



SECTEUR DE PLANIFICATION
PARTIE NORD DE
L'ÎLE-DES-SŒURS

PROGRAMME
PARTICULIER
D'URBANISME

NOVEMBRE
2020



Avant-propos	1		
Section 1 MISE EN CONTEXTE	1	Section 4 CONCEPT D'AMÉNAGEMENT.....	51
1.1 Un secteur en changement	2	4.1 Introduction	52
1.2 Pourquoi un PPU?	3	4.2 Plan d'aménagement	53
1.3 Projets majeurs	4	→ 4.2.1 Pôles d'activités	55
1.4 Documents stratégiques en vigueur.....	5	→ 4.2.2 Circulations piétonnes et cyclables.....	57
1.5 Autres documents en vigueur	7	→ 4.2.3 Circulations automobiles.....	59
1.6 Concertation	9	→ 4.2.4 Transports collectifs.....	60
Section 2 PORTRAIT ET CONSTATS.....	11	→ 4.2.5 Façades commerciales	61
2.1 Territoire d'étude	12	→ 4.2.6 Espaces collectifs extérieurs	62
2.2 Limites du territoire d'application	13	→ 4.2.7 Bâtiments conservés	63
2.3 Socio-économie	14	4.3 Vues du parcours d'entrée de ville	64
2.4 Évolution historique.....	15	4.4 Vues du mont Royal	65
2.5 Mobilité.....	17	4.5 Volumétrie	66
2.6 Équipements et espaces collectifs.....	19	Section 5 INTERVENTIONS DÉTAILLÉES	67
2.7 Patrimoine.....	21	5.1 Introduction	68
2.8 Propriétaires.....	22	5.2 Aires d'ambiance.....	69
2.9 Paysage et verdissement	23	→ 5.2.1 La place du Commerce et ses abords	70
2.10 Protection des vues	25	→ 5.2.2 L'axe central	75
2.11 Synthèse des constats.....	27	→ 5.2.3 Le littoral est.....	81
Section 3 VISION, ORIENTATIONS ET	33	→ 5.2.4 Les boulevards plantés	83
OBJECTIFS.....	33	→ 5.2.5 Les abords du REM, du pont et des autoroutes	85
3.1 Introduction	34	→ 5.2.6 Le campus Bell.....	93
3.2 Énoncé de vision	35	→ 5.2.7 Le quartier Pointe-Nord	94
3.3 Orientations	36	→ 5.2.8 Le littoral ouest.....	95
3.4 Objectifs d'aménagement.....	37	→ 5.2.9 Le littoral nord	96
3.5 Plan synthèse d'organisation spatiale.....	45	Section 6 MISE EN ŒUVRE	97
3.6 Grands principes	46	6.1 Introduction	98
		6.2 Plan de mise en œuvre	99
		6.3 Phasage de réalisation	103
		6.4 Modifications au Plan d'urbanisme	105
		6.5 Modifications aux Règlements d'urbanisme	112
		Annexe.....	123
		Abréviations	124
		Définitions	125



MOT DE ÉRIC ALAN CALDWELL

Conseiller de la Ville

Membre du comité exécutif

Responsable de l'urbanisme, de la mobilité et de l'Office de consultation publique de Montréal

C'est avec plaisir que la Ville de Montréal propose sa vision pour l'avenir de la partie nord de L'Île-des-Sœurs. Insufflée par les grandes transformations en cours sur la mobilité dans le secteur, dont l'arrivée du Réseau express métropolitain (REM) et du nouveau pont Samuel-De Champlain, ce programme particulier d'urbanisme (PPU) vise à transformer la partie nord de l'île en un milieu de vie et d'emploi dynamique et complet, à la hauteur de cette porte d'entrée majeure du territoire montréalais. En adéquation avec le fleuve et la nature environnante, l'aménagement de ce territoire à transformer se veut tourné vers l'avenir et respectueux de l'identité et des paysages de l'île.

En cohérence avec les grands documents de planification que sont le Plan métropolitain d'aménagement et de développement ainsi que le Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal, le PPU constitue un engagement de l'administration municipale d'offrir aux citoyennes et citoyens des aménagements de qualité. Les interventions proposées marquent une transition vers une plus grande mobilité, sur l'île et avec le reste de la ville, en misant sur de nouvelles possibilités pour les déplacements actifs et collectifs, notamment l'accès à la nouvelle station Île-des-Sœurs du REM.

Le PPU propose une grande amélioration des rues existantes et des espaces d'accès public. Il vise également à mieux intégrer les projets immobiliers à venir en assurant la préservation du paysage environnant, à renforcer le rôle de la place du Commerce et de ses abords comme le cœur commercial et d'emploi de l'île ainsi qu'à diversifier les activités et l'offre de logements, le tout en tenant compte des atouts et des contraintes du milieu.

Nous sommes convaincus que la mise en œuvre des mesures proposées aura des retombées bénéfiques pour l'ensemble des résidents et travailleurs de L'Île-des-Sœurs.



MOT DE JEAN-FRANÇOIS PARENTEAU

Maire de l'arrondissement de Verdun

Conseiller de la Ville

Membre du comité exécutif

La planification de l'aménagement de la partie nord de L'Île-des-Sœurs et ses bénéfices rejailliront sur l'ensemble de la collectivité verdunoise et montréalaise. Notre volonté de mieux encadrer le développement immobilier de L'Île et d'y accroître la mobilité active et collective vise également le respect de son caractère insulaire et de son patrimoine architectural et archéologique.

La venue de deux projets d'infrastructures importants aura un impact sur la fonctionnalité de même que sur l'image du territoire en changement, qui constitue l'un des accès principaux à l'île de Montréal. Le réaménagement de la desserte routière sur l'île associé au nouveau pont Samuel-De Champlain et la construction de la station Île-des-Sœurs du Réseau express métropolitain (REM) favoriseront la croissance résidentielle et commerciale aux abords de ce métro léger. Les concitoyens corporatifs seront appelés à participer au développement social de la communauté en démontrant une sensibilité pour l'enjeu du logement abordable ainsi que la rétention des résidents vulnérables.

La nouvelle trame urbaine soutiendra des déplacements actifs, des espaces publics de qualité et une offre de transport en commun efficace pour atteindre la station du REM. La transformation de la partie nord en un pôle majeur d'activités se répercutera sur l'entièreté de l'île.

Nous vous remercions pour votre participation à l'ensemble de la démarche de planification, exercice qui se poursuivra au cours des prochaines années. Votre apport s'avère essentiel pour alimenter la réflexion sur le milieu de vie des insulaires et y préciser une vision d'avenir commune!

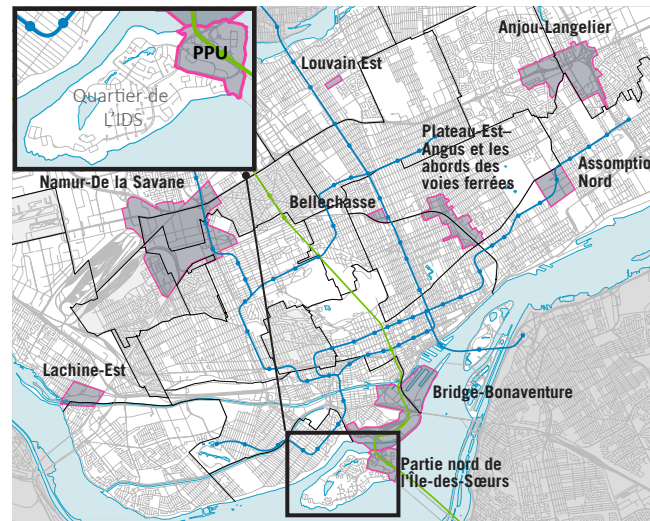
La partie nord de L'île-des-Sœurs (L'IDS) arrive à un tournant important en termes d'aménagement du territoire, avec la venue de deux projets d'infrastructure majeurs : la construction du nouveau pont Samuel-De Champlain et l'intégration d'un métro léger sur rail, le Réseau express métropolitain (REM). La station Île-des-Sœurs du REM permettra de desservir le secteur de planification et de le relier rapidement à la Rive-Sud, au centre-ville de Montréal et à l'aéroport Montréal-Trudeau. Le réaménagement de la desserte routière associée au nouveau pont Samuel-De Champlain et l'insertion de la nouvelle station du REM auront un impact sur la fonctionnalité de même que sur l'image de la partie nord de l'île, qui constitue l'un des accès principaux à l'île de Montréal. La venue de ces deux projets représente une occasion à saisir pour optimiser l'aménagement, mieux planifier le développement immobilier et accroître la mobilité durable et active.

1.2 POURQUOI UN PPU?

Le territoire de planification de la partie nord de l'île est l'un des secteurs de planification prioritaires de l'administration municipale. Le secteur est également désigné comme une aire de *Transit-oriented development* (TOD) au Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal (SAD) ainsi qu'au Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) (voir section 1.4).

Le programme particulier d'urbanisme (PPU) s'avère l'outil urbanistique le plus approprié pour la partie nord de L'IDS, car il permet de proposer une vision d'aménagement accompagnée de mesures de mise en œuvre sur le plan réglementaire qui faciliteront la réalisation des différents projets. Cela devrait contribuer à l'intégration optimale des nouveaux équipements, constructions et infrastructures, à la maximisation des retombées du développement immobilier à venir et à l'amélioration de l'aménagement du domaine public, notamment en faveur des déplacements des piétons et cyclistes.

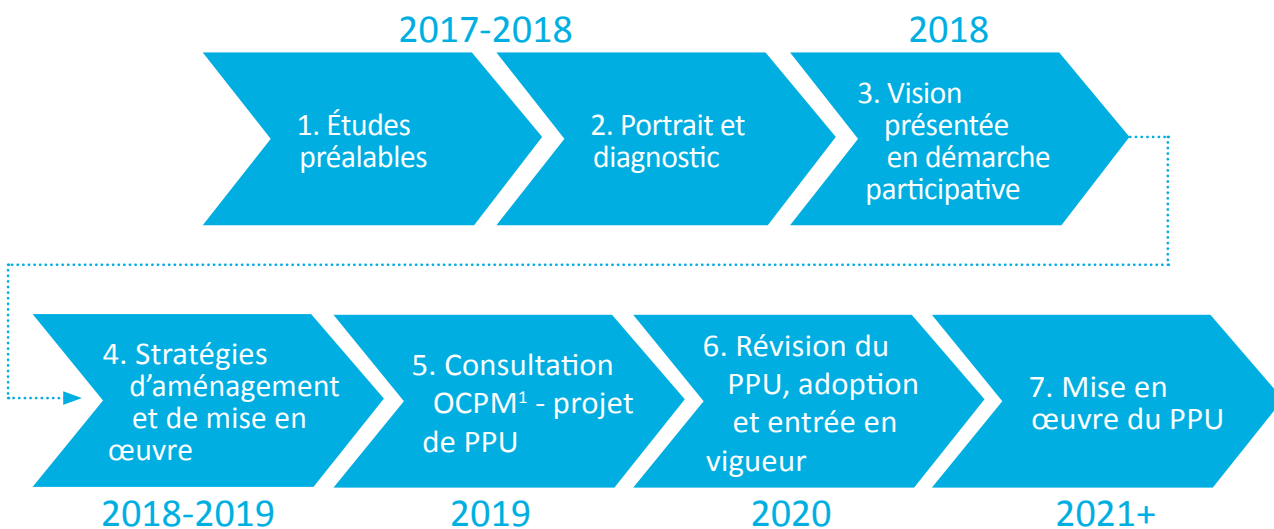
La démarche de planification, entamée en 2017, a traversé plusieurs étapes en vue de l'adoption du présent PPU. Ces étapes sont illustrées dans le schéma ci-dessous.



Secteurs de planification prioritaires de l'administration municipale

LES LIMITES DU PPU

L'objectif prioritaire de la Ville est de soutenir particulièrement l'encadrement du développement immobilier dans l'aire d'influence immédiate de la station du REM, secteur étant propice aux transformations les plus importantes à venir sur toute l'île. L'arrimage à l'ensemble du quartier de L'IDS fait partie de la réflexion du PPU. Il n'est pas écarté que des planifications plus locales puissent être mises en branle au cours des prochaines années sur d'autres territoires que celui du présent PPU.



¹ Office de consultation publique de Montréal

1.3 PROJETS MAJEURS

LE NOUVEAU PONT SAMUEL-DE CHAMPLAIN

Infrastructure Canada et Signature sur le Saint-Laurent (SSL)
Le nouveau pont Samuel-De Champlain a été inauguré à l'été 2019 et marque une étape importante dans le chantier de remplacement du pont Champlain. Le nouveau pont comprend, sur L'IDS :

- La structure du pont de 3,4 km
- Un corridor de transport collectif lourd (le REM)
- Une nouvelle piste cyclable avec accès à L'IDS
- Des réaménagements de voies de circulation sur L'IDS

Pour informations : www.nouveauchamplain.ca

TRANSFORMATION DE L'AUTOROUTE BONAVENTURE

Ponts Jacques Cartier et Champlain inc. (PJCCI)
PJCCI envisage une reconfiguration de l'autoroute, entre les ponts Samuel-De Champlain et Victoria, en boulevard urbain dans l'arrondissement du Sud-Ouest. Le projet s'inscrit dans une volonté d'assurer une transition fluide entre l'autoroute et le centre-ville à partir du nouveau pont Samuel-De Champlain. L'aménagement d'un parc linéaire incluant un lien cyclable et piétonnier entre les deux ponts est envisagé.

LE REM

Caisse de dépôt et placement du Québec - Infra (CDPQi) et la société NouvLR

Ce projet de métro léger sur rail, dont le promoteur est la CDPQi, prévoit 26 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 la station de L'IDS. Il est prévu que ce dernier tronçon du projet soit terminé pour le début de 2022.

Pour informations : www.rem.info



Image d'ambiance de la station Île-des-Sœurs du REM (Source : CDPQi, 2016)



Chantier pour le nouveau pont Samuel-De Champlain et vue sur une partie de l'autoroute Bonaventure (Source : Infrastructure Canada)

1.4 DOCUMENTS STRATÉGIQUES EN VIGUEUR

La mise en valeur du secteur de planification de la partie nord de L'IDS s'inscrit dans le sens des orientations du PMAD, du SAD et du Plan d'urbanisme (PU). Voici un résumé des principales composantes pertinentes au secteur en regard des trois principaux documents de planification en vigueur.

QU'EST CE QU'UN TOD?

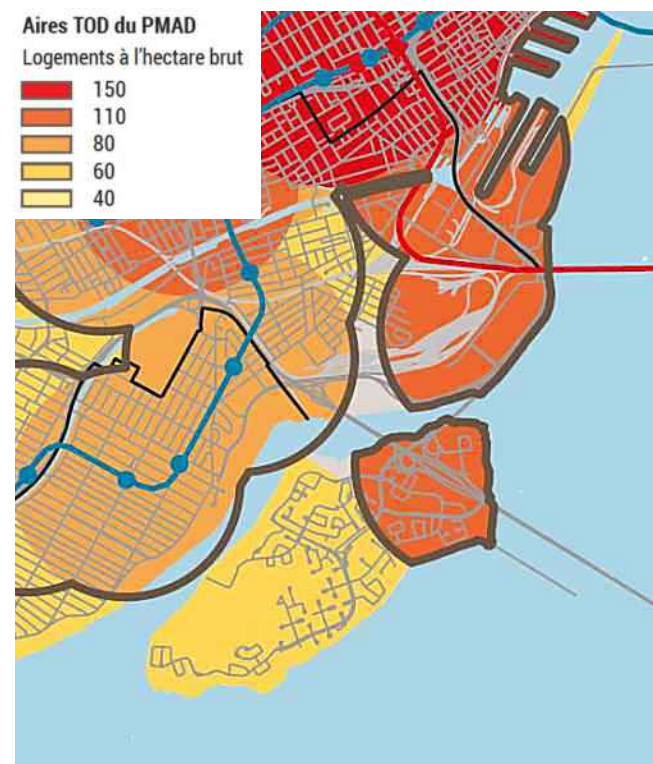
La Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) prévoit une approche par corridor pour les portions du réseau de transport en commun (TC) métropolitain structurant. Ainsi, 155 aires potentielles d'urbanisation et de densification sont déterminées sur le territoire de la CMM. Ces aires de développement sont appelées *Transit-oriented development* (TOD). Dans le PMAD, L'IDS est définie comme un TOD de type hypercentre, sa densité résidentielle minimale prévue étant de 110 logements/hectare.

Les principales composantes définissant un TOD sont :

- la présence d'une station ou gare de TC (le REM dans le cas de L'IDS) facilement accessible
- un développement intensif de moyenne ou haute densité soutenant le TC
- un noyau de services et de commerces accessibles à pied et en vélo
- une mixité (verticale) des usages soutenant la vitalité et l'animation
- une mixité sociale intégrant des personnes aux profils variés (nationalité, revenu, âge, etc.)
- une trame urbaine perméable soutenant des déplacements actifs (piétons/vélos)
- des espaces publics de qualité
- une offre de transport en commun efficace et de qualité pour atteindre la station

PMAD

Le rayon de 1 km autour de la station Île-des-Sœurs du REM est désigné comme une aire TOD dans le PMAD; cette aire est également intégrée à la section 3.2 du SAD. Conformément aux orientations gouvernementales, l'objectif du PMAD est d'orienter 40 % de la croissance des ménages vers les points d'accès au réseau de transport collectif. L'aire TOD indiquée inclut l'entièreté de la superficie du secteur de planification et prescrit une densité résidentielle minimale de 110 logements par hectare brut. Il s'agit d'un seuil minimal d'habitation à atteindre aux points d'accès du réseau de transport en commun métropolitain structurant déterminé selon les caractéristiques du milieu. Ce seuil est le deuxième en importance après celui applicable au centre-ville (150 log./ha), étant donné l'achalandage anticipé pour la future station de train de type SLR (le REM).



Aires TOD et densités prescrites tirées du PMAD et inscrites au SAD 2015

SAD

Voici un résumé d'orientations du SAD s'appliquant à L'IDS, particulièrement pour sa partie nord :

1. La protection et la mise en valeur du parcours riverain
2. La qualité des panoramas depuis les parcours d'entrée de ville
3. La protection et la mise en valeur des vues d'intérêt
4. La construction ou transformation de sites vacants ou à consolider
5. L'augmentation de la canopée et la réduction d'îlots de chaleur
6. La densité de construction associée à une aire TOD
7. La préservation des activités économiques et d'emploi
8. La minimisation des contraintes anthropiques



Vues d'intérêt indiquées au SAD 2015



Parcours riverain indiqué au SAD 2015

PU - CHAPITRE D'ARRONDISSEMENT DE VERDUN

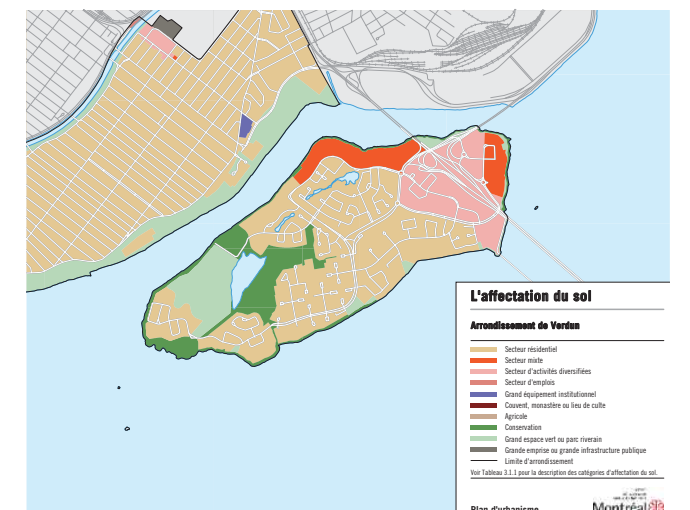
Deux affectations sont présentes dans le secteur de planification, soit :

- Mixte (secteur quartier Pointe-Nord)
- Activités diversifiées¹ (le reste du secteur de planification)

Le PU aborde les objectifs et actions suivants, ici résumés, concernant le secteur de planification de L'IDS :

1. Mettre en valeur le parcours riverain [objectifs 5 et 6]
2. Développer la pointe Nord en un secteur de grande qualité mettant en valeur l'entrée de ville, et cohérent avec un transport collectif structurant (REM) [objectif 6]
3. Réaménager la place du Commerce de façon plus animée, sécuritaire et conviviale [objectif 8]
4. Favoriser l'intégration de nouveaux équipements collectifs [objectif 10]
5. Améliorer la mobilité et les accès à l'île (sécurité, convivialité, animation) [objectifs 11 et 16]
6. Améliorer l'image du réseau de rues [objectif 13]

¹ Aire à dominante économique qui peut accueillir, sous certaines conditions, l'intégration d'un usage résidentiel à proximité du réseau de transport collectif. L'usage résidentiel requiert une étude de compatibilité en regard des autres usages, de l'intensité des nuisances et des risques et de la nature du cadre bâti.



Extrait de l'affectation du sol, PU 2005

1.5 AUTRES DOCUMENTS EN VIGUEUR

La planification de la partie nord de L'IDS tient compte de plusieurs politiques, plans, stratégies et programmes municipaux ou gouvernementaux et vise à intégrer leur contenu applicable. Ceux-ci sont regroupés en quatre catégories dans la liste présentée ci-contre. Des éléments pertinents tirés de différents documents municipaux sont ici résumés.

TRANSITION ÉCOLOGIQUE

Le Plan climat 2030, dont l'adoption est prévue par la Ville de Montréal, a été élaboré dans la foulée du plan de développement Montréal durable 2016-2020. Ce plan climat orientera plusieurs interventions en termes de transition écologique, économique et sociale sur le territoire montréalais, dont le territoire du présent PPU.

RÉDUCTION DES ACCIDENTS

La Vision Zéro de la Ville détermine plusieurs mesures visant à diminuer le nombre d'accidents et à éviter toute mortalité. Le Plan local de déplacements (PLD) de Verdun a également ciblés plusieurs tronçons de voies publiques et intersections problématiques qui requièrent des interventions pour améliorer la sécurité et la convivialité.



1 | AMÉNAGEMENT

- Plan d'urbanisme (PU)
- Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD)
- Schéma d'aménagement et de développement (SAD)
- Plan de protection et de mise en valeur du Mont-Royal (vues)
- Plan de développement stratégique-Arrondissement de Verdun

2 | MOBILITÉ ET SÉCURITÉ

- Plan de transport de Montréal
- Plan d'action de la Stratégie centre-ville
- Plan local de déplacements (PLD) de l'arrondissement de Verdun
- Politique de mobilité durable – 2030 du Gouvernement du Québec
- Politique de stationnement
- Approche par pôles de mobilité
- Vision Zéro

3 | ENVIRONNEMENT ET SANTÉ PUBLIQUE

- Politique de l'arbre et plan d'action canopée
- Montréal durable 2016-2020 (dont le remplacement par le Plan climat 2030 est prévu)
- Stratégie montréalaise pour une ville résiliente

4 | DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE ET SOCIAL

- Stratégie de développement économique
- Stratégie d'inclusion de logements abordables dans les nouveaux projets résidentiels
- Plan d'action local pour améliorer l'offre et l'accès à des logements abordables (arrondissement de Verdun)
- Plan de fidélisation des familles
- Plan d'action stratégique de Verdun

OFFRE ÉQUILIBRÉE ET DIVERSIFIÉE DE LOGEMENTS

Avec la Stratégie de développement de 12 000 logements sociaux et abordables 2018-2021, Montréal mobilise déjà l'ensemble de ses programmes et outils d'habitation en ce sens. Cet effort de la Ville permet de canaliser des investissements publics et privés importants, notamment en matière de développement de logements sociaux et communautaires, de maintien du parc locatif existant et d'aide à l'acquisition de propriétés abordables.

Afin de soutenir l'objectif d'une offre équilibrée et diversifiée, la Ville s'appuie sur des outils comme la Stratégie d'inclusion de logements abordables dans les nouveaux projets résidentiels, qui durant une quinzaine d'années a permis, sur une base volontaire, d'accroître l'offre de logements sociaux et abordables. Ceci étant dit, L'IDS, tout comme le reste de la ville de Montréal, fait face depuis plusieurs années à des défis majeurs en matière d'habitation tels que le manque important de logements pouvant répondre aux besoins des ménages à faible revenu ou la perte de jeunes familles qui ne parviennent pas à se loger. Pour maintenir la vitalité et le caractère inclusif des quartiers, on doit s'assurer d'une offre de logements diversifiée et équilibrée.

Pour ce faire, le Règlement pour une métropole mixte (RMM), dont l'entrée en vigueur est prévue en 2021, permettra d'accroître l'offre en matière de logement social, abordable et familial sur l'ensemble du territoire de la ville de Montréal, y compris à L'IDS. Associé à ce règlement, un programme est prévu pour encadrer et accompagner plus spécifiquement la composante abordable. Enfin, ces mesures s'ajouteront au Programme d'appui à l'acquisition d'une propriété résidentielle. Tous ces outils contribuent au développement d'une offre équilibrée et diversifiée à L'IDS tout comme sur l'ensemble du territoire montréalais.

ATTÉNUATION DES AMÉNAGEMENTS DÉDIÉS À L'AUTOMOBILE

Plusieurs documents de planification réfèrent à ce thème de réduction de la part de l'automobile dans les aménagements urbains. Parmi ceux-ci, notons : Plan de transport de Montréal (2008), Plan d'action de la Stratégie centre-ville (2017), Montréal durable 2016-2020, Plan local de déplacements de l'arrondissement de Verdun 2017 (PLD de Verdun), Politique de mobilité durable – 2030 du Gouvernement du Québec.

STATIONNEMENT ET PÔLES DE MOBILITÉ

L'une des mesures prioritaires mentionnées dans la politique de stationnement vise l'encadrement réglementaire obligeant l'offre de stationnement pour modes alternatifs à l'auto (vélo, autopartage et véhicules en libre-service) et véhicules électriques dans les projets immobiliers. Également, les règlements d'urbanisme devraient assurer l'intégration d'exigences afin de favoriser la mobilité durable lors de la transformation ou de la construction de bâtiments. L'augmentation de l'offre en stationnement intérieur, notamment sous la forme de mutualisation, est également mentionnée comme une tendance à prioriser qui permet d'offrir de meilleures performances environnementales. De plus, afin d'offrir une véritable opportunité de choix d'utilisation de l'offre en transports collectifs et actifs, il est préconisé d'implanter des pôles de mobilité (vélos, BIXI, taxis, véhicules en libre-service, autopartage, etc.) à des endroits stratégiques sur le territoire.

CANOPÉE

Montréal durable 2016-2020 et le Plan d'action canopée 2012-2021 ont pour objectif notamment de favoriser le verdissement. Le Plan d'action canopée fixe un seuil minimal de 25 % de canopée sur l'ensemble du territoire montréalais. Cela devrait également être respecté pour le secteur de planification, dont le pourcentage de canopée est très faible (voir section 2.9).

DÉMARCHE PARTICIPATIVE

La Ville de Montréal a confié au Centre d'écologie urbaine de Montréal (CEUM), en collaboration avec Espace Stratégies, le mandat de réaliser et de coordonner une démarche de consultation et participation publique en vue de discuter de la vision et des orientations du PPU auprès de deux grandes catégories de parties prenantes : les citoyens de l'île ainsi que les principaux propriétaires et promoteurs immobiliers du secteur de planification. Les objectifs de la démarche étaient :

- Informer les parties prenantes de la démarche de planification urbaine en cours pour le secteur;
- Présenter l'état d'avancement de la démarche et les différentes analyses;
- Bonifier la vision de développement du secteur grâce à l'apport des participants;
- Susciter l'adhésion des parties prenantes au processus de planification.

PLATEFORME RÉALISONS MTL

Une plateforme concernant le projet a été mise en ligne au cours de l'été 2018. Les objectifs étaient :

- Informer les citoyens et les acteurs de la démarche de planification en cours;
- Inviter la population à déterminer les lieux, les aménagements ou les activités appréciés ou qui seraient à bonifier à l'aide d'outils interactifs;
- Inviter les gens à s'inscrire à la consultation publique du mois de septembre 2018.

Tous les documents concernant le secteur de planification, dont ceux liés à la démarche participative, sont disponibles sur le site Internet de la plateforme : realisonsmtl.ca/ileDesSœurs

ATELIERS AVEC PROMOTEURS ET PROPRIÉTAIRES

Trois ateliers avec les propriétaires et les promoteurs ont eu lieu et ont permis d'aborder les thèmes suivants :

THÈMES PRINCIPAUX	
Atelier 1	<ul style="list-style-type: none"> • Présentation du portrait-diagnostic • Évolution historique et enjeux du secteur • Défis des propriétaires et des promoteurs
Atelier 2	<ul style="list-style-type: none"> • Démarche de planification • Mise en œuvre du PPU • Vision préliminaire de développement
Atelier 3	<ul style="list-style-type: none"> • Orientations municipales • Grands principes d'aménagement préliminaires dans le cadre du PPU

ÉVÉNEMENT PUBLIC

L'événement a eu lieu le 18 septembre 2018 et a attiré de nombreux citoyens de l'île. Le diagnostic du secteur, la vision et les orientations d'aménagement préliminaires ont été présentés. Une période d'échanges de même que différents exercices thématiques par équipe ont permis d'aborder plusieurs enjeux et de bonifier la vision et les orientations pour le secteur.



Consultation publique du 18 septembre 2018 (Source : CEUM)

SYNTHÈSE DES RÉSULTATS

Les points forts du secteur les plus mentionnés lors de l'événement public sont :

- Le verdissement et l'augmentation de la canopée;
- L'accès au littoral et sa mise en valeur;
- Le REM pour sa rapidité, sa fréquence et l'accès à la station.

Les éléments manquants ou les préoccupations les plus mentionnés lors de l'événement public sont :

- Les impacts des travaux sur la mobilité et la quiétude des résidents;
- La densification du secteur et l'augmentation de la hauteur des bâtiments;
- L'augmentation de la population (doute sur la capacité d'accueil du secteur ou désaccord en lien avec la préservation de la quiétude);
- L'aménagement d'une piste cyclable sécuritaire jusqu'à Montréal;
- Le manque d'information sur les options de transport en commun qui seront disponibles pour transporter les résidents de l'IDS à la station du REM.

CONSULTATIONS PAR L'OCPM

Au cours de l'automne 2019 a eu lieu une démarche de consultation de la population afin d'obtenir les opinions sur le premier projet de règlement modifiant le PU pour y intégrer le présent PPU. À la suite des différentes activités organisées par l'Office de consultation publique de Montréal (OCPM), ce dernier a émis 25 recommandations traitant des préoccupations citoyennes à travers différents sujets, dont les plus notables touchent la capacité d'accueil, les hauteurs et la densité, l'intensité d'implantation et le caractère naturel de l'île (cité-jardin), la mobilité active

La synthèse des points de vue des parties prenantes pour l'événement public et les trois ateliers est la suivante :

ÉLÉMENTS DE CONVERGENCE :

- Le renforcement de la mobilité active;
- Le développement de l'offre de transport en commun;
- Le besoin d'une offre de transport en commun efficace permettant le rabattement vers le REM;
- La revitalisation de la place du Commerce;
- L'intégration d'espaces publics et d'équipements collectifs;
- La mise en valeur et l'accès au littoral;
- L'amélioration des aménagements publics et la création de nouveaux équipements collectifs.

ÉLÉMENTS DE DIVERGENCE :

- La densification du secteur et l'augmentation de la hauteur des bâtiments;
- L'augmentation importante du nombre de nouveaux résidents.

et motorisée ainsi l'intégration d'espaces collectifs intérieurs ou extérieurs.

De nombreux autres sujets ont également été abordés dans le rapport de l'OCPM. Ainsi, l'ensemble des préoccupations qui y sont exprimées ont été prises en compte dans la préparation de la version finale du PPU.

2.1 TERRITOIRE D'ÉTUDE

L'IDS, l'un des trois quartiers de l'arrondissement de Verdun, s'étend sur un territoire d'environ 3 km par 1 km. 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. Héritage d'un riche passé agricole exploité jusqu'aux années 1960, d'abord par d'illustres fermiers et ensuite par les sœurs de la congrégation de Notre-Dame, l'île est aujourd'hui un milieu de vie et de travail paisible. La relation étroite de ce milieu avec la nature et le fleuve constitue l'une des caractéristiques importantes faisant partie des fondements de l'urbanisation de l'île. Toutefois, son noyau de commerces et de services, localisé dans sa partie nord, a évolué autrement à travers les dernières décennies. En effet, cette portion du territoire offre un paysage urbain plus axé sur les déplacements automobiles et présente une fracture urbaine importante : l'autoroute 10/15. Ce secteur est également le plus déstructuré de l'ensemble de l'île, conséquence d'un aménagement fortement associé à l'usage de l'automobile.

La présente section est une synthèse des principaux éléments d'analyse du secteur. Le document Portrait-Diagnostic est disponible sur le site Internet de la plateforme : realisonsmtl.ca/ileDesSœurs



Plan délimitant les quartiers de l'arrondissement (Source : Google, 2017)

2.2 LIMITES DU TERRITOIRE D'APPLICATION

D'une superficie d'environ 79 hectares, le territoire d'application du PPU est situé dans la partie nord de l'île, à l'intersection des autoroutes 10 et 15 et du nouveau pont Samuel-De Champlain. Il correspond approximativement à l'aire TOD indiquée au SAD (rayon de ±1 km autour de la station du REM) et borde le fleuve sur plus de la moitié de son périmètre, offrant des vues imprenables sur la Rive-Sud et le centre-ville de Montréal.

Le cœur du secteur de planification est occupé par la place du Commerce¹ et ses abords, qui comportent plusieurs

commerces, services et bureaux. Cette rue est le principal noyau commercial et de services de l'île. Du côté nord de l'autoroute, le campus Bell Canada est un important secteur d'emploi 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. Les chantiers associés au pont Samuel-De Champlain ainsi qu'au REM sont en train de changer la trame urbaine du centre du secteur et, conséquemment, le paysage connu jusqu'à maintenant.



Plan des limites du territoire d'application pour le secteur de planification du PPU

2.3 SOCIO-ÉCONOMIE

POPULATION DE L'IDS²

POPULATION (2016)

- 20 461 (+11,7 % par rapport à 2011)
- 5 725 familles (avec au moins 1 enfant)

REVENU MOYEN : 142 373 \$ par ménage

SCOLARITÉ : 63,5 % de diplômés universitaires

POPULATION IMMIGRANTE : 38,7 %

LANGUE : 86,8 % francophone ou bilingue

HABITATION³

- 10 314 logements (ou ménages) (±70 % propriétés-copropriétés, ±30 % locatif)
- Présence importante de logements locatifs au centre de l'île (Structures métropolitaines inc.)
- Prédominance des immeubles à logements de 4 étages et plus sur le territoire (46 %)
- 2156 mises en chantier entre 2007 et 2016
- Importance du marché de la revente

¹ La place du Commerce est une rue du réseau municipal

² Profil de quartier Île-des-Sœurs, Montréal en statistiques, Service du développement économique, décembre 2017 (données de Statistiques Canada 2011 et 2016)

³ Portrait sommaire de l'habitation - Île-des-Sœurs, Ville de Montréal, Service de la mise en valeur du territoire, Direction de l'habitation, avril 2017



Construction de tours d'habitation dans le quartier Pointe-Nord

PROFIL ÉCONOMIQUE

En 2011, on dénombrait plus de 8700 travailleurs sur L'IDS, dont plus de 3800 sur le campus Bell.

LOCAUX COMMERCIAUX

En 2016, on dénombrait :

- IDS (tout) : 63 entités commerciales
- Place du Commerce : 32 adresses commerciales (taux d'inoccupation : 9 %)
- Quartier Pointe-Nord : 8 adresses commerciales

ESPACES POUR BUREAUX ET AFFAIRES

Plusieurs immeubles de bureaux sont présents dans le secteur de planification, dont la plus grande entité est le campus Bell au nord de l'autoroute. Du côté sud de l'autoroute, les immeubles de bureaux sont surtout localisés du côté nord de la place du Commerce.



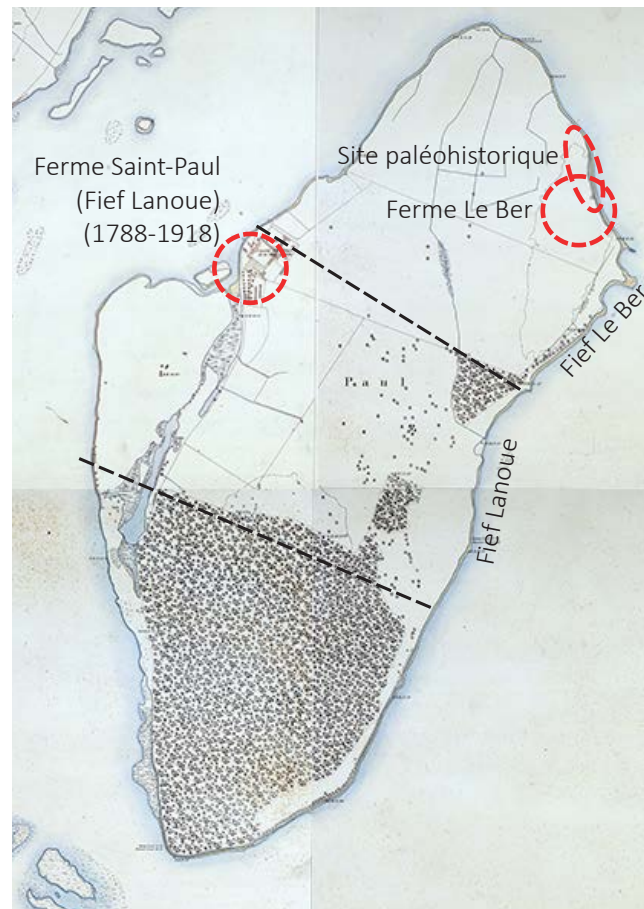
Façade d'un des édifices du campus Bell



Les commerces du Campanile sur la place du Commerce

2.4 ÉVOLUTION HISTORIQUE

Quatre grandes périodes ont contribué au développement de L'IDS telle qu'on la connaît aujourd'hui. En voici une brève description.



Carte ancienne de L'IDS vers 1870



Pâturage à proximité de la Rotonde de la ferme Sainte-Famille (Source : Archives de la congrégation de Notre-Dame de Montréal)

1] PALÉOHISTORIQUE (AVANT 1664)

Des témoignages de présence humaine depuis près de 6000 ans avant aujourd'hui ont été établis. On trouve d'ailleurs des vestiges faisant état de la présence amérindienne de la période paléohistorique au nord-est de l'île. L'un des sites archéologique recelait la sépulture d'un enfant d'origine amérindienne, ce qui contribue à l'importance spirituelle de ce site pour la communauté Mohawk. La portion euro-canadienne de l'histoire de L'IDS débute toutefois 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 l'agriculture et à la foresterie.

2] LE RÉGIME FRANÇAIS POST-COLONISATION (1664-1769)

La période initiale de peuplement de L'IDS se fait durant le régime français, entamé avec la concession de trois parties de terrain (fiefs) dont le tiers au nord-est deviendra le site de la ferme Le Ber. Les activités agricoles gagnent en importance durant cette période.

3] LE RÈGNE DES SŒURS NOTRE-DAME (1769-1956)

Les sœurs deviennent propriétaires de la totalité de l'île après avoir acheté la partie centrale, le fief de Lanoue, en 1706. De nombreuses fermes sont construites durant cette époque, soit les fermes Saint-Paul, Sainte-Famille et Le Ber. Un site archéologique associé à cette dernière a par ailleurs fait l'objet de fouilles lors de la construction du nouveau pont Samuel-De Champlain.

4] L'URBANISATION (1956-aujourd'hui)

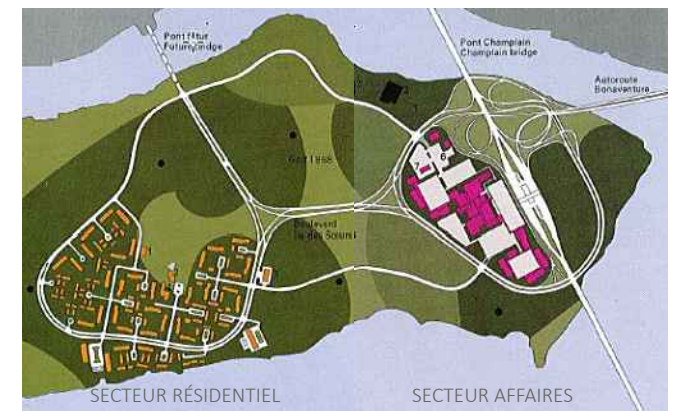
En 1956, un tournant majeur s'opère et viendra changer la vocation de l'île : les sœurs en vendront la totalité à la Quebec Home and Mortgage Corporation Ltd. Ce promoteur, soucieux de construire le terrain principalement à des fins résidentielles, lancera le début de la véritable urbanisation de l'île. Une évolution qui sera renforcée principalement par la venue du pont Champlain, construit en 1962, qui offrira enfin un lien terrestre avec le reste de la ville.

Le premier plan directeur de développement a été conçu au cours des années 1960 par des planificateurs et architectes de renom, dont Mies Van Der Rohe. Près de 3000 logements de typologies diverses sont construits dans la partie centrale de l'île selon l'approche de la cité-jardin. Les ingénieurs de l'époque planifient des infrastructures pour répondre à l'arrivée de près de 15 000 ménages (48 000 personnes à l'époque), dont les habitudes de déplacement sont principalement axées sur l'automobile. La planification immobilière de certains secteurs de l'île reposait sur la construction en hauteur afin de dégager de plus grands espaces au sol (parcs, espaces communautaires, etc.), l'aménagement public de la berge, une séparation entre la circulation piétonne et la circulation automobile ainsi qu'une orientation des bâtiments permettant les percées visuelles sur le fleuve. Le quartier des affaires, au nord, fut toutefois planifié différemment et, à travers les décennies, présenta peu de caractéristiques de la cité-jardin en raison de son aspect destructuré.

Aujourd'hui dans le territoire du PPU, parmi les tours résidentielles et les maisons en rangée du quartier Pointe-Nord, l'équilibre entre nature et urbanisation constitue un défi croissant à mesure que les espaces constructibles sont mis en valeur.



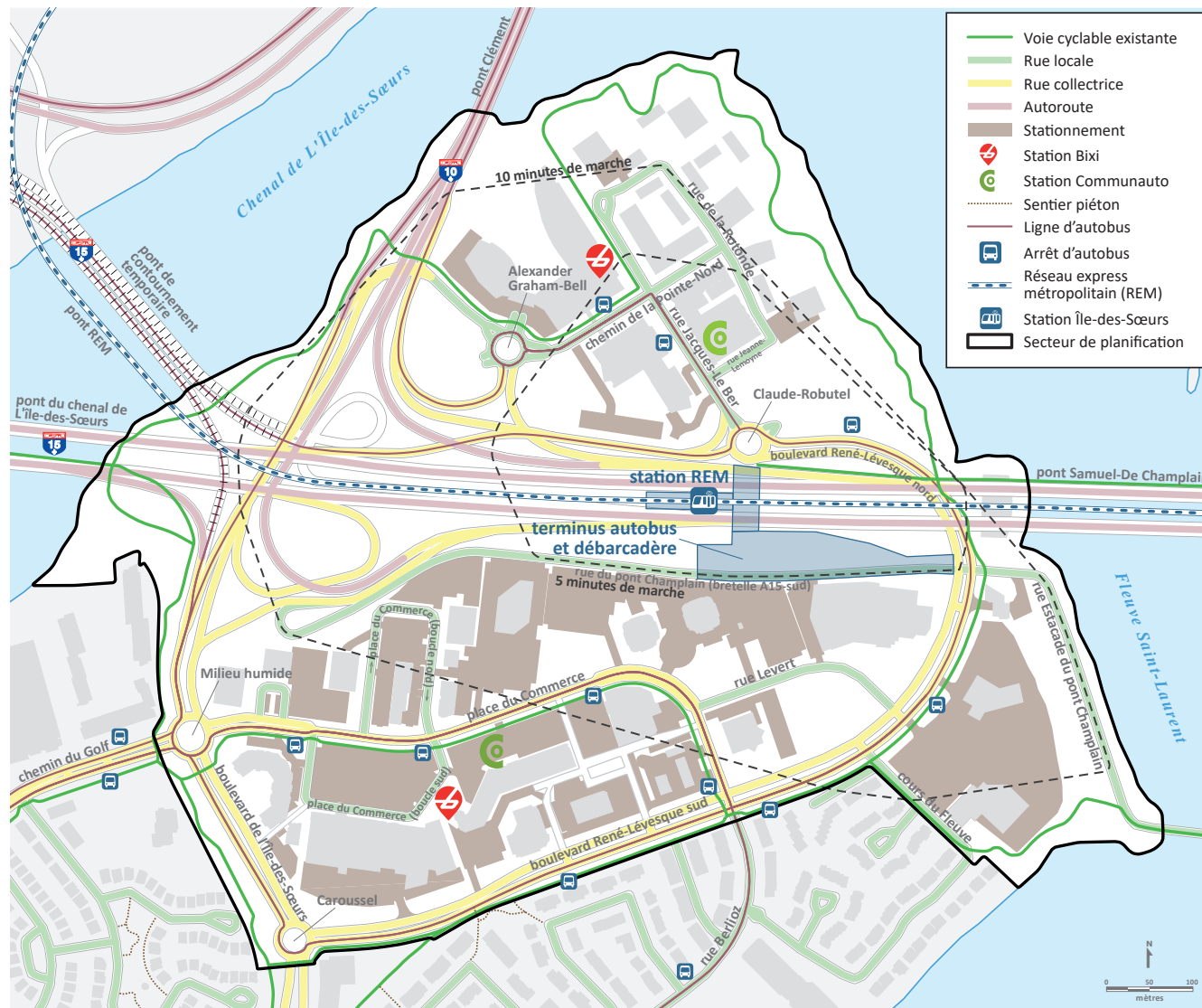
Photographie aérienne de L'IDS vers 1971



Plan directeur d'aménagement de l'île lors de son urbanisation (Source : Metropolitan Structures of Canada Ltd.)

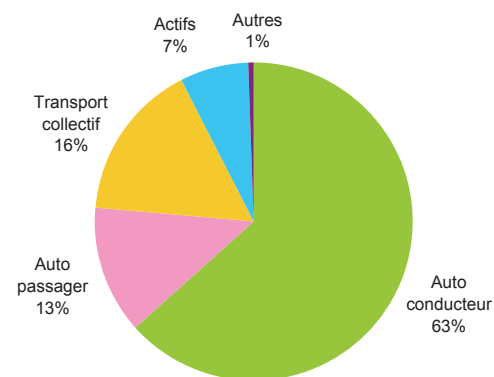


Construction du pont Champlain dans les années 1960

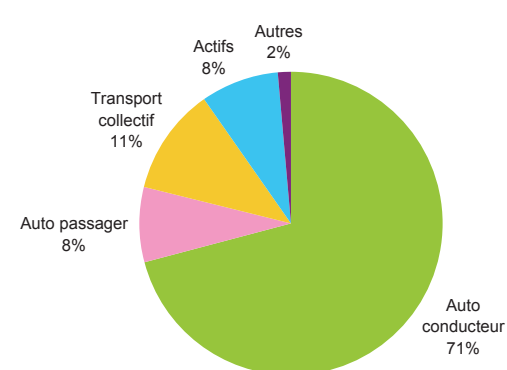


Plan des mobilités dans le secteur de planification

DÉPLACEMENTS PRODUITS PAR L'IDS



DÉPLACEMENTS VERS L'IDS



ACCÈS À L'IDS

Trois liens automobiles et trois liens piétons-cyclables permettent d'accéder à L'IDS. Le plus récent lien cyclable est celui du pont Samuel-De Champlain. L'arrivée de la station du REM amènera de nouvelles possibilités d'accès à l'île autrement qu'en véhicule automobile. Dans le secteur de planification, ce sont les boulevards de l'Île-des-Sœurs et René-Lévesque, aménagés en promenades plantées de type *parkway*, qui permettent de desservir l'ensemble de l'île.

DÉPLACEMENTS AUTOMOBILES

Une forte proportion des déplacements vers ou hors de l'île se fait par automobile ($\pm 75\%$), surtout pour le transport au travail. La majorité des aménagements de l'île, et particulièrement du secteur de planification, témoignent de l'importance de ce mode de transport. Il est estimé que l'offre en transport collectif associée au REM pour L'IDS favoriserait un transfert modal important qui serait susceptible de diminuer la dépendance à l'automobile au profit de modes de transport actifs (vélo, marche) ou collectifs (autobus, navette).

TRANSPORT ACTIF

Plusieurs pistes cyclables et trottoirs sont aménagés dans le secteur. La présence de grands terrains, de vastes espaces de stationnement extérieurs de même que de la barrière infranchissable qu'est l'autoroute induit toutefois une complexité et un inconfort dans les déplacements piétons et cyclables, particulièrement dans l'axe nord-sud du secteur de planification. À cela s'ajoutent divers tronçons de trottoirs manquants ou partagés de façon non sécuritaire avec des pistes cyclables. Il est à noter que la CDPQ Infra aménagera un nouveau passage piéton et cyclable sous l'autoroute.

TRANSPORT COLLECTIF

Bien que le secteur soit desservi par quatre parcours (12, 21, 168, 178) de la STM et un (100) du RTL, il y a un sentiment d'insatisfaction concernant les services de transport collectif, lequel est perçu comme non compétitif par rapport à l'automobile, que ce soit en termes de fiabilité, de fréquence, d'horaire ou de tracé. Il est également à noter qu'un terminus d'autobus est prévu pour desservir le REM. L'arrivée de ce dernier créera une opportunité de logique différente pour ce qui est de la desserte par autobus pour l'ensemble de l'île.

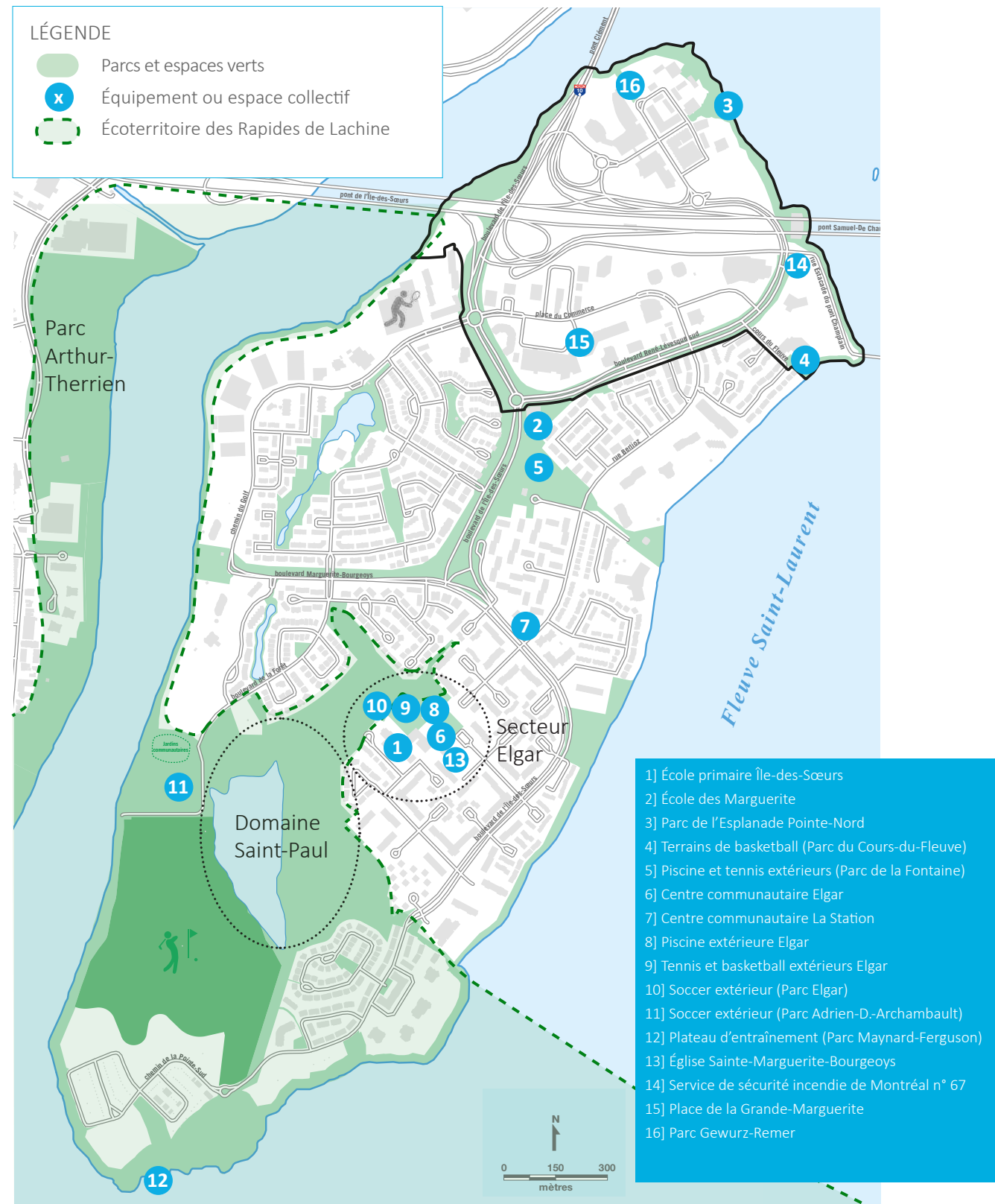


Espaces de stationnement



Le boulevard René-Lévesque

2.6 ÉQUIPEMENTS ET ESPACES COLLECTIFS



Plan des équipements collectifs sur l'île

ÉQUIPEMENTS COLLECTIFS

Le secteur Elgar, au centre de l'île, est le principal pôle de loisirs et de sports. Il inclut un centre communautaire, une bibliothèque, une piscine extérieure et des espaces sportifs extérieurs, en plus d'une école. Plusieurs autres services aux citoyens se trouvent dans les quartiers situés sur l'autre rive de l'arrondissement. Deux écoles primaires du Centre de services scolaire Marguerite-Bourgeoys (CSSMB) sont présentes sur l'île, dont une située immédiatement au sud du secteur de planification. Une caserne de pompiers est également présente. Autrement, très peu d'équipements collectifs se trouvent dans le secteur de planification.



École primaire des Marguerite

ESPACES COLLECTIFS

Plusieurs parcs et places sont présents sur l'île et reflètent la qualité paysagère du lieu. Toutefois, une faible proportion de ces espaces est incluse dans le secteur de planification, la place de la Grande-Marguerite et le parc de l'Esplanade étant les plus significatifs. Une grande partie du littoral est cependant de propriété municipale et permet de profiter des abords du fleuve et du chenal de L'Île-des-Sœurs.



Place de la Grande-Marguerite



Caserne de pompiers



Esplanade du quartier Pointe-Nord

CADRE BÂTI

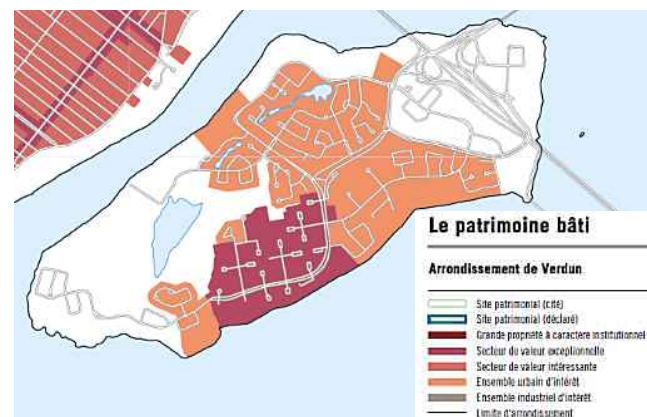
Les bâtiments du secteur ont été construits de 1969 à aujourd’hui. Le récent quartier Pointe-Nord comprend les bâtiments les plus modernes, avec les plus hautes tours de l’île. La place du Commerce et ses abords offrent quant à eux les plus vieux bâtiments, où une grande hétérogénéité dans les factures architecturales et les gabarits est perceptible. Les bâtiments sont souvent implantés en grand recul par rapport à la rue et l’identification des façades principales est parfois difficile depuis la voie publique.



Le 16, place du Commerce

PATRIMOINE BÂTI

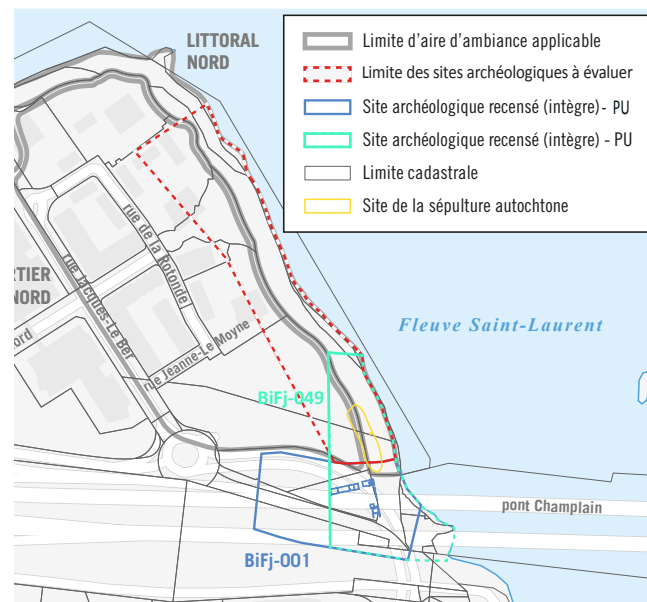
Bien qu’on trouve des sites, secteurs ou ensembles bâtis de valeur patrimoniale ailleurs sur l’île, aucun n’est identifié dans le secteur de planification. Il est à noter la présence d’une croix de chemin à l’entrée de l’île sur le boulevard de l’Île-des-Sœurs permet de rappeler la présence des Sœurs de la congrégation Notre-Dame.



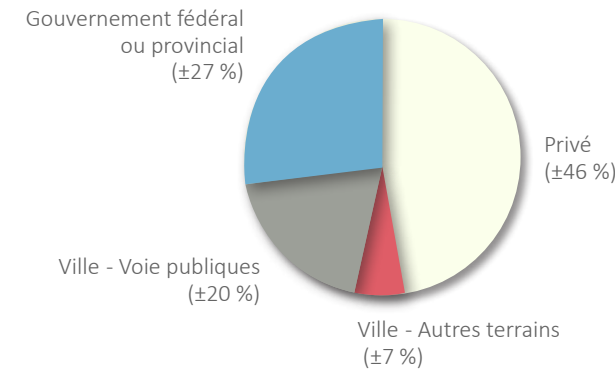
Patrimoine bâti indiqué au PU sur l’ensemble de l’IDS

PATRIMOINE ARCHÉOLOGIQUE

Des sites archéologiques intègres (en vert et en bleu sur la carte), soit les sites Le Ber (BiFj-001) et autochtone (BiFj-049 qui inclut une ancienne sépulture), sont présents dans la partie nord-est du territoire d’application, mais ils ne sont pas classés ou cités en vertu de la Loi sur le patrimoine culturel. Ils se retrouvent toutefois dans l’inventaire du ministère de la Culture et des Communications (MCC) et sur la carte Patrimoine archéologique du PU de la Ville. Il faut mentionner l’importance historique de la rive nord-est de l’île en ce qui concerne la présence autochtone, d’où son indication comme secteur d’intérêt archéologique à prendre en compte pour toute intervention future (construite ou non). Par ailleurs, même si la sépulture a déjà été exhumée, d’autres pourraient être présentes dans le secteur.

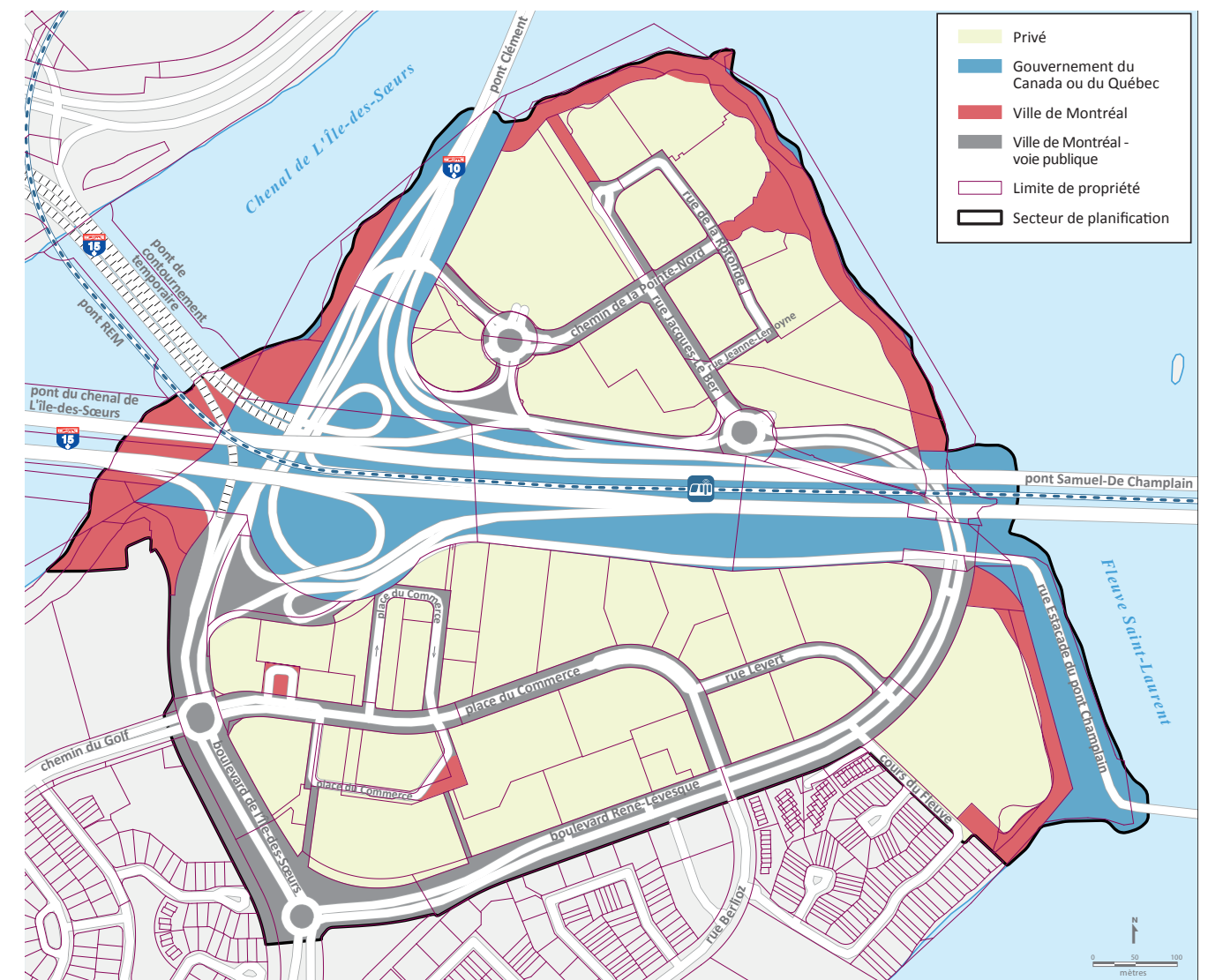


Potentiels archéologiques dans le territoire du PPU



La vaste majorité des terrains constructibles ou transformables dans le secteur sont de propriété privée ou appartiennent à des autorités gouvernementales. La Ville de Montréal possède toutefois divers terrains le long du littoral.

Par ailleurs, il est pertinent de mentionner que plusieurs terrains privés du secteur sont sous emphytéose.



Carte de la répartition des propriétaires de terrain

VUES ET POINTS DE REPÈRE

Par son caractère insulaire, la présence visuelle de l'eau est un élément identitaire fort. La relation privilégiée avec le fleuve et le chenal de L'Île-des-Sœurs permet d'offrir plusieurs vues dégagées vers la Rive-Sud, le centre-ville et le mont Royal. Ces vues sont surtout perceptibles en périphérie de l'île, le long du parcours riverain, où l'on trouve peu d'obstacles visuels.

Considérant que l'île constitue une importante porte d'entrée de la ville de Montréal depuis le pont Samuel-De Champlain, qui offre de nombreux points d'observations dégagés, la présence bâtie de grande hauteur sur l'île est repérable à de très grandes distances, notamment depuis la Rive-Sud, le centre-ville et le mont Royal. Le PU indique d'ailleurs des corridors visuels à préserver.

Sur l'île, certaines infrastructures ou bâtiments en construction ou en planification sont considérés comme des éléments signalétiques. Pensons à la nouvelle station surélevée du REM qui se trouvera au centre de l'autoroute 15, aux tours d'habitation du quartier Pointe-Nord ou au mat du nouveau pont.



Les tours Evolo du quartier Pointe-Nord et le nouveau pont



Le boulevard René-Lévesque



Une vue vers le centre-ville



Le littoral sous l'estacade

CANOPÉE

L'approche cité-jardin privilégiée lors de l'urbanisation de l'île a permis de léguer une importante présence végétale. Les grands boulevards plantés de type parkway, en périphérie du secteur, témoignent de cette qualité propre à l'île. Le littoral jouit également d'une belle couverture végétale qu'il faut préserver. Au cœur du secteur de planification toutefois, on constate une importante présence d'aires de stationnement de surface entre les bâtiments et la rue, parmi les plus grands espaces asphaltés de l'île, ce qui induit un manque de verdissement sur les propriétés privées

et, conséquemment, des îlots de chaleur. Au sud de l'autoroute, dans le secteur de planification, près de 55 % de la surface du territoire est imperméable et on note un pourcentage de canopée de seulement 16 %.

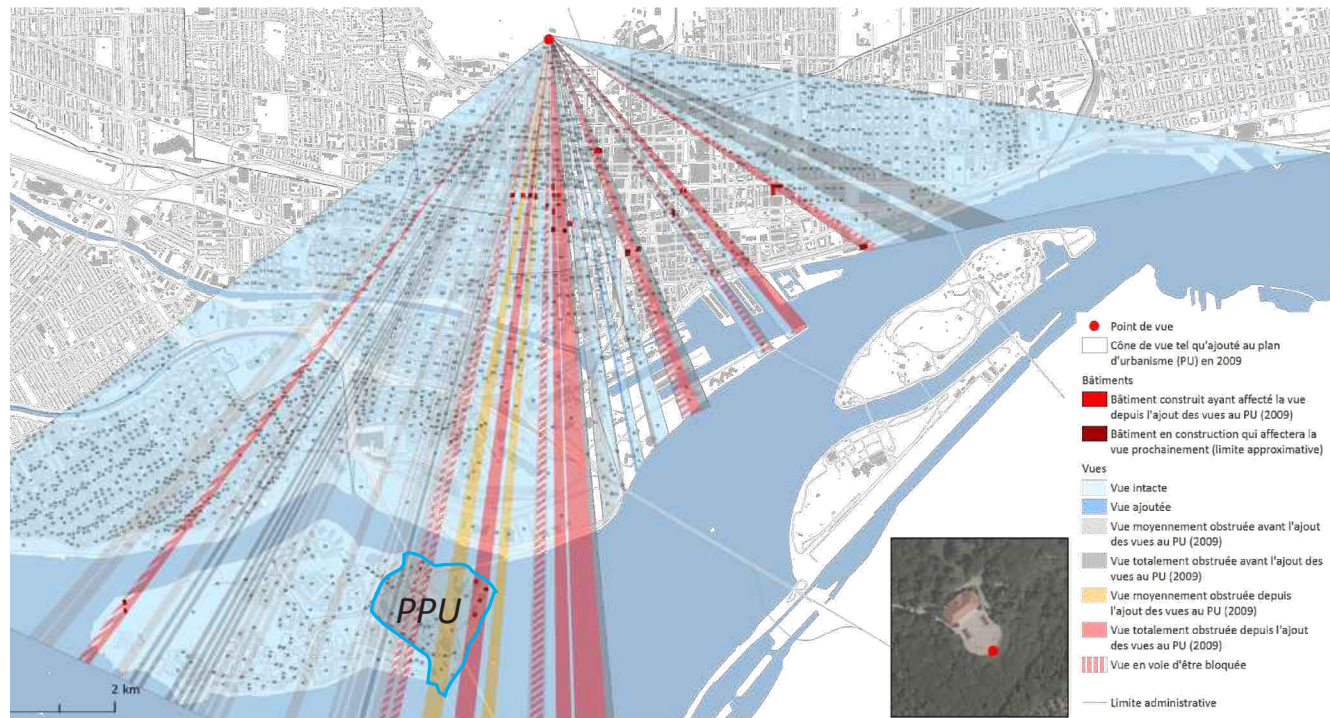
Plan de densité de végétation sur l'île



Plan illustrant l'importante présence d'aires de stationnement de surface et d'allées d'accès



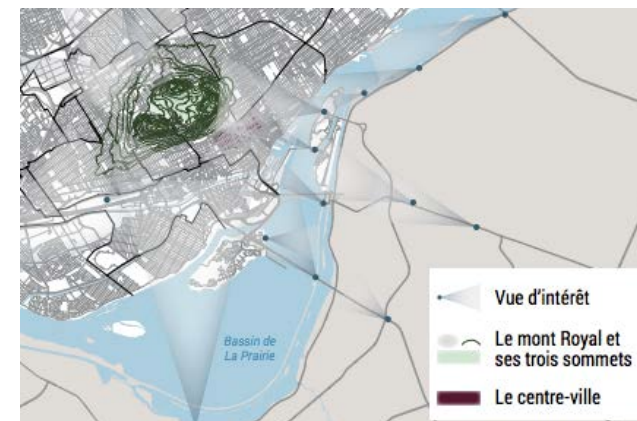
Percée visuelle à partir du belvédère Kondiaronk



Carte des différentes vues bloquées ou partiellement bloquées depuis le belvédère Kondiaronk du mont Royal

VUES D'INTÉRÊT

Le SAD reconnaît l'importance d'assurer la protection et la mise en valeur des paysages emblématiques et identitaires du mont Royal, de la silhouette des affaires du centre-ville de même que du parcours riverain, en soignant la qualité des vues offertes. Découlant du SAD, le PU établit des points de vue spécifiques à prendre en compte dans l'évaluation de la qualité des projets de développement immobilier quant à leur impact sur le paysage.



Extrait de la carte des vues d'intérêt indiquées au SAD

VUES DEPUIS LE MONT ROYAL

Les points de vue Kondiaronk, Clairière et Cedar sont spécifiquement établis au document complémentaire du PU comme sensibles aux interventions pouvant bloquer la ligne visuelle continue du fleuve. Sur les images ci-contre sont superposés les éléments (en rouge, jaune ou gris) qui bloquent ou la bloqueront complètement ou partiellement vis-à-vis la partie nord de L'IDS. Tout projet immobilier devrait donc faire l'objet de mesures assurant une préservation des vues restantes vers le fleuve (voir section 6).

VUES DES PARCOURS RIVERAINS ET D'ENTRÉE DE VILLE

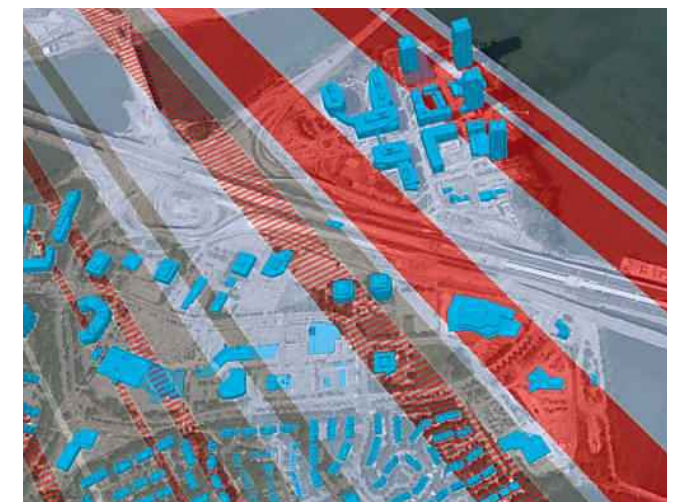
Le document complémentaire du PU exige que soient définies des mesures de mise en valeur des parcours d'entrée de ville, les rives de L'IDS et le pont Samuel-De Champlain étant particulièrement importants à cet effet.



Vues obstruées ou partiellement obstruées à partir du belvédère Kondiaronk



Vues obstruées ou partiellement obstruées à partir du belvédère Clairière



Vues obstruées ou partiellement obstruées à partir du belvédère Cedar

UN PÔLE D’AFFAIRES DESTRUCTURÉ À ARRIMER AVEC LA CITÉ-JARDIN DU RESTE DE L’ÎLE

Le concept initial de la cité-jardin à l’île, où le développement résidentiel intègre une forte présence de la nature, mise sur un « centre », le secteur Elgar, comme le principal pôle communautaire. Or, ce dernier a atteint une saturation et peut difficilement accueillir de nouveaux équipements. L’autre lieu central de l’île initialement planifié est le secteur de la place du Commerce, important pôle d’affaires, de commerces et de services à proximité de la porte d’entrée de l’île. À travers les décennies qui ont marqué le développement de cette rue, on peut reconnaître une certaine déconnexion par rapport au caractère paysager perceptible ailleurs sur l’île. Les aménagements dédiés à l’automobile, avec de grands espaces asphaltés, marquent le paysage environnant. De plus, les abords de cet axe commercial furent urbanisés de façon déstructurée, où de grands lots très faiblement occupés favorisent peu l’animation et l’encadrement des voies publiques. Les aménagements sont parfois discordants par rapport à l’approche de la cité-jardin ou d’un quartier complet de type TOD.



Vastes aires de stationnement autour des centres d’achats

UN SECTEUR À REQUALIFIER EN UN QUARTIER DE TYPE TOD

La venue de la nouvelle station de transport collectif structurant du REM implique la définition d’une aire TOD comme il est indiqué au PMAD et au SAD. Elle est l’une des 155 aires déterminées pour le territoire de la CMM, avec une exigence minimale de 110 logements par hectare brut de territoire. Ainsi, afin de favoriser l’utilisation du transport collectif et d’intégrer un milieu de vie structurant selon les principes d’un TOD, de nouveaux projets immobiliers plus denses que certains bâtiments présents, et intégrant des usages mixtes ainsi que des typologies résidentielles variées (en vertu du RMM en cours d’adoption), devront être planifiés dans le secteur. Les nouveaux projets devront tenir compte des caractéristiques de L’IDS, tout en promouvant les principes d’un TOD à intégrer au sein d’un secteur commercial et d’affaires déjà établi, mais qui pourrait être optimisé. Les résidents de l’île ou les nouvelles clientèles à attirer dans la partie nord de L’IDS seront plus enclins à profiter des nombreux avantages d’un quartier complet, notamment en utilisant des modes de déplacement autres que l’automobile.



Le boulevard René-Lévesque, limite sud du secteur de planification

UNE FAIBLE CANOPÉE, MAIS UNE FORTE PRÉSENCE VÉGÉTALE EN PÉRIPHÉRIE À METTRE EN VALEUR

Une grande partie de L’IDS a été urbanisée selon l’approche cité-jardin, qui induit une présence végétale accrue. Dans le territoire de planification, on remarque d’ailleurs la présence d’une biodiversité importante le long des rives. Toutefois, le centre du secteur de planification comporte peu de composantes s’apparentant à cette approche. La disposition parfois désorganisée des constructions, le peu de verdissement sur les sites privés de même que la présence de grandes surfaces de stationnement font que le secteur offre le plus faible indice de canopée de l’ensemble de L’IDS. Les plantations sont surtout présentes le long des rues principales, notamment sous forme de boulevards plantés ceinturant le secteur. Ces derniers constituent des éléments d’intérêt typiques de la cité-jardin à mettre en valeur et dont la fonctionnalité devrait être conservée. L’intérieur du secteur devrait prévoir une maximisation du verdissement sur les sites privés, que ce soit au niveau du sol ou à même les bâtiments.



Faible présence végétale sur certains sites privés

UNE POPULATION DIVERSIFIÉE

Les statistiques du quartier de L’IDS démontrent un revenu par ménage et une valeur des propriétés plus élevés que la moyenne montréalaise. L’analyse plus précise des données indiquent toutefois une certaine diversité socio-économique illustrée par la présence d’un grand nombre de familles, d’une population immigrante importante ($\pm 40\%$) ainsi que d’un important parc de logements locatifs ($\pm 30\%$ des logements sur l’île).

Les nouvelles opportunités de développement dans le secteur de planification pourront soutenir les besoins de tous les types de population de l’île, mais également contribuer à la venue de clientèles diversifiées qui sauront profiter des avantages d’un milieu de vie complet facilement connecté au centre-ville.



Immeuble résidentiel au centre de l’île (Source : Google, 2019)

UNE CONCENTRATION DE COMMERCES, SERVICES ET BUREAUX À REDYNAMISER

La place du Commerce offre des commerces et services pour l'ensemble des résidents de l'île. C'est l'axe commercial principal et un lieu de convergence important pour les citoyens et les travailleurs. On note toutefois un certain essoufflement dans l'occupation de certains locaux, notamment pour l'usage de bureaux, et l'offre de commerces, services et bureaux pourrait être plus variée et complète. L'apport d'une nouvelle clientèle pourrait favoriser cette diversité, mais il faut également prendre en compte la forme construite actuelle aux abords de la place du Commerce, qui n'est pas toujours propice à l'animation commerciale. Les reculs bâtis importants et des façades principales entretiennent une faible relation avec les voies publiques, héritage d'un aménagement axé sur l'importance des déplacements automobiles. Les parcours piétonniers pour desservir les commerces depuis la rue sont actuellement peu conviviaux et parfois même non sécuritaires, car ils traversent de vastes espaces de stationnement.



Locaux vacants du secteur

DES BESOINS EN ÉQUIPEMENTS COLLECTIFS

Les équipements collectifs sont concentrés en grande partie dans le secteur Elgar du centre de l'île. Il y aurait lieu de prévoir d'autres équipements au bénéfice des résidents et travailleurs actuels ou à venir appelés à profiter du secteur de la partie nord, lieu de passage nécessaire vu sa position de porte d'entrée de L'IDS. Par ailleurs, l'offre actuelle en équipements est déjà déficiente sur l'île et le secteur Elgar est au maximum de sa capacité. Avec la venue d'une nouvelle population, les besoins seront encore plus grands. Afin de promouvoir un milieu de vie complet, les résidents et travailleurs devraient pouvoir profiter d'une offre intéressante pour bouger et se divertir à proximité. Cela permettrait de minimiser l'effet d'isolement parfois perceptible sur L'IDS, où la traversée vers la rive de l'île de Montréal est quelquefois nécessaire pour accéder à des services aux citoyens non existants sur L'IDS.



Bonification des espace collectifs

UNE FAIBLE PROPORTION DE TERRAINS MUNICIPAUX

Bien qu'il soit souhaité d'intégrer de nouveaux équipements collectifs à l'usage de la population, il s'avère que les propriétés municipales de la partie nord se limitent principalement aux voies publiques existantes ainsi qu'à des bandes de terrain en rive de l'île. Une grande proportion des terrains du secteur appartient au gouvernement fédéral (pont, autoroute et abords, estacade) ou à des propriétaires privés. Ces terrains sont souvent de très grande taille (une grande majorité de plus de 6000 m²) et de forme variée. Afin de favoriser l'intégration d'équipements collectifs extérieurs ou intérieurs au profit des résidents et travailleurs, une stratégie immobilière a été élaborée par la Ville pour identifier certains terrains qui pourraient être voués à cette fin.



Des terrains vacants non municipaux

DES ACCÈS LIMITÉS À LA PARTIE NORD DE L'ÎLE ET SURTOUT DÉDIÉS AUX AUTOS

L'insularité induit une complexité d'accès interrives et peut parfois occasionner une impression de « captivité » chez les résidents et travailleurs de l'île, particulièrement en période de chantier tel que celui du pont Samuel-De Champlain. Le secteur de planification inclut pour le moment les seuls accès permettant de desservir l'ensemble de l'île. Il est d'ailleurs actuellement difficile et peu convivial de circuler à pied et même impossible d'entrer ou sortir de l'île en cyclomoteur étant donné que les accès véhiculaires ne se font que par autoroute. Il y aurait ainsi lieu d'améliorer les déplacements sur les liens existants, de bonifier les portes d'accès à ces liens ainsi que de maximiser les nouvelles possibilités de liens interrives afin de favoriser le sentiment de « connexion » avec le reste de la ville de Montréal, que ce soit à partir du secteur de planification ou à proximité. Il sera par ailleurs pertinent d'évaluer les connexions entre l'île et le nouveau boulevard Bonaventure (projet PJCCI), qui transformera l'autoroute 10 en un boulevard urbain structurant intégrant des mobilités actives permettant de rejoindre rapidement le centre-ville.



Bretelle d'accès A-15 sud

UN RÉSEAU DE CIRCULATION À OPTIMISER

La barrière autoroutière de l'A-10 et l'A-15 induit une certaine déconnexion entre le quartier Pointe-Nord/campus Bell et le reste du secteur de planification, notamment la place du Commerce. Les possibilités de liaisons automobiles sont limitées, et encore plus en ce qui concerne les déplacements actifs. Un nouveau passage piéton sous l'autoroute est prévu lors de l'aménagement de la nouvelle station du REM. Toutefois, ce passage n'offrira pas un parcours direct pour les piétons entre les pôles d'activités. De plus, la présence, au sud de l'autoroute, de très grands lots occupés par de grandes surfaces de stationnement crée par moment des barrières indirectes entre les voies publiques, rendant difficile le cheminement des piétons vers ou entre les quartiers. Il y aurait lieu de prévoir de nouvelles connexions sur les sites à développer pour diminuer le plus possible les temps de parcours piétons et ainsi améliorer la connectivité entre les différents lieux d'intérêt du secteur ou de l'île, notamment le REM. Également, certaines voies de circulation nécessiteraient des aménagements permettant d'améliorer la convivialité et la sécurité des déplacements piétons et cyclables.



Trottoirs manquants le long du boulevard René-Lévesque

DES CORRIDORS VISUELS À PROTÉGER

Comme l'île est la porte d'entrée sud de la ville de Montréal, plusieurs points de vue sensibles sont perceptibles sur les parcours d'entrée, notamment le long des autoroutes. En effet, des vues d'intérêt sont offertes vers et depuis le fleuve, le centre-ville et le mont Royal et méritent un encadrement afin de favoriser leur protection. Sur l'île, quelques points de vue sont également perceptibles, principalement lorsqu'on s'approche des rives. Plusieurs éléments signalétiques identitaires à l'IDS, actuels ou en construction (REM, pont Samuel-De Champlain), pourraient également être mis en valeur dans le cadre du développement de la partie nord.

Depuis le mont Royal, trois points de vue importants établis au PU nécessitent qu'une attention particulière soit portée aux volumes construits sur l'IDS afin de minimiser la perte de la ligne visuelle continue du fleuve. C'est particulièrement le cas du belvédère Kondiaronk, qui offre une vue emblématique sur le centre-ville de Montréal et le Saint-Laurent.



Vues à protéger vers le fleuve et le pont

UNE COORDINATION REQUISE DES DIVERS INTERVENANTS DANS LE SECTEUR

Le secteur de planification est en grande transformation avec la présence de deux chantiers majeurs que sont le nouveau pont Samuel-De Champlain et le REM. Ces sites de construction qui occupent une grande portion du territoire ont des impacts importants sur les aménagements, la fonctionnalité et la congestion dans le secteur. Certains échéanciers ou objectifs par projet, sur lesquels la Ville n'a pas le contrôle, complexifient l'arrimage entre les différentes interventions. Un travail soutenu de collaboration avec les différents partenaires responsables de ces projets est nécessaire afin d'assurer une complémentarité avec les interventions proposées par la présente démarche de planification et de minimiser les impacts négatifs sur les usagers de l'île.



Nombreux chantiers dans le secteur

3.1 INTRODUCTION

Cette section présente l'énoncé de vision pour le secteur et exprime les cinq grandes orientations d'aménagement et leurs objectifs sous-jacents. Les interventions préconisées pour chaque objectif s'appuient sur les constats décrits à la section précédente et visent à rehausser la qualité de l'aménagement du secteur de planification.



Section 3 | VISION, ORIENTATIONS ET OBJECTIFS

Place du Commerce

L'élaboration du PPU offre l'opportunité de réfléchir à l'avenir du secteur, qui fait et fera l'objet de grandes transformations au cours des prochaines années avec la nouvelle station Île-des-Sœurs du REM et le nouveau pont Samuel-De Champlain.

Indubitablement, l'arrivée du REM insufflera au secteur un renouveau caractérisé par une facilité d'accès au centre-ville de Montréal et à d'autres pôles de la région métropolitaine. Cette accessibilité accrue deviendra un incitatif propice à la venue de nouvelles clientèles aux habitudes de déplacement variées. La transformation qui en découlera contribuera à la redéfinition du secteur comme un milieu de vie et de travail diversifié, axé sur les principes d'un TOD. La place du Commerce et ses abords seront réaménagés afin de consolider la vocation économique de l'île, tout en intégrant également toutes les composantes d'un quartier complet. L'ensemble se déploiera harmonieusement à travers la trame des quartiers limitrophes, développés selon les principes de la cité-jardin. Les nouveaux développements immobiliers mixtes, de plus forte densité que la forme construite actuelle de la place du Commerce, contribueront à diversifier l'offre en logements pour des clientèles variées, mais également à bonifier les espaces commerciaux ou pour affaires. La partie nord se développera ainsi en un environnement où de nombreuses options pour travailler, habiter, se déplacer, se divertir et consommer seront offertes, lesquelles participeront à renforcer sa vitalité sociale et économique.

À travers la consolidation de la trame urbaine existante, de nouvelles options de déplacement permettent de consacrer plus d'espace aux mobilités actives et au transport collectif. Cela se concrétisera par une meilleure répartition des types de déplacement, notamment par :

- une extension du réseau cyclable;
- le déploiement d'un important réseau piétonnier convivial et sécuritaire;
- une offre de transport en commun enrichie;
- une reconversion d'espaces extérieurs, aujourd'hui dédiés à l'automobile et au stationnement, en des lieux plus structurants.

Par son environnement naturel et son histoire d'exception de même que sa relation privilégiée avec le fleuve Saint-Laurent et le paysage environnant, le secteur de la partie nord favorisera à la fois la détente, la contemplation et les activités récréatives à travers différents espaces collectifs. Le parcours riverain sera bonifié et mis en valeur, en maximisant l'interaction avec le littoral. Il intégrera des espaces de commémoration et de mise en valeur célébrant les personnes d'importance et l'histoire de l'île, notamment son passé agricole.

Le réaménagement de certaines rues, la création de lieux publics de rencontre, l'aménagement d'espaces verts et de jardins de même que la mise en réseau des sites riverains contribueront grandement à l'appropriation collective du secteur et favoriseront également l'émergence de pratiques environnementales exemplaires. Ainsi, la partie nord de l'île évoluera en respectant son identité insulaire associée aujourd'hui à un milieu de vie en adéquation avec la nature, mais où la venue d'un mode de transport collectif structurant – le REM – générera une intensification harmonieuse de nouvelles activités. L'ensemble se verra profitable pour tous les résidents ou travailleurs de l'île, qui bénéficieront d'un environnement sain et économiquement viable.

1.

LA CRÉATION D'UN MILIEU DE VIE ET D'EMPLOI DE TYPE TOD AUX ABORDS DE LA STATION DU REM

1. Soutenir la densité construite
2. Consolider le noyau de commerces, services et affaires de la place du Commerce
3. Promouvoir une diversité dans l'offre de logements
4. Favoriser l'intégration de nouveaux équipements et espaces collectifs

3.

LA MISE EN VALEUR DES COMPOSANTES HISTORIQUES, NATURELLES ET PAYSAGÈRES

1. Favoriser une complémentarité avec la cité-jardin
2. Consolider le parcours riverain tout en préservant la biodiversité du littoral
3. Mettre en valeur l'entrée de ville et les vues d'intérêt
4. Mettre en valeur l'histoire du lieu

2.

L'AMÉLIORATION DE LA MOBILITÉ EN PRIORISANT LES DÉPLACEMENTS ACTIFS ET COLLECTIFS

1. Améliorer les accès à l'île
2. Privilégier des aménagements au profit des piétons, cyclistes et usagers du transport collectif

4.

L'ENCADREMENT HARMONIEUX DE LA FORME BÂTIE

1. Prévoir une gestion optimale des gabarits
2. Favoriser une architecture et des aménagements de qualité en relation avec l'espace public

5.

LA PERFORMANCE ENVIRONNEMENTALE

1. Encourager une gestion écologique des sites par des pratiques innovantes et durables

1 LA CRÉATION D'UN MILIEU DE VIE ET D'EMPLOI DE TYPE TOD AUX ABORDS DE LA STATION DU REM

1.1 | SOUTENIR LA DENSITÉ CONSTRUITE

La planification d'un milieu de vie complet mise entre autres sur l'intégration optimale d'une densité d'occupation respectant les prescriptions du PMAD pour cette aire TOD, soit d'y construire un minimum de 110 logements/hectare. Les objectifs associés à ces prescriptions sont de rentabiliser les infrastructures existantes ou à mettre en place et d'assurer la venue d'une population suffisante pour favoriser une grande utilisation du REM. La création d'un milieu de vie complet selon l'approche TOD vise à soutenir la présence de résidents et travailleurs aux profils socio-économiques et culturels variés, dont les pratiques quotidiennes sont axées davantage sur un mode de vie favorisant les déplacements actifs et collectifs et permettant de profiter de la proximité de nombreux services. Les nouveaux projets immobiliers d'envergure qui seront implantés sur l'île devraient ainsi prioriser le secteur de planification de la partie nord afin de soutenir les objectifs de densité et de milieu de vie et d'emploi complet favorisant la mixité à la fois sociale et verticale à proximité de l'aire TOD associée au REM.

INTERVENTIONS PRÉCONISÉES

- Prévoir une densité construite plus forte dans les zones aux abords de la station du REM et diminuer la densité en fonction de la distance avec celle-ci
- Favoriser la mise en valeur de terrains vacants ou sous-utilisés (ex. : stationnement)
- Autoriser, lorsque pertinent, la transformation de sites déjà construits

1.2 | CONSOLIDER LE NOYAU DE COMMERCES, SERVICES ET AFFAIRES DE LA PLACE DU COMMERCE

Le PU situe la place du Commerce dans une aire d'affectation d'activités diversifiées qui comporte une importante composante économique. En effet, cette rue et ses abords constituent le principal pôle pour les activités économiques sur l'île. Avec l'arrivée du REM et des retombées qu'il générera, la place du Commerce et ses abords devront assurément être optimisés afin de pérenniser, mais également renforcer la vocation économique au sein d'un milieu de vie complet. Le réaménagement de la rue en un parcours plus structurant, en étroite relation avec l'interface immobilière à construire, permettra de mieux consolider le développement commercial et d'affaires tout en soutenant une offre commerciale plus complète et variée pour les résidents et travailleurs, actuels et futurs. De nouveaux types d'entreprises présentant un créneau d'affaires compatible avec le mode de vie associé à une aire TOD (milieu plus compact, déplacements actifs, nombreux services, etc.) seront d'ailleurs fortement encouragés à s'y installer. La réorganisation des implantations pour les nouvelles constructions, misant davantage sur un rapport direct à la rue et une animation des rez-de-chaussée, pourrait contribuer à l'essor économique du secteur. Le noyau de commerces et services du quartier Pointe-Nord, qui respecte davantage ces paramètres quant à la forme urbaine, est un bon exemple du type de rapport à la voie publique à prioriser pour les nouvelles constructions. Enfin, la revitalisation de la place du Commerce permettra de multiplier les interventions assurant une relation directe avec la nouvelle porte d'entrée et de sortie de l'île que sera la station du REM.

INTERVENTIONS PRÉCONISÉES

- Réaménager la place du Commerce pour lui permettre d'assumer son rôle d'axe commercial structurant pour le secteur, au cœur de divers pôles d'activités enrichissant la vie des résidents et travailleurs de l'ensemble de l'île
- Améliorer son rôle de rue commerciale de déambulation, en optimisant la place accordée aux piétons et cyclistes
- Redonner une position d'avant-plan aux façades commerciales donnant sur la voie publique
- Assurer une nouvelle liaison piétonne et cyclable directe entre la place du Commerce, le REM et le secteur commercial du quartier Pointe-Nord
- Faciliter l'accès à l'ensemble des commerces et services du secteur de planification, tous types de mobilité confondus
- Assurer une desserte technique fonctionnelle des locaux pour affaires
- Miser sur la venue de nouveaux créneaux économiques incluant, par exemple, l'économie du savoir

1.3 | PROMOUVOIR UNE DIVERSITÉ DANS L'OFFRE DE LOGEMENTS

Les projets immobiliers à venir devront favoriser l'émergence de typologies d'habitation variées afin de soutenir la mixité sociale au sein du quartier. En matière d'habitation, l'offre actuelle du territoire du PPU est peu diversifiée et elle est limitée au quartier Pointe-Nord ainsi qu'à la résidence Ambiance, située sur la place du Commerce. La Ville préconise d'augmenter le parc de logements et de diversifier son offre afin d'accueillir des clientèles aux profils variés, notamment en développant des logements sociaux et communautaires, abordables et pour familles, et ce, en complémentarité avec l'offre existante de l'île. Le RMM, dont l'entrée en vigueur est prévue en 2021, devrait permettre de contribuer à l'émergence de ces types de logements sur le territoire du PPU.

INTERVENTIONS PRÉCONISÉES

- Soutenir l'implantation de projets immobiliers comprenant notamment une composante résidentielle
- Assurer une compatibilité des projets d'habitation par rapport aux contraintes liées à l'autoroute 15
- Privilégier, principalement aux abords de la place du Commerce, la mixité des usages au sein d'un même bâtiment afin de soutenir l'offre en commerces et services pour les résidents
- Favoriser l'intégration de logement sociaux et communautaires, abordables et pour familles à même les projets immobiliers résidentiels
- Intégrer des aménagements extérieurs et des espaces publics de qualité au profit des résidents

1.4 | FAVORISER L'INTÉGRATION DE NOUVEAUX ÉQUIPEMENTS ET ESPACES COLLECTIFS

Des études et sondages ont permis de déterminer des équipements et espaces, intérieurs ou extérieurs, qui pourraient s'avérer nécessaires au soutien du développement de L'IDS. Compte tenu de sa position de porte d'entrée et des terrains disponibles ou à transformer, le secteur de planification offre un potentiel intéressant pour accueillir de nouveaux équipements et espaces collectifs pour l'ensemble des usagers, qu'ils soient résidents ou travailleurs. Parmi les équipements et espaces pouvant être envisagés dans le secteur, soulignons : une nouvelle bibliothèque, de nouveaux espaces intérieurs communautaires polyvalents, de nouveaux espaces pour la pratique de sports (intérieurs et extérieurs) et des espaces publics, dont une nouvelle place multifonctionnelle d'envergure. Ces équipements et espaces pourraient être concentrés sur un même site afin de créer un pôle de nature civique. À la suite d'ententes avec les propriétaires, certains de ces équipements et espaces également pourraient être

intégrés au sein de projets privés afin de maximiser les lieux de détente et de loisir au profit des résidents et travailleurs de ces projets, mais également au bénéfice de l'ensemble des usagers de l'île. Une mutualisation des équipements et espaces accessibles au public, à travers divers partenariats, serait ainsi grandement encouragée. Par ailleurs, il est à noter que le CSSMB a établi des besoins pour une nouvelle école primaire et secondaire sur L'IDS. Considérant notamment l'accessibilité du secteur, ce dernier présente un excellent potentiel pour accueillir un équipement scolaire.

INTERVENTIONS PRÉCONISÉES

- Évaluer la possibilité de créer un pôle de services communautaires, culturels et sportifs
- Créer de nouveaux espaces extérieurs accessibles au public, notamment en relation avec le fleuve
- Viser la mutualisation des équipements, notamment avec l'école envisagée par le CSSMB
- Promouvoir l'implantation de nouveaux équipements collectifs au sein d'un projet immobilier mixte
- Favoriser l'aménagement d'une place publique multifonctionnelle d'envergure en relation avec le fleuve
- Consolider et mettre en valeur les espaces publics existants dans le secteur, notamment la place de la Grande-Marguerite
- Aménager les lieux extérieurs collectifs de façon à faciliter l'entretien et permettre un usage pendant quatre saisons

2 L'AMÉLIORATION DE LA MOBILITÉ EN PRIORISANT LES DÉPLACEMENTS ACTIFS ET COLLECTIFS

2.1 | AMÉLIORER LES ACCÈS À L'ÎLE

Les accès à l'île sont actuellement tous localisés dans le secteur de planification. Les aménagements étant peu nombreux et parfois peu conviviaux pour les déplacements actifs, il y a lieu d'assurer une bonification de ceux existants afin d'améliorer l'expérience des piétons et des cyclistes qui convergent vers ces seuils d'entrée à l'île. Il y a également lieu d'évaluer la possibilité d'intégrer de nouveaux liens de transport actif et collectif interrives vers le reste de l'arrondissement de Verdun ou l'arrondissement du Sud-Ouest, que ce soit dans le secteur de planification ou ailleurs sur l'île.

INTERVENTIONS PRÉCONISÉES

- Maximiser les liaisons piétonnes, cyclables et par autobus avec la station Île-des-Sœurs du REM, nouvelle porte d'entrée en transport collectif
- Aménager des placettes publiques aux points d'accès piétons et cyclables vers l'île, favorisant un point d'arrêt, mais facilitant également l'orientation des usagers à leur arrivée sur l'île
- Bonifier et mettre en valeur, lorsque possible, les parcours piétons, cyclables ou de transport collectif liant le secteur de planification et la partie sud de l'île
- Favoriser une desserte en transport collectif optimale entre l'île, la station du REM et le reste de la ville
- Évaluer la possibilité de créer une navette permettant de lier efficacement l'ensemble de l'île et le secteur de planification, dont la station Île-des-Sœurs du REM
- Évaluer la mise en place d'un nouveau lien piéton,

cyclable, pour transports collectifs et pour véhicules d'urgence dans le prolongement de la rue Galt et du boulevard Marguerite-Bourgeoys, au-dessus du chenal de L'Île-des-Sœurs

- Favoriser la création d'un lien piéton et cyclable à même le pont Clément vers le secteur Bridge-Wellington, afin de diminuer le temps de parcours menant au centre-ville
- Compléter le réseau cyclable et piéton sur la rive ouest de l'île et menant au pont du chenal de L'Île-des-Sœurs
- Minimiser les impacts des chantiers sur les parcours menant aux accès de l'île

2.2 | PRIVILÉGIER DES AMÉNAGEMENTS AU PROFIT DES PIÉTONS, CYCLISTES ET USAGERS DU TRANSPORT COLLECTIF

Les aménagements du secteur de la partie nord ont généralement été conçus en fonction de l'usage de l'automobile. Sans nier les avantages de l'utilisation de cette dernière, particulièrement dans le contexte insulaire limitant les accès, il est souhaité d'améliorer grandement les transports actifs (marche, vélo) et collectifs (autobus, navettes, REM), qui sont aujourd'hui déficients et ne correspondent pas tout à fait aux principes d'un secteur de développement de type TOD. L'intention est également de maximiser l'utilisation du REM pour les résidents et travailleurs de l'île, en diminuant les besoins d'utilisation de l'automobile. Pour l'ensemble des aires TOD établies dans le PMAD, il est préconisé d'augmenter le plus possible le report modal de l'automobile vers le REM. L'atteinte de cet objectif passe nécessairement par une densité construite et des aménagements favorisant une interaction et une accessibilité optimale avec l'équipement de transport

collectif. De plus, étant donné que le secteur présente également certains enjeux concernant la sécurité et l'aménagement du réseau routier, comme il est établi notamment au PLD de Verdun, il importe de miser sur l'amélioration de certains tronçons ou intersections, mais également de créer de nouvelles opportunités de déplacements actifs et collectifs.

INTERVENTIONS PRÉCONISÉES

- Créer de nouvelles connexions piétonnes entre les quartiers et mettre en valeur les connexions existantes
- Inciter les propriétaires à maximiser les passages piétons accessibles au public dans les projets de développement immobilier
- Réaménager le réseau de rues, notamment la place du Commerce, en donnant plus d'espace aux piétons et cyclistes
- Assurer une bonification et une convivialité des accès à la station du REM
- Consolider le réseau piéton existant, en remédiant aux trottoirs ou liens qui sont manquants
- Améliorer la convivialité et la sécurité des déplacements actifs aux intersections, notamment aux carrefours giratoires
- Prévoir un lien public direct entre le REM et la place du Commerce pour faciliter l'accès au REM
- Assurer des liaisons cyclables directes entre la piste du pont Samuel-De Champlain et le réseau local de L'IDS
- Assurer l'accessibilité universelle de la place du Commerce et son utilisation pendant les quatre saisons lors du réaménagement des voies publiques ou la réalisation de projets immobiliers
- Favoriser l'intégration de pôles de mobilité dans le secteur, qui permettent d'utiliser différents modes de transport au sein d'un même espace (ex. : vélo, BIXI, autopartage, trottinette électrique, etc.)

3 LA MISE EN VALEUR DES COMPOSANTES HISTORIQUES, NATURELLES ET PAYSAGÈRES

3.1 | FAVORISER UNE COMPLÉMENTARITÉ AVEC LA CITÉ-JARDIN

Le développement d'une grande partie de l'île s'est fait selon les principes de la cité-jardin. Ces derniers se reflètent toutefois très peu dans le secteur de planification, où ils se limitent principalement aux alignements de plantation sur rue et à l'intégration de boulevards sous la forme de promenades plantées (*parkways*) en périphérie. Il importe cependant que la transformation du secteur se fasse en assurant une transition adéquate et harmonieuse avec les quartiers adjacents typiques de la cité-jardin. Sans répéter le modèle, plus ou moins adapté au contexte du TOD, il est pertinent de soutenir certaines qualités intrinsèques de cette approche dans le cadre du réaménagement de la partie nord de l'île. Notons parmi celles-ci les constructions en hauteur permettant de dégager des espaces au sol pour aménager des parcs, du verdissement, des espaces dédiés à la communauté, etc. Ainsi, pour la partie nord de l'IDS, il est préconisé de viser un juste équilibre entre le caractère organique et paysager de la cité-jardin et le caractère plus urbain nécessaire à la proximité d'une infrastructure de transport collectif. En d'autres termes, les transformations à venir seront à la fois adaptées aux enjeux urbains actuels et résolument axées sur les principes d'un TOD, tout en s'intégrant judicieusement à la réalité immobilière du secteur et au lotissement actuel hérité du plan d'ensemble des années 60.

INTERVENTIONS PRÉCONISÉES

- Mettre en valeur les boulevards plantés ceinturant les quartiers
- Maximiser le verdissement dans le secteur de planification
- Conserver la vocation de transit périphérique des boulevards René-Lévesque et de l'Île-des-Sœurs
- Favoriser la déambulation à travers une succession de parcours piétons et d'espaces verdis, sur site public ou privé
- Favoriser l'aménagement de pôles d'activités interreliés par différents parcours de déplacement actif
- Maximiser les alignements d'arbres de même que le verdissement le long des voies publiques, mais également sur les sites de développement immobilier
- Favoriser l'intégration d'écrans paysagers le long de l'autoroute, notamment afin d'assurer une zone de transition adéquate
- Sensibiliser les propriétaires à favoriser la mutualisation des espaces extérieurs verdis

3.2 | CONSOLIDER LE PARCOURS RIVERAIN TOUT EN PRÉSERVANT LA BIODIVERSITÉ DU LITTORAL

Le parcours riverain, établi au PU et au SAD, est déjà présent en plusieurs endroits dans le secteur de planification. Sa mise en valeur est incontournable afin de favoriser une bonification des milieux écologiques tout en optimisant le réseau de transport actif le long de la rive. Ce parcours offre de grandes qualités paysagères et des activités permettant de profiter du littoral et des nombreux points de vue. Malgré que ce parcours soit relativement bien aménagé, certains tronçons sont manquants, notamment dans les parties de la rive qui font actuellement l'objet de grands chantiers (pont Samuel-De Champlain, REM). De manière à soutenir un bouclage du parcours riverain insulaire permettant de maximiser le contact avec le fleuve, il y aurait lieu de créer de nouvelles connexions vers le reste de l'île ou même vers le reste du territoire montréalais.

INTERVENTIONS PRÉCONISÉES

- Favoriser la connexion entre le centre du secteur de planification et le parcours riverain, dont l'écoterritoire des Rapides de Lachine, en privilégiant des parcours en boucle
- Au terme des travaux en cours ou à venir pour les grandes infrastructures (REM et pont Samuel-De Champlain), rouvrir tout tronçon du parcours riverain temporairement fermé ou occupé et améliorer l'aménagement de certaines parties endommagées
- Favoriser l'implantation de nouvelles activités à proximité de la rive tout en protégeant la faune et la flore en place dans les espaces de biodiversité existants
- En collaboration avec les partenaires, favoriser l'aménagement d'un espace récréotouristique entre le pont Samuel-De Champlain et l'estacade
- Évaluer la possibilité de créer un nouvel accès direct à l'eau à partir de cet espace

3.3 | METTRE EN VALEUR L'ENTRÉE DE VILLE ET LES VUES D'INTÉRÊT

La position de porte d'entrée de la ville de Montréal de même que le caractère insulaire de l'île induisent des dégagements visuels offrant des vues d'intérêt, particulièrement dans le secteur de planification. Certains éléments emblématiques de Montréal sont perceptibles vers l'île ou à partir de l'île, notamment le centre-ville, le mont Royal, le fleuve, la Rive-Sud et les Montérégiennes. Ces percées visuelles méritent qu'on favorise leur mise en valeur. Une amélioration générale de l'ambiance du parcours d'entrée de ville est également pressentie à travers la planification.

INTERVENTIONS PRÉCONISÉES

- Prévoir que le développement immobilier préserve certaines percées visuelles vers les éléments d'intérêt sur ou hors de l'île
- Maximiser la préservation des corridors visuels vers le fleuve depuis le mont Royal

- Prévoir la création de nouvelles percées visuelles perceptibles à partir du domaine public vers le fleuve, entre le pont Samuel-De Champlain et l'estacade
- Favoriser la visibilité de la nouvelle station du REM depuis l'ensemble du secteur de planification
- Prioriser des constructions et des aménagements paysagers de grande qualité aux abords de l'autoroute 15, porte d'entrée principale de la ville de Montréal

3.4 | METTRE EN VALEUR L'HISTOIRE DU LIEU

La présence amérindienne et, par la suite, les activités agricoles associées à d'illustres fermiers ou aux sœurs de la congrégation Notre-Dame, sont des composantes ayant marqué l'histoire de l'île avant son urbanisation. Deux sites archéologiques (Le Ber et autochtone) sont à mettre en valeur pour marquer l'importance de ces activités dans le développement de l'île. Il y aurait également lieu de souligner la présence de l'ancien pont Champlain, dont la déconstruction est prévue au cours des prochaines années. Ce pont a marqué le paysage pendant près de 50 ans et peut difficilement être oublié, malgré le nouvel emblème que sera le pont Samuel-De Champlain.

INTERVENTIONS PRÉCONISÉES

- En collaboration avec les partenaires, favoriser l'aménagement d'une place publique de commémoration et de mise en valeur sous l'autoroute 15 (viaduc P11)
- Intégrer des aménagements assurant la préservation, la commémoration et la mise en valeur du site autochtone de l'ère paléohistorique
- Promouvoir l'agriculture urbaine dans l'ensemble du secteur, en mémoire de l'ancienne vocation agricole
- En collaboration avec les partenaires, favoriser une mise en valeur de l'ancien pont Champlain
- Mettre en valeur la croix de chemin léguée par la congrégation, présente à proximité du boulevard de l'Île-des-Sœurs

4 L'ENCADREMENT HARMONIEUX DE LA FORME BÂTIE

4.1 | PRÉVOIR UNE GESTION OPTIMALE DES GABARITS

Compte tenu de l'importance des enjeux associés à la forme du cadre bâti, incluant la hauteur des bâtiments, il importe d'en assurer un encadrement adéquat. De façon plus particulière, il y a lieu d'assurer un équilibre harmonieux entre, d'une part, la densité requise pour promouvoir le développement d'un quartier complet de type TOD et, d'autre part, le respect et la cohérence du cadre bâti avec l'environnement naturel et construit de L'IDS. Un encadrement plus stricte des volumes et hauteurs construits est ainsi prévu.

INTERVENTIONS PRÉCONISÉES

- Favoriser une densité construite plus grande aux abords de la station du REM et de l'autoroute, tout en évitant l'effet de barrière le long du corridor autoroutier
- Privilégier une densité de construction plus faible et une implantation plus « poreuse » le long du boulevard René-Lévesque (côté sud) et du boulevard de l'Île-des-Soeurs, afin de faciliter la transition avec le quartier existant
- Favoriser un modèle de développement immobilier misant sur la densité, mais limitant le nombre de bâtiments de type « tours » en préconisant une forme plus compacte aux endroits appropriés
- Éviter une concentration bâtie de type « tours » en continu qui, visuellement, entre en compétition avec le centre-ville et qui pourrait obstruer certaines vues d'intérêt vers le fleuve
- Atténuer les impacts des nouveaux bâtiments de plus grande hauteur sur le confort des piétons

4.2 | FAVORISER UNE ARCHITECTURE ET DES AMÉNAGEMENTS DE QUALITÉ EN RELATION AVEC L'ESPACE PUBLIC

Le secteur de planification présente une certaine hétérogénéité dans les typologies, les formes et l'aspect architectural des bâtiments et il s'avère difficile d'y reconnaître un style typique, particulièrement le long de la place du Commerce. Certains bâtiments expriment toutefois une composition architecturale intéressante qui pourrait être conservée. Il est cependant grandement privilégié, pour les nouvelles constructions, de développer un projet qui se veut contemporain, distinctif et innovant. L'implantation des nouveaux bâtiments se devra d'être en relation directe et dynamique avec les voies et espaces publics, et ce, en favorisant un meilleur rapport à l'échelle du piéton. Une grande proportion de l'espace devrait être aménagée de manière à favoriser les déplacements actifs, le verdissement et la gestion optimale et écologique des eaux pluviales. En somme, il est souhaité que le développement immobilier contribue à créer une nouvelle identité pour la partie nord de L'IDS répondant aux besoins de clientèles variées, actuelles ou nouvelles, dans ce nouveau milieu de vie complet.

INTERVENTIONS PRÉCONISÉES

- Privilégier une variété et une articulation dans les volumes construits
- Favoriser la transparence dans les constructions, particulièrement au rez-de-chaussée ainsi que dans les parties hautes
- Prévoir un meilleur encadrement de certaines voies publiques par des implantations plus rapprochées de la rue (ex. : place du Commerce)
- Prévoir des bâtiments offrant une interaction avec les parcours piétons traversant les sites, particulièrement les lots de très grandes dimensions

- Minimiser l'impact des nuisances sonores (autoroute, REM, chantiers, etc.), notamment en utilisant des matériaux appropriés
- Maximiser le verdissement au sol et en toiture
- Sensibiliser les propriétaires à intégrer des espaces accessibles au public sur site privé
- Aménager les sites en privilégiant, de façon prioritaire, les espaces destinés aux piétons et au verdissement

5 LA PERFORMANCE ENVIRONNEMENTALE

5.1 | ENCOURAGER UNE GESTION ÉCOLOGIQUE DES SITES PAR DES PRATIQUES INNOVANTES ET DURABLES

Dans un contexte d'adaptation aux changements climatiques (canicules, grands épisodes de pluie, etc.) qui génèrent leurs lots de contraintes ayant un impact sur le confort de la population et sur l'environnement, il y a lieu d'assurer l'aménagement d'un quartier fortement axé sur l'intégration de principes écologiques novateurs dans l'aménagement des sites et des bâtiments. L'un des aspects importants concerne la gestion durable des eaux pluviales : les interventions doivent viser une réduction des surfaces imperméables, une biofiltration des eaux de ruissellement, une minimisation de l'apport en eau des surfaces imperméables dans le réseau d'égouts ainsi qu'une protection des milieux terrestres et hydriques (le fleuve Saint-Laurent notamment) face aux perturbations liées au redéveloppement urbain.

¹ Exemples d'interventions : déconnexion des surfaces imperméables et orientation des eaux pluviales vers des surfaces perméables, verdissement, prise en compte de la topographie du site et de la perméabilité des sols pour l'aménagement, implantation de jardins de pluie, toitures végétalisées, « water squares », noues, etc.

INTERVENTIONS PRÉCONISÉES

- Prévoir des interventions diminuant la pression sur les infrastructures souterraines municipales en préconisant la gestion durable des eaux de ruissellement *in situ*¹
- Limiter l'impact des îlots de chaleur en maximisant le verdissement et la canopée et en favorisant la biodiversité
- Favoriser l'implantation de projets immobiliers ou d'espaces collectifs avec certification environnementale (LEED, ISO 14001, etc.)
- Favoriser l'intégration de l'agriculture urbaine à même les sites comme mesure favorisant notamment le verdissement et la perméabilité des sols
- Réaménager les espaces de stationnement extérieurs par des constructions ou des espaces extérieurs maximisant le verdissement
- Préconiser l'aménagement du stationnement et des aires techniques à l'intérieur des bâtiments tout en minimisant les impacts sur les eaux souterraines
- Prendre en compte les composantes bioclimatiques dans la conception du bâtiment (présence de basilaire, vent, ensoleillement et ombrage, réflectance des matériaux, masse thermique, etc.)

Ce plan schématique résume quelques grandes intentions pour le secteur en lien avec les objectifs et interventions préconisées décrits précédemment



Plan synthèses d'organisation spatiale

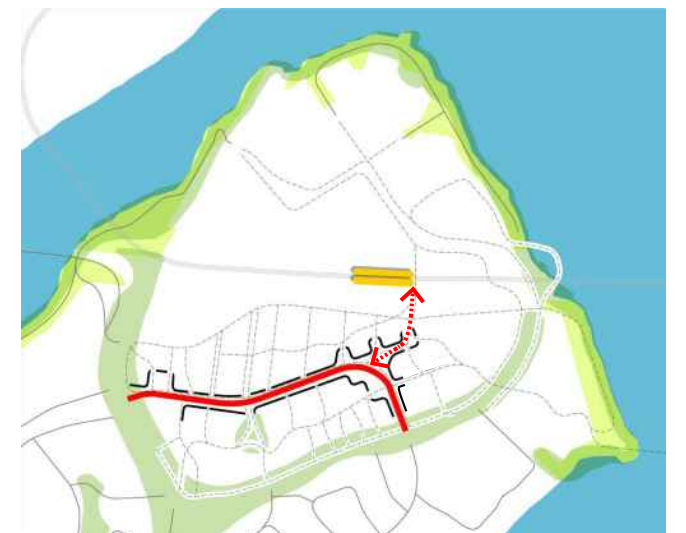
ESPACES PÉRIPHÉRIQUES

UN SECTEUR DESTRUCTURÉ À ARRIMER AVEC LE PARCOURS RIVERAIN ET LES QUARTIERS ÉTABLIS



PLACE DU COMMERCE

UNE REVITALISATION DE LA RUE COMMERCIALE RENFORÇANT L'OFFRE EN COMMERCES ET SERVICES DE MÊME QUE LES DÉPLACEMENTS ACTIFS QUI ASSURENT UNE CONNEXION AVEC LE REM



AXE CENTRAL

LA MISE EN PLACE D'UN CORRIDOR NATUREL ET RÉCRÉATIF STRUCTURANT LIANT LES QUARTIERS ADJACENTS AU LITTORAL AINSI QU'AU REM





RÉSEAU VÉHICULAIRE

LE MAINTIEN DES PRINCIPAUX DÉPLACEMENTS VÉHICULAIRES EN PÉRIPHÉRIE



RÉSEAU PIÉTON

L'INTÉGRATION D'UN VASTE RÉSEAU DE CIRCULATION PIÉTONNE DE QUALITÉ CONNECTÉ À LA PÉRIPHÉRIE



VERDISSEMENT

UNE MAXIMISATION DES PLANTATIONS DANS LES PARCOURS DU DOMAINE PUBLIC ET PRIVÉ ET DANS LES PROJETS IMMOBILIERS

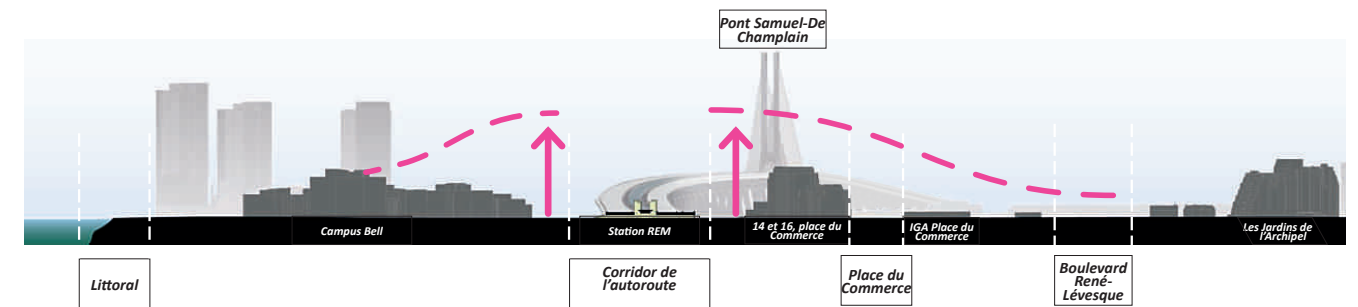
REPÈRES URBAINS

DES BÂTIMENTS PRÉSENTANT UNE ARCHITECTURE DISTINCTIVE ET, SI LE CONTEXTE LE PERMET, UNE PLUS GRANDE HAUTEUR, PRÉCONISÉS SUR DES EMPLACEMENTS STRATÉGIQUES



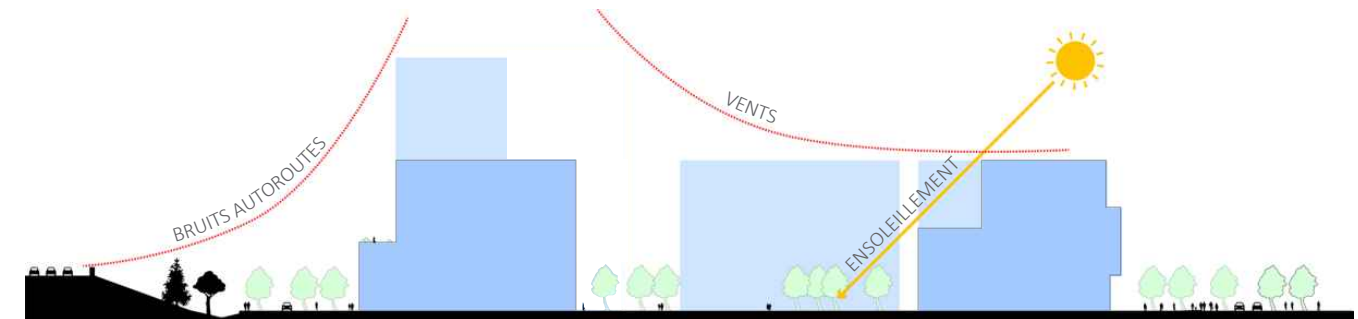
HAUTEURS

DES GABARITS DE CONSTRUCTION PLUS IMPORTANTS À PROXIMITÉ DU REM ET DES AUTOROUTES, DÉCROISSANTS VERS LES QUARTIERS ADJACENTS



VOLUMÉTRIE CONSTRUITE

UNE ARTICULATION DES VOLUMES CONSTRUITS MAXIMISANT LE CONFORT DES PIÉTONS



VUES DU MONT ROYAL

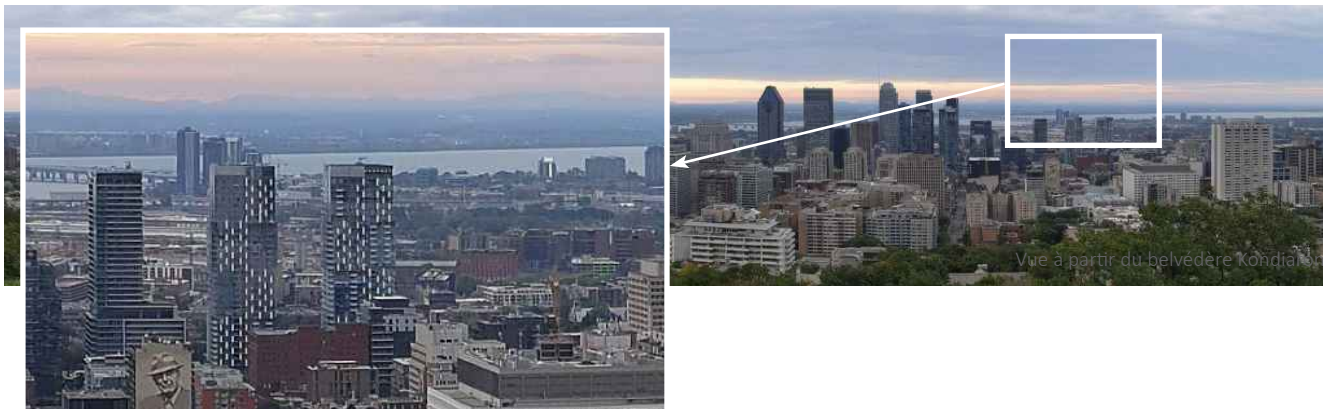
DES CORRIDORS VISUELS À PRÉSERVER À PARTIR DU MONT ROYAL



Vues indiquées à la réglementation d'urbanisme en vigueur

VUE VERS LE FLEUVE

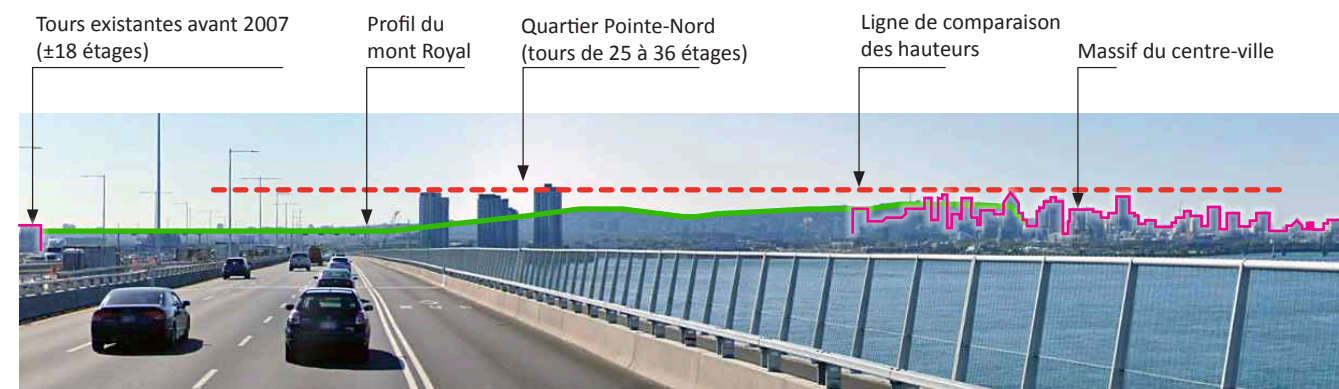
PRÉSERVATION DE LA LIGNE VISUELLE CONTINUE DU FLEUVE DEPUIS LE MONT ROYAL



Vue rapprochée à partir du belvédère Kondiaronk du mont Royal

VUE VERS LE MONT ROYAL ET LE CENTRE-VILLE À PARTIR DU PONT

ÉVITER LA CONCURRENCE AUX MASSIFS NATURELS ET CONSTRUITS IDENTITAIRES



Vue vers L'IDS à partir du centre du pont Samuel-De Champlain (Source : Google, 2020)

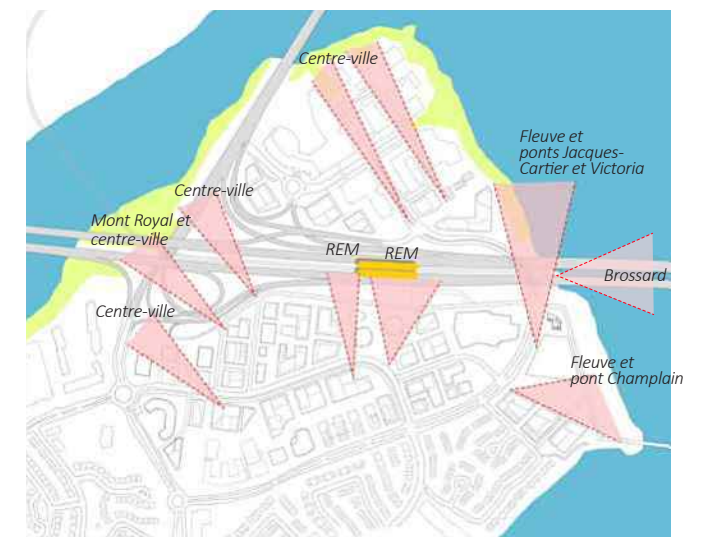
PORTES D'ENTRÉE

DES CORRIDORS VISUELS À METTRE EN VALEUR AUX PORTES D'ENTRÉE DU SECTEUR



PERCÉES VISUELLES

DES VUES À METTRE EN VALEUR À PARTIR DU SECTEUR DE PLANIFICATION



Vue vers le centre-ville à partir de place du Commerce

4.1 INTRODUCTION

Les orientations, objectifs, pistes d'intervention et grands principes exposés dans la section précédente permettent de définir l'encadrement prévu pour la mise en valeur du secteur dans les années futures.

Afin d'illustrer la vision, la section 4 propose un concept d'aménagement pour l'ensemble du secteur exprimé sous forme de plans, de coupes et d'images 3D. Ceux-ci présentent ainsi une illustration plus concrète de ce qui pourrait être réalisé, en fonction de la vision préconisée et des exigences des documents de planification que sont le PMAD et le SAD. Le concept illustré par le plan d'aménagement est présenté à titre d'exemple et devrait, à ce titre, orienter les interventions. Cependant, il ne doit pas être vu comme étant contraignant, notamment sur le plan de la géométrie et de l'aménagement des emprises publiques ainsi que sur le plan de l'implantation et de la volumétrie des bâtiments.

Pour les aménagements des domaines public ou privé, la présente section vise à illustrer des possibilités concrètes de respect des objectifs du présent PPU, mais sans nier l'existence d'autres possibilités. De fait, chaque projet devra s'inspirer de la vision et du concept d'ensemble sans constituer obligatoirement une copie identique de la forme illustrée. Ainsi, les sections 4 et 5 présentent des images à titre indicatif.

Section 4 | CONCEPT D'AMÉNAGEMENT

Boulevard René-Lévesque (côté sud)

SCÉNARIO DU POTENTIEL DE DÉVELOPPEMENT À LONG TERME

Le plan d'aménagement illustre l'approche en design urbain préconisée, elle-même issue des orientations et objectifs d'aménagement décrits précédemment. Les différentes interventions sont expliquées à travers la présente section ainsi que dans la Section 5 - Interventions détaillées.

Le plan image ci-contre, les plans explicatifs et les vues aériennes qui suivent dans la présente section et la section 5 illustrent les intentions pour le tracé ou le réaménagement des rues, les passages sur site privé, les implantations de bâtiments, la volumétrie d'ensemble, les plantations et les voies piétonnes et cyclables. Ce sont des aménagements présentés à titre indicatif et pourraient varier dans le temps, notamment en fonction du rythme, de la localisation et de la forme du développement immobilier à venir dans le secteur de même qu'en fonction d'ententes à convenir avec des partenaires. Le plan image tient compte du découpage de lots actuel; toutefois, il n'est pas impossible que des modifications cadastrales à venir induisent des implantations différentes.

Sur un horizon d'environ 20 ans, la capacité d'accueil du secteur de planification rend possible la construction de :

- ±37 000 m² de commerces/services
- ±85 000 m² de bureaux/affaires
- ±25 000 m² d'espaces institutionnels
- ±2 900 unités résidentielles

Il importe de noter que ces données sur la capacité d'accueil totale du secteur sont présentées à titre indicatif en lien avec le concept proposé. Elles ne constituent pas des seuils minimaux ou maximaux à respecter, mais sont conformes aux objectifs de densité et de diversification des activités déterminés au PMAD, au SAD et au PU.



Plan du potentiel d'aménagement pour le secteur de planification

→ 4.2.1 Pôles d'activités

Le développement de lieux de convergence (pôles) est souhaité à l'intérieur du secteur de planification. Ces pôles, pouvant inclure à la fois des interventions de nature publique ou privée, que ce soit des constructions ou des espaces extérieurs, permettront de concentrer des activités variées qui généreront un achalandage mais également de l'animation à travers une offre diversifiée de fonctions accessibles à l'ensemble des usagers de l'île. En intégrant le pôle déjà existant dans le quartier Pointe-Nord, six pôles complémentaires et liés de manière synergique sont ainsi offerts dans le secteur de planification.

1 | PÔLE CENTRAL - PORTE DU REM

→ en lien avec le REM et le passage vers la place du Commerce
VOCATION : accueil + commerces et services

2 | PÔLE DU LITTORAL

→ en lien avec le littoral, le pont et l'estacade
VOCATION : sportive + communautaire + récréative

3 | PÔLE INSTITUTIONNEL

→ en lien avec le milieu scolaire existant
VOCATION : institutionnelle + communautaire

4 | PÔLE LE BER

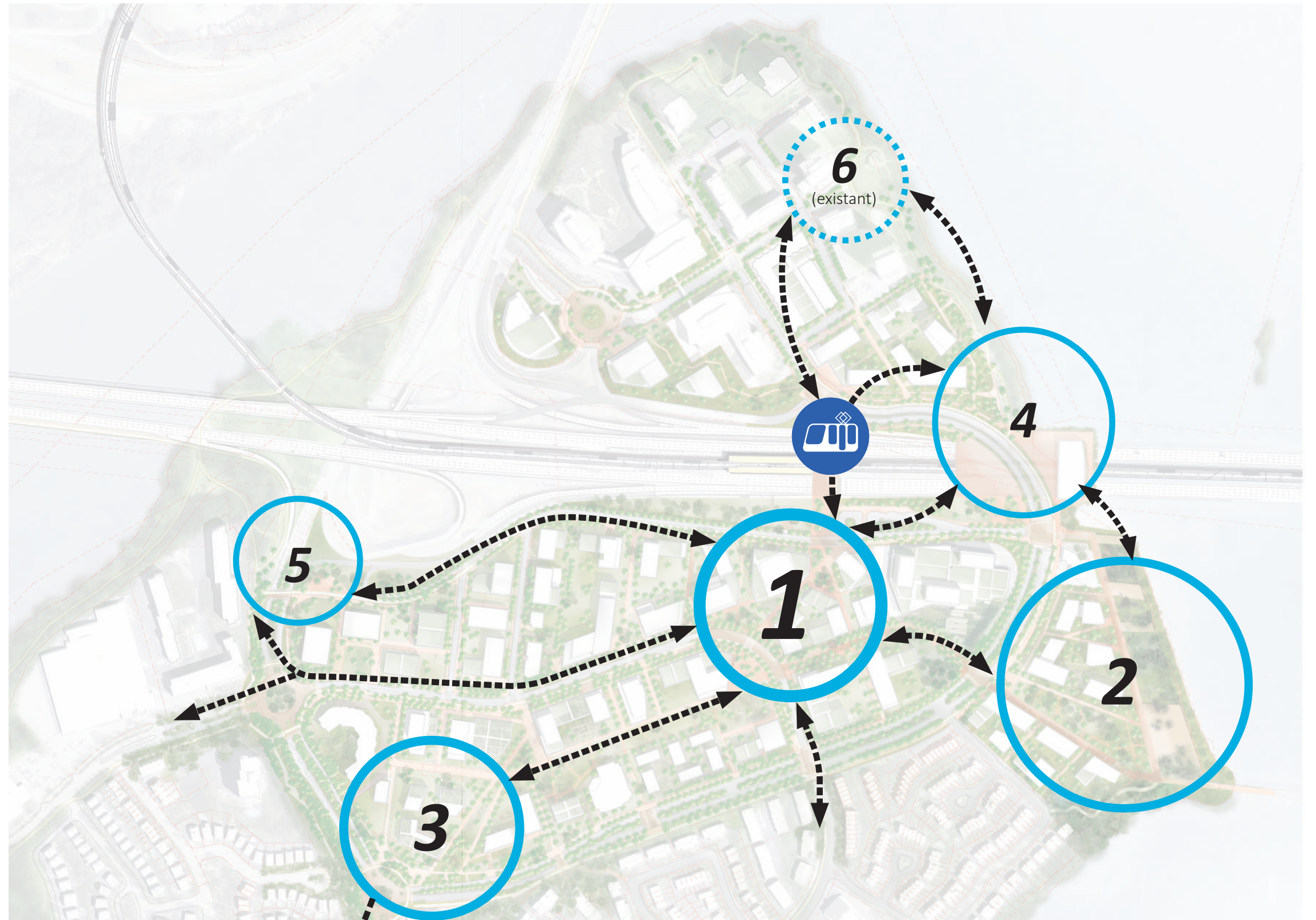
→ en lien avec les sites archéologiques et le littoral
VOCATION : commémoration/mise en valeur + récréative

5 | PÔLE D'ENTRÉE DE L'ÎLE

→ en lien avec l'accès principal depuis l'île de Montréal
VOCATION : accueil + commémoration/mise en valeur

6 | PÔLE DE L'ESPLANADE POINTE-NORD (EXISTANT)

→ en lien avec le noyau de services et le parc existants
VOCATION : récréative + services



Plan des pôles d'activités projetés

→ 4.2.2 Circulations piétonnes et cyclables

UN ENVIRONNEMENT PIÉTON ET CYCLABLE AMÉLIORÉ

L'amélioration de l'environnement piéton et cyclable s'avère primordiale pour la transformation du secteur, afin de mieux desservir entre eux les bâtiments, les espaces communs et les accès au réseau de transport en commun. Ce principe de développement vaut à la fois pour les domaines public et privé. Il permettra de maximiser la « porosité » de l'ensemble du secteur de planification, atténuant ainsi les contraintes liées

aux barrières physiques et favorisant également un meilleur accès aux points d'intérêt et ce, à travers des parcours conviviaux. Les parcours de déplacements actifs sont fortement encouragés au sein des projets de développement immobilier, et ce, afin de :

- favoriser un maximum de connexions entre les pôles d'attraction et le transport collectif;
- bonifier l'environnement paysager.

Ces liens se veulent destinés aux clientèles des bâtiments, mais pourraient aussi être utilisés par l'ensemble des usagers du secteur.



Plan des espaces dédiés aux piétons et cyclistes

DES PARCOURS SIMPLIFIÉS

Par la multiplication des passages piétons et cyclables préconisée sur les sites, dont un nouveau lien entre la station Île-des-Sœurs du REM et la place du Commerce, le nouveau réseau créé contribuera grandement à diminuer les temps de parcours pour atteindre les différents pôles d'activités du secteur. L'accès au transport collectif ou actif se verra également grandement amélioré.



Plan des temps de parcours piétons

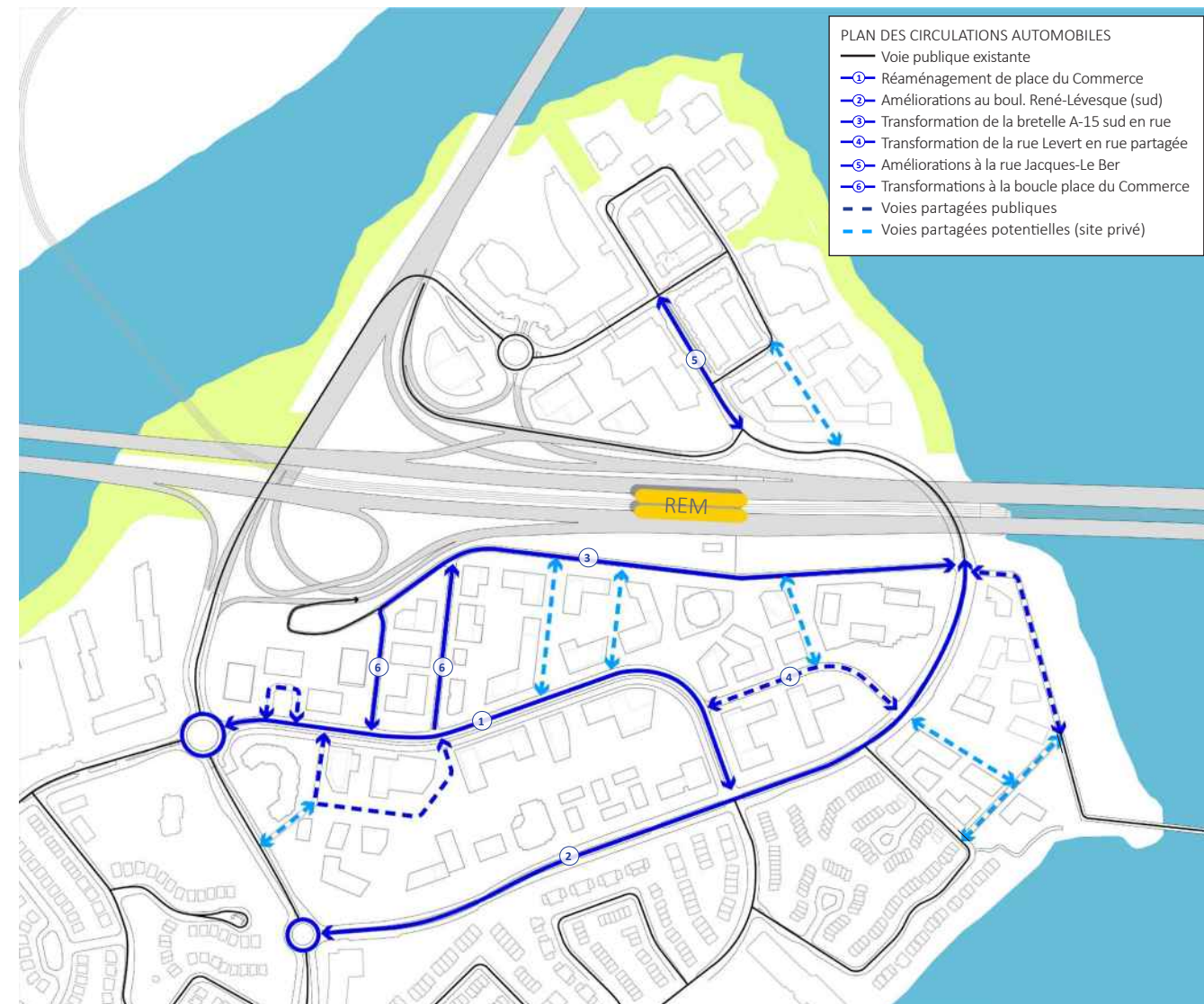


Plan des parcours piétons et cyclables

UN RÉÉQUILIBRAGE DES ESPACES POUR CHAQUE MODE DE TRANSPORT

À la manière des grands boulevards de transit déjà présents sur l'île, il est prévu de préserver la circulation véhiculaire principale en périphérie du secteur de planification. Des améliorations ou réaménagements ou transformations sont privilégiés sur plusieurs voies publiques afin d'améliorer les possibilités de déplacement actif et les rendre sécuritaires. Sur les terrains aux abords de la place du Commerce, la circulation véhiculaire se

veut surtout utile pour joindre les espaces intérieurs de bâtiments, qui sont dédiés au stationnement, à la livraison ou à d'autres fonctions techniques. Les propriétaires de terrains privés seront sensibilisés au fait de privilégier la circulation non automobile par l'aménagement de nombreux passages piétons. Il sera toutefois possible d'aménager des voies de type partagées autorisant la circulation automobile qui permettront de desservir les bâtiments et espaces de livraison. Ces voies devront toutefois privilégier la circulation piétonne et cyclable, de même que le verdissement et le drainage.



Plan des circulations automobiles

UNE DESSERTE D'AUTOBUS À OPTIMISER

La station du REM prévoit une fréquence de passage variant de 3 à 5 minutes et se trouve à seulement deux stations de la Gare centrale du centre-ville (±6 min). La STM prévoit réorganiser son réseau d'autobus afin de favoriser une desserte efficace entre les différents quartiers de l'île et la station du REM tout en maintenant le lien vers Verdun et le centre-ville. Une consultation publique, organisée par la STM dans le cadre de la *Stratégie de refonte des réseaux* lancée en 2018, a eu lieu au printemps 2019 afin de discuter des attentes et des principes directeurs guidant la refonte du réseau d'autobus de L'IDS. La carte ci-contre présente des principes guidant la nouvelle desserte de L'IDS. Les détails de cette desserte devraient être dévoilés par la STM au cours de la prochaine année, en vue de l'ouverture de la station Île-des-Sœurs du REM à la fin 2021 ou au début 2022. L'optimisation du réseau routier dans le cadre du présent PPU pourrait également contribuer à une meilleure desserte des parcours d'autobus dans le futur.

PRINCIPES DIRECTEURS POUR LA REFONTE BUS DE L'IDS

- Offrir un service direct entre le REM et tous les secteurs de L'IDS
- Simplifier les trajets de bus (emprunter les mêmes rues dans les deux directions)
- Faciliter les déplacements internes à L'IDS
- Maintenir un lien bus vers le centre-ville et Verdun
- Conserver, voire bonifier la fréquence de service offerte actuellement
- Offrir un service aux mêmes heures que le REM (7j/7, de 5 h à 1 h) pour tous les secteurs de L'IDS

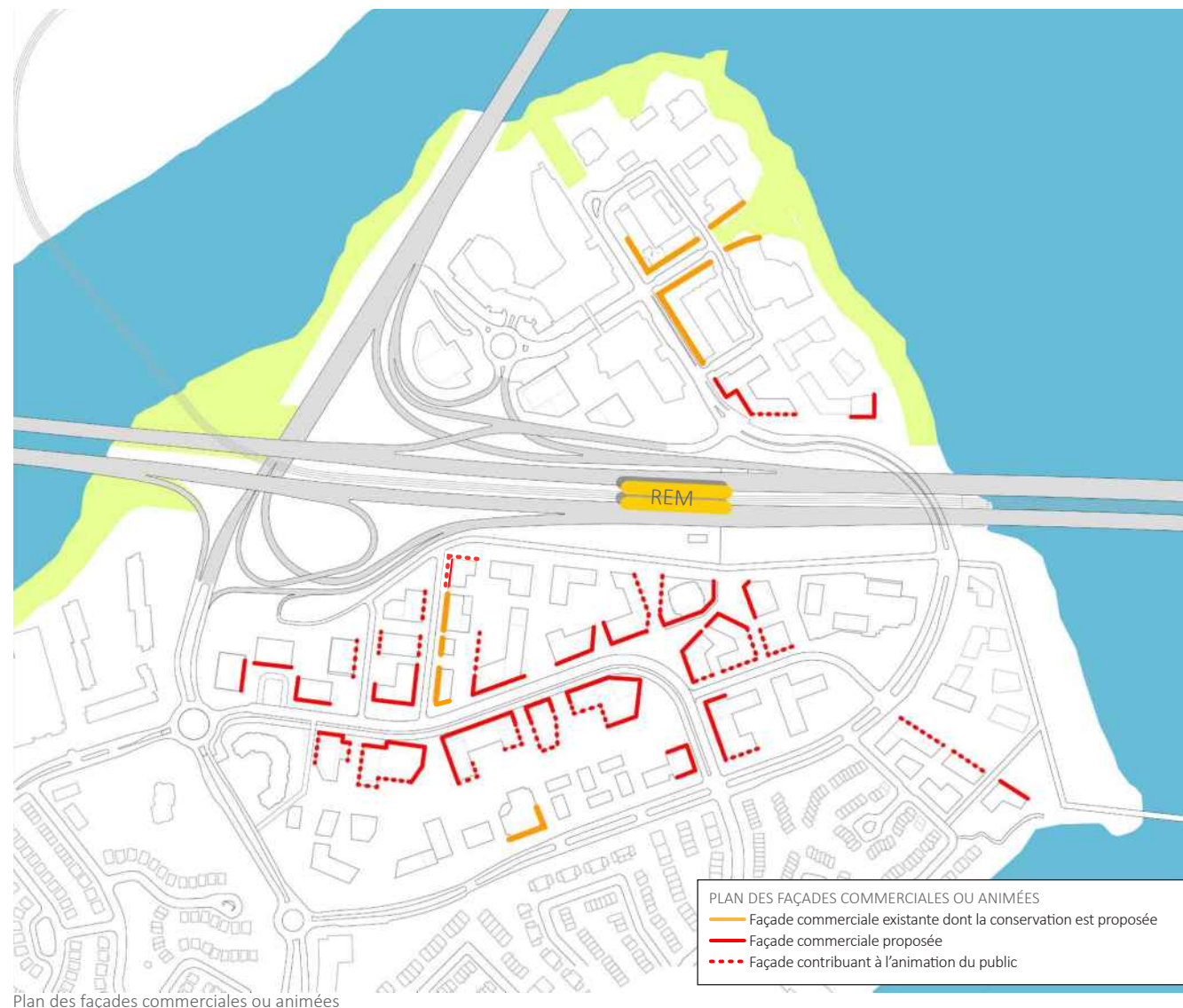


Schématisme des principes pour le transport collectif

UNE PROMENADE COMMERCIALE VIVANTE À L'ÉCHELLE DU PIÉTON

La vocation économique de la place du Commerce est préservée et bonifiée par l'implantation de projets immobiliers incluant une composante de commerces et services contribuant fortement à l'animation sur rue.

Certains rez-de-chaussée des façades n'ayant pas front sur la place du Commerce pourraient également offrir des vitrines assurant une animation le long de passages de déambulation piétonne, notamment sur des voies publiques perpendiculaires à la place du Commerce.

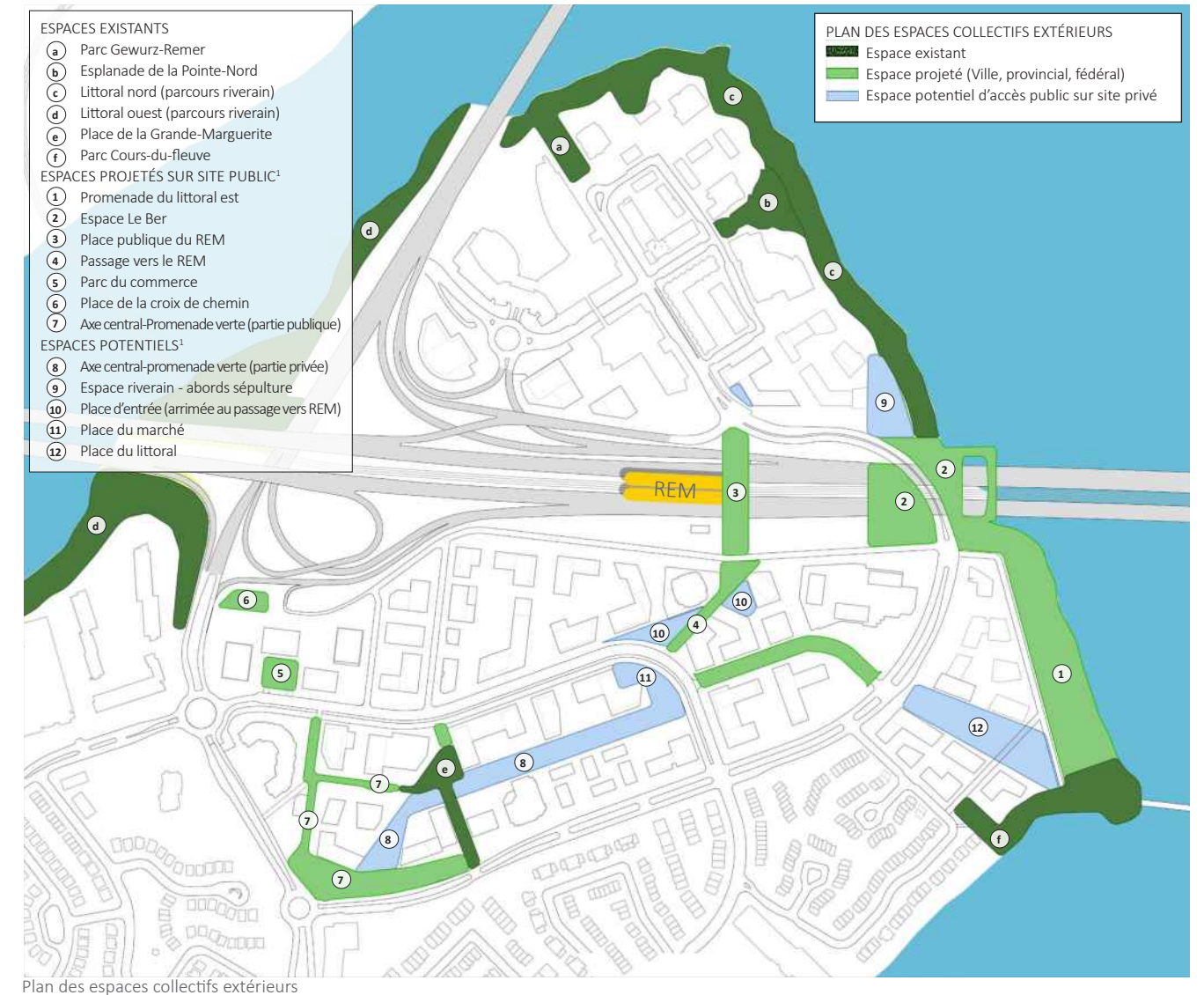


DES LIEUX DE RENCONTRE ET D'ACTIVITÉS

De nombreux parcs et espaces verts municipaux sont déjà aménagés, surtout le long de la rive. Plusieurs nouveaux lieux publics seront également aménagés dans le secteur de planification au cours des prochaines années par des instances gouvernementales dans le cadre des projets du REM, du pont Samuel-De Champlain ou de la mise en valeur de l'ancien pont Champlain (projet Héritage Champlain). Les propriétés municipales au cœur du PPU seront également mises à contribution pour bonifier toute

intervention d'accès public. Un exercice de sensibilisation sera effectué afin d'encourager l'aménagement d'espaces collectifs sur des sites privés qui seront profitables pour l'ensemble des usagers du secteur.

La carte ci-bas présente la répartition d'espaces accessibles au public, selon la maîtrise foncière. Des ententes pourraient être conclues pour assurer un usage public sur certains de ces sites en propriété privée.

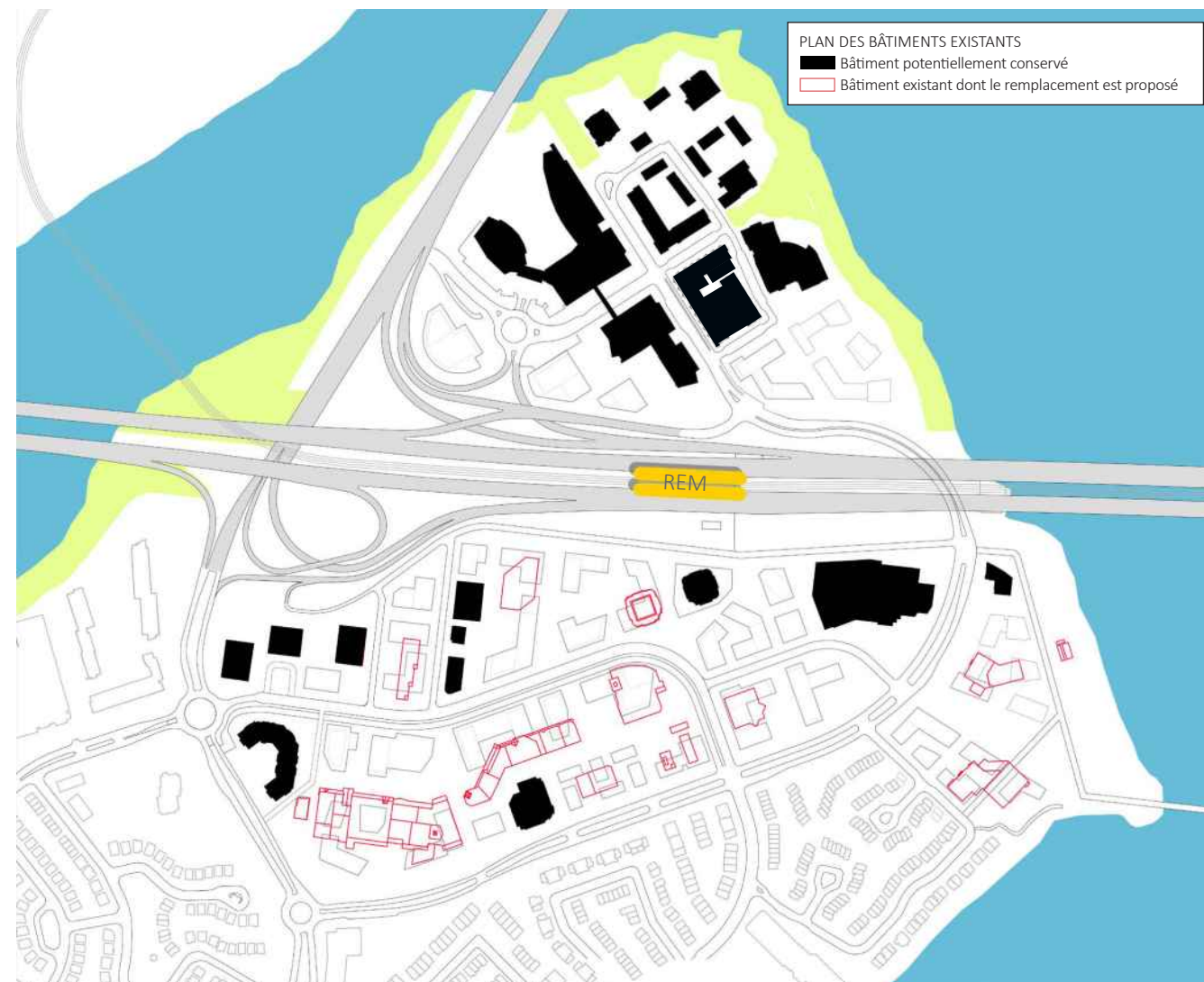


¹ Les noms proposés pour les espaces projetés ou potentiels sont indiqués à titre indicatif seulement.

UNE TRANSFORMATION GRADUELLE ET ÉCOLOGIQUE DU SECTEUR

Bien que plusieurs terrains vacants ou à transformer offrent des occasions pour accueillir de nouvelles constructions, il est envisageable que des bâtiments existants soient transformés ou démolis afin d'offrir une trame construite plus structurante.

Le plan ci-bas, présenté à titre indicatif, montre le potentiel de bâtiments d'intérêt à conserver, que ce soit parce qu'ils ont été récemment construits, parce qu'ils démontrent notamment une qualité constructive ou parce qu'ils répondent à des qualités urbaines recherchées (forme, implantation, hauteur, volumétrie, matérialité, etc.). Par souci environnemental, toute démolition ou transformation devrait être documentée et justifiée et devra mener à la mise en place de pratiques écologiques dans le cadre de chantiers, par exemple en maximisant la réutilisation et minimisant les déchets de construction.



Plan des bâtiments existants

Les deux images ci-bas présentent la vue actuelle et celle projetée à partir du pont Samuel-De Champlain selon la proposition du PPU. Le parcours d'entrée de ville verra un tissu construit s'ériger de façon plus importante de part et d'autre de l'autoroute, dans un souci d'intégration aux gabarits construits actuels et également sans entrer en compétition avec d'autres éléments significatifs du paysage perceptibles dans cet axe visuel.



Plan clé montrant la localisation du point de vue (Source : Google, 2019)



Vue existante à partir du pont Samuel-De Champlain, avec également le mont Royal et le centre-ville en perspective (Source : Google, 2020)



Vue projetée à partir du pont Samuel-De Champlain, avec également le mont Royal et le centre-ville en perspective



Vue projetée à partir du pont Samuel-De Champlain en approchant l'IDS

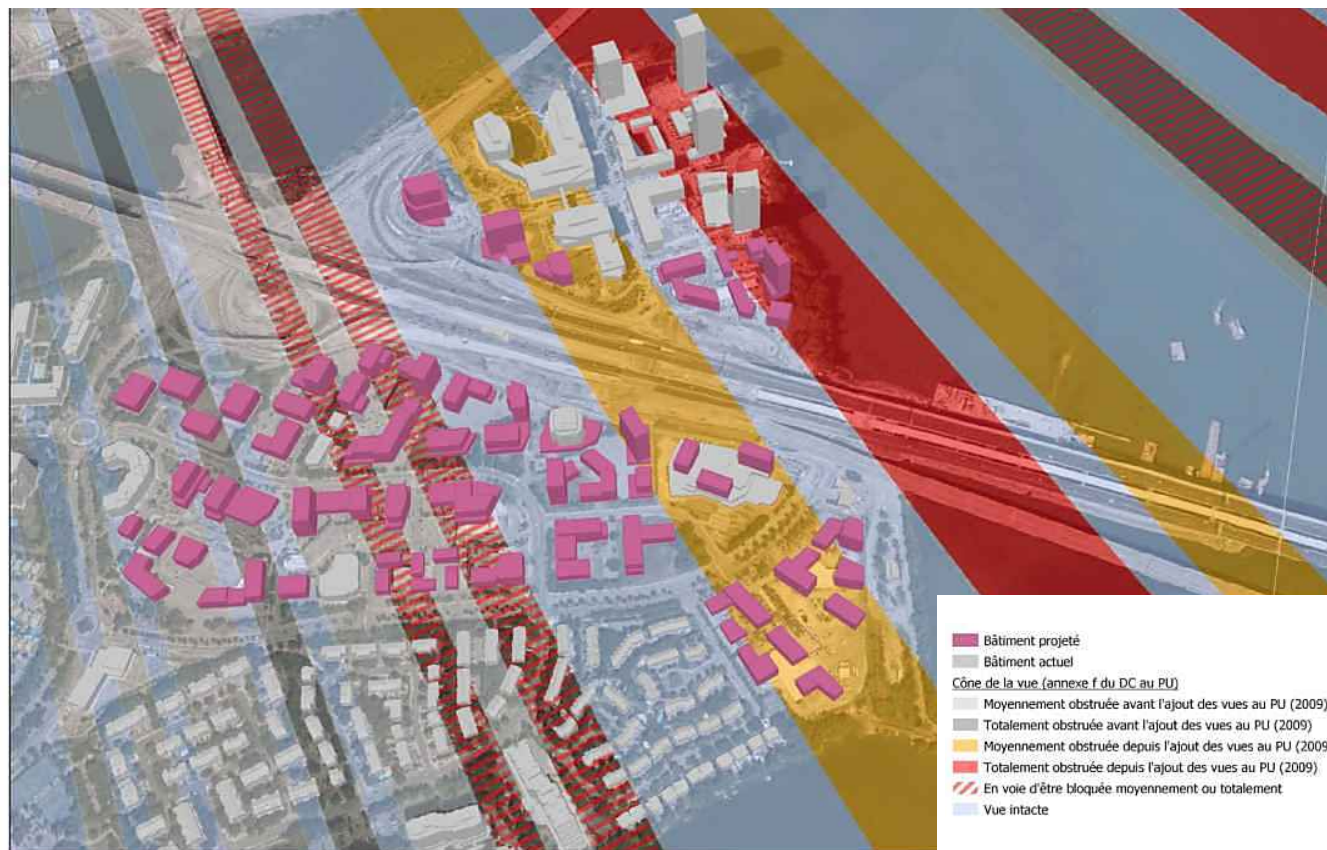
4.4 VUES DU MONT ROYAL

La vue à partir du belvédère Kondiaronk du mont Royal s'avère primordiale pour analyser l'impact des constructions à venir dans le territoire du PPU. Comme prescrit au PU, il est visé de préserver, à partir de ce belvédère, la ligne continue du fleuve. Les illustrations présentées ci-dessous montrent une simulation de l'impact visuel du concept proposé par le PPU. Sur ces illustrations, on remarque que des constructions plus

hautes ne peuvent être érigées que lorsqu'elles sont localisées dans l'axe de bâtiments bloquant déjà, en amont, les vues sur le fleuve (ex. : Yul). Dans les autres axes (où l'on ne voit pas de cônes de couleur), il est préconisé de préserver les vues vers le fleuve qui demeurent, encore aujourd'hui, complètement dégagées. Le présent PPU prescrit ainsi des limites de hauteur (voir section 6) adaptées pour atteindre cet objectif.



Vue vers L'IDS à partir du belvédère Kondiaronk montrant la proposition du PPU et l'impact contrôlé sur la ligne visuelle du fleuve



Vue de la proposition 3D du PPU où sont superposés les cônes visuels bloquant les vues vers le fleuve à partir du belvédère Kondiaronk

4.5 VOLUMÉTRIE

Ces extraits d'une maquette volumétrique schématique montrent le potentiel d'aménagement du secteur par des vues aériennes permettant de bien comprendre dans quel

contexte s'insère l'ensemble des interventions proposées. Quelques images d'ambiance à l'échelle du piéton sont également présentées dans la section suivante.



Vue aérienne en direction est illustrant les interventions



Vue aérienne en direction ouest illustrant les interventions

5.1 INTRODUCTION

Une planification détaillée est décrite dans la présente section pour mieux expliquer les interventions spécifiques à des unités de paysage, ici appelées aires d'ambiance. Tout comme dans la section précédente, les aménagements sont proposés à titre indicatif. Ainsi, ces aménagements pourraient différer du visuel suggéré.

Les aires d'ambiance correspondent soit à :

- des tronçons de rue et leurs abords;
- des espaces publics linéaires établis ou à créer;
- des abords du littoral;
- des quartiers établis;
- de grandes infrastructures de transport.

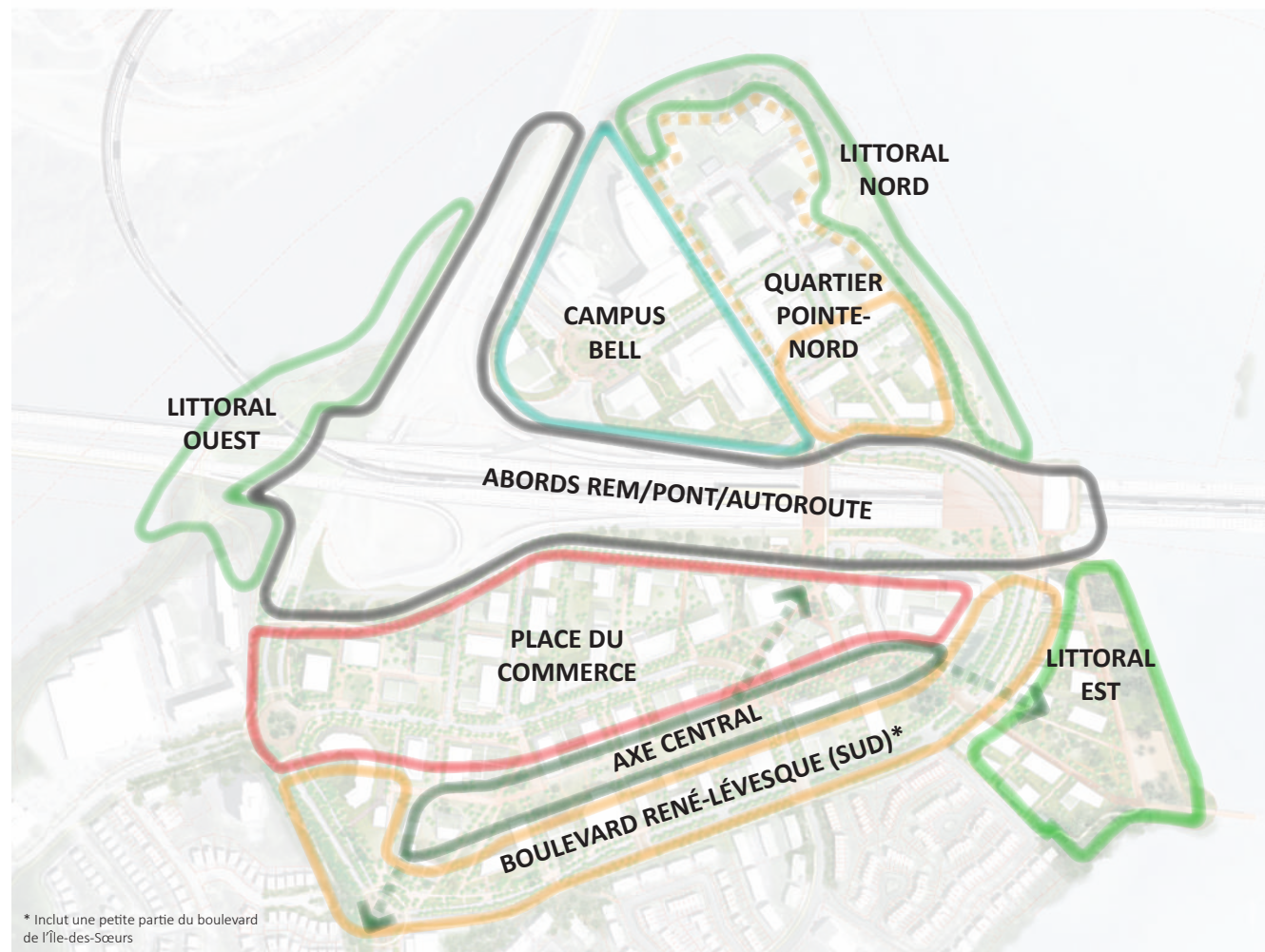
Chaque unité de paysage est présentée afin de démontrer les changements préconisés par rapport à la situation existante. Des balises d'aménagement sont prévues afin de faciliter l'encadrement des interventions qui seront proposées dans le secteur dans les années à venir.

Les interventions suggérées pour le domaine public représentent une sorte d'avant-projet ou d'ébauche, à préciser. Pour l'aménagement du domaine privé, elles constituent une démonstration de ce qui pourrait être conçu pour atteindre les objectifs du présent PPU, mais sans fermeture à d'autres possibilités.

Section 5 | INTERVENTIONS DÉTAILLÉES

Le territoire de planification a été découpé en plusieurs aires d'ambiance. Chacune de ces aires fait l'objet d'une planification plus précise qui permet d'exprimer de façon plus concrète l'atmosphère recherchée en fonction des caractéristiques du lieu.

La description de chacune de ces aires prévoit des objectifs et des balises d'aménagement qui touchent à la fois les rues et les espaces publics ainsi que les projets de développement immobilier. La Ville souhaite créer une nouvelle forme urbaine où l'expérience à l'échelle du piéton s'étend au-delà des limites de la rue, incluant la forme des bâtiments et l'aménagement des terrains privés. Les interventions publiques et privées doivent donc être harmonieuses et complémentaires.



* Inclut une petite partie du boulevard de l'Île-des-Sœurs

Plan de découpage des aires d'ambiance pour le secteur

LA PLACE DU COMMERCE

Le réaménagement de la place du Commerce mise sur la consolidation de l'axe actuel de commerces, services et bureaux en favorisant une continuité des façades commerciales et en misant sur une meilleure ambiance à l'échelle du piéton. Il est souhaité d'assurer le dynamisme des activités économiques tout en permettant, lorsque pertinent et approprié, la bonification de l'offre résidentielle. L'intégration de mesures d'apaisement de la circulation et la bonification des aménagements du domaine public ont pour objectif d'en faire un lieu attractif et sécuritaire pour tous. Les interventions proposées visent également à réduire la chaussée au profit d'espaces plus généreux pour les déplacements actifs, les plantations d'arbres et la gestion écologique des eaux pluviales.

OBJECTIFS

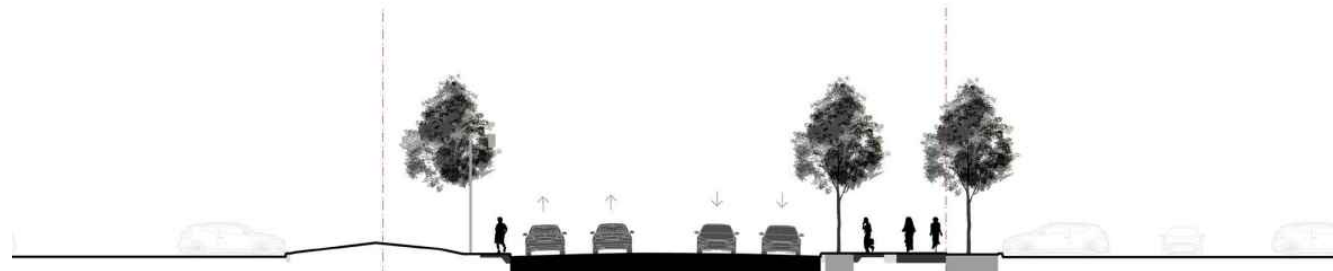
- Réaménager l'emprise publique pour améliorer la convivialité de la rue
- Privilégier une implantation des bâtiments qui favorise l'encadrement de la rue
- Consolider la vocation économique de la rue en favorisant la continuité commerciale
- Préconiser des usages favorisant l'animation en rez-de-chaussée
- Réaménager les sites municipaux hors rue de façon à améliorer leur contribution à l'animation du secteur

BALISES D'AMÉNAGEMENT

- Favoriser la mise en valeur des sites vacants ou des espaces de stationnement à des fins de développement immobilier ou d'espaces à caractère collectif
- Prévoir la construction de bâtiments mixtes (ex. : bureau, commercial, résidentiel, etc.)
- Tendre vers un recul maximal de 7 m pour une façade avant d'un bâtiment
- Autoriser des interruptions dans la continuité construite lorsque cela favorise des lieux d'arrêts et de détente
- Sécuriser les intersections et les passages pour piétons
- Intégrer des mesures d'apaisement de la circulation tels que le rétrécissement de la largeur de la chaussée
- Maximiser la conservation de la végétation existante
- Favoriser les nouvelles plantations d'arbres sur rue et/ou sur le domaine privé, préférablement en continuité avec les alignements existants
- Favoriser l'intégration d'espaces dédiés à la gestion écologique des eaux de ruissellement
- Favoriser la construction de basiliaires pour les bâtiments de grande hauteur, avec une occupation fortement dédiée aux activités économiques
- Éviter la construction d'habitations au rez-de-chaussée des bâtiments
- Conserver une voie cyclable bidirectionnelle du côté sud de la rue, en favorisant des aménagements maximisant la sécurité et le confort des usagers
- Élargir les trottoirs
- Assurer une fonctionnalité des stationnements et des aires de livraison, aménagés le plus possible à l'intérieur des bâtiments (souterrains ou étagés)
- Maximiser le nombre de passages d'accès public entre les bâtiments privés (avec l'accord du propriétaire)
- Favoriser l'intégration d'un espace pour un marché public extérieur, sur le domaine privé (avec accord du propriétaire)
- Réaménager l'espace de stationnement municipal du côté nord-ouest de la place du Commerce pour en faire un espace public structurant
- Intégrer du mobilier urbain avec une signature propre à la place (bancs, poubelles, supports à vélos, lampadaires, etc.)



Plan proposé de réaménagement de la place du Commerce



Coupe actuelle de la place du Commerce



Coupe proposée de réaménagement de la place du Commerce



État actuel de la place du Commerce



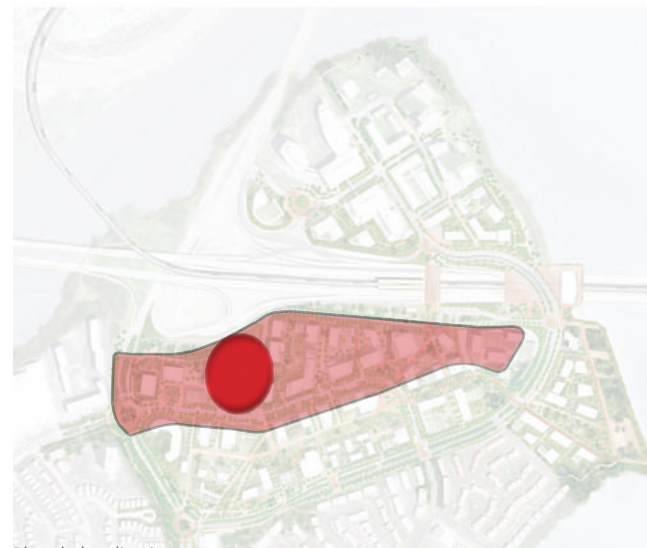
Vision d'ambiance proposée pour la revitalisation de la place du Commerce

LA BOUCLE NORD DE LA PLACE DU COMMERCE

Il est souhaité de réaménager cette boucle en deux tronçons de rue permettant de renforcer la part des déplacements actifs, mais également de se connecter plus facilement avec la nouvelle rue du pont Champlain (bretelle d'autoroute A-15 sud) partiellement transformée en rue (voir section 5.2.5).

OBJECTIFS

- Réaménager la boucle pour donner plus d'espace aux déplacements actifs
- Créer une liaison avec la bretelle d'autoroute A-15 sud si cette dernière est réaménagée en rue locale donnant accès au réseau autoroutier
- Mettre en valeur les sites vacants ou à transformer



Plan de localisation



Etat actuel de la partie ouest de la boucle place du Commerce



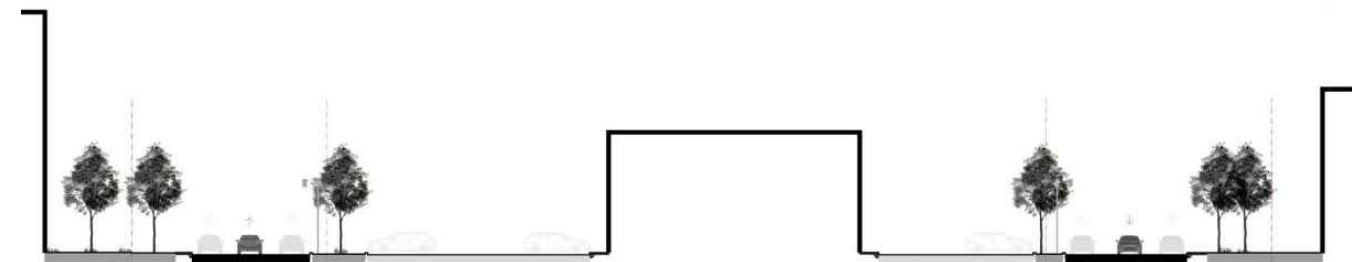
Etat actuel de la partie est de la boucle place du Commerce

BALISES D'AMÉNAGEMENT

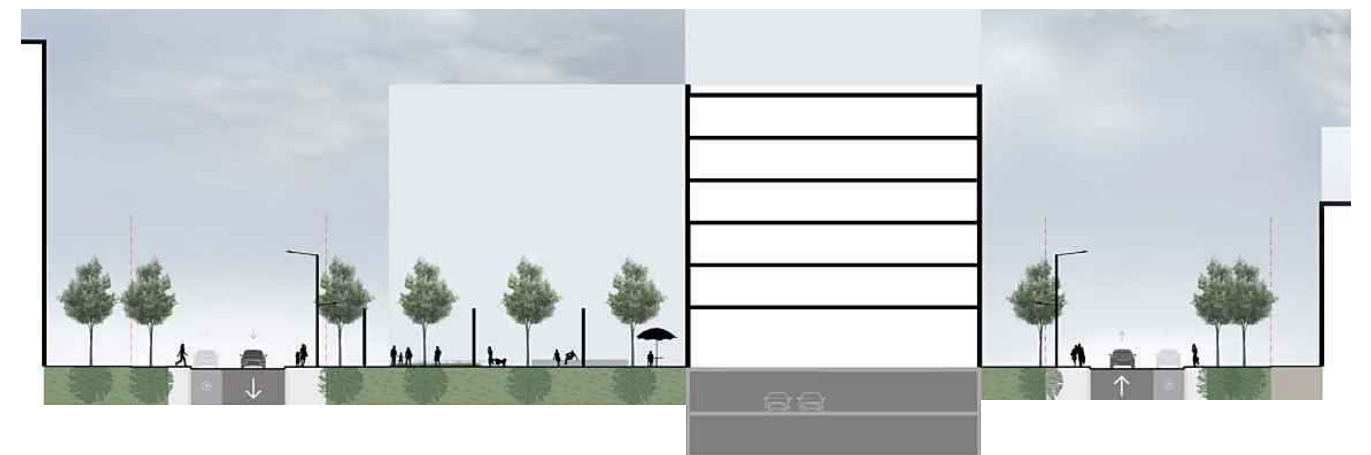
- Favoriser le développement immobilier sur les espaces de stationnement extérieurs
- Privilégier l'implantation des nouveaux bâtiments à proximité de la rue
- Favoriser le raccordement à la rue du pont Champlain (bretelle d'autoroute A-15 sud) en deux endroits
- Miser sur un parcours automobile à sens unique pour permettre de dédier plus d'espace aux mobilités actives
- Préserver le verdissement actuel et poursuivre l'alignement d'arbres dans le prolongement de la rue menant à la bretelle d'autoroute A-15 sud



Plan proposé de réaménagement de la boucle nord de la place du Commerce



Coupe actuelle de la boucle nord de la place du Commerce



Coupe proposée des deux parties de la boucle nord de la place du Commerce

→ 5.2.2 L'axe central

Cet axe vise à lier les quartiers existants, le centre du secteur de planification ainsi que la station du REM et le littoral est. En cohérence avec le principe de la cité-jardin, qui mise sur une séparation des parcours piétons et automobiles, il est préconisé d'y prioriser les déplacements piétons et d'y bonifier le verdissement. Le tout vise à assurer une déambulation conviviale, sécuritaire et apaisante, détachée des activités plus intensives le long des voies publiques.

Le premier segment de l'axe central est la Promenade verte aménagée entre la place du Commerce et le boulevard René-Lévesque. Cet espace de verdure, dont l'aménagement est souhaité à la fois sur des propriétés municipales et privées, devient un véritable poumon pour le secteur, propice tant à la détente qu'aux activités récréatives de faible intensité (agriculture urbaine, jeux pour enfants, etc.). Il est encadré par un environnement construit d'un gabarit harmonieux, qui assure un espace tampon agréable par rapport aux bâtiments de la place du Commerce. Cette promenade est particulièrement complémentaire à l'un des principes de la cité-jardin, soit un espace vert distinct du réseau de circulation principal, fortement connecté aux lieux d'intérêt et propice aux rencontres.

Le deuxième segment est la rue Levert, transformée en rue partagée qui prolonge l'expérience de la Promenade verte et qui assure une liaison conviviale et sécuritaire pour les déplacements actifs vers le fleuve.

Les deux segments de l'axe central sont complémentaires et connectés aux aménagements du littoral est (voir 5.2.3) ainsi qu'au passage menant à la station du REM au nord (voir 5.2.5).



Etat actuel entre la place du Commerce et le boulevard René-Lévesque

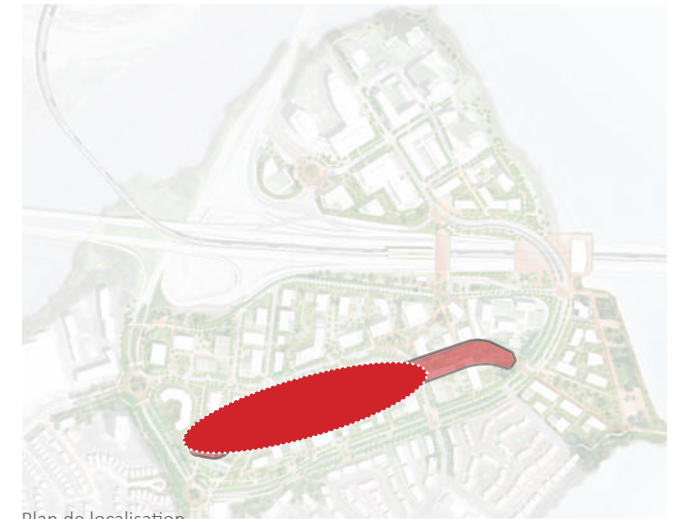


Représentation de l'aménagement potentiel de l'axe central

LA PROMENADE VERTE

OBJECTIFS

- Offrir un axe structurant de verdure et de détente pour les usagers du secteur
- Favoriser l'implantation d'un parcours d'envergure entre les quartiers sud et ouest existants et le fleuve
- Bonifier le secteur en encadrant la transformation de l'interface des parties arrière actuellement peu attrayantes des centres commerciaux



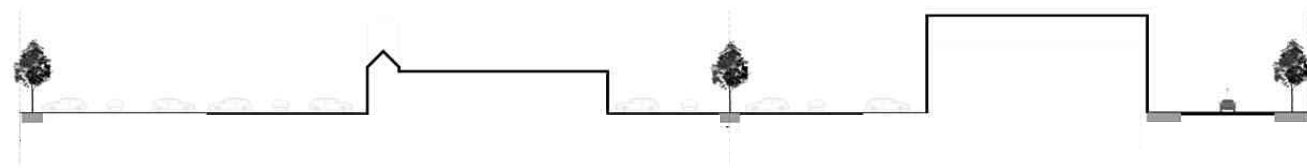
Plan de localisation

BALISES D'AMÉNAGEMENT

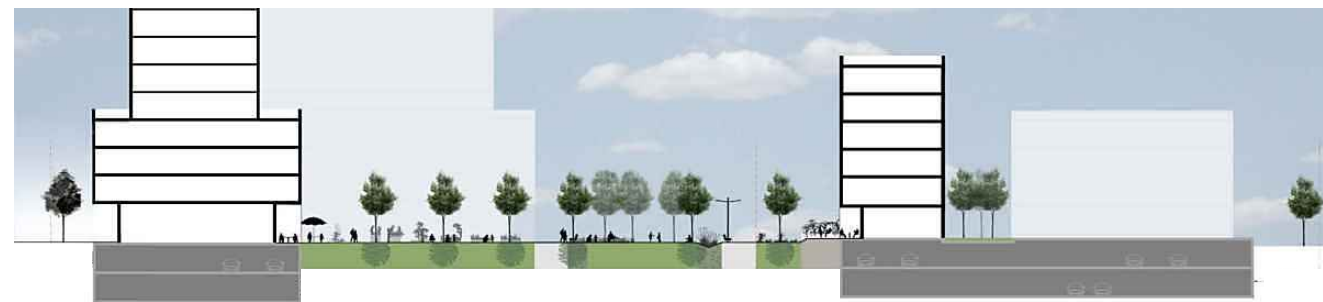
- Favoriser l'intégration de basilières pour les bâtiments
- Prévoir des cours arrière de grande dimension et bien aménagées, propices notamment à l'agriculture urbaine
- Préconiser un taux de verdissement plus élevé que dans d'autres aires d'ambiance du secteur
- Favoriser l'intégration de mesures de gestion des eaux de ruissellement
- Multiplier les accès piétons depuis la place du Commerce et le boulevard René-Lévesque
- Conserver la place de la Grande-Marguerite comme une place publique structurante
- Sensibiliser les promoteurs immobiliers à aménager un accès public continu le long de la promenade



Plan proposé d'aménagement de l'axe central



Coupe actuelle entre la place du Commerce et le boulevard René-Lévesque



Coupe proposée de l'axe central entre la place du Commerce et le boulevard René-Lévesque



Coupe proposée rapprochée de l'axe central



État actuel du lieu (Source : Google, 2019)



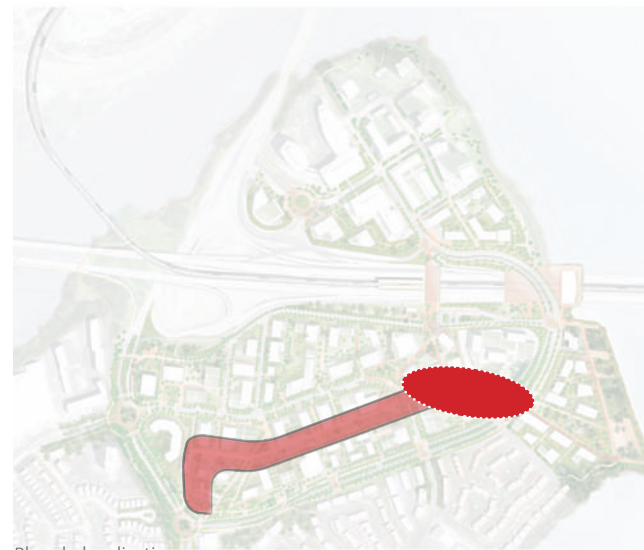
Vision d'ambiance proposée pour l'axe central

LA RUE LEVERT

La rue Levert se veut le tronçon liant l'axe central menant au littoral.

OBJECTIFS

- Favoriser la liaison entre le cœur du secteur de planification et le littoral
- Transformer la rue Levert en une rue partagée
- Prioriser la convivialité du parcours des piétons et cyclistes
- Favoriser les pratiques durables quant au verdissement et à la gestion des eaux de ruissellement



Plan de localisation

BALISES D'AMÉNAGEMENT

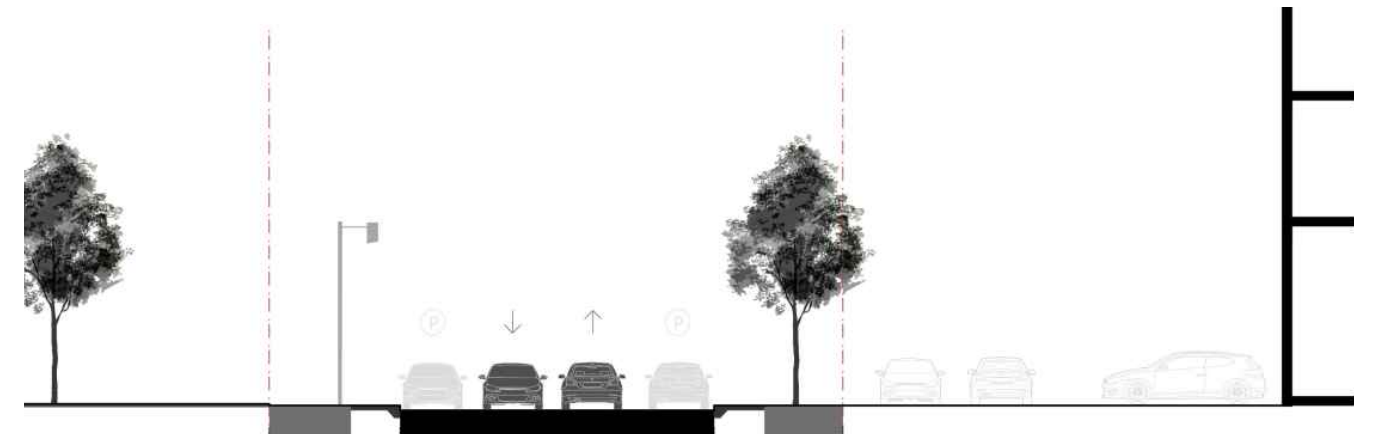
- Élargir les trottoirs et réduire la chaussée
- Préconiser une chaussée au même niveau que celui des trottoirs
- Conserver une desserte fonctionnelle et technique des bâtiments le long de la rue
- Permettre le stationnement sur rue en quinconce, en alternance avec les îlots de plantation
- Améliorer le verdissement de la rue
- Prévoir des fosses ou noues continues assurant une gestion de l'eau de surface



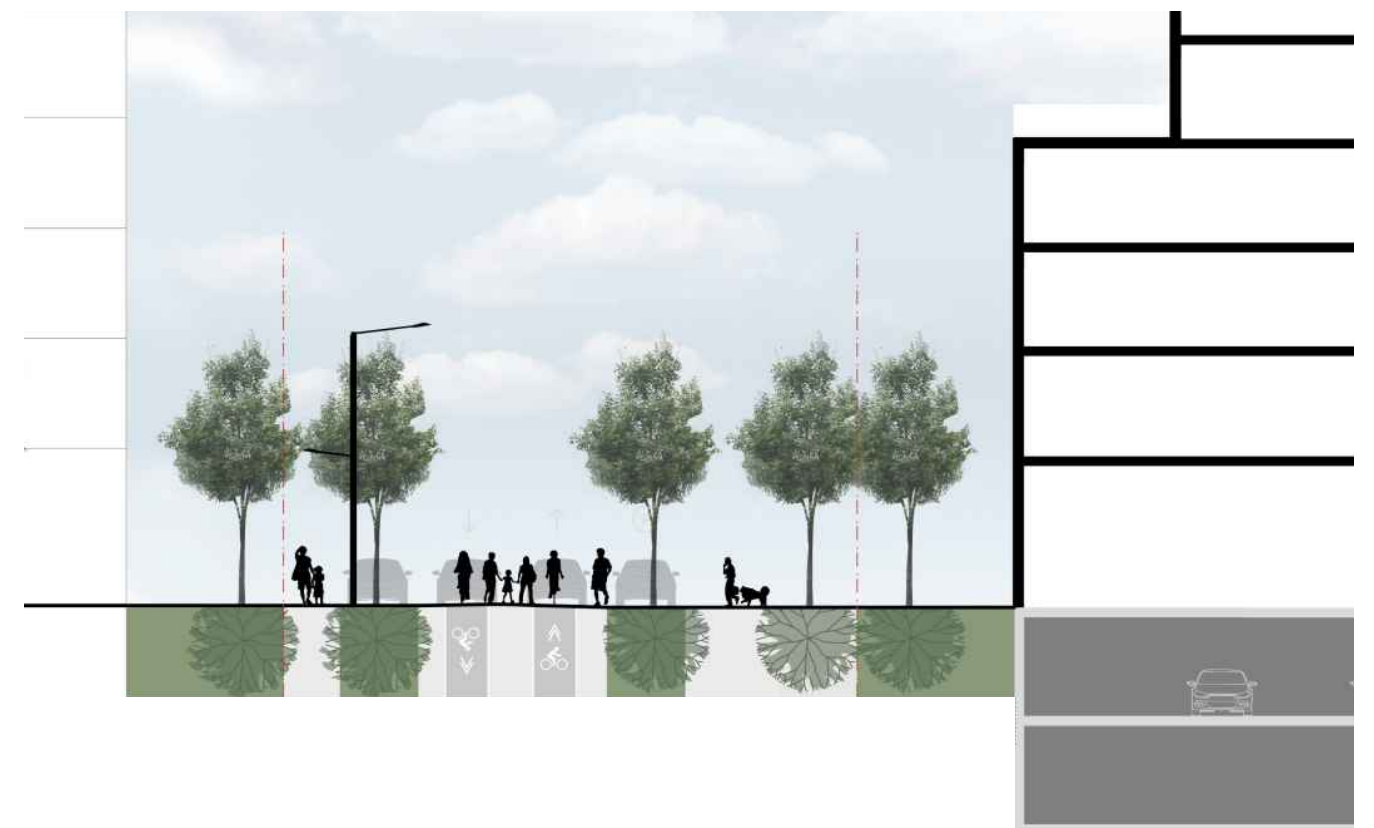
État actuel de la rue Levert



Plan proposé d'aménagement de la rue Levert



Coupe actuelle de la rue Levert



Coupe proposée de la rue Levert

→ 5.2.3 Le littoral est

Le littoral est, entre le pont Samuel-De Champlain et l'estacade, représente le dernier tronçon des rives du secteur qui n'a pas été aménagé selon l'esprit du parcours riverain (voir la section 2.5 de la partie I du PU). Puisque l'usage actuel ne met pas bien en valeur la position privilégiée du site à proximité du fleuve, il est préconisé d'en favoriser une importante transformation. L'aménagement d'un parcours récréotouristique en rive (propriété fédérale PJCCI) constitue une intervention qui assurerait un accès convivial à l'estacade et au fleuve, tout en facilitant l'accès à la station du REM.

Cette aire d'ambiance offre également toutes les qualités requises pour accueillir de nouveaux projets immobiliers ou d'aménagement qui pourraient inclure des équipements collectifs pouvant exploiter la proximité du fleuve, notamment à travers l'offre d'activités pour les citoyens. En fonction des besoins qui restent à préciser, un tel site pourrait intégrer des activités communautaires, culturelles et sportives, de même qu'un espace parc ou place publique attenant qui pourrait servir de lien principal entre le boulevard René-Lévesque et le fleuve.

OBJECTIFS D'AMÉNAGEMENT

- Compléter le parcours riverain entre le quartier Pointe-Nord et l'estacade
- Soutenir l'aménagement des rives en permettant notamment un contact direct avec le fleuve
- Favoriser l'intégration d'équipements collectifs, notamment un lien-parc menant à la rive
- Encadrer l'intégration de projets immobiliers mixtes avec une forte composante collective
- Améliorer les conditions de déplacement des piétons vers et à partir de l'estacade
- Améliorer le paysage urbain aux abords du site (boulevard René-Lévesque, rive, etc.)
- Préserver les percées visuelles existantes et favoriser la création de nouveaux points de vue dégagés vers le fleuve

BALISES D'AMÉNAGEMENT

- Assurer le maintien d'une desserte technique véhiculaire entre l'estacade et le boulevard René-Lévesque (entretien, services d'urgence, etc.)
- Conserver un lien cyclable et piéton d'importance entre l'estacade et le secteur de planification
- Assurer une liaison importante entre la rue Levert (prolongement de l'axe central) et la rive du fleuve, à proximité de l'estacade
- Prévoir une architecture distinctive pour tout bâtiment implanté dans ce secteur constituant une importante composante visuelle de la porte d'entrée au territoire montréalais
- Favoriser l'implantation d'équipements communautaire, sportif ou culturel
- Favoriser l'aménagement d'un espace multifonctionnel d'accès public mettant en valeur la relation avec le fleuve
- Assurer un encadrement des gabarits construits de façon à soutenir une transition adéquate avec les bâtiments existants adjacents, le long de la rue Cours du Fleuve
- Aménager des espaces mettant en valeur les vues vers le fleuve, le nouveau pont et la Rive-Sud
- Assurer une interface construite animée avec le fleuve, tout en favorisant la naturalisation en complémentarité avec la rive
- Assurer une interface construite et animée avec le boulevard René-Lévesque
- Prévoir l'intégration d'une signalétique à la sortie de l'estacade favorisant l'orientation vers les éléments d'intérêt du secteur et de l'île



Plan de localisation



Image du potentiel d'aménagement de la rive



Plan de potentiel d'aménagement du littoral est



Image du potentiel d'aménagement du littoral est

→ 5.2.4 Les boulevards plantés

LES BOULEVARDS RENÉ-LÉVESQUE (SUD) ET DE L'ÎLE-DES-SŒURS

Les boulevards René-Lévesque (sud) et de l'Île-des-Sœurs, principaux axes de transit sur L'IDS, ont été aménagés sous la forme de promenades plantées (*parkways*) et ce, dès l'urbanisation de l'île. Les caractéristiques distinctives de ces grands boulevards, larges et fortement plantés sont à conserver et à mettre en valeur. Dans le secteur de planification, il est toutefois pertinent d'assurer une meilleure interaction entre ceux-ci et le cadre bâti, de façon à éviter que les bâtiments tournent le dos au domaine public. De plus, sur certains tronçons des boulevards, il y aurait lieu d'améliorer les parcours piétons qui sont parfois absents ou discontinus. Une attention particulière devrait également être portée aux abords du secteur scolaire présent (côté ouest) afin de sécuriser les déplacements, mais aussi pour faciliter l'accès à la place du Commerce. De nouveaux équipements institutionnels complémentaires à l'école des Marguerite pourraient également être envisagés.



Plan de localisation

OBJECTIFS D'AMÉNAGEMENT

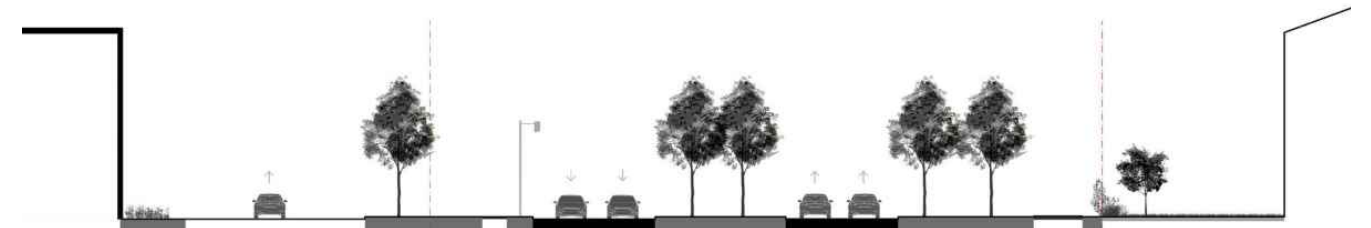
- Marquer les portes d'entrée du secteur
- Mettre en valeur la forme et la fonction des boulevards
- Accueillir des projets immobiliers assurant une transition adéquate entre les quartiers existants et le cadre bâti plus dense prévu aux abords de la place du Commerce
- Prévoir un arrimage des projets immobiliers avec le milieu scolaire déjà en place
- Améliorer la sécurité et le confort des déplacements actifs

BALISES D'AMÉNAGEMENT

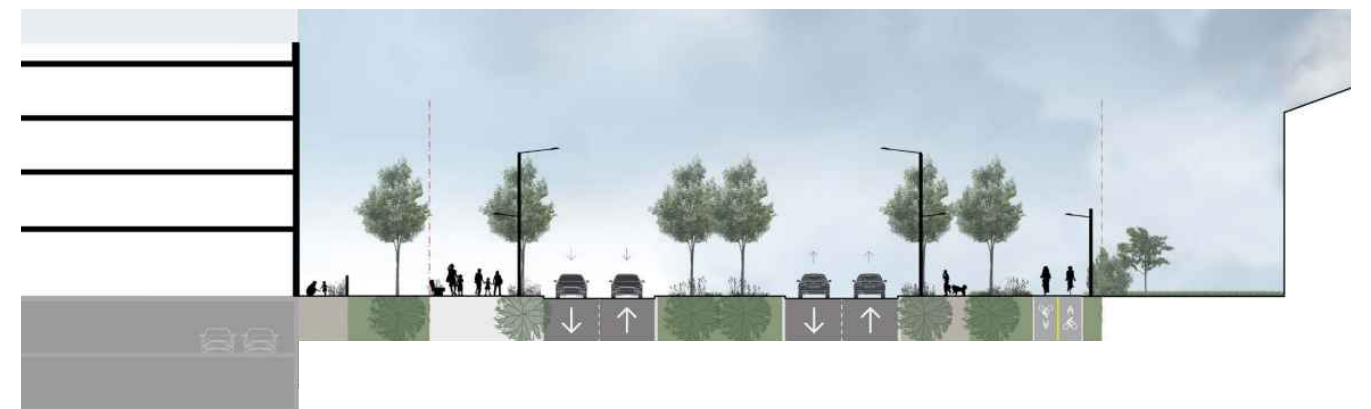
- Dans l'encadrement des projets immobiliers, favoriser la construction de bâtiments présentant des façades le long des boulevards plutôt qu'un cadre bâti faisant dos à ceux-ci
- Conserver et mettre en valeur la végétation existante
- Maximiser les aires de plantation d'arbres et d'autres végétaux favorisant la biodiversité et la gestion écologique des eaux de pluie, particulièrement du côté nord du boulevard René-Lévesque
- Compléter le parcours piéton du côté nord du boulevard René-Lévesque et élargir le trottoir
- Améliorer le parcours piéton du côté est du boulevard de l'Île-des-Sœurs
- Mettre en valeur et sécuriser les passages piétons existants traversant les boulevards
- Aménager les abords du carrefour giratoire Carrousel en soulignant la porte d'entrée sud du secteur de planification et en sécurisant les interactions en lien avec le milieu scolaire
- Évaluer la possibilité de développer un projet immobilier, par exemple institutionnel, complémentaire à l'école existante des Marguerite sur le site au nord-est du carrefour giratoire
- Limiter le nombre d'entrées charretières le long des boulevards afin de conserver l'aspect *parkway*



Plan de potentiel d'aménagement du boulevard René-Lévesque et d'une partie du boulevard de l'Île-des-Sœurs



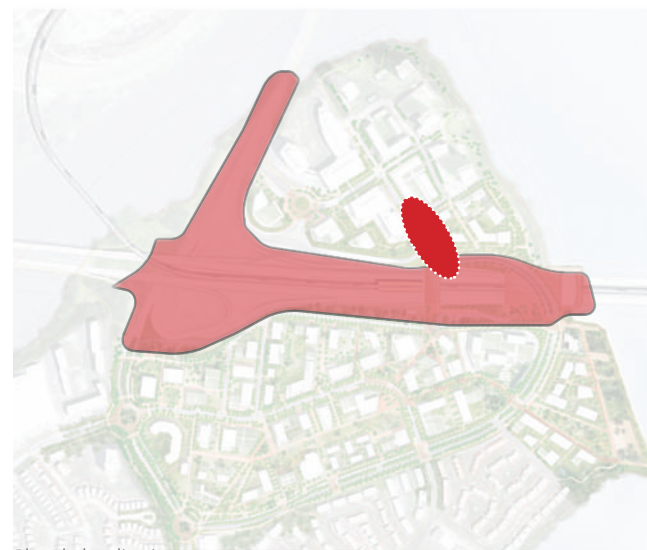
Coupe actuelle du boulevard René-Lévesque (sud)



Coupe proposée du boulevard René-Lévesque (sud)

→ 5.2.5 Les abords du REM, du pont et des autoroutes

Cette partie du territoire du PPU est actuellement en grande transformation et il importe de maximiser le potentiel d'accès aux équipements offerts aux citoyens que sont la station du REM ainsi que la piste cyclable du pont Samuel-De Champlain. Malgré la complexité des nombreux chantiers en cours, il s'avère crucial de planifier le meilleur arrimage possible des aménagements municipaux avec ceux des projets majeurs. Du côté nord de l'autoroute, il importe notamment de bien circonscrire l'accès menant au REM et d'assurer une desserte optimale et sécuritaire pour les piétons et les cyclistes. Du côté sud, il s'avère important d'optimiser la desserte du terminus de bus adjacent à la station du REM et, de concert avec la CDPQj, de simplifier et faciliter l'accès prévu à cette dernière notamment depuis la place du Commerce.



Plan de localisation

RÉAMÉNAGEMENT PARTIEL DE LA RUE JACQUES-LE BER

L'intersection de la rue Jacques-Le Ber et du boulevard René-Lévesque est actuellement occupée par le carrefour giratoire Claude-Robutel. Cette intersection constitue la porte d'entrée nord vers la future station du REM, mais également le point d'accès à la nouvelle piste cyclable du pont Samuel-De Champlain. Or, la configuration du carrefour giratoire ne permet pas d'assurer une desserte piétonne et cyclable sécuritaire et conviviale. Il est donc préconisé de transformer l'intersection pour assurer les connexions vers les deux points d'intérêt que sont le REM et le pont Samuel-De Champlain.

OBJECTIFS

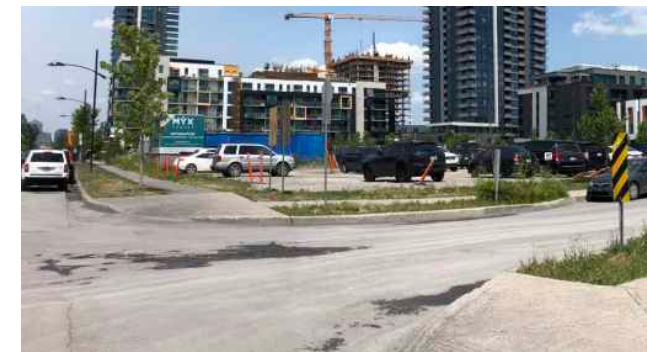
- Assurer un accès sécuritaire et convivial pour les déplacements actifs avec le passage à créer qui mènera à la station du REM et à la piste cyclable du pont Samuel-De Champlain
- Compléter l'aménagement du côté est de la rue Jacques-Le Ber
- Maintenir la fonctionnalité du réseau routier, incluant l'accès à l'autoroute
- Mettre en valeur le nouveau lieu d'accès à la station du REM et à la piste cyclable du pont Samuel-De Champlain
- Faciliter la connexion cyclable entre le pont Samuel-De Champlain et le pont du chenal de L'Île-des-Sœurs

BALISES D'AMÉNAGEMENT

- Prévoir la connexion de la piste cyclable du pont Samuel-De Champlain avec les deux pistes cyclables menant au pont de l'Île-des-Sœurs
- Réaménager le carrefour giratoire Claude-Robutel en une intersection en forme de « T » pour assurer une connexion sécuritaire et conviviale avec le REM et le pont Samuel-De Champlain
- Favoriser l'aménagement d'un espace plus dégagé devant l'entrée nord du passage sous l'autoroute vers le REM
- Dans le réaménagement du carrefour de la rue Jacques-Le Ber et du boulevard René-Lévesque, évaluer les besoins, de concert avec la STM, pour l'aménagement d'un arrêt d'autobus (au nord de l'autoroute)
- Assurer les connexions avec le parcours riverain



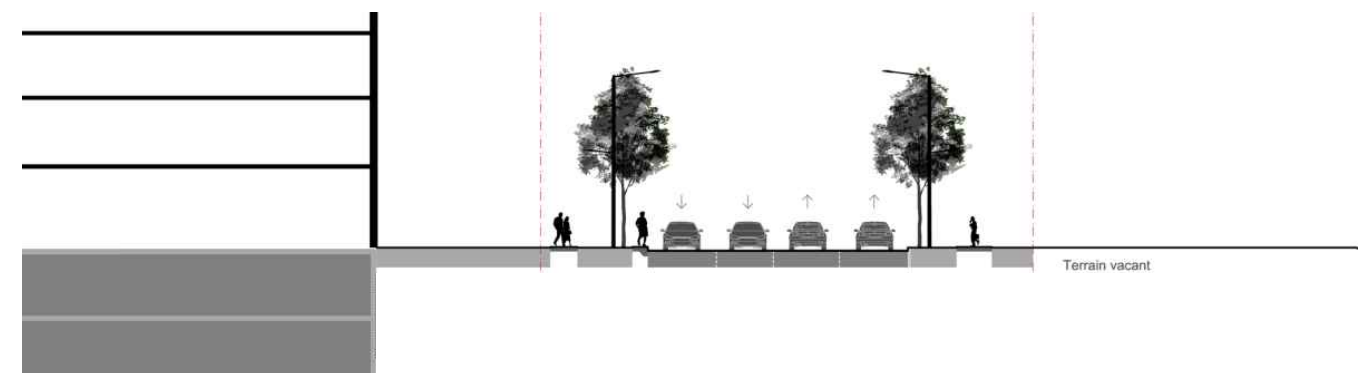
Carrefour Claude-Robutel



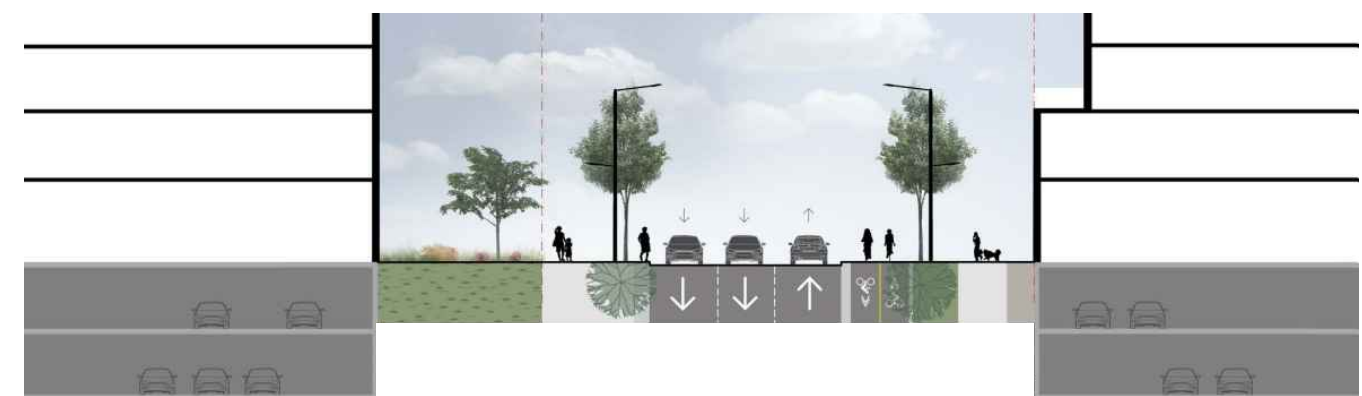
Rue Jacques-Le Ber côté est



Plan de potentiel d'aménagement des abords de la rue Jacques-Le Ber



Coupe actuelle de la rue Jacques-Le Ber



Coupe proposée de la rue Jacques-Le Ber

TRANSFORMATION DE LA BRETELLE A-15 SUD EN RUE

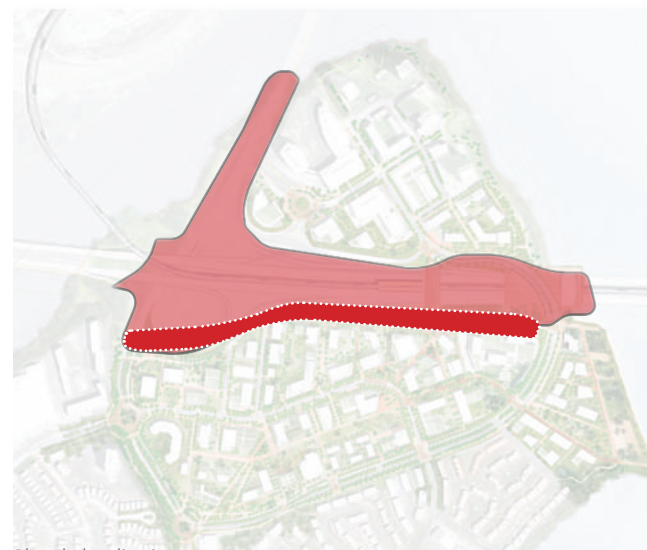
La bretelle d'autoroute A-15 sud (appelée rue du pont Champlain) située immédiatement au sud de l'autoroute, à l'ouest du boulevard René-Lévesque, est partiellement transformée par la CDPQ en une rue bidirectionnelle sur environ 300 m afin d'aménager les accès d'un terminus d'autobus pour la station du REM. Dans la continuité de cette intervention et de façon à faciliter l'accès aux terrains vacants ou sous-utilisés adjacents au corridor autoroutier, il est préconisé de prolonger cette rue jusqu'à la boucle nord de la place du Commerce, tout en conservant l'accès direct à l'autoroute. Une telle transformation permettra également d'améliorer le paysage urbain du secteur en bonifiant les aménagements paysagers le long de l'autoroute. La bretelle étant de propriété fédérale, des discussions devront se poursuivre afin d'arriver à une entente en vue de permettre cette transformation.

OBJECTIFS

- Maximiser et bonifier les parcours entre le nord et le sud de l'autoroute en passant par le REM
- Favoriser le désenclavement de terrains très profonds, le long de la place du Commerce
- Améliorer la biodiversité et le couvert végétal
- Améliorer l'aspect visuel des abords de l'autoroute et de l'entrée de ville/de l'île
- Assurer l'accessibilité optimale vers la station du REM pour les déplacements en transport actif et collectif sachant qu'il n'y aura pas de stationnement incitatif



Bretelle d'autoroute A-15 sud à transformer



Plan de localisation

BALISES D'AMÉNAGEMENT

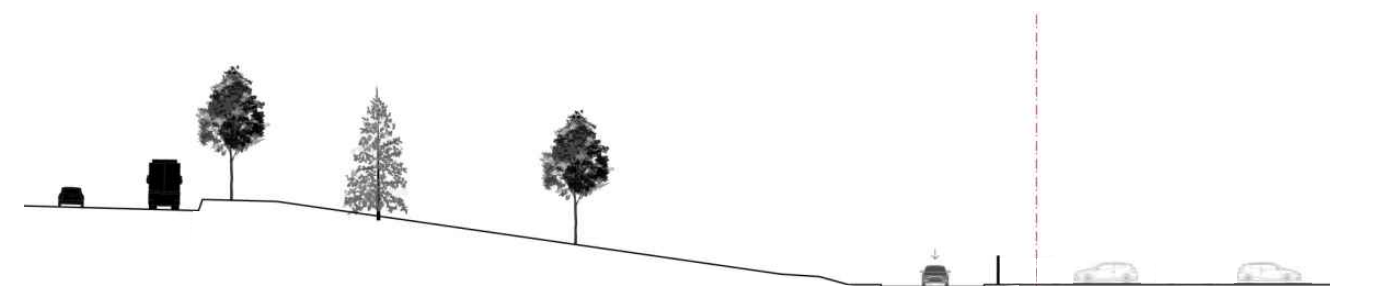
- Conserver l'accès à l'autoroute
- Aménager une rue bidirectionnelle avec piste multifonctionnelle
- Assurer une connexion directe de la voie cyclable entre la station du REM et le boulevard de l'Île-des-Sœurs
- Aménager un lien piéton et cyclable entre la station du REM et le lien multifonctionnel menant à la place du Commerce minimisant les conflits avec le terminus d'autobus
- En collaboration avec la STM, évaluer le potentiel d'utilisation de la nouvelle rue locale pour des parcours d'autobus entre la station du REM et la boucle de la place du Commerce
- Favoriser l'aménagement d'un espace d'accueil permettant de mettre en valeur la croix de chemin sur le boulevard Marguerite-Bourgeys
- Favoriser la construction de projets immobiliers avec façade le long de la nouvelle rue
- Dans le cadre de projets immobiliers, sensibiliser les propriétaires à l'aménagement, sur le domaine privé, de liens pour les piétons entre la vers la station du REM via la nouvelle rue



Plan de potentiel de réaménagement de la bretelle A15-Sud en rue locale



Fonctionnement potentiel de la bretelle d'autoroute A-15 sud réaménagée en rue locale



Coupe actuelle de la bretelle d'autoroute A-15 sud



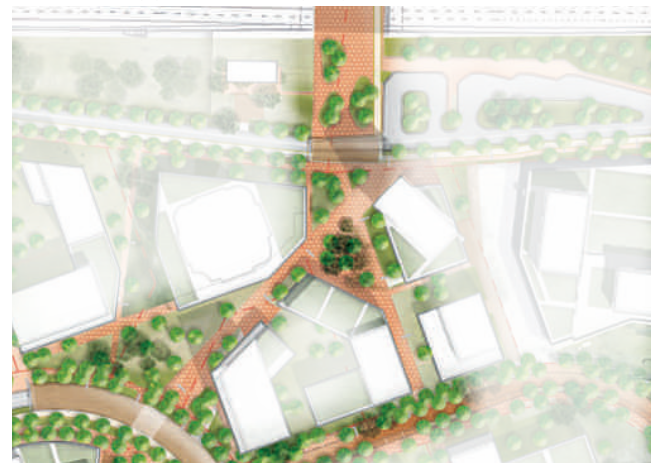
Coupe proposée de la transformation de la bretelle d'autoroute A-15 sud en rue locale

LIEN ENTRE LA STATION DU REM ET LA PLACE DU COMMERCE

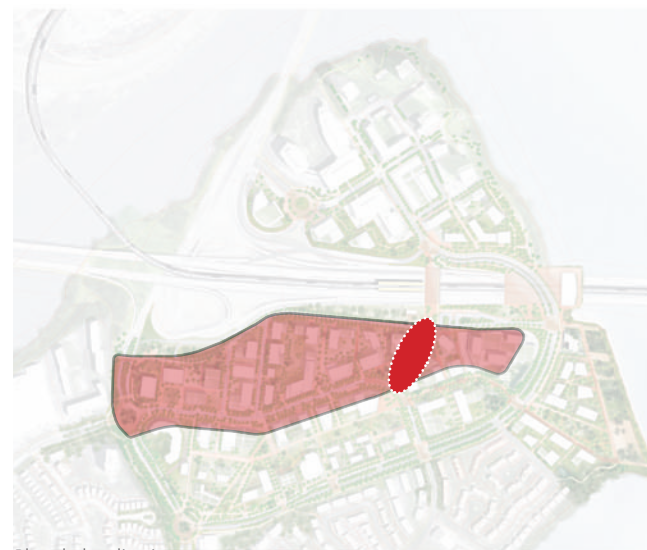
L'aménagement d'un lien multifonctionnel (piéton et cyclable) entre la station du REM et la place du Commerce s'avère crucial pour permettre à cette station de former le nouveau cœur de la partie nord de L'IDS. En plus de desservir la station du REM et la place du Commerce, ce lien multifonctionnel permettra de diminuer de moitié les temps de parcours piétons et cyclables entre les côtés nord et sud de l'autoroute par rapport à l'utilisation du passage le long du boulevard René-Lévesque. Ce passage marquera de façon adéquate la porte d'entrée sud de la station.

OBJECTIFS

- Créer une nouvelle liaison piétonne et cyclable d'envergure entre le quartier Pointe-Nord, la station du REM et la place du Commerce
- Minimiser le temps et la distance de parcours pour les piétons et les cyclistes se déplaçant entre les côtés nord et sud de l'autoroute
- Offrir un accès de qualité à la station du REM pour favoriser un développement immobilier misant sur une utilisation accrue du transport collectif
- Assurer le meilleur arrimage possible entre les objectifs de mobilité de la Ville et les objectifs de développement des propriétaires



Plan du potentiel d'aménagement pour le passage



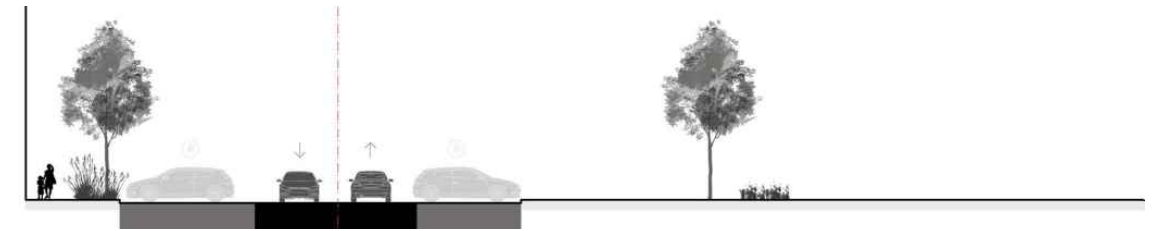
Plan de localisation



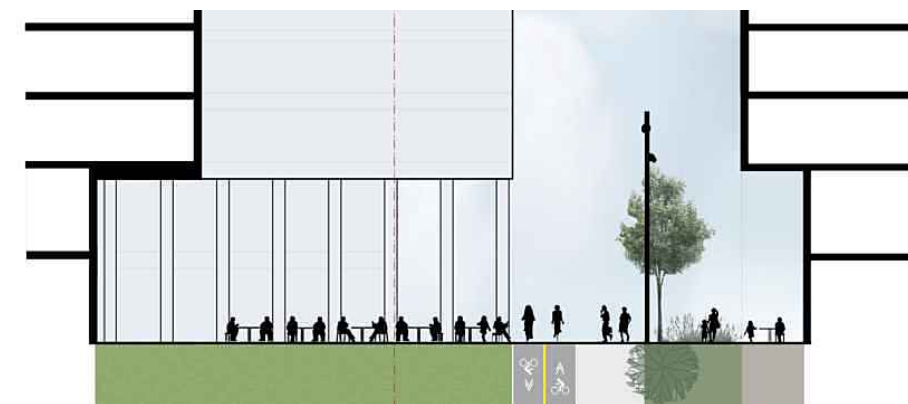
Emplacement visé pour le passage

BALISES D'AMÉNAGEMENT

- Assurer un lien le plus direct possible et sans obstacles entre le quartier Pointe-Nord, la station du REM et la place du Commerce
- Concevoir des aménagements sécuritaires et conviviaux pour les déplacements actifs
- Créer un lien ouvert et invitant, d'une largeur suffisante pour permettre son verdissement ainsi que le confort des piétons et des cyclistes
- Prévoir un encadrement du développement immobilier pour lui permettre d'être complémentaire au nouveau lieu
- Maximiser le verdissement afin de diminuer les îlots de chaleur
- Assurer un maintien de l'utilisation du lien multifonctionnel tout au long de l'année
- Prévoir des possibilités pour agrandir les aires communes du lien multifonctionnel



Coupe actuelle du site visé pour le passage vers le REM



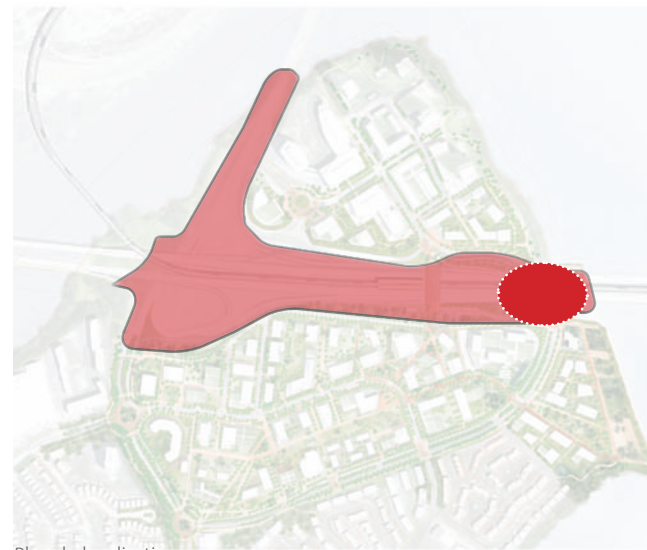
Coupe proposée de la transformation de la bretelle d'autoroute A-15 sud



Vision d'ambiance proposée pour le passage entre le REM et la place du Commerce

ESPACE DE COMMÉMORATION ET DE MISE EN VALEUR SOUS LE PONT

Le projet du pont Samuel-De Champlain laisse un espace vacant de grande dimension sous celui-ci (nommé viaduc P11), entre le boulevard René-Lévesque et la rive est de l'île. Ce site est propice à un aménagement public liant les parties nord et sud de l'autoroute et assurant une commémoration de personnes d'importance historique et une mise en valeur des sites archéologiques (Le Ber et sépulture). Ce lieu est d'autant plus intéressant qu'il offre des vues d'intérêt vers le fleuve. L'espace étant de propriété fédérale, des discussions devront se poursuivre afin d'arriver à une entente en vue de permettre l'aménagement préconisé et ce, en fonction des besoins techniques d'Infra Canada.



Plan de localisation

BALISES D'AMÉNAGEMENT

- Prévoir une place publique sous le pont Samuel-De Champlain en assurant une mise en valeur de l'histoire du lieu (site archéologique, passé agricole, histoire millénaire des Premières Nations) tout en rappelant la modernité de L'IDS
- Dans la conception de la place publique :
 - prévoir un lieu ouvert et accueillant
 - favoriser la connectivité avec la future station du REM de même que le fleuve
 - maximiser les plantations de végétaux tout en tenant compte de l'ensoleillement partiel du site
 - assurer une liaison visuelle et physique dans les aménagements des deux parties de la place, de part et d'autre du boulevard René-Lévesque
 - maximiser et bonifier les liaisons entre les quartiers situés au nord et au sud de l'autoroute
 - donner un nouvel accès au fleuve et aux vues remarquables vers le fleuve, le pont, la Rive-Sud, etc.
 - assurer une continuité cyclable et piétonne dans le parcours riverain, le long du littoral de l'île
 - prévoir des aménagements complémentaires avec ceux de la place publique adjacente à la station du REM, en assurant des liens de mobilité active directs et conviviaux
 - minimiser l'impact visuel des composantes techniques (stationnement véhicule d'entretien, porte d'accès dans la culée, fossé pour émissaire, etc.) aux abords de la culée du pont Samuel-De Champlain
 - évaluer la possibilité d'implanter, à l'est de la culée du pont, un belvédère, lieu d'arrêt et de contemplation des piles du pont et de la Rive-Sud

OBJECTIFS

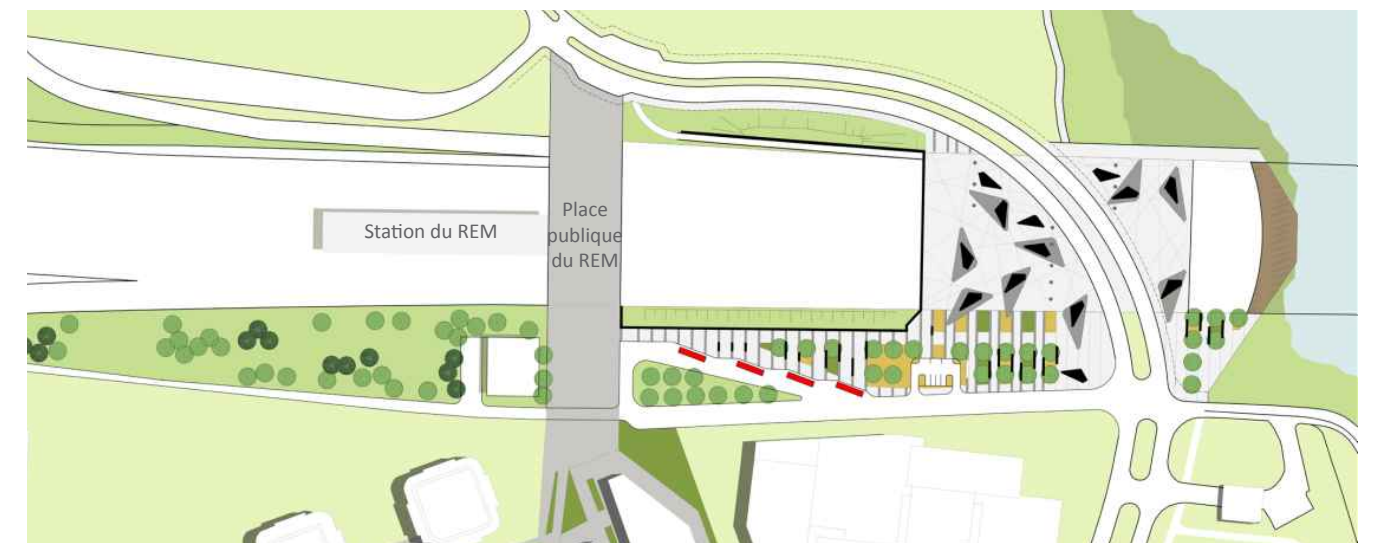
- Créer un nouvel espace public urbain de mise en valeur et de commémoration
- Mettre en valeur les vues remarquables vers le fleuve
- Mettre en valeur les ressources archéologiques et inscrire l'aménagement dans l'expression du génie du lieu
- Favoriser l'intégration des réseaux de transport actif
- Bonifier le couvert végétal



Plan du potentiel d'aménagement de l'espace sous le viaduc



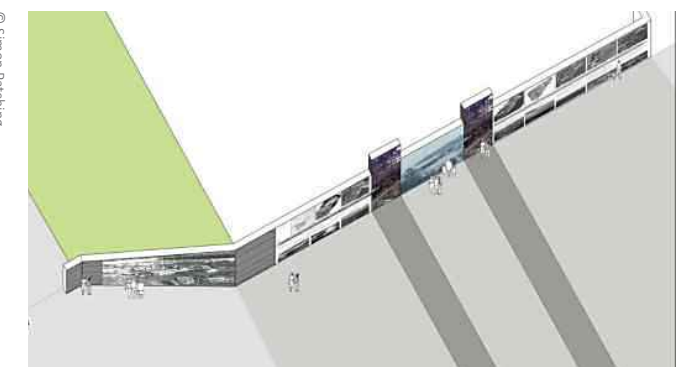
Coupe montrant l'espace dégagé et le potentiel d'intervention sous l'autoroute à proximité du pont



Plan tiré d'une étude préliminaire (2018) montrant un potentiel de réaménagement entre le fleuve et la station du REM



Exemple d'aménagement sous un pont (Source : John Whitton Bridge Open Space, Sydney, Australie, par Oculus, 2015)



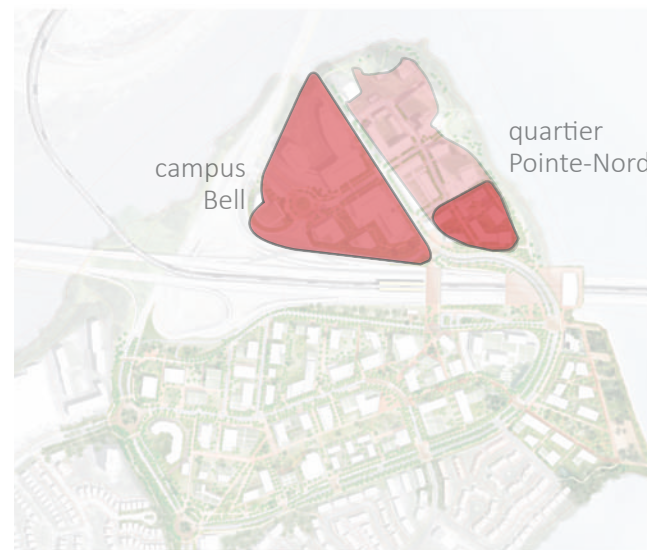
Exemple de potentiel de commémoration

→ 5.2.6 Le campus Bell

Réalisés récemment, les aménagements du complexe Bell et ses abords sont fonctionnels et ne requièrent pas d'interventions particulières. Toutefois, quelques espaces vacants demeurent disponibles en bordure de l'autoroute et pourraient accueillir de nouvelles constructions structurantes.

OBJECTIFS

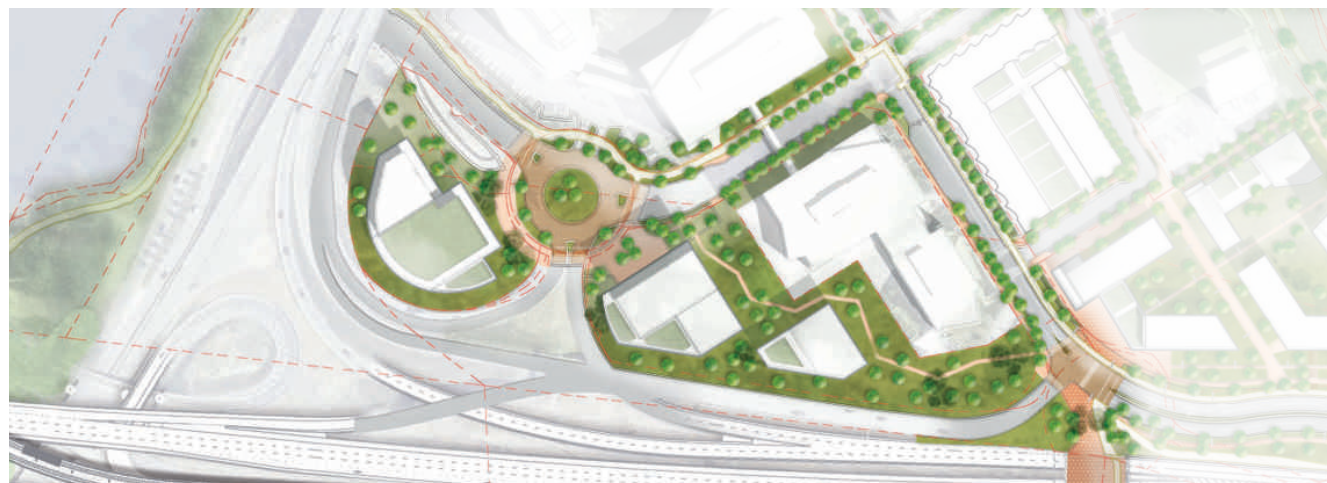
- Favoriser la consolidation d'un milieu d'affaires
- Améliorer l'accessibilité des bâtiments du campus
- Améliorer les liens avec la station du REM ainsi que les services de la place du Commerce
- Assurer une protection des corridors visuels depuis le mont Royal



Plan de localisation

BALISES D'AMÉNAGEMENT

- Assurer la mise en valeur des terrains vacants par la construction de nouveaux bâtiments à vocation d'affaires
- Autoriser les usages associés aux vocations d'affaires de même que les usages connexes (complexe hôtelier, congrès, etc.)
- Prévoir des parcours directs et conviviaux menant à la station du REM
- Bien traiter l'interface avec l'autoroute en minimisant les contraintes sur les usagers du bâtiment



Plan du potentiel d'aménagement des terrains vacants restants

→ 5.2.7 Le quartier Pointe-Nord

Le quartier Pointe-Nord a été réalisé à partir de 2007 comme un quartier mixte avec plusieurs bâtiments de fort gabarit. De nouvelles composantes urbaines majeures récentes ont été ou seront implantées à proximité : le pont Samuel-De Champlain et sa piste multifonctionnelle, le réalignement du boulevard René-Lévesque (nord), le REM et ses aménagements, la reconfiguration du carrefour giratoire Claude-Robutel, etc. L'arrimage à ces interventions justifie le besoin de planifier le développement immobilier restant. En effet, un seul site du quartier n'a pas encore fait l'objet d'un projet de construction. Il s'agit du terrain longeant l'autoroute qui offre une grande visibilité, notamment pour les usagers du pont et du REM. Il offre également un accès direct au parcours riverain de l'île et à la rive du fleuve Saint-Laurent. Comme le quartier Pointe-Nord est en grande partie consolidé, les interventions à prévoir dans le secteur d'ambiance concernent principalement ce site vacant ainsi que des interventions sur le domaine public, aux abords de ce site. Les objectifs et balises ci-bas visent spécifiquement cette portion du secteur d'ambiance qu'il reste à développer.

OBJECTIFS

- Protéger les corridors visuels vers le fleuve en assurant un encadrement des implantations et gabarits construits
- Mettre en valeur les sites archéologiques existants
- Favoriser la mise en valeur du parcours riverain
- Assurer une interface construite adéquate pour marquer la porte d'entrée côté nord de la station du REM
- Favoriser les circulations piétonnes dans le site



Plan du potentiel d'aménagement du terrain vacant restant

BALISES D'AMÉNAGEMENT

- Assurer la mise en place d'un projet immobilier structurant et repère sur ce dernier site vacant
- Promouvoir l'intégration d'un espace d'accès public sur ce site, en relation avec le parcours riverain
- Améliorer l'interface paysager du parcours riverain et favoriser la connexion avec celui-ci
- Assurer la protection et la mise en valeur du site archéologique de la sépulture autochtone et de ses abords, en évitant toute construction et en ne privilégiant que des aménagements de surface
 - Dans le cadre d'un projet immobilier ou d'aménagement, si la nature des découvertes le justifie, prévoir la mise en valeur du patrimoine archéologique
- Mettre en valeur les vues vers la Rive-Sud, le fleuve, les Montérégiennes et le centre-ville de Montréal
 - Éviter l'implantation de bâtiments masquant les vues vers le fleuve depuis le boulevard René-Lévesque, aux abords ou sous le pont Samuel-De Champlain
 - Entre deux bâtiments de grande hauteur, prévoir une distance minimale similaire à celle entre les tours existantes de Pointe-Nord
 - Prévoir une façade dynamique, notamment au rez-de-chaussée, en relation avec l'intersection de la rue Jacques-Le Ber et le boulevard René-Lévesque et qui marque la porte d'entrée vers la station du REM
- Privilégier l'implantation de deux blocs séparés d'une voie partagée dans le prolongement de la rue de la Rotonde
 - À l'ouest, favoriser l'aménagement d'un bloc plus urbain avec activités mixtes, encadrant le boulevard René-Lévesque et la rue Jacques-Le Ber.
 - À l'est, favoriser l'aménagement d'un bloc plus riverain, plus faiblement implanté et favorisant la préservation des percées visuelles et du verdissement

→ 5.2.8 Le littoral ouest

Plusieurs chantiers en cours dans cette portion du secteur de planification vont altérer les aménagements existants le long du littoral. Au terme des travaux en cours, il y aura lieu de conserver et mettre en valeur la fonction récréative de cette aire ainsi que d'assurer la continuité du parcours riverain et le maintien de l'accès à la piste cyclable du pont de l'Île-des-Sœurs. La vocation de parc ou de conservation est également à maintenir et à bonifier sur l'ensemble des sites municipaux ou fédéraux, de façon à assurer une zone verte de transition entre l'autoroute et les projets immobiliers.

OBJECTIFS

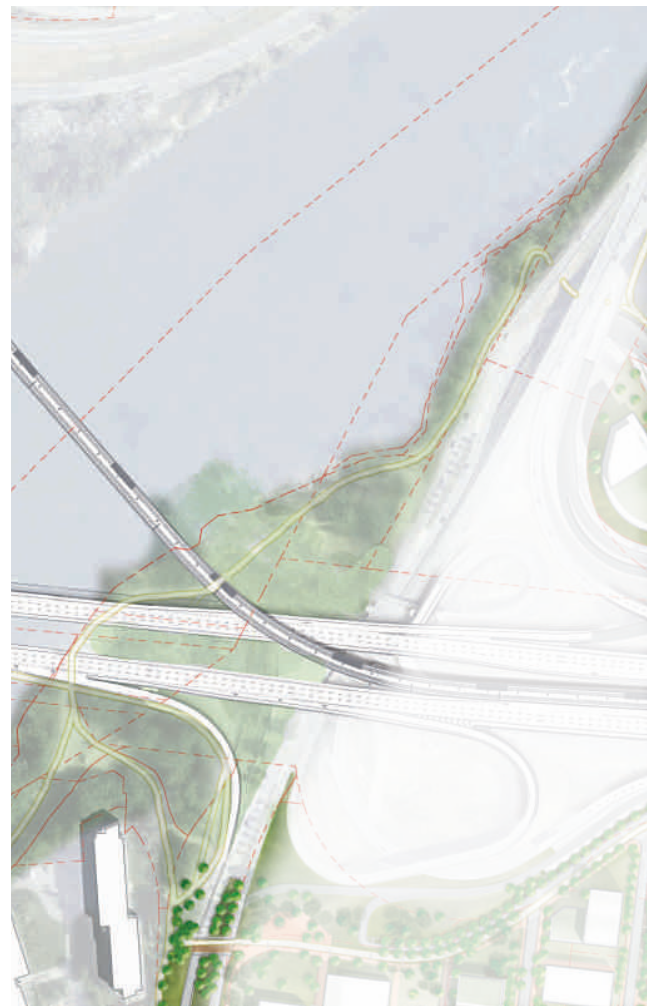
- Améliorer le paysage visuel de porte d'entrée ouest de l'île
- Consolider le parcours riverain
- Préserver la fonctionnalité du réseau de déplacement actif
- Assurer un arrimage respectueux avec l'écoterritoire des Rapides de Lachine

BALISES D'AMÉNAGEMENT

- Maximiser le verdissement des terrains municipaux
- Prévoir l'intégration d'une signalétique favorisant l'orientation vers les éléments d'intérêt de l'île à la sortie du pont du chenal de l'Île-des-Sœurs
- Assurer une continuité du réseau de circulation piétonne et cyclable, de part et d'autre de l'autoroute (parcours riverain), se poursuivant vers l'écoterritoire des Rapides de Lachine
- Privilégier une nouvelle connexion piétonne et cyclable menant plus directement à la station du REM le long de la partie sud de l'autoroute
- Assurer des aménagements qui ne compromettent pas le respect des objectifs de conservation et d'aménagement de l'écoterritoire des Rapides de Lachine inclus dans la Politique de protection et de mise en valeur des milieux naturels de la Ville



Plan de localisation



Plan du littoral ouest

→ 5.2.9 Le littoral nord

Le littoral nord offre des vues spectaculaires vers le centre-ville et le fleuve. Ce littoral, de propriété municipale, bénéficie d'aménagements récents qui permettent de bien profiter du parcours riverain. Il sera primordial de maintenir la fonctionnalité du parcours riverain pour les piétons et les cyclistes et d'assurer une protection du couvert végétal en rive. Cette rive offre également un potentiel archéologique étant donné la présence autochtone ancienne.

OBJECTIFS

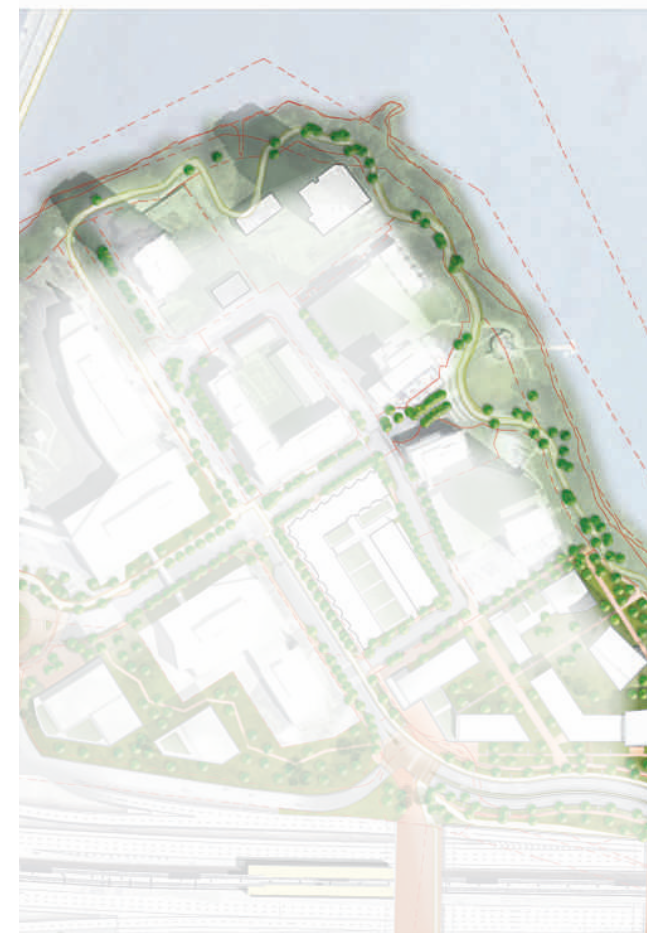
- Conserver les fonctions actuelles
- Préserver et mettre en valeur tout patrimoine archéologique existant et potentiel
- Préserver et bonifier le couvert végétal existant
- Favoriser la connectivité vers l'estacade et le parcours riverain au sud de l'autoroute

BALISES D'AMÉNAGEMENT

- Assurer la circulation piétonne et cyclable toute l'année le long du parcours riverain
- Éviter toute intervention intensive (construction, fondation, etc.) sur des sites avec potentiel archéologique



Plan de localisation



Plan du littoral nord



Parc Gewurz-Remer dans le littoral nord

6.1 INTRODUCTION

La présente section vise à expliquer les principaux moyens pour permettre le déploiement des interventions dans le cadre de la mise en œuvre du PPU, qui s'étalera sur plusieurs années. Suivant l'entrée en vigueur, la transformation du secteur est une opération qui nécessitera des efforts de coordination, de concertation et de communication de la part de la Ville avec l'ensemble des parties prenantes, que ce soit les résidents ou les partenaires publics ou privés.

Cette section présente tout d'abord un tableau résumé de moyens de mise en œuvre en regard des objectifs du PPU, ensuite une proposition quant au phasage des interventions publiques et enfin une proposition de modification au cadre réglementaire actuellement en vigueur pour encadrer le développement immobilier. À cet égard, il importe de bien comprendre la portée d'un PPU, qui fait partie intégrante du PU (voir partie IV du PU).

6.2 PLAN DE MISE EN ŒUVRE

Différents moyens assurant la mise en œuvre de la vision et des interventions du PPU décrites dans les sections 3, 4 et 5 sont proposés dans le tableau ci-contre; ils sont divisés selon les objectifs associés aux cinq orientations du PPU. Plusieurs mesures sont prévues en collaboration avec de nombreux partenaires publics ou parapublics qui interviennent dans le secteur de planification, que ce soit en lien avec des chantiers en cours ou à venir ou tout autre projet ayant un impact sur la planification de la mobilité. Une collaboration étroite entre la Ville et ces partenaires sera évidemment requise pour atteindre les objectifs établis pour le secteur. De nombreux comités de travail avec ces partenaires, déjà formés dans le cadre de la planification du PPU ou des chantiers majeurs du secteur, poursuivront leur mandat. Parmi les partenaires d'importance, notons :

ORGANISMES GOUVERNEMENTAUX OU MUNICIPAUX ET ENTITÉS AFFILIÉES

- Pont Samuel-De Champlain : Infrastructure Canada et consortium Signature sur le Saint-Laurent - SSL (responsable de la construction et de la gestion)
- REM : Caisse de dépôt et placement du Québec - Infra (CDPQi) et consortium NouvLR
- Aménagement du littoral est et accès à l'estacade (projet Héritage Champlain) : Ponts Jacques Cartier et Champlain inc. (PJCCI)
- Nouvelle école sur IDS : Centre de services scolaire Marguerite-Bourgeoys (CSSMB)
- Amélioration de la desserte en transport collectif : Société de transport de Montréal (STM) et Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM)
- Service aux entreprises : PME Montréal

PROPRIÉTAIRES PRIVÉS

Des terrains privés pourraient faire l'objet d'ententes (servitudes, cessions, etc.) dans le but de promouvoir la mise en place de liens de mobilité, d'espaces ou d'équipements collectifs.

OBJECTIFS
1.1 <i>Soutenir la densité construite</i>
1.2 <i>Consolider le noyau de commerces, services et affaires de la place du Commerce</i>
1.3 <i>Promouvoir une diversité dans l'offre de logements</i>
1.4 <i>Favoriser l'intégration de nouveaux équipements et espaces collectifs</i>

OBJECTIFS
2.1 <i>Améliorer les accès à l'île</i>
2.2 <i>Privilégier des aménagements au profit des piétons, cyclistes et usagers du transport collectif</i>

MOYENS DE MISE EN ŒUVRE	PHASE
Autoriser, aux endroits appropriés, des paramètres réglementaires plus élevés (ex. : hauteurs, implantation, etc.) que la réglementation en vigueur afin de soutenir l'exigence minimale de 110 log./ha du PMAD et du SAD pour une aire TOD de type hypercentre	PPU - voir 6.4 et 6.5
Intégrer des paramètres réglementaires assurant une continuité commerciale et un rapprochement des constructions le long de la place du Commerce	PPU - voir 6.5
Promouvoir les nouvelles opportunités du secteur afin de favoriser l'accueil de nouveaux commerces et entreprises, notamment par la publicité	Lors de la mise en œuvre du PPU
Prévoir l'autorisation de l'usage résidentiel aux endroits appropriés dans le secteur de planification tout en préservant les objectifs de l'affectation « Activités diversifiées » indiquée au SAD	PPU - voir 6.5
Imposer, par l'entrée en vigueur du Règlement pour une métropole mixte (RMM), des exigences en matière de logement social, abordable et familial sur l'ensemble du territoire de la ville, dont L'IDS	Lors de la mise en œuvre du PPU
Réaliser une étude détaillée de besoins en équipements collectifs intérieurs et extérieurs sur le territoire de l'arrondissement en ciblant particulièrement leur intégration sur le territoire de L'IDS; cela permettra d'orienter le type, la taille et la localisation préconisée	En cours
Poursuivre la stratégie immobilière entamée afin d'implanter des équipements communautaires, culturels et sportifs, en tenant compte notamment des résultats de l'étude de besoins	En cours
Poursuivre la collaboration avec le CSSMB et la SQI afin de déterminer un site optimal pour l'implantation d'une nouvelle école et évaluer si un équipement collectif municipal (ex. : centre sportif ou culturel, bibliothèque) peut être mutualisé avec le projet scolaire. L'approche de mixité verticale pourrait également être explorée.	En cours

MOYENS DE MISE EN ŒUVRE	PHASE
Poursuivre les discussions avec PJCCI afin d'évaluer la possibilité d'ajouter des composantes piétonnes et cyclables sur le pont Clément	En cours
Poursuivre la réalisation d'une étude municipale visant à évaluer la faisabilité technique et financière d'une nouvelle passerelle dans l'axe liant les boulevards Marguerite-Bourgeoys et LaSalle (projet municipal associé hors de la portée du PPU, mais ayant un impact sur le territoire de celui-ci)	En cours
Lancer une phase subséquente à la première étude de mobilité réalisée pour la partie nord de L'IDS, en tenant compte de l'impact futur du REM et de l'ouverture du pont Samuel-De Champlain ainsi que des nouvelles réalités en matière de télétravail	En cours
Évaluer la possibilité que soit créé un projet pilote de navette électrique sur l'île	Lors de la mise en œuvre du PPU
Assurer une coordination soutenue avec les partenaires intervenant dans le secteur afin de diminuer les contraintes liées à la gestion de chantier (trafic, détours, nuisances visuelles et sonores, poussières, etc.), qui pourrait par exemple se concrétiser en un plan de gestion des nuisances	Lors de la mise en œuvre du PPU
Encourager la CDPQi à créer un comité de bon voisinage concernant les impacts du REM, à l'instar du gouvernement fédéral	Lors de la mise en œuvre du PPU
À la fin des chantiers du pont Samuel-De Champlain et du REM, créer un comité de suivi de la mise en œuvre par la municipalité concernant les interventions municipales	Lors de la mise en œuvre du PPU
Assurer un arrimage à la piste cyclable projetée sur la rue Berlioz afin d'optimiser les déplacements cyclables entre le REM, le territoire du PPU et la pointe Sud	Lors de la mise en œuvre du PPU
Prévoir un plan directeur de signalisation pour faciliter l'orientation des piétons et cyclistes vers les éléments d'intérêt sur l'île	Lors de la mise en œuvre du PPU
Sensibiliser la CDPQi quant aux orientations soutenues par la Ville pour le réaménagement des intersections aux abords du REM	En cours
Suivant la consultation publique du printemps 2019 par la STM, travailler de concert avec la STM pour améliorer le réseau d'autobus vers et sur l'île, en optimisant les parcours et fréquences afin de rendre la desserte par autobus plus attrayante et complémentaire au service du REM	En cours
Poursuivre les discussions avec Infra Canada afin d'arriver à une entente en vue de permettre la transformation de la bretelle d'autoroute A-15 sud en rue locale avec une piste cyclable maintenant l'accès à l'autoroute	En cours
Cibler des ratios de cases de stationnement maximaux seulement (selon les usages) dans la réglementation municipale, dans l'optique de favoriser le transport actif et collectif	PPU - voir 6.5
Sensibiliser les promoteurs à l'intégration de liens d'accès public sur site privé	Lors de la mise en œuvre du PPU
En fonction des besoins, prévoir la stratégie immobilière appropriée visant à assurer des déplacements fonctionnels, sécuritaires et conviviaux à travers les terrains privés (ex. : servitudes de passage, ententes, etc.), notamment dans la promenade verte de l'axe central	Lors de la mise en œuvre du PPU
Favoriser l'intégration d'aménagements et d'activités transitoires sur les sites à transformer ultérieurement (par exemple l'axe central) afin de démontrer le potentiel d'utilisation	Lors de la mise en œuvre du PPU
Déterminer une ou des localisations optimales pour un pôle de mobilité dans le cadre du programme en cours d'élaboration par la Ville pour les pôles de mobilité	Lors de la mise en œuvre du PPU
Assurer l'arrimage entre le territoire du PPU, particulièrement la place du Commerce et la place publique du REM ainsi que les liens actifs potentiels avec le sud de l'île, tant sur le réseau de voies publiques que sur les rives	Lors de la mise en œuvre du PPU
Évaluer la possibilité d'intégrer à la réglementation municipale l'obligation de produire des plans de gestion des déplacements pour certains types d'entreprises lors du dépôt de demandes de permis et certificats	Lors de la mise en œuvre du PPU

OBJECTIFS
3.1 Favoriser une complémentarité avec la cité-jardin
3.2 Consolider le parcours riverain
3.3 Mettre en valeur l'entrée de ville et les vues d'intérêt tout en préservant la biodiversité du littoral
3.4 Mettre en valeur l'histoire du lieu



MOYENS DE MISE EN ŒUVRE	PHASE
Dans la réglementation municipale, intégrer un pourcentage minimal de verdissement et des marges de recul suffisantes pour permettre des plantations d'arbres ou du verdissement	PPU - voir 6.5
Négocier des ententes avec les partenaires privés pour maximiser le nombre de passages piétons sur site privé	En cours et lors de la mise en œuvre du PPU
Coordonner, dans la conception détaillée du réaménagement des voies publiques, les nouvelles plantations d'arbres en fonction du plan maître de plantation pour l'ensemble du territoire de Verdun	Lors de la mise en œuvre du PPU
Prévoir un comité de suivi avec PJCCI et Infra Canada pour assurer, dans le cadre du projet Héritage Champlain, une transformation du littoral entre le pont Samuel-De Champlain et l'estacade de façon à bonifier le parcours riverain et les abords de la culée du pont	Lors de la mise en œuvre du PPU
Assurer une connexion du parcours de L'IDS à l'aménagement du corridor Falaise-Fleuve en cours de planification par la Ville pour le secteur du sud-ouest de l'île de Montréal	Lors de la mise en œuvre du PPU
Prévoir des mesures réglementaires (zonage et PIIA) assurant une préservation de certains corridors visuels et permettant d'éviter la création de barrières construites	PPU - voir 6.4 et 6.5
Prévoir des mesures réglementaires (PIIA) assurant une grande qualité architecturale des constructions et des aménagements paysagers aux abords de l'autoroute 15	PPU - voir 6.5
Poursuivre la collaboration avec les partenaires gouvernementaux afin d'assurer, à la fin des chantiers, une remise en état des rives qui puisse bonifier les corridors de biodiversité en place	En cours
Prévoir des paramètres dans la réglementation d'urbanisme permettant d'assurer le respect du lieu de sépulture autochtone et du site archéologique millénaire dans le cadre de projets immobiliers	PPU - voir 6.5
Poursuivre les discussions avec Infra Canada afin d'arriver à une entente sur les balises d'aménagement du site archéologique Le Ber sous le pont Samuel-De Champlain (viaduc P11)	En cours
Poursuivre la collaboration avec PJCCI pour concevoir un projet de mise en valeur de l'ancien pont Champlain (projet Héritage Champlain)	En cours
Encourager diverses interventions sur l'île : la création d'un parcours patrimonial sur l'ensemble de l'île; l'élaboration d'un guide spécifique pour la production d'œuvres d'art public invitant les artistes à célébrer et mettre en valeur le patrimoine de l'île à travers la création. Ces interventions municipales associées sont partiellement hors de la portée du PPU, mais ont un impact sur le territoire de celui-ci.	Lors de la mise en œuvre du PPU

OBJECTIFS
4.1 Prévoir une gestion optimale des gabarits
4.2 Favoriser une architecture et des aménagements de qualité en relation avec l'espace public



MOYENS DE MISE EN ŒUVRE	PHASE
Prévoir des mesures réglementaires limitant la hauteur dans le secteur de planification	PPU - voir 6.4 et 6.5
Déterminer les zones ou les sites stratégiques où des bâtiments de grande hauteur (plus de 39 m) pourraient être autorisés dans la réglementation municipale	PPU - voir 6.4 et 6.5
Développer des critères en architecture et aménagement (PIIA) spécifiques aux bâtiments de grande hauteur	PPU - voir 6.5
Prévoir un encadrement réglementaire (PIIA) assurant un contrôle de l'architecture et de l'aménagement des projets immobiliers dans le secteur de planification	PPU - voir 6.5
Dans la réglementation municipale, définir les objectifs, critères et modalités pour permettre l'analyse qualitative des projets proposés en fonction des orientations et des interventions préconisées	PPU - voir 6.5
Préparer un guide d'aménagement du domaine privé à l'usage des concepteurs de projets immobiliers précisant les meilleures pratiques en termes d'architecture et d'aménagement	En cours
Prévoir des mécanismes de communication, de concertation et de cocréation lors de l'élaboration des concepts détaillés de projets municipaux (ex. : transformation de voies publiques, parcs et places, etc.)	Lors de la mise en œuvre du PPU

OBJECTIFS
5.1 Encourager une gestion écologique des sites par des pratiques innovantes et durables



MOYENS DE MISE EN ŒUVRE	PHASE
Prévoir des mesures réglementaires permettant d'encourager l'agriculture urbaine au sol ou en toiture dans le cadre des projets immobiliers	PPU - voir 6.5
Prévoir des mesures réglementaires permettant de favoriser la mise en place de pratiques écologiques dans le cadre de chantiers de construction	PPU - voir 6.5
Évaluer des mesures de performance environnementale (ex. : émissions de GES, taux d'utilisation d'un transport collectif, taux de possession automobile, etc.) avant et après la mise en place du PPU	En cours
Analyser la faisabilité d'implantation de projets pilotes de gestion écologique des eaux, par exemple un water square dans un lieu d'accès public	Lors de la mise en œuvre du PPU
Encourager l'obtention de certification environnementale pour les projets immobiliers	Lors de la mise en œuvre du PPU
Collaborer à la conception détaillée du parc linéaire du littoral est sous la responsabilité de PJCCI dans le cadre du projet Héritage Champlain	Lors de la mise en œuvre du PPU
Pour chacun des projets immobiliers, encourager la réalisation de plans directeurs visant la rétention et la gestion durable des eaux de surface/ruissellement	Lors de la mise en œuvre du PPU

6.3 PHASAGE DE RÉALISATION

La transformation du quartier nécessitera une planification des priorités d'intervention en matière d'aménagement ou de réaménagement d'espaces publics, de réfection d'infrastructures souterraines et d'aménagement ou de réaménagement des voies de circulation.

DÉVELOPPEMENT IMMOBILIER

Compte tenu de l'arrivée de la station du REM et du nombre de terrains adjacents propices à un développement ou redéveloppement, il est souhaitable, voire probable, que les sites à proximité de la station soient ceux qui seront mis en valeur en priorité. Il est toutefois difficile de prévoir la séquence de ces interventions, exercice qui incombe aux propriétaires des terrains selon le type de projet immobilier. La Ville peut toutefois planifier les voies et espaces publics qui offrent une interface avec ces projets.

VOIES ET ESPACES PUBLICS

Considérant le développement immobilier anticipé et, surtout, étant donné que la Ville entend soutenir l'utilisation du transport collectif et le dynamisme commercial de la place du Commerce, le phasage de ses interventions s'effectuera en fonction des priorités illustrées sur la carte ci-contre. Les phases indiquées ne se réfèrent qu'à des interventions sur des propriétés municipales, gouvernementales ou sur des propriétés autres pour lesquelles des négociations sont en cours ou à venir. Cette carte est présentée à titre indicatif et pourrait changer dans le temps.

1. Les interventions considérées comme prioritaires (phases 0 et 1) impliquent principalement des travaux en lien avec la station du REM et les accès menant à la station;
2. Les interventions à moyen terme (phase 2) impliquent surtout la revitalisation de la place du Commerce, intervention structurante pour l'ensemble du territoire de L'IDS, de même que l'aménagement de places publiques et liens de mobilité importants pour la mise en œuvre du PPU, notamment la transformation complète de la bretelle d'autoroute A-15 sud en rue locale (rue du pont Champlain);
3. Les interventions à long terme (phase 3) dépendent de la conception détaillée de projets de développement immobilier ou d'espaces publics de partenaires (privés ou publics) qui seront adjacents à ces interventions.

PAR

PHASAGE	DESCRIPTION	PAR
PHASE 0	1. Aménagement du terminus d'autobus et d'une sous-station électrique ainsi que transformation d'une partie de la bretelle d'autoroute (rue du pont Champlain) en voie locale bidirectionnelle	CDPQI
	2. Transformation du carrefour Claude-Robutel en intersection en «T» propice aux déplacements actifs	CDPQI
	3. Aménagement d'une place publique bordant la station REM, incluant un passage piéton et cyclable sous l'autoroute	CDPQI
PHASE 1	4. Aménagement d'un passage piéton et cyclable entre place du Commerce et la place publique du REM	VDM / Privé
	5. Aménagement d'une piste cyclable sur la rue Jacques-Le Ber	VDM
PHASE 2	6. Transformation du tronçon restant de la rue du pont Champlain (bretelle d'autoroute A15-sud) en voie bidirectionnelle	VDM / IC
	7. Revitalisation de la place du Commerce (amélioration des déplacements actifs et du verdissage)	VDM
	8. Aménagement du square place du Commerce (complémentaire à l'item précédent)	VDM
	9. Aménagement d'une place publique sous le pont Samuel-De Champlain (Espace Le Ber)	VDM / IC
PHASE 3	10. Mise en valeur du site archéologique autochtone (sépulture et abords)	VDM / PRIVÉ
	11. Revitalisation de la boucle nord de place du Commerce	VDM
	12. Transformation de la rue Levert en une rue partagée	VDM
	13. Améliorations ponctuelles des côtés nord et sud du boulevard René-Lévesque sud (trottoirs, plantations, etc.)	VDM
	14. Aménagement d'une promenade-parc sur le littoral	PJCCI
	15. Améliorations à la place de la Grande-Marguerite	VDM
	16. Améliorations de liens publics entre place du Commerce et le boulevard René-Lévesque sud	VDM
	17. Intégration d'un lien sous forme de place publique multifonctionnelle	VDM / PRIVÉ



INTRODUCTION

Les orientations et objectifs d'aménagement décrits à la section 3 de même que les concepts d'aménagement proposés dans les sections 4 et 5 amènent à modifier certains paramètres réglementaires du PU. Ces nouveaux paramètres rendront aussi nécessaires certaines modifications dans le contenu des règlements d'urbanisme de l'arrondissement applicables au territoire du PPU.

Les principaux paramètres du PU applicables au territoire de l'arrondissement sont décrits en détail dans la section 24.5 de son chapitre d'arrondissement (partie II du PU) et sont représentés par une série de cartes portant sur :

- L'affectation du sol;
- La densité de construction;
- Les parcs et espaces verts;
- Le patrimoine bâti.

Afin de mettre en œuvre le contenu des sections précédentes du présent PPU, il est cependant seulement requis de modifier la carte de densité de construction et d'ajouter une nouvelle carte des limites des hauteurs.



Carte des parties du territoire faisant l'objet du calcul de la densité

EXIGENCES SUPRAMUNICIPALES RELATIVES À LA DENSITÉ RÉSIDENIELLE

Considérant que le PMAD et le SAD exigent un minimum de 110 logements/hectare brut dans l'aire TOD, il faut prévoir un seuil minimal de capacité d'accueil résidentielle dans les secteurs à construire ou à transformer au sein du PPU. Bien que le territoire soit d'environ 79 hectares, le campus Bell et les emprises autoroutières ne font pas partie du calcul, car ils ne sont pas voués à de l'habitation. Ainsi, en estimant qu'environ 43,5 hectares du territoire sont propices, sous certaines conditions, à l'accueil d'habitations (voir secteurs mixtes sur la carte apparaissant ci-dessous), le calcul théorique résulterait impliquerait un minimum de 4 785 logements à prévoir sur le territoire du PPU. Comme environ 2 150 logements sont déjà construits (pour Quartier Pointe-Nord et résidence Ambiance), la capacité d'accueil théorique à venir au PPU doit minimalement dépasser 2 635 logements, ce qui s'approche en nombre de l'esquisse conceptuelle présentée à la section 4 (±2 900 logements).

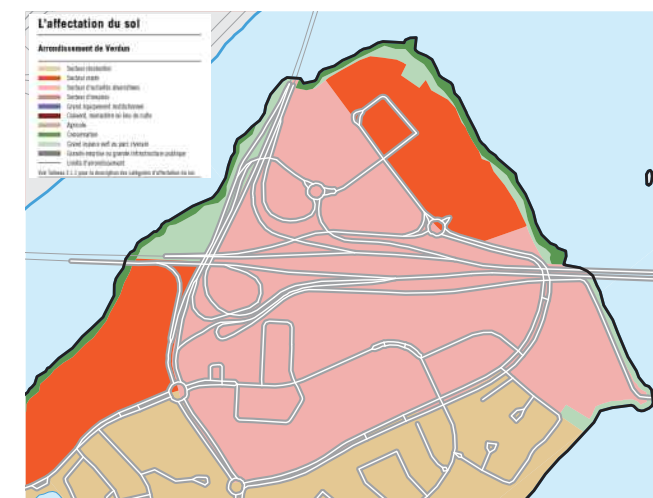
Pour atteindre cette capacité tout en évitant une surdensification, plusieurs paramètres du PU et de la réglementation d'urbanisme doivent être modifiés, afin d'encadrer le développement immobilier et de favoriser l'innovation en termes d'architecture et d'aménagement. Cela permettra également d'assurer une relation cohérente entre le cadre bâti, les espaces publics et les axes de circulation. Une échelle plus humaine, où l'interface construite et le piéton sont en meilleure relation, est souhaitée et se reflète à travers les paramètres de cette section.

AFFECTATIONS DU SOL ACTUELLES

Afin de soutenir à la fois la mixité et la vocation économique du secteur, les affectations du sol actuellement en vigueur au PU sont maintenues. Ces affectations sont :

- Secteur mixte pour la partie incluant le quartier Pointe-Nord;
- Secteur d'activités diversifiées pour le reste du secteur de planification.

Pour ce dernier secteur, les usages conformes aux composantes suivantes pourront être autorisés dans la réglementation d'urbanisme : commerce, bureau, industrie légère, équipement collectif ou institutionnel, habitation (si compatible avec les usages, l'intensité des nuisances et des risques et la nature du cadre bâti). Toutefois, des spécificités seront applicables selon le découpage présenté dans les pages qui suivent. La densité minimale de logements prévue au SAD (aire TOD) ainsi que le contenu du présent PPU justifient la possibilité d'intégration de l'habitation à divers endroits où l'affectation secteur d'activités diversifiées est prévue. Différentes modalités proposées encadreront néanmoins l'exercice de l'usage résidentiel à ces endroits.



Carte d'affectations du sol indiquée au PU

DENSITÉS DE CONSTRUCTION ACTUELLES

SECTEURS À TRANSFORMER OU À CONSTRUIRE

Secteur 24-C1 :

- bâti de trois étages hors-sol ou plus;
- taux d'implantation au sol moyen ou élevé;
- C.O.S. minimal : 2,0;
- C.O.S. maximal : 4,0.

Secteur 24-C3 :

- bâti de un étage hors-sol ou plus;
- taux d'implantation au sol faible à élevé;
- C.O.S. minimal : 0,03;
- C.O.S. maximal : 4,0.

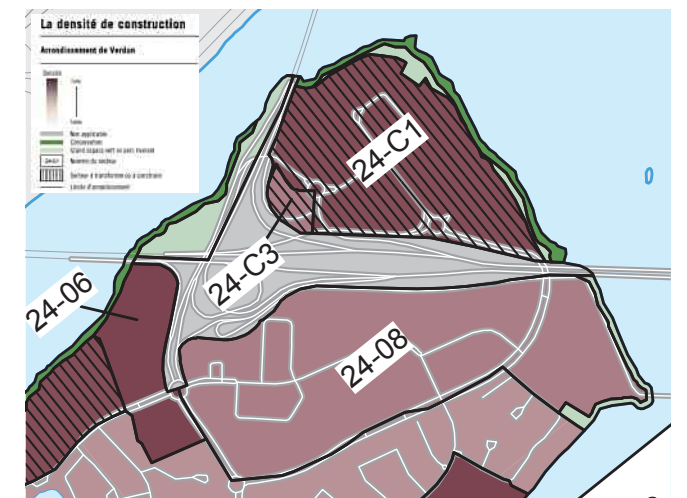
SECTEURS ÉTABLIS

Secteur 24-06 :

- bâti de six étages hors-sol ou plus;
- implantation isolée ou jumelée;
- taux d'implantation au sol faible ou moyen;
- C.O.S. maximal : 3,0.

Secteur 24-08 :

- bâti de deux à huit étages hors-sol;
- implantation isolée;
- taux d'implantation au sol faible ou moyen.



Extrait de la carte 3.1.2 du PU - La densité de construction

APPROCHE SUR LES DENSITÉS ET HAUTEURS

Le PPU prévoit une intensification des activités aux abords du REM, en lien avec l'aire TOD prescrite par le PMAD et le SAD. Pour ce faire, le PPU vient modifier les paramètres portant sur la hauteur et la densité de construction. Ces paramètres se voudront plus importants aux abords du REM, mais diminueront en se rapprochant des quartiers résidentiels existants, au sud et à l'ouest, concordant tout à fait avec l'approche décroissante d'un TOD. Pour les nouveaux bâtiments, ces paramètres favoriseront la forme urbaine plus compacte nécessaire pour soutenir l'utilisation du transport collectif, tout en assurant un arrimage avec les gabarits de bâtiment moins élevés des quartiers adjacents.

Au sud de l'autoroute, soit la partie la plus déstructurée, certains paramètres sont augmentés afin de soutenir des constructions plus importantes représentatives des caractéristiques préconisées pour le cœur d'un TOD.

Pour la partie située au nord de l'autoroute, il est aussi préconisé de modifier les paramètres actuels, qui limitent la densité de construction sans encadrer la hauteur des bâtiments. Cette dernière approche peut générer de trop hautes tours dont l'impact sur le paysage de Montréal, incluant L'IDS, peut s'avérer préjudiciable. Le PPU vient modifier cette approche en ajoutant des limites de hauteur et en ajustant divers paramètres relatifs à la densité de construction.

LES DENSITÉS

Le PMAD et le SAD établissent les seuils minimaux de densité résidentielle qui sont exprimés par le nombre de logements par hectare brut. Dans le PU et la réglementation d'urbanisme, un paramètre souvent utilisé est le coefficient d'occupation du sol (C.O.S.), qui autorise une superficie de plancher par rapport à la superficie d'un terrain. Toutefois, cela peut générer des formes construites très différentes (voir schéma ci-bas). Plusieurs autres paramètres réglementaires s'avèrent plus prometteurs pour assurer une forme urbaine respectueuse de l'échelle humaine et des vues d'intérêt, dont le contrôle des hauteurs, du taux d'implantation et de verdissement, des marges de recul ou des distances entre les constructions. Considérant que la stratégie réglementaire vise à assurer un bon encadrement de la forme urbaine, il est ainsi prévu dans la présente section qu'aucun C.O.S. maximal ne soit prescrit pour le territoire d'application du PPU, tant dans le PU que dans les règlements d'urbanisme.

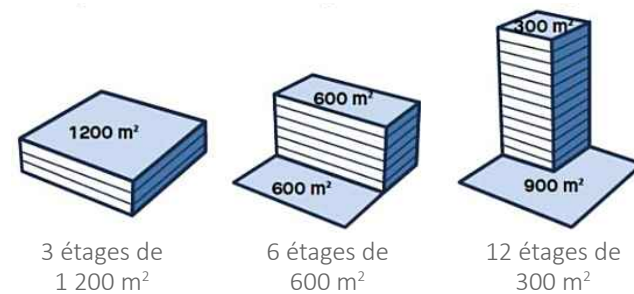


Schéma montrant trois exemples différents d'application d'un C.O.S. de 3,0 sur un site de 1 200 m² (3 x 1 200 = superficie de plancher totale de 3 600 m²)

LES HAUTEURS

Les hauteurs des bâtiments constituent un enjeu important dans le territoire d'application du PPU et il est requis de les encadrer de façon à favoriser la réalisation de projets de qualité contribuant de manière adéquate à la mise en valeur du paysage urbain. À cet égard, comme mentionné à la section 2.10, puis repris dans les grands principes du concept d'aménagement du PPU (voir les sections 4.3 et 4.4), le PU préconise la protection des vues depuis le mont Royal et exige l'établissement de mesures de mise en valeur des parcours d'entrée de ville. Cela se traduit par une nécessité d'encadrer les hauteurs et les gabarits du secteur dans la réglementation d'urbanisme.

De façon plus particulière, il est estimé que la vue depuis le belvédère Kondiaronk est celle qui pourrait subir le plus d'impacts par la construction sur L'IDS, laquelle pourrait réduire la ligne visuelle continue du fleuve. Ainsi, l'emplacement des sites du PPU où peuvent être autorisées les hauteurs les plus élevées est cohérent avec la représentation des corridors visuels déjà bloqués ou partiellement bloqués (voir l'illustration ci-bas). Enfin, une hauteur minimale est également prescrite à la réglementation d'urbanisme dans la section 6.5 afin de favoriser un minimum de densité construite.

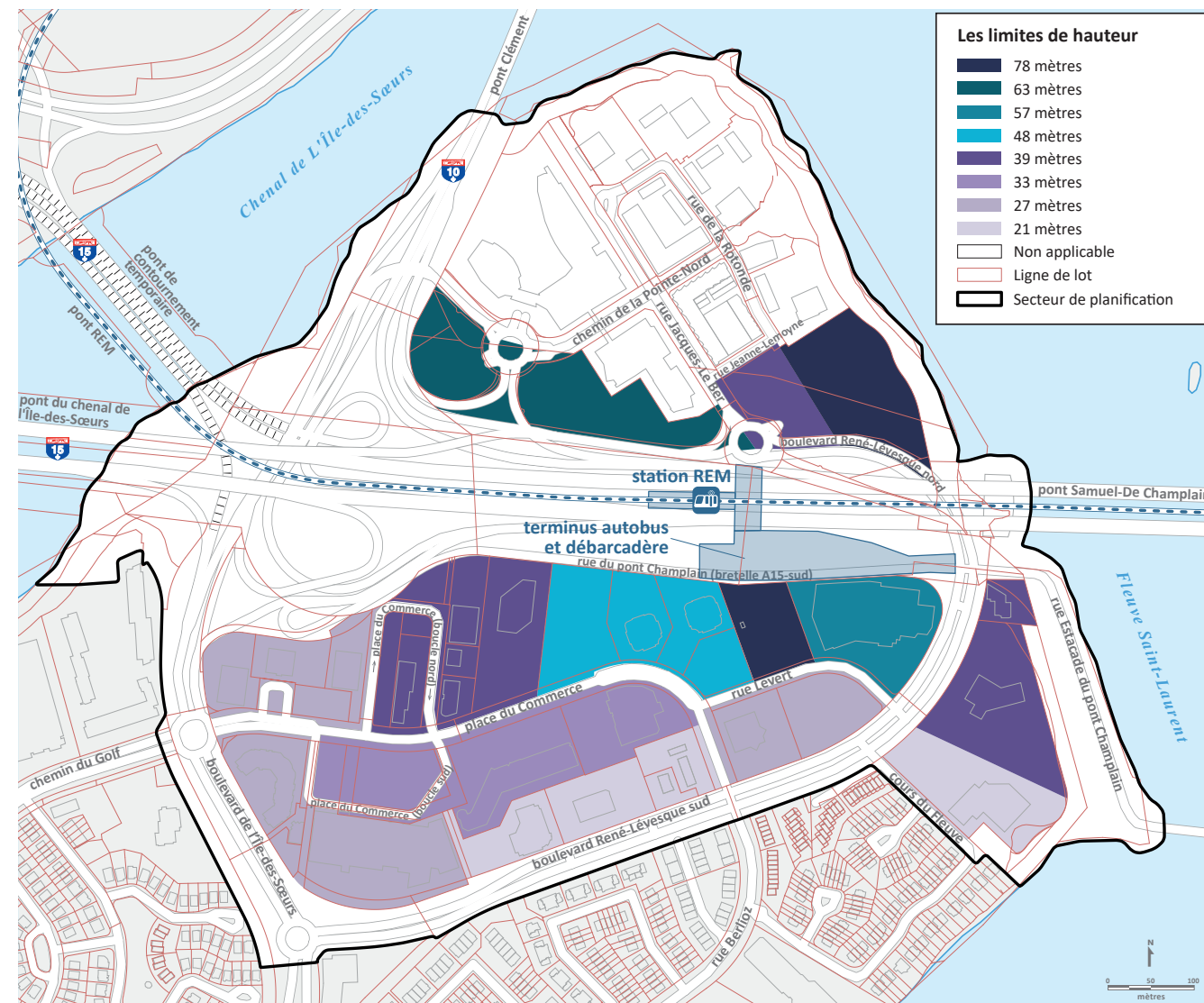


Superposition de la modélisation du concept du PPU ainsi que des vues obstruées ou partiellement obstruées à partir du belvédère Kondiaronk

LIMITES DE HAUTEUR

La carte qui suit indique les paramètres relatifs aux limites de hauteur en mètres pouvant être autorisées sur le territoire d'application du PPU. Ces hauteurs prescrites sont exprimées en mètres plutôt qu'en nombre d'étages pour tenir compte de la nature des projets susceptibles d'être réalisés sur ce territoire de l'arrondissement. Cet encadrement est nécessaire puisque la hauteur des étages peut varier considérablement d'un bâtiment à un autre, ce qui,

en regard des densités de construction autorisées, pourrait autrement se traduire par des écarts de hauteur significatifs entre des bâtiments comportant un même nombre d'étages. Ces paramètres de hauteur expriment les intentions du PU quant au caractère souhaité pour le territoire.

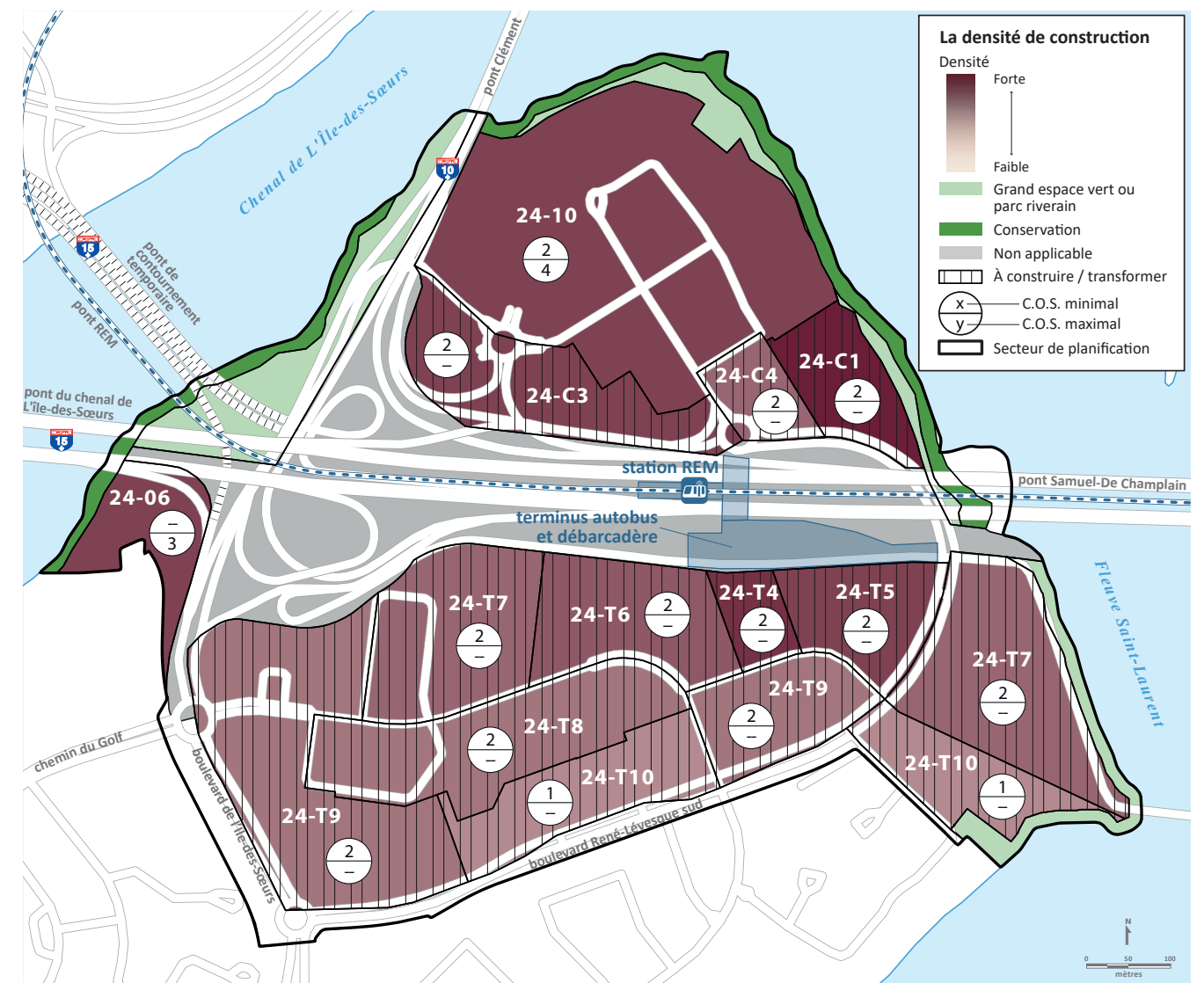


Carte des limites de hauteur du secteur de planification

DENSITÉ DE CONSTRUCTION

La carte qui suit indique le découpage des secteurs de densité de construction du territoire d'application du PPU. Les paramètres pour chacun des secteurs sont décrits à la page ci-contre. En cohérence avec les objectifs et orientations présentés précédemment, les plus grands gabarits sont préconisés aux abords du REM et de l'autoroute. Des gabarits d'importance sont également prévus le long de la place du Commerce afin de soutenir une continuité commerciale et de

favoriser un meilleur encadrement bâti de la voie publique. Comme expliqué précédemment, aucun C.O.S. maximal n'est prescrit dans les secteurs à construire ou transformer du PPU. Seul un C.O.S. minimal est prescrit afin d'assurer un minimum de densité (superficie de plancher) propice à l'atteinte de l'exigence minimale de 110 log./ha prescrite par le SAD. Par ailleurs, les paramètres de densité ne s'appliquent pas aux usages des groupes parc et espace vert ainsi qu'infrastructure publique.



Carte présentant la densité de construction du territoire d'application du PPU

PARAMÈTRES POUR LE SECTEUR ÉTABLI 24-10

Le territoire d'application du PPU comprend un nouveau secteur établi, soit le secteur 24-10. Celui-ci comprend une partie de l'ancien secteur 24-C1 dans lequel se trouvent le campus Bell et le quartier Pointe-Nord. Comme ce secteur a récemment fait l'objet d'un développement immobilier, il n'y a pas lieu d'apporter des modifications aux paramètres actuellement en vigueur. Les paramètres du secteur 24-10 sont donc les suivants :

Secteur 24-10

- bâti de trois étages hors-sol ou plus;
- taux d'implantation au sol moyen ou élevé;
- C.O.S. minimal : 2,0;
- C.O.S. maximal : 4,0.

PARAMÈTRES POUR LES SECTEURS À CONSTRUIRE

Secteur 24-C1 :

- hauteur maximale : voir carte « Les limites de hauteur »;
- taux d'implantation au sol moyen;
- C.O.S. minimal : 2,0.

Secteur 24-C3 :

- hauteur maximale : voir carte « Les limites de hauteur »;
- taux d'implantation au sol moyen;
- C.O.S. minimal : 2,0.

Secteur 24-C4 :

- hauteur maximale : voir carte « Les limites de hauteur »;
- taux d'implantation au sol moyen;
- C.O.S. minimal : 2,0.

PARAMÈTRES POUR LES SECTEURS À TRANSFORMER

Secteur 24-T4 :

- hauteur maximale : voir carte « Les limites de hauteur »;
- taux d'implantation au sol moyen;
- C.O.S. minimal : 2,0.

Secteur 24-T5 :

- hauteur maximale : voir carte « Les limites de hauteur »;
- taux d'implantation au sol moyen;
- C.O.S. minimal : 2,0.

Secteur 24-T6 :

- hauteur maximale : voir carte « Les limites de hauteur »;
- taux d'implantation au sol moyen;
- C.O.S. minimal : 2,0.

Secteur 24-T7 :

- hauteur maximale : voir carte « Les limites de hauteur »;
- taux d'implantation au sol moyen;
- C.O.S. minimal : 2,0.

Secteur 24-T8 :

- hauteur maximale : voir carte « Les limites de hauteur »;
- taux d'implantation au sol moyen;
- C.O.S. minimal : 2,0.

Secteur 24-T9 :

- hauteur maximale : voir carte « Les limites de hauteur »;
- taux d'implantation au sol moyen;
- C.O.S. minimal : 2,0.

Secteur 24-T10 :

- hauteur maximale : voir carte « Les limites de hauteur »;
- taux d'implantation au sol moyen;
- C.O.S. minimal : 1,0.

INTRODUCTION

Suivant une logique similaire aux modifications engendrées par le présent PPU quant aux paramètres du PU, une modification de la réglementation d'urbanisme est prévue. Un redécoupage des zones permettra d'atteindre les objectifs de la vision d'aménagement. Différentes balises d'aménagement du développement immobilier et des espaces extérieurs, énoncées pour chacune des aires d'ambiance de la section 5, devront être traduites dans les règlements d'urbanisme sous la forme de normes ou de critères.

ENCADREMENT NORMATIF

Les règles de la présente section portant sur les usages, les taux d'implantation et de verdissement, les marges de recul et le stationnement devront être intégrées à la réglementation d'urbanisme.

ENCADREMENT DISCRÉTIONNAIRE

Un encadrement sous forme de règlements discrétionnaires est également prévu en complément de l'encadrement normatif.

- Une modification du règlement sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA) devra être adoptée afin d'intégrer des objectifs et des critères pour l'ensemble du secteur de planification selon les balises d'aménagement générales ou par aire d'ambiance prévues dans la présente section.
- Des objectifs et des critères de PIIA devront aussi être déterminés pour les bâtiments de grande hauteur.
- Enfin, un encadrement sera requis afin d'autoriser l'usage habitation dans certains secteurs, par l'entremise d'outils d'urbanisme discrétionnaire (ex. : PPCMOI, PIIA, etc.).

→ 6.5.1 Paramètres réglementaires normatifs

HAUTEURS

La réglementation d'urbanisme doit prescrire une hauteur maximale en mètres égale à celle indiquée, selon le secteur concerné, sur la carte intitulée « Les limites de hauteur » du PU, et ne doit par ailleurs prescrire aucune hauteur maximale en étages. La réglementation d'urbanisme doit également prescrire une hauteur minimale en mètres ou en étages d'au moins respectivement 10 m ou 3 étages, sauf pour des usages des groupes d'usages parc et espace vert ainsi qu'infrastructure publique.

TAUX D'IMPLANTATION

Afin de favoriser le respect de la densité minimale résidentielle prescrite dans le SAD (110 log./ha), le PPU prévoit un taux d'implantation moyen pour l'ensemble du secteur de planification. Toutefois, dans le but d'augmenter les espaces non construits et verdis en conformité avec l'approche de la cité-jardin, et afin d'accroître la perméabilité des sols par souci de résilience face aux fortes pluies, il est prévu de contrôler plus spécifiquement l'implantation des bâtiments. Ainsi, la réglementation d'urbanisme doit prescrire un taux d'implantation minimal de 30 % et un taux d'implantation maximal de 50 %, à l'exception des secteurs de densité de construction 24-C3, 24-C4, 24-T4, 24-T5 et 24-T6 pour lesquels le taux d'implantation maximal prescrit doit être de 60 %.

TAUX DE VERDISSEMENT

La réglementation d'urbanisme doit prescrire un taux de verdissement minimal au sol de 80 % de l'espace d'un terrain non occupé par un bâtiment. Ce taux facilitera l'atteinte des objectifs de verdissement pour le secteur, de perméabilité des sols pour la gestion de l'eau de pluie de même que d'augmentation du nombre d'arbres en lien avec le plan d'action canopée de Montréal.

C.O.S.

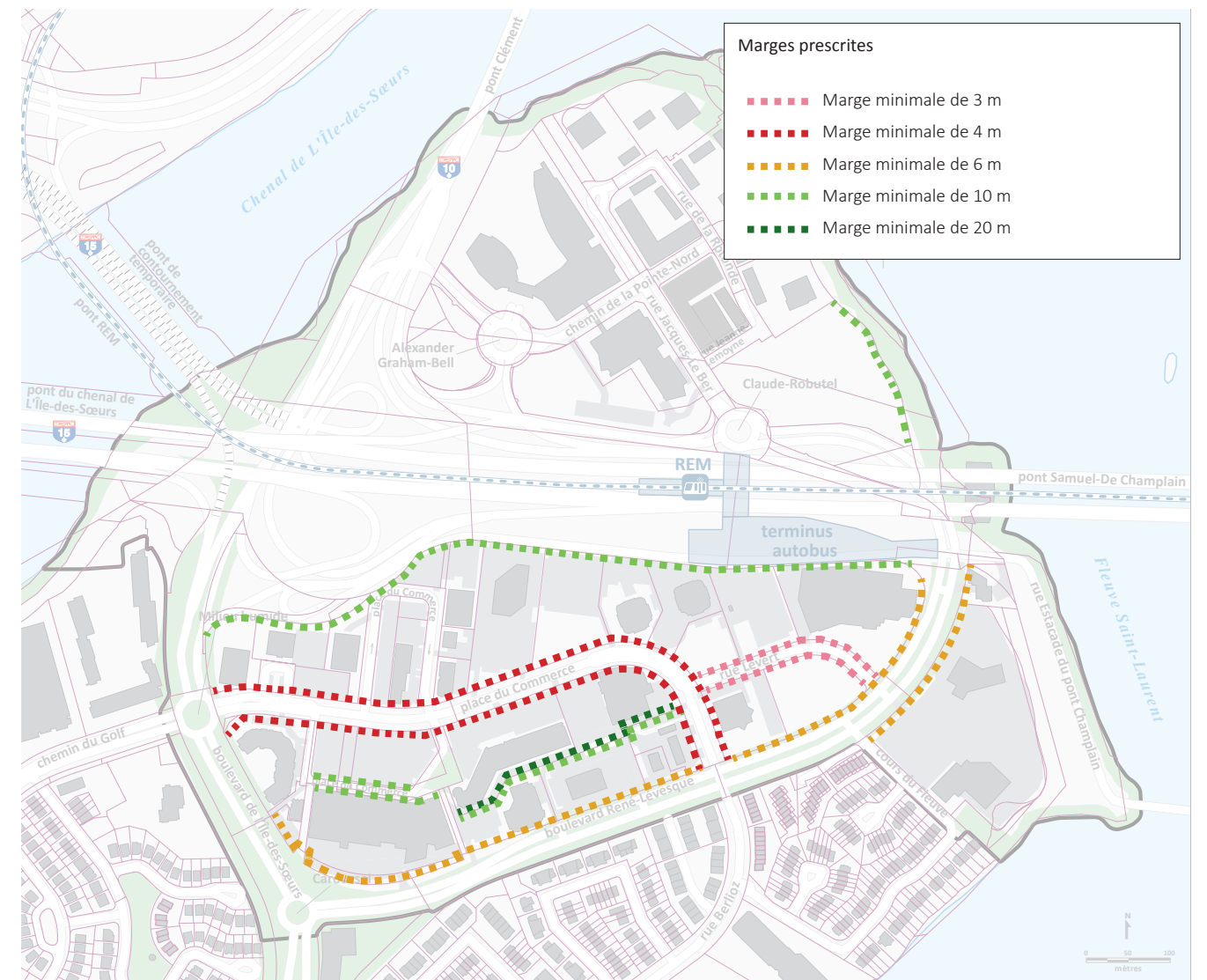
Conformément à l'approche sur les densités expliquée à la section 6.4, la réglementation d'urbanisme ne doit prescrire aucun C.O.S. maximal sur le territoire du PPU.

MARGES

Afin de soutenir l'encadrement construit des voies et espaces publics, d'assurer des espaces au sol dégagés ou de protéger certains secteurs archéologiques, selon la nature des aires d'ambiance décrites à la section 5, des prescriptions sont fournies pour certaines marges sur la carte ci-contre. La réglementation d'urbanisme doit prescrire les marges minimales indiquées sur cette carte. Si elles ne sont pas indiquées sur la carte, la réglementation d'urbanisme doit également prévoir des marges minimales applicables à l'ensemble des zones :

- Les marges latérales minimales sont de 6 m. Cela facilitera les aménagements favorisant la circulation active et dégagera un espace généreux entre les projets immobiliers qui permettra d'éviter l'effet de corridor étroit entre deux bâtiments implantés sur des lots adjacents. Ces marges maximiseront aussi les possibilités de verdissement et d'aménagements pour la gestion écologique des eaux pluviales.
- La marge arrière minimale est de 6 m afin d'assurer une bande de verdissement suffisante entre les bâtiments.

Malgré ce qui précède, le recours à un outil d'urbanisme discrétionnaire est autorisé pour prescrire une marge différente de celles mentionnées ci-dessus ainsi que de celles indiquées sur la carte, dans le respect des objectifs et balises d'aménagement des aires d'ambiance de la section 5 - Interventions détaillées.



Carte de marges de recul prescrites pour le territoire d'application du PPU

EXIGENCES DE STATIONNEMENT

Les dispositions de la réglementation d'urbanisme doivent respecter les règles suivantes en ce qui concerne les normes de stationnement hors rue pour l'ensemble du secteur de planification. Ces normes visent à réduire l'utilisation de l'automobile au sein de nouveaux projets immobiliers afin de prioriser l'utilisation du transport collectif et actif, l'autopartage ainsi que la mutualisation des stationnements.

STATIONNEMENT AUTOMOBILE

- Exiger que toutes les aires de stationnement soient localisées à l'intérieur d'un bâtiment. Toutefois, des cases de stationnement extérieures pourront être autorisées pour visiteurs, personnes à mobilité réduite, autopartage au bénéfice des usagers du projet ou pour courte durée si elles ne sont pas localisées dans une cour adjacente à une voie publique et si elles correspondent à un maximum de 5 % du nombre de cases aménagées par terrain.
- Prévoir que le nombre maximal de cases de stationnement autorisé par logement ne dépasse pas 0,75 et n'exiger aucun nombre minimal de cases.
- Prévoir que le nombre maximal de cases de stationnement autorisé pour tout usage du groupe d'usages commerce ou bureau soit de 1 case/40 m². Ce paramètre correspond au ratio moyen de cases de stationnement intérieures ou extérieures observé actuellement pour l'ensemble de la partie sud du PPU (au sud de l'autoroute 15).

VÉHICULES ÉLECTRIQUES

- Exiger qu'un minimum de 1 case de stationnement sur 10 soit équipée pour la recharge d'un véhicule électrique.

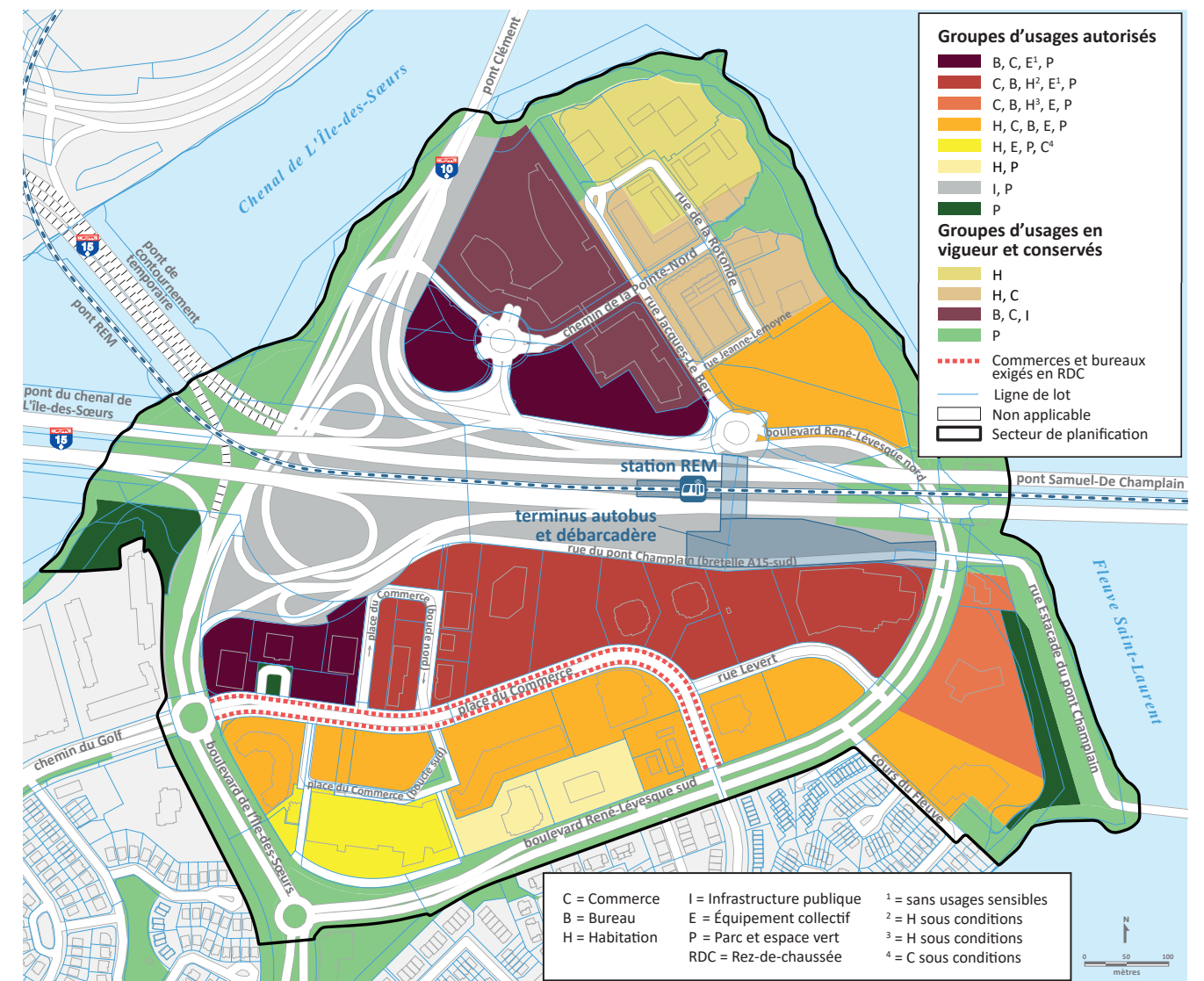
STATIONNEMENT VÉLO

- Exiger un minimum de 1 espace de stationnement pour vélo pour chaque tranche de superficie de plancher de 100 m² lors de l'exercice d'un nouvel usage ou de l'agrandissement d'un usage, pour la portion agrandie, d'une catégorie commerciale, industrielle ou institutionnelle.
- Exiger un minimum de 1 espace de stationnement pour vélo par nouveau logement.
- Prévoir des critères dans un règlement discrétionnaire d'urbanisme visant à favoriser l'aménagement d'espaces de stationnement pour vélos sécuritaires, facilement accessibles et dont l'emplacement n'entre pas en conflit avec les autres modes de déplacement.

PLAN DES USAGES

L'affectation secteur d'activités diversifiées induit une composante économique importante pour le secteur tout en favorisant l'implantation d'usages variés et complémentaires. Afin de créer un milieu de vie, d'emplois et de loisirs diversifié, il est souhaité d'encourager la mixité au sein des projets immobiliers, selon leur localisation et les nuisances qu'ils pourraient engendrer. À cette fin, il est requis de réviser certains des usages actuellement autorisés pour le territoire, excluant la partie construite du quartier Pointe-Nord et du campus

Bell. En effet, ce quartier est visé par l'affectation secteur mixte qui permet déjà de favoriser l'atteinte de l'objectif de mixité. Ainsi, la carte ci-bas montre les groupes d'usages pour soutenir la vision projetée du territoire. La réglementation d'urbanisme doit autoriser de plein droit au moins un des usages se retrouvant au sein de chacun de ces groupes d'usages, sous réserve des restrictions liées à certains de ces groupes et expliquées dans les pages suivantes. Cette carte exprime également la volonté d'exiger des usages commerciaux au rez-de-chaussée d'un bâtiment situé sur un terrain le long de la rue commerciale place du Commerce.



Carte des groupes d'usages du secteur de planification

USAGE HABITATION DANS LE LITTORAL EST (H³)

Dans le secteur indiqué sur le plan des usages avec la note H³, afin de favoriser l'intégration d'équipements collectifs à proximité du fleuve, la réglementation d'urbanisme doit prévoir qu'un usage habitation est autorisé aux conditions suivantes :

- un usage parc ou place, incluant, par exemple, un espace tel qu'un terrain de jeux, un square, un jardin, un espace naturel ou de détente et un jardin communautaire, est exercé;
- un ou plusieurs des usages suivants sont également exercés :
 - équipement sportif, récréatif ou culturel
 - centre communautaire
 - institution d'enseignement ou école spécialisée

À cette fin, la réglementation d'urbanisme doit autoriser tous les usages énumérés ci-dessus.

USAGE COMMERCIAL SUR LE BOULEVARD RENÉ-LÉVESQUE (C⁴)

Dans le but de prioriser le commerce le long de la place du Commerce et de le limiter le long des *parkways*, dans le secteur indiqué sur le plan des usages avec la note C⁴, la réglementation d'urbanisme doit prévoir qu'un usage commercial est autorisé à la condition qu'un usage habitation ou de type équipement collectif soit également exercé. La réglementation d'urbanisme doit par ailleurs limiter la superficie de plancher de l'usage commercial à 5 000 m².

USAGES SENSIBLES LE LONG DES AUTOROUTES ET DU REM (E¹)

Les autoroutes 10 et 15 de même que le train du REM peuvent générer des nuisances (bruit, pollution, poussières, vibrations, vents, etc.) dans le secteur de planification, dont l'impact est particulièrement important pour les usages sensibles comme l'habitation ou des équipements collectifs de type institutionnel. Il y a lieu de contrôler la possibilité d'implanter des projets de cette nature sur tous les terrains adjacents à l'autoroute et à la voie ferrée (REM) qui génèrent des contraintes de nature anthropique.

De plus, l'affectation secteur d'activités diversifiées est définie au SAD et au PU comme pouvant accueillir, sous certaines conditions, l'intégration d'un usage résidentiel à proximité du réseau de transport collectif. Une étude de sa compatibilité doit être effectuée en regard des autres usages, de l'intensité des nuisances et des risques, et de la nature du cadre bâti.

Considérant l'ampleur des nuisances normalement associées à une autoroute et à une voie ferrée, la réglementation d'urbanisme doit proscrire tout usage sensible de type équipement collectif ou institutionnel apparaissant dans la liste ci-dessous dans les secteurs illustrés sur le plan des usages avec la note E¹.

Liste des usages sensibles

- > Habitation
- > Équipements collectifs ou institutionnels
 - École
 - Bibliothèque
 - Garderie
 - Hôpital
 - Lieu de culte
 - Centre d'hébergement et de soins de longue durée
 - Centre de protection de l'enfance et de la jeunesse
 - Centre de réadaptation
 - Centre de services de santé et de services sociaux

COMPATIBILITÉ DE L'HABITATION AU SUD DE L'AUTOROUTE (H²)

Dans les secteurs indiqués sur le plan des usages avec la note H², l'usage habitation ne doit pas être autorisé de plein droit dans la réglementation d'urbanisme. Une analyse de compatibilité des projets intégrant de l'habitation sur les propriétés à proximité de l'autoroute et du REM devra être réalisée. La compatibilité de l'usage habitation devra être démontrée dans le cadre de l'application d'un outil discrétionnaire d'urbanisme intégrant des modalités et des critères qui permettront de démontrer l'effort d'atténuation des contraintes de nature anthropique et l'intégration au milieu. À cet égard, l'outil discrétionnaire d'urbanisme doit prévoir le dépôt par le requérant des analyses suivantes :

- *Un justificatif du projet en regard de la vision et des interventions préconisées dans le PPU ;*
- *Une évaluation de l'environnement acoustique et vibratoire et les mesures d'atténuation proposées pour tout terrain ou partie de terrain situé à moins de 30 mètres de l'emprise de l'autoroute;*
- *Une étude d'impact éolien et les mesures d'atténuation proposées;*
- *Une étude d'ensoleillement et d'ombrage du projet, aux solstices et équinoxes;*
- *Une évaluation de la pollution atmosphérique et des poussières dans ce secteur et les mesures appropriées;*
- *Une explication de l'approche urbaine et architecturale favorisant la minimisation des contraintes anthropiques;*
- *Une description des espaces extérieurs et un justificatif de leur positionnement ainsi qu'une proposition d'aménagement assurant la qualité de ces espaces.*

De plus, les paramètres minimaux suivants doivent être considérés pour la rédaction de critères d'évaluation devant être intégrés à l'outil discrétionnaire d'urbanisme afin d'évaluer la compatibilité du projet avec la présence d'une infrastructure autoroutière et ferroviaire (REM), notamment par les mesures d'atténuation prévues :

- *Niveaux sonores maximaux établis au SAD*
- *Localisation des espaces de détente ou d'agrément extérieurs par rapport à l'autoroute*
- *Localisation des balcons*
- *Localisation de l'usage dans le bâtiment*
- *Traitement de la façade (fenestration, matériaux)*
- *Implantation du bâtiment par rapport à la source de bruit*
- *Espaces tampons ou écrans antibruit*

PLANS D'IMPLANTATION ET D'INTÉGRATION ARCHITECTURALE (PIIA)

Afin d'assurer un encadrement optimal de la forme urbaine et de privilégier un rapport étroit entre les piétons, le milieu construit et l'environnement naturel, des dispositions du règlement sur les PIIA doivent s'appliquer à l'ensemble du secteur de planification minimalement pour des travaux de construction d'un nouveau bâtiment, d'agrandissement d'un bâtiment et d'aménagement de terrain :

1. Le premier volet, plus général, doit comporter des objectifs et des critères applicables aux aires d'ambiance;
2. Le second volet doit comporter des objectifs et des critères spécifiques à la conception et l'intégration des bâtiments de grande hauteur.

OBJECTIFS ET CRITÈRES APPLICABLES AUX AIRES D'AMBIANCE

Le règlement sur les PIIA doit comporter des objectifs et critères d'aménagement applicables aux six aires d'ambiance indiquées sur la carte ci-contre, lesquelles sont propices au développement immobilier. Ces objectifs et critères, qui s'appliqueront lors de travaux de construction d'un nouveau bâtiment, d'agrandissement d'un bâtiment et d'aménagement de terrain, orienteront la forme urbaine et les aménagements des différents sous-secteurs du PPU et doivent par conséquent s'inspirer des objectifs et balises d'aménagement applicables à chacune des aires d'ambiance décrites à la section 5 - Interventions détaillées.

OBJECTIFS GÉNÉRAUX

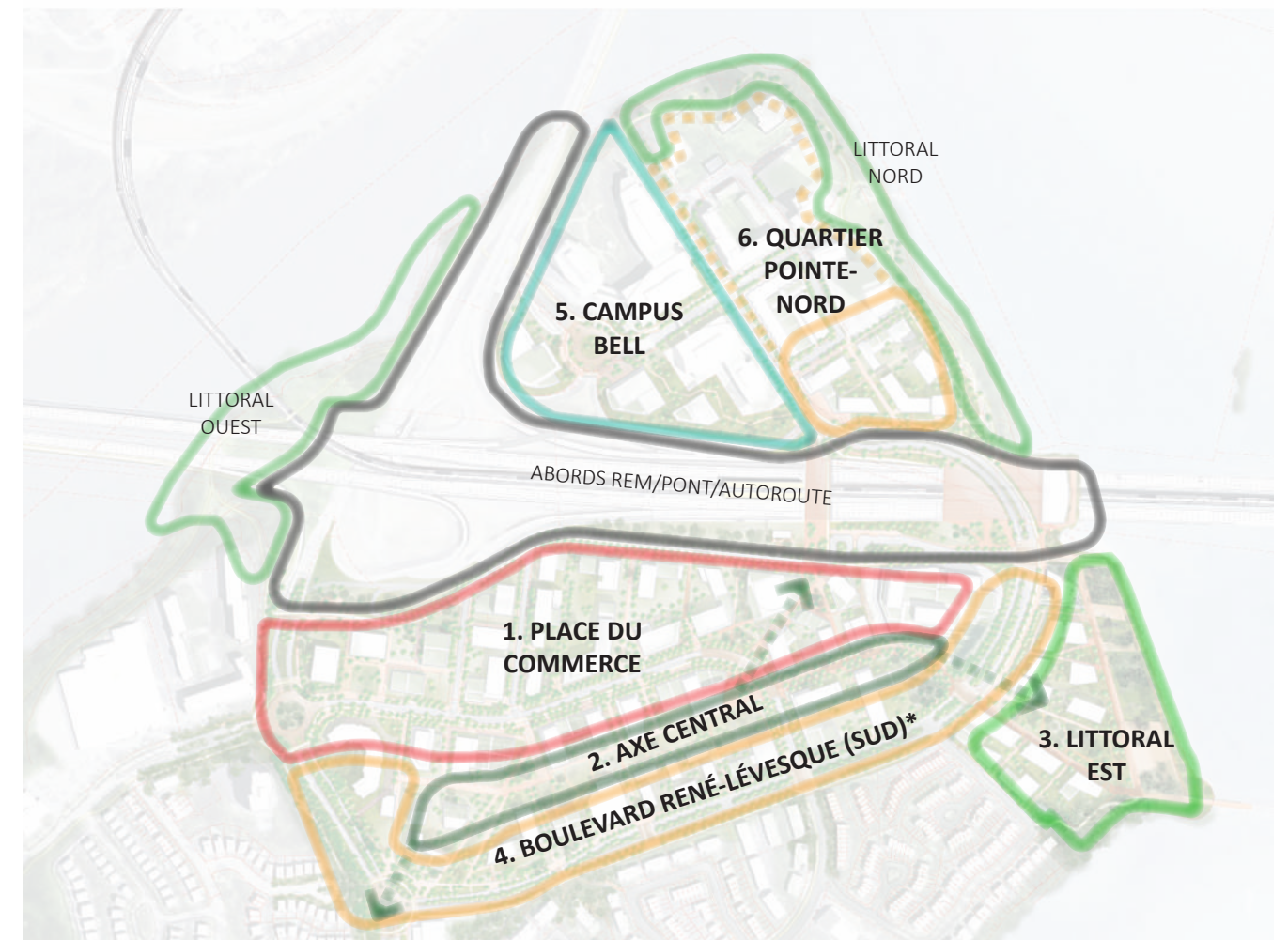
Les objectifs généraux suivants relatifs aux aires d'ambiance doivent minimalement être intégrés au règlement sur les PIIA :

- Mettre en valeur les percées visuelles d'intérêt vers et à partir de L'IDS
- Favoriser l'aménagement d'un réseau de passages et de places agrémentant et facilitant les circulations actives et bonifiant le verdissement
- Mettre en valeur le caractère verdoyant de la cité-jardin
- Assurer la qualité de l'architecture et des aménagements
- Privilégier des infrastructures vertes et de surface favorisant une saine gestion des eaux de ruissellement
- Promouvoir des aménagements favorisant l'agriculture urbaine au sein des projets de développement immobilier
- Encourager les bonnes pratiques de développement durable en matière de construction et d'aménagement

PÉRIMÈTRES DES AIRES D'AMBIANCE À CONSIDÉRER POUR LE PIIA

1. Place du Commerce et ses abords
2. Axe central
3. Littoral est
4. Boulevard René-Lévesque (sud) *
5. Campus Bell
6. Quartier Pointe-Nord

* Inclut également une partie du boulevard de l'Île-des-Sœurs



Carte des périmètres des aires d'ambiance à considérer pour le PIIA

PIIA RELATIF AUX BÂTIMENTS DE GRANDE HAUTEUR

La carte des limites de hauteur (voir section 6.4) illustre cinq secteurs (correspondant aux secteurs de densité de construction 24-C1, 24-C3, 24-T4, 24-T5 et 24-T6) offrant des possibilités de construction de bâtiments de plus forts gabarits. Ces secteurs sont limitrophes de l'autoroute 15 et adjacents ou à proximité de la station du REM, en cohérence avec les principes d'un TOD. La localisation de ces secteurs respecte aussi le principe souhaité de gradation décroissante des gabarits construits, de l'autoroute vers les quartiers établis.

Pour tout bâtiment de plus fort gabarit, ici nommé « bâtiment de grande hauteur », dont la hauteur est supérieure à 39 m (équivalant à environ 12 étages), il est souhaité d'assurer un encadrement afin de préserver des percées visuelles, notamment sur le fleuve. Cette limite minimale de hauteur fait référence à une hauteur au-delà de laquelle on définit généralement un bâtiment de grande hauteur (voir encadré bleu). De plus, elle correspond plus ou moins à la hauteur de l'un des bâtiments existants du secteur (16, place du Commerce) indiqué sur l'image ci-bas, perceptible à partir du belvédère Kondiaronk du mont Royal et ayant un impact partiel sur une des vues vers le fleuve.



Vue vers l'IDS et le fleuve à partir du belvédère Kondiaronk

Ainsi, la réglementation d'urbanisme doit prévoir qu'un bâtiment construit ou agrandi d'une hauteur supérieure à 39 m fasse l'objet d'une approbation en vertu d'une réglementation sur les PIIA spécifique aux bâtiments de grande hauteur. À cet égard, des objectifs et des critères, décrits à la page suivante, doivent être prévus afin d'évaluer les propositions de bâtiments de façon à préserver des vues depuis et vers le mont Royal, le centre-ville et le pont Samuel-De Champlain, ainsi que pour assurer leur intégration visuelle dans la silhouette générale de l'île. Cette procédure permettra également d'atténuer certains impacts bioclimatiques, notamment quant à l'ensoleillement et l'ombrage ainsi qu'aux corridors de vents anticipés.

BÂTIMENT DE GRANDE HAUTEUR

Une synthèse de la revue de la littérature porte à définir le bâtiment de grande hauteur comme un bâtiment dépassant 35 m ou ±11 étages. Voici une définition de Emporis Standard, une autorité fournissant des définitions en lien avec le milieu construit, qui confirme cette limite : « Une structure de plusieurs étages d'une hauteur de 35 à 100 m, ou un bâtiment d'une hauteur inconnue de 12 à 39 étages » (traduction libre¹)

¹ «A multi-story structure between 35–100 meters tall, or a building of unknown height from 12–39 floors.»

OBJECTIFS ET CRITÈRES DE PIIA SPÉCIFIQUES AUX BÂTIMENTS DE GRANDE HAUTEUR

Un bâtiment construit ou agrandi d'une hauteur supérieure à 39 m doit être approuvé en tenant compte minimalement des objectifs et critères d'évaluation suivants qui doivent être intégrés dans le règlement sur les PIIA :

OBJECTIFS

- Éviter l'effet de barrière construite et continue le long des autoroutes;
- Favoriser l'édification de bâtiments présentant des gabarits plus importants à proximité de la station du REM, point central de l'aire TOD;
- S'inscrire harmonieusement dans le paysage offert par les vues;
- Tenir compte de l'impact visuel de la construction dans le paysage à l'échelle de la rue, du quartier et de la ville;
- Ne pas faire compétition à la silhouette du centre-ville;
- Assurer une préservation des corridors visuels depuis le mont Royal et le parcours d'entrée de ville;
- Tenir compte de l'impact de la construction sur la circulation dans le secteur.

CRITÈRES

- Favoriser l'intégration d'une partie basse de plus grande superficie au bâtiment (basilaire) afin de soutenir un rapport d'échelle harmonieux avec le piéton, particulièrement le long de la place Commerce;
- Privilégier une hauteur minimale de 3 étages pour le basilaire;
- Tendre vers une superficie de plancher par étage, à partir de l'étage situé au-dessus de 30 m, 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, à partir de l'étage situé au-dessus de 30 m, 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;
- Favoriser l'adoption d'un langage architectural contemporain;
- Implanter et sculpter le bâtiment de façon à préserver au maximum les corridors visuels depuis le mont Royal indiqués dans le PU (voir sections 2.10 et 6.4);
- Assurer une répartition entre les surfaces pleines et les surfaces fenêtrées de toute façade afin d'éviter la présence de murs aveugles;
- Intégrer architecturalement les constructions et les équipements mécaniques hors toit;
- Prévoir une architecture distinctive et non générique, digne d'un bâtiment repère dans le paysage;
- Favoriser la légèreté et l'originalité de l'expression volumétrique du bâtiment.

ABRÉVIATIONS

- CDPQi** : Caisse de dépôt et placement du Québec - Infra
CMM : Communauté métropolitaine de Montréal
CSSMB : Centre de services scolaire Marguerite-Bourgeoys
C.O.S. : Coefficient d'occupation du sol
IDS : Île-des-Sœurs
INFRA CANADA ou **IC** : Infrastructure Canada
L'IDS : L'Île-des-Sœurs
MCC : Ministère de la Culture et des Communications
NouvLR : Consortium associé au projet REM
OCPM : Office de consultation publique de Montréal
PIIA : Plan d'implantation et d'intégration architecturale
PJCCI : Ponts Jacques Cartier et Champlain inc.
PMAD : Plan métropolitain d'aménagement et de développement de la région métropolitaine de Montréal
PPCMOI : projet particulier de construction, de modification ou d'occupation d'un immeuble
PPU : Programme particulier d'urbanisme
PU : Plan d'urbanisme
REM : Réseau express métropolitain
RTL : Réseau de transport de Longueuil
SAD ou **Schéma** : Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal
SSL : Consortium Signature sur le Saint-Laurent
SQI : Société québécoise des infrastructures
STM : Société de transport de Montréal
TOD : *Transit-oriented development*

Aire technique : espace pour véhicules aux fins de débarcadère ou de livraison

Basilaire : volume comprenant les premiers étages d'un bâtiment, qui occupe une superficie d'implantation plus grande que les superficies de plancher des étages supérieurs. Le basilaire est la partie d'un bâtiment qui contribue à rehausser l'expérience à l'échelle du piéton le long des espaces extérieurs de circulation.

Canopée : strate supérieure d'un couvert forestier constituée de l'ensemble des cimes des arbres et soumise à l'influence directe de la lumière solaire

Coefficient d'occupation du sol (C.O.S.) : voir la densité de construction définie à la section 3.1.2 du PU

Culée du pont Samuel-De Champlain : appui d'extrémité du pont situé sur la rive est de L'IDS

Déplacements actifs : déplacements, généralement utilitaires, pour lesquels l'énergie est fournie par l'être humain par le biais d'un effort musculaire sur le parcours qui mène à sa destination. La marche et le vélo sont les modes de déplacement actifs les plus courants.

Domaine public : tous les terrains (rues, parcs, places, etc.) de propriété publique

Domaine privé : tous les lots de propriété privée, donc qui n'appartiennent pas à la municipalité ou aux gouvernements

Emphytéose : droit qui permet à une personne, pendant un certain temps, d'utiliser pleinement un immeuble appartenant à autrui et d'en tirer tous les avantages, à la condition de ne pas en compromettre l'existence et à charge d'y faire des constructions, ouvrages ou plantations qui augmentent sa valeur d'une façon durable

Espace public : parc, place, square, plaza, etc. accessible au public, pouvant être localisé sur le domaine public ou sur le domaine privé

Façade : désigne chacun des murs extérieurs d'un bâtiment faisant face à une rue

Façade commerciale : façade d'un bâtiment où l'on trouve des commerces ou services en rez-de-chaussée minimalement

Façade contribuant à l'animation : façade d'un bâtiment comprenant une grande proportion de fenestration où l'on trouve, en rez-de-chaussée minimalement, des usages favorisant l'interaction entre l'intérieur et l'extérieur, par exemple des commerces de service, etc.

Gabarit : désigne la taille et la forme générale d'un bâtiment

Lien cyclable : lien de mobilité pour les personnes à vélo

Lien multifonctionnel : lien aménagé pour les modes de déplacement actifs et intégrant des aménagements paysagers d'intérêt

Lien piéton : lien de mobilité pour les personnes à pied

Maîtrise foncière : se dit lorsque qu'une entité (personne, entreprise, gouvernement, etc.) a les droits réels d'occupation et/ou de gestion d'un terrain

Marge arrière : espace compris entre la ligne arrière d'un terrain et une ligne parallèle à celle-ci située à l'intérieur de ce terrain

Marge avant : espace compris entre la ligne avant d'un terrain et une ligne parallèle à celle-ci située à l'intérieur de ce terrain

Marge latérale : espace compris entre une ligne latérale d'un terrain et une ligne parallèle à celle-ci située à l'intérieur de ce terrain

Mutualisation des stationnements : correspond au partage d'aires de stationnement entre projets immobiliers complémentaires, notamment selon différents usages et horaires

Office de consultation publique de Montréal : organisme indépendant chargé de recueillir l'opinion des citoyens sur divers sujets, notamment sur certaines modifications au Plan d'urbanisme de Montréal

Promenade plantée / boulevard planté / parkway : route de transit à plusieurs voies bordée d'une verdure importante en terre-plein au centre et à ses abords

Recul du basilaire : espace de recul de la façade des étages construits au-delà du dernier étage du basilaire

Report modal : désigne la modification des parts de marché des différents modes de transport entre eux

Réseau public : voies publiques et espaces publics localisés sur des propriétés publiques (municipalité, gouvernement, etc.)

Rue : voie de circulation délimitée entre deux lignes de lot et contenant minimalement le pavage, les trottoirs et les espaces de plantation

Superficie de plancher : superficie totale des planchers d'un bâtiment, mesurée à partir de la paroi extérieure des murs extérieurs et de la ligne d'axe des murs mitoyens

Taux de verdissement : surface perméable d'un terrain destinée à la plantation, à la végétalisation de même qu'aux aménagements paysagers

Tissu urbain : ensemble des constructions, équipements et réseaux constitutifs d'une ville ou d'un quartier

Toit végétalisé : système de recouvrement d'un toit qui permet la croissance de la végétation tel qu'un toit vert, un toit-jardin ou un toit planté

Voie ou rue de type partagée : la rue partagée est une voie publique (chaussée et intersections) conçue comme un espace partagé (*shared space*) où l'ensemble des modes de déplacement cohabitent sans ségrégation physique ou réglementaire. Ce type d'aménagement vise à assurer la sécurité des usagers et la convivialité de l'espace public, notamment pour les déplacements actifs, en utilisant entre autres les interactions entre les usagers comme mesure pour réduire la vitesse des véhicules et les risques de collisions.

Voie ou rue publique : inclut toute route, chemin, rue, ruelle, place, pont, voie piétonnière ou cyclable, trottoir ou autre voie qui n'est pas du domaine privé

Voie privée / rue privée / voie d'accès : passage privé donnant accès à un terrain, un bâtiment ou une aire de stationnement ou de chargement à partir d'une voie publique

Volumétrie : forme d'un bâtiment qui se définit par trois éléments principaux : le plan, l'élévation et le toit

