

AVIS DU COMITÉ JACQUES-VIGER SUITE À SA RÉUNION DU 14 JUIN 2019

Le Comité Jacques-Viger est l'instance consultative de la Ville en matière d'aménagement, d'urbanisme, d'architecture, de design, et d'architecture de paysage*

Programme particulier d'urbanisme : partie nord de l'Île-des-Sœurs

Libellé du projet :	Démarche de planification de la partie nord de l'Île-des-Sœurs
Localisation :	Secteur d'une superficie de 79 hectares, incluant les lots et voies publiques au nord ou à l'est de la limite sud ou ouest des voies publiques suivantes, et ce, jusqu'au littoral : boulevard de l'Île-des-Sœurs, boulevard René-Lévesque, rue Cours-du-Fleuve
Demandeur :	Division de l'aménagement et du design urbain, Direction de l'urbanisme, Service de l'urbanisme et de la mobilité

Le Comité Jacques-Viger (CJV) émet un avis écrit à la Direction de l'urbanisme considérant que le projet requiert une modification du Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal.

LA PROPOSITION

La Direction de l'urbanisme propose d'élaborer un programme particulier d'urbanisme (PPU) pour le secteur de planification de la partie nord de l'Île-des-Sœurs (IDS). D'une superficie d'environ 79 hectares, le secteur intègre les principaux commerces, services et emplois de l'île. Deux chantiers urbains majeurs y sont en cours de réalisation, soit le chantier du pont Samuel-De Champlain et celui du Réseau express métropolitain (REM). La planification se veut une occasion de maximiser les retombées du développement immobilier anticipé par l'arrivée de ces nouvelles infrastructures de transport, de bien intégrer les nouvelles constructions, les équipements et les infrastructures pressenties et également d'améliorer l'aménagement du domaine public et privé. Le PPU vise également à faciliter les déplacements des piétons et des cyclistes et à intégrer des espaces verts significatifs dans le respect des principes d'aménagement de la cité-jardin qui ont guidé la planification de l'IDS dans les années 1960.

LA MODIFICATION DU PLAN D'URBANISME

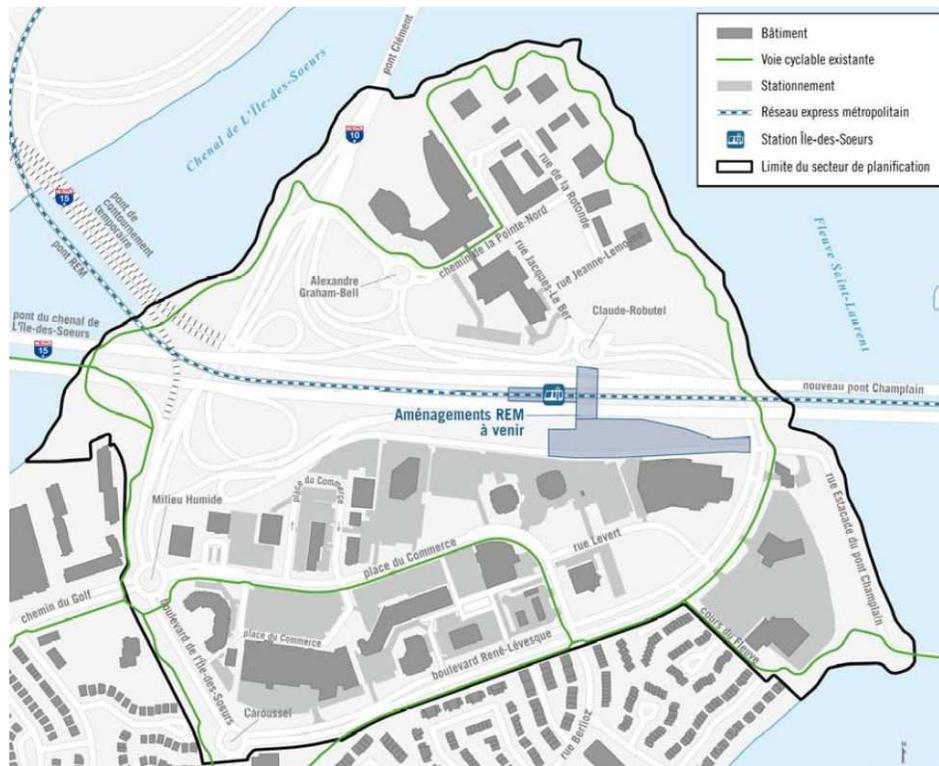
Le secteur de la station Île-des-Sœurs du REM est identifié comme une aire TOD (« transit-oriented development ») avec une densité minimale de 110 logements/hectare dans le Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal (SAD), en conformité avec l'objectif du Plan métropolitain d'aménagement et de développement de la Communauté métropolitaine de Montréal (PMAD) d'orienter 40 % de la croissance des ménages aux points d'accès du réseau de transport en commun métropolitain structurant.

La mise en œuvre du PPU implique certaines modifications au Plan d'urbanisme (PU), notamment à la section 24.5 du chapitre de l'Arrondissement de Verdun (Partie II). Les affectations du sol actuelles – un secteur mixte pour la partie nord, incluant le quartier Pointe-Nord, et un secteur d'activités diversifiées (commerces, bureaux, industries légères,

*Règlement de la Ville de Montréal 12-022

équipements collectifs ou institutionnels et habitations) pour le reste du territoire du secteur de planification – seront maintenues, mais certains paramètres seront ajoutés afin d’encadrer l’usage résidentiel. La carte de la densité de construction sera révisée et une nouvelle carte des limites des hauteurs sera ajoutée; ces deux cartes montreront les densités et hauteurs importantes aux abords de la station du REM (localisée au centre de l’autoroute), en lien avec l’aire TOD, et de moins en moins importantes vers les quartiers résidentiels existants au sud du secteur de planification. Au sud de l’autoroute, où des transformations majeures sont prévues, les densités seront augmentées et des limites de hauteur seront ajoutées afin de permettre le remplacement des bâtiments commerciaux de faible densité entourés d’aires de stationnement par des bâtiments mixtes plus hauts, séparés par des passages de circulation douce (piétons et cyclistes) ou partagée. Au nord de l’autoroute, où la densité s’exprime en coefficient d’occupation du sol (C.O.S.), sans limites de hauteur explicite, on prévoit modifier les densités et ajouter des limites de hauteur dans les secteurs non établis qui longent l’autoroute afin de permettre la construction de bâtiments de gabarits variables, compatibles avec le caractère paysager de l’île et les vues à mettre en valeur. De part et d’autre de l’autoroute, il est planifié de permettre la construction de bâtiments avec surhauteur afin de créer des repères visuels tout en évitant de générer une barrière visuelle.

Sur un horizon de 20 ans, la capacité d’accueil du secteur de planification rendra possible la construction de ± 70 000 m² de commerces et services, ± 100 000 m² de bureaux et lieux d’affaires, ± 25 000 m² d’espaces institutionnels et entre 3 500 et 4 000 unités résidentielles.¹



Localisation du secteur de planification (Source : Direction de l’urbanisme, Service de l’urbanisme et de la mobilité)

¹ Il importe de noter que ces données sont présentées à titre indicatif en lien avec le concept proposé; elles ne représentent pas des seuils minimaux ou maximaux à respecter, mais sont conformes à la densité et à la diversification des activités identifiées au PMAD, au SAD et au PU.

Ces modifications du Plan d'urbanisme conduiront l'Arrondissement de Verdun à modifier les dispositions contenues dans son Règlement d'urbanisme et son Règlement sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA) qui sont applicables au secteur de planification du PPU. Ces changements viseront à encadrer le développement, à favoriser l'innovation en termes d'aménagement et d'architecture et à assurer une cohérence entre le cadre bâti, les espaces publics et les axes de circulation. Plus précisément, les modifications au Règlement d'urbanisme porteront sur les aspects normatifs du PPU : les usages, les taux d'implantation et de verdissement, les hauteurs des bâtiments, les marges de recul et le stationnement. Les révisions du Règlement sur les PIIA, quant à elles, porteront sur les aspects plus qualitatifs : la définition des objectifs et des critères pour l'ensemble du secteur de planification selon des balises d'aménagement générales et par aire d'ambiance (unité de paysage), pour les bâtiments avec surhauteur et pour l'usage habitation dans certains secteurs.

LE CONTEXTE

Le projet du PPU de la partie nord de L'Île-des-Sœurs est soumis au Comité Jacques-Viger (CJV) pour la deuxième fois. Une version préliminaire a d'abord été présentée au comité le 22 février 2019 et un avis préliminaire (C19-SC-01) a été émis le 13 mars 2019. Le CJV y a exprimé son accord avec le principe de densification et d'augmentation des hauteurs dans ce secteur identifié comme une aire TOD (« transit-oriented development »). Il a toutefois noté que selon lui la vision du futur quartier devrait s'inspirer davantage du caractère originel de cité-jardin de L'Île-des-Sœurs en y renforçant les principes d'aménagement suivants : un dégagement plus important de l'espace au sol autour des bâtiments, la maximisation des espaces verts, l'augmentation et la connectivité des espaces dédiés à la mobilité active avec l'ensemble du réseau de L'Île-des-Sœurs, l'accessibilité au littoral et la qualité des vues. Le comité a également énoncé ses inquiétudes quant à certains aspects de la proposition préliminaire : la Ville ne dispose pas du contrôle foncier pour la réalisation de l'axe vert récréatif; les passages partagés nord-sud entre les îlots sont très étroits, le CJV craint l'effet de «masse» des constructions proposées; des informations restent à valider quant aux indices de fréquentation du REM et à la réduction anticipée de la circulation véhiculaire, enjeu primordial pour la qualité de vie du futur quartier. Il a émis une série de recommandations qui ressortent de ces préoccupations.

Après son adoption par le comité exécutif et le conseil municipal, prévue en août 2019, le projet du PPU de la partie nord de L'Île-des-Sœurs ferait l'objet d'une consultation publique de l'Office de consultation publique de Montréal (OCPM) pendant l'automne 2019. Le PPU serait ensuite adopté par le conseil municipal lors de l'hiver 2020 et la réglementation locale serait adoptée par concordance lors du printemps 2020.

LE PROJET

Le Comité Jacques-Viger reçoit les représentants de la Direction de l'urbanisme et de l'Arrondissement de Verdun lors de la séance du 14 juin 2019. La présentation comprend cinq parties : retour sur l'avis préliminaire du CJV; vision et principes; concept d'aménagement; interventions détaillées; et mise en œuvre.

Le CJV remercie les représentants de la Ville pour leur présentation très claire et leurs réponses réfléchies aux questions et commentaires des membres lors de la séance. Il note que ce projet majeur, qui aura un impact très important sur l'avenir de L'Île-des-Sœurs, possède le potentiel d'être exemplaire à plusieurs égards. Il reconnaît l'avancement, depuis la première présentation au comité en février 2019, de l'élaboration du projet du PPU en tenant compte des préoccupations et des recommandations énoncées dans son avis préliminaire : les orientations sont bonifiées; les principes d'aménagement sont clarifiés et améliorés, notamment en ce qui a trait à la volumétrie et à la

hauteur des nouveaux bâtiments et au verdissement; des images d'ambiance montrant l'expérience du piéton et du cycliste sont ajoutées; et une stratégie réglementaire est incluse. Il apprécie également la qualité de la documentation fournie, qui est facile à comprendre, à lire et à consulter. Dans les paragraphes suivants, le Comité émet des recommandations et soulève certains enjeux qu'il encourage à considérer dans la préparation des prochaines étapes du projet.

Vision et orientations d'aménagement

Le comité est d'accord en principe avec la vision du projet du PPU et les cinq orientations d'aménagement énoncées : (1) la création d'un milieu de vie et d'emploi de type TOD aux abords de la station IDS du REM; (2) l'amélioration de la mobilité en priorisant les déplacements actifs et collectifs; (3) la mise en valeur des composantes historiques, naturelles et paysagères; (4) l'encadrement harmonieux de la forme bâtie; et (5) la performance environnementale. Il aurait toutefois apprécié plus d'informations sur les mesures concrètes prévues dans le cadre des orientations (3) et (5). Il recommande donc que les approches et actions visées à l'égard de la commémoration de l'histoire de L'Île-des-Sœurs, de la mise en valeur des composantes naturelles et paysagères (incluant la gestion des eaux pluviales) et du développement durable soient élaborées et précisées davantage dans les documents futurs.

L'organisation spatiale

Le CJV est en accord avec les grands principes d'aménagement préconisés pour le secteur de planification, notamment : la création de cinq nouveaux pôles d'activités et le renforcement du pôle existant du quartier Pointe-Nord; l'arrimage du parcours riverain avec les quartiers établis et les secteurs transformés; la revitalisation de la Place du Commerce en renforçant l'offre en commerces et services et en favorisant la connexion avec la station REM; la mise en place de l'axe est-ouest, un corridor naturel et récréatif reliant le cœur du secteur, le littoral et les quartiers adjacents; le maintien des principaux déplacements véhiculaires en périphérie (promenades); l'intégration d'un vaste réseau de circulation pour les piétons et les cyclistes; la maximisation des plantations dans les projets immobiliers ainsi que sur le domaine public; la concentration des bâtiments les plus hauts en bordure de l'autoroute et du REM; la mise en valeur des corridors visuels aux portes d'entrée du secteur; l'intégration ponctuelle des bâtiments phares (constructions avec surhauteur) qui mettent en valeur ou encadrent les portes d'entrée ou les vues d'intérêt; la mise en valeur des vues à partir du secteur de planification; la préservation des vues du fleuve à partir du mont Royal; le respect des massifs du mont Royal et du centre-ville; la densification de la nouvelle construction près du REM et le long de l'autoroute et sa décroissance vers les quartiers adjacents; et l'articulation des volumes construits d'une manière qui maximise le confort des piétons.

Le comité rappelle l'importance de la mise en œuvre des principes d'aménagement prévus au PPU qui s'inspirent du concept de cité-jardin soit, tout particulièrement, l'aménagement d'un vaste réseau de circulation piétonne et cycliste centré sur la création d'un axe vert et récréatif reliant au corridor naturel des berges de l'IDS. Ce réseau assurera la continuité et la cohérence entre le secteur de la partie nord et l'ensemble du territoire de l'IDS.

Le CJV formule ici-bas quelques recommandations spécifiques concernant les paramètres d'aménagement reliés à la mise en œuvre de certains de ces principes :

Hauteurs et surhauteurs

Le CJV constate que la question de la densité des constructions est une préoccupation forte soulevée lors des activités de participation publique réalisées en amont du processus de planification. À ce titre, le PPU devrait mieux

communiquer les principes qui ont guidé la détermination des hauteurs et des surhauteurs permises.

Le CJV comprend que les normes de planification de l'aire TOD de L'Île-des-Sœurs impliquent un minimum de 110 logements/hectare et que le dernier calcul du projet du PPU, tel que proposé, est d'environ 130 à 135 logements/hectare. Bien que ce calcul soit théorique, le comité recommande l'étude de la possibilité de réduire certaines hauteurs. Tout spécifiquement, il propose de réduire les hauteurs permises dans l'îlot situé entre le boulevard René-Lévesque et le rue Levert (39 mètres) pour les harmoniser à celles prescrites pour l'îlot voisin du côté ouest (27 mètres). Cette réduction des hauteurs permises améliorera l'intégration des nouvelles constructions avec les milieux existants construits du côté sud du boulevard René-Lévesque.

En ce qui a trait aux bâtiments avec surhauteur, il constate que la sélection de sites spécifiques entraîne un avantage foncier pour certains propriétaires. Compte tenu de cette situation, il considère que la stratégie de sélection de ces sites n'est pas suffisamment justifiée. Il est néanmoins de l'avis qu'une stratégie claire et transparente devra être définie afin de privilégier les sites selon leur impact sur les percées visuelles et leur environnement bâti et paysager.

Aménagement des rez-de-chaussée des bâtiments mixtes

Le CJV salue l'intention d'assurer l'occupation par des usages appropriés (commerces et services) des rez-de-chaussée des bâtiments mixtes adjacents aux rues et aux passages piétonniers et cyclables. Ces usages ainsi que l'aménagement en transparence des rez-de-chaussée contribueront à l'animation de ces rues et passages et à la qualité de l'expérience de leurs usagers. Le comité souligne l'importance pour le Règlement d'urbanisme et le Règlement sur les PIIA d'inclure des paramètres clairs pour assurer la mise en œuvre de ces principes, de telle sorte que, malgré la diversité de l'offre de commerces et services et des différentes approches architecturales, la cohérence de l'ensemble soit respectée.

Passages nord-sud pour les piétons et cyclistes

Le CJV salue l'initiative d'utiliser des marges de recul comme outil pour assurer l'intégration dans le secteur au sud de l'autoroute des passages piétonniers et cyclables dans le sens nord-sud et l'intention de maximiser le verdissement de ces passages. Il est toutefois préoccupé par l'intention d'y intégrer quelques entrées et sorties de garages souterrains, ce qui risque de compromettre l'ambiance souhaitée et la sécurité des usagers. Il recommande donc d'étudier d'autres solutions pour les entrées et sorties des garages ainsi que pour l'accès aux débarcadères et aires de livraison des commerces afin de minimiser leur nombre et de les localiser stratégiquement. Il suggère d'étudier l'intégration des aires de livraison et des débarcadères afin que celles-ci aient un impact réduit sur la qualité des espaces publiquement accessibles. Enfin, étant donné que les passages sont en terrain privé, des paramètres clairs et des ententes appropriées pour leur aménagement paysager et leur entretien devront être établis.

Axe vert récréatif est-ouest

Le CJV appuie l'approche par marges de recul pour créer l'axe vert est-ouest. Toutefois, puisque ce passage piétonnier et cyclable traverserait plusieurs propriétés privées, il recommande l'établissement de servitudes de passage public ainsi que de balises claires et d'ententes appropriées pour son aménagement paysager et son entretien. Il propose notamment d'étudier les guides et principes d'aménagement d'espaces privés accessibles au public (« privately owned public spaces » ou POPS) publiés par certaines villes canadiennes.

De plus, le CJV comprend que la mise en œuvre de l'ensemble de l'axe vert dépend de projets de construction privés dont certains impliquent la démolition de bâtiments. Cette situation représente un risque pour la mise en œuvre de

l'axe vert, cet élément du PPU qui constitue l'une des principales références au concept de la cité-jardin. Puisque les propriétés visées ne seront pas nécessairement développées en même temps, le comité suggère que la stratégie d'aménagement permette l'accessibilité progressive de l'axe vert récréatif.

Pistes cyclables le long des rues

Le comité est favorable à toutes les pistes cyclables qui sont planifiées en lien avec la circulation routière. Il souligne toutefois l'importance d'assurer qu'elles soient aménagées d'une manière sécuritaire. Dans la mesure du possible, les vélos devront circuler dans la même direction que les autos adjacentes et la piste cyclable devra être séparée de la rue par des places de stationnement ou par une bande végétalisée d'au moins 1,5 m de largeur.

Verdissement

Dans l'arrimage avec le caractère de cité-jardin de l'Île-des-Sœurs, les actions de verdissement du projet doivent être au cœur de la mise en œuvre du PPU de sa partie nord. À cette fin, le CJV encourage à bonifier la réglementation à venir afin d'y ajouter des objectifs et critères de mise en œuvre clairs à l'égard de la densification de la canopée dans ce secteur. Il propose aussi d'inclure des critères sur l'aménagement d'aires de stationnement souterrain sous des espaces extérieurs ouverts, car ceux-ci peuvent limiter la capacité de plantation sur un site.

Finalement, le comité constate que certaines des illustrations du projet en perspective sont peu réalistes à l'égard de la qualité des insertions des aires de plantation en bordure de rue. Les illustrations du projet devraient montrer des aires de plantation de qualité qui assurent l'entretien et la survie des végétaux à long terme.

Future école

Le CJV est content d'apprendre qu'il y a des discussions régulières entre la Ville et la Commission scolaire Marguerite-Bourgeoys dans le but de partager les informations et de réserver un terrain approprié pour une future école. Il souligne toutefois l'importance d'assurer que le site prévu soit assez grand pour accueillir à la fois le bâtiment et une cour de récréation.

Guide pour les PIIA

Le CJV est très favorable à la proposition de la Division de l'aménagement et du design urbain de préparer un guide illustré qui explique chacune des orientations d'aménagement et les principes et objectifs sur lesquels elles sont fondées et qui offrira des exemples des types d'aménagements souhaités, à l'instar des outils municipaux similaires créés par les villes de Toronto et Vancouver. Ce guide, qui permettrait à tous de garder une vision d'ensemble en même temps qu'une vue d'un aspect particulier ou d'un site particulier du projet, serait très utile non seulement pour l'élaboration de la réglementation locale, notamment celle des PIIA, mais aussi pour la communication et la négociation entre les différents acteurs responsables du développement, de la conception et de l'approbation des projets. Le comité recommande l'inclusion, dans ce guide, des critères de qualité qui permettront à l'aménagement ce secteur de devenir exemplaire non seulement dans sa planification, mais également dans sa mise en œuvre.

Documentation pour les étapes futures

Bien que le comité apprécie la qualité et la clarté de la documentation fournie jusqu'à ce jour, il a quelques suggestions pour les documents futurs, notamment ceux qui seront émis pour les consultations publiques. Il sera important de bien expliquer, d'une manière qui est facile à comprendre pour les citoyens, avec de courts textes et surtout des images, les

principes comme « transit-oriented development » (TOD), hauteur/surhauteur et coefficient d'occupation au sol (COS). La distinction entre les modifications du Plan d'urbanisme et les modifications de la réglementation (le Règlement d'urbanisme et le Règlement sur les PIIA) mérite aussi une explication claire. Des études d'ensoleillement seraient utiles. La mise en page des documents devra faciliter la lecture des images horizontales. Les références à la hauteur devront inclure non seulement la dimension en mètres, mais également le nombre d'étages. Les images des projets d'inspiration devront être accompagnées de sources et crédits complets (les noms des agences-concepteurs ainsi que ceux des photographes). Enfin, l'expression « parkway » devra être remplacée par « promenade ».

AVIS DU COMITÉ JACQUES-VIGER

Le CJV émet un avis favorable sur le projet de Programme particulier d'urbanisme (PPU) pour la partie nord de L'Île-des-Sœurs. D'emblée, il est en accord avec les orientations du projet qui visent la création d'un milieu de vie et d'emploi de type TOD (« transit-oriented development ») aux abords de la station du Réseau express métropolitain (REM), l'amélioration de la mobilité en priorisant les déplacements actifs et collectifs, la mise en valeur des composantes historiques, naturelles et paysagères, l'encadrement harmonieux de la forme bâtie, et la performance environnementale. Il salue l'avancement du projet depuis l'émission de son avis préliminaire à la suite de la première présentation au comité en février 2019, et considère que le PPU a le potentiel d'être exemplaire dans sa planification et dans sa mise en œuvre. Il souligne l'importance de la continuité et de la cohérence du secteur nord avec le concept de cité-jardin de L'Île-des-Sœurs et émet les recommandations suivantes :

- Élaborer et préciser les approches et actions visées à l'égard de la commémoration de l'histoire de L'Île-des-Sœurs, de la mise en valeur des composantes naturelles et paysagères et du développement durable;
- Étudier la possibilité de réduire certaines limites de hauteur pour les nouveaux bâtiments, notamment le long du boulevard René-Lévesque en face du quartier résidentiel existant;
- Définir une stratégie claire et transparente pour la sélection des sites des bâtiments avec surhauteur selon leur impact sur les percées visuelles et leur environnement bâti et paysager;
- Bonifier la réglementation à venir afin d'y ajouter des objectifs et critères de mise en œuvre clairs à l'égard de la densification de la canopée et inclure des critères sur l'aménagement d'aires de stationnement souterrain sous des espaces extérieurs ouverts afin d'éviter que ceux-ci limitent la capacité de plantation;
- Assurer que le Règlement d'urbanisme et le Règlement sur les PIIA incluent des paramètres clairs pour que les rez-de-chaussée des bâtiments mixtes adjacents aux rues et aux passages piétonniers et cyclables soient occupés par des usages appropriés, pour que leur aménagement soit transparent et pour que la cohérence de l'ensemble soit respectée;
- Éviter les entrées et sorties de garage qui donnent sur les passages piétonniers et cyclables, ou minimiser leur nombre et les localiser stratégiquement, afin d'assurer la sécurité et l'expérience agréable des usagers de ces passages;
- Élaborer des paramètres clairs et des ententes appropriées pour leur aménagement paysager et leur entretien des passages publics en terrain privé;
- De même, considérant que l'axe vert récréatif est-ouest passera à travers plusieurs propriétés privées, établir

des servitudes de passage public au besoin et élaborer des balises claires et des ententes appropriées pour son aménagement paysager et son entretien;

- Étant donné que les différentes propriétés qui formeront l'axe vert récréatif est-ouest ne seront pas nécessairement développées au même moment, élaborer une stratégie d'aménagement pour assurer l'accessibilité progressive à ce corridor central;
- Assurer que les pistes cyclables adjacentes aux rues soient aménagées d'une manière sécuritaire, si possible avec les vélos circulant dans la même direction que les autos, avec des places de stationnement ou une bande végétalisée entre la piste et la rue;
- Assurer que le site prévu pour une nouvelle école soit assez grand pour accueillir un bâtiment et une cour de récréation;
- Assurer que le guide de l'aménagement urbain du secteur qui est proposé par la Division de l'aménagement inclue des critères de qualité qui permettront au secteur de réaliser son potentiel de devenir exemplaire non seulement dans sa planification, mais également dans sa mise en œuvre;
- Dans la préparation des documents destinés à la consultation publique à venir, assurer que : les concepts urbains (TOD, COS, hauteur, surhauteur, etc.) soient bien expliqués, avec des images à l'appui; la distinction entre les modifications du Plan d'urbanisme (PU) et celles de la réglementation soit claire; des études d'ensoleillement soient incluses; la mise en page facilite la lecture des images horizontales; les références à la hauteur incluent non seulement la dimension en mètres, mais également le nombre d'étages; les sources et crédits des images des projets d'inspiration soient complets; et l'expression « parkway » soit remplacée par « promenade ».

Le CJV invite également les demandeurs à revenir lui présenter le PPU après le processus de consultation publique dans la mesure où des changements significatifs y seraient apportés.

Le président du Comité Jacques-Viger

Original signé

Patrick Marmen

Le 25 juin 2019