



NOVEMBRE 2016

SOCIÉTÉ
DE DÉVELOPPEMENT
ANGUS

PROVENCHER_ROY

EN COLLABORATION AVEC NIP PAYSAGE,
PAGEAU MOREL ET PASQUIN ST-JEAN

PLAN D'AMÉNAGEMENT DU TECHNOPÔLE ANGUS

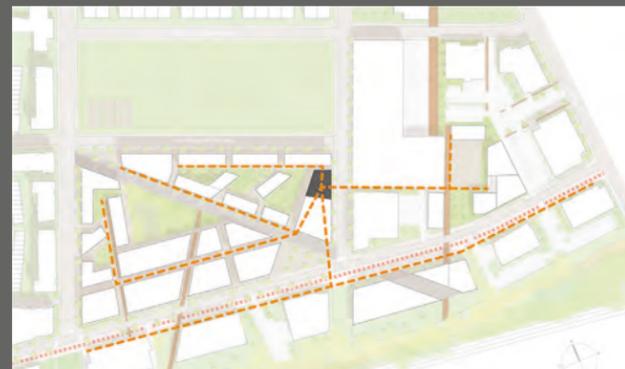
PROJET MIXTE SUR L'ÎLOT CENTRAL

DEMANDE DE PROJET PARTICULIER EN VERTU DE
L'ARTICLE 89 DE LA CHARTE DE MONTRÉAL

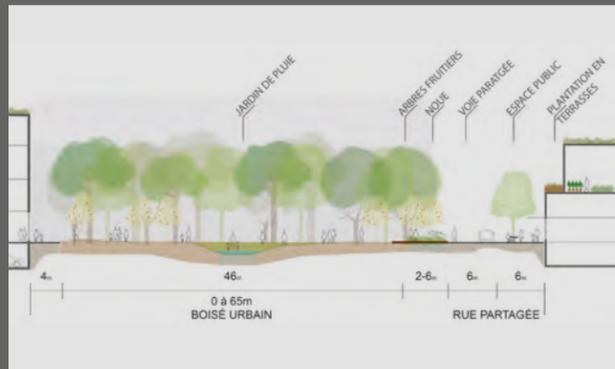
EMPLOI



INTÉGRATION



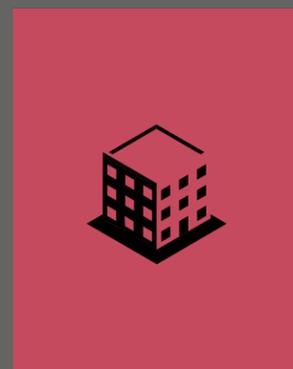
UN PLAN D'AMÉNAGEMENT QUI PERMET LA CRÉATION D'UN LIEU UNIQUE ET DURABLE, UN PROJET DE RÉFÉRENCE EN MATIÈRE DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE LOCAL.



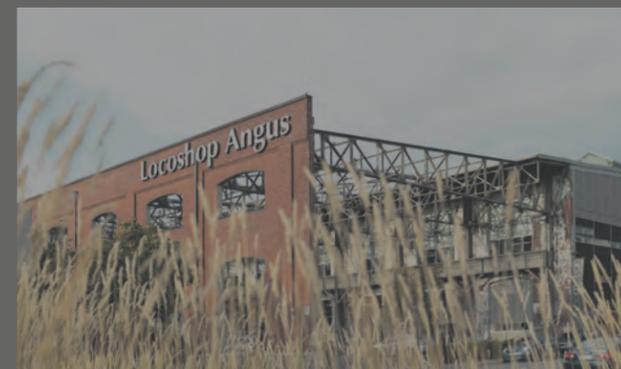
RENTABILITÉ



APPROPRIATION



ÉCOLOGIE



SOMMAIRE EXÉCUTIF

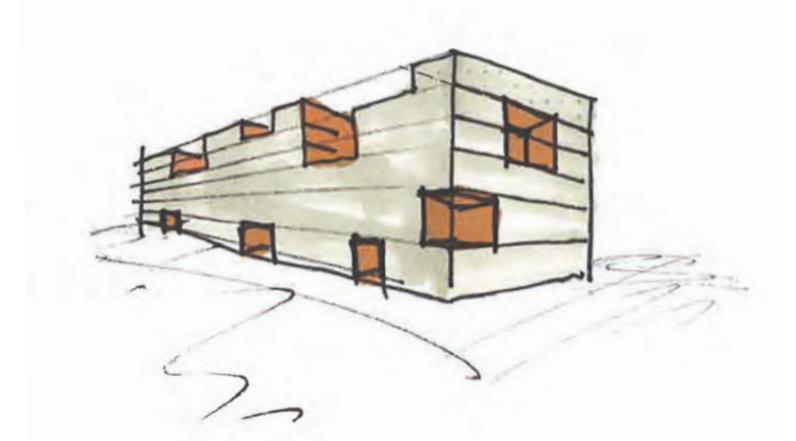
Le plan d'aménagement de l'îlot central du Technopôle Angus piloté par la Société de développement Angus (SDA) vise avant tout à favoriser la création d'emplois sur l'un des derniers terrains vacants du complexe immobilier, soit le lot 2 402 168 (± 37 000 m²). Au fait des dernières tendances liées aux pôles d'emploi et aux parcs industriels partout dans le monde, la SDA recherche la création d'un véritable milieu de vie susceptible d'attirer et de retenir les entreprises sur le site. Suivant cet objectif, le plan propose un cadre bâti plus dense et innovant, l'introduction d'un volet résidentiel abordable sur le site et l'aménagement d'espaces publics de qualité.

Cinq grandes orientations guident l'élaboration du plan d'aménagement :

- › La création d'emplois ;
- › L'intégration harmonieuse du site au tissu urbain existant ;
- › La gestion écologique du cadre bâti et des infrastructures ;
- › L'appropriation du site par les gens du milieu ;
- › La rentabilité financière du projet.

De façon sommaire, le projet consiste en :

- › la construction d'une quinzaine de bâtiments totalisant un peu plus de 86 000 m² de superficie brute de plancher avec près de la moitié dédiée à l'emploi ;
- › l'introduction d'un volet résidentiel surpassant les objectifs de la stratégie d'inclusion de la Ville de Montréal avec 80 % des unités vouées au logement abordable et 20% au logement social ;
- › l'aménagement d'une rue partagée, de corridors écologiques reliant le parc Jean-Duceppe au talus végétalisé de la voie ferrée, d'un espace boisé en cœur d'îlot, ainsi que de deux places publiques encadrées de commerces de proximité.



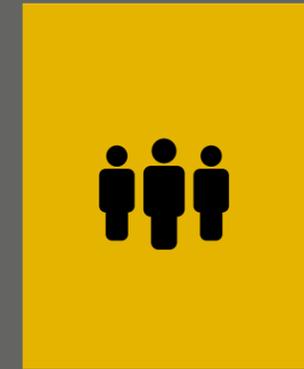
La mise en œuvre du plan d'aménagement implique un amendement au Plan d'urbanisme de la ville de Montréal pour changer l'affectation de l'îlot central, qui passerait de « Secteur d'emplois » à « Activités diversifiées », ainsi que des modifications à la réglementation en vigueur. Celles-ci devront être adoptées par les autorités municipales en vertu de l'article 89 de la Charte de la Ville de Montréal suite aux séances de consultations citoyennes tenues devant l'Office de consultations publiques de Montréal (OCPM). Le règlement devrait inclure, entre autres :

- › LA CONSERVATION DES USAGES DE LA CATÉGORIE I.2 ET DE L'ENSEMBLE DES USAGES COMMERCIAUX ACTUELLEMENT AUTORISÉS DANS LA ZONE O533 ;
- › L'AJOUT D'USAGES COMMERCIAUX SPÉCIFIQUEMENT AUTORISÉS POUR CE PROJET ;
- › L'AJOUT D'UN USAGE DE LA FAMILLE ÉQUIPEMENTS COLLECTIFS ET INSTITUTIONNELS SPÉCIFIQUEMENT AUTORISÉ POUR CE PROJET ;
- › L'AJOUT DES USAGES RÉSIDENTIELS DE LA CATÉGORIE H.7 ;
- › DES PARAMÈTRES NORMATIFS APPLICABLES À L'ENSEMBLE DE L'ÎLOT, SOIT :
 - › UN TAUX D'IMPLANTATION MAXIMAL DE 50 % ;
 - › UN INDICE DE SUPERFICIE MAXIMAL DE 3.0 ;
 - › DES MARGES MINIMALES LATÉRALES ET ARRIÈRE DE 3 MÈTRES ;
 - › DES MARGES AVANT DE 3 MÈTRES SUR LES RUES AUGUSTIN-FRIGON ET WILLIAM-TREMBLAY, DE 3,5 MÈTRES SUR L'AVENUE DU MONT-ROYAL EST ET DE 4 MÈTRES SUR LA RUE MOLSON ;
 - › UNE HAUTEUR DE BÂTIMENTS MAXIMALE DE 6 ÉTAGES POUR UN TOTAL DE 20 MÈTRES EXCLUANT LES CONSTRUCTIONS HORS-TOIT.



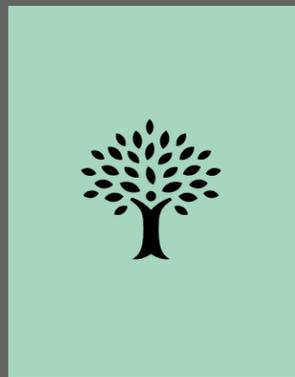
architecture
urbanisme
design intérieur
durabilité
programmation
communication

PROVENCHER_ROY



UN PROJET INNOVANT NÉCESSITE UN PROCESSUS DE CONCEPTION TOUT AUSSI INNOVANT. C'EST POURQUOI LA SDA S'EST ENGAGÉE DANS UN PROCESSUS DE CONCEPTION INTÉGRÉE (PCI) AVEC LA FIRME D'ARCHITECTES ET D'URBANISME PROVENCHER ROY, LES ARCHITECTES DE PAYSAGE DE NIP PAYSAGE, LES INGÉNIEURS MÉCANIQUES DE PAGEAU MOREL ET LES INGÉNIEURS CIVILS ET STRUCTURE DE PASQUIN ST-JEAN AINSI QUE LES ENTREPRENEURS TEQ.

LE PCI OUVRE LA PORTE À UNE RÉFLEXION ÉLARGIE POUR ÉTABLIR ENSEMBLE UNE VISION D'AVENIR POUR LE TECHNOPOLE QUI REFLÈTE LES VALEURS DE LA SDA ET DE LA COMMUNAUTÉ. UNE ÉQUIPE MULTIDISCIPLINAIRE A TRAVAILLÉ EN COMMUN SUR L'EXPLORATION DU POTENTIEL DU SITE ET L'ÉLABORATION D'UN PROGRAMME. LES OBJECTIFS ESSENTIELS ET DIRECTIONS DU PROJET SONT ÉTABLIS À TRAVERS DE NOMBREUSES SÉANCES DE PROJECTION DANS LE FUTUR ET FONDÉE SUR UNE ANALYSE APPROFONDIE DU CONTEXTE. LES DIFFÉRENTS SCÉNARIOS D'AMÉNAGEMENT ONT ÉTÉ EXPLORÉS DU POINT DE VUE DU CONCEPT ARCHITECTURAL (AGENCEMENT DU PROGRAMME, VOLUMÉTRIE, AMÉNAGEMENT DU SITE, ORIENTATION ET IMPLANTATION DU BÂTIMENT), MAIS AUSSI SELON LEUR POTENTIEL D'ÉCLAIRAGE, DE VENTILATION, D'EAU, D'ÉNERGIE, DE CIRCULATION, DE CERTIFICATION ENVIRONNEMENTALE, ETC. LES PROFESSIONNELS DE TOUTES LES DISCIPLINES AINSI QUE L'ÉQUIPE DE GESTIONNAIRE DE LA SDA ONT TRAVAILLÉ ENSEMBLE À L'ÉVALUATION DES PERFORMANCES ET DES SYNERGIES, EN LIEN AVEC LA FAISABILITÉ TECHNIQUE ET FINANCIÈRE AFIN DE FAIRE DU PROJET UN ÉCOQUARTIER DE QUALITÉ, MAIS SURTOUT UN PROJET REPRODUCTIBLE.



**NIPPAYSAGE
ARCHITECTES PAYSAGISTES
LANDSCAPE ARCHITECTS**

PASQUIN ST-JEAN & ASS.
experts conseils inc.



TABLE DES MATIÈRES

1. MISE EN SITUATION

1.1 LOCALISATION DU SITE	8
1.2 HISTORIQUE ET PROCESSUS DE PLANIFICATION	9
1.3 ACTEURS DU PROJET	10
1.4 NATURE DU PROJET	11

2. ANALYSE DU CONTEXTE URBAIN

2.1 MORPHOLOGIE ET FORMES URBAINES	14
2.2 FONCTIONS URBAINES	18
2.3 MOBILITÉ	20
2.4 COMPOSANTES IDENTITAIRES	22
2.5 COMPOSANTES ENVIRONNEMENTALES	24

3. CADRE RÉGLEMENTAIRE

3.1 ORIENTATIONS MUNICIPALES	28
3.2 DISPOSITIONS NORMATIVES ACTUELLES	30

4. PLAN D'AMÉNAGEMENT

4.1 VISION	34
4.2 MIXITÉ FONCTIONNELLE	36
4.3 OFFRE RÉSIDENTIELLE ET MIXITÉ SOCIALE	38
4.4 IMPLANTATION DES BÂTIMENTS	39
4.5 AMÉNAGEMENTS EXTÉRIEURS	40
4.6 HAUTEUR DES BÂTIMENTS	46
4.7 CIRCULATION ET STATIONNEMENT	50
4.8 AIRES DE CHARGEMENT	51
4.9 PARTI ARCHITECTURAL	52
4.10 AMÉNAGEMENT DU DOMAINE PUBLIC	54
4.11 ÉTUDE D'OMBRAGE	56
4.12 GESTION ÉCOLOGIQUE	58
4.13 PERSPECTIVES VISUELLES	60

5. MISE EN ŒUVRE

5.1 MODIFICATION DU PLAN D'URBANISME	64
5.2 MODIFICATIONS À LA RÉGLEMENTATION D'URBANISME	65
5.3 DÉCOUPAGE CADASTRAL ET ÉCHÉANCIER	66
5.4 COÛTS	67



55 ENTREPRISES | 13 bâtiments existants

2 300 emplois actuels au Technopôle

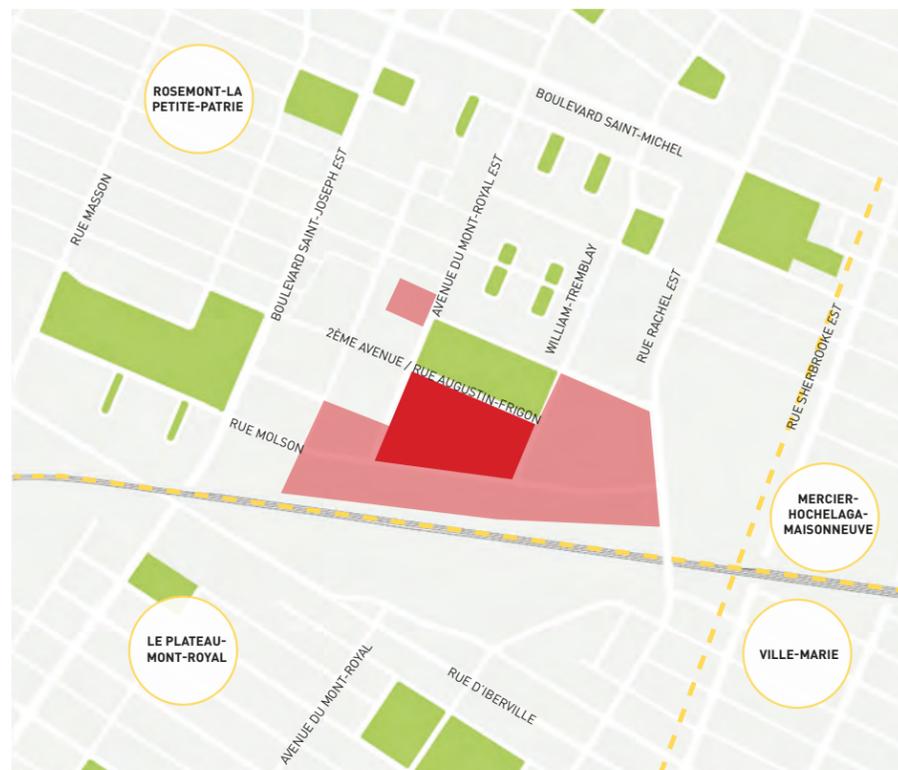
500 EMPLOIS SUPPLÉMENTAIRES D'ICI 2020

un îlot de 36 968 m² à développer

**MISE EN
SITUATION 1**

MISE EN SITUATION

1.1 LOCALISATION DU SITE



Localisé à l'intérieur des frontières de l'arrondissement Rosemont-La Petite-Patrie, le Technopôle Angus se situe à la limite des arrondissements du Plateau Mont-Royal, Mercier-Hochelaga-Maisonneuve et Ville-Marie. Il est un complexe immobilier voué à la création d'emplois en sol montréalais et composé de 13 immeubles accueillant plus d'une cinquantaine d'entreprises.

Plusieurs terrains restent à développer dont l'îlot central, qui forme un quadrilatère ceinturé par l'avenue du Mont-Royal à l'ouest, la rue Augustin-Frigon au nord, la rue William-Tremblay à l'est et la rue Molson au sud. La présence de la voie ferrée du Canadien Pacifique au sud du terrain constitue un élément marquant du paysage urbain à cet endroit.

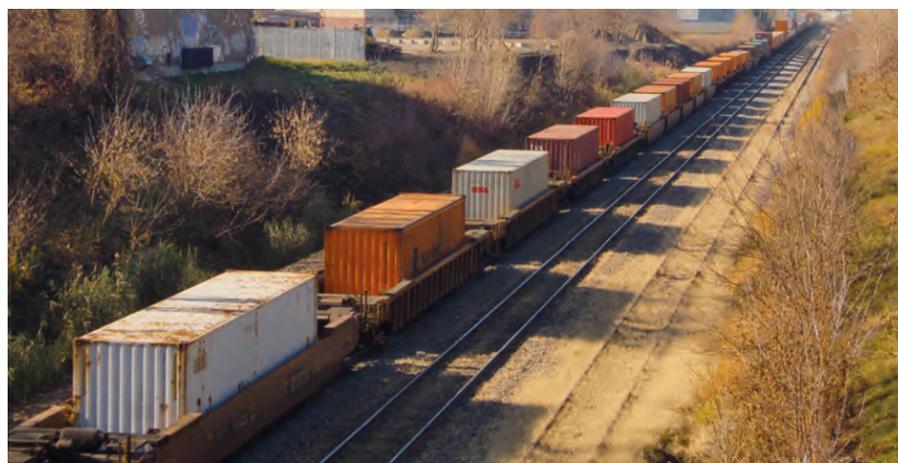
NOTE AU LECTEUR: Les références aux points cardinaux utilisées dans le présent document se basent sur les coordonnées géographiques des éléments physico-spaciaux, et non pas sur les coordonnées communément utilisées pour s'orienter dans l'espace montréalais (ex.: La rue Rachel est orientée dans l'axe nord-sud et non pas dans l'axe est-ouest, suivant la désignation habituelle).



- ÎLOT CENTRAL
- TECHNOPÔLE ANGUS



ÎLOT CENTRAL DU TECHNOPÔLE ANGUS - PERSPECTIVE AÉRIENNE VERS LE STADE OLYMPIQUE



VOIE FERRÉE DU CANADIEN PACIFIQUE



LOCOSHOP ANGUS - BÂTIMENT EMBLÉMATIQUE DU TECHNOPÔLE



ÎLOT CENTRAL DU TECHNOPÔLE ANGUS - PERSPECTIVE AÉRIENNE VERS LE MONT ROYAL

HISTORIQUE DE DÉVELOPPEMENT DU TECHNOPOLE ANGUS

Le 31 janvier 1992, la dernière locomotive réparée aux Shops Angus franchit la barrière. Dès l'annonce de la fermeture, les membres de la Corporation de développement économique communautaire Rosemont–Petite-Patrie (CDEC) se mobilisent pour relancer le site. À l'époque, le Canadien Pacifique (C.P.) veut construire des logements, surtout des condos, sur l'ensemble du terrain. Deux ans plus tard, la CDEC parvient à négocier avec le C.P. une entente qui confère à l'organisme une option d'achat exclusive sur la moitié du terrain disponible. L'administration municipale (RCM) et la population locale appuient la CDEC.

En 1995, la CDEC fonde la SDA et lui confie le mandat d'acquérir et de développer le site Angus en s'appuyant sur les principes de développement économique communautaire.

En 1996, la SDA met en place sa première équipe de travail permanente. Ces promoteurs travailleront d'arrache-pied pour attacher toutes les ficelles nécessaires à la création d'un parc d'entreprises. La SDA présente alors à près de 350 personnes en assemblée publique le premier plan d'aménagement de ce qui deviendra le Technopôle Angus. Le projet est adopté à l'unanimité.

En 1998, l'aménagement de la rue Molson est annoncé et la restauration du Locoshop Angus débute. Depuis lors, un total de 13 bâtiments et un parc ont été aménagés sur le site. Les bâtiments sont occupés par 53 entreprises qui embauchent 2 300 travailleurs. Le modèle d'affaires est principalement fondé sur l'accueil de petites et moyennes entreprises (PME) québécoises et montréalaises. Le Technopôle est aussi le foyer d'entreprises d'économie sociale qui participent au dynamisme des lieux.

COMPÉTITIVITÉ DU TECHNOPOLE

Lors de sa création, la SDA s'était fixée comme objectif de créer 2 000 emplois sur l'ensemble du site. Ce nombre étant aujourd'hui dépassé avec approximativement 57 % des terrains développés, l'organisme vise dorénavant un total de 3 500 emplois au sein du Technopôle, et ce en proposant un cadre bâti plus dense et en créant un milieu de vie attrayant pour les employés et les employeurs.

La SDA vise en fait à délaissier le modèle de parc d'entreprises conventionnel pour intégrer le marché des pôles d'emplois émergents inspirés de la Silicon Valley en Californie. Ceux-ci attirent les entreprises à la fine pointe de la technologie, non pas en fournissant toujours plus de mètres carrés de superficie de plancher et d'espaces de stationnement, mais en créant des milieux de vie mixtes et dynamiques. À Montréal, le secteur De Gaspé dans le Mile-End constitue un bon exemple de ce phénomène, alors qu'Ubisoft et d'autres petites compagnies émergentes choisissent d'y installer leurs bureaux pour profiter de la diversité culturelle et de l'offre résidentielle abordable. Le Technopôle Angus se retrouve donc en concurrence avec ces milieux et désire tirer profit de l'aménagement de ses derniers lots vacants pour mettre de l'avant ce modèle de développement.

ENGAGEMENT ENVERS LE DÉVELOPPEMENT DURABLE

Les fondements du Technopôle Angus reposent sur une vision intégrée du développement durable. Celle-ci a été au centre des orientations de planification du site et a pris forme dans l'élaboration et la réalisation de son premier plan d'aménagement. Des critères d'écologie urbaine ont aussi dicté ce plan et le tout a été soumis à la communauté de Rosemont–La Petite-Patrie dès 1997. Cette vision fondatrice s'inscrit tant au niveau de la conception et de la construction des bâtiments du Technopôle Angus, que de leur gestion quotidienne.

De nombreux prix, reconnaissances, certifications et attestations témoignent de cet engagement et de son succès, notamment la certification LEED ND (Neighborhood Development) décernée à la SDA, une première au Canada. Cette certification traduit la relation symbiotique qui existe entre la SDA et sa communauté. Elle relève aussi l'ensemble des bonnes pratiques de développement durable réalisées par l'organisme. Il faut également mentionner les autres certifications LEED et BOMA BEST qui reconnaissent respectivement les pratiques d'excellence au chapitre de la construction et de la gestion environnementales des immeubles. Enfin, l'attestation ICI ON RECYCLE – Niveau 3, souligne la performance exceptionnelle de la SDA pour la collecte sélective des matières résiduelles sur le site.

LA PARTICIPATION CITOYENNE: UNE TRADITION POUR LA SDA

Le Technopôle Angus est le fruit d'une mobilisation de la communauté de Rosemont–La Petite-Patrie après la fermeture des Shops Angus, alors que les citoyens ont fait le choix de devenir des acteurs du développement de leur territoire et ont fait front commun pour relancer cette zone d'emploi et combattre le taux de chômage élevé qui sévissait dans le quartier. Depuis sa création, la SDA a préservé le lien privilégié avec la communauté par l'organisation d'assemblées d'information, de consultations publiques, de redditions de comptes et de rapports de développement durable qui constituent autant d'occasions pour les citoyens et parties prenantes de participer au développement du Technopôle.

Le projet de développement de l'Îlot central s'inscrit dans cette tradition. En amont de la phase conceptuelle du plan d'aménagement, les opinions et besoins des acteurs du milieu ont été recueillis une première fois et ont permis de dégager des grands principes d'aménagement tels que l'accès universel aux bâtiments, l'accessibilité aux logements familiaux abordables et l'animation de l'espace public. Le plan d'aménagement préliminaire de l'Îlot central a aussi été présenté à la population au cours d'une grande assemblée publique organisée le 19 septembre 2013 et a reçu un accueil plus que favorable. Une deuxième phase de consultation publique a eu lieu les 15 et 16 septembre 2015 à l'occasion de l'ouverture du Bureau de projet où les citoyens ont pu échanger avec les professionnels impliqués dans la conception du plan d'aménagement de l'Îlot central.



PRIX ET MENTIONS ACCORDÉS À LA SDA



ASSEMBLÉE PUBLIQUE DU 19 SEPTEMBRE 2013 POUR LA PRÉSENTATION DU PLAN D'AMÉNAGEMENT PRÉLIMINAIRE DE L'ÎLOT CENTRAL ET ÉVÈNEMENT LUMIÈRE SUR LE PROJET ORGANISÉ LES 15 ET 16 SEPTEMBRE 2015



MISSION DE LA SDA

LA SOCIÉTÉ DE DÉVELOPPEMENT ANGUS (SDA)
A POUR MISSION DE RÉALISER DES PROJETS DE
REVITALISATION URBAINE EN MISANT SUR LES
PRINCIPES DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET
EN GÉNÉRANT DES RETOMBÉES SIGNIFICATIVES
POUR LA COMMUNAUTÉ LOCALE.

LA SOCIÉTÉ DE DÉVELOPPEMENT ANGUS

Promotrice du Technopôle Angus et chargée de sa réalisation, la Société de développement Angus (SDA) soumet un plan d'aménagement fidèle à sa mission. Toujours à l'avant-garde de meilleures pratiques, la SDA a à cœur d'assurer la pérennité du Technopôle et son développement viable pour le profit de tous.

LES ENTREPRISES ET TRAVAILLEURS DU TECHNOPOLE ANGUS

Au cœur du Technopôle Angus se trouvent plus de 50 entreprises et quelques 2 300 travailleurs qui s'y rendent chaque jour. En optant pour Angus, ils choisissent des espaces adaptables à leur croissance et s'associent à la mission de la SDA. Le dynamisme et la vision du parc d'entreprises sont pour elles un atout dans la mobilisation et la rétention de leurs employés, une stratégie de visibilité et un gage de succès d'affaires. Intégrées dans leur milieu de vie, les entreprises du Technopôle Angus sont des agents de développement économique de première importance.

L'ARRONDISSEMENT ROSEMONT-LA PETITE-PATRIE

L'administration de l'arrondissement Rosemont-La Petite-Patrie soulève avec acuité les enjeux de développement de son territoire et recherche à la fois la justesse des interventions qui modèleront ses figures urbaines et la pérennité de celles-ci. La mission de la SDA trouve écho aujourd'hui dans les politiques de l'Arrondissement et de la Ville de Montréal.

LA POPULATION DE ROSEMONT-LA PETITE-PATRIE

Les populations urbaines bénéficient de la complémentarité dynamique des secteurs d'emploi et d'habitation. Dans le contexte de Rosemont—La Petite-Patrie, la population ne saurait se satisfaire d'un projet standard pour la suite du développement du Technopôle. Elle anticipe les changements à venir et désire un meilleur mode de vie, axé entre autres sur des logements abordables, des emplois durables et un milieu serein, sécuritaire, animé d'un dynamisme social, culturel et économique, et nourri d'un environnement sain.

LA VILLE DE MONTRÉAL

La Ville de Montréal se veut le promoteur d'une vision commune du projet de ville, auquel participent tous les acteurs de la collectivité. Le projet de pôle d'emploi structurant du Technopôle Angus, de par sa contribution au dynamisme économique, social et culturel de la métropole, s'inscrit dans cet effort de planification à plus large échelle. La SDA a d'ailleurs participé à l'élaboration du Plan de développement durable de la collectivité montréalaise 2010-2015 et de la Stratégie de développement économique 2011-2017 de l'Est de Montréal.

LE TOUT DEVIENT PLUS GRAND QUE LA SOMME DE SES PARTIES

La vision de développement de l'Îlot central vise la complémentarité de l'emploi et de l'habitation pour créer un milieu de vie unique et dynamique. Ainsi, le projet de consolidation du Technopôle crée ces liens où s'associent les acteurs, les lieux et les multiples intérêts qui y sont représentés, formant un morceau de ville unique et un milieu de référence en matière de développement humain, social, culturel et économique.

DÉVELOPPEMENT MIXTE SUR L'ÎLOT CENTRAL

L'objectif de cette phase de développement concerne l'Îlot central et vise à doubler le nombre d'emplois sur le site, tout en consolidant le cadre bâti. Fidèle à son engagement envers le développement durable, la Société de développement Angus (SDA) souhaite inscrire ce projet dans un nouveau modèle de parc d'entreprise basé sur la mixité fonctionnelle et la création d'un milieu de vie.

CINQ GRANDES ORIENTATIONS GUIDENT L'ÉLABORATION DU PLAN D'AMÉNAGEMENT :

- La création d'emplois ;
- L'intégration harmonieuse du site au tissu urbain existant ;
- La gestion écologique du cadre bâti et des infrastructures ;
- L'appropriation du site par les gens du milieu ;
- La rentabilité financière du projet.

En somme, le projet consiste à développer les 36 968 m² de l'Îlot central (Lot 2 402 168) par la construction de plus de 45 000 m² de superficie de plancher dédiée à l'emploi et jusqu'à 400 unités de logement. Afin de contribuer au dynamisme du quartier environnant, il est proposé d'aménager une rue partagée, des corridors écologiques reliant le parc Jean-Duceppe au talus végétalisé de la voie ferrée, un espace boisé en cœur d'îlot, ainsi que deux places minéralisées encadrées de commerces de proximité.



PLAN D'AMÉNAGEMENT ET PLANIFICATION À LONG TERME

Le plan d'aménagement décrit dans le présent document illustre les interventions prévues sur l'ensemble de l'Îlot central. Le plan s'inscrit dans un effort de planification du développement du Technopôle pour les 10 prochaines années. Dans cette perspective, il importe que le plan proposé aujourd'hui soit flexible et en mesure de s'adapter aux besoins des futurs usagers du site, encore inconnus pour l'instant. Les formes présentées dans ce document évolueront avec le projet, dans le respect de la vision et des grandes lignes du plan actuel.

ADOPTION D'UN RÈGLEMENT EN VERTU DE L'ARTICLE 89 DE LA CHARTE DE LA VILLE DE MONTRÉAL

Un règlement autorisant la réalisation du projet devra être adopté en vertu de la procédure de l'article 89 de la Charte de la Ville de Montréal afin de changer l'affectation de l'Îlot central au Plan d'urbanisme de la ville de Montréal, qui passerait ainsi de « Secteur d'emplois » à « Activités diversifiées », et de définir un cadre normatif spécifique au projet.

L'article 89 de la Charte de la Ville de Montréal vise à permettre la réalisation d'un projet d'envergure ou de nature exceptionnelle même s'il déroge à la réglementation d'urbanisme de l'arrondissement. Le plan proposé pour l'aménagement de l'Îlot central du Technopôle Angus est éligible à cette procédure puisqu'il s'agit d'un ensemble mixte (résidentiel et emplois) dont la superficie de plancher est supérieure à 25 000 m².

PARAMÈTRES RÉGLEMENTAIRES

POUR RÉALISER LE PLAN D'AMÉNAGEMENT DÉCRIT DANS LE PRÉSENT DOCUMENT, LE RÈGLEMENT ADOPTÉ EN VERTU DE L'ARTICLE 89 DE LA CHARTE DE LA VILLE DE MONTRÉAL DEVRAIT CONTENIR LES DISPOSITIONS SUIVANTES :

- LA CONSERVATION DES USAGES DE LA CATÉGORIE I.2 ET DE L'ENSEMBLE DES USAGES COMMERCIAUX ACTUELLEMENT AUTORISÉS DANS LA ZONE 0533 ;
- L'AJOUT DES USAGES COMMERCIAUX « ACCESSOIRES ET APPAREILS ÉLECTRONIQUES ET INFORMATIQUES », « ACCESSOIRES PERSONNELS », « ARTICLES DE SPORTS ET LOISIRS », « DÉBIT DE BOISSONS ALCOOLIQUES » ET « SALLE DE SPECTACLE » ;
- L'AJOUT DE L'USAGE COLLECTIF ET INSTITUTIONNEL « ÉCOLE PRIMAIRE ET PRÉSCOLAIRE » ;
- L'AJOUT DES USAGES RÉSIDENTIELS DE LA CATÉGORIE H.7 ;
- DES PARAMÈTRES NORMATIFS APPLICABLES À L'ENSEMBLE DE L'ÎLOT, SOIT UN TAUX D'IMPLANTATION MAXIMAL DE 50%, UN INDICE DE SUPERFICIE MAXIMAL DE 3.0, DES MARGES MINIMALES AVANT, LATÉRALES ET ARRIÈRE DE 3 À 4 MÈTRES, ET UNE HAUTEUR MAXIMALE DE 6 ÉTAGES (20 MÈTRES) EXCLUANT LES ÉQUIPEMENTS MÉCANIQUES SUR LE TOIT DES IMMEUBLES.

Un contexte mixte et hétérogène à

consolider | **UN FORT POTENTIEL**

ÉCOLOGIQUE ET PAYSAGER |

Une histoire qui commence dès 1881



ANALYSE DU
CONTEXTE URBAIN **2**

ANALYSE DU CONTEXTE URBAIN

2.1 MORPHOLOGIE ET FORMES URBAINES

SYNTHÈSE DES GRANDES ÉTAPES DE DÉVELOPPEMENT DU SECTEUR

19^E SIÈCLE - Rosemont est un territoire rural contigu à celui de la ville de Montréal, connu sous le nom de village de la Côte-Visitation.

1881-1886 - Construction de la voie ferrée du Canadien Pacifique.

1895 - Le village se dissout. La partie est devient le village de la Petite-Côte et l'urbanisation du secteur se fait à un rythme soutenu.

1901-M. Ucal Dandurand s'associe au banquier Holt pour acheter les terrains situés au nord des futures usines Angus qui deviendront le quartier ouvrier de Rosemont.

1904 - Ouverture officielle des usines des Shops Angus. La demande provoquée par l'arrivée de milliers de travailleurs dans le secteur enclenche une frénésie immobilière et le développement de la « banlieue ouvrière ».

1914-1918 - Interruption de la production de locomotives, les ateliers sont convertis pour la fabrication des obus destinés au front. Pour fabriquer ces munitions, on fait appel aux femmes.

1939-1944 - Aux usines Angus, on interrompt la production de locomotives pour laisser place aux chars d'assaut Valentine; 1 700 chars sont construits et expédiés en Russie pour l'Armée rouge. Jusqu'à 12 000 personnes travaillent aux Shops Angus. Fin de la production de locomotives à vapeur en juin 1944.

1960-1970 - De nombreuses innovations technologiques viennent modifier le mode de production des locomotives et des wagons, faisant disparaître graduellement des emplois. Au début de 1970, le C.P. met fin à son service passager. Par la même occasion, les terrains qui se trouvent aujourd'hui au nord du boulevard Saint-Michel, jusqu'à la rue Bourbonnière, deviennent disponibles pour un nouveau projet : un centre commercial.

1977 - Les organismes communautaires, les élus locaux et les commerçants des rues Masson et Ontario se mobilisent pour empêcher un tel projet. Le premier ministre du Québec, René Lévesque, annoncera à la sortie d'une visite des Shops Angus: « Ce sera du logement social! » Ce site est encore aujourd'hui le plus grand parc

de logements sociaux au Canada.

1992 - Le 31 janvier 1992, la dernière locomotive réparée aux ateliers Angus franchit la barrière. Dès l'annonce de la fermeture, les membres de la Corporation de développement économique communautaire Rosemont—Petite-Patrie (CDEC) se mobilisent pour relancer le site. Le C.P. veut construire des logements, surtout des condos, sur l'ensemble du terrain où finalement sera créé le Technopôle Angus.

1994 - La CDEC parvient à négocier avec le C.P. une entente qui confère à l'organisme une option d'achat exclusive sur la moitié du terrain disponible. L'administration municipale (RCM) et la population locale appuient la CDEC. Après avoir revendiqué des logements, les résidents du quartier demandent maintenant des emplois.

1995 - La CDEC, qui a un mandat plus global, fonde la Société de développement Angus (SDA) pour lui confier la tâche d'acquérir et de développer le site Angus en s'appuyant sur les principes de développement économique communautaire et d'y créer des emplois destinés aux résidents du quartier. La vocation de pôle d'emploi des lieux est préservée.

1996 - La SDA met en place sa première équipe de travail permanente. Ces promoteurs travailleront d'arrache-pied pour attacher toutes les ficelles nécessaires à la création d'un parc d'entreprises. La SDA présente le plan d'aménagement de ce qui deviendra le **Technopôle Angus** à près de 350 personnes en consultation publique. Le projet est adopté à l'unanimité.

1996 À CE JOUR – Développement en parallèle du Technopôle et de la deuxième phase du quartier résidentiel Angus au sud du boulevard Saint-Michel.



1879 - FONCTION AGRICOLE DU SECTEUR - ATLAS OF THE CITY AND ISLAND OF MONTREAL. HOPKINS, H.W, BANQ



1903 - CONSOLIDATION DE LA FONCTION INDUSTRIELLE AUX ABORDS DE LA VOIE FERRÉE ET ÉMERGENCE DU CADASTRE URBAIN - MAP OF THE CITY OF MONTREAL, CHAS. E. AND GOAD, BANQ



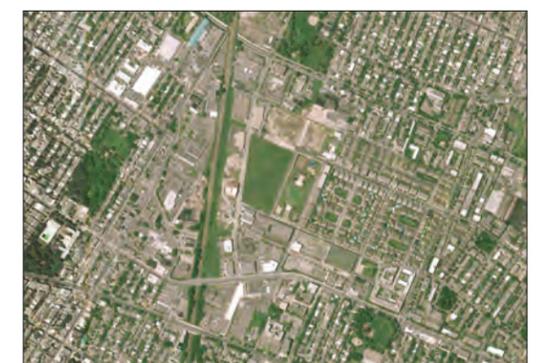
1940 - APOGÉE DE L'ÈRE INDUSTRIELLE ET MATURITÉ DE LA FORME URBAINE - CITÉ DE MONTRÉAL, ANGUS MACK CO, BANQ



1978 - DÉCLIN DU SECTEUR INDUSTRIEL ET REDÉVELOPPEMENT D'UNE PARTIE DES FRICHES À DES FINS RÉSIDENIELLES - CARTE TOPOGRAPHIQUE DU QUÉBEC À L'ÉCHELLE DE 1:20 000, MONTRÉAL, BANQ



1998 - DÉCONTAMINATION ET DÉVELOPPEMENT RÉSIDENIEL (SOTAN) - CARTE TOPOGRAPHIQUE DU QUÉBEC À L'ÉCHELLE DE 1:20 000, MONTRÉAL-NORD, BANQ



2014 - CONSOLIDATION DES QUARTIERS RÉSIDENIELS ET DÉVELOPPEMENT DU TECHNOPOLE ANGUS - GOOGLE MAPS

ENJEU

- PRÉSERVATION DES ZONES D'EMPLOI AUX ABORDS DE LA VOIE FERRÉE DU CANADIEN PACIFIQUE.

TRAME URBAINE ET PARCELLAIRE

Le Technopôle Angus est situé à la rencontre de la trame urbaine des arrondissements Rosemont—La Petite-Patrie, Le Plateau Mont-Royal, Mercier-Hochelga—Maisonnette et Ville-Marie, arborant tous des caractéristiques communes sur le plan de la morphologie urbaine.

Juxtée de part et d'autre d'îlots industriels de superficies variables et de formes irrégulières, la voie ferrée délimitant les quatre entités territoriales constitue un tracé structurant pour le secteur. Depuis le déclin graduel des activités ferroviaires, plusieurs de ces terrains tombés en désuétude ont été redivisés et reconvertis à des fins résidentielles, comme en témoigne le vaste îlot situé directement à l'ouest de l'îlot central et dont le morcellement est en cours pour permettre l'accueil de deux nouveaux projets d'habitation.

Plus en retrait, on retrouve à l'est comme à l'ouest la trame orthogonale résidentielle typiquement montréalaise et ses îlots rectangulaires orientés perpendiculairement au fleuve et hérités du découpage agricole d'origine. Ceux-ci sont bordés par des rues et avenues à caractère local et sont divisés par des ruelles de service centrales.

Finalement, un troisième type de parcellaire se distingue dans l'environnement immédiat du projet, soit la trame résidentielle héritée de la deuxième phase de développement du quartier Angus au sud du boulevard Saint-Michel de 1998 à 2006. Cette morphologie est le fruit d'un compromis entre la densité

des formes traditionnelles montréalaises et le pittoresque de la banlieue, s'inspirant des normes d'implantation d'après-guerre et des principes du Nouvel Urbanisme. Ces îlots sans ruelle sont plus vastes que dans les secteurs résidentiels limitrophes, de tailles variables et affichent un caractère plus privé, avec par exemple l'aménagement de rues concentriques refermées sur elles-mêmes.

Aux environs du site comme ailleurs à Montréal, la voie ferrée est aujourd'hui perçue comme une contrainte et non comme un potentiel de développement. Elle constitue en effet une barrière importante aux déplacements dans l'axe nord-sud vers et depuis l'îlot central, avec seulement trois rues permettant de la traverser à proximité du site, soit le boulevard Saint-

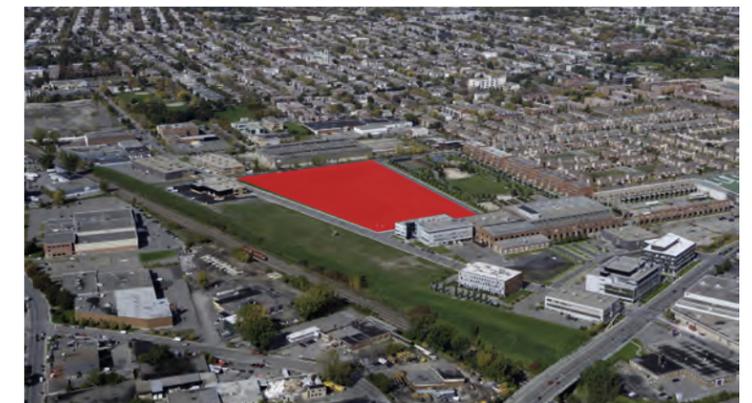
Joseph, la rue Rachel et la rue Sherbrooke. L'enclavement du secteur est exacerbé par la présence de nombreuses rues en cul-de-sac ou refermées sur elles-mêmes, et d'importants dénivelés au niveau du sol de part et d'autre de la rue Gilford et au sud de la rue Sherbrooke. L'ouverture récente de l'avenue du Mont-Royal Est entre les rues Augustin-Frigon et Molson, l'annonce du prolongement de la 2^e Avenue entre le boulevard Saint-Joseph et l'Avenue du Mont-Royal Est, et éventuellement de la rue Gilford entre la 2^e et la 4^e Avenue constituent des initiatives pour désenclaver le secteur et permettre un développement cohérent et intégré des friches industrielles.

ENJEUX

- ↳ DÉSENCLAVEMENT DU SECTEUR
- ↳ REDIVISION NÉCESSAIRE DES LOTS INDUSTRIELS POUR AUGMENTER LA PERMÉABILITÉ DU TISSU URBAIN
- ↳ MISE EN VALEUR DE LA VOIE FERRÉE COMME AXE STRUCTURANT



TRAME URBAINE ET MORPHOLOGIE DES ÎLOTS AUX ENVIRONS DU SITE



VUE AÉRIENNE DU SECTEUR





BÂTIMENTS INDUSTRIELS ET D'EMPLOI



BÂTIMENTS RÉSIDENTIELS OUVRIERS



QUARTIER RÉSIDENTIEL ANGUS



NOUVEAUX ENSEMBLES RÉSIDENTIELS



BÂTIMENTS D'EMPLOI DU TECHNOPÔLE ANGUS



DUPLEX DU VIEUX-ROSEMONT



MAISONS DE VILLE DU QUARTIER RÉSIDENTIEL ANGUS



MAISONS DE VILLE DU PROJET ANGUS , AVENUE DU MONT-ROYAL DIRECTEMENT À L'OUEST DE L'ÎLOT CENTRAL

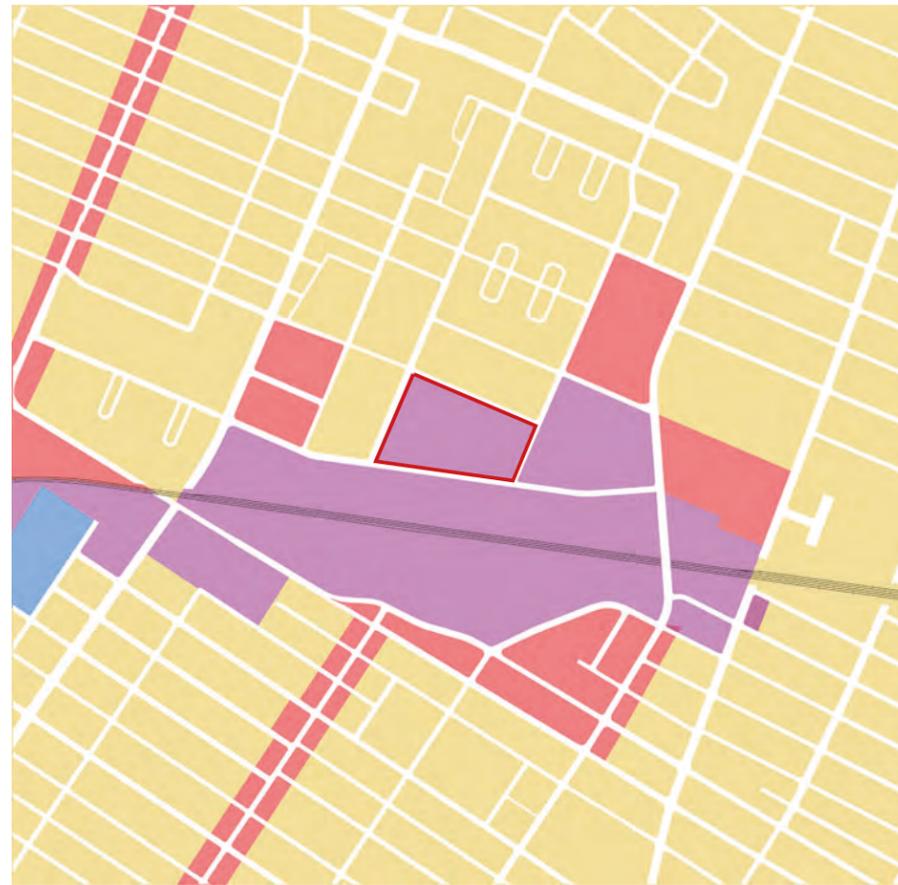
TYPOMORPHOLOGIE DU CADRE BÂTI

L'étude typomorphologique des bâtiments aux environs du site permet de distinguer quatre principaux types de construction, tous représentatifs de leur époque.

- 1 Les immeubles industriels implantés de manière hétérogène parmi les îlots bordant la voie ferrée. Groupe dont font partie les bâtiments du Technopôle Angus, même si ceux-ci arborent une facture architecturale plus moderne. Ces bâtiments sont pour la plupart isolés, de faible densité et possèdent des aires de stationnement ouvertes, parfois situées en cour avant. La brique d'argile demeure le matériau de revêtement le plus commun.
- 2 Les constructions résidentielles érigées selon une trame orthogonale et issues du développement des quartiers ouvriers au cours du 20^e siècle. Cet ensemble est dominé par des alignements de « plex », immeubles traversants de deux ou trois étages et généralement accessibles par des escaliers extérieurs. On y retrouve également des multiplex de trois à quatre étages et quelques constructions plus contemporaines. L'ensemble se caractérise par sa haute densité malgré une faible hauteur, un alignement au ras du domaine public, des ornements typiques telles que les balcons, les couronnements et les corniches, ainsi qu'un revêtement de maçonnerie de briques.
- 3 La construction du quartier résidentiel amorcée au cours des années 80 au nord du Technopôle marque quant à elle l'avènement des maisons de ville dans le quartier, en mode d'implantation isolé, jumelé ou contigu. Ces constructions de plus faible densité bénéficient de cours privées et sont orientées selon une trame variable, parfois concentrique autour de parcs semi-privés. L'emploi de la brique comme matériau de revêtement participe au sentiment d'uniformité du secteur.
- 4 L'avènement récent ou dans un futur proche de nouveaux ensembles résidentiels. Implantées sur d'anciennes friches industrielles, les constructions s'adaptent à la forme atypique des lots et dérogent à la trame orthogonale traditionnelle. Ces projets marquent le retour de la densité urbaine comme tendance de développement dans le quartier, avec la construction d'immeubles de plus grand gabarit, l'alignement le long des voies publiques ou d'allées privées et l'aménagement de cours intérieures communes.

ENJEUX

- CRÉATION D'UN ENSEMBLE ARCHITECTURAL DISTINCTIF ET MARQUEUR DE SON ÉPOQUE
- IMPLANTATION DE NOUVEAUX BÂTIMENTS SUR DES LOTS INDUSTRIELS DE FORME ATYPIQUE



AFFECTATIONS ACTUELLES DU SOL AUX ENVIRONS DU SITE

LÉGENDE

- FONCTION RÉSIDENTIELLE
- FONCTION INDUSTRIELLE / EMPLOI
- FONCTION COMMERCIALE / MIXTE
- FONCTION INSTITUTIONNELLE



RATIO D'ESPACES DÉDIÉS AUX VÉHICULES, AUX PIÉTONS, AUX ESPACES VERTS ET PUBLICS

LÉGENDE

- ESPACES VÉHICULAIRES (RUE, STATIONNEMENT)
- ESPACES VERTS ET PUBLICS
- RAYON DE 800 M AUTOUR DU SITE (≈ 10 MINUTES DE MARCHÉ)
- A PARC JEAN-DUCEPPE
- B PARC SAINT-ÉMILE
- C PARC DU PÉLICAN
- D PARC DES LOCOMOTIVES
- E PARCS D'ÎLOTS
- F PARC ÉCOLE SAINT-JEAN-DE-LA-LANDE
- G PARC BALDWIN
- H PARC SAINT-PIERRE-CLAVER

GRANDES AFFECTATIONS DU SOL

Un relevé des grandes affectations du sol identifiées au Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal révèle une ségrégation marquée quant à la répartition des fonctions urbaines dans l'espace aux environs du Technopôle Angus. Alors que les bâtiments industriels se concentrent aux abords de la voie ferrée, des poches dédiées aux fonctions commerciales de forte intensité s'y rattachent. Le reste du territoire est affecté à la fonction résidentielle de façon quasi homogène.

Aux limites des zones d'emploi, la cohabitation avec le milieu résidentiel peut s'avérer problématique en raison de la circulation lourde ou du bruit si les interfaces ne sont pas travaillées spécifiquement pour réduire les conflits d'usages. Pour le Technopôle Angus, le récent dézonage du site de l'atelier de peinture Rona pour permettre la réalisation du projet résidentiel Angus avenue du Mont-Royal accentue cette réalité et représente une occasion de créer une zone tampon entre le milieu résidentiel et le secteur d'emploi sur l'îlot central en pensant l'espace de façon à favoriser la cohabitation harmonieuse des différents usages au sein même de l'îlot.

COMPACITÉ

L'accès à la nature et à l'activité extérieure est assuré dans le quartier par trois grands parcs achalandés, aménagés avec des espaces de jeu et des terrains sportifs et accessibles à pied en moins de 10 minutes à partir de l'îlot central, soit le parc Jean-Duceppe, le parc Saint-Émile et le parc du Pélican. Le parc des Locomotives offre quant à lui un espace public relativement peu animé, au même titre que les parcs d'îlots le long de la 6^e Avenue et de la rue Canadien-Pacifique. Aucune place publique animée n'est actuellement identifiée au secteur Angus, comme le serait, par exemple, la place Valois un peu plus au sud dans l'arrondissement Mercier-Hochelaga-Maisonneuve.

De plus, le secteur est majoritairement recouvert d'infrastructures véhiculaires. Bien que l'accessibilité du Technopôle en voiture reste un besoin essentiel, le fait que plus de 50% du sol soit dédié aux voitures (rues et stationnements) constitue un frein au développement, autant qu'un facteur d'insécurité dans l'espace public et une nuisance pour la santé humaine liée à l'effet d'îlot de chaleur.

La consolidation du Technopôle vise l'optimisation des surfaces au sol, la création d'un centre civique pour le secteur et une plus grande appropriation de l'espace extérieur par les usagers du quartier.

ENJEUX

- RÉCONCILIATION DES PÔLES RÉSIDENTIELS ET D'EMPLOI
- AUGMENTATION DE LA QUANTITÉ D'ESPACES AU SOL À CARACTÈRE PIÉTONNIER ET CIVIQUE



ÉQUIPEMENTS COLLECTIFS AUX ENVIRONS DU SITE

LÉGENDE

- ÉQUIPEMENT DE LOISIRS
- ÉQUIPEMENT CIVIQUE
- ÉQUIPEMENT DE SANTÉ
- ÉQUIPEMENT SCOLAIRE
- JARDIN COMMUNAUTAIRE
- RAYON DE 800 M AUTOUR DU SITE
(≈ 10 MINUTES DE MARCHÉ)



ÉQUIPEMENTS COMMERCIAUX AUX ENVIRONS DU SITE

LÉGENDE

- ÉQUIPEMENT COMMERCIAL
- RAYON DE 800 M AUTOUR DU SITE
(≈ 10 MINUTES DE MARCHÉ)

ENJEU

- » DIVERSIFICATION DE L'OFFRE DE COMMERCIALE ET SERVICES DE PROXIMITÉ POUR LES RÉSIDENTS ET TRAVAILLEURS DU SECTEUR

SERVICES DE PROXIMITÉ

L'étude des équipements collectifs du secteur révèle une abondance d'espaces, principalement extérieurs, voués à la pratique de divers loisirs, ainsi que l'amorce d'un pôle de services de santé à proximité du site. Par contre, on dénote des lacunes en matière d'équipements culturels, aucun bâtiment n'étant consacré à cet usage dans un rayon de 800 mètres (environ 10 minutes de marche) à partir du site. De plus, aucun espace n'est aménagé pour favoriser l'agriculture urbaine dans le même rayon de 800 mètres, et ce depuis la fermeture du jardin communautaire Préfontaine en 2004.

Quant à l'offre commerciale aux environs du site, celle-ci est de forte intensité en général (Loblaws, Canadian Tire, S.A.Q., poissonnerie Norref, etc.), tandis que les commerces de proximité se concentrent le long des avenues Masson et du Mont-Royal, difficilement accessibles pour un piéton à partir du Technopôle. Des initiatives ont été entamées par la SDA pour bonifier l'offre commerciale sur ses terrains, comme en témoigne la présence d'un spa, d'une salle d'entraînement et d'une boulangerie et de trois restaurants. Néanmoins, cette tendance gagnerait à être consolidée dans une perspective d'animation du quartier et d'augmentation de la sécurité sur le site le soir par une densification des usages et l'augmentation des usagers.

ANALYSE DU CONTEXTE URBAIN

2.3 MOBILITÉ



RÉSEAU VIAIRE AUX ENVIRONS DU SITE - CLASSIFICATION DU PLAN DE TRANSPORT DE MONTRÉAL, 2005

LÉGENDE

- ||||||| VOIE FERRÉE
- ARTÈRE PRINCIPALE
- ARTÈRE SECONDAIRE
- RUE COLLECTRICE
- RUE STRUCTURANTE DU TECHNOPOLE
- RUE LOCALE
- ACCÈS PRINCIPAL AU SITE
- ACCÈS SECONDAIRE AU SITE



AUTRES RÉSEAUX DE TRANSPORT AUX ENVIRONS DU SITE

LÉGENDE

- ||||||| VOIE FERRÉE
- PISTE CYCLABLE
- LIGNE D'AUTOBUS
- LIEN PIÉTON VERS LE MÉTRO
- LIEN PIÉTON PROJETÉ
- RAYON DE 800 M AUTOUR DU SITE (= 10 MINUTES DE MARCHÉ)

ACCESSIBILITÉ ET TRANSPORT

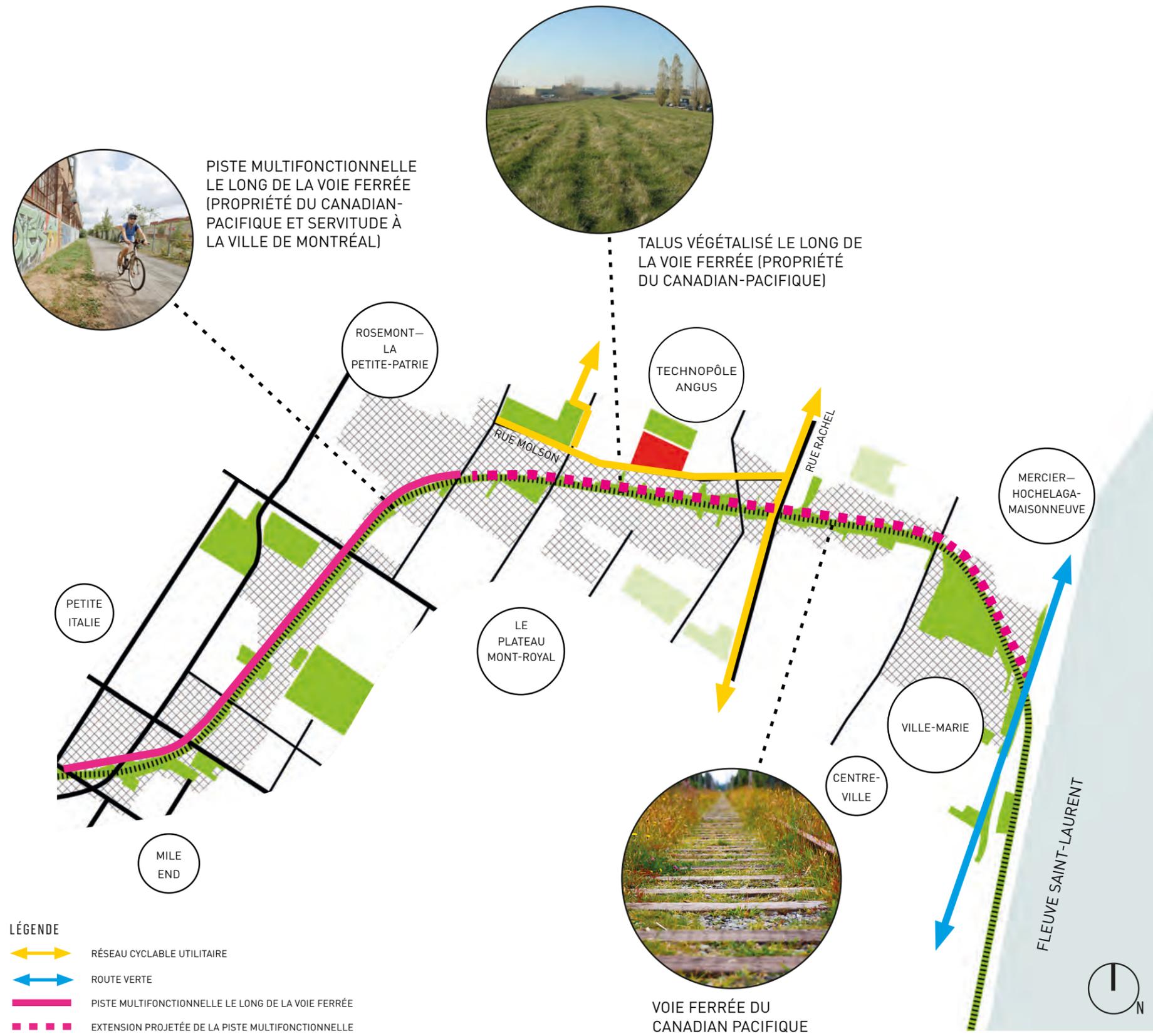
Le mode de déplacement le plus utilisé actuellement pour accéder au Technopôle Angus demeure l'automobile. Les principaux points d'entrée vers le site se situent sur les grandes artères et rues collectrices (D'Iberville, Saint-Joseph, Saint-Michel, Rachel et Sherbrooke). Malgré son caractère de rue locale, la rue Molson qui borde le site du projet au sud constitue un axe structurant pour le Technopôle, alors que la majorité des camions qui le desservent y transitent.

Le site étant relativement éloigné (plus de 10 minutes de marche) de la station de métro la plus proche, le seul moyen d'accéder directement au secteur en transport collectif est l'autobus, notamment la ligne d'autobus 25 Angus qui fait le lien entre le métro Rosemont et le Technopôle. Ce circuit n'offre toutefois pas de connexion directe au métro Préfontaine ni une desserte concurrentielle pour ce qui est de la fréquence des passages (un autobus aux 20 minutes aux heures de pointe en moyenne), ce qui nuit grandement à l'utilisation du circuit. Par ailleurs, l'arrivée prochaine de 3 500 nouveaux résidents dans le quartier, dont 620 logements ciblant spécifiquement les personnes âgées dans le cadre du projet Norampac, contribuera à créer encore plus de demandes pour un service d'autobus accessible et efficace.

La voie ferrée, la trame urbaine discontinue et la présence de nombreux dénivelés ont pour effet d'enclaver le site et de complexifier les déplacements à pied dans le quartier. Dans une perspective de créer une liaison piétonne directe du Vieux-Rosemont vers le métro Préfontaine, l'Arrondissement Rosemont—La Petite-Patrie a récemment entrepris d'ouvrir la 2^e Avenue entre le boulevard Saint-Joseph et l'avenue du Mont-Royal et de négocier une servitude de passage sur le terrain du complexe résidentiel U-31.

ENJEUX

- ↳ COHABITATION SÉCURITAIRE ENTRE LES DIFFÉRENTS USAGERS DE LA ROUTE
- ↳ BONIFICATION DE L'OFFRE DE TRANSPORT COLLECTIF
- ↳ EFFICACITÉ DES LIENS PIÉTONS ENTRE LES PÔLES D'ACTIVITÉS



PISTE MULTIFONCTIONNELLE LE LONG DE LA VOIE FERRÉE (PROPRIÉTÉ DU CANADIAN-PACIFIQUE ET SERVITUDE À LA VILLE DE MONTRÉAL)

TALUS VÉGÉTALISÉ LE LONG DE LA VOIE FERRÉE (PROPRIÉTÉ DU CANADIAN-PACIFIQUE)

VOIE FERRÉE DU CANADIAN PACIFIQUE

- LÉGENDE**
- RÉSEAU CYCLABLE UTILITAIRE
 - ROUTE VERTE
 - PISTE MULTIFONCTIONNELLE LE LONG DE LA VOIE FERRÉE
 - EXTENSION PROJETÉE DE LA PISTE MULTIFONCTIONNELLE

RÉSEAU CYCLABLE

Le réseau cyclable aux environs du site est représenté en premier lieu par la piste de la rue Rachel, un lien structurant nord-sud bien connu de l'ensemble des cyclistes montréalais. Deux liens aménagés sur la rue Molson et l'avenue Laurier Est complètent le réseau cyclable.

Le talus végétalisé de la voie ferrée du Canadien Pacifique constitue une possibilité de créer un autre lien cyclable plus axé sur la promenade à proximité du Technopôle. Ce lien s'avérerait en fait le prolongement de la piste multifonctionnelle qui longe actuellement la voie ferrée pour aboutir à l'angle des rues Fullum et Masson. Avec son projet de Véloroute reliant la rivière des Prairies au fleuve Saint-Laurent, la Ville de Montréal prévoit en effet prolonger la piste multifonctionnelle existante à même le talus ferroviaire jusqu'à la Route verte en bordure du fleuve. Ce projet est d'ailleurs inscrit comme orientation panmontréalaise au Plan d'urbanisme de 2004.

Au niveau du Technopôle, ce nouveau tracé s'inscrirait en complémentarité du réseau cyclable utilitaire local et permettrait au site de devenir un lieu pivot, tant à l'échelle du quartier que du reste de la ville.

ENJEU

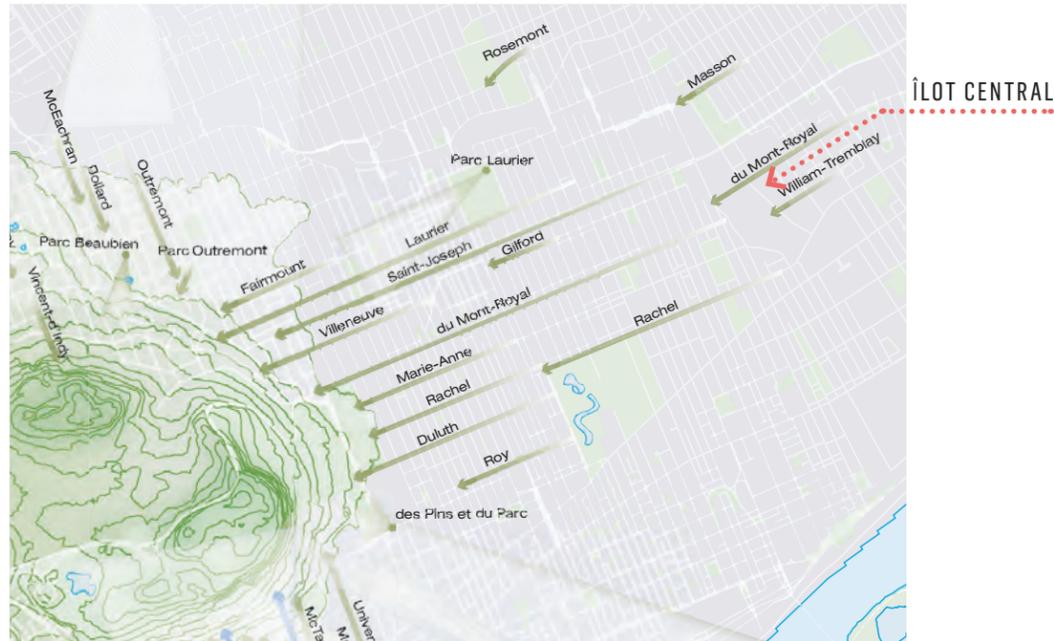
- ARRIMAGE DE L'ÎLOT CENTRAL AU PROJET DE VÉLOROUTE DE LA VILLE DE MONTRÉAL

RÉSEAUX CYCLABLES EXISTANTS ET PROJETÉS AUX ENVIRONS DU SITE

ANALYSE DU CONTEXTE URBAIN

2.4 COMPOSANTES IDENTITAIRES

Des vues d'intérêt sur deux composantes identitaires du paysage Montréalais, le stade Olympique et le mont Royal sont identifiées à proximité du site. Les percées visuelles vers la montagne depuis l'avenue du Mont-Royal et la rue William-Tremblay sont d'ailleurs inscrites au Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal et doivent être conservées. De plus, le talus qui surplombe la voie ferrée du Canadien Pacifique offre aussi des vues exceptionnelles vers le mont Royal, qui pourraient être mises en valeur par la réalisation du projet de Véloroute de la Ville de Montréal.



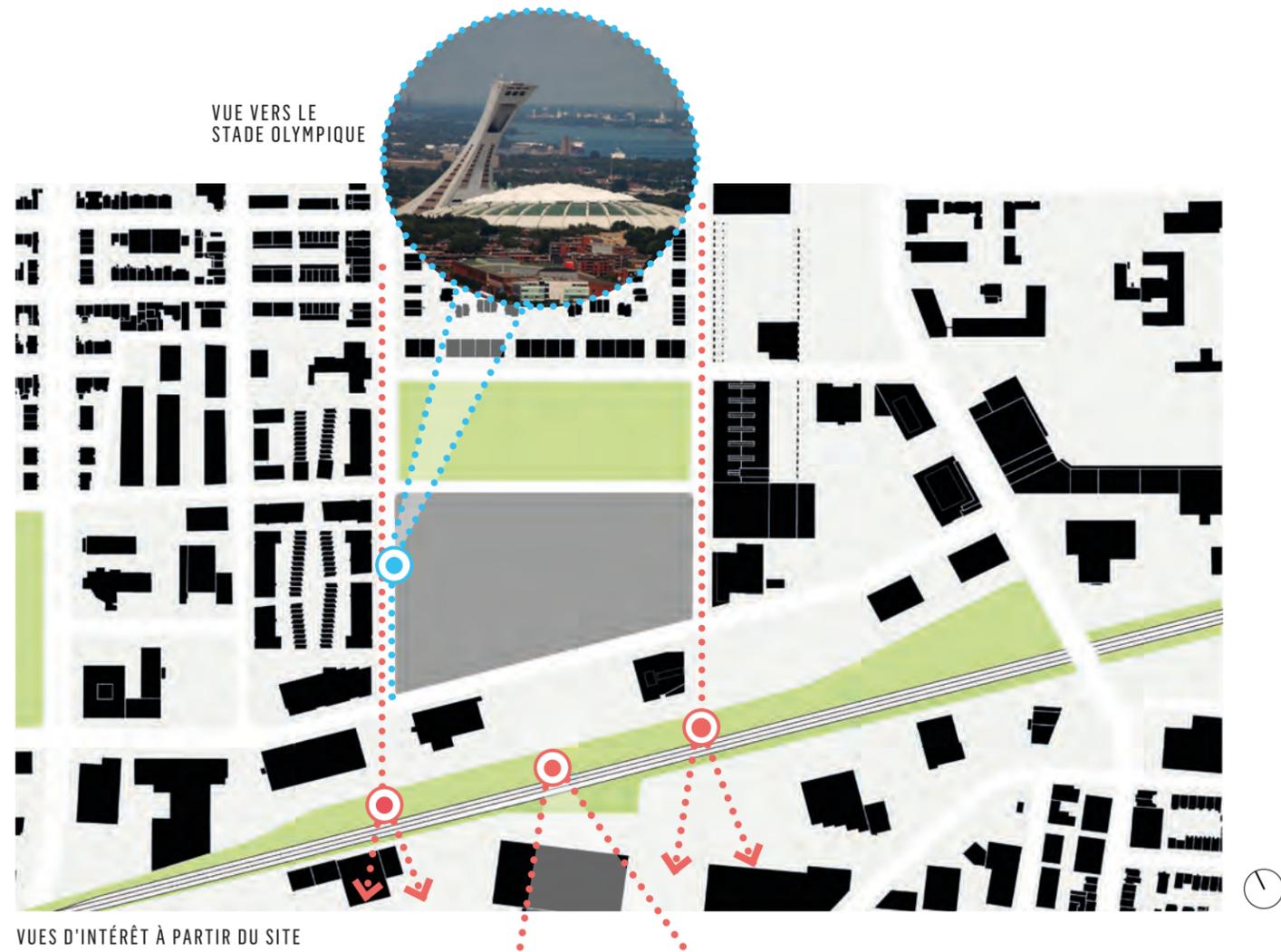
VUES D'INTÉRÊT VERS LE MONT ROYAL À PROXIMITÉ DU SITE

- EXTRAIT DU PLAN D'URBANISME DE LA VILLE DE MONTRÉAL, 2004

Annexe D

Les vues d'intérêt vers le mont Royal

- Vue vers le mont Royal
- Vue menacée vers le mont Royal



VUE VERS LE STADE OLYMPIQUE

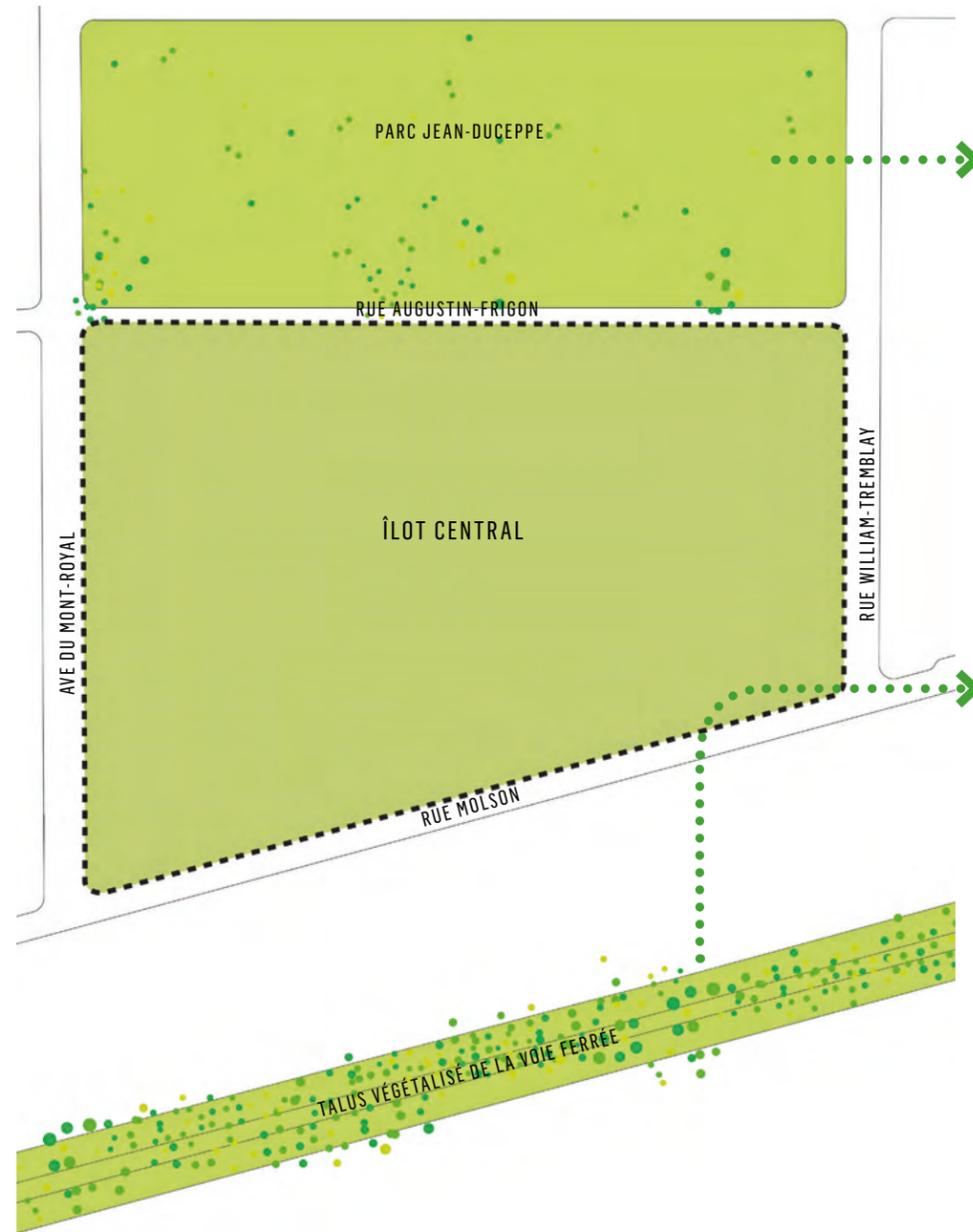
VUES D'INTÉRÊT À PARTIR DU SITE

VUES VERS LE MONT ROYAL



ENJEU

- PRÉSERVATION ET MISE EN VALEUR DES PERCÉES VISUELLES VERS LES COMPOSANTES PAYSAGÈRES D'INTÉRÊT À PARTIR DE L'AVENUE DU MONT-ROYAL, DE LA RUE WILLIAM-TREMBLAY ET DU TALUS FERROVIAIRE



ESPACES DE BIODIVERSITÉ AUX ENVIRONS DE L'ÎLOT CENTRAL

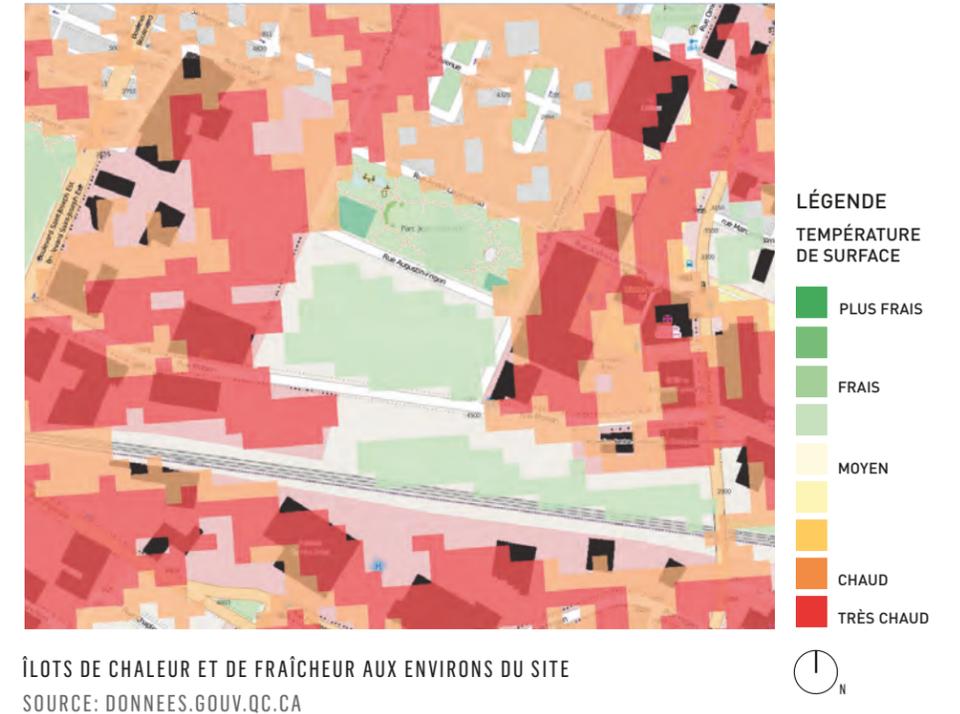


BIODIVERSITÉ

Deux espaces verts de grandes dimensions et de natures bien distinctes jouxtent le site au nord et au sud: le parc Jean-Duceppe et le talus végétalisé de la voie ferrée du C.P. Une friche urbaine riche en espèces herbacées s'est établie naturellement sur ce dernier et constitue un réservoir de biodiversité considérable dans un contexte fortement urbanisé. Le parc Jean-Duceppe offre un indice de biodiversité moins important de par ses aménagements contrôlés (tonte fréquente, espacement uniforme des arbres, etc.), mais non négligeables. Le site de l'Îlot central représente un potentiel intéressant de connexion verte entre ces deux milieux distincts.

ENJEUX

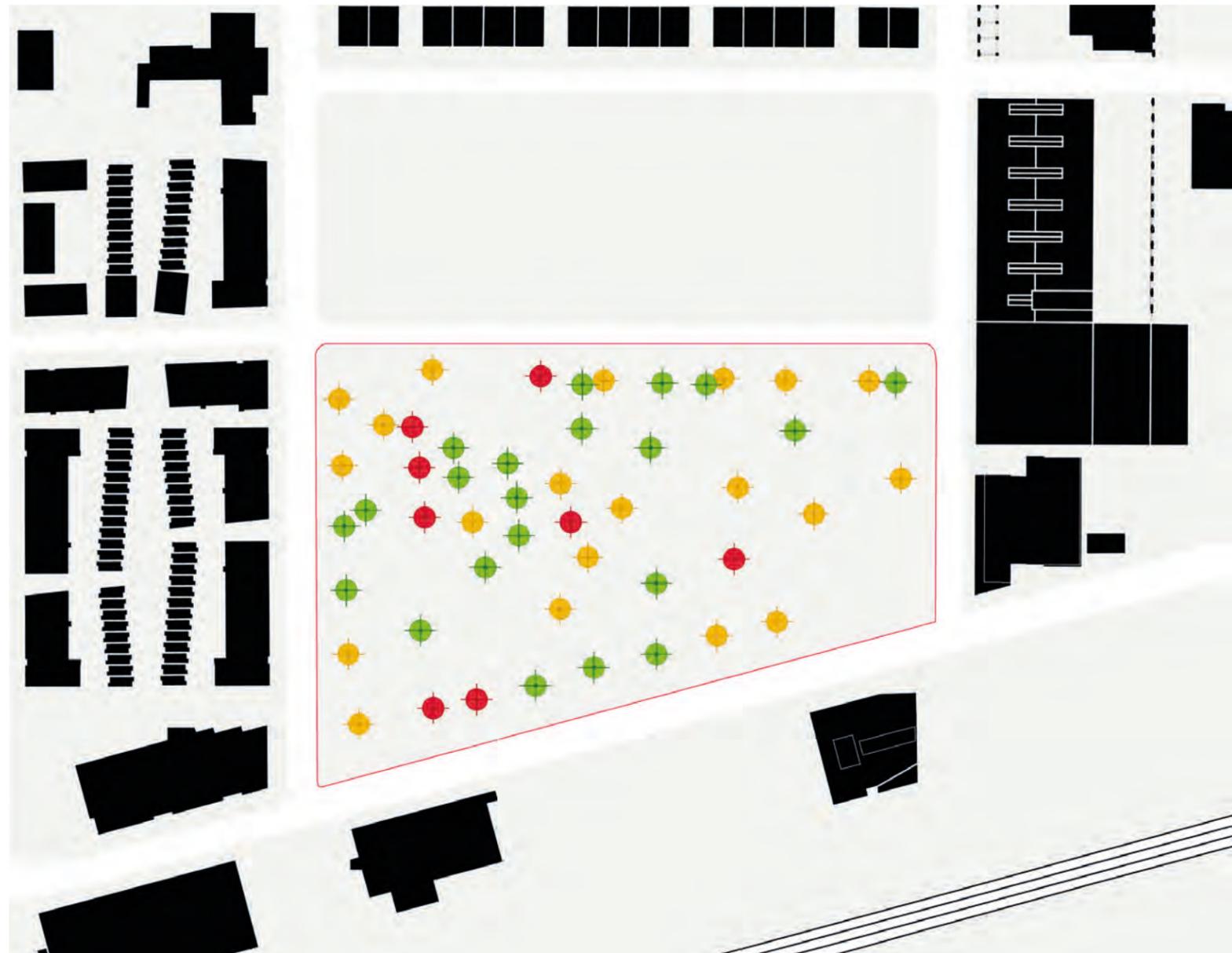
- ↳ MAXIMISATION DE LA BIODIVERSITÉ URBAINE PAR LA CRÉATION DE CONNEXIONS VÉGÉTALES ENTRE LES ESPACES VERTS EXISTANTS
- ↳ PRÉSERVATION DE L'ÎLOT DE FRAÎCHEUR URBAIN DONT FAIT PARTIE L'ÎLOT CENTRAL



ÎLOTS DE CHALEUR ET DE FRAÎCHEUR AUX ENVIRONS DU SITE
SOURCE: DONNEES.GOUV.QC.CA

ÎLOTS DE CHALEUR URBAINS

L'effet d'îlot de chaleur urbain est notable dans le secteur. En effet, une carence d'arbres, les vastes toitures et l'omniprésence d'aires de stationnement de surface au sein des terrains industriels augmentent significativement la température et nuisent à la santé publique, à la végétation et à la consommation énergétique des bâtiments. À l'opposé, la présence du talus végétalisé de la voie ferrée, du parc Jean-Duceppe et des terrains en friche du site crée un vaste îlot de fraîcheur, bénéfique pour le secteur. La consolidation du Technopôle, orientée vers une végétalisation des espaces extérieurs et des toitures, renforcera cet impact positif au-delà des limites de l'Îlot central.



NIVEAU DE CONTAMINATION DES ÉCHANTILLONS DE SOL PRÉLEVÉS SUR L'ÎLOT CENTRAL
 SOURCE: ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE PHASE II - ÎLOT CENTRAL ANGUS, GROUPE SCP ENVIRONNEMENT INC., MARS 2014

LÉGENDE
 CLASSES DE
 CONTAMINATION

● C-D

● B-C

● A



GESTION DES SOLS

Par son passé industriel, le terrain du Technopôle Angus nécessite une gestion des sols pour accueillir un développement immobilier. Dès 1998, la compagnie ferroviaire du Canadien Pacifique et le ministère de l'Environnement et de la Faune ont signé une convention portant sur la gestion des sols afin de permettre l'implantation d'industries, de commerces, de résidences et de parcs sur le site des Shops Angus. Poursuivant cet engagement, la Société de développement Angus conclut en 2005 avec le ministère de l'Environnement un plan-cadre de gestion des sols du Technopôle Angus, incluant une préautorisation pour chacun des projets individuellement.

Une récente étude géotechnique confirme la présence sur l'îlot central de sols classés majoritairement B-C, convenable pour des usages commerciaux et industriels, mais pas pour le résidentiel. Quelques sondages sont classés C-D et devront être traités, peu importe l'usage.

Pour l'ensemble des critères analysés, les concentrations obtenues montrent que la qualité de l'eau souterraine respecte les critères du ministère de l'Environnement¹ et les normes de la Ville de Montréal.

Le niveau du roc varie sur le terrain, se retrouvant de 2,5 m (le long de l'avenue du Mont-Royal Est) à 6,5 m (coin William-Tremblay et Augustin-Frigon) de profondeur.

¹ Ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques (MDDELCC) depuis 2014.

ENJEU

↳ GESTION RESPONSABLE DES SOLS SUR LE SITE





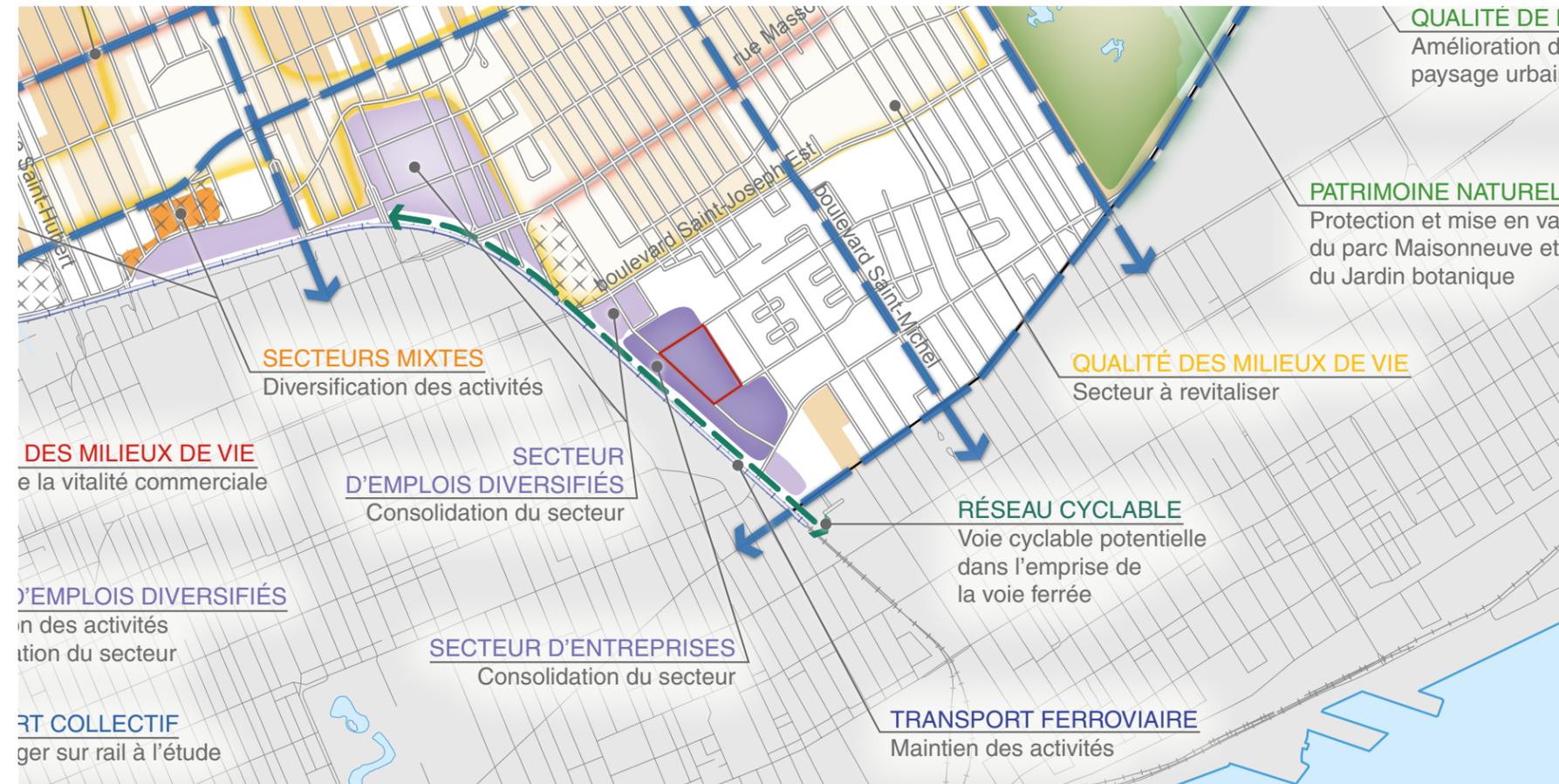
UN SECTEUR PARTICULIER SUR
LE PLAN URBAIN | **Zone 0533**
du Règlement d'urbanisme de
Rosemont–Petite-Patrie |

CADRE
RÉGLEMENTAIRE

3

CADRE RÉGLEMENTAIRE

3.1 | ORIENTATIONS MUNICIPALES



EXTRAIT DU PLAN ILLUSTRANT LA SYNTHÈSE DES ORIENTATIONS PAN-MONTRÉALAISES POUR L'ARRONDISSEMENT ROSEMONT-LA PETITE-PATRIE ANNEXÉ AU PLAN D'URBANISME DE LA VILLE DE MONTRÉAL

PLAN D'URBANISME DE LA VILLE DE MONTRÉAL CHAPITRE D'ARRONDISSEMENT ROSEMONT—LA PETITE-PATRIE

La Ville de Montréal a adopté en 2004 son Plan d'urbanisme édictant les principaux orientations et objectifs relatifs à l'aménagement du territoire. Parmi les différentes orientations du Plan, deux en particulier guident la vision du présent projet, soit :

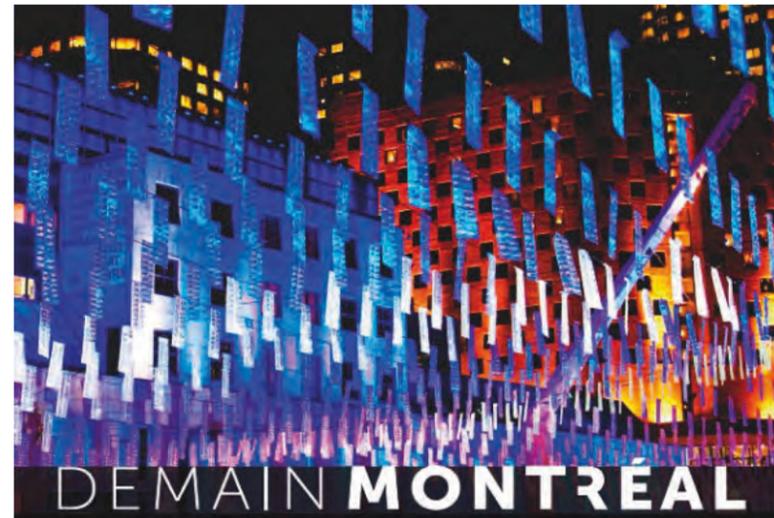
- ORIENTATION 21.3.1 Des milieux de vie de qualité, complets et diversifiés, et plus précisément l'objectif 3 qui consiste à « soutenir une offre diversifiée de logements ». Cet objectif souligne la volonté de l'Arrondissement de créer 65 000 à 70 000 nouveaux logements d'ici 2014, notamment par « la conversion de sites présentant un potentiel de remaillage avec les secteurs résidentiels voisins et la transformation d'usages incompatibles avec la fonction résidentielle ».
- ORIENTATION 21.3.2 Des secteurs d'emplois attrayants et diversifiés, et plus précisément l'objectif 4 qui consiste à « consolider les secteurs d'emploi bordant la voie du CP en favorisant une diversification et un renouvellement des espaces moins performants ». Le plan souligne à cet effet le fort potentiel de développement du Technopôle et cherche à mettre de l'avant une « stratégie (...) à l'égard des secteurs d'emploi bordant la voie du CP visant à offrir des conditions favorisant la rétention des entreprises déjà implantées et la venue d'entreprises diversifiées, notamment en rehaussant la qualité de l'environnement urbain et en améliorant les qualités fonctionnelles de ces secteurs ».

En appui à cet objectif, le Plan cherche entre autres à favoriser la diversification et le renouvellement des activités au sein des secteurs les moins performants par un élargissement des usages autorisés, à assurer une meilleure desserte en transport collectif vers et depuis ces secteurs et à améliorer les conditions de cohabitation entre les activités industrielles et résidentielles.

PLAN DE DÉVELOPPEMENT DE LA VILLE DE MONTRÉAL

En avril 2013, la Ville de Montréal présentait la version révisée de son projet de Plan de développement, initiative visant à mettre en commun l'ensemble des orientations définies par les différents plans et politiques adoptés par la Ville et de définir une vision intégrée de la croissance urbaine. Le document définit des principes de développement sur lesquels s'appuiera la Ville pour définir ses priorités au cours des 20 prochaines années et qui s'avèrent particulièrement inspirants dans le cadre du présent projet, soit la volonté de créer :

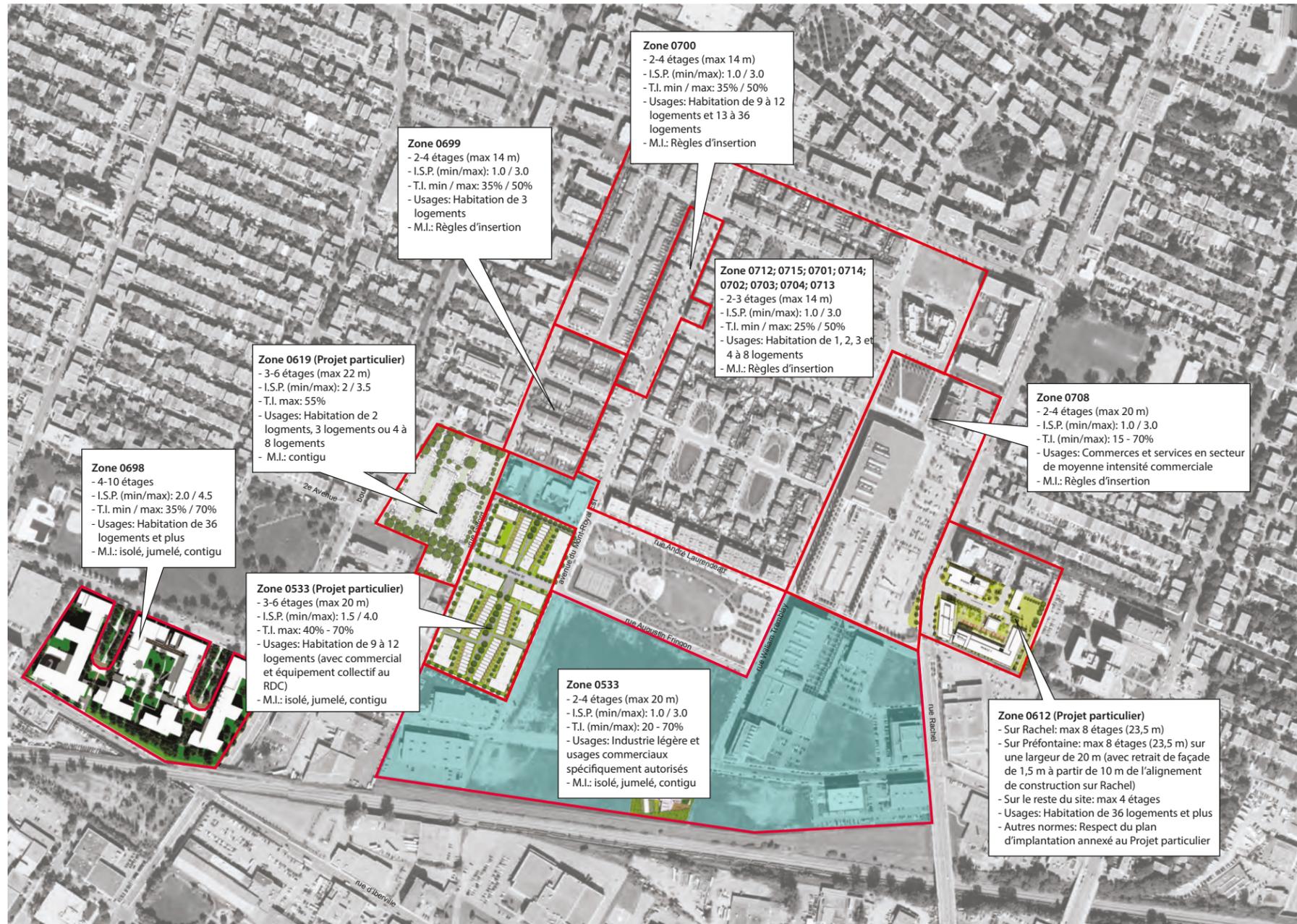
- Une ville compacte axée sur la diversité des activités urbaines et sur la proximité des lieux de résidence, d'emploi, de services et de loisirs ;
- Une ville aménagée pour les piétons et les cyclistes ;
- Des milieux résidentiels sains et sécuritaires ;
- Une ville inclusive et solidaire qui reconnaît les besoins de sa population la plus vulnérable ;
- Une offre adéquate de logements abordables et de logements pour les familles et les aînés ;
- Une ville qui soutient l'agriculture urbaine et l'accès à des aliments sains;
- Une ville qui favorise l'activité physique et la santé ;
- Un domaine public qui met l'accent sur le verdissement, le confort, l'accessibilité universelle, la sécurité, l'art public et l'expression culturelle ;
- Une ville de design qui met en valeur son architecture, sa créativité, son patrimoine, ses paysages et ses milieux naturels ;
- La consolidation du cœur de la région métropolitaine, là où les services et les infrastructures sont présents, avec trois pôles économiques forts ;
- Une ville qui réduit la pollution et les gaz à effet de serre (GES), s'adapte aux changements climatiques et accroît sa biodiversité ;
- La contribution de la collectivité et des partenaires à l'élaboration et à la mise en oeuvre du Plan.



SOURCE IMAGE: VILLE DE MONTRÉAL



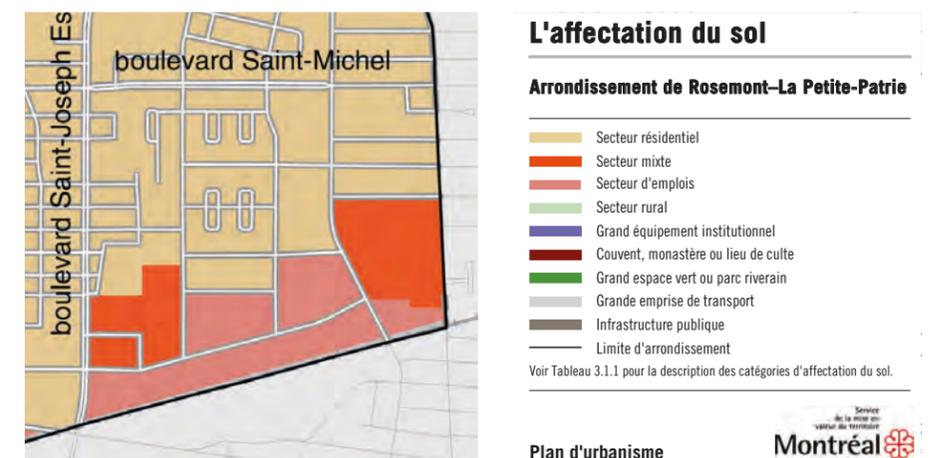
SOURCE IMAGE: VILLE DE MONTRÉAL



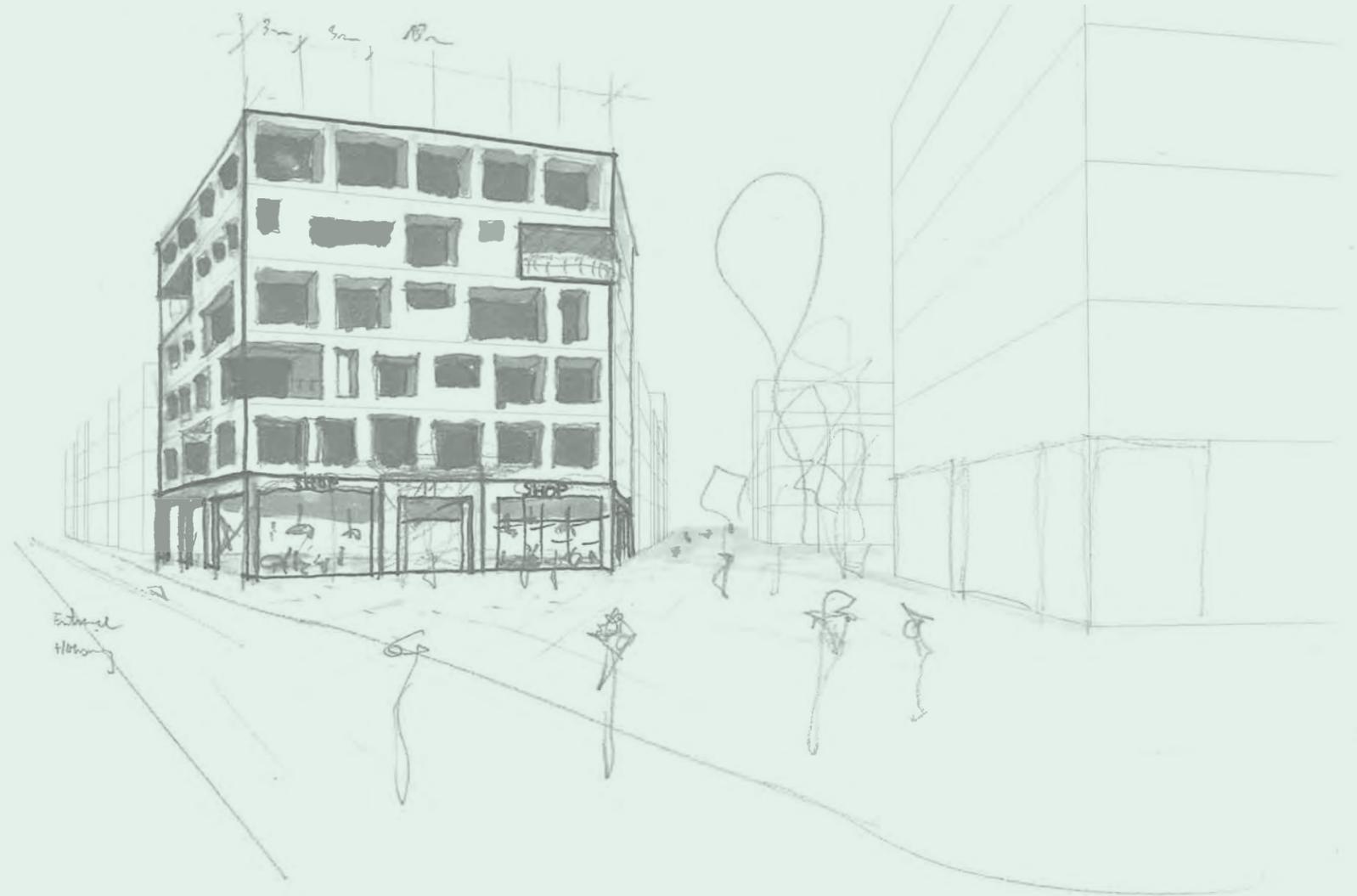
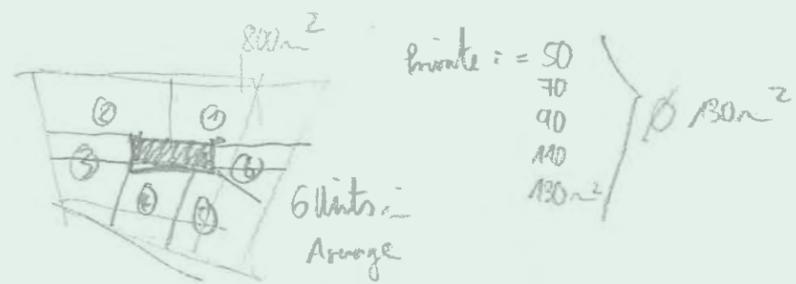
PRESCRIPTIONS DE ZONAGE APPLICABLES AU CONTEXTE IMMÉDIAT DE L'ÎLOT CENTRAL

Les orientations du Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal et les principales prescriptions en matière de zonage contenues au Règlement d'urbanisme de Rosemont—La Petite-Patrie (R.V.M. 01-279) et applicables au site de l'îlot central sont les suivantes :

	PLAN D'URBANISME DE LA VILLE DE MONTRÉAL	RÈGLEMENT D'URBANISME ROSEMONT—LA PETITE-PATRIE (R.V.M. 01-279)
ZONE	S.O.	0533
USAGES	Secteur d'emplois	Industrie légère (I.2 + dispositions spécifiques à la zone 0533)
HAUTEUR	Max. 6 étages	2-4 étages (max. 20 mètres)
DENSITÉ	Moyenne	I.S.P. 1.0-3.0
MODE D'IMPLANTATION	S.O.	Isolé, jumelé ou contigu
TAUX D'IMPLANTATION	Moyen ou élevé	20%-70%
PATRIMOINE BÂTI	S.O.	Immeuble du Locoshop (2 600 William-Tremblay) identifié comme Immeuble significatif
PARCS ET ESPACES VERTS	S.O.	Min. 25% planté par terrain (Max. 12,5% en toiture)



EXTRAIT DU PLAN D'AFFECTATION DU SOL ANNEXÉ AU PLAN D'URBANISME DE LA VILLE DE MONTRÉAL



15 BÂTIMENTS | 45% - Programme
résidentiel | 52% - Bâtiments d'emploi
400 UNITÉS RÉSIDENTIELLES
540 places de stationnement en sous-sol
3% - PROGRAMME COMMERCIAL
ET COMMUNAUTAIRE | Pour **2025**



PLAN
D'AMÉNAGEMENT

4



EMPLOI



INTÉGRATION



ÉCOLOGIE



APPROPRIATION



RENTABILITÉ

CRÉATION D'UN ÉCOQUARTIER VOUÉ À L'EMPLOI

À la lumière de l'analyse du contexte physique et réglementaire applicable à l'Îlot central, la nature du projet à réaliser doit être définie.

La Société de développement Angus cherche d'abord et avant tout à maximiser la création d'emplois sur l'Îlot central. La capacité de développement du site dépend toutefois de la réalité du marché montréalais. Pour attirer les entreprises émergentes du secteur tertiaire, la SDA doit offrir un parc immobilier attractif et adapté aux besoins des entreprises en matière, par exemple, de qualité des espaces, de prix abordables des logements aux environs et d'accès à un large bassin d'employés. En bref, elle doit créer un milieu de vie attractif au sein du Technopôle.

Or, tel que décrit précédemment, le mode de développement traditionnel des pôles d'emploi se base sur une vision monofonctionnelle de l'espace et peu d'attention est portée aux espaces extérieurs, ceux-ci se résumant pour la plupart à l'aménagement d'aires de stationnement à ciel ouvert. Un tel modèle, s'il fut jadis rentable et créateur d'emplois, passe à côté d'enjeux urbains cruciaux pour les quartiers et ne correspond plus aux besoins et aux désirs des entreprises d'aujourd'hui. Le projet de construction sur l'Îlot central vise donc à s'éloigner de ce modèle de développement et à innover au point de vue des formes urbaines, notamment en éliminant les stationnements de surface et en fournissant des espaces extérieurs diversifiés aux usagers du site et aux résidents du quartier.

Cependant, pour garantir la réalisation du projet et la pérennité de ses activités, la SDA doit avant tout s'assurer de la rentabilité financière du projet. Dans le contexte économique actuel, l'organisme ne prévoit pas être en mesure de densifier le cadre bâti au-delà d'un indice de superficie de plancher (I.S.P.) de $\pm 1,0$, ni de maximiser la qualité des espaces extérieurs en construisant uniquement des bâtiments d'emploi sur l'Îlot central (36 968 m²).

Pour que le terrain se développe à moyen terme (± 10 ans), il faut revoir le modèle standard et cela implique l'introduction d'un nouvel usage, résidentiel en l'occurrence. Fidèle à ses valeurs d'inclusion sociale, la SDA vise la construction d'une majorité d'unités de logements abordables, et ce dans la perspective de contribuer à freiner l'exode des familles rosemontoises vers la banlieue et d'augmenter la rétention de personnel sur le site du Technopôle.

Il devient ainsi financièrement rentable d'aménager les stationnements en sous-terrain et de libérer le sol au profit d'espaces publics et végétalisés. L'arrivée de l'usage résidentiel dans les limites du Technopôle amène de nouvelles dynamiques urbaines viables comme l'occupation de l'espace public en dehors des heures de bureau, ce qui augmente le niveau de sécurité de la rue et l'achalandage des commerces.

En tant qu'acteur engagé, la SDA vise les meilleures pratiques immobilières et a à cœur un développement économique, social et écologique viable de son patrimoine bâti. En doublant la superficie bâtie et en partageant les coûts initiaux et les bénéfices d'utilisation entre tous les usagers, il devient aussi possible d'installer des infrastructures écologiques de production d'énergie, de gestion de l'eau et des matières résiduelles et d'entretenir des espaces végétalisés de haute qualité. La construction de l'Îlot central est donc l'occasion de s'inscrire, encore une fois, parmi les projets les plus innovants de l'heure, à l'aide, entre autres, de certifications environnementales.

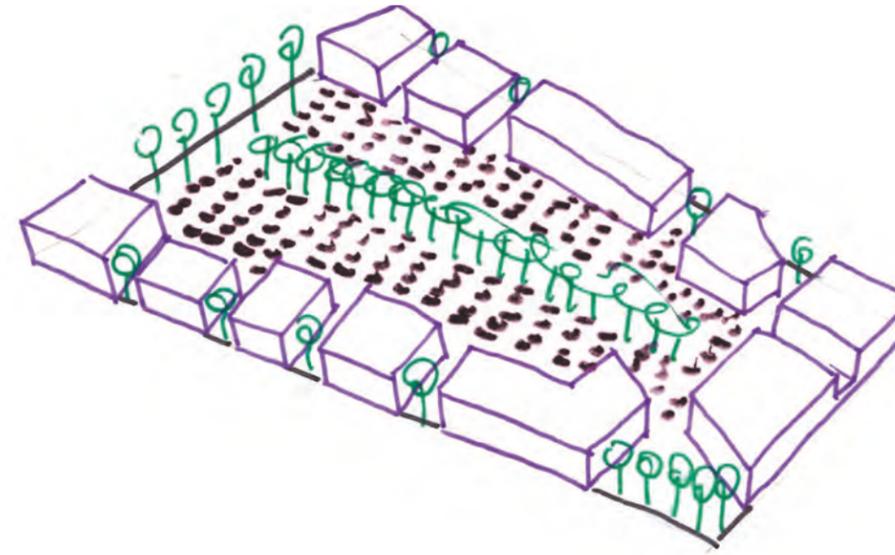
Par ailleurs, une revue des projets exemplaires actuels issus de contextes climatiques et économiques similaires à Montréal révèle que les exemples d'écoquartiers les plus connus sont majoritairement résidentiels, fortement subventionnés et souvent sous la responsabilité des municipalités. Le projet de l'Îlot central du Technopôle Angus devient ainsi une occasion de se distinguer pour créer le premier écoquartier axé d'abord et avant tout sur la création d'emplois.

Tel que mentionné plus tôt, cinq grandes orientations guident la conception du plan d'aménagement de l'Îlot central :

- ↳ LA CRÉATION D'EMPLOIS
- ↳ L'INTÉGRATION HARMONIEUSE DU SITE AU TISSU URBAIN EXISTANT
- ↳ LA GESTION ÉCOLOGIQUE DU CADRE BÂTI ET DES INFRASTRUCTURES
- ↳ L'APPROPRIATION DU SITE PAR LES GENS DU MILIEU
- ↳ LA RENTABILITÉ FINANCIÈRE DU PROJET

SCÉNARIO D'AMÉNAGEMENT DE L'ÎLOT CENTRAL SANS COMPOSANTE RÉSIDENTIELLE

- SUPERFICIE DE PLANCHER BRUTE DÉDIÉE À L'EMPLOI : ≈ 45 000 m²
EMPREINTE AU SOL DES BÂTIMENTS : ≈ 10 450 m²
- TAUX D'IMPLANTATION : ≈ 28%
I.S.P. : ≈ 1.0
- SUPERFICIE DÉDIÉE AU STATIONNEMENT DE SURFACE : ≈ 24 550 m²
NOMBRE DE PLACES DE STATIONNEMENT : ≈ 245 places
- SUPERFICIE D'ESPACES LIBRES COMMUNS : ≈ 2 000 m²

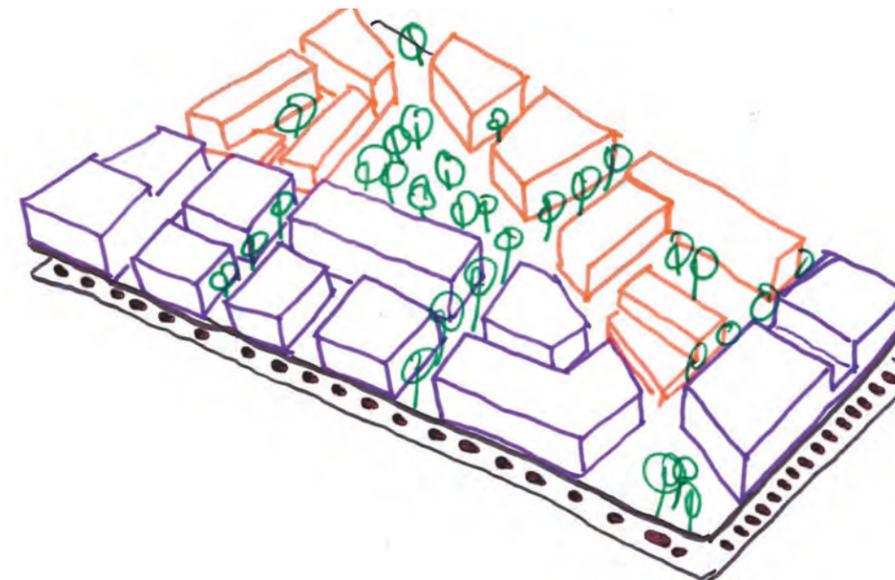


La SDA estime réaliste de développer 45 000 m² de superficie de plancher brute dédiée à l'emploi sur l'Îlot central sur un échéancier de 10 ans. L'aménagement de ces superficies sur l'Îlot central, selon le plan de développement en vigueur actuellement et la nature des demandes qu'elle reçoit, entraînerait des constructions de faible densité dont les aires de stationnement se situeraient en surface. Un tel aménagement est la résultante de l'incapacité des projets de bâtiments d'emploi de faible densité à être assez rentables pour construire l'ensemble des stationnements en sous-sol et prévoir des espaces publics de qualité à la surface du sol.

Cette situation est à la base de la réflexion sur le plan d'aménagement de l'Îlot central. Pour cette raison, la SDA désire voir la densité de construction augmenter et propose comme moyen d'atteindre cet objectif un développement mixte de l'Îlot central. Cette densité plus forte et la mixité des usages permettent de financer la construction de tous les stationnements nécessaires en sous-sol, la possibilité d'aménager des espaces publics de qualité et d'ainsi de se conformer aux 5 grandes orientations formulées dans l'énoncé de vision

SCÉNARIO D'AMÉNAGEMENT DE L'ÎLOT CENTRAL AVEC UNE COMPOSANTE RÉSIDENTIELLE

- SUPERFICIE DE PLANCHER BRUTE DÉDIÉE À L'EMPLOI : ≈ 45 000 m²
EMPREINTE AU SOL DES BÂTIMENTS : ≈ 10 500 m²
- SUPERFICIE DE PLANCHER BRUTE DÉDIÉE À L'HABITATION : ≈ 38 000 m²
EMPREINTE AU SOL DES BÂTIMENTS : ≈ 7 000 m²
- TAUX D'IMPLANTATION TOTAL : ≈ 48%
I.S.P TOTAL : ≈ 2.4
- SUPERFICIE DÉDIÉE AU STATIONNEMENT DE SURFACE : 0 m²
NOMBRE DE PLACES DE STATIONNEMENT : ≈ 500 places
- SUPERFICIE D'ESPACES LIBRES COMMUNS : ≈ 8 500 m²



PLAN D'AMÉNAGEMENT

4.2 MIXITÉ FONCTIONNELLE



RÉPARTITION DES USAGES SUR L'ÎLOT CENTRAL

LÉGENDE

- FONCTION RÉSIDENTIELLE
- FONCTION INDUSTRIELLE / EMPLOI
- FONCTION COMMERCIALE / MIXTE

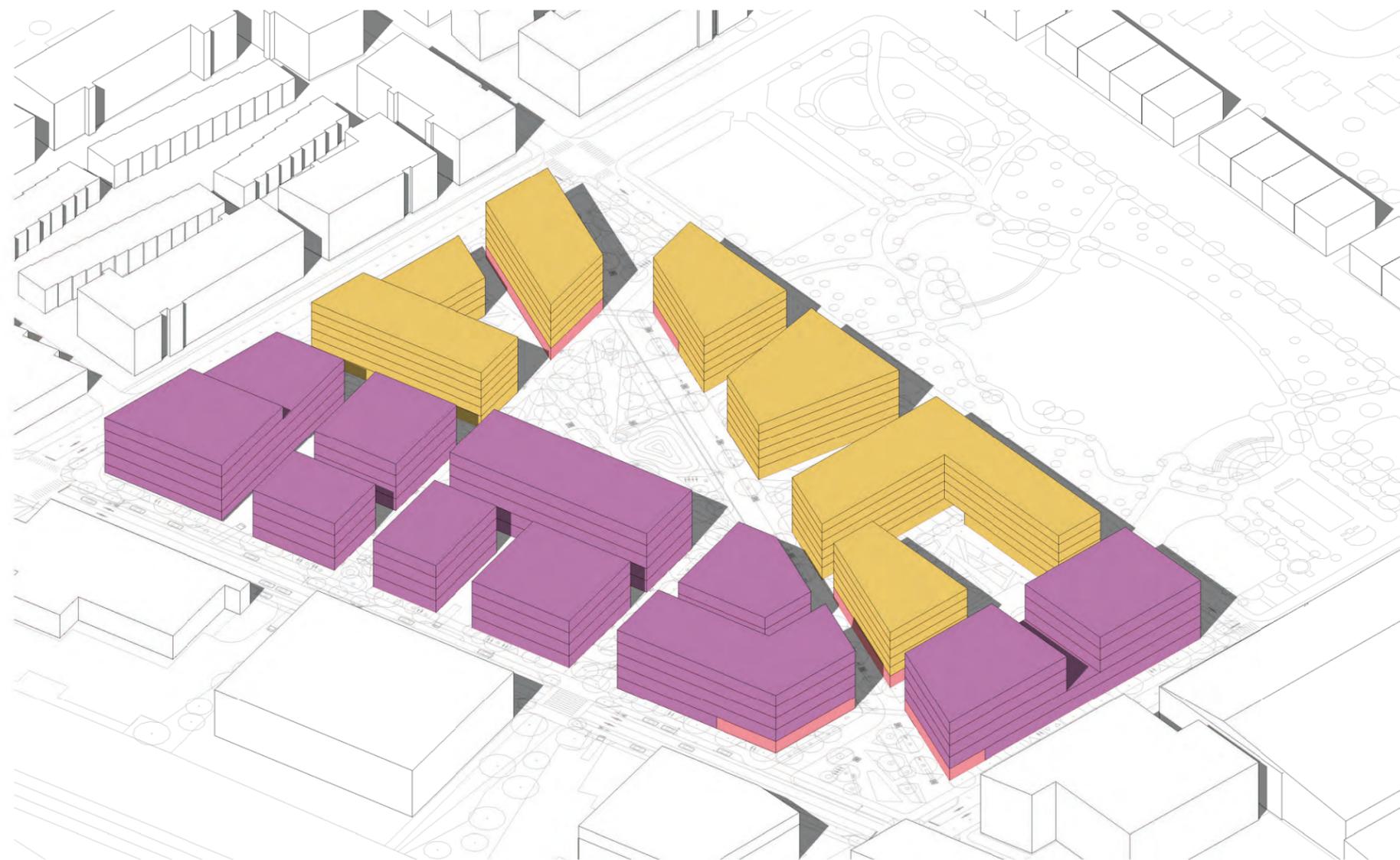


La création d'emplois constitue l'épine dorsale du plan d'aménagement de l'îlot central du Technopôle Angus. En effet, ce sont plus de 45 000 m² de superficie de plancher dédiée à l'emploi qui y seront construits à terme. Ce chiffre correspond à une prévision réaliste de ce que la SDA estime être en mesure de louer au cours des 10 prochaines années, ce qui répond au souci de rentabilité financière du projet.

Par ailleurs, l'intégration de la composante résidentielle répond au besoin de réconciliation des milieux résidentiels et d'emploi dans le secteur et contribue ainsi à une meilleure intégration urbaine du projet. Le volet résidentiel permet de surcroît une gestion écologique des infrastructures en créant, entre autres, un système de partage énergétique entre les bâtiments et surtout un partage de l'investissement et des bénéfices des systèmes, assurant leur faisabilité.

L'interface entre les bâtiments d'emploi et résidentiels est facilitée par l'implantation de commerces de proximité et de pôles d'attraction au rez-de-chaussée des édifices le long de la rue partagée et en bordure des places publiques aux carrefours du site. Leur disposition vise à générer un achalandage sur l'îlot en tout temps et ainsi permettre une appropriation du site par les gens du milieu.

AFFECTATION	SUPERFICIE BRUTE
RÉSIDENTIELLE	38 000 m ²
EMPLOI	45 000m ²
COMMERCIALE / COMMUNAUTAIRE	3 000 m ²
TOTAL	86 000 m²

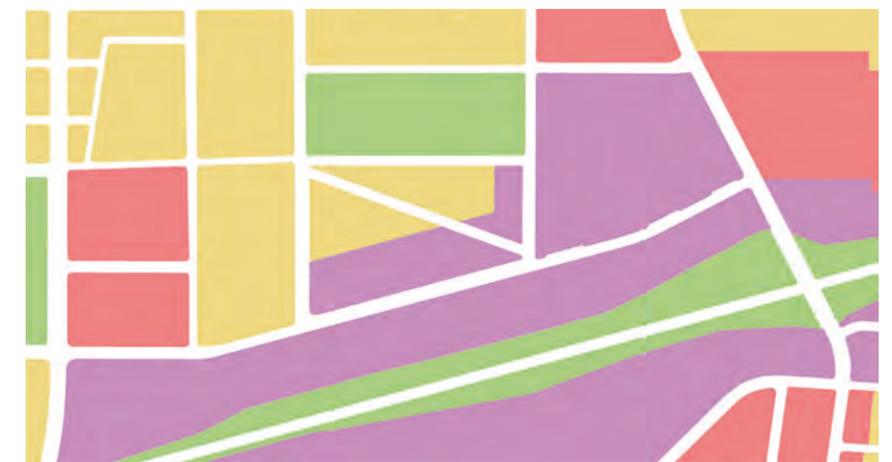


RÉPARTITION DES USAGES SUR L'ÎLOT CENTRAL

LÉGENDE

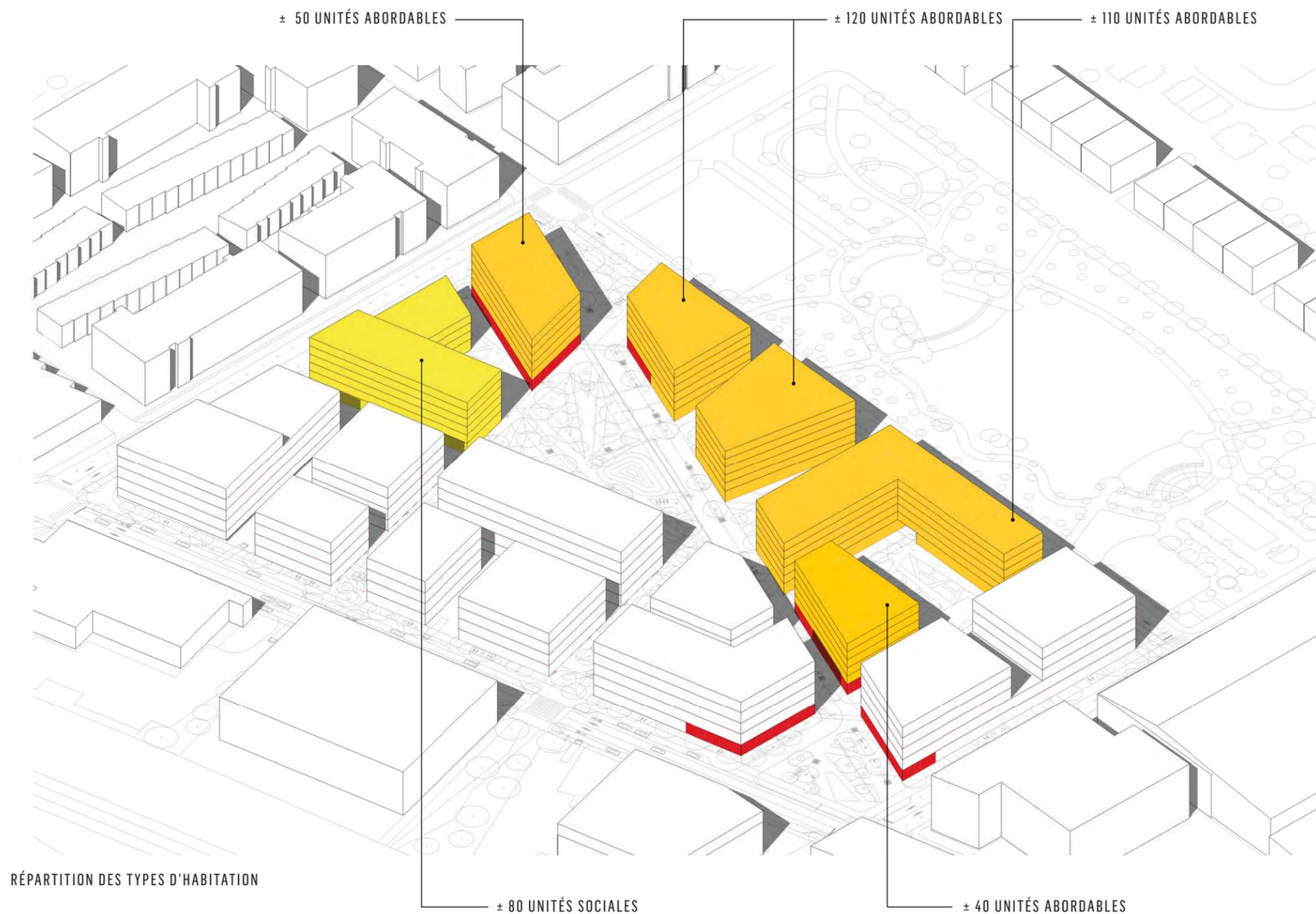
- FONCTION RÉSIDENTIELLE
- FONCTION INDUSTRIELLE / EMPLOI
- FONCTION COMMERCIALE / MIXTE

RÉCONCILIATION DES MILIEUX RÉSIDENTIELS ET D'EMPLOI



PLAN D'AMÉNAGEMENT

4.3 OFFRE RÉSIDENTIELLE ET MIXITÉ SOCIALE



RÉPARTITION DES TYPES D'HABITATION

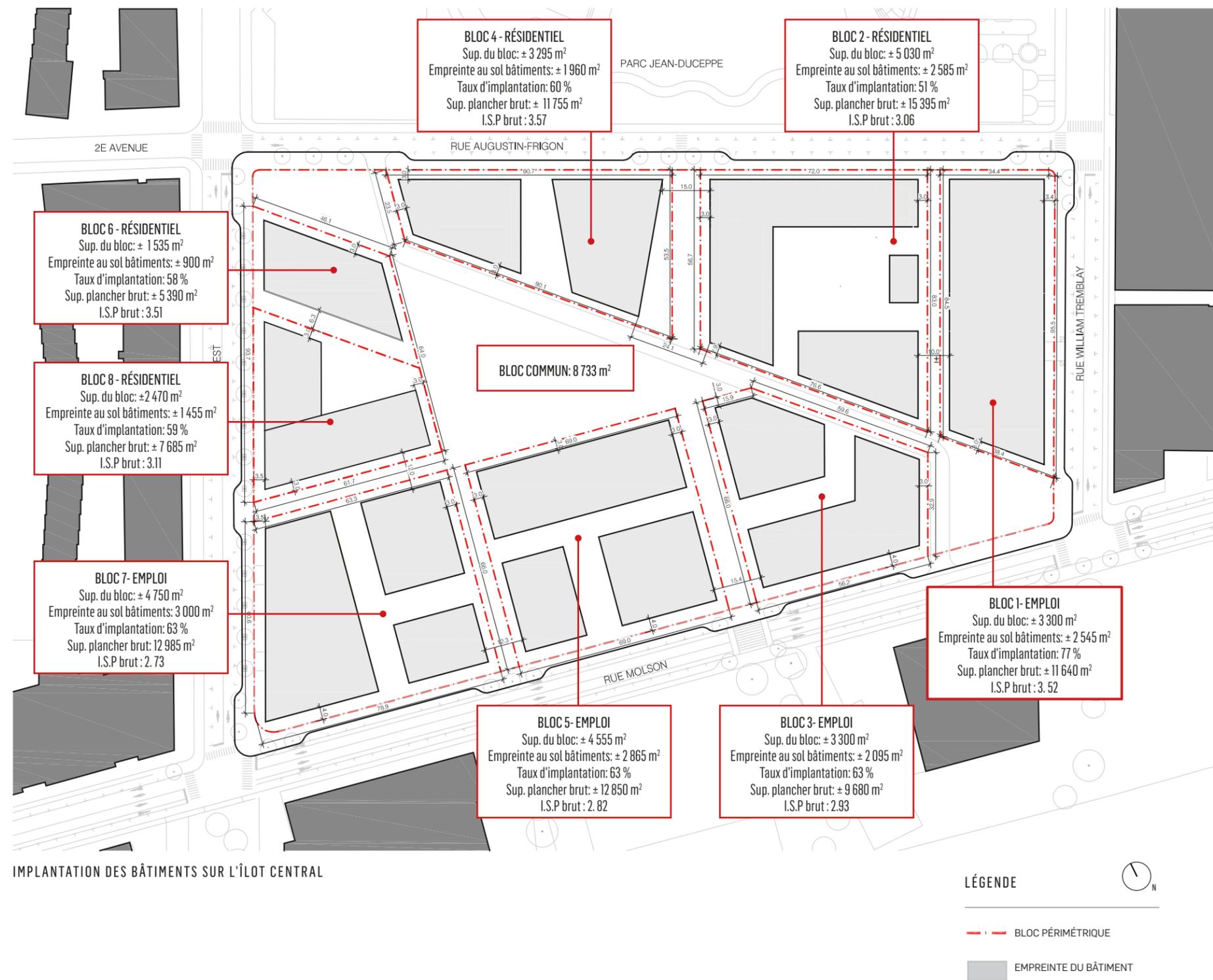
LÉGENDE

- UNITÉ ABORDABLE
- UNITÉ SOCIALE

Le volet résidentiel sur l'îlot central se distingue des projets situés dans son environnement immédiat. En tant que parc d'entreprises, la SDA a comme objectif d'encourager les travailleurs du site à habiter à proximité de leur lieu d'emploi. Cette démarche a pour but d'offrir du logement abordable à Montréal et ainsi contrer l'exode des familles en banlieue. Pour les entreprises, il s'agit d'un moyen de faciliter le recrutement et la rétention des ressources.

La SDA prévoit aller au-delà de la *Stratégie d'inclusion de logements abordables* de la Ville de Montréal et entend ne fournir que des logements abordables et sociaux destinés aux jeunes familles au sein de la portion résidentielle du projet. À cet effet, au moins 35% des unités résidentielles seront dotées de 3 chambres à coucher ou plus.

TYPE D'HABITATION	NOMBRE D'UNITÉS	POURCENTAGE
ABORDABLE	± 320	80%
SOCIALE	± 80	20%
TOTAL	± 400	100%



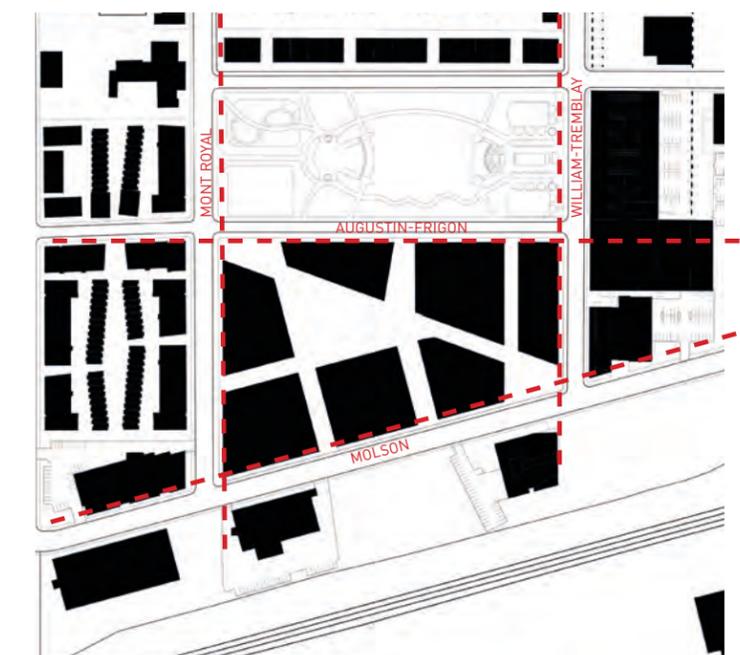
IMPLANTATION DES BÂTIMENTS SUR L'ÎLOT CENTRAL

L'implantation des bâtiments répond à la volonté d'intégration urbaine du projet. Les constructions encadrent la rue et leurs façades sont alignées par rapport aux bâtiments limitrophes.

L'empreinte des bâtiments est contenue au sein de blocs périmétriques (surfaces constructibles) dont la configuration assure une perméabilité du tissu urbain, une flexibilité de développement et la compacité du cadre bâti, c'est-à-dire que la densité des constructions est compensée par la qualité des espaces publics.

DONNÉES D'IMPLANTATION GLOBALES

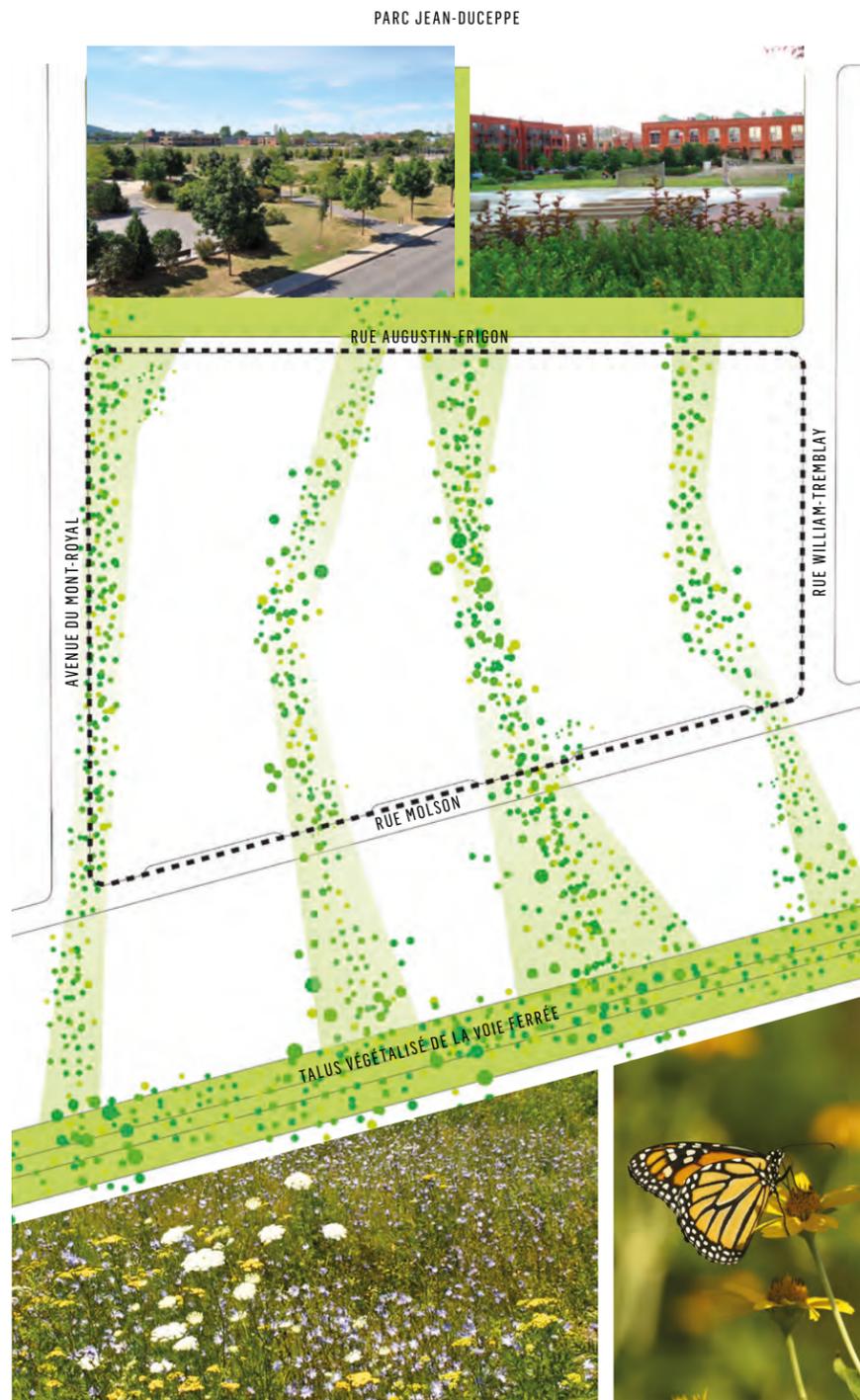
- ✓ SUPERFICIE DE L'ÎLOT CENTRAL: ± 36 970 M²
- ✓ SUPERFICIES CONSTRUCTIBLES (BLOCS PÉRIMÉTRIQUES): ± 28 235 M²
- ✓ TAUX D'IMPLANTATION BLOCS PÉRIMÉTRIQUES: 76 %
- ✓ EMPREINTE DES BÂTIMENTS: 17 550 M²
- ✓ TAUX D'IMPLANTATION BÂTIMENTS: 47 %
- ✓ I.S.P GLOBAL (DENSITÉ BRUT): 2.36



ALIGNEMENT DES CONSTRUCTIONS ET COMPACTÉ DU CADRE BÂTI

PLAN D'AMÉNAGEMENT

4.5 AMÉNAGEMENTS EXTÉRIEURS



CORRIDORS ÉCOLOGIQUES POUR RELIER LES ESPACES VERTS

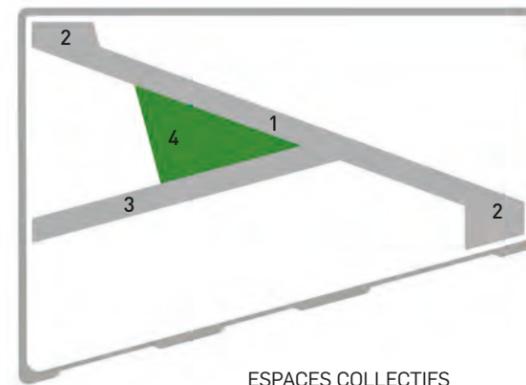
L'aménagement extérieur fournit des espaces à la fois diversifiés et unificateurs pour l'ensemble du projet. Il équilibre les surfaces minérales à caractère urbain et les espaces plus végétalisés pour reconnecter les citoyens avec la nature, tout en participant à la gestion intégrée des précipitations sur le site.

Dans la perspective de favoriser l'appropriation du site par les gens du milieu, différentes typologies d'espaces sont proposées. En premier lieu, un réseau d'espaces collectifs à l'usage de tous et composé d'une rue partagée avec deux places publiques comme points de jonction avec les rues d'une promenade plantée et d'un boisé en cœur d'îlot. Des corridors écologiques transversaux affichent quant à eux un caractère plus privé, donnant accès aux bâtiments résidentiels et

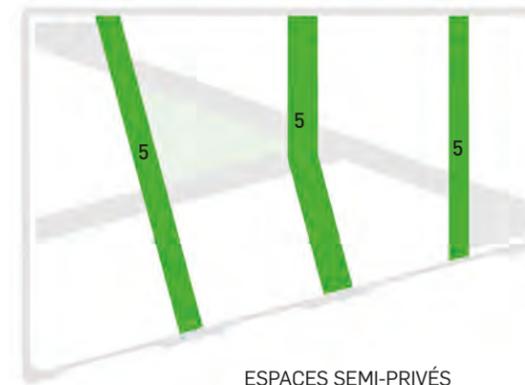
d'emplois, mais tout de même ouverts aux piétons se déplaçant dans l'axe nord-sud. Des espaces privés destinés à l'usage exclusif des occupants des différents édifices et de leurs visiteurs contribuent enfin à forger un sentiment d'appartenance à l'échelle du bâtiment.

Les corridors écologiques créent des liens de biodiversité entre le talus ferroviaire et le parc Jean-Duceppe, participant à la gestion écologique des ressources du site. Aménagés selon le principe de la connectivité à trois niveaux (aérien, au sol et en souterrain), ces corridors favorisent la migration de la faune et la flore locales au travers du milieu bâti et mettent en relation des espaces verts auparavant isolés l'un de l'autre.

HIÉRARCHISATION DES ESPACES EXTÉRIEURS



- ESPACES COLLECTIFS
- 1 RUE PARTAGÉE
 - 2 PLACES PUBLIQUES
 - 3 PROMENADE PLANTÉE
 - 4 BOISÉ

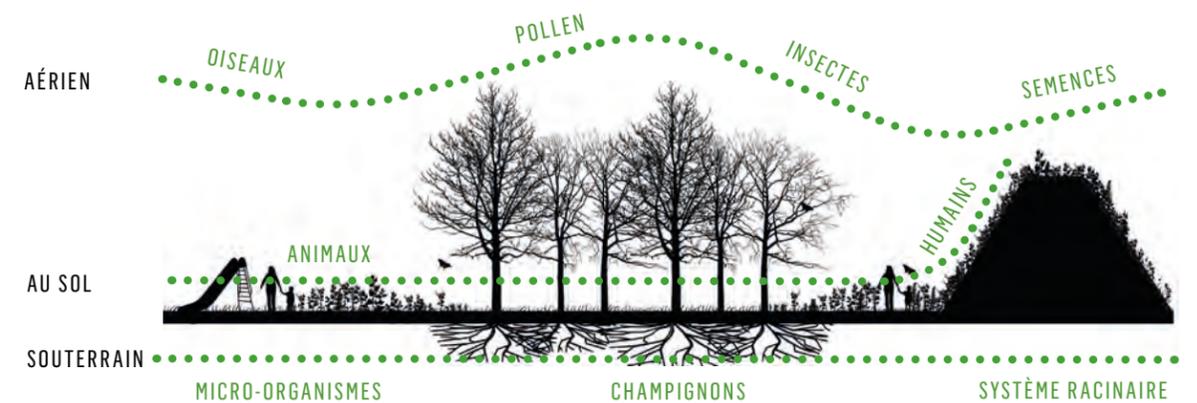


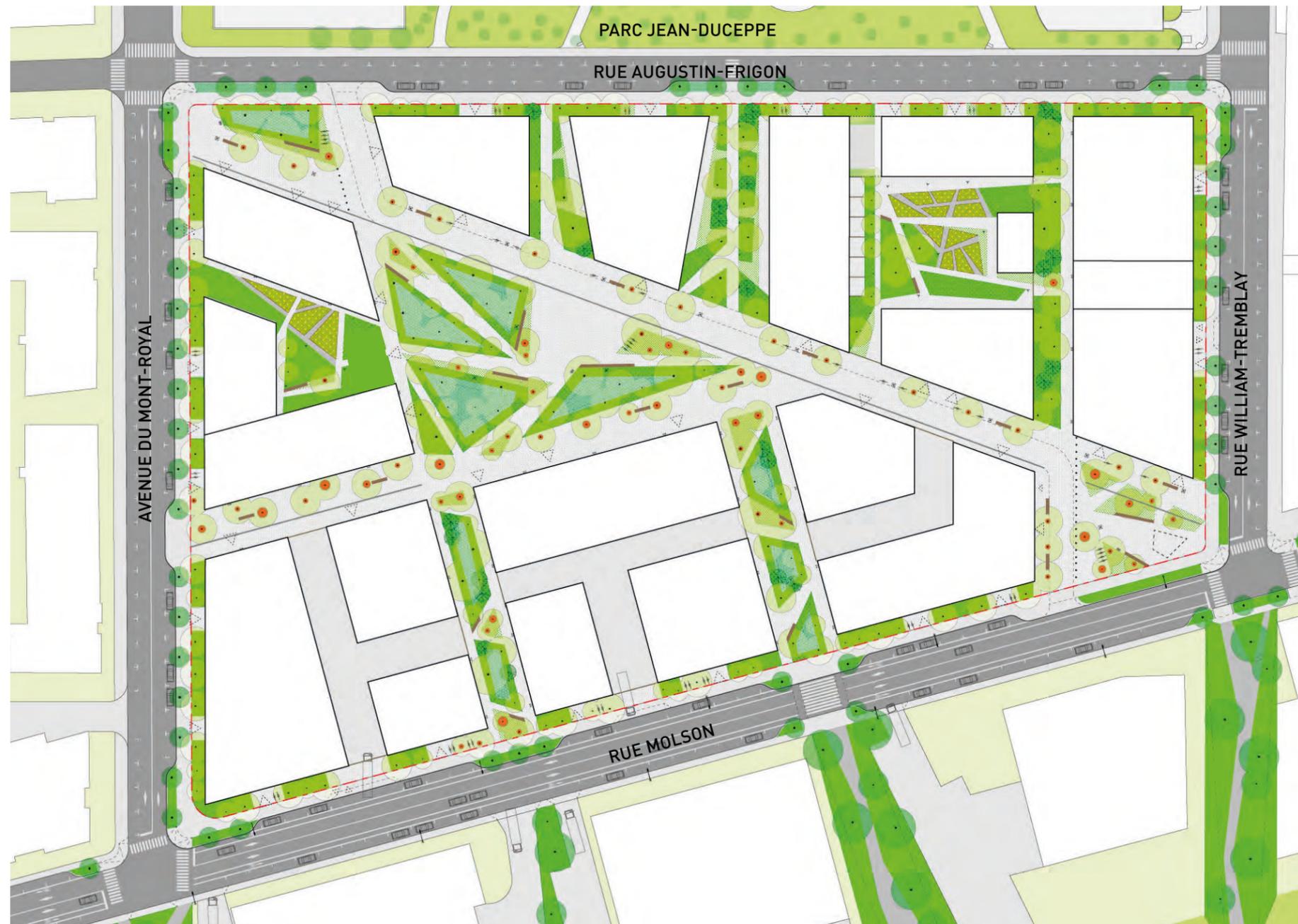
- ESPACES SEMI-PRIVÉS
- 5 CORRIDORS ÉCOLOGIQUES



- ESPACES PRIVÉS
- 6 COURS INTÉRIEURES (COURS AVANT)
 - 7 POURTOURS DE L'ÎLOT
 - 8 TOITURES DES ÉDIFICES
 - 9 PASSAGE

PRINCIPE DE CONNECTIVITÉ À TROIS NIVEAUX POUR LES CORRIDORS ÉCOLOGIQUES





AMÉNAGEMENT DES ESPACES EXTÉRIEURS SUR L'ÎLOT CENTRAL

Le plan d'aménagement de l'îlot central prévoit que tous les espaces collectifs et semi-privés (rue partagée, places publiques, promenade plantée, boisé, corridors écologiques) soient aménagés sur le sol naturel, décontaminés au besoin, et ce pour favoriser l'infiltration naturelle de l'eau de pluie et soutenir une densité végétale plus imposante. Superposées aux stationnements souterrains, les cours intérieures seront aménagées sur dalle, à la manière d'une toiture verte intensive.

La superficie de plantation en pleine terre prévue au sol est conforme aux normes fixées par le règlement d'urbanisme pour l'usage principal de la catégorie I.2 incluant, entre autres, des toitures végétalisées. La préservation de la qualité des espaces verts sera assurée par une gestion intégrée à l'échelle de l'îlot, chapeauté par la SDA.

CALCUL DE SURFACES VÉGÉTALISÉES

- ✓ EXIGENCES DE L'ARRONDISSEMENT POUR USAGE PRINCIPAL I.2 : ± 9 250 M² (25 % DU SITE)
- ✓ SURFACE AU SOL : ± 5 500 M² (15%)
- ✓ AIRE VÉGÉTALE EN TOITURE : > 3 750 M² (10%)

QUANTITÉ D'ARBRES

- ✓ EXIGENCES DE L'ARRONDISSEMENT POUR USAGE PRINCIPAL I.2 :
 - 1 / 200 M² DE SOL NON CONSTRUIT : ± 100 ARBRES
- ✓ ARBRES DE RUE RECOMMANDÉS PAR LEED:
 - 1 PAR 12 M. L. DE TROTTOIR (SAUF ENTRÉES CHARRETIÈRES) : ± 60 ARBRES

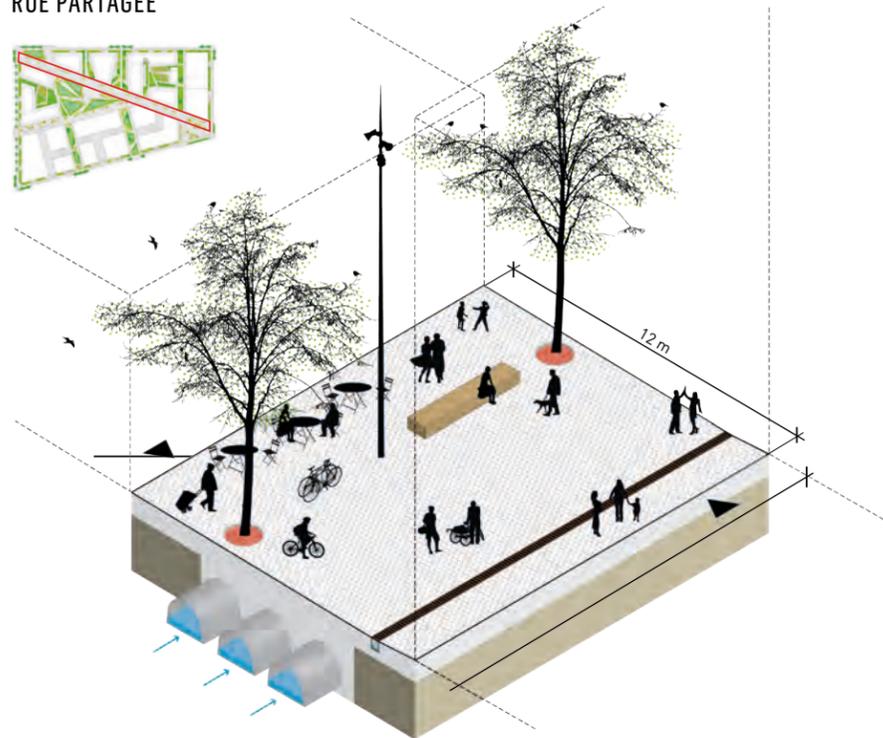
LÉGENDE

	limite de propriété		noue / zone de biorétention
	arrête de nivellement		potager entouré d'une bordure de bois
	stationnement souterrain		long banc à revêtement de bois
	emplacement proposé pour intégration d'une oeuvre d'art		caniveau de drainage
	arbre feuillu planté en pleine terre		accès au bâtiment
	arbre feuillu planté en surface minérale avec bordure circulaire métallique avec brique rouge concassée		accès véhiculaire aux stationnements souterrains
	arbre conifère		support à vélos pour 2 vélos
	pavés de béton préfabriqué hexagonal		panier à rebut et recyclage combinés
	pavés de béton préfabriqué hexagonal avec insertions végétales (33% vert)		mât d'éclairage à têtes multiples (12m)
	paillis de pierre		lampadaire à triples têtes (5m)
	lit de plantation de vivaces		lampadaire à doubles têtes (4m)
	aire gazonnée		éclairage à fixation murale
			bollard

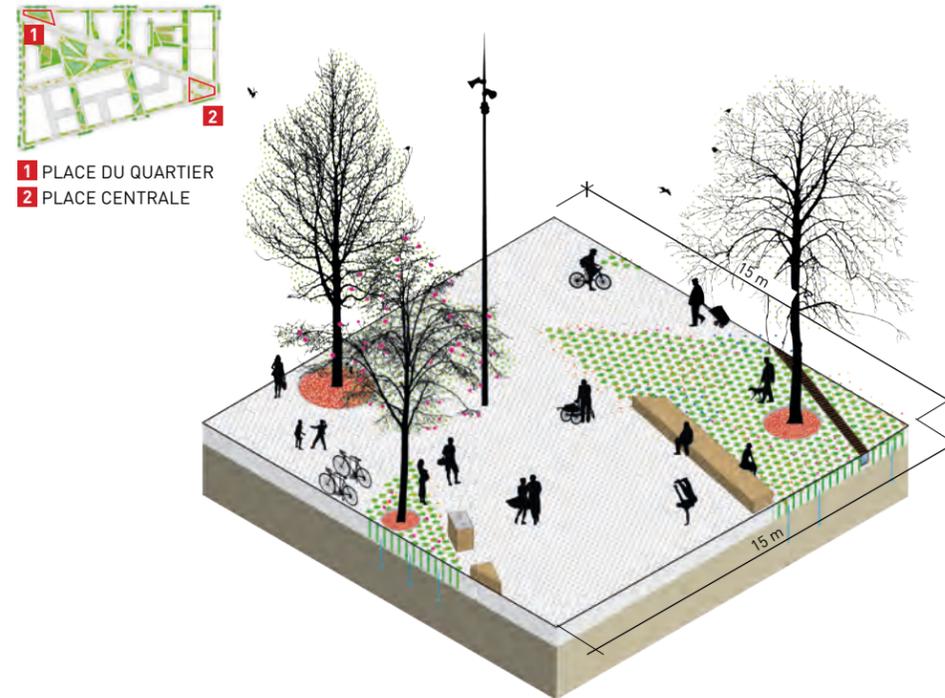
PLAN D'AMÉNAGEMENT

4.5 AMÉNAGEMENTS EXTÉRIEURS

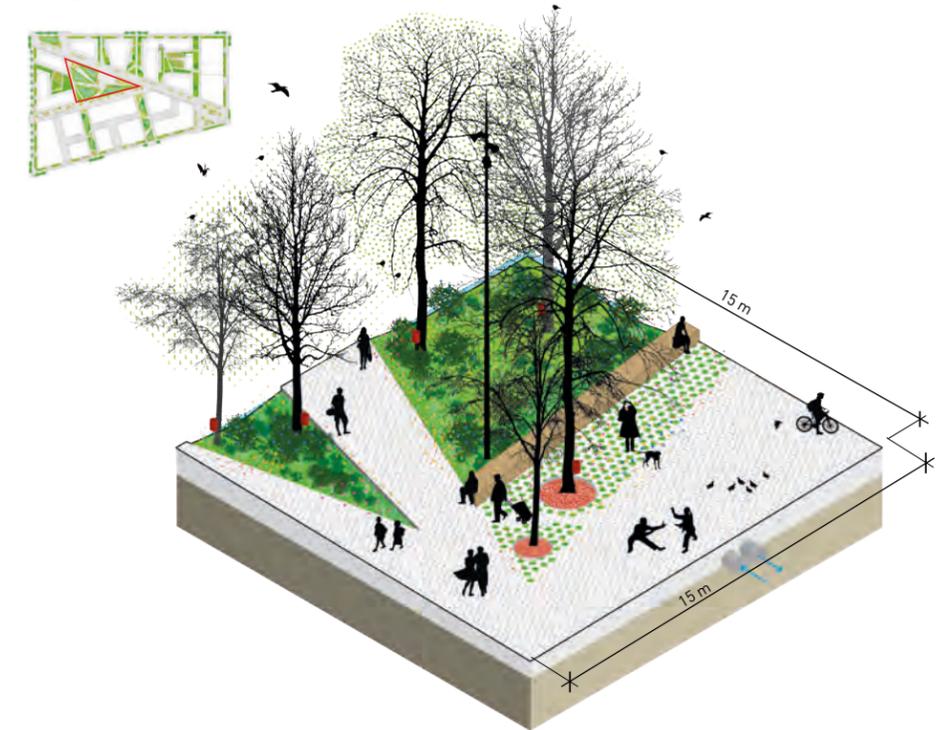
RUE PARTAGÉE



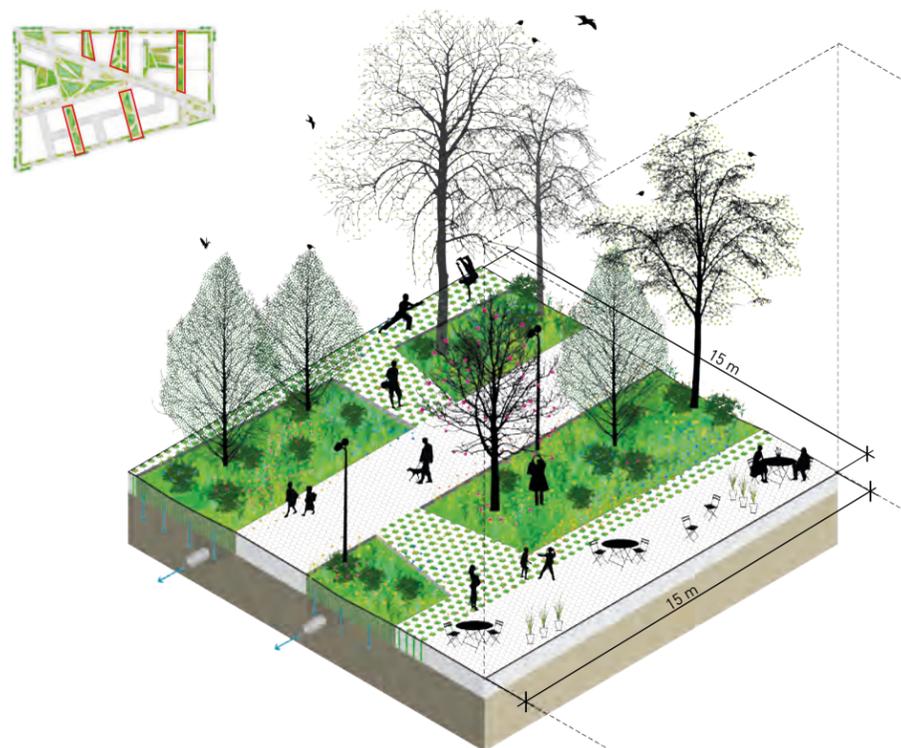
PLACES PUBLIQUES (EXEMPLE DE LA PLACE CENTRALE)



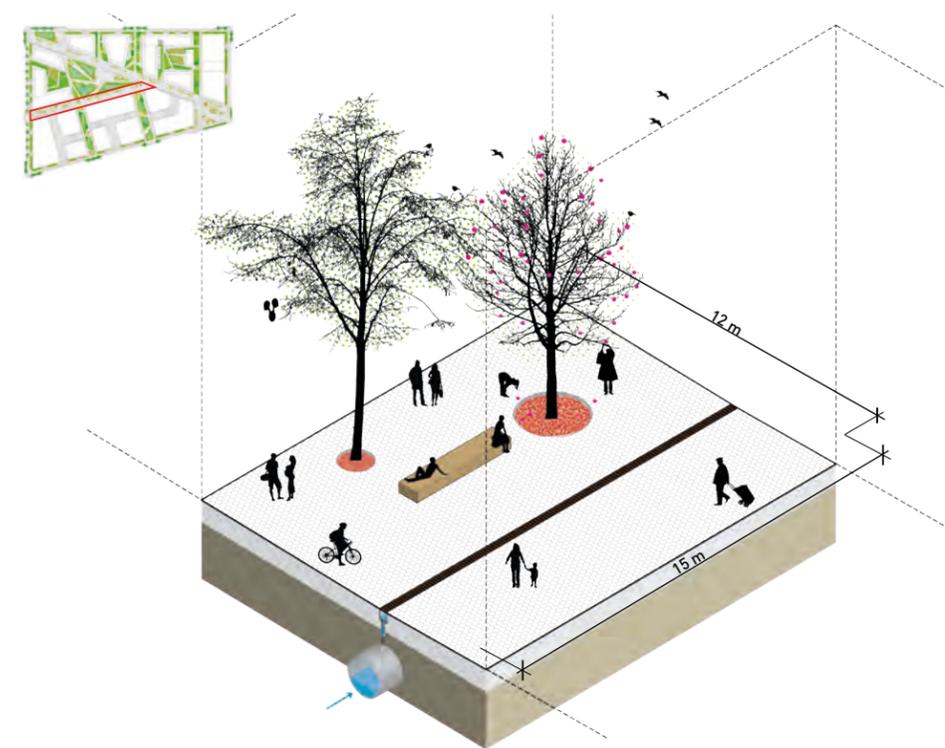
BOISÉ



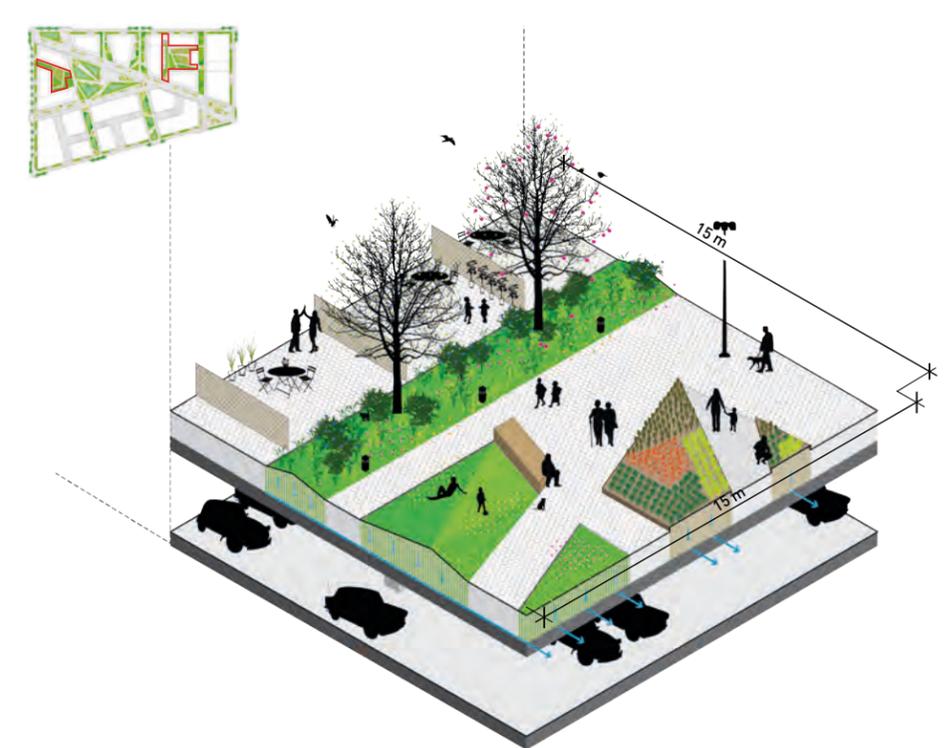
CORRIDOR ÉCOLOGIQUE (EXEMPLE D'UN PASSAGE RÉSIDENTIEL)



PROMENADE PLANTÉE



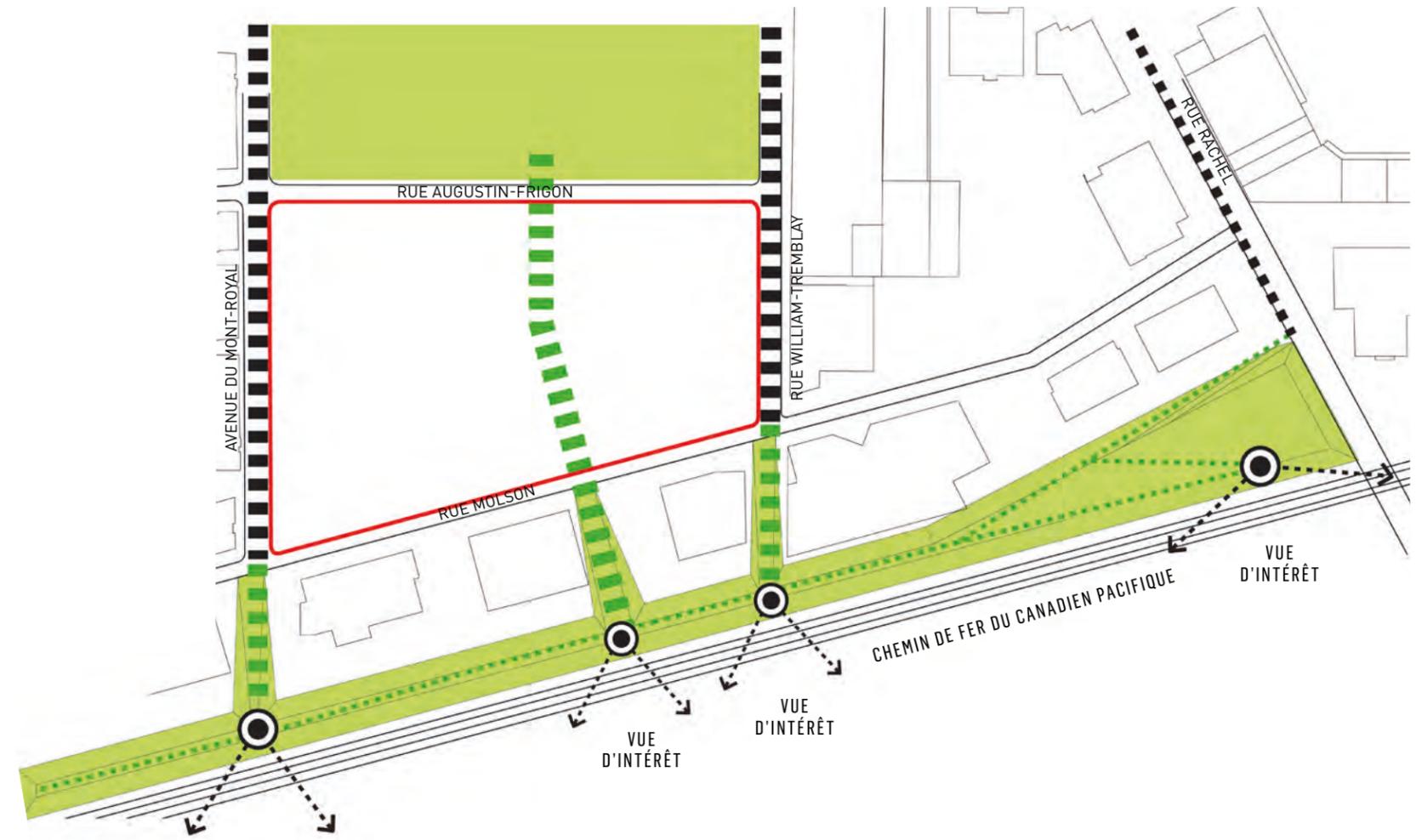
COUR INTÉRIEURE



PISTE MULTIFONCTIONNELLE SUR LE TALUS FERROVIAIRE

Dans le but de favoriser l'appropriation du site par les gens du milieu, le plan d'aménagement de l'îlot central est conçu pour se connecter à un éventuel prolongement de la piste multifonctionnelle sur le talus ferroviaire du Canadien Pacifique. Ainsi, il est envisagé d'aménager dans l'axe de l'avenue du Mont-Royal, de la rue William-Tremblay et du corridor écologique central de l'îlot des rampes d'accès publiques vers le talus. Les résidus d'excavation de l'îlot central pourront être relocalisés à cette fin, dans une perspective de gestion responsable des sols.

À l'instar d'autres projets de promenades surélevées (projets de Montréal, Paris, New York, etc.), l'accès public au talus ferroviaire offrirait une plus-value au quartier en mettant en valeur les vues d'intérêt vers le mont Royal et la ville, en offrant aux citoyens une variété d'expériences de promenade tout en renforçant la biodiversité du réservoir écologique existant.



L'ÎLOT CENTRAL EN RELATION AVEC LA PISTE MULTIFONCTIONNELLE DU TALUS FERROVIAIRE

VUE SUR LE MONT ROYAL

INSPIRATIONS



PROMENADE PLANTÉE - PARIS



HIGHLINE - NEW YORK



PARC LINÉAIRE DE LA COMMUNE - MONTRÉAL



DES AMÉNAGEMENTS EXTÉRIEURS À VOCATION DISTINCTE

Dans un effort général de multiplier les espaces de rencontre à l'échelle du Technopôle, le concept d'aménagement de l'îlot central repose sur la création de trois places publiques dont chacune possède une vocation qui lui est propre. Ces vocations distinctives se décrivent ainsi :

- ✧ Intersection des rues Molson et William-Tremblay : Cette place publique étant la plus éloignée de la fonction résidentielle et ayant front sur la rue Molson en plein cœur du milieu d'emplois, elle est destinée à accueillir une activité commerciale conviviale liée à la restauration de type Bistro-Bar avec aménagement de terrasses durant la saison estivale et intégration d'œuvres d'art public. Cet espace constitue un point d'accès au projet et permet aux piétons et cyclistes de transiter vers l'intersection de la 2e avenue et de l'avenue du Mont-Royal et de poursuivre vers les quartiers adjacents;
- ✧ Centre de l'îlot : Étant au cœur de l'îlot central, et plus précisément au cœur du Technopôle Angus, ce lieu hautement végétalisé est conçu comme une aire de détente pour les travailleurs et les résidents du quartier. Par ailleurs, cet espace central assure une nette distinction des usages d'emplois et résidentiels étant donné sa forme triangulaire et l'importante superficie qu'elle occupe. Précisons que l'espace végétalisé sert également à la gestion des eaux de ruissellement et de la neige durant la saison hivernale;
- ✧ Intersection de la 2e avenue et de l'avenue du Mont-Royal : Cette place étant localisée à proximité du parc et au cœur de la fonction résidentielle, elle est susceptible d'accueillir des commerces de proximité (dépanneur, petit café de quartier, boucherie, boulangerie, etc.). Cette place constitue également un point d'accès au projet et permet aux piétons et cyclistes de rejoindre les rues Rachel et Sherbrooke au sud et les circuits de transports collectifs qui y transitent, de même que les réseaux de transport actif.

Ces trois places publiques sont reliées par un chemin continu prenant la forme d'une diagonale au sein de l'îlot central. L'aménagement de cette diagonale rappelle d'autres lieux typiquement montréalais et même new-yorkais qui permettent de rompre la linéarité d'une trame urbaine orthogonale. À ce titre, mentionnons :

- ✧ La rue Gilford à l'intersection des rues Henri-Julien, Drolet, de Grand-Pré, Saint-Denis et Rivard dans l'arrondissement du Plateau Mont-Royal;
- ✧ La Pointe-à-Callière à l'intersection de la Place d'Youville et de la rue de la Commune Ouest dans l'arrondissement de Ville-Marie;
- ✧ L'intersection des rues Notre-Dame Ouest et de l'Inspecteur dans l'arrondissement du Sud-Ouest;
- ✧ Les boulevards Graham et Laird à Ville Mont-Royal.

Toutes ces intersections offrent des perspectives visuelles uniques en plus d'influencer la forme de l'espace public, son utilisation et les constructions qui s'y trouvent.

Ces exemples montréalais ne sont pas uniques. En effet, l'avenue Broadway sur l'île de Manhattan à New York, dont la trame orthogonale est similaire à Montréal, bifurque à partir de la 10e rue dans la portion nord de Greenwich Village et crée une diagonale jusqu'à la 79e rue dans l'Upper West Side. Cet axe relie neuf espaces publics dont les plus connus sont : Union Square, Madison Square et Time Square.

Les espaces publics ainsi configurés et le lien continu qui les unit permettent de créer des lieux qui peuvent être à la fois fonctionnels, distinctifs et/ou ludiques, de créer des surprises, ainsi que des moments de découvertes. La diagonale est aussi le reflet de la forme atypique de l'îlot qui entraîne une fragmentation atypique de celui-ci. En un sens, elle évoque, sans en être une, la ruelle, espace public au caractère intimiste.

Le tracé proposé, et entrecoupé de liens perpendiculaires menant de la rue Molson à la rue Augustin-Frigon, s'inscrit également dans une volonté de reconnaître les changements profonds que la trame de rues du quartier subira avec l'ouverture de la 2e avenue jusqu'au parc Jean-Duceppe et de l'avenue du Mont-Royal vers la voie ferrée. Les tracés des déplacements actifs seront modifiés puisqu'il ne sera dorénavant plus nécessaire de contourner les anciennes industries qui créaient une rupture du tissu urbain entre la rue Saint-Joseph et l'avenue du Mont-Royal à cette hauteur.

En somme, l'ouverture de nouvelles rues combinée à l'aménagement de nouvelles places publiques et de liens actifs suggérés dans le concept de l'îlot central accroissent la perméabilité du milieu.

PRINCIPES D'INTÉGRATION DES AMÉNAGEMENTS EXTÉRIEURS



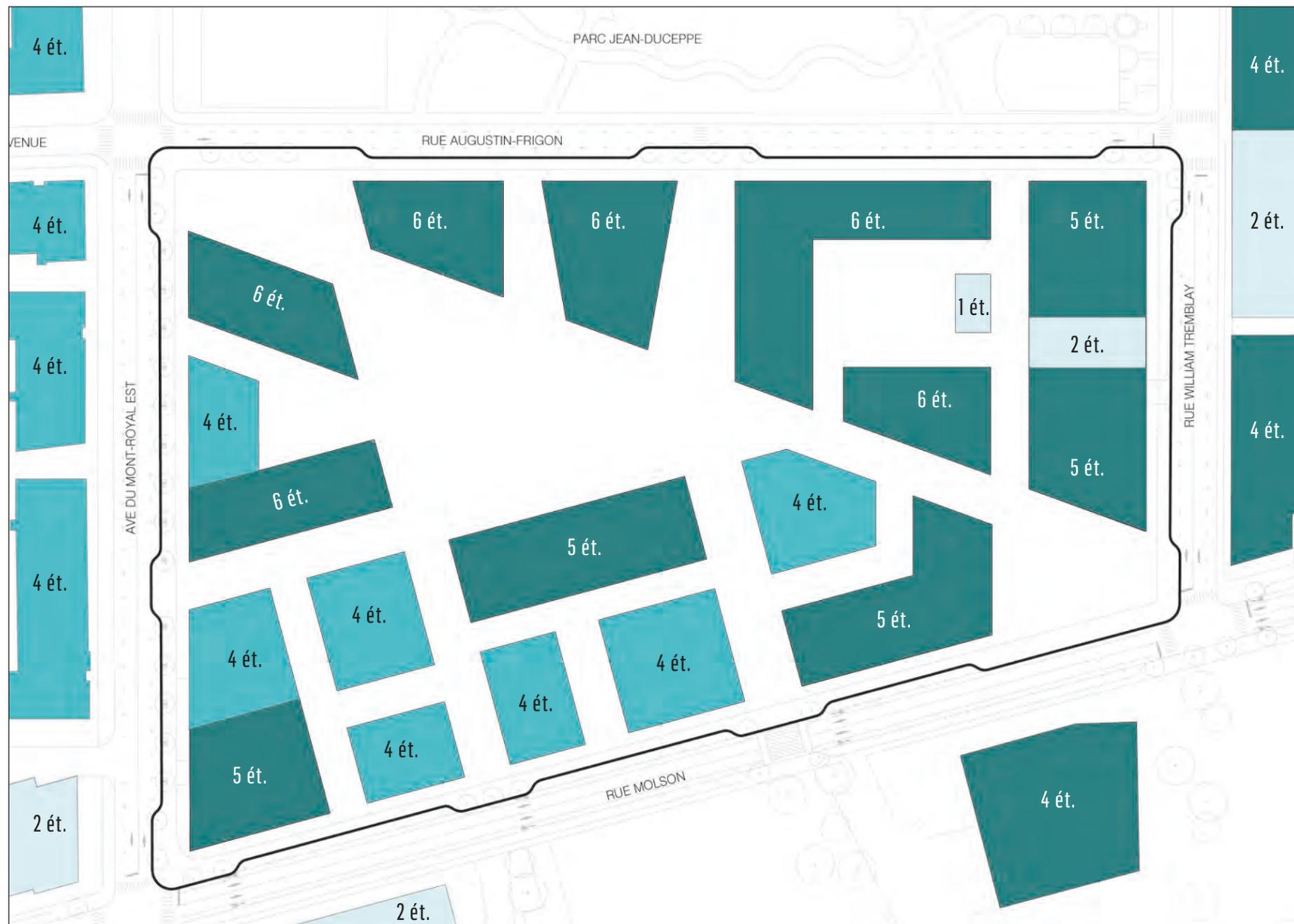
LÉGENDE

-  RÉSEAU DE PLACES PUBLIQUES
-  MILIEU RÉSIDENTIEL EXISTANT
-  NOUVEAU MILIEU RÉSIDENTIEL
-  SECTEUR D'EMPLOI EXISTANT
-  NOUVEAU SECTEUR D'EMPLOI
-  RDC COMMERCIAL
-  LIEN PIÉTON PRINCIPAL
-  LIEN PIÉTON SECONDAIRE
-  INTERFACE SECTEURS RÉSIDENTIEL / EMPLOI



PLAN D'AMÉNAGEMENT

4.6 HAUTEUR DES BÂTIMENTS



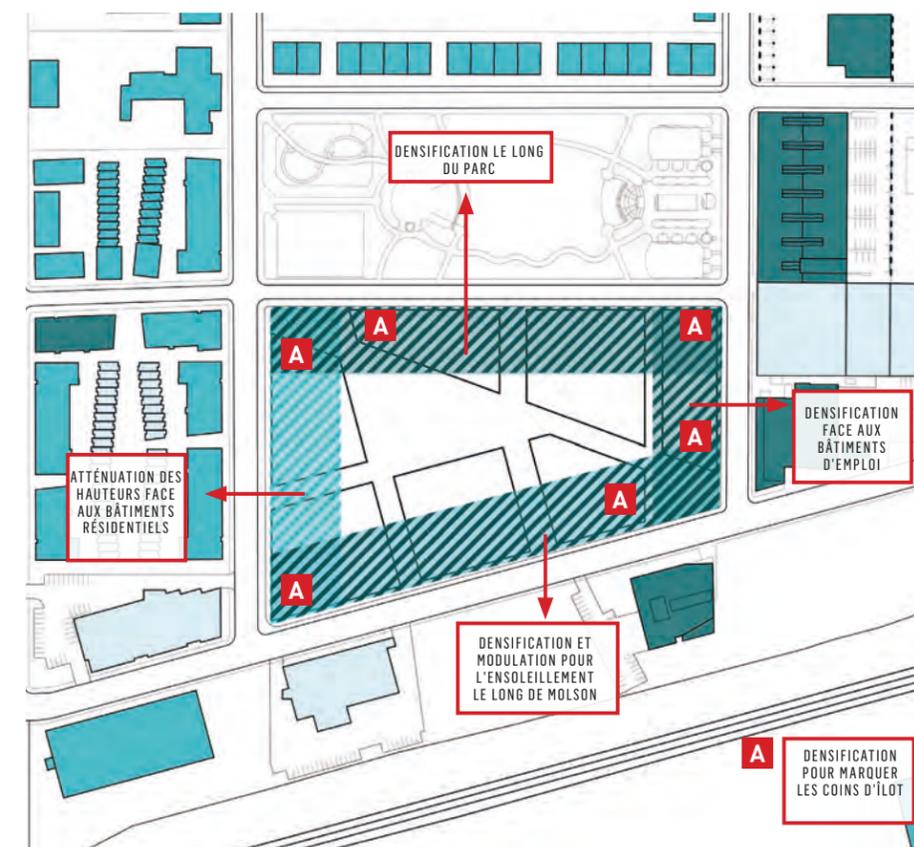
HAUTEUR EN ÉTAGES ET EN MÈTRES DES BÂTIMENTS SUR L'ÎLOT CENTRAL

LÉGENDE

- 19 À 20 MÈTRES
- 16 À 18 MÈTRES
- MOINS DE 16 MÈTRES

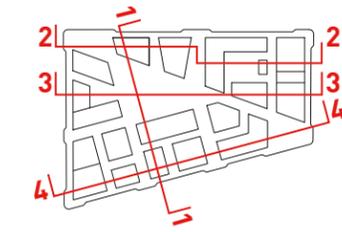
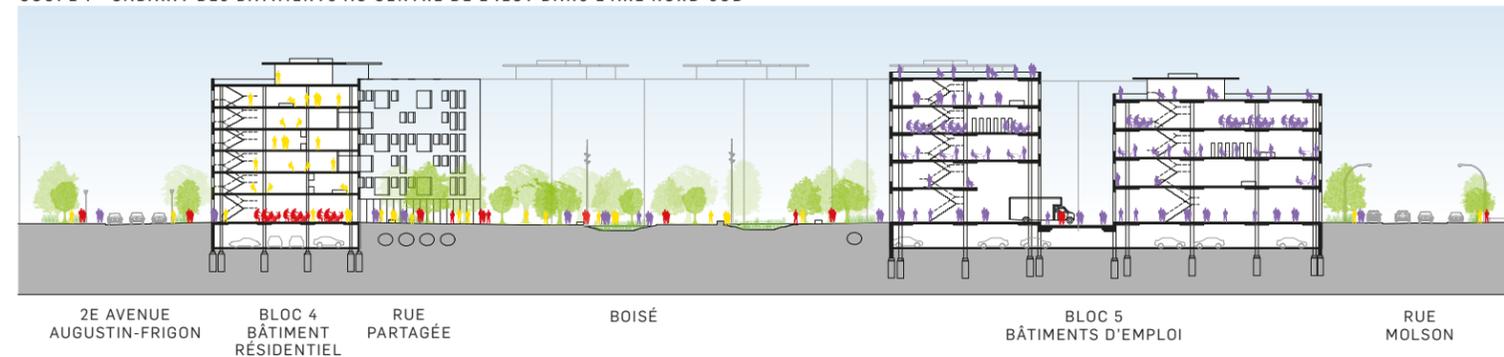
Les gabarits proposés participent à la densification du cadre bâti au sein de l'îlot central, et ce pour une gestion écologique des ressources, en l'occurrence le sol. La hauteur maximale proposée respecte la limite de hauteur de 20 mètres dictée par le Règlement d'urbanisme de Rosemont—La Petite-Patrie (R.V.M. 01-279), tandis que les bâtiments résidentiels de 6 étages s'inscrivent dans la limite en nombre d'étages fixée au Plan d'urbanisme de la ville de Montréal.

En respectant ces paramètres, le projet s'insère de façon harmonieuse au cadre bâti environnant. Par ailleurs, une modulation de la hauteur des bâtiments est effectuée au sein même de l'îlot pour assurer l'ensoleillement des constructions et donner une volumétrie intéressante au projet.



MODULATION DES HAUTEURS EN FONCTION DU CONTEXTE

COUPE 1 - GABARIT DES BÂTIMENTS AU CENTRE DE L'ÎLOT DANS L'AXE NORD-SUD

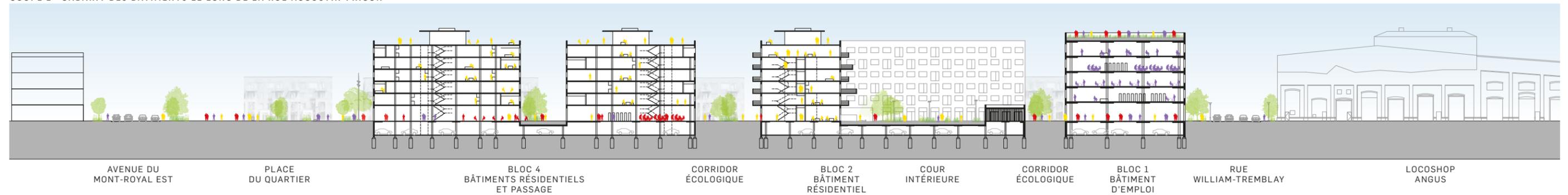


LÉGENDE

-  FONCTION RÉSIDENTIELLE
-  FONCTION INDUSTRIELLE / EMPLOI
-  FONCTION COMMERCIALE / MIXTE



COUPE 2 - GABARIT DES BÂTIMENTS LE LONG DE LA RUE AUGUSTIN-FRIGON



COUPE 3 - GABARIT DES BÂTIMENTS AU CENTRE DE L'ÎLOT DANS L'AXE EST-OUEST



COUPE 4 - GABARIT DES BÂTIMENTS LE LONG DE LA RUE MOLSON



PLAN D'AMÉNAGEMENT

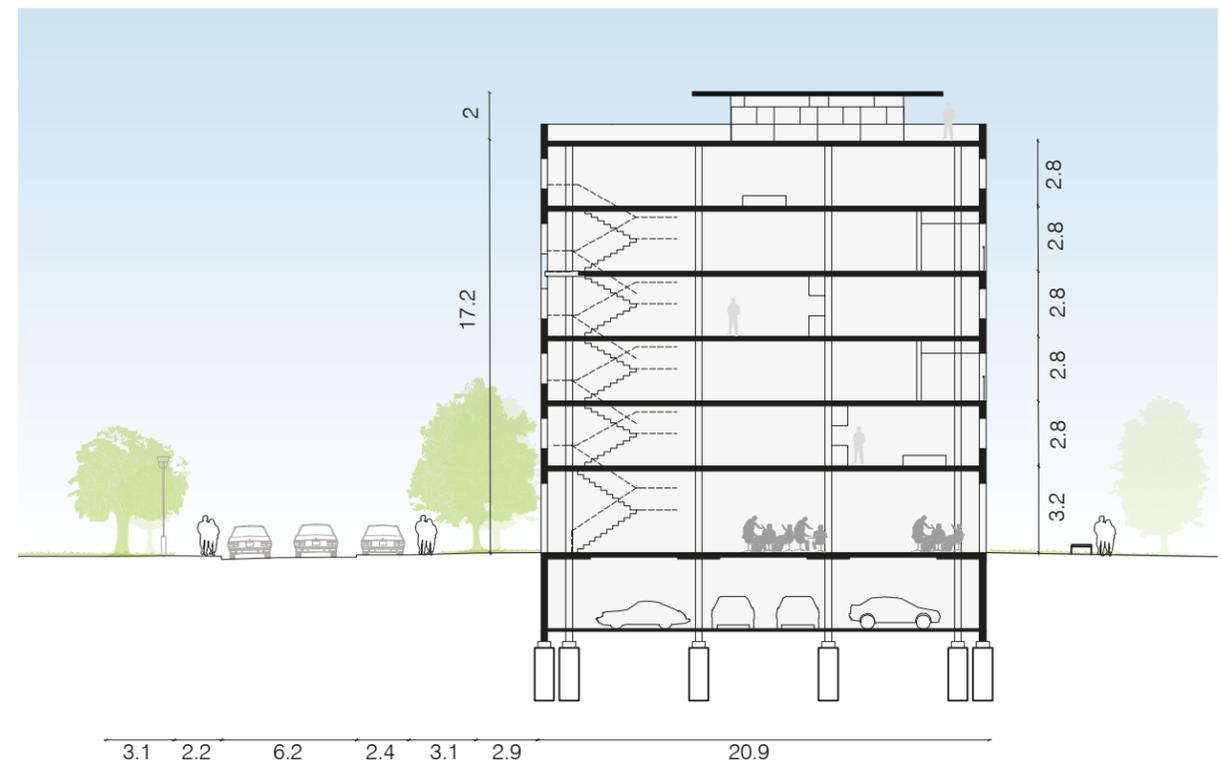
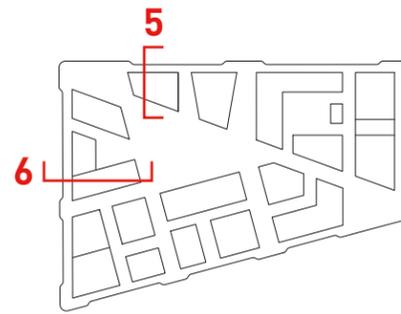
4.6 HAUTEUR DES BÂTIMENTS

La hauteur maximale projetée dans le cadre du projet de l'îlot central, soit 20 mètres, respecte la hauteur maximale en mètres actuellement autorisée par Règlement d'urbanisme de Rosemont—La Petite-Patrie (R.V.M. 01-279) dans la zone O533. Cette hauteur permet par ailleurs de mettre en place une stratégie d'aménagement et de développement adaptée aux usages prévus sur le site ainsi qu'aux exigences du marché immobilier. La superficie importante du site, sa localisation en bordure d'un vaste parc urbain et la proximité de constructions existantes imposantes telles que le Locoshop Angus lui permettent de soutenir des volumes de plus fort gabarit.

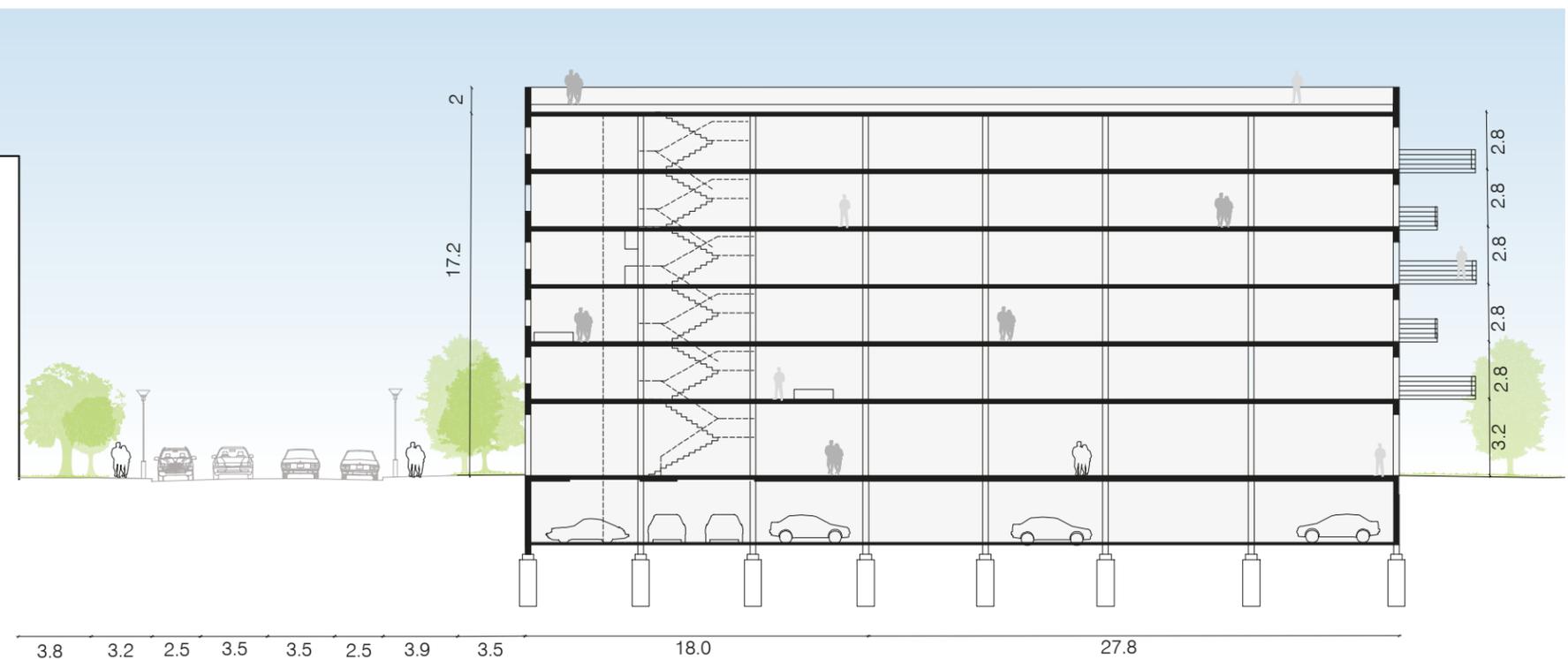
Pour le volet commercial et d'emploi, les hauteurs exigées de dalle à dalle sont d'un minimum de 3,5 mètres à 4 mètres et c'est pourquoi des gabarits de 4 à 5 étages sont proposés.

En ce qui concerne le volet résidentiel, la hauteur de 20 mètres permet la construction de bâtiments d'un maximum de 6 étages avec des hauteurs de dalle à dalle pouvant varier entre 2.8 et 3 mètres. Une densité accrue à 6 étages par bâtiment mène à la réalisation d'économie d'échelle qui permet d'offrir des logements abordables destinés en priorité aux familles. La hauteur de 20 mètres accorde quant à elle une flexibilité intéressante au concepteur de ces futurs espaces, leur permettant par exemple d'inclure un édicule d'accès ou encore des équipements mécaniques sur le toit sans déroger à la limite de hauteur prescrite. Notons à cet effet que le Règlement 01-279 autorise un dépassement maximal de 2 mètres par rapport à la hauteur autorisée pour inclure des constructions hors-toit.

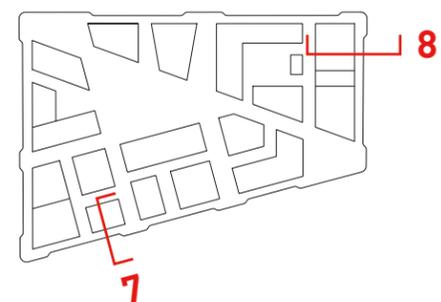
Les constructions afficheront de surcroît une facture architecturale dynamique qui pourra prendre diverses formes (modulation en façade, retrait des derniers étages, vastes portes-cochères, etc.) et qui fera l'objet d'une révision architecturale par le Comité consultatif d'urbanisme de l'arrondissement à chaque phase de développement du projet.



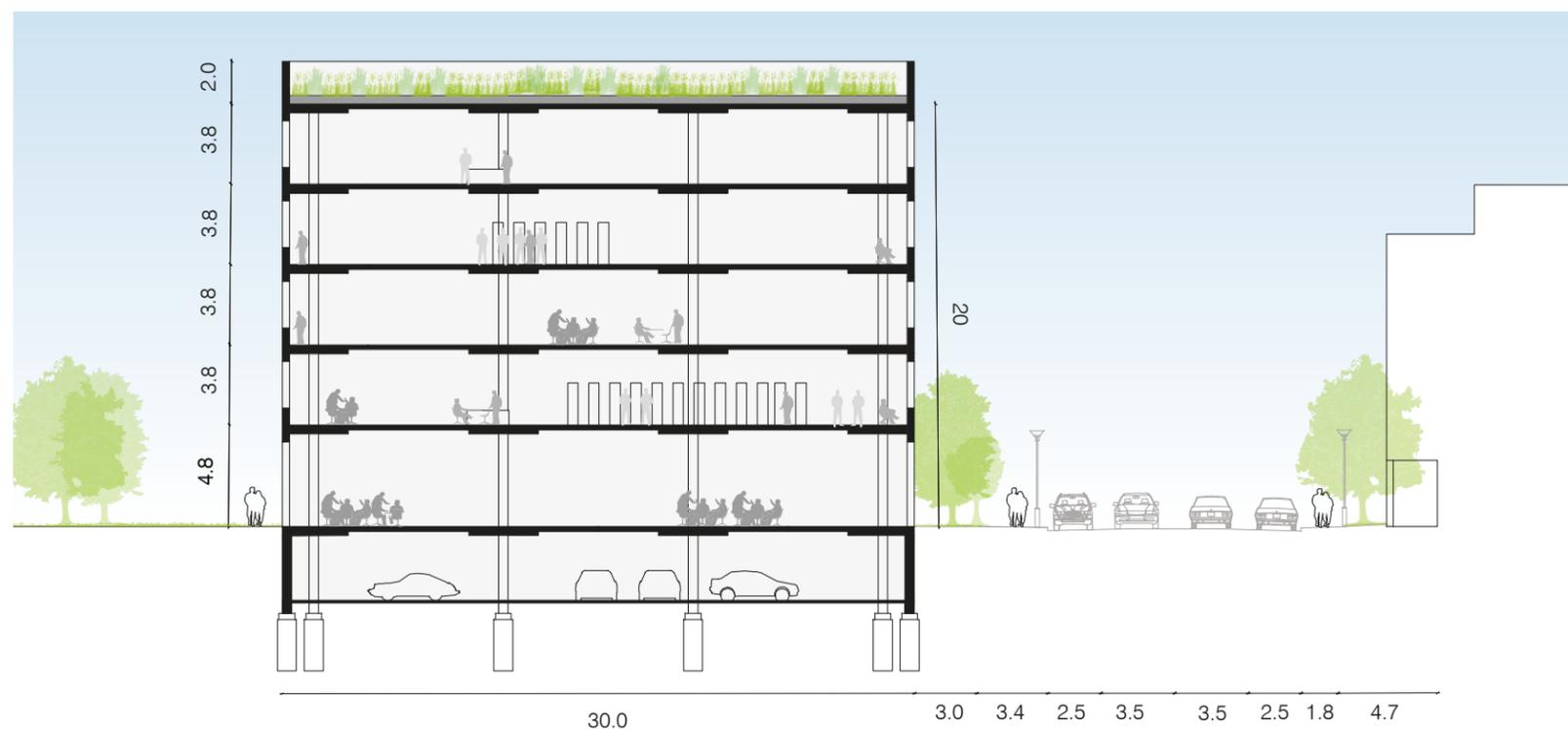
COUPE 5 - HAUTEUR D'UN BÂTIMENT RÉSIDENTIEL DE 6 ÉTAGES (BLOC 4) SUR AUGUSTIN-FRIGON



COUPE 6 - HAUTEUR D'UN BÂTIMENT RÉSIDENTIEL DE 6 ÉTAGES (BLOC 8) SUR MONT-ROYAL



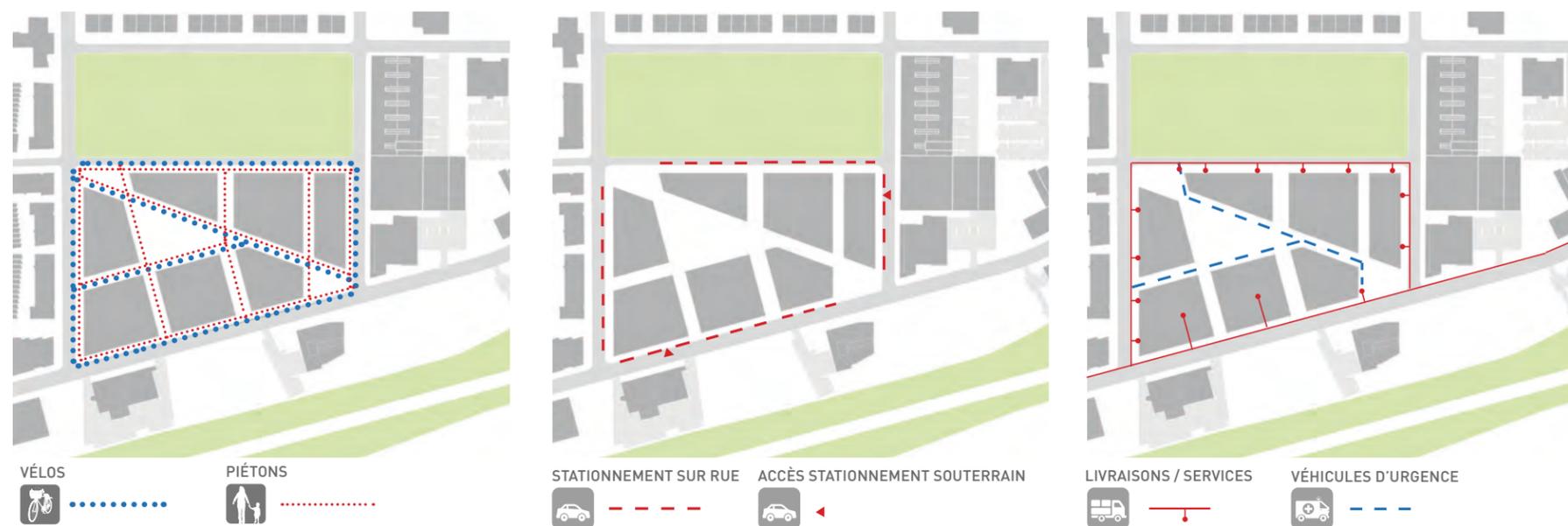
COUPE 7 - HAUTEUR D'UN BÂTIMENT D'EMPLOI DE 4 ÉTAGES (BLOC 7) SUR MOLSON



COUPE 8 - HAUTEUR D'UN BÂTIMENT D'EMPLOI DE 5 ÉTAGES (BLOC 1) SUR WILLIAM-TREMBLAY

PLAN D'AMÉNAGEMENT

4.7 CIRCULATION ET STATIONNEMENT



RÉPARTITION ET HIÉRARCHISATION DES CIRCULATIONS SUR ET AU POURTOUR DE L'ÎLOT CENTRAL



AIRES DE STATIONNEMENT EN SOUTERRAIN DE L'ÎLOT CENTRAL

LÉGENDE

- SALLES MÉCANIQUES / TECHNIQUES / ENTREPOSAGE
- NOYAU BÂTIMENT
- EMPREINTE SOUTERRAINE (NIVEAU - 3,0 M)
- LIMITE DE PROPRIÉTÉ
- ACCÈS STATIONNEMENT

Les circulations à l'intérieur de l'îlot sont dédiées exclusivement aux piétons et cyclistes, l'accès véhiculaire étant restreint aux véhicules d'urgence. La livraison aux édifices et la collecte des déchets et des matières recyclables sont quant à elles concentrées aux pourtours de l'îlot à partir de la voie publique. Un accès contrôlé à la rue partagée pour les véhicules de livraison serait cependant envisageable advenant une bonification de l'offre commerciale prévue le long de cet axe.

Quant aux aires de stationnement, tous les espaces dédiés aux usagers de l'îlot sont planifiés en sous-sol et accessibles à partir de deux points d'entrée seulement, l'un sur la rue William-Tremblay et l'autre sur la rue Molson, question d'éviter les nuisances sur les milieux résidentiels et d'assurer une intégration harmonieuse du projet au contexte urbain. Les aires de stationnement souterraines correspondent à l'empreinte des bâtiments et sont reliées entre elles par des voies de circulation.

↳ RATIOS PLANIFIÉS DE STATIONNEMENTS

- 1 case / 140 m² de plancher locatif d'emploi
- 1 case / 200 m² de plancher locatif commercial
- 1 passeport mobilité (carte opus + abonnement Bixi + abonnement Communauto) / 200 m² de plancher locatif d'emploi
- 0,6 case / logement abordable
- 0,25 case / logement social
- 3% du stationnement dédié à l'autopartage
- 2% des unités pourvues d'une borne de recharge électrique

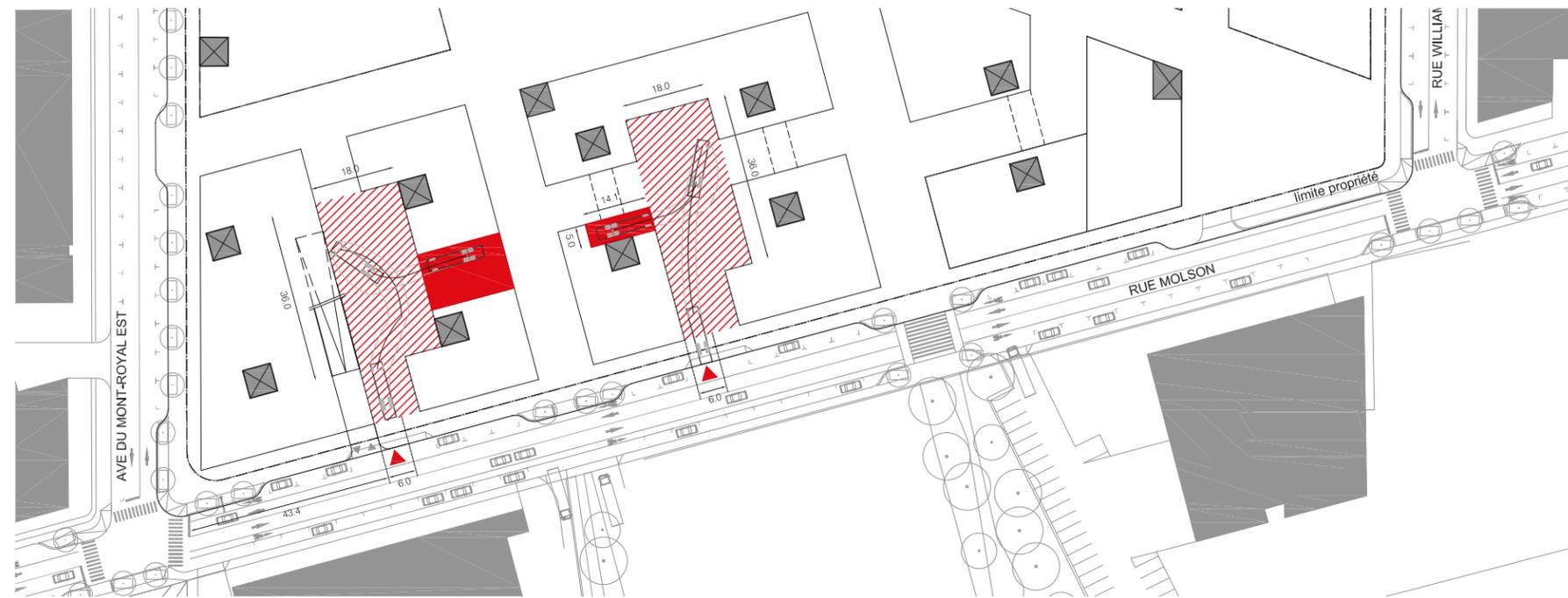
↳ BESOIN MINIMAL EN STATIONNEMENT (R. URB. 01-279)

Stationnement emploi	± 225 places
Stationnement résidentiel	± 180 places
Stationnement commercial	± 15 places
Total	± 420 places

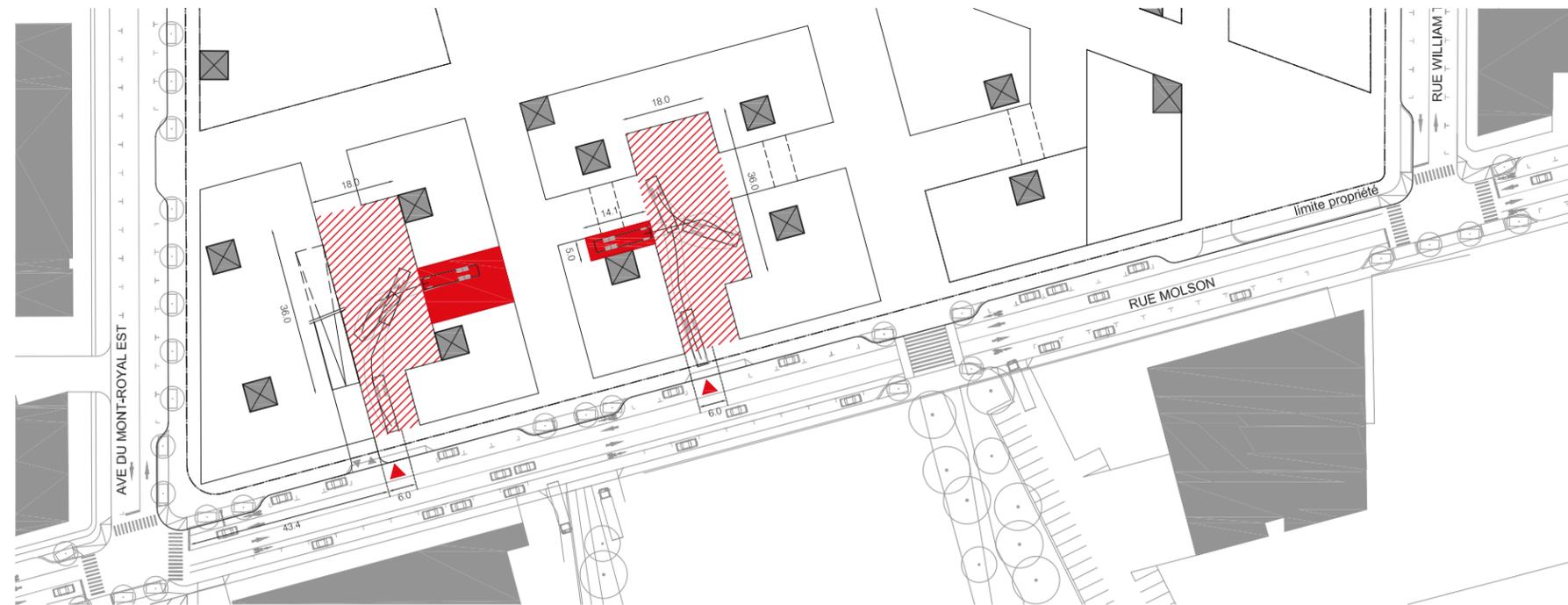
↳ STATIONNEMENTS PLANIFIÉS

Stationnement emploi	± 315 places
Stationnement résidentiel	± 210 places
Stationnement commercial	± 15 places
Total	± 540 places

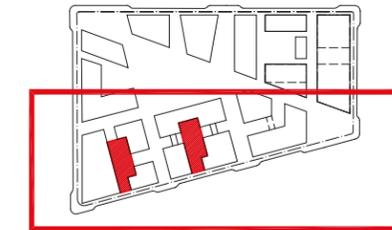
La présence de quais de chargement au sein des bâtiments d'emplois sera conditionnelle aux besoins des locataires. Les aires de manœuvre seront aménagées au niveau du sol et leur dimension permettra aux camions de 40 pieds et moins (limite maximale pour les camions autorisés à pénétrer dans l'îlot) de rentrer et sortir en marche avant. Les débarcadères seront intégrés aux bâtiments au niveau du rez-de-chaussée.



ENTRÉE



SORTIE



LÉGENDE

-  NOYAU BÂTIMENT
-  AIRE DE MANŒUVRE
-  DÉBARCADÈRE INTÉRIEUR
-  LIMITE DE PROPRIÉTÉ



AIRES DE CHARGEMENT POUR LES BÂTIMENTS D'EMPLOI DE L'ÎLOT CENTRAL

PLAN D'AMÉNAGEMENT

4.9 PARTI ARCHITECTURAL

Sans que soient précisées à ce stade-ci du projet les composantes architecturales de chaque bâtiment, une série de critères sont établis comme garants de la qualité et la viabilité des futures constructions. Par ailleurs, celles-ci seront soumises à une révision architecturale par le Comité consultatif d'urbanisme de l'arrondissement Rosemont-La Petite-Patrie à chaque phase de développement.

REZ-DE-CHAUSSÉE

L'aménagement du rez-de-chaussée des bâtiments est guidé par le principe d'accessibilité universelle et participe à l'attractivité des lieux.

- Le traitement du rez-de-chaussée et sa hauteur contribuent à créer un socle et à créer une rythmique distincte;
- Les portes d'entrée et les planchers des commerces au rez-de-chaussée sont au même niveau de sol que l'aménagement extérieur;
- Les portes d'entrée donnant sur la rue ou une voie piétonnière sont à intervalle moyen de $\leq 23\text{m}$;
- Au moins 50% des logements situés au rez-de-chaussée ont un accès direct à la rue ou au bloc commun;
- Les façades des rez-de-chaussée sont vitrées à $\geq 60\%$.

MORPHOLOGIE

La compacité des bâtiments (ratio superficie de plancher / superficie d'enveloppe) est équilibrée pour favoriser la lumière naturelle, réduire les pertes thermiques et limiter les coûts liés à la consommation d'énergie.

- Dans la mesure du possible, favoriser l'orientation des bâtiments à $\pm 15^\circ$ sud, et orienter les façades pour donner des vues intéressantes à tous les logements et les espaces de travail;
- Possibilité d'adapter la morphologie des bâtiments dans la limite de l'emprise au sol des blocs périmétriques;
- Orienter l'aménagement des planchers pour optimiser l'éclairage naturel, principalement en périmètre des façades.

DIVERSITÉ DE FAÇADES

Les façades de bâtiment traduisent leur facture contemporaine et la fonction qu'ils abritent. Elles contribuent à générer l'ambiance vivante et attirante du projet, réalisée par l'application d'une diversité de matériaux de revêtement, de modulations des ouvertures, et d'autres éléments tels que les balcons, loggias et marquises. Cette diversité se poursuit sur la toiture où la variété de matériaux et de programme contribue à créer un milieu de vie varié et engageant.

TYPLOGIES RÉSIDENTIELLES

Les typologies de logement favorisent la pénétration de l'éclairage naturel et assurent une volumétrie compacte qui optimise la superficie d'enveloppe.

- Profondeur de plancher type d'un logement traversant : 15 m;
- Profondeur de plancher type d'un logement non traversant : 9 m;
- Planification d'un espace extérieur minimum par unité résidentielle : balcon, loggia ou terrasse, dépendamment du type de façade et de logement;
- Des retraits de différentes profondeurs et matérialités sont développés pour les immeubles en fonction de la typologie résidentielle et de leur relation aux espaces extérieurs.

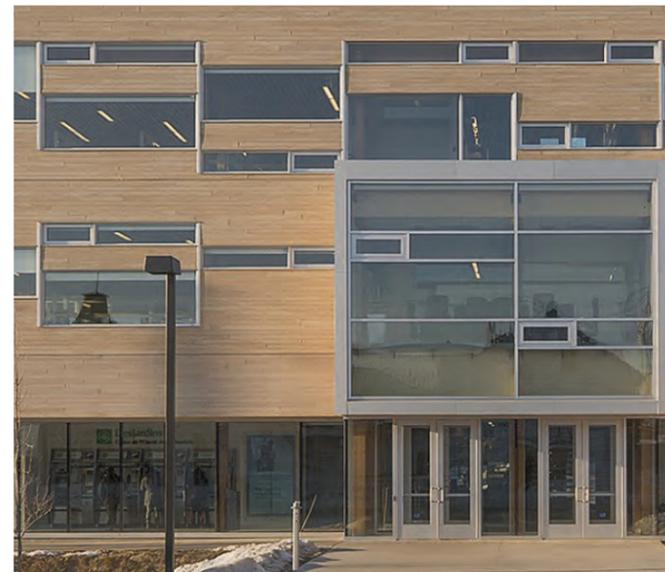
PROGRAMMATION DE TOITURE

La toiture est la cinquième façade d'un bâtiment et un espace à privilégier en milieu urbain. L'aménagement des toitures sur l'îlot central vise à favoriser leur programmation avec, par exemple, des espaces végétalisés, des terrasses communes et des équipements écologiques.

INSPIRATIONS



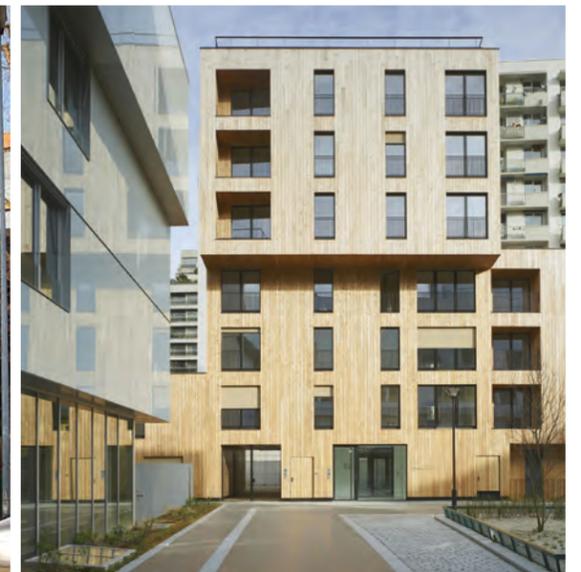
4805 LAPINIÈRE, BROSSARD - PROVENCHER ROY



CAISSE DESJARDIN, LOUISEVILLE - ATELIER PIERRE-THIBAUT



ROSENSTRASSE, DORNBIRN - BAUMSCHLAGER-EBERLE



RUE DE LOURMEL, PARIS - TVK

MATÉRIAUX ET TECTONIQUE

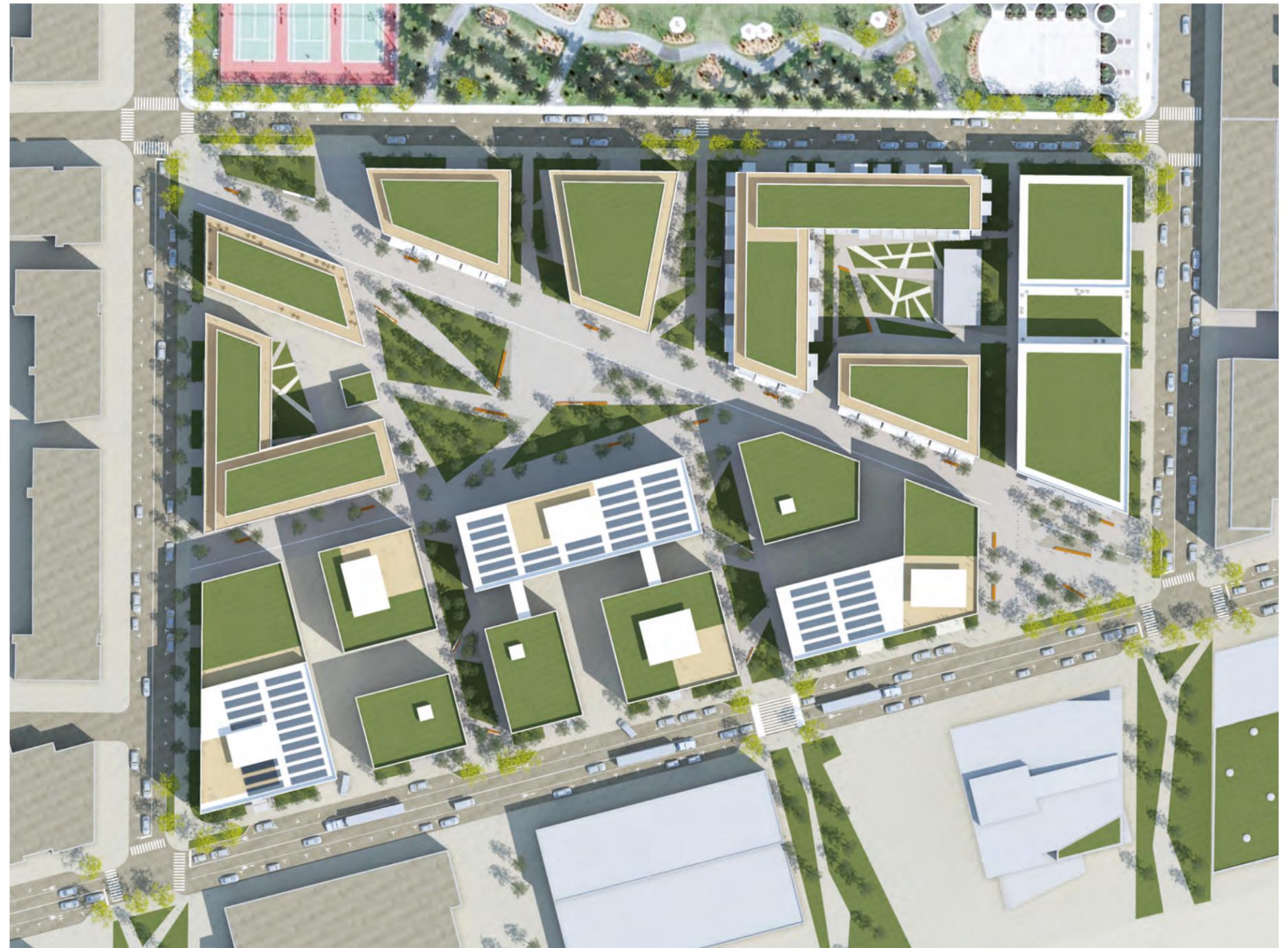
Le projet de l'îlot central vise à se démarquer par la qualité des aménagements proposés et cet objectif guide le choix des matériaux employés pour la construction des bâtiments.

- › Privilégier des matériaux pérennes et de qualité, faciles d'entretien;
- › Optimiser la conception des bâtiments pour limiter l'utilisation de matériaux;
- › Favoriser l'utilisation de matériaux recyclés dans les infrastructures;
- › Favoriser les matériaux de construction ayant un bon niveau de contenu recyclé;
- › Favoriser les matériaux de construction extraits et fabriqués au Québec;
- › Favoriser l'utilisation du bois comme élément structural des bâtiments d'emploi.

OUVERTURES

La fenestration et l'ensemble des ouvertures contribuent à la facture visuelle et la viabilité des constructions.

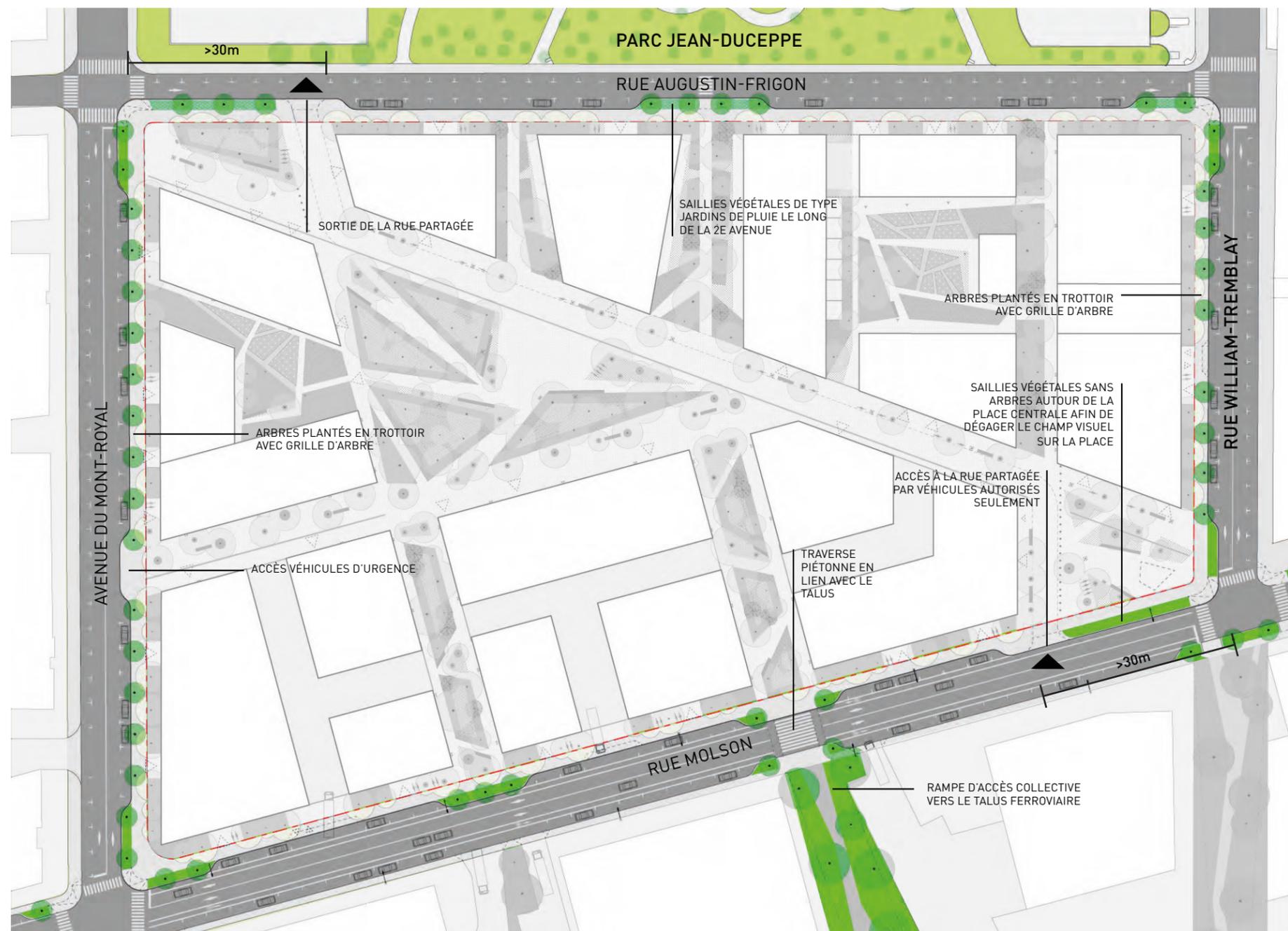
- › Adapter les ouvertures aux usages et à l'orientation des façades;
- › Prévoir des pare-soleil sur les façades sud pour limiter la surchauffe et des mesures de contrôle de l'éblouissement sur les façades est-ouest;
- › Éviter les éléments mécaniques en façade;
- › Limiter la pollution lumineuse à travers les halls d'entrée et l'ensemble des ouvertures;
- › Proportion d'ouvertures pour les façades [CNEB 2011], pour un total estimé de $\pm 37,5\%$ sur l'ensemble:
 - › $\geq 60\%$ au rez-de-chaussée
 - › $\leq 50\%$ sud,
 - › $\leq 40\%$ est et ouest,
 - › $\leq 30\%$ nord.



LÉGENDE

- TERRASSE
- TOIT VERT
- PANNEAU PHOTOVOLTAÏQUE





AMÉNAGEMENTS PROPOSÉS DU DOMAINE PUBLIC AU POURTOUR DE L'ÎLOT CENTRAL

Les aménagements proposés pour le domaine public aux abords de l'îlot central s'inscrivent dans la volonté d'optimiser l'intégration urbaine du projet et de favoriser l'appropriation du site par les gens du milieu. Ainsi, des traverses piétonnes sont proposées dans le prolongement du corridor écologique, notamment pour favoriser la cohabitation des différents modes de transport sur la rue Molson. L'aménagement de saillies végétalisées et la plantation d'arbres sur rue s'inscrivent dans la continuité des initiatives de verdissement déjà entamées par l'Arrondissement, notamment avec le projet d'intégration de jardins de pluie le long de la 2^e Avenue. Par ailleurs, la maximisation du nombre de places de stationnement sur rue constitue un objectif sous-jacent à l'ensemble des interventions proposées.

STATIONNEMENT SUR RUE EN BORDURE DE L'ÎLOT CENTRAL

- ↳ RUE MOLSON: 48 CASES
- ↳ RUE AUGUSTIN-FRIGON: 64 CASES¹
- ↳ AVENUE DU MONT-ROYAL: 0 CASES
- ↳ RUE WILLIAM TREMBLAY: 28 CASES
- ↳ TOTAL: 140 CASES



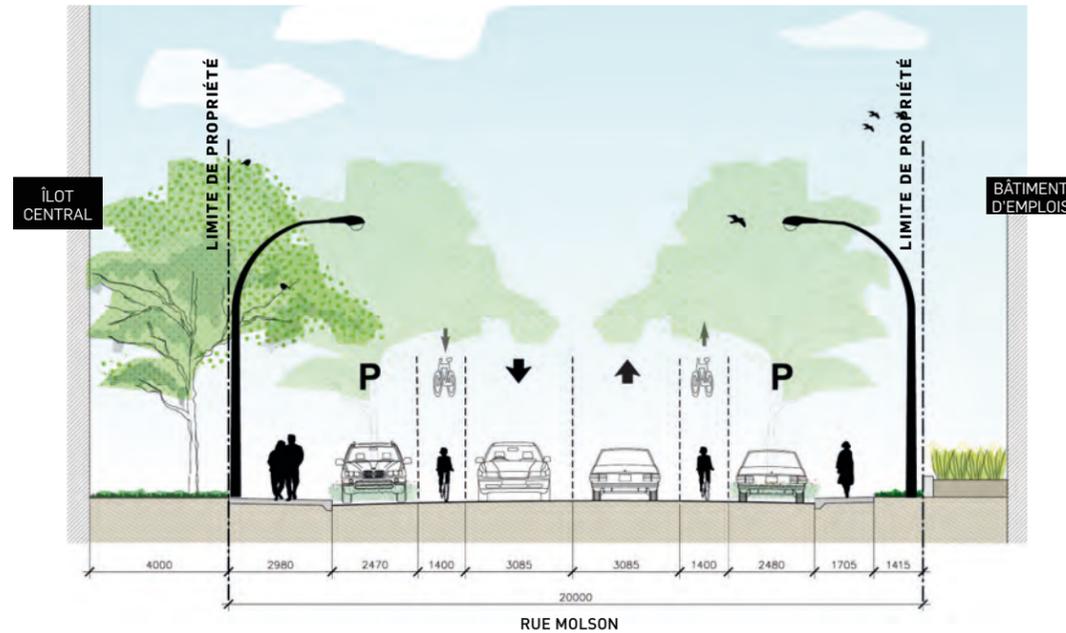
CONNEXION POTENTIELLE À LA VÉLOROUTE ET AU PARC

¹ Ce nombre pourra être réduit en fonction du projet de réaménagement de la rue piloté par l'Arrondissement Rosemont-la Petite-Patrie

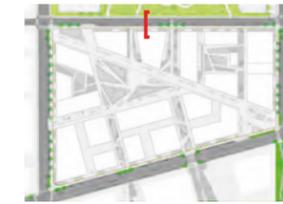
COUPE TRANSVERSALE DE LA PROPOSITION D'AMÉNAGEMENT SUR LA RUE MOLSON



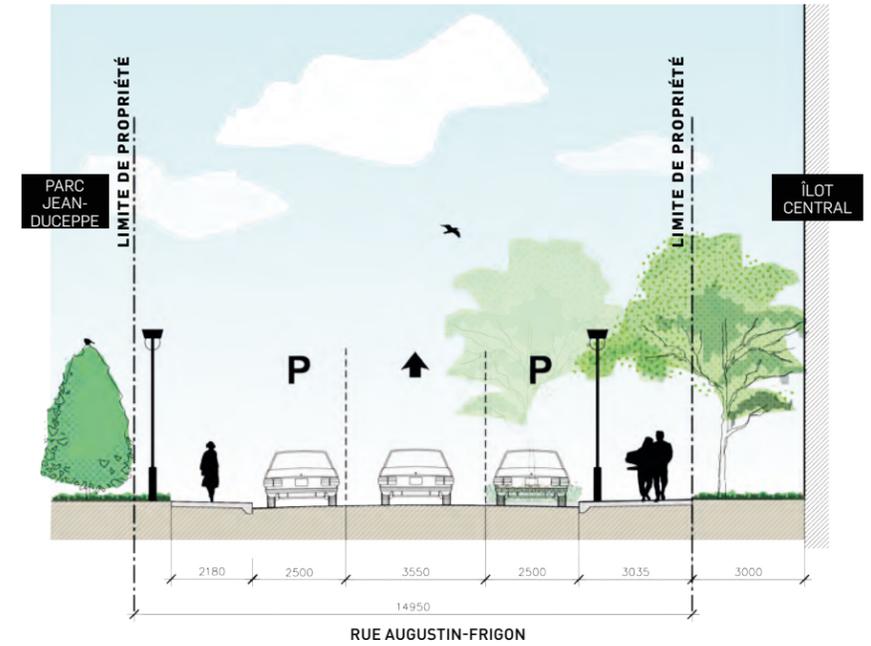
- Bandes cyclables bidirectionnelles
- Maximisation du stationnement sur rue
- Intégration de saillies végétales à la jonction des corridors écologiques et aux intersections
- Bande plantée de 4 m de large en façade des bâtiments de l'îlot central
- Arbres de rue en bordure des trottoirs



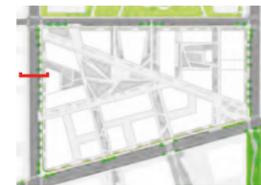
COUPE TRANSVERSALE DE LA PROPOSITION D'AMÉNAGEMENT SUR LA RUE AUGUSTIN-FRIGON



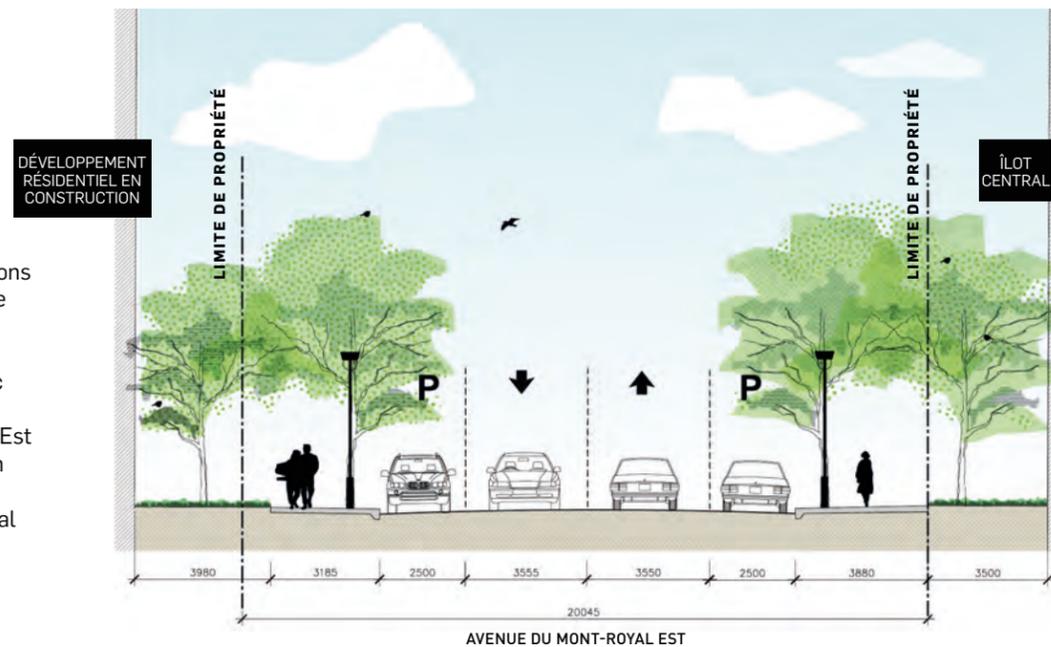
- Circulation véhiculaire à sens unique
- Maximisation du stationnement sur rue
- Intégration de saillies végétales de type jardins de pluie à la jonction du corridor écologique central et aux intersections
- Harmonisation des lampadaires de rue avec le reste de la rue Augustin-Frigon
- Bande plantée de 3 m de large en façade des bâtiments de l'îlot central
- Aménagement alternatif de type "espace partagé" envisagé par l'Arrondissement (À confirmer)



COUPE TRANSVERSALE DE LA PROPOSITION D'AMÉNAGEMENT SUR L'AVENUE DU MONT-ROYAL EST



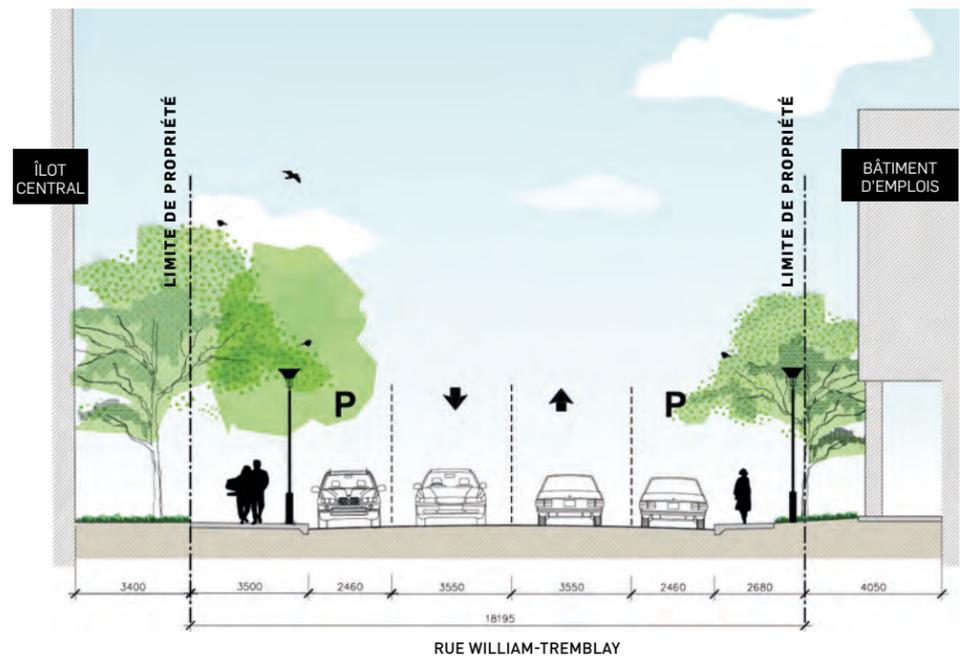
- Intégration de saillies végétales aux intersections
- Arbres de rue à même le trottoir
- Harmonisation des lampadaires de rue avec la portion plus à l'est de l'avenue du Mont-Royal Est
- Bande plantée de 3,5 m de large en façade des bâtiments de l'îlot central



COUPE TRANSVERSALE DE LA PROPOSITION D'AMÉNAGEMENT SUR LA RUE WILLIAM-TREMBLAY



- Maximisation du stationnement sur rue
- Intégration de saillies végétales aux intersections
- Arbres de rue à même le trottoir
- Harmonisation des lampadaires de rue avec le reste de la rue William-Tremblay
- Bande plantée de 3 m de large en façade des bâtiments de l'îlot central



PLAN D'AMÉNAGEMENT

4.11 | ÉTUDE D'OMBRAGE

L'étude d'ensoleillement correspond au moment médian de l'année, soit à l'équinoxe (21 mars ou 22 septembre) ainsi qu'aux moments extrêmes des solstices (22 juin et 21 décembre), illustré à 6 heures différentes de la journée.

Cette étude confirme que l'orientation générale de l'îlot central ainsi que les stratégies de fragmentation du bâti permettent l'optimisation de l'éclairage et de l'ensoleillement des façades et des espaces publics de l'îlot central en plus de réduire le potentiel d'ombrage sur les constructions voisines. En effet, le désaxement de la trame de rue par rapport à la trame montréalaise présente un potentiel de gestion écologique du cadre bâti en maximisant l'utilisation de l'énergie solaire passive, surtout le long de la rue Molson. Cette source d'énergie constitue un énorme avantage pour l'efficacité énergétique des bâtiments et le confort des occupants.

Pour le secteur d'emploi, il y a peu d'ombre portée de part et d'autre entre les bâtiments existants et ceux projetés, la largeur des rues William-Tremblay et Molson étant adéquate pour la hauteur du bâti.

Pour le secteur résidentiel, l'ombre portée sur le parc Jean-Duceppe est minime et en partie absorbée par la rue Augustin-Frigon. L'orientation quasi franc sud de l'avenue Mont-Royal fait en sorte que l'ombre portée des bâtiments de l'îlot central atteint le premier étage des nouvelles habitations seulement tôt en matinée et dévie rapidement. De plus, les percées entre les bâtiments fragmentent cette ombre. À l'inverse, les nouvelles habitations projettent une ombre sur le premier étage des bâtiments de l'îlot central en fin de journée, à partir de 15h-16h.

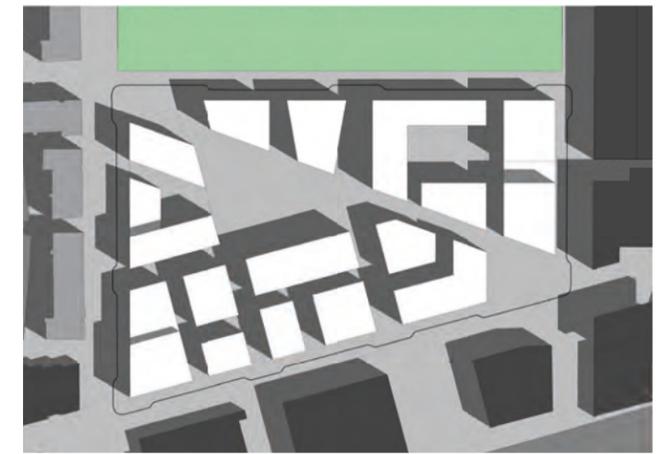
COURSE DU SOLEIL 



EFFET D'OMBRAGE DES BÂTIMENTS SUR ET AU POURTOUR DE L'ÎLOT CENTRAL AUX ÉQUINOXES 



ÉQUINOXE AUTOMNE / PRINTEMPS 8h



ÉQUINOXE AUTOMNE / PRINTEMPS 10h



ÉQUINOXE AUTOMNE / PRINTEMPS 12h



ÉQUINOXE AUTOMNE / PRINTEMPS 14h

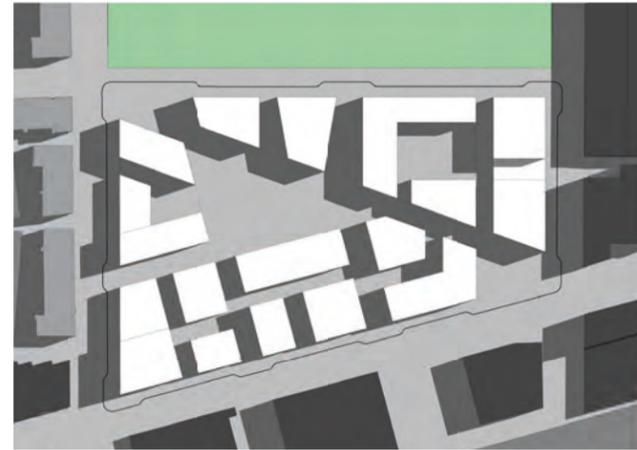


ÉQUINOXE AUTOMNE / PRINTEMPS 16h

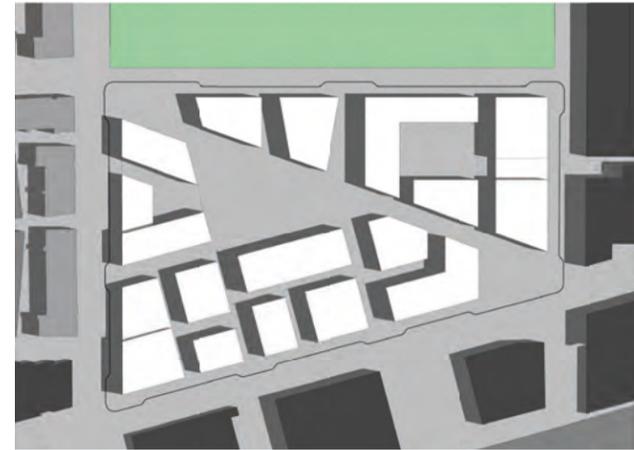


ÉQUINOXE AUTOMNE / PRINTEMPS 18h

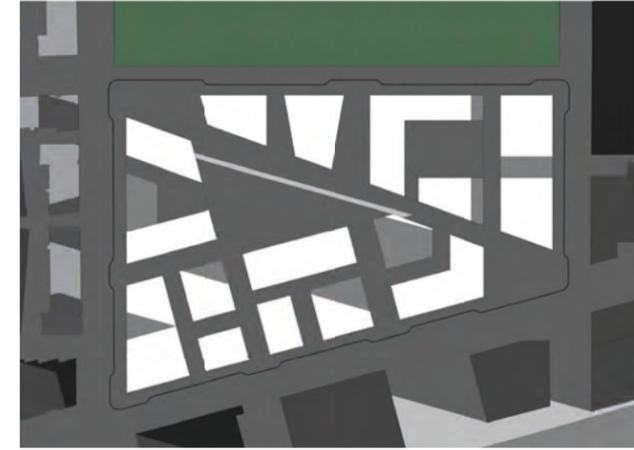
EFFET D'OMBRAGE DES BÂTIMENTS SUR ET AU POURTOUR DE L'ÎLOT CENTRAL AUX SOLSTICES



SOLSTICE D'ÉTÉ 8h



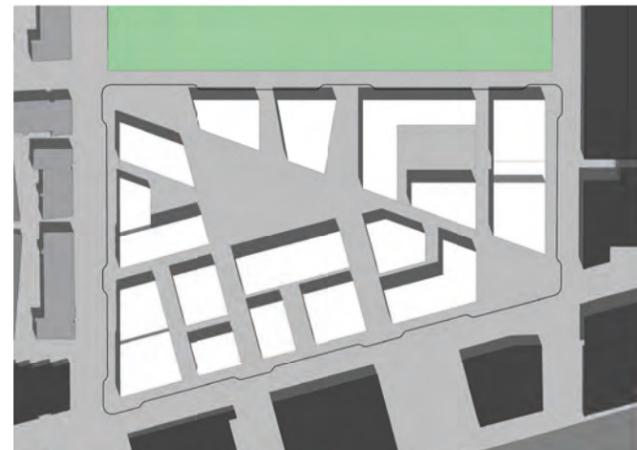
SOLSTICE D'ÉTÉ 10h



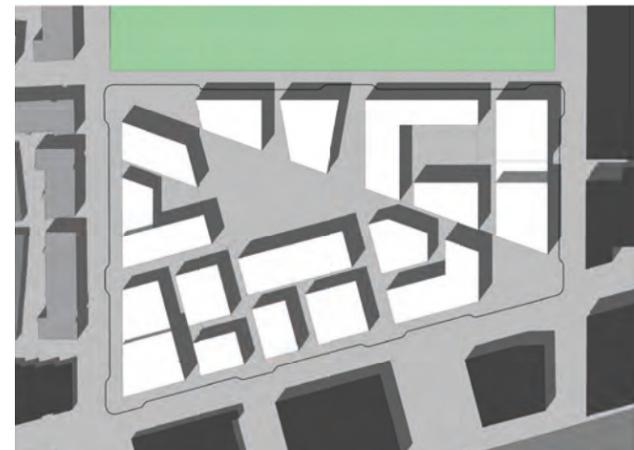
SOLSTICE D'HIVER 8h



SOLSTICE D'HIVER 10h



SOLSTICE D'ÉTÉ 12h



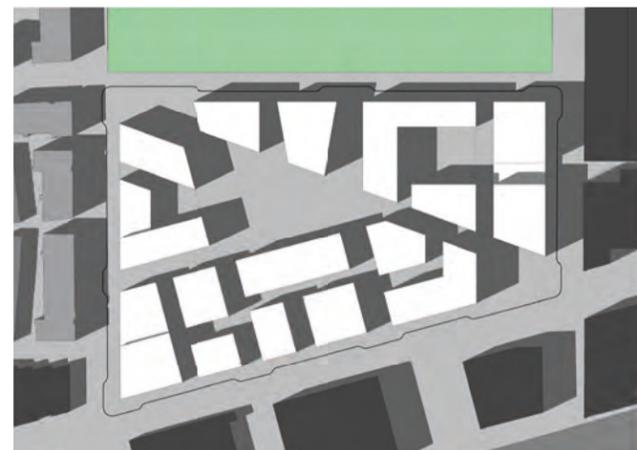
SOLSTICE D'ÉTÉ 14h



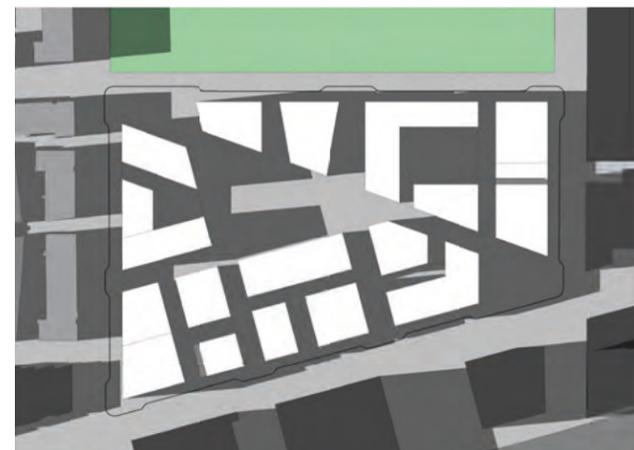
SOLSTICE D'HIVER 12h



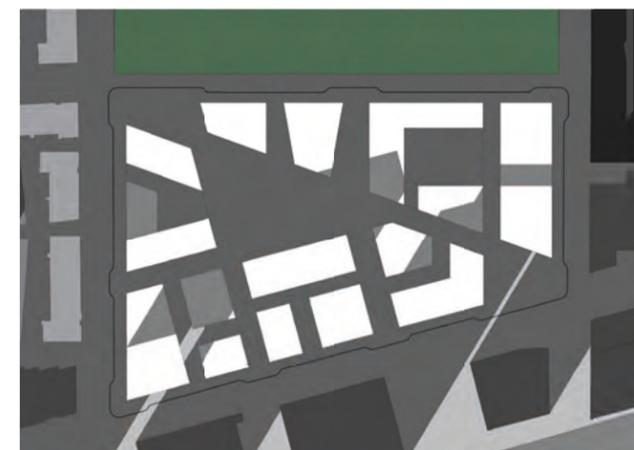
SOLSTICE D'HIVER 14h



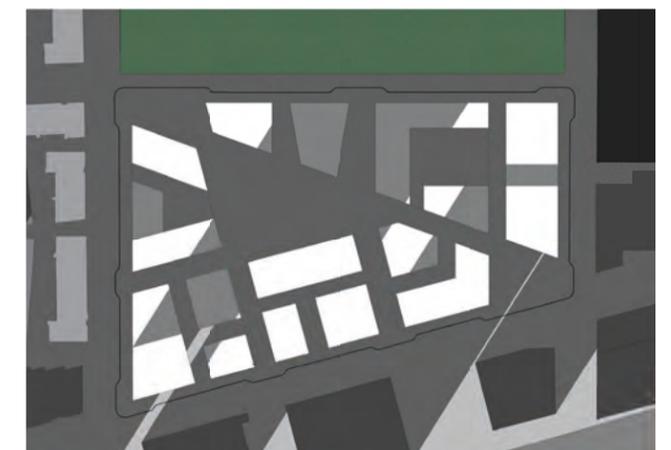
SOLSTICE D'ÉTÉ 16h



SOLSTICE D'ÉTÉ 18h



SOLSTICE D'HIVER 16h

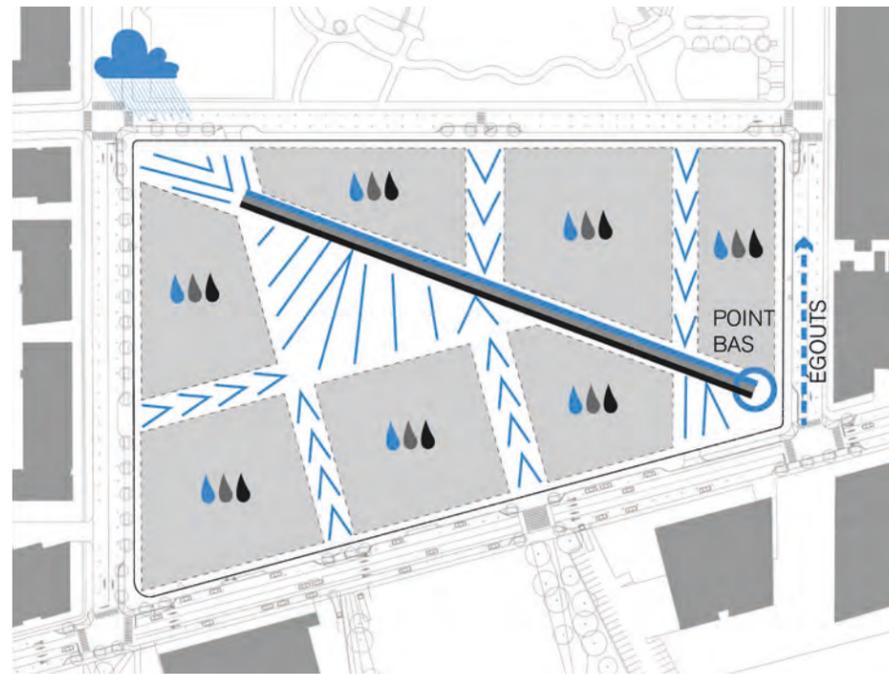


SOLSTICE D'HIVER 18h

➤ EAU

La collecte des eaux issues du bâtiment est centralisée sous la rue diagonale et proche du point bas des infrastructures municipales au coin des rues Molson et William-Tremblay. Cette concentration ouvre la porte à l'installation d'éventuelles mesures de récupération de chaleur, voire même de prétraitement de la matière organique. De plus, le potentiel de récupération des eaux de pluie collectées en toiture et des eaux grises sera analysé pour chaque bâtiment afin de réduire la consommation d'eau potable.

- Gestion *in situ* des eaux de ruissellement issues de précipitations d'une récurrence de 1/100 ans;
- Conservation de la fonctionnalité du site même en cas d'événements intenses et de la réduction de la pression sur les infrastructures municipales;
- Gestion *in situ* de 100% des précipitations de neige;
- Combinaison des stratégies civiles et paysagères pour optimiser le fonctionnement et le dimensionnement des infrastructures;
- Récupération des eaux de pluie des toitures pour réduire l'utilisation d'eau potable dans les installations sanitaires (principalement toilettes et urinoirs);
- Utilisation d'appareils sanitaires à très faible consommation d'eau.



GESTION INTÉGRÉE DE L'EAU SUR L'ÎLOT CENTRAL

➤ SYSTÈME DE PARTAGE D'ÉNERGIE

Le système de production de chaleur et de froid sera partagé sur l'ensemble de l'îlot central afin d'optimiser l'utilisation de sources d'énergie alternatives et d'optimiser l'utilisation des systèmes. En reliant les bâtiments et leurs systèmes, grâce à la complémentarité de leurs modes d'utilisation (heures d'achalandage, besoin en climatisation ou en chauffage, etc.), les surchauffes de l'un, par exemple à cause du soleil ou de la déperdition thermique d'équipements, pourront répondre aux besoins de chauffage de l'autre. Ainsi, les systèmes énergétiques installés, comme la géothermie, pourront être utilisés à leur plein potentiel et la taille du réseau permettra l'installation de différents systèmes, assurant une résilience énergétique au projet.

Orientation des bâtiments pour l'optimisation des mesures passives

- _ Ventilation naturelle
- _ Refroidissement naturel
- _ Chauffage solaire
- _ Éclairage naturel

Enveloppe haute efficacité

- _ Isolation thermique élevée
- _ Fenestration adaptée à l'orientation et aux usages
- _ Matériaux de qualité et faciles d'entretien
- _ Mesure de contrôle de l'ensoleillement

Cible énergétique

- _ Plus efficace de $\geq 20\%$ par rapport à la consommation énergétique déterminée pour les bâtiments par le CNEB 2011 (Code National de l'énergie pour les bâtiments)
- _ Atteindre un indice d'utilisation de l'énergie (IUE) moyenne $\leq 90\text{kWh/m}^2/\text{an}$

Tirer parti de la complémentarité des usages et des heures d'opération des bâtiments et permettre l'adjonction de sources d'énergie différentes et leur évolution dans le temps.

Création d'une boucle énergétique permettant l'échange, le stockage et le partage d'énergie thermique (chaud, froid) entre les édifices.

Préconiser des sources d'énergie passives et locales, dont la géothermie et récupération de chaleur des eaux usées, des égouts et de l'air vicié.

Places de stationnement préférentielles pour les véhicules électriques et partagés.

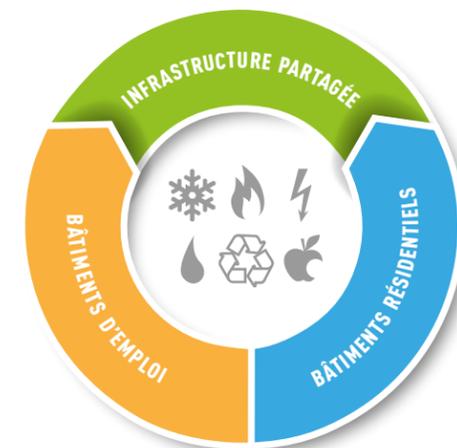
Réduire la production de gaz à effet de serre (GES) liée à la construction et à l'exploitation des bâtiments et à la mobilité des usagers.

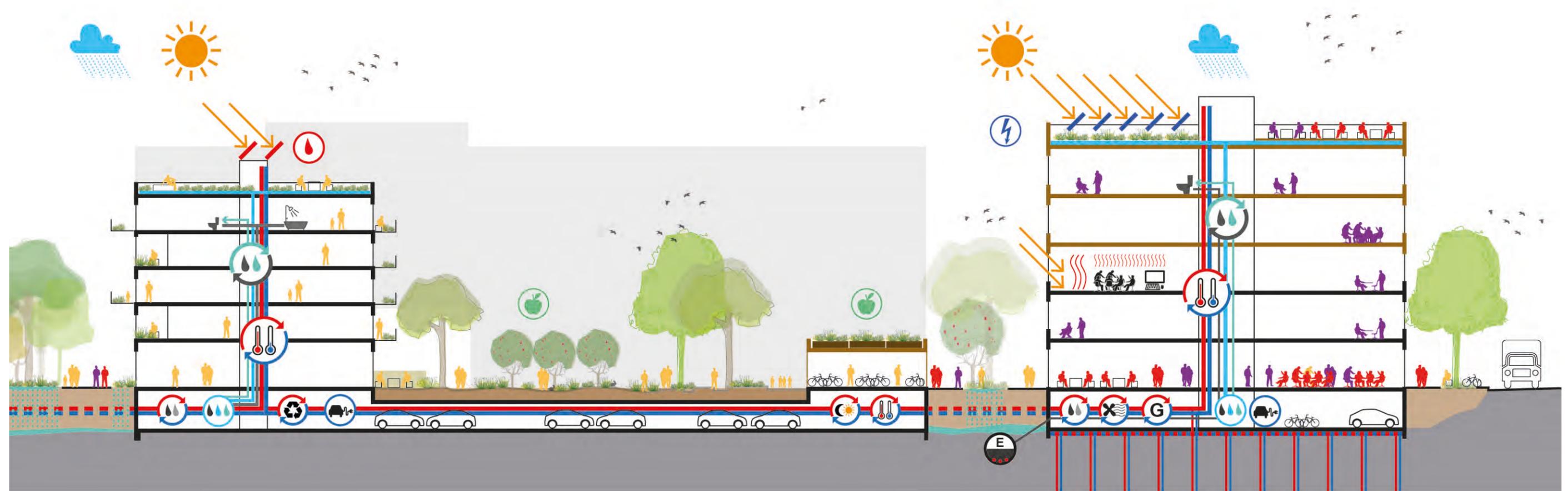
➤ AMÉNAGEMENT EXTÉRIEUR

- Îlot de fraîcheur : revêtements de sol et toiture claire, perméable ou végétalisée;
- Implantation d'arbres dans l'espace public : rues, passages, cours et places;
- Accès à un espace extérieur pour tous les logements;
- Espaces de jardinage dans les cours et en toiture;
- Aménagement d'un paysage comestible pour la faune et les humains;
- Rez-de-chaussée ouverts, à usage mixte ou avec logements traversants;
- Espaces publics accessibles, piétonniers et cyclables;
- Aucun stationnement en surface;
- Éclairage extérieur sécuritaire, efficace et à faible impact sur la pollution lumineuse;
- Utilisation des toitures (terrasse, photovoltaïque, plantation, etc.).

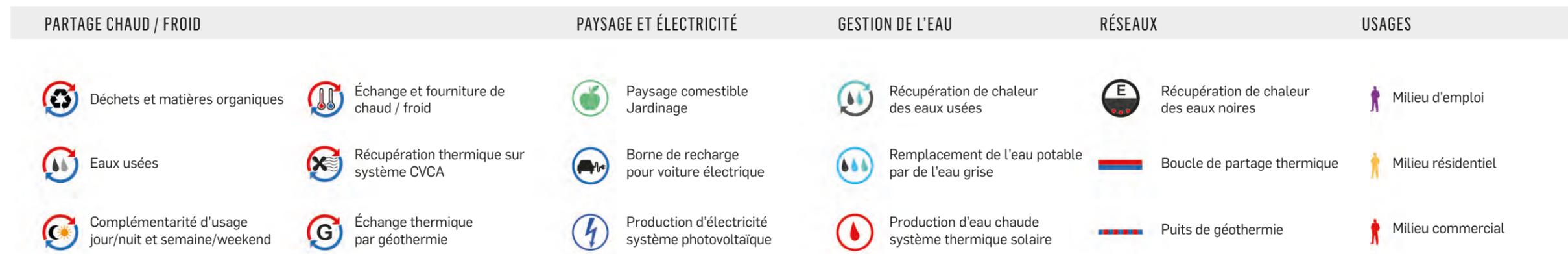
➤ MATÉRIAUX

- Matériaux pérennes, ayant un contenu local et recyclé;
- Intégration des éléments de bois pour réduire l'énergie intrinsèque de la structure et favoriser l'industrie locale;
- Niveau supérieur d'isolation acoustique;
- Aménagement de systèmes permettant le tri et le traitement des matières résiduelles;
- Traitement des matières organiques (boues et déchets) par le compostage et l'énergie thermique.





COUPE SYSTÉMIQUE





LE PROJET DANS SON CONTEXTE - VUE AÉRIENNE



PROJET D'ENSEMBLE - VUE AÉRIENNE VERS LE NORD-EST



PLACE DU QUARTIER - VUE AÉRIENNE VERS LE SUD-EST



PLACE CENTRALE - VUE À PARTIR DE LA RUE WILLIAM-TREMBLAY



PERSPECTIVE D'AMBIANCE DU BOISÉ - VUE D'AUTOMNE



PERSPECTIVE D'AMBIANCE DU BOISÉ - VUE D'HIVER



PERSPECTIVE D'AMBIANCE DE LA RUE PARTAGÉE - VUE D'ÉTÉ



PERSPECTIVE D'AMBIANCE D'UN CORRIDOR ÉCOLOGIQUE ENTRE BÂTIMENTS D'EMPLOI - VUE D'ÉTÉ





4 PHASES DE DÉVELOPPEMENT
MIXTE | Certification **LEED ND OR**
visée pour l'Îlot central | Certification
LEED NC visée pour tous les bâtiments

MISE EN
ŒUVRE

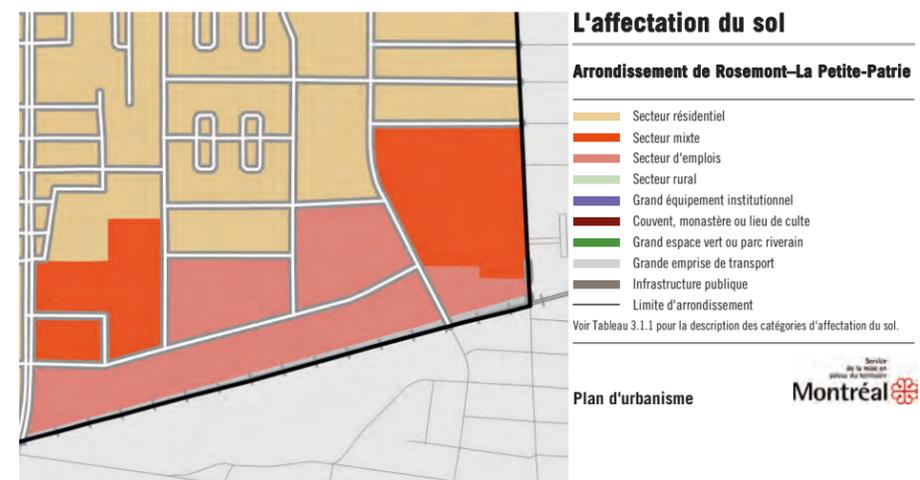
5

MISE EN ŒUVRE

5.1 MODIFICATION DU PLAN D'URBANISME

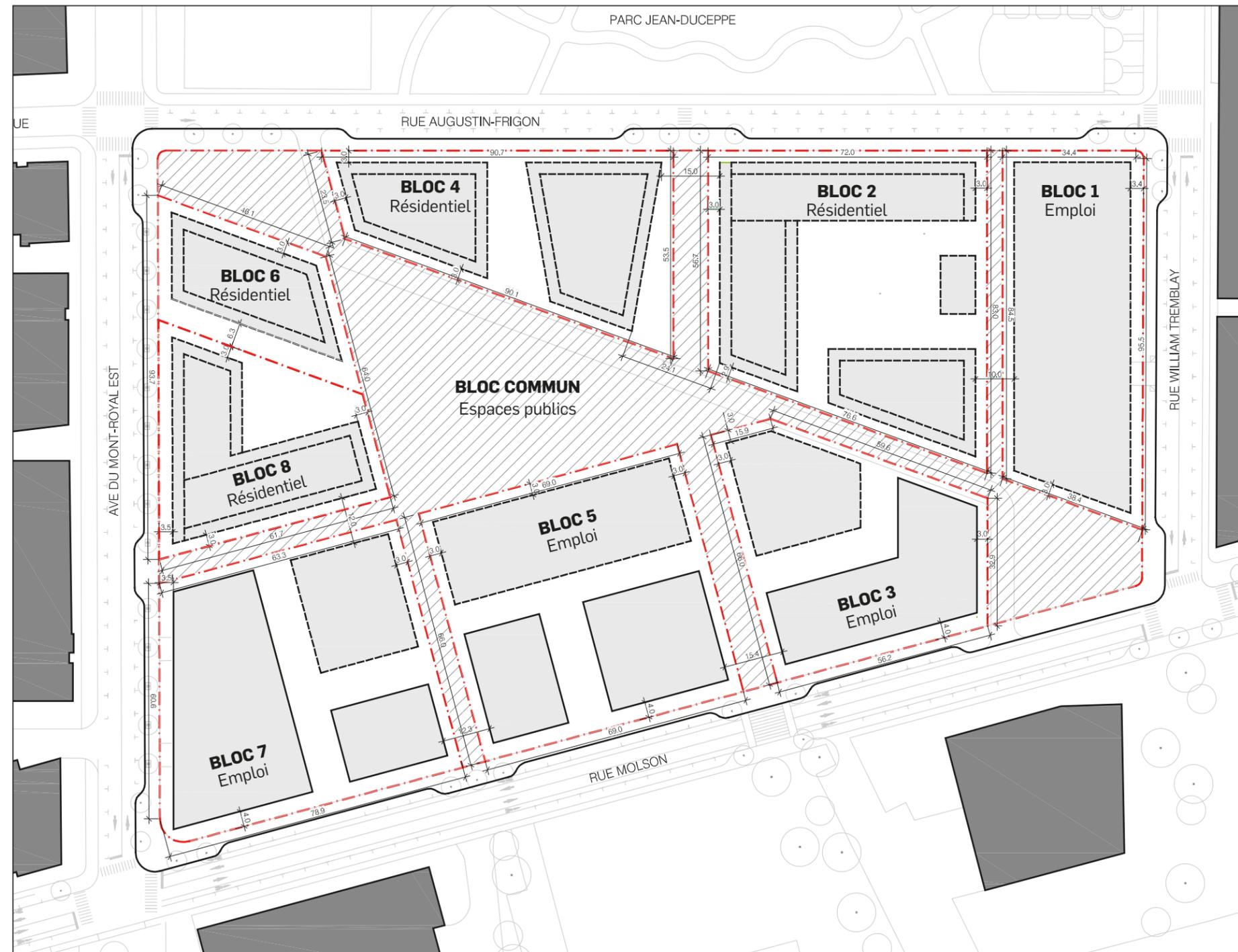
Un amendement au Plan d'urbanisme de la ville de Montréal est nécessaire afin de permettre l'usage «Habitation» sur une partie de l'îlot central. Conséquemment, le plan des affectations devra être modifié afin de remplacer l'affectation «Secteur d'emplois» par l'affectation «Activité diversifiée» sur l'îlot central.

EXTRAIT DU PLAN D'AFFECTATION DU SOL ANNEXÉ AU PLAN D'URBANISME DE LA VILLE DE MONTRÉAL



AMENDEMENT PROPOSÉ AU PLAN D'AFFECTATION DU SOL ANNEXÉ AU PLAN D'URBANISME DE LA VILLE DE MONTRÉAL





DIVISION DU SITE EN 7 BLOCS CONSTRUCTIBLES ET 1 BLOC COMMUN DESTINÉ AUX ESPACES PUBLICS

ADOPTION DE PARAMÈTRES NORMATIFS SPÉCIFIQUES AU PROJET

L'adoption de nouveaux paramètres normatifs applicables à l'îlot central sera nécessaire pour permettre la réalisation du plan proposé dans le présent document. Voici les dispositions qu'il est suggéré d'inclure dans le règlement adopté en vertu de l'article 89 de la Charte de la Ville de Montréal autorisant un tel projet.

DIVISION DU LOT EN 8 BLOCS DISTINCTS

Afin de distinguer clairement les secteurs d'emploi, d'habitation et les espaces communs sur le lot à développer, il est suggéré que les blocs périmétriques présentés à la Section « 4.4 | Implantation des bâtiments » soient utilisés à titre de référence dans le règlement.

Les dimensions projetées pour chacun des blocs constructibles incluent la superficie au sol des bâtiments ainsi qu'une marge de 3 mètres au pourtour des bâtiments (3,5 mètres pour les façades longeant l'avenue du Mont-Royal Est et 4 mètres pour les façades longeant la rue Molson). Le bloc commun comprend quant à lui la rue diagonale, le boisé et les places publiques, libres de toute construction.

MODIFICATION AUX USAGES PERMIS SUR L'ÎLOT CENTRAL

Pour les blocs 1, 3, 5 et 7 dédiés aux bâtiments d'emploi, il est proposé de conserver l'ensemble des usages autorisés dans la zone O533, en plus d'ajouter les usages commerciaux « accessoires et appareils électroniques et informatiques », « accessoires personnels », « articles de sports et loisirs », « débit de boissons alcooliques » et « salle de spectacle » à la liste des usages commerciaux permis sur l'îlot central.

Parallèlement, il est suggéré d'autoriser les usages résidentiels de la catégorie H.7 (37 logements et plus) sur les blocs 2, 4, 6 et 8, de même que tous les usages commerciaux permis au sein des blocs d'emploi, à l'exception de l'usage « débit de boissons alcooliques » susceptible de générer des nuisances.

Par ailleurs, il est proposé d'autoriser l'usage « école primaire et préscolaire » de la famille équipements collectifs et institutionnels sur l'ensemble de l'îlot pour permettre la construction éventuelle d'une école sur le site.

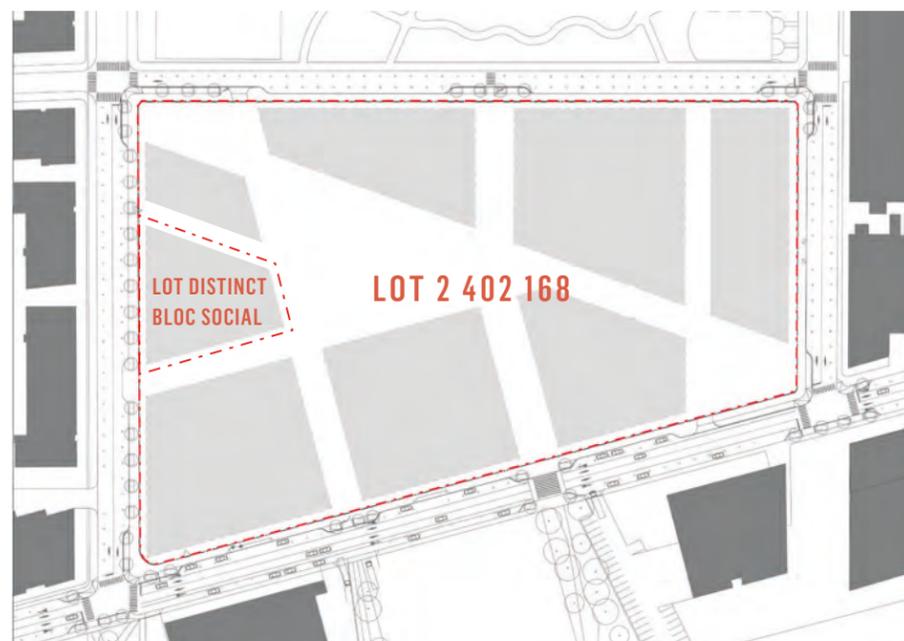
MODIFICATION DE LA HAUTEUR MAXIMALE PERMISE

Il est proposé que la hauteur maximale actuellement autorisée sur l'îlot central (2 à 4 étages, maximum 20 mètres) soit révisée pour refléter celle autorisée par le plan d'urbanisme, soit 6 étages. En ce qui concerne la hauteur en mètres, celle-ci respectera la limite actuellement permise, soit 20 mètres excluant les équipements mécaniques.

LES PARAMÈTRES DE DENSITÉ DE L'ÎLOT CENTRAL

Par souci de préserver le caractère collectif et intégré du projet d'aménagement, il est proposé de calculer les paramètres de densité pour l'ensemble du site, soit :

- Densité maximale (I.S.P): 3.0;
- Taux d'implantation maximal: 50%.



LOTTISSEMENT

Dans le cadre de ce projet, seul le bâtiment dédié au logement social sera implanté sur un lot distinct. À l'exception de celui-ci, le lot d'origine 2 402 168 demeurera intact et propriété de la Société de patrimoine Angus. Une série d'opération cadastrales dites «verticales» viendront par la suite se superposer au lot d'origine pour créer des lots et entités immobilières soit collectives (copropriété) soit privées (dont la SDA, une entité de son groupe ou un tiers seront propriétaires).

Tant les emplacements résidentiels et commerciaux que les bureaux, accès, passages, stationnements ou autres équipements communs seront gérés par servitude assortie d'une convention de gestion comportant les modalités d'entretien des équipements et l'attribution des dépenses relatives à ceux-ci.



SCÉNARIO DE PHASAGE

LÉGENDE

- PHASE 1
- PHASE 2
- PHASE 3
- PHASE 4



L'échéancier de réalisation du projet de développement de l'Îlot central s'échelonne sur une période de plus ou moins 8 à 10 ans à partir de l'entrée en vigueur du règlement adopté en vertu de l'article 89 de la Charte de la Ville de Montréal.

Le scénario de phasage ci-joint représente un déroulement séquentiel idéal pour la Société de développement Angus. *Il est présenté à titre indicatif seulement*, surtout en ce qui concerne la portion du site dédiée aux bâtiments d'emploi, puisque leur construction dépendra des besoins et emplacements souhaitables exprimés par les futurs occupants du site.

CONTRIBUTION À L'ASSIETTE FISCALE COLLECTIVE

Le projet de l'Îlot central, impliquant une densification du cadre bâti au sein du Technopôle Angus et l'ajout de la fonction résidentielle, constitue une opportunité de hausser les revenus pour la Ville de Montréal par l'entremise des taxes municipales.

Ainsi, pour la construction d'une dizaine de bâtiments d'emploi totalisant approximativement 45 000 m² de superficie brute de plancher sur quelque 21 000 m² de terrain incluant les espaces communs, il est possible d'anticiper des revenus annuels d'un minimum de 2,23 M\$¹ en taxes foncières et au moins 320 000 \$² par l'entremise des autres taxes municipales perçues dans l'arrondissement.

Parallèlement, la construction de 6 bâtiments résidentiels totalisant plus ou moins 38 000 m² de superficie de plancher sur environ 16 000 m² de terrain en incluant les espaces communs permettrait d'augmenter les revenus municipaux annuels d'environ 1 M\$³ en taxes foncières et 301 000 \$⁴ de plus pour les services municipaux.

Par ailleurs, le site de l'Îlot central étant déjà desservi par les principaux services souterrains sur tout son pourtour, la Ville n'aura pas à entretenir de nouvelles infrastructures avec l'avènement de ce projet. De plus, la SDA assumera les frais de reconstruction des trottoirs avec saillies qui borderont l'îlot central et les cédera par la suite à l'Arrondissement pour qu'il en assume la gestion et l'entretien.

¹ Montant basé sur la valeur moyenne d'un immeuble (terrain + bâtiment) au sein du Technopôle Angus et le taux de taxation foncière générale pour les immeubles non résidentiels (3,3285%) dans l'Arrondissement Rosemont—La Petite-Patrie pour l'année 2014. On considère dans ce cas-ci que l'ensemble de la valeur de l'immeuble est imposable.

² Montant basé sur la valeur moyenne d'un immeuble au sein du Technopôle Angus et la taxe spéciale relative à l'amélioration du service de l'eau (0,3566%), la taxe spéciale pour travaux de voirie (0,0265%), la taxe relative aux services (0,0471%) et celle relative aux investissements (0,0444%) pour les immeubles non résidentiels dans l'Arrondissement Rosemont—La Petite-Patrie pour l'année 2014.

³ Montant basé sur la valeur moyenne d'un immeuble (terrain + bâtiment) résidentiel en copropriété divise du même secteur et adjacent au parc Jean-Duceppe, le 4395, rue André-Laurendeau, ainsi que le taux de taxation foncier général pour les immeubles résidentiels (0,753%) dans l'Arrondissement Rosemont—La Petite-Patrie pour l'année 2014.

⁴ Montant basé sur la valeur moyenne de l'immeuble du 4395, rue André-Laurendeau, ainsi que la taxe spéciale relative à l'amélioration du service de l'eau (0,1132%), la taxe spéciale pour travaux de voirie (0,0041%), la taxe relative aux services (0,0471%) et celle relative aux investissements (0,0444%) pour les immeubles résidentiels dans l'Arrondissement Rosemont—La Petite-Patrie pour l'année 2014.





