

OFFICE DE CONSULTATION PUBLIQUE DE MONTRÉAL (OCPM)

23 octobre 2019

# MÉMOIRE

## DANS LE CADRE DES CONSULTATIONS PUBLIQUES PORTANT SUR LE PROJET DE PPU DE LA PARTIE NORD DE L'ÎLE-DES-SŒURS

Préparé par : Stéphane D.Tremblay, architecte associé, Lemay

**lemay**

## Lemay : Intelligence créative. Valeur collective.

Fondée en 1957 comme société d'architecture, Lemay est aujourd'hui un chef de file des services intégrés de conception de l'environnement bâti, alliant architecture, urbanisme, architecture de paysage, design urbain, design d'intérieur, stratégies durables, ingénierie des structures et image de marque. En tant que l'une des sociétés canadiennes les plus primées, la firme de quelque 450 professionnels se démarque par des projets distinctifs, originaux et marquants de toutes échelles et complexités. En 2019, Lemay s'est classée au 52<sup>e</sup> rang du World Architecture 100 qui recense les plus importantes firmes d'architecture au monde.

## Le projet de programme particulier d'urbanisme

Avec l'ouverture du pont Samuel-De Champlain et la mise en service prochaine du REM, le territoire de l'Île-des-Sœurs arrive à une étape importante de son développement, puisque ces deux projets auront un impact certain sur le développement immobilier de l'île, plus particulièrement à l'intérieur du secteur de la pointe-nord où se concentrent autour de la future gare du REM les derniers terrains vacants et propriétés présentant un fort potentiel de redéveloppement.

Par son projet de programme particulier d'urbanisme (PPU), la Ville a rédigé un énoncé de vision appuyé des 5 orientations d'aménagement ci-après :

1. La création d'un milieu de vie et d'emploi de type TOD aux abords de la station 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
5. La performance environnementale

Bien que nous soyons favorables à l'adoption de ce document et de la vision qu'elle supporte pour cette portion stratégique du territoire de l'Île-des-Sœurs et entrée de ville pour Montréal, nous avons néanmoins quelques réserves quant à la rigidité de certains principes d'aménagement et balises qui émanent de ce document. Ces balises et principes iraient, selon nous, à l'encontre de la façon dont l'Île-des-Sœurs s'est toujours développée, mais surtout à la nécessaire flexibilité pour la création d'une réelle aire TOD synonyme d'un milieu de vie harmonieux et de grande qualité.

Ce mémoire présente ainsi des pistes de réflexion et recommandations à considérer préalablement à l'adoption du PPU de la partie nord de l'Île-des-Sœurs.

## Le potentiel de développement et la forme urbaine

Le projet de PPU prévoit sur un horizon de 20 ans un potentiel développement du territoire de :

- > 3 700 unités résidentielles
- > 70 000 m<sup>2</sup> de commerces/services
- > 110 000 m<sup>2</sup> de bureaux/affaires

Ces projections tiennent majoritairement compte de la capacité d'accueil en terme de superficies développables en fonction des paramètres réglementaires identifiés au PPU. Cette estimation ne semble pas

tenir compte de la réalité du marché ni des paradigmes et tendances affectant le développement immobilier, principalement le bureau et le commerce.

En effet, à la lumière de la littérature sur le sujet et de notre connaissance du marché, nous estimons que les retombées en termes de superficie d'emplois (commerces et bureaux) pour le site de la partie nord de l'Île-des-Sœurs devraient grandement inférieures aux projections annoncées au PPU.

Ces projections, inférieures à celles présentées au PPU, tiennent compte des nouveaux paradigmes et des tendances qui conditionneront le développement urbain au cours des prochaines décennies ainsi que sur les projections démographiques réalisées par l'Institut de la statistique du Québec (ISQ). Les principaux paradigmes et tendances identifiés lors de nos travaux, et qui influent sur les besoins en espace d'un milieu, se déclinent de la manière suivante :

- > Les industries les plus sensibles à la croissance globale de la population, telle que la construction, le commerce de gros, le commerce au détail, les finances et les assurances, verront leur part de l'emploi stagner ou même décliner;
- > Les secteurs ayant un lien avec une société vieillissante et disposant de temps libre (arts, spectacles et loisirs et hébergement et services de restauration) afficheront aussi une progression significative de leur part de l'emploi au cours des 20 prochaines années;
- > La part de marché du commerce en ligne devrait aller en s'accroissant et un impact réel sur la réduction des superficies de planchers commerciales;
- > La tendance actuelle démontre que la superficie occupée par employé dans un bureau pourrait encore diminuer davantage alors qu'elle est passée de 172 pieds carrés à 13,5 m<sup>2</sup> en moins d'une décennie;
- > Les fonctions commerces et bureaux sur l'île des sœurs devraient majoritairement être des commerces de proximité et commerces de biens non réfléchis. La part du bureau ne devrait pas prendre une place prépondérante à l'intérieur de l'aire du PPU;
- > Le PMAD établit pour chacune des 159 aires TOD des seuils de densité résidentielle suivant leur éloignement relatif par rapport au centre-ville de Montréal. Ces aires TOD, se voient toutes pour la majorité en compétition, pour se partager les mêmes populations et fonctions urbaines selon une programmation similaire à celle du PPU de l'Île-des-Sœurs. Il est aussi à souligner que bien l'Île-des-Sœurs profite d'une proximité avec le centre-ville, le projet de PPU lui impose davantage de dispositions réglementaires que d'autres aires TOD profitant également d'une certaine proximité avec le centre-ville (ex. : TOD de Brossard) et où le développement est déjà amorcé.

## La forme urbaine

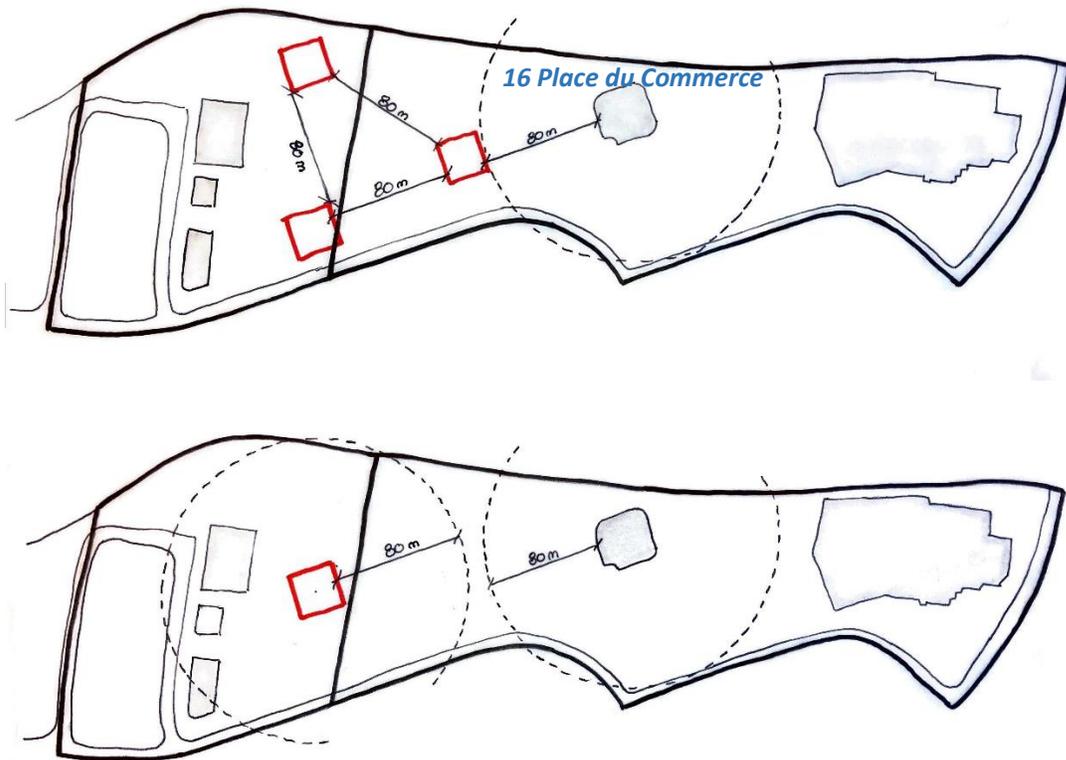
Le projet de PPU propose une série de balises d'aménagement plus ou moins strictes qui lors d'une application théorique permettent la réalisation d'un développement dense et cohérent. Toutefois, en raison des dimensions des terrains et bâtiments existants, des grands paradigmes présentés précédemment et d'une perspective d'optimiser l'implantation de bâtiments répondant aux caractéristiques de l'industrie, il devient plus difficile de présenter une proposition efficace.

### Distance entre deux bâtiments de grande hauteur

En effet, le projet de PPU mentionne qu'un nouveau bâtiment doit tendre à respecter une distance d'au moins 80 mètres entre le mur de la partie haute (au-delà du 9<sup>e</sup> étage) d'un bâtiment de grande hauteur et le mur d'une partie haute d'un autre bâtiment de grande hauteur situé à l'intérieur du secteur de planification.

Ce critère, qui a pour but de limiter l'impact visuel des bâtiments de grande hauteur, ne constitue pas un gage de qualité en termes de morphologie urbaine. Ce critère aurait plutôt pour effet de contraindre considérablement le potentiel de développement de l'ensemble du secteur et de minimiser l'impact visant à marquer l'entrée de ville.

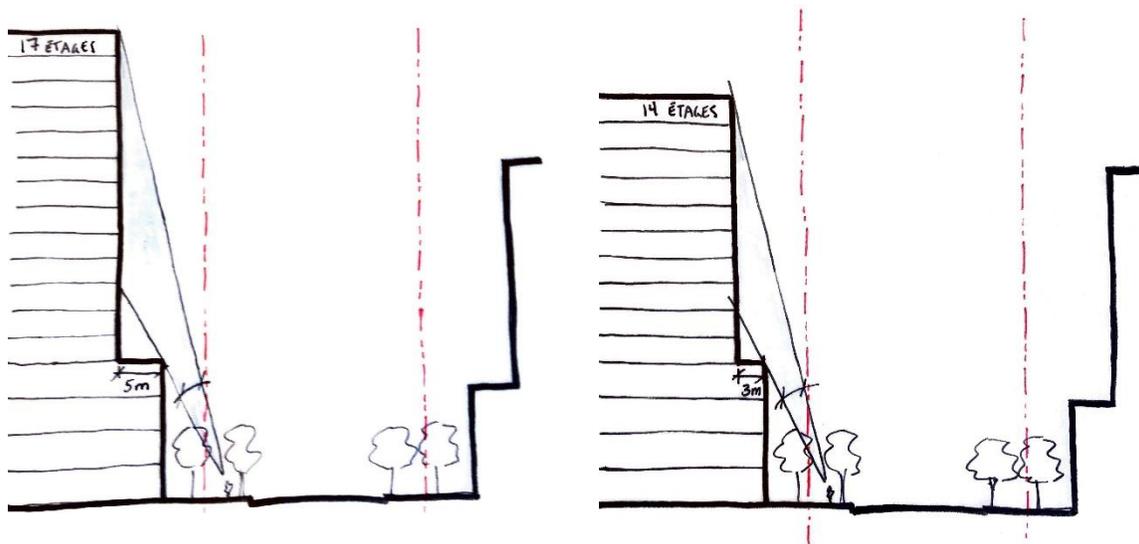
À titre d'exemple, tel qu'illustré ci-après, si la tour située au 16, Place du Commerce était conservée (hauteur actuelle de plus de 39m), aucun autre bâtiment de grande hauteur ne pourrait être construit dans un rayon de 80m. La localisation d'un premier bâtiment de grande hauteur viendrait alors restreindre le potentiel de développement de ses voisins.



### Retrait au-delà d'un basilaire

Une autre des balises amenées par le projet de PPU privilégie d'observer un recul d'au moins 5,0 mètres pour toute partie au-delà du basilaire. L'imposition d'un tel retrait entre le basilaire et la partie haute d'un bâtiment de grande hauteur est privilégié pour assurer un rapport d'échelle avec le piéton. Or, ce retrait varie habituellement en fonction de plusieurs facteurs, comme la nature du domaine public, l'orientation et l'échelle du bâtiment, l'usage, la trame structurale, etc. Selon le cas, un retrait inférieur à 5m peut être tout à fait adéquat. À titre d'exemple, un bâtiment de 17 étages comprenant un basilaire de 4 étages, dont la partie supérieure est en retrait de 5m, fournira à un piéton un cône de vision similaire à ce même bâtiment comportant 14 étages et un retrait de 3m seulement.

Il est aussi à souligner que tout dépendant du nombre d'étages maximum permis, un tel retrait combiné aux normes d'implantation prescrites ne garantissent pas nécessairement une harmonie au niveau des proportions des différents volumes d'un bâtiment.



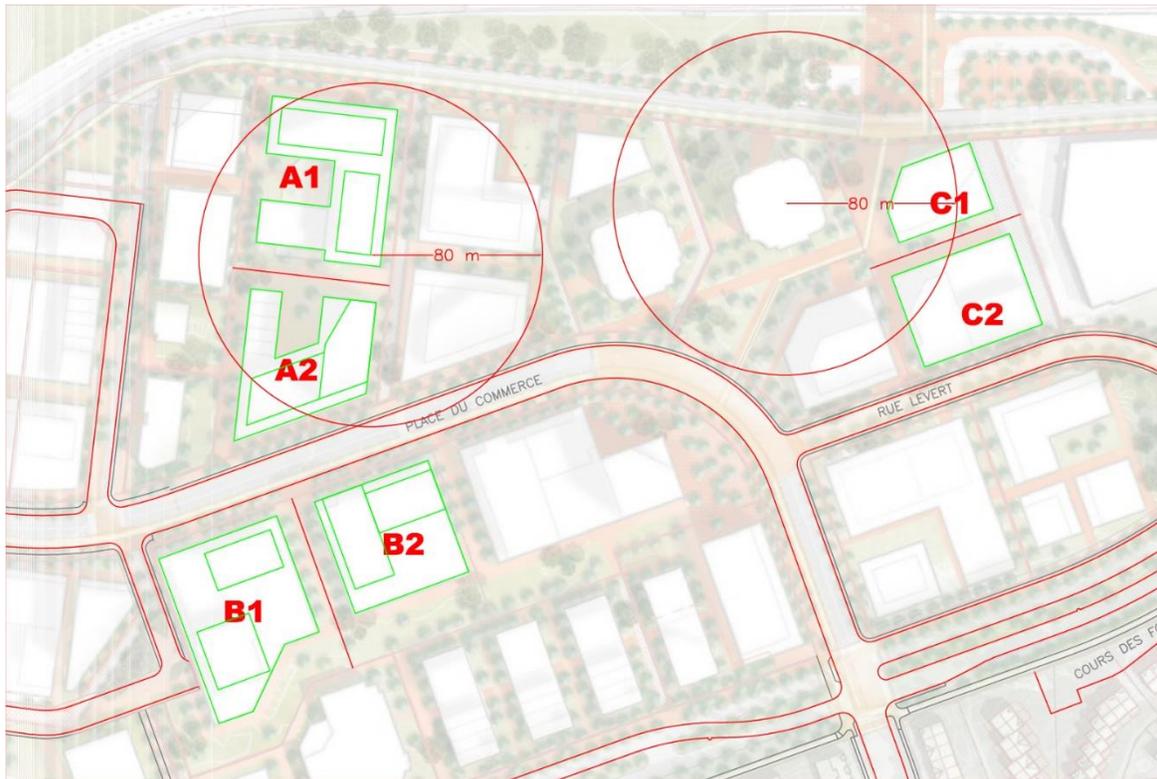
### Superficie maximale de plancher au-delà du 9<sup>e</sup> étage

Dans une perspective d'assurer un affinement du volume construit, le projet de PPU vient prescrire des superficies maximales de plancher par étage, à partir du 9<sup>e</sup> étage, ne dépassant pas 900 m<sup>2</sup>. En ce qui concerne l'usage résidentiel, imposer une superficie maximale de 900m<sup>2</sup> n'est pas excessivement limitatif. Cela équivaut à une superficie de plancher relativement standard, qui permet habituellement un bon taux d'efficacité par plancher. Par contre, cette superficie n'est absolument pas suffisante pour un usage de bureau qui nécessite davantage de superficie pour être efficace et répondre aux nouvelles tendances en matière d'aménagement d'aire de plancher de bureau.

Nous croyons que ce critère pourrait avoir pour effet de limiter l'usage du bureau en-deçà du 9<sup>e</sup> étage, et que dans certains cas, celui-ci pourrait tout simplement être délaissé au profit de l'usage résidentiel. Imposer une superficie maximale au-delà du 9<sup>e</sup> étage plutôt que des critères qualitatifs pourrait ainsi jouer un rôle de frein à la mixité des usages.

### Les densités

En dernier lieu, les densités proposées sont acceptables pour le territoire toutefois, lorsque combinées aux taux d'implantation minimums prescrits, il est impossible d'atteindre les densités permises. Un exercice a été réalisé avec la proposition d'aménagement faisant partie intégrante du projet de PPU et illustrant le potentiel d'aménagement du secteur. Cet exercice nous a permis de réaliser que les taux d'implantation étaient supérieurs à ceux préconisés et ne permettaient pas l'atteinte des densités maximales suggérées, en plus de proposer des bâtiments empiétant à l'intérieur du 80 mètres de protection imposés pour les bâtiments de 39 mètres et plus. Il est ainsi possible d'affirmer que les critères imposés par le PPU ne permettent pas d'atteindre les cibles de densité d'une aire TOD sans compromettre la qualité et la quantité d'espaces verts au sol



| bâtiment | lot                 | Emprise du bâtiment | Taux d'implantation |
|----------|---------------------|---------------------|---------------------|
| A1       | 6632 m <sup>2</sup> | 3457 m <sup>2</sup> | 52%                 |
| A2       | 5444 m <sup>2</sup> | 2837 m <sup>2</sup> | 52%                 |
| B1       | 7481 m <sup>2</sup> | 4067 m <sup>2</sup> | 54%                 |
| B2       | 5785                | 3105                | 54%                 |
| C1       | 3673 m <sup>2</sup> | 1407                | 38%                 |
| C2       | 4168 m <sup>2</sup> | 2626 m <sup>2</sup> | 63%                 |

## Les ratios de stationnement

Fidèle aux principes d'aménagement d'une aire TOD, le projet de PPU prône une diminution importante des ratios de stationnement au profit du transport collectif et de la mobilité active. Si de façon générale nous voyons d'un bon œil la diminution des ratios de stationnement, nous émettons des réserves quant aux ratios proposés pour la pointe nord de l'Île-des-soeurs, surtout ceux relatifs à la fonction commerciale où les commerces existants devront continuer à desservir l'ensemble des résidents de l'île, sans se limiter à ceux qui habiteront à l'intérieur des limites de l'aire TOD.

Dans le cas de l'Île-des-Sœurs, le projet de PPU fait abstraction de la réalité de l'île en matière de mobilité et d'organisation du territoire et dirige la question des déplacements vers la pointe nord en présumant une amélioration de la desserte en transport collectif. Or, il nous apparaît irréaliste de s'attendre à ce que les bas ratios de stationnement proposés puissent continuer à desservir efficacement les usagers des commerces de l'île, dont un grand nombre continueront à utiliser la voiture, à essence ou électrique.

L'autopartage, combiné au transport collectif, est souvent le moyen cité pour accompagner un ménage à se départir de l'un de ses véhicules. S'il s'avère généralement efficace sur l'île de Montréal, l'enclavement du territoire de l'Île-des-Sœurs demeure difficile à desservir efficacement par une société d'autopartage, notamment pour l'autopartage en libre-service.

Le projet de PPU demeure aussi muet quant à la question des droits acquis quant à l'aménagement du stationnement. La transformation du secteur est appelée à prendre plusieurs années, notamment pour ce qui est des propriétés grevées d'une emphytéose, les stationnements de surfaces risquent alors de demeurer en place pour encore longtemps et nécessiteront des travaux d'entretien ou de réaménagement. Il faudrait prévoir une flexibilité aux propriétaires et commerçants de pouvoir continuer à opérer sans craindre de devoir subitement réduire leur offre en stationnement.

Un comparatif des ratios de stationnement applicables à l'intérieur d'aires TOD pour les usages résidentiels et commerciaux dans des arrondissements et municipalité de la région de Montréal a permis de démontrer que les seuils exigés au PPU de la partie nord de L'Île-des-Sœurs sont beaucoup plus exigeants et ne prennent encore moins en compte la réalité de l'île en matière d'accessibilité et de difficulté de desserte en transport collectif. À termes, une diminution des ratios tel que proposé au PPU pourrait inciter des consommateurs à poursuivre leur parcours vers la rive-sud plutôt que le secteur pointe-nord.

*Tableau 1 - Comparatif des ratios de stationnements pour les usages résidentiels*

|  | Habitation multifamiliale<br>(5 à 12 logements) |         | Habitation multifamiliale<br>(12 logements et plus) |         |
|--|---|---------|---|---------|
|  | min   | max     | min   | max     |
| <b>PPU Pointe Nord (proposé)</b>               | <b>0,75 case max. / logement</b>                |         |   |         |
| <b>Verdun - Île des Sœurs (actuel)</b>         | 1 / log   | 2 / log | 1,2 / log   | 2 / log |
| <b>Verdun - Secteurs de proximité du métro</b> | 0,25 / log                                      | 1 / log | 0,25 / log  | 1 / log |

|   | Habitation multifamiliale<br>(5 à 12 logements) |            | Habitation multifamiliale<br>(12 logements et plus) |            |
|---|---|------------|---|------------|
|   | min   | max        | min   | max        |
| <b>Verdun - Secteurs de grande proximité du métro</b> | -   | 0,5 / log  | -   | 0,5 / log  |
| <b>Brossard</b>                                       | 1,5 / log                                       | -          | 1,5 / log   | -          |
| <b>Brossard – Aires TOD</b>                           | 1 / log   | -          | 1 / log   | -          |
| <b>Kirkland</b>                                       | 1,5 / log                                       | -          | 1,5 / log   | -          |
| <b>Laval – secteur du Métro Cartier</b>               | 1,25 / log                                      | 1,5 / log  | 1,25 / log  | 1,5 / log  |
| <b>Laval – secteur du Métro Concorde</b>              | 1,25 / log                                      | 1,5 / log  | 1,25 / log  | 1,5 / log  |
| <b>Arr. de Saint-Laurent</b>                          | 1,1 / log                                       | 1,65 / log | 1,1 / log   | 1,65 / log |
| <b>Arr. le Sud-Ouest</b>                              | 0,5 / log                                       | 1,5 / log  | -   | 1,5 / log  |
| <b>Arr. de Ville-Marie</b>                            | -   | 1,5 / log  | -   | 1,5 / log  |

Tableau 2 - Comparatif des ratios de stationnements pour les usages commerciaux

|   | Commerce                                 |                       | Commerce<br>(grande surface)          |                       | Équipement<br>collectif |                       |
|---|--|-----------------------|---------------------------------------|-----------------------|-------------------------|-----------------------|
|   | min                                      | max                   | min                                   | max                   | min                     | max                   |
| <b>PPU Pointe Nord (proposé)</b>                      | <b>maximum 1 case / 50 m<sup>2</sup></b> |                       |                                       |                       |                         |                       |
| <b>Verdun - Île des Sœurs (actuel)</b>                | 1 / 150 m <sup>2</sup>                   | 1 / 30 m <sup>2</sup> | 1 / 50 m <sup>2</sup>                 | 1 / 20 m <sup>2</sup> | 1 / 200 m <sup>2</sup>  | 1 / 50 m <sup>2</sup> |
| <b>Verdun - Secteurs de proximité du métro</b>        | 1 / 300 m <sup>2</sup>                   | 1 / 30 m <sup>2</sup> | 1 / 50 m <sup>2</sup>                 | 1 / 20 m <sup>2</sup> | 1 / 400 m <sup>2</sup>  | 1 / 75 m <sup>2</sup> |
| <b>Verdun - Secteurs de grande proximité du métro</b> | 1 / 300 m <sup>2</sup>                   | 1 / 30 m <sup>2</sup> | 1 / 50 m <sup>2</sup>                 | 1 / 20 m <sup>2</sup> | 1 / 400 m <sup>2</sup>  | 1 / 75 m <sup>2</sup> |
| <b>Brossard</b>                                       | 1 / 30 m <sup>2</sup>                    | -                     | 1 / 30 m <sup>2</sup>                 | -                     | 1 / 30 m <sup>2</sup>   | -                     |
| <b>Brossard – Aires TOD</b>                           | 1 / 30 m <sup>2</sup>                    |                       | 1 / 30 m <sup>2</sup>                 |                       | 1 / 30 m <sup>2</sup>   |                       |
| <b>Kirkland</b>                                       | 1 / 20 m <sup>2</sup>                    | -                     | 1 / 20 m <sup>2</sup>                 | -                     | 1 / 100 m <sup>2</sup>  |                       |
| <b>Laval - PPU Métro Cartier</b>                      |  |                       | 25% de<br>1 case/37<br>m <sup>2</sup> |                       |                         |                       |
| <b>Laval - PPU Métro Concorde</b>                     |  |                       | 25% de<br>1 case/37<br>m <sup>2</sup> |                       |                         |                       |

|                      | Commerce               |                        | Commerce<br>(grande surface) |                       | Équipement<br>collectif |                        |
|----------------------|------------------------|------------------------|------------------------------|-----------------------|-------------------------|------------------------|
|                      | min                    | max                    | min                          | max                   | min                     | max                    |
| <b>Saint-Laurent</b> | 1 / 35 m <sup>2</sup>  | -                      | 1 / 35 m <sup>2</sup>        | -                     | 1 / 35 m <sup>2</sup>   | -                      |
| <b>Sud-Ouest</b>     | 1 / 200 m <sup>2</sup> | 1 / 100 m <sup>2</sup> | 1 / 200 m <sup>2</sup>       | 1 / 75 m <sup>2</sup> | 1 / 300 m <sup>2</sup>  | 1 / 100 m <sup>2</sup> |

### Recommandations

En conclusion, il nous apparaît que la vision du projet de PPU de créer des milieux de vie conviviaux et en harmonie sera difficilement atteignable par l'imposition de balises trop contraignantes, laissant peu de flexibilité aux promoteurs afin de créer une aire TOD dense, verte et de qualité, digne d'une entrée de ville. À cet effet, nous vous soumettons les recommandons suivantes :

#### Recommandation no.1

- > La révision des balises d'aménagement afin de tenir compte des particularités du territoire de l'Île-des-Sœurs en appliquant un minimum de dispositions normative et plutôt des dispositions discrétionnaires apportant plus de liberté à la conception et l'intégration de projets immobiliers de qualité.

#### Recommandation no.2

- > La révision des ratios de stationnement à la hausse, notamment pour la catégorie d'usages Commerce en plus de préciser le mode de gestion des droits acquis.