de prévoir la relocalisation des vestiges archéologiques de la ferme Le Ber récupérés lors des fouilles effectuées par le gouvernement avant la construction du pont Samuel de Champlain. Un espace commémoratif en plein air pourrait être apprécié par les citoyens en enrichissant l'expérience du parcours riverain.**

CONCLUSION

Tel qu'exposé au présent mémoire, nous sommes en accord avec les objectifs de mise en valeur, de verdissement et la mise en place de mesures et aménagements facilitant les déplacements piétonniers et cyclistes. Par contre, divers éléments du projet de PPU devraient selon nous être réévalués et revus de façon importante.

L'augmentation du C.O.S. ainsi que la réduction de la hauteur permise sur un site de cette superficie rendront l'emprise au sol des bâtiments trop élevée. Cette emprise exagérée viendra réduire l'espace qui devrait être dédié aux sentiers piétons, aux pistes cyclables et espaces verts et de détente. Ce cadre normatif fera aussi en sorte d'imposer des typologies de bâtiment qui risquent de jurer avec le contexte d'insertion du quartier Pointe-Nord. Le bâtiment monolithique en « L » proposé pose autant le problème au niveau de la perméabilité du tissu urbain en terme physique que visuel, car il bloc l'entrée au quartier pour les piétons qui devront le contourner laborieusement et il obstrue les corridors visuels vers le fleuve.

Tous les objectifs du PPU étaient déjà pris en compte dans le Guide d'aménagement de 2010 et nous ne comprenons pas comment la proposition illustrée au PPU participerait à améliorer la planification et à la qualité de vie du côté nord du pont, tant pour les résidents actuels que pour les futurs résidents. Nous sommes d'avis que la vision traduite au Guide d'aménagement de la Pointe-Nord de 2010 est celle qui doit être poursuivie et le parachèvement du développement de la portion au nord du pont devrait se faire selon les mêmes principes et paramètres. Alors que les phases précédentes du projet ont été certifiées LEED, nous croyons qu'il faut reconnaître les efforts consentis par Proment pour réaliser un projet distinctif et de très grande qualité en suivant un plan directeur établi initialement avec l'arrondissement. Selon nous, l'avancement du projet à 75 % et la qualité du milieu justifient amplement de poursuivre dans la même veine et de compléter la dernière phase de ce projet exemplaire tel qu'il avait été proposé en 2010.



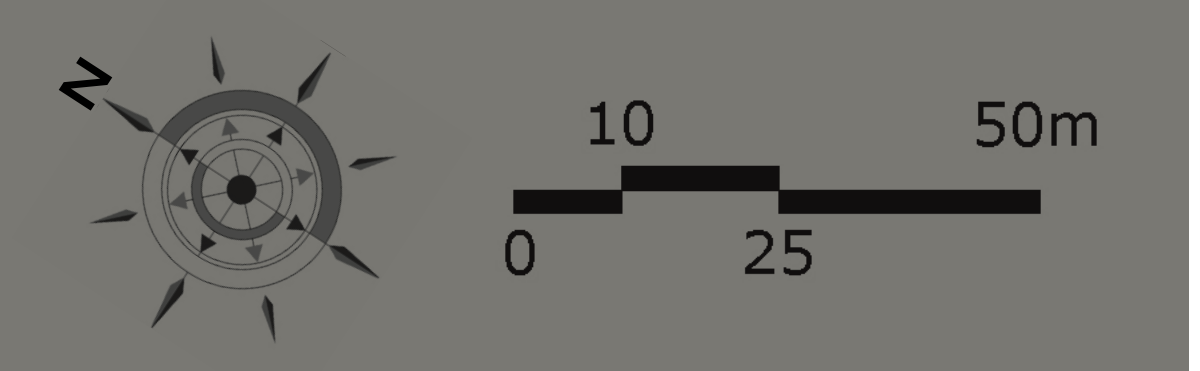
LÉGENDE

- TOUR D'HABITATION EN HAUTEUR
- BÂTIMENT RÉSIDENTIEL ET/OU COMMERCIAL (MI-HAUTEUR)
- MAISON DE VILLE

NOTE:
LE PLAN DIRECTEUR DE LA POINTE NORD EST UN PLAN CONCEPTUEL. LA DIMENSION ET L'EMPLACEMENT DES BÂTISSSES FUTURES PEUVENT ÊTRE CHANGÉS ET LES VUES NE PEUVENT ÊTRE GARANTIES



PLAN DIRECTEUR



OCTOBRE 2019



POINTE
NORD
NRD

GUIDE D'AMÉNAGEMENT DE LA
POINTE NORD

24 SEPTEMBRE 2010



GUIDE D'AMÉNAGEMENT DE LA POINTE NORD



29389

24 SEPTEMBRE 2010



N°	DATE JJ/MM/AA	ÉMISSIONS
01	24/09/2010	Dépôt à l'arrondissement

TABLE DES MATIÈRES

1	INTRODUCTION	1
1.1	Objectif du guide	1
1.2	Interprétation et portée des critères	1
1.3	Contenu du guide	1
1.4	Localisation	2
1.5	Le site	3
2	CONCEPT ET VISION D'AMÉNAGEMENT	4
2.1	Mise en contexte	4
2.2	Énoncé de vision	4
2.3	Plan d'ensemble	5
2.4	Principaux objectifs	6
2.5	Principes d'aménagement	8
2.6	Structure bâtie : les blocs urbains	12
2.7	Hauteur, implantation et volumétrie	15
2.8	Distribution des usages	24
2.9	Le réseau des espaces publics	25
2.10	Approche de développement durable	27
3	PARTI ARCHITECTURAL	28
3.1	Vision architecturale	28
4	PARTI PAYSAGER	33
4.1	Objectifs et critères généraux d'aménagement des espaces extérieurs	33

1 INTRODUCTION

1.1 OBJECTIF DU GUIDE

le présent guide et les critères qui le composent constituent un outil de planification qui permet à Proment d'orienter la nature et la forme des bâtiments et des aménagements qui seront construits dans le secteur de la Pointe Nord de l'Île des Soeurs. Il est le fruit d'une profonde réflexion visant le développement d'un projet multifonctionnel de qualité et la création d'un milieu de vie urbaine unique. Le présent document prend essence sur la base de ces deux principes fondamentaux et il instrumente l'élaboration des propositions d'aménagement en plus de les documenter.

Le présent guide traduit les objectifs d'aménagement suivants dans leur mise en œuvre dans le secteur de la Pointe Nord :

- Développer un ensemble urbain propice à la mixité d'usages et de typologies architecturales;
- Créer un voisinage résidentiel en relation avec le parc d'affaires présentement adjacent; Intégrer à la planification du projet et à sa mise en œuvre les principes de base de développement durable en vue d'obtenir du Conseil américain du bâtiment durable (U.S. Green Building Council) une certification LEED®-ND (projet pilote);
- Offrir une diversité de produits résidentiels capables de répondre aux besoins d'un large éventail de ménages;
- Aménager un nombre généreux d'espaces verts, parcs, places publiques et sentiers piétons et pistes cyclables.

1.2 INTERPRÉTATION ET PORTÉE DES CRITÈRES

Les utilisateurs du guide ne doivent pas faire une interprétation stricte des normes et critères qu'il regroupe. Ils doivent plutôt s'inspirer de l'esprit des objectifs d'aménagement que poursuit Proment pour la mise en œuvre du projet. Le guide est un complément aux différentes législations en vigueur sous les autorités municipale et provinciale. En aucun cas, il ne s'y substitue. Son contenu doit faire l'objet d'une approbation par résolution du Conseil d'arrondissement de Verdun conformément aux dispositions du plan d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA). Le présent guide est reconnu légalement comme outil d'orientation du développement du secteur de la Pointe Nord. La corporation Proment se réserve le droit de modifier légèrement le plan directeur du projet. L'arrondissement de Verdun répute que ces changements ne nécessitent pas de nouvelle approbation globale du plan directeur, dans la mesure où ils n'affectent pas substantiellement l'esprit et les lignes directrices du présent guide.

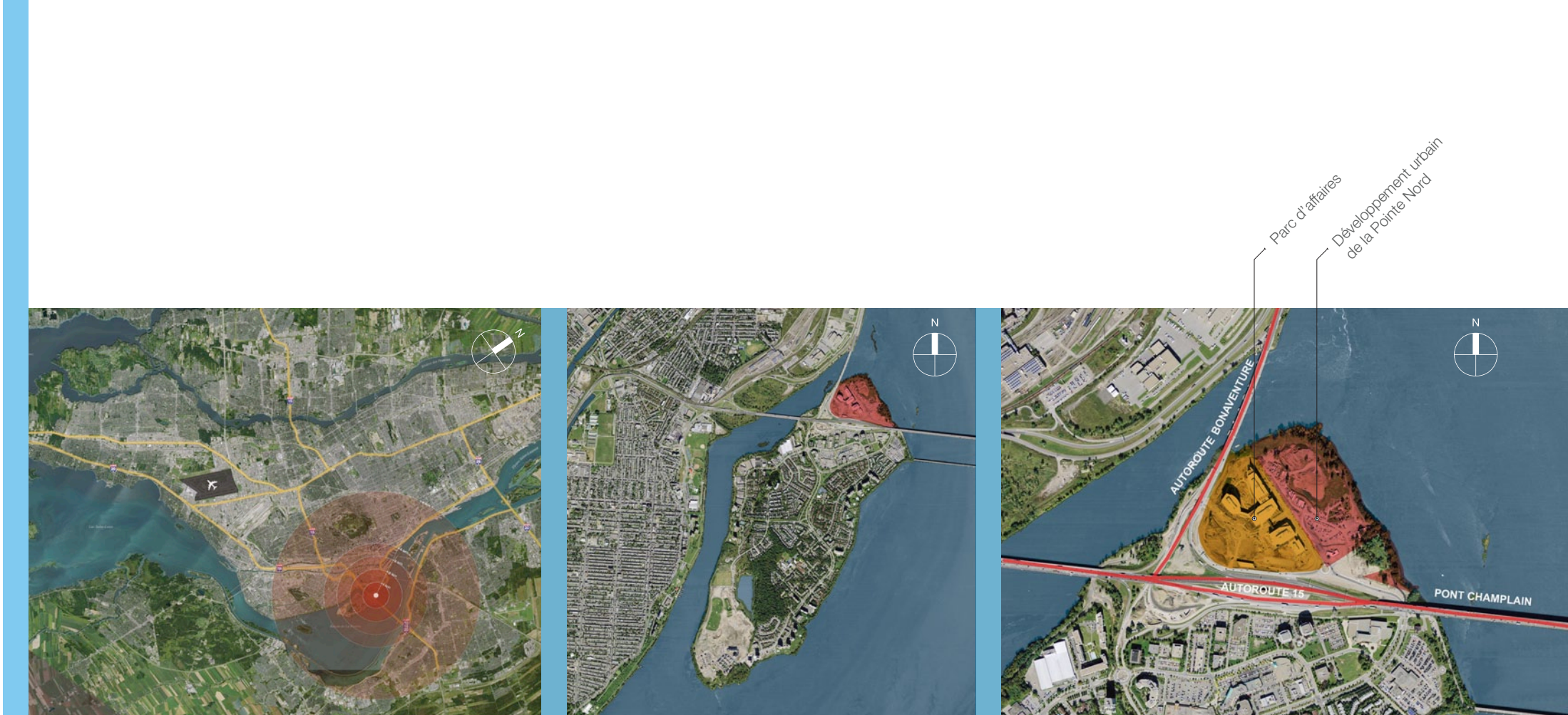
Note : Les textes du guide ont priorité sur les photos.

1.3 CONTENU DU GUIDE

Le guide est construit comme un document de référence. Sa forme facilite la compréhension de l'utilisateur et favorise ainsi l'usage rapide et efficace de son contenu. Le guide regroupe :

- Une présentation du contexte d'insertion du projet de la Pointe Nord par rapport à son environnement immédiat;
- Une description générale de la vision d'aménagement du projet et de son concept d'organisation spatiale;
- L'approche de Proment en matière de développement durable et ses applications directes dans le développement de la Pointe Nord;
- La formulation des critères architecturaux et paysagers;
- La description des principes de mise en œuvre du projet.

1.4 LOCALISATION



Montréal

L'Île des Sœurs est située au sud-ouest de l'île de Montréal et fait partie intégrante de l'arrondissement de Verdun depuis 1966. Desservie par les autoroutes 15 et Bonaventure, elle est en soi un microcosme urbain à proximité du centre-ville de Montréal. Sa nature insulaire lui permet toutefois de se positionner à titre d'oasis de calme et de nature pour ses résidents.

Île des Sœurs

Anciennement connue sous le toponyme d'île Saint-Paul, l'Île des Sœurs doit son nom à la congrégation religieuse qui s'en est départi en 1957. En 1965, elle a fait l'objet d'une vaste planification urbanistique. Actuellement, environ 18 000 personnes y résident et plus de 6 000 y travaillent chaque jour dans divers secteurs d'affaires, allant des commerces de quartier à des sièges sociaux d'entreprises multinationales.

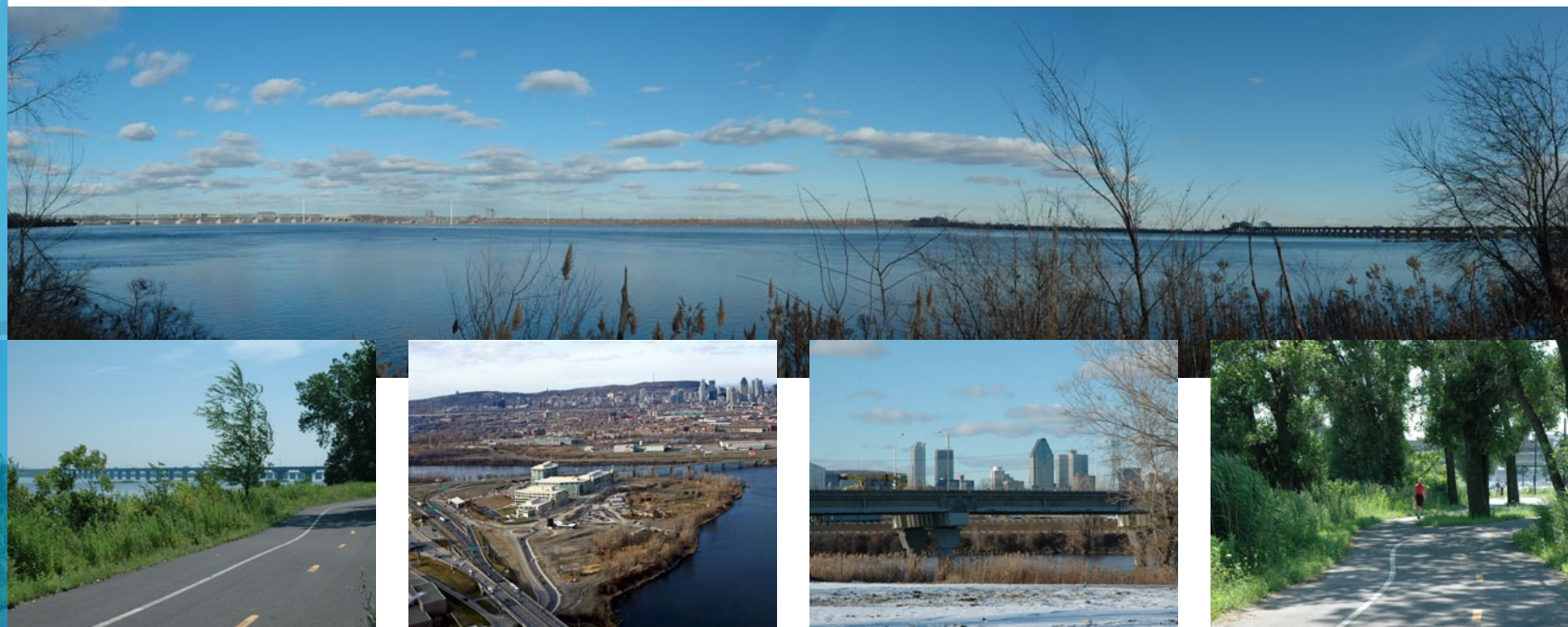
Pointe Nord

Le projet est situé à la pointe nord de l'île dans le quadrant nord-est formé par l'autoroute Bonaventure, l'autoroute 15 et l'amorce du pont Champlain. Le site borde également 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 secteur visé par le présent guide d'aménagement est adjacent au parc d'affaires en développement et comprend déjà une piste cyclable aménagée en bordure du fleuve.



1.5 LE SITE

La Pointe Nord de l'Île des Sœurs est d'une superficie totale de 22 hectares. La moitié nord-ouest de la Pointe est affectée à la création du parc d'affaires où loge d'ailleurs le complexe Bell. L'autre portion au nord-est de la pointe qui fait l'objet de ce guide est destinée à un développement urbain mixte (habitation, bureaux, commerces de détail, etc). Les berges circonscrivant la Pointe Nord sont aménagées en grand espace public avec plusieurs composantes (parc, piste cyclable, etc).



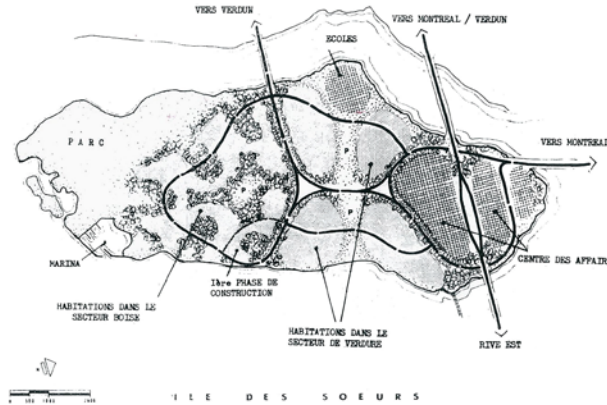
2 CONCEPT ET VISION D'AMÉNAGEMENT

2.1 MISE EN CONTEXTE

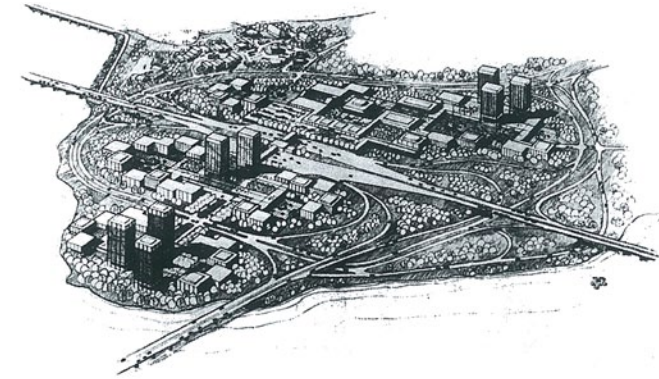
La Pointe Nord de l'Île des Sœurs est localisée en bordure du fleuve et à la croisée de deux grands axes autoroutiers majeurs. Cela lui confère une position stratégique pour un développement urbain de qualité. Le plan directeur, élaboré en 1965 selon une approche visionnaire de conception intégrée, prévoyait alors une cité-jardin où se côtoyaient différentes typologies d'habitation au sein de multiples îlots de verdure, des pôles commerciaux et civiques desservant les besoins de la population et de multiples liens piétons offrant sécurité et confort à ses résidants. Depuis 40 ans, l'Île des Sœurs s'est enrichie de milliers de résidants et de travailleurs et s'est adaptée à leurs besoins au rythme des générations.

2.2 ÉNONCÉ DE VISION

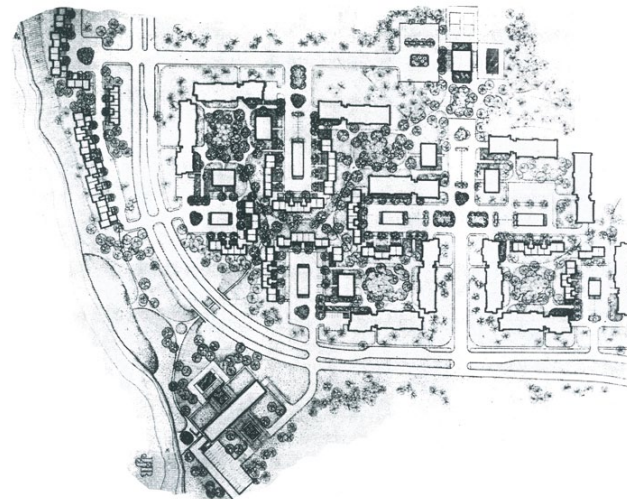
Le secteur de la Pointe Nord représente aujourd'hui le dernier fragment de l'île à être développé. Dans un monde en constante évolution, la corporation Proment s'est adaptée aux réalités du marché, tout en respectant la vision énoncée il y a plus de 40 ans. Proment a donc opté pour la consolidation du pôle urbain de la Pointe Nord en intégrant les tendances actuelles en matière de design urbain et de développement durable et responsable en mettant l'emphase sur la mixité d'usages. Cette cohabitation des usages favorise la création d'un pôle urbain phare où la proximité des emplois et des habitations animent le nouveau quartier pour y créer un milieu convivial et diversifié. Le cadre bâti est voisin d'un environnement naturel, permettant de profiter des avantages d'un quartier urbain et dynamique tout en tirant profit de la proximité des espaces naturels au bord du fleuve. En affirmant sa vision de développement, Proment se donne des objectifs précis lui donnant la possibilité d'encadrer sa démarche tout en répondant à la demande d'une clientèle soucieuse de l'environnement dans lequel elle évolue.



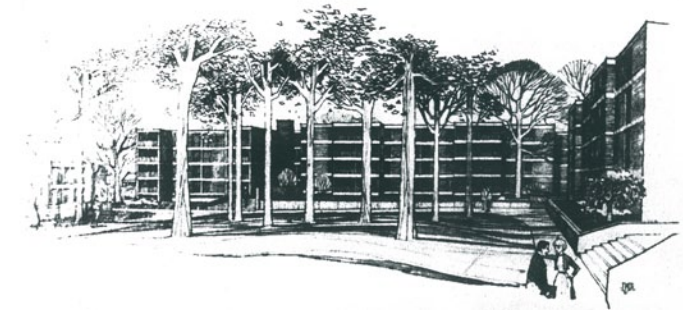
Plan des affectations de l'île prévues en 1965-66



Vision du centre des affaires et de la Pointe Nord, 1965-66



Plan du premier secteur d'habitation prévu sous le concept de cité-jardin, 1965-66



Perspective de maisons d'appartement conçues par l'architecte Philip-David Bobrow, 1965

2.3 PLAN D'ENSEMBLE

..... Limite d'intervention ± 10 hectares

Note: Le plan illustré est à titre indicatif seulement.



2.4 PRINCIPAUX OBJECTIFS

Établir un milieu urbain vibrant

La densité du développement s'appuie sur une vision résolument urbaine des lieux, favorisant les activités tout au long de la journée et même après les heures de travail.

La densification du développement permet la préservation d'une plus grande superficie d'espaces naturels aux abords du projet.

Proximité et mixité d'usages

La mixité des usages permet à la population de la Pointe Nord d'y vivre et d'y travailler sans avoir besoin de se déplacer en automobile. Des places d'affaires et des commerces situés dans et autour du quartier permettent aux résidents de travailler non loin de leur résidence, à des distances de marche.

Favoriser l'expérience piétonne

Les rues et trottoirs sont aménagés pour permettre aux piétons d'évoluer en toute sécurité dans un milieu de vie convivial. Les déplacements actifs sont alors valorisés au détriment de l'utilisation de l'automobile.

Maximiser des vues sur la ville et le fleuve

La Pointe Nord offre des vues saisissantes sur la Rive-Sud, le fleuve, la Montérégie et le centre-ville de Montréal. La grille de rue a été conçue de manière à les mettre en valeur.

Concevoir une architecture moderne et intégrée

Le choix de matériaux de qualité allié à une conception réfléchie se reconnaît dans une facture architecturale urbaine et moderne. La cohérence et l'homogénéité du quartier sont de mise pour l'ensemble du bâti architectural.

Diversifier les typologies résidentielles

Les multiples typologies d'habitations offrent une variété de logis pour les différents besoins d'une population variée.

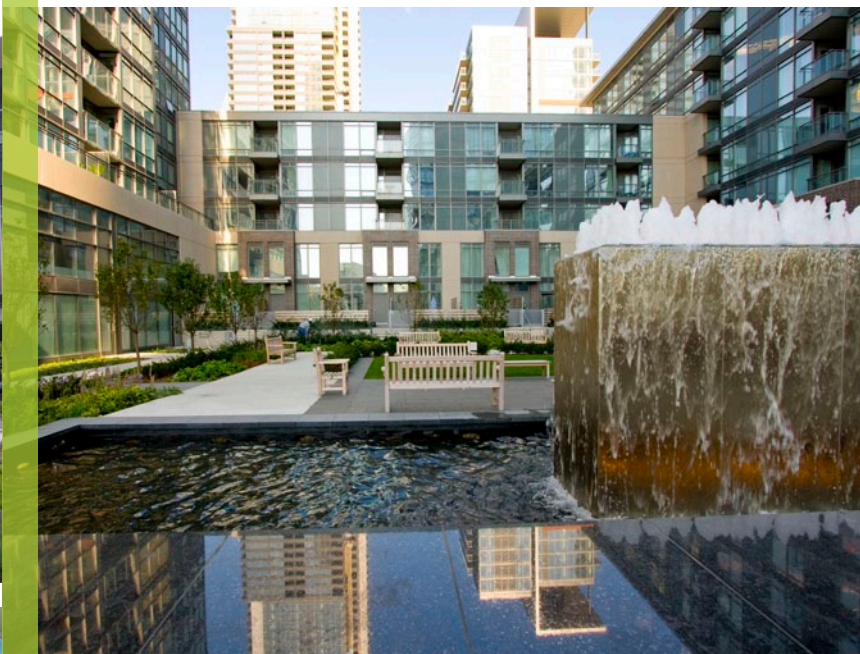
Créer un réseau vert multifonctionnel

Les berges du fleuve sont consolidées et réaménagées pour permettre aux occupants de profiter des éléments naturels qui bordent le projet. Une promenade y est aménagée en un parcours déambulatoire. Une vaste place publique centrale accueille les événements.

Développement durable

Les principes de conception, d'aménagement et de construction axés sur le développement durable du quartier font partie de façon intégrale de tout le processus de planification du projet.





2.5 PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT

Les principes d'aménagement se déclinent en une série d'éléments structurants qui définissent le quartier de la Pointe Nord :

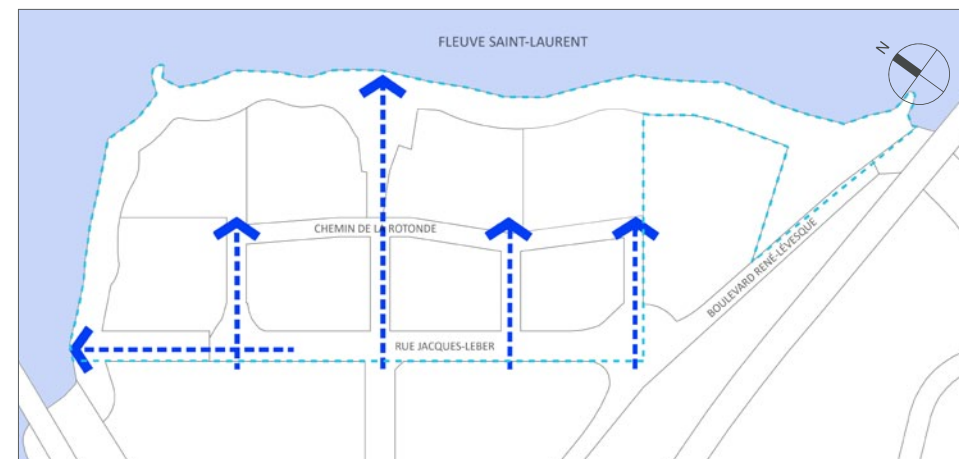
- La trame de rue;
- L'intégration avec le quartier des affaires;
- La rue commerçante;
- Les rues résidentielles publiques et les voies d'accès privées;
- Les liens piétons;
- Le réseau des espaces publics;
- La piste multifonctionnelle panoramique.

2.5.1 La grille de rue

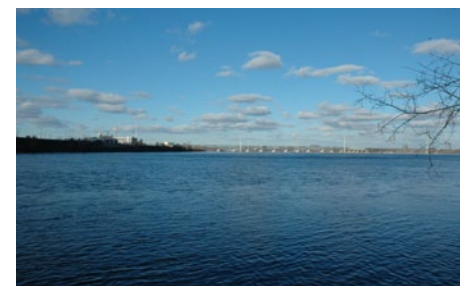
Le site est réfléchi en fonction d'une hiérarchie de rues, de façon à mettre en valeur les vues d'intérêt et à découper les îlots à l'échelle du piéton. La trame ainsi générée permet d'asseoir un milieu de vie de qualité tout en offrant une relation avec le paysage avoisinant par des percées visuelles.



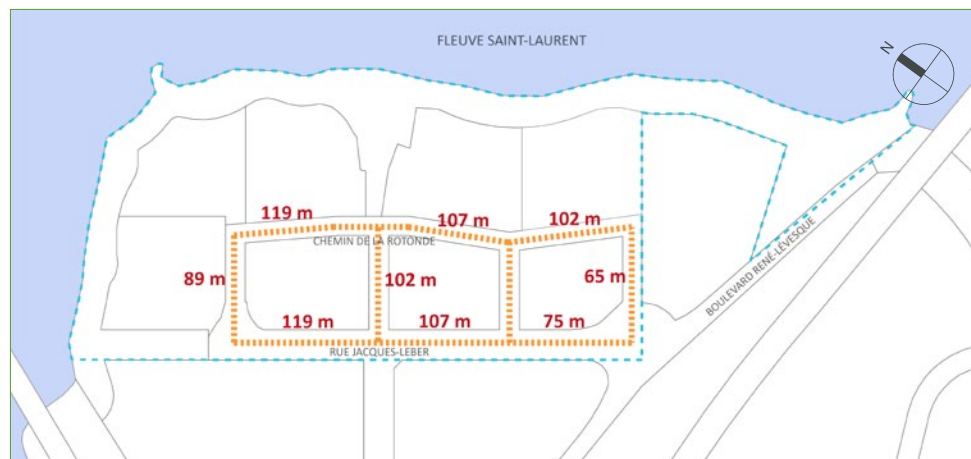
Mise en valeur des vues d'intérêts vers la ville.



Mise en valeur des vues d'intérêt vers le fleuve et les Montérégiennes.

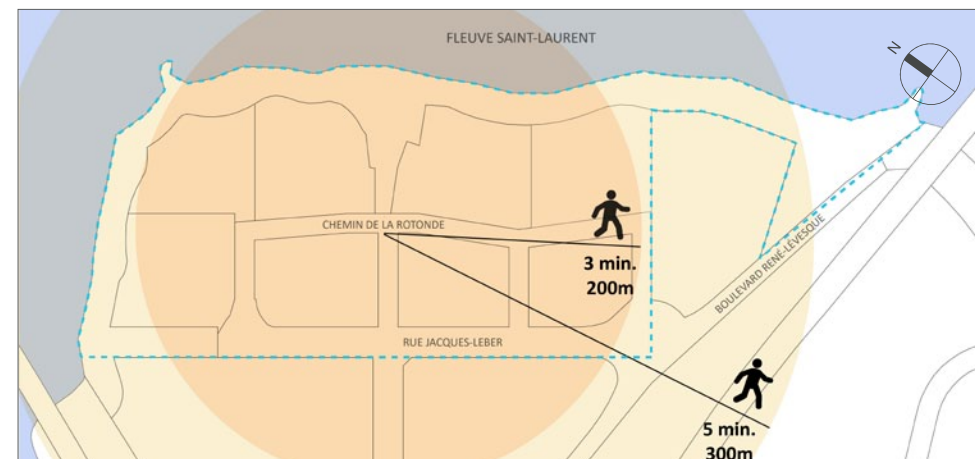


Une minute de marche équivaut à une distance d'environ 80 mètres.



Les dimensions des îlots sont pensées en fonction de faibles distances de marche des déplacements piétons.

Un piéton marche à une vitesse moyenne de 15 min par km.

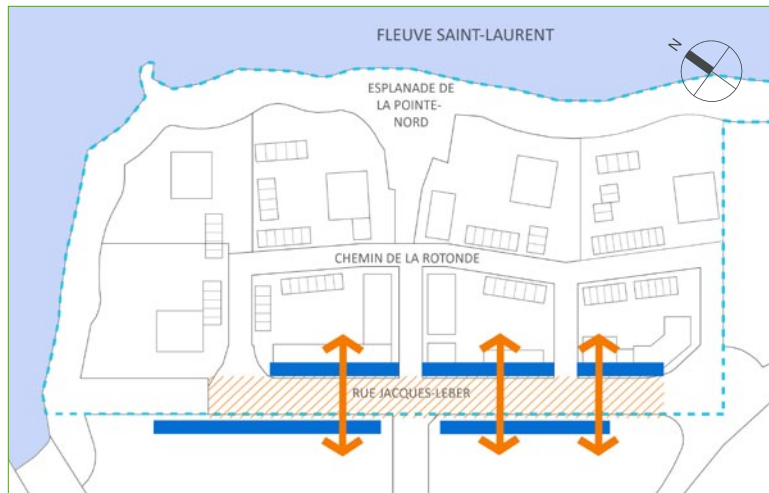


L'ensemble du projet est circonscrit à l'intérieur d'un rayon de marche de moins de 5 minutes. L'ensemble des services est accessible en 3 minutes de marche.



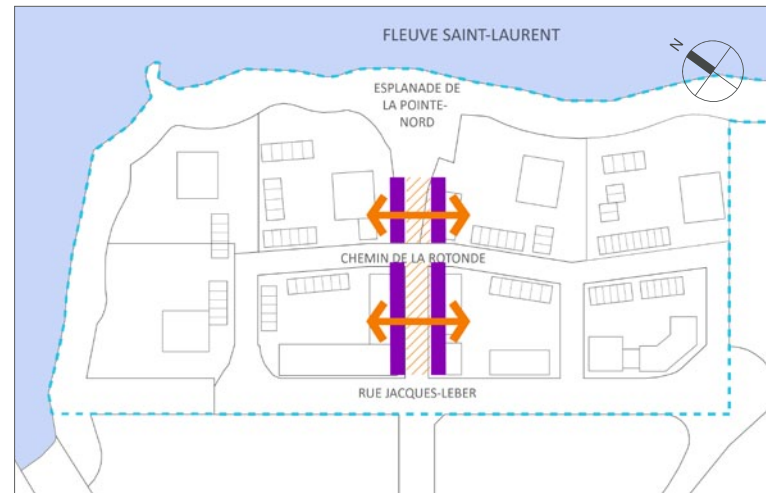
2.5.2 Intégration avec le parc d'affaires

L'intégration du nouveau quartier résidentiel et du parc d'affaires tient au caractère particulier de l'espace public.

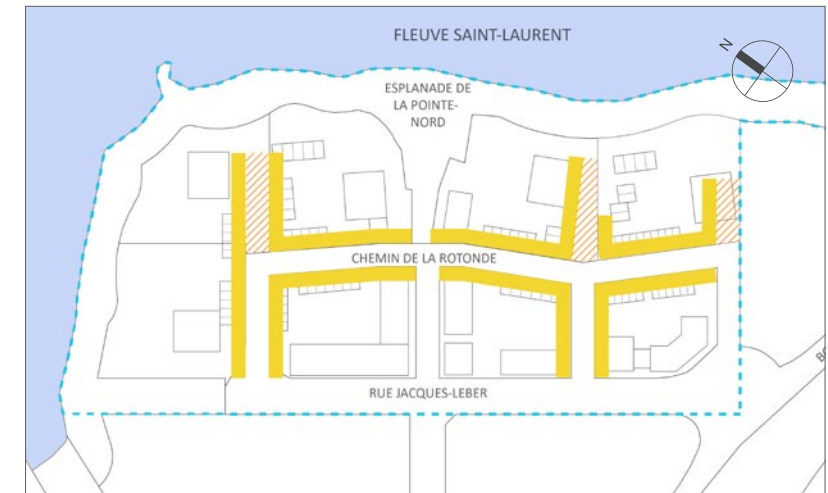


2.5.3 La rue commerçante

La rue devient un lieu d'échange convivial pour la population de la Pointe Nord.

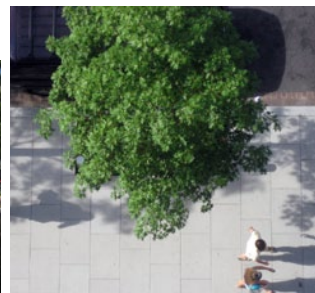
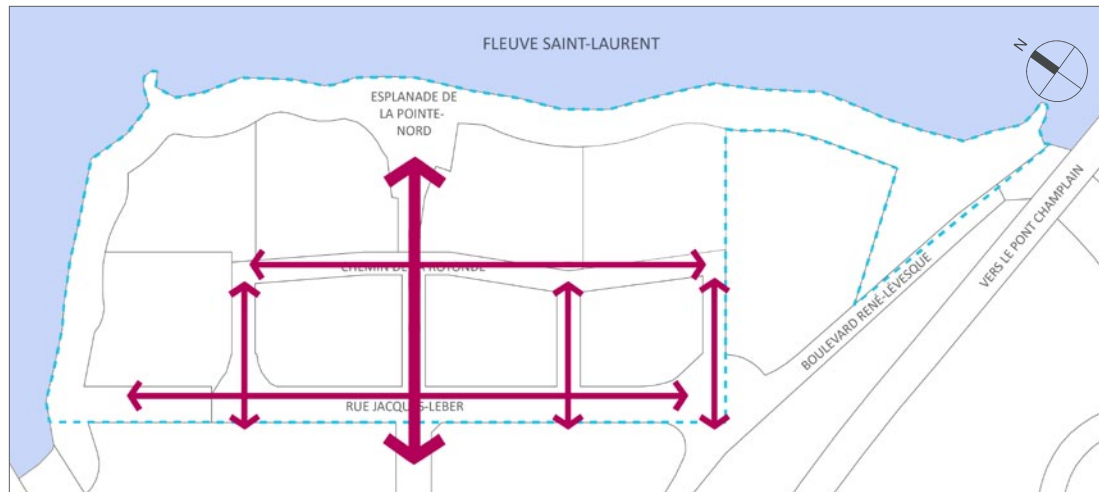


2.5.4 Les rues résidentielles publiques et voies d'accès privées



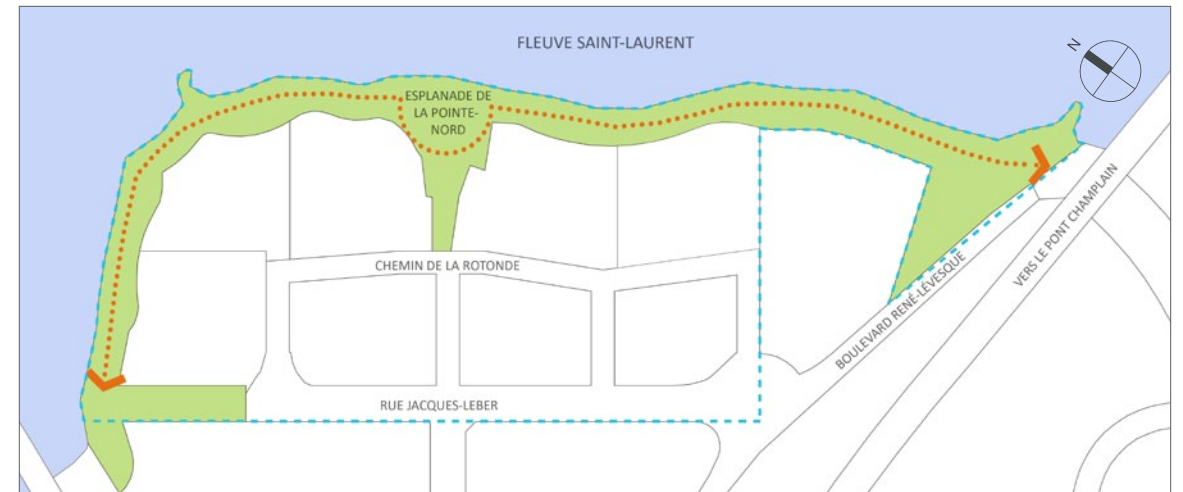
2.5.5 Les liens piétons

Les rues sont bordées de trottoirs de chaque côté. Plusieurs passages piétons sont aménagés afin de prolonger les rues et de permettre un libre accès aux espaces verts en rive du fleuve.



2.5.6 Le réseau des espaces publics

- Lien vert riverain
- Place publique de la Rotonde
- Piste multifonctionnelle panoramique
- Randonnée pédestre
- Piste cyclable



2.6 STRUCTURE BÂTIE: LES BLOCS URBAINS

2.6.1 Définition et organisation

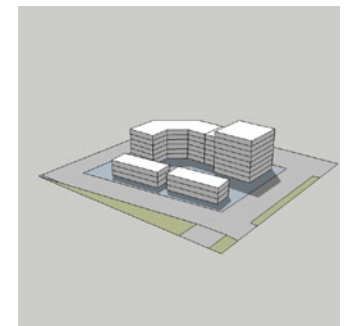
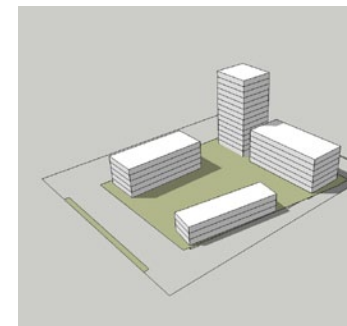
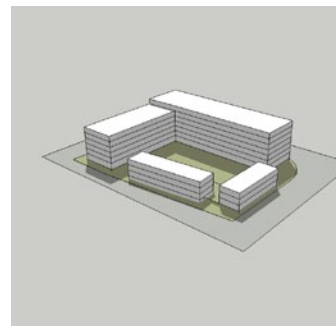
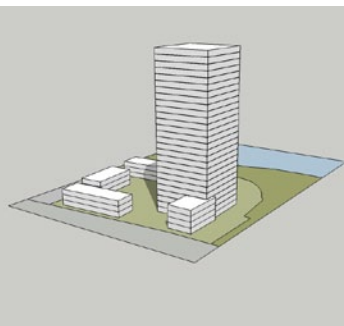
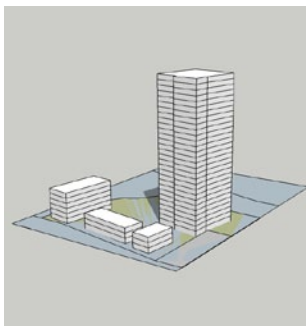
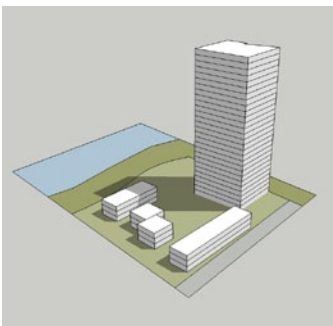
Le projet se compose à partir du bloc urbain comme entité bâtie – une forme urbaine reconnue pour favoriser la mixité et la densité. Chaque bloc urbain est en soi une unité de voisinage, il définit l'espace public de la rue. Il s'adapte bien à la construction par phases.

Le bloc urbain reste une unité de référence structurée et flexible. Il s'ajuste habilement aux différents usages, demandes du marché et différentes expressions architecturales. Les éléments qui le composent peuvent prendre différentes formes à l'intérieur d'une volumétrie définie et cohérente à l'ensemble du bloc et du projet.

Le bloc urbain peut intégrer diverses composantes, tels que;

- Plusieurs usages
- Typologies et gabarits variés
- Cour intérieure commune
- Stationnement commun souterrain ou en structure
- Jardin-terrasse
- Etc.

Note: Les volumétries sont à titre indicatif seulement.





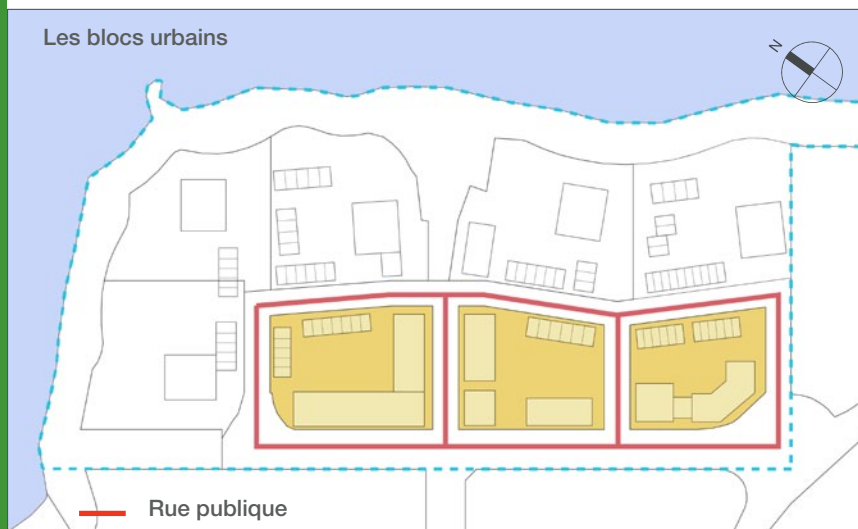
2.6.2 Composition

Chaque unité de voisinage est planifiée sur une base commune qui est constituée de différents éléments typologiques (immeubles à logements, tours d'habitation et maisons de ville), tous construits en périphérie. Le stationnement, situé au sous-sol, au niveau de la rue ou en structure, relie l'ensemble des bâtiments du bloc. Une cour commune ou jardin terrasse est aménagé au-dessus et peut être d'usage privé et/ou public. Des services communs à chaque unité de voisinage peuvent être offerts (centre sportif, piscine, commerces et services de proximité tels que coiffeur, dépanneur, nettoyeur, etc.).

Il y a deux types de blocs :

Le bloc urbain

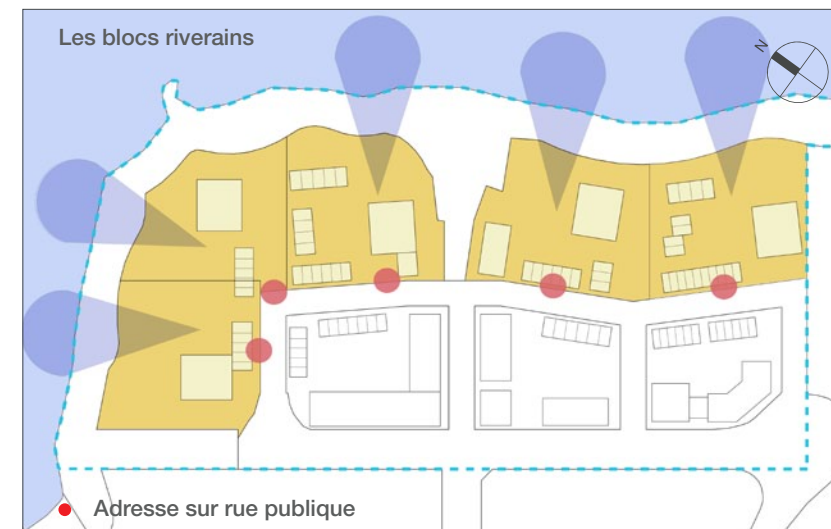
Défini par les rues publiques, le bloc urbain encadre, définit et structure la rue par son architecture qui crée une interface directe avec le domaine public. Il s'articule par une diversité de bâtiments de manière à affirmer une hiérarchie urbaine, claire et cohérente.



Le bloc riverain

Le bloc riverain a une adresse sur rue publique mais une large portion est en interface avec le parc riverain. Une voie d'accès privée peut y être aménagée en prolongement du réseau des voies publiques.

Le bloc riverain s'articule de façon à préserver des percées visuelles sur le fleuve. Le front sur rue est conçu de façon à encadrer de manière similaire à celle du bloc urbain.

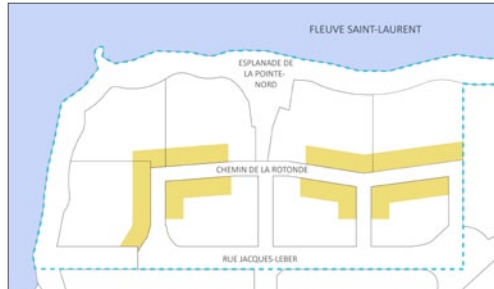


2.7 HAUTEUR, IMPLANTATION ET VOLUMÉTRIE

2.7.1 Énoncé général

Le caractère distinct des rues définit la hauteur, l'implantation et la volumétrie des bâtiments. Il vient affirmer le domaine public afin de créer un quartier urbain diversifié. Diverses stratégies contribuent à mettre en place les bases d'un quartier convivial où le domaine public et le cadre bâti affirment une urbanité. Plus spécifiquement, la démarcation entre les domaines privé et public est souvent minimisée par différents types d'aménagements construits. Le recul par rapport à la rue permet ainsi de créer des espaces conviviaux et animés à proximité des commerces. Les stratégies définissent le domaine public selon une approche favorisant trois types d'implantations : la rue encadrée de petit gabarit, la rue encadrée de moyen gabarit et les grands gabarits.

- Rues avec des gabarits variés.
- Favoriser l'échelle humaine et le rapport à la rue.
- Multiplier les entrées fonctionnelles sur rue afin de contribuer à l'animation du domaine public.
- Élargir l'espace dédié au piéton dans les secteurs commerciaux et maintenir la convivialité dans les zones plus résidentielles.
- Équilibrer les lignes horizontales et verticales dans la composition architecturale des bâtiments.
- Affirmer une hiérarchie claire au domaine public.
- Permettre une architecture ou des éléments architecturaux distinctifs à certains endroits névralgiques.

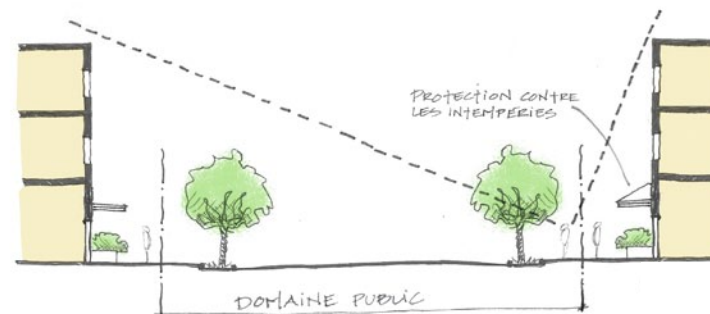


2.7.2 Petit gabarit

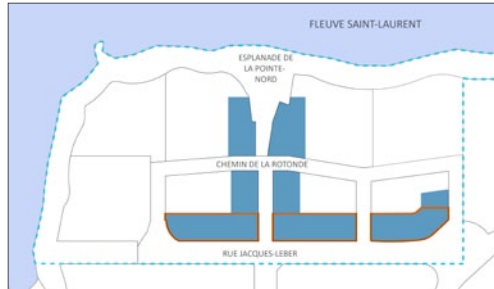
- Léger recul par rapport à la rue.
- Faible hauteur, de l'ordre de trois à quatre étages.

**Objectifs: Affirmer le caractère résidentiel du nouveau quartier.
Offrir un espace paysager, calme et sécuritaire pour les piétons.**

- Les bâtiments implantés sur les rues résidentielles sont de petit gabarit. Ils devraient s'articuler selon l'échelle humaine, entièrement perceptible par un observateur à partir du niveau de la rue (environ 3 à 4 étages).
- La multiplicité des entrées individuelles donnant sur la rue ou un espace public est valorisée, elle ajoute au sentiment de sécurité publique et d'appropriation de l'espace par les résidents et les piétons.
- Les unités sont définies par une articulation de la façade, soit par des retraits, soit par des saillies afin de préserver le caractère individuel et l'intimité des unités d'habitations.
- Le niveau du rez-de-chaussée peut-être légèrement supérieur au niveau de la rue pour offrir une distinction claire du domaine privé.
- Le parterre devant la façade est constitué d'un aménagement végétal, offrant une plus grande intimité aux résidents.





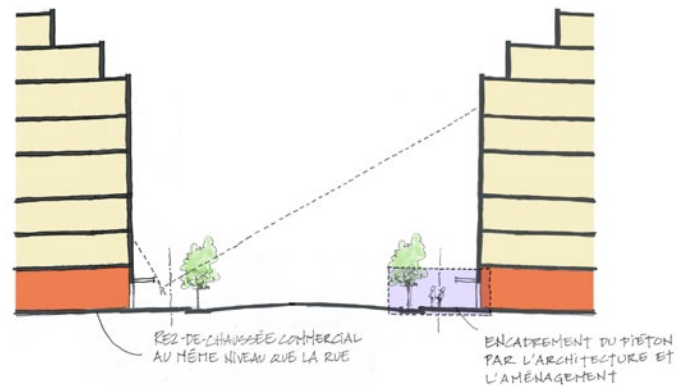


2.7.3 Moyen gabarit

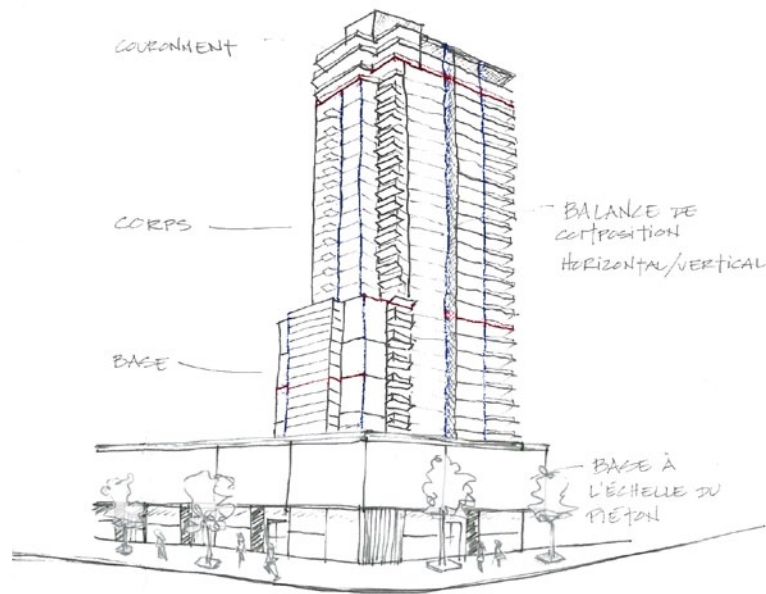
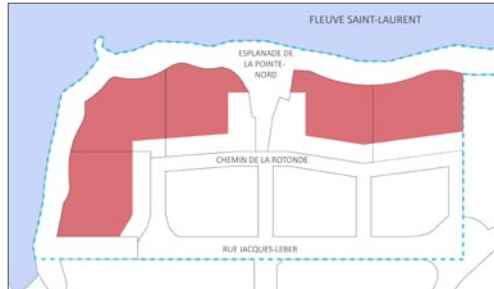
- En bordure de l'emprise de la rue.
- De l'ordre de quatre à dix étages.

Objectif: Favoriser l'implantation de bâtiments de calibre moyen qui encadrent et définissent l'espace public. Renforce la densité urbaine du nouveau quartier à l'échelle du piéton.

- Un élément distinctif qui induit une démarcation dans la perception de la rue est permis dans certaines zones perçues comme des points de repère situés le long de la rue Jacques-Leber en interface avec le campus Bell existant.
- Les bâtiments donnant sur l'avenue de la Pointe Nord comportent en partie des commerces et services de proximité au rez-de-chaussée.
- Les façades sont rythmées par les multiples entrées fonctionnelles sur rue.
- Les unités situées au rez-de-chaussée comportent des entrées individuelles distinctes au domaine public.
- Les entrées communes des habitations ou bureaux des étages supérieurs sont distinctes des entrées des commerces. Elles sont clairement indiquées par un traitement architectural différent ou par une volumétrie particulière.
- Le niveau du rez-de-chaussée est préférablement au même niveau que la rue.
- Les façades des commerces sur rue comporte un aménagement construit, de façon à élargir l'espace dédié aux piétons et minimisant la distinction entre les domaines publics et privés.





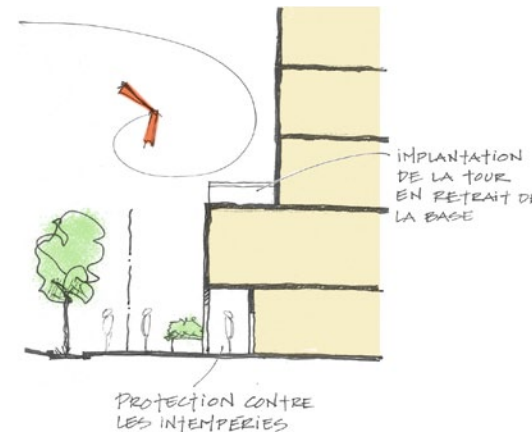


2.7.4 Grand gabarit

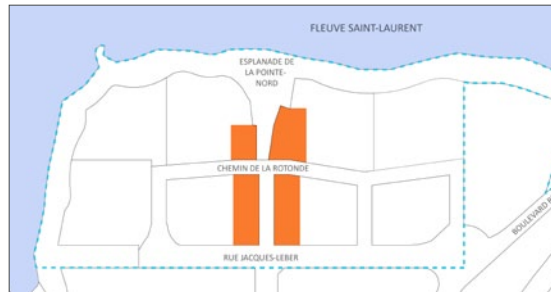
- Implanté sur les blocs riverains;
- De plus de 10 étages.

Objectifs: Créer des tours qui se démarquent par leur architecture. Structurer l'interface avec le fleuve et contribuer à densifier le site. Édifier comme point de repère urbain. Implanter les tours résidentielles selon un certain recul et une base composée de telle sorte à permettre une interface urbaine comme le font les bâtiments de petit et de moyen gabarit.

- La disposition des tours doit être pensée de façon à garantir un ensoleillement maximal et à préserver les vues d'intérêt. Elles devraient être distancées les unes des autres d'au moins 30 mètres.
- La tour se déploie en trois éléments distincts : base, corps et couronnement.
- La composition doit être un équilibre entre des lignes verticales et horizontales.
- La base de la tour est traitée en fonction de l'échelle de la rue alors que le corps du bâtiment peut être traité selon un déploiement architectural distinct.
- Une étude des vents est recommandée dans le but de minimiser les impacts éoliens sur les piétons à la base de la tour.



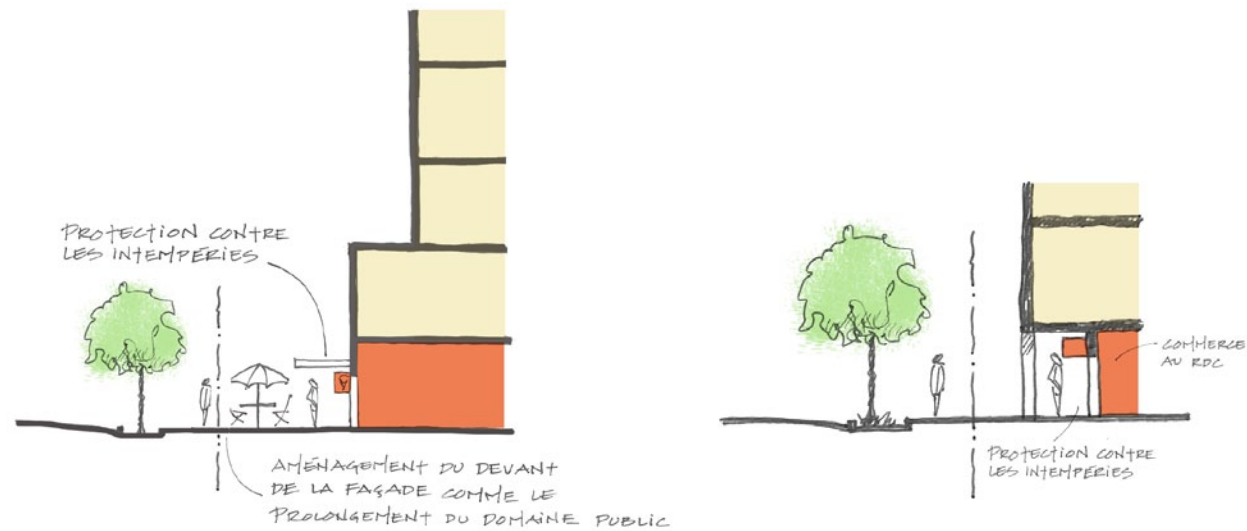




2.7.5 Rue commerçante et place publique

Objectif: Aménager un domaine public afin de créer une atmosphère conviviale et urbaine.

- Animer la rue en implantant des commerces et services au niveau du rez-de-chaussée.
- Agencer le traitement architectural des bâtiments de typologie mixte à celui des typologies résidentielles adjacentes.
- Fenestrer abondamment le rez-de-chaussée commercial.
- Intégrer les enseignes commerciales à l'architecture, et non sur un socle indépendant.
- Favoriser des structures qui font partie intégrale de la façade protégeant les piétons des intempéries tels que marquises ou auvents.
- Implanter le bâtiment selon un certain recul pour élargir l'espace dédié aux piétons et permettre des aménagements temporaires tels que terrasses et aires de vente devant les commerces est constitué d'un aménagement minéral pour accroître l'étendue du domaine public.

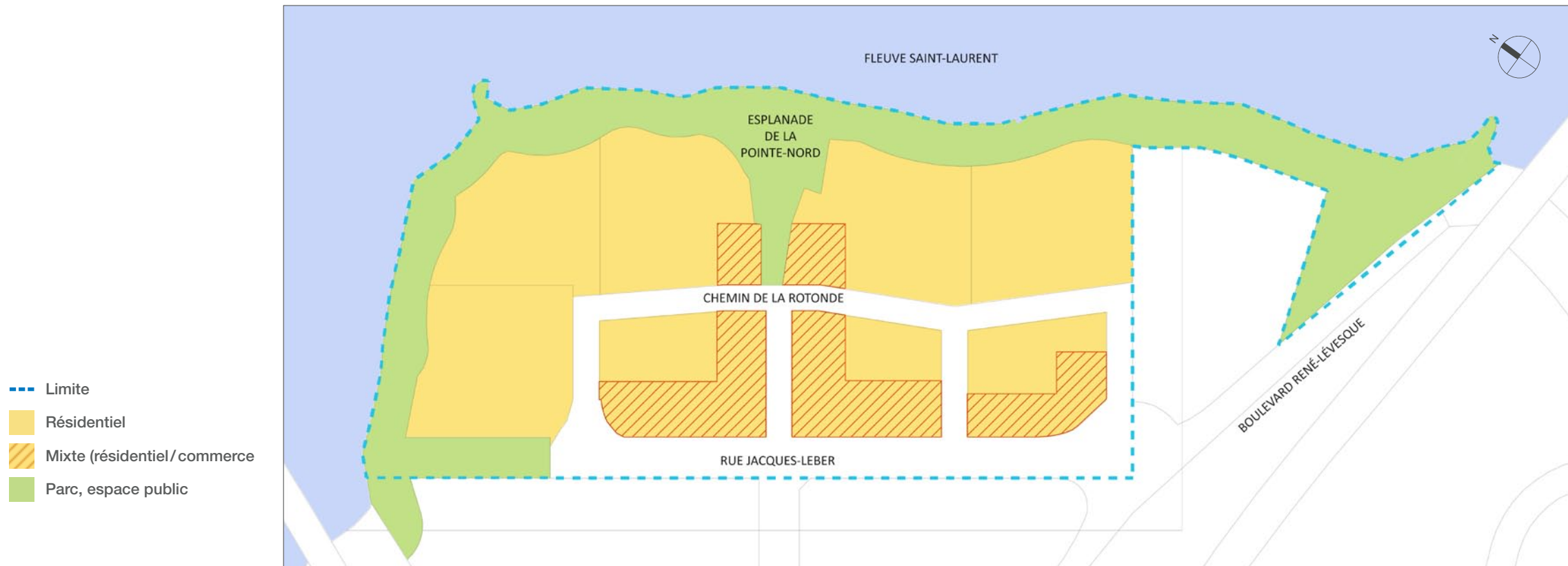




2.8 DISTRIBUTION DES USAGES

Prédominance résidentielle, l'affectation autorise les usages commerciaux.

Le réseau de parcs et d'espaces verts est situé en bordure du fleuve et ceinture les habitations.

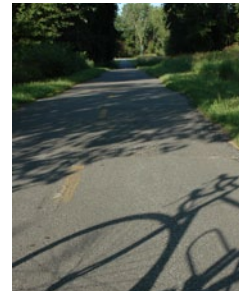


2.9 LE RÉSEAU DES ESPACES PUBLICS

Le réseau des espaces publics est constitué de différents éléments qui offriront des espaces naturels ou aménagés.



Le parc écologique et parc d'enfants



La promenade



Le parc central



La place publique



Réseau piéton et cyclable



Commerces
et services de
proximité



Rues conviviales et sécuritaires



Mixité d'usages
et de typologies

Densité de développement



Promotion
des transports
collectifs

2.10 APPROCHE DE DÉVELOPPEMENT DURABLE

Le développement urbain mixte décrit dans ce guide découle de la volonté du promoteur de tout mettre en œuvre pour réaliser un projet fondé sur les principes d'un développement durable. Proment s'est fixé comme objectif de trouver un équilibre entre la responsabilité environnementale, la gestion efficace des ressources, le confort et le bien-être des résidents, le développement communautaire et l'économie pendant et après la construction.

Le plan directeur présente à de multiples égards des caractéristiques lui permettant de se distinguer en matière de développement de quartier durable.

Parmi celles-ci :

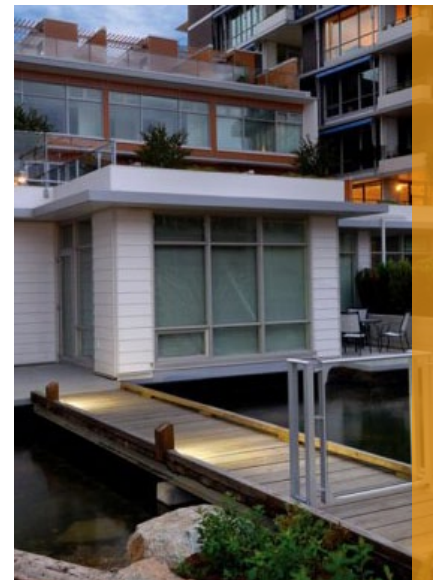
- Un site déjà desservi par les infrastructures municipales;
- Un site à proximité des réseaux routiers existants;
- La préservation et le réaménagement des berges;
- La complétion d'un vaste réseau cyclable;
- La mixité d'usages résidentiels et commerciaux;
- La proximité des commerces et services de quartier;
- Une densité de développement élevée;
- Des rues conçues pour favoriser les déplacements piétons;
- Une réduction de l'empreinte de stationnement automobile;
- Des parcs et espaces publics facilement accessibles à tous;
- Un réseau de transport en commun.



3 PARTI ARCHITECTURAL

3.1 VISION ARCHITECTURALE

Figure de proue de l'Île des Sœurs, la Pointe Nord se démarque par son architecture aux lignes claires, une composition équilibrée et audacieuse. C'est ce qui lui confère une allure élégante et distincte. La vision est de concevoir des bâtiments d'allure contemporaine répondant aux exigences d'une clientèle recherchant une qualité architecturale dans un milieu de vie urbain intégrant les principes d'écologie urbaine et de développement respectueux de l'environnement. La définition architecturale comprend des objectifs et des critères architecturaux renforçant l'identité urbaine du nouveau quartier.



3.1.1 Revêtements extérieurs

Objectif : Concevoir un ensemble architectural de qualité dont les différentes typologies s'harmonisent entre elles.

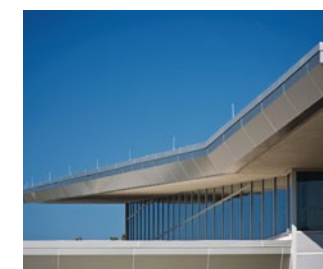
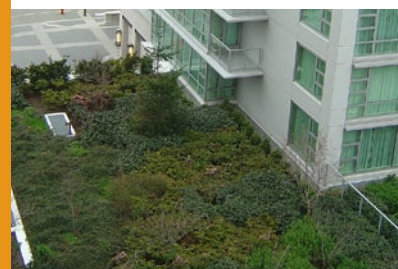
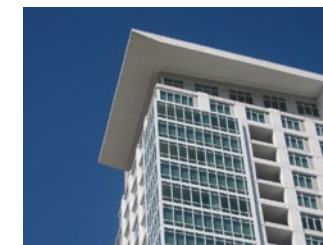
- Utiliser des matériaux nobles et de qualité (pierre, bois, métal).
- Varier et agencer les matériaux et couleurs de revêtement tout en limitant leur nombre.
- Offrir des éléments de rappel entre les différentes typologies favorisant l'harmonisation.



3.1.2 Toitures

Objectif : Harmoniser l'apparence des toitures pour renforcer l'effet d'unité du projet.

- Les toits plats sont favorisés.
- Les surfaces claires ou pâles sont privilégiées.
- Les couleurs des toitures sont appareillées pour uniformiser le projet vu d'une certaine hauteur.
- Les structures de toit privilégiées doivent rendre possible le support d'éventuelles charges de toit végétalisé.
- Les toitures peuvent abriter diverses installations communes aux occupants (chalet urbain, espace de détente, etc.).





3.1.3 Ouvertures

Objectifs: Aménager les entrées clairement visibles et accessibles de la rue. Concevoir des bâtiments comprenant de nombreuses ouvertures pour favoriser l'éclairage naturel.

- Identifier clairement, par leur traitement architectural, les accès des bâtiments.
- Rythmer les façades par la multiplication des entrées fonctionnelles sur rue.
- Fenêtrer abondamment le rez-de-chaussée des bâtiments d'usages mixtes donnant sur rue.
- Favoriser la conception de bâtiments ayant des fenêtres ouvrantes dans chaque unité.



3.1.4 Balcons et escaliers

Objectif: Offrir aux résidents, dans la mesure du possible, des espaces de vie extérieurs privés attenants à chaque unité (balcons, loggias, toits terrasse, etc.).

- Utiliser des matériaux durables et faciles d'entretien (aluminium, verre et fer forgé).
- Harmoniser l'apparence des éléments de soutien tels rampes et garde-corps d'une même unité de voisinage.



3.1.5 Équipements techniques et éclairage architectural

Objectif: Intégrer à l'architecture, de façon harmonieuse, les équipements nécessaires au bon fonctionnement du bâtiment.

- Les appareils mécaniques sont dissimulés ou intégrés à l'architecture afin de ne pas être visibles de la rue et des tours.
- Favoriser un éclairage architectural dirigé vers le sol et non vers le ciel.
- Les équipements d'utilité publique sont dissimulés derrière un écran végétal ou architectural pour ne pas être visibles de la rue.



3.1.6 Stationnement

Objectif: Localiser les stationnements et les entrées de service de manière à limiter leur impact visuel sur la rue.

- Limiter les accès aux stationnements souterrains et les entrées de service en façade des bâtiments et privilégier les accès sur les côtés ou à l'arrière des bâtiments.
- Les entrées et accès de service sont intégrés de façon harmonieuse à l'architecture.
- Les stationnements de surface hors rue sont camouflés par un écran architectural ou végétal afin de ne pas être visibles de la rue.
- Les voies d'accès sont intégrées à l'aménagement paysager.



4 PARTI PAYSAGER

4.1 OBJECTIFS ET CRITÈRES GÉNÉRAUX D'AMÉNAGEMENT DES ESPACES EXTÉRIEURS

4.1.1 Jardins terrasses

Objectif: Renforcer et affirmer le caractère paysager particulier à l'Île des Sœurs à travers l'aménagement des espaces extérieurs privés ou collectifs.

- Créer des espaces de vie communs et accessibles à tous les occupants de chaque bloc urbain.
- Aménager des passages piétons et fournir du mobilier de qualité pour s'asseoir et se reposer.

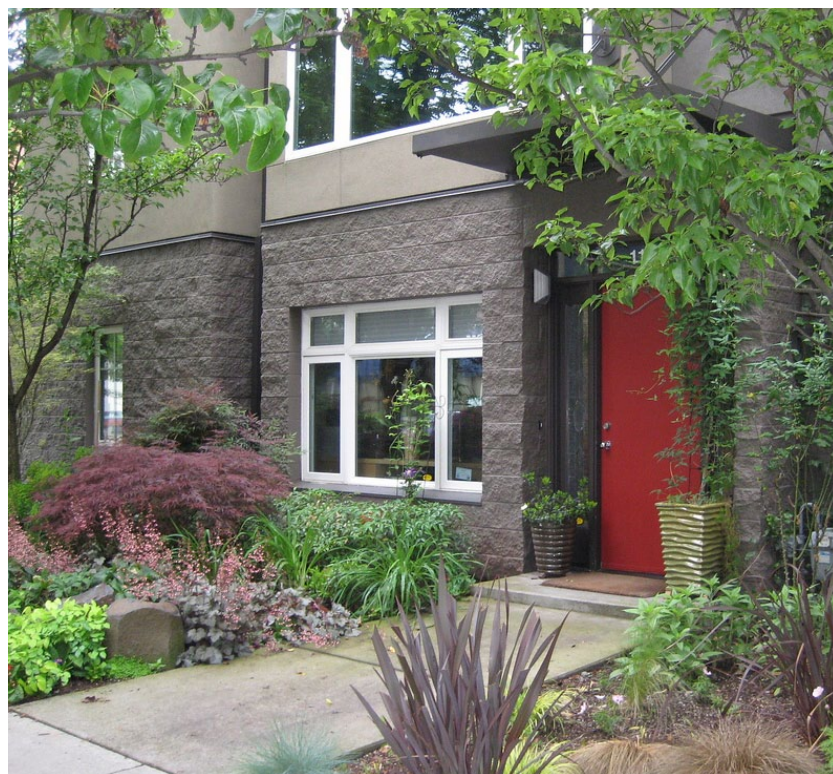


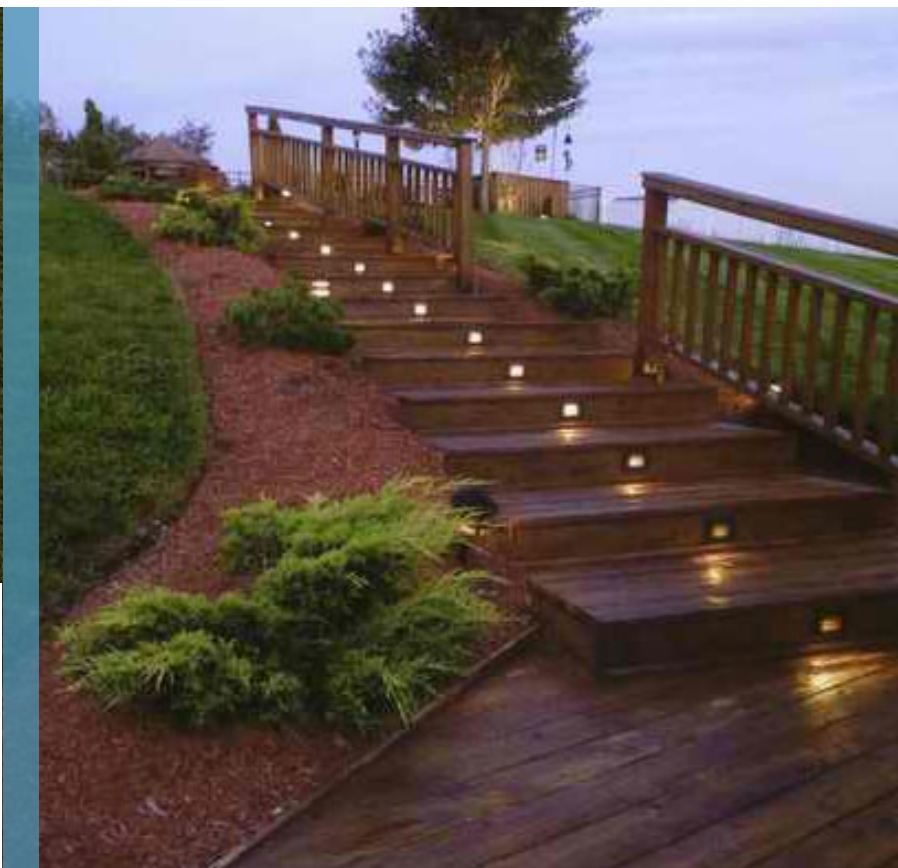
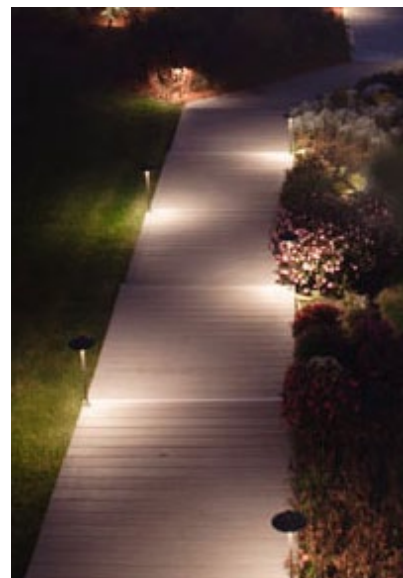
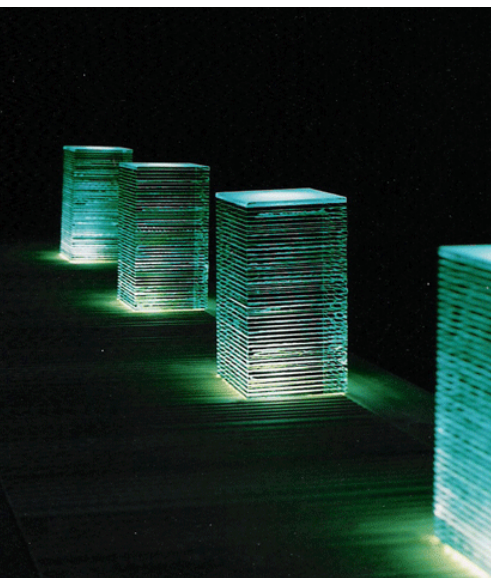
4.1.2 Plantations

Objectif : Paysager généreusement les espaces ouverts adjacents aux bâtiments.

- Favoriser l'utilisation de plantes nécessitant peu d'entretien.
- Agencer les végétaux de façon à créer différentes ambiances ou paysages particuliers.







4.1.3 Éclairage extérieur

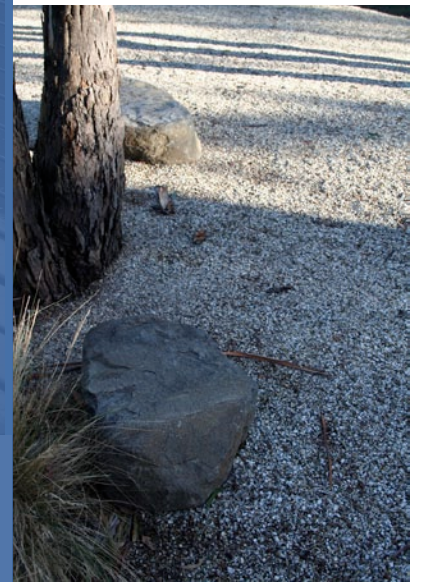
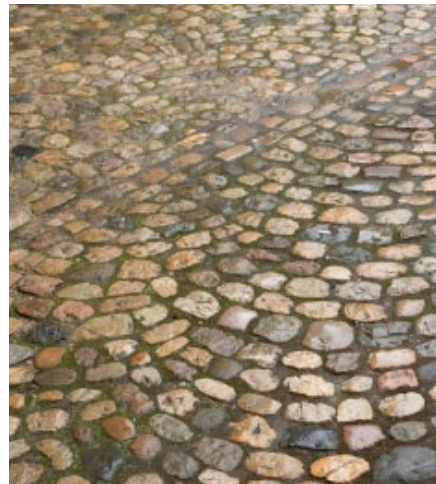
Objectif : Préserver la quiétude des résidents tout en offrant des allées de circulation piétonnes sécuritaires.

- Favoriser un éclairage dirigé vers le sol.
- Utiliser des appareils d'éclairage intégrés dans l'aménagement paysager et d'apparence discrète.

4.1.4 Revêtements de surfaces et allées piétonnes

Objectif: Limiter l'effet d'îlots de chaleur dû aux revêtements de surface.

- Privilégier des matériaux de couleur pâle, à haute émissivité ou perméables comme les revêtements de surface et de pavage.



4.1.5 Contenants à déchets

Objectif: Localiser le lieu d'entreposage des matières résiduelles dans un endroit non visible de la rue.

- Préférentiellement garder les contenants de matières résiduelles à l'intérieur d'un bâtiment principal ou de services.
- Dissimuler derrière un écran architectural ou végétal les contenants entreposés à l'extérieur.



4.1.6 Affichage commercial

Objectif: Animer et rythmer la rue commerciale.

- Rythmer la perception de l'espace public, en complémentarité avec l'architecture particulière du lieu.
- Respecter et mettre en valeur les éléments architecturaux des bâtiments.
- Varier la position et la hauteur des enseignes en fonction de leur type.
- Favoriser une unité d'ensemble sur un même immeuble.
- Harmoniser les enseignes entre des immeubles voisins.
- Combiner les enseignes à plat avec des éléments permettant d'ajouter de la volumétrie tels que : auvent, oriflamme, enseigne en projection, etc.
- Marquer les intersections de rues en installant des enseignes sur les coins des bâtiments.



DAA

460, RUE MCGILL, MONTRÉAL (QUÉBEC) H2H 2Y2
T 514 954-5300 • F 514 954-5345 • www.groupeibidaa.com