

## Suivi des recommandations

Le présent document résume les mesures de suivi de la Ville de Montréal quant à chacune des recommandations émises par la commission de l'Office de consultation publique de Montréal (OCPM) pour mener la consultation sur le Programme particulier d'urbanisme (PPU) de la partie nord de L'Île-des-Sœurs (L'IDS).

D'entrée de jeu, il convient de rappeler que certaines recommandations de la commission soulèvent des enjeux qui s'étendent au-delà du territoire d'application du PPU ou hors des champs de compétences touchés par un tel outil urbanistique. En ce sens, le suivi accordé par la Ville s'étendra, à son tour, au-delà du contenu du PPU à adopter. Ce suivi se poursuivra à travers les nombreuses actions municipales visant une amélioration de l'aménagement et du développement de L'IDS, de sa qualité de vie, de sa diversité sociale, de son développement économique, etc. De plus, en fonction des besoins, des planifications locales complémentaires pourraient aussi être mises en place.

Certaines recommandations concernent également la phase de mise en œuvre du PPU. Le suivi de ces recommandations se poursuivra donc à travers la conception détaillée des différentes interventions. À cet égard, le plan de mise en œuvre du PPU (section 6.2) a d'ailleurs été bonifié, de façon à préciser la phase prévue pour la réalisation de chaque action.

Enfin, puisqu'elle est consciente des impacts de projets comme la construction du pont Samuel-De Champlain et du Réseau express métropolitain (REM) sur les résidents et travailleurs de L'IDS, la Ville entend également continuer à miser sur une gestion rigoureuse des chantiers afin de limiter les nuisances et d'assurer une coordination accrue avec ses partenaires.

Dans le présent document, des abréviations sont utilisées pour alléger le texte. L'encadré ci-dessous présente la signification des abréviations utilisées.

**CDPQi** : Caisse de dépôt et placement du Québec - Infra (qui implique le consortium NouvLR)  
**IC** : Infrastructure Canada (qui implique le consortium Signature sur le Saint-Laurent)  
**PIIA** : Plan d'implantation et d'intégration architecturale  
**PJCCI** : Société Les Ponts Jacques Cartier et Champlain inc.  
**PMAD** : Plan métropolitain d'aménagement et de développement  
**PPCMOI** : Projet particulier de construction, de modification ou d'occupation d'un immeuble  
**PPU** : Programme particulier d'urbanisme

**PU** : Plan d'urbanisme  
**REM** : Réseau express métropolitain  
**SAD** : Schéma d'aménagement et de développement  
**STM** : Société de transport de Montréal  
**TOD** : *Transit-oriented development* (développement immobilier de moyenne ou haute densité, structuré autour d'une station de transport en commun à haute capacité)

	Recommandations de la commission	Suivi de la recommandation
1	<p><i>La commission recommande d'aller de l'avant avec la vision proposée et les grandes orientations inscrites au PPU de la partie nord de L'Île-des-Soeurs, à condition de revoir le concept d'aménagement et les interventions proposées afin de mieux les arrimer à cette vision.</i></p>	<p>Des modifications allant dans le sens des préoccupations soulevées par la commission ont été apportées au plan d'aménagement. Plusieurs interventions du domaine public demeurent toutefois similaires puisqu'elles sont cohérentes avec la vision et les grandes orientations d'aménagement validées par la présente recommandation.</p>
2	<p><i>La commission recommande de planifier dès maintenant la zone identifiée en « planification différée » et d'étudier les possibilités de revoir les limites du territoire pour inclure une plus grande partie du littoral ouest.</i></p>	<p>Pour la zone déterminée en « planification différée », le PPU précise maintenant des paramètres pour encadrer le développement immobilier. De façon plus particulière, le PPU préconise d'y autoriser, notamment, la construction d'habitations. Cette autorisation est toutefois conditionnelle à l'implantation de parcs et espaces verts ainsi que d'un ou des équipements collectifs.</p> <p>En ce qui concerne les limites du territoire, celles-ci ont été établies en lien avec l'aire TOD déterminée au SAD, soit l'aire d'influence immédiate de la station du REM (rayon de 1 km). L'objectif prioritaire de la Ville est d'assurer l'encadrement du développement immobilier dans ce secteur puisqu'il est propice aux transformations les plus importantes de l'île. Les limites du territoire d'application sont donc maintenues.</p> <p>Toutefois, les analyses ayant mené à l'élaboration du PPU ont porté sur un territoire plus large, incluant notamment l'ensemble de l'île. Malgré le caractère incomplet des résultats portant sur les secteurs s'étendant au-delà du territoire du PPU, les constats issus de ces analyses pourront servir pour de futures planifications locales portant sur d'autres parties du territoire.</p> <p>Enfin, d'autres actions municipales permettront de poursuivre le travail effectué dans le cadre de l'élaboration du PPU. Parmi celles-ci, soulignons notamment la réalisation d'une seconde phase pour l'étude de mobilité (voir suivi de la recommandation n° 18), d'une étude de faisabilité pour la construction d'une nouvelle passerelle (voir suivi de la recommandation n° 17) et d'une étude sur les besoins en équipements collectifs à L'IDS tenant compte des besoins de l'ensemble de l'arrondissement (voir suivi de la recommandation n° 5). En collaboration avec la Ville, la STM analyse également la desserte de l'ensemble de L'IDS.</p>
3	<p><i>La commission recommande que le PPU bonifie ses interventions en matière de mixité sociale, notamment :</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● <i>En formulant des objectifs en termes de nombre ou pourcentage d'unités de logements sociaux à construire;</i></li> <li>● <i>En se dotant d'une stratégie d'acquisition foncière pour permettre la construction de logements sociaux dans tout le</i></li> </ul>	<p>Le PPU ne peut prévoir des cibles et des objectifs qui n'existent pas déjà dans le Plan d'urbanisme. En ce sens, le contenu du PPU se veut cohérent avec la modification du Plan associée au Règlement pour une métropole mixte (RMM), qui a fait l'objet d'un rapport de l'OCPM.</p> <p>Le projet de règlement, dont l'adoption est prévue prochainement, viendra encadrer les exigences en matière de logements sociaux, abordables et familiaux sur l'ensemble du territoire de la ville. Dans le projet de règlement, le choix de la forme de contribution appartient au promoteur, mais l'objectif explicite de la Ville est de favoriser les contributions sous forme d'immeubles et de projets clés en main.</p>

	<p><i>territoire du PPU. Cette stratégie devrait inclure l'utilisation d'une variété d'outils, dont le droit de préemption;</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● <i>En encourageant les promoteurs à céder des terrains ou des parties d'immeuble pour construire des logements sociaux ou communautaires plutôt que de faire des contributions financières à la place d'une telle cession.</i></li> </ul>	<p>Par ailleurs, la Ville de Montréal possède déjà une stratégie d'acquisition foncière afin de réaliser des logements sociaux et communautaires à l'échelle de la ville et qui peut donc permettre d'acquérir des propriétés partout sur le territoire, y compris à L'IDS. À cette stratégie s'ajoutent des outils comme le droit de préemption en vertu duquel la Ville a assujetti de nombreux terrains.</p>
4	<p><i>La commission recommande de planifier l'ensemble du territoire en usages mixtes, incluant l'habitation, assortis de règles d'insertion.</i></p>	<p>La Ville de Montréal préconise effectivement une mixité des usages dans le secteur du PPU. Cependant, il est impératif de tenir compte des contraintes du milieu comme par exemple la circulation importante sur le pont Samuel-De Champlain et les autoroutes. La localisation, l'implantation, le choix des matériaux ou l'architecture sont autant d'exemples de dimensions qui seront prises en compte lors de l'évaluation d'un éventuel projet résidentiel, de surcroît lorsque celui-ci sera implanté à proximité du pont ou des voies d'accès à l'île.</p> <p>Comme mentionné au PPU, le secteur est couvert, en grande partie, par une aire d'affectation « Activités diversifiées » au SAD. Une telle affectation indique qu'il s'agit d'un secteur à vocation principalement économique, mais dont la composante résidentielle peut être autorisée lorsqu'il y a démonstration de la compatibilité avec les caractéristiques du secteur.</p> <p>Une majorité de zones du PPU incluent donc une grande diversité d'usages. Toutefois, pour différentes raisons liées à la cohabitation de certains usages ou à des nuisances anthropiques, certaines zones n'offrent pas tout l'éventail d'usages possibles. Dans le même sens, des usages sensibles de type équipements collectifs (école, garderie, établissement de santé, etc.) sont proscrits le long de l'autoroute, en concordance avec les recommandations des autorités en matière de santé.</p> <p>De plus, le PPU vise à prioriser une consolidation de la vocation commerciale de la place du Commerce, d'où l'intérêt d'autoriser un maximum d'usages de commerces et services en façade de cette rue plutôt que sur des rues périphériques. Les terrains longeant le boulevard René-Lévesque pourront accueillir, principalement, des usages résidentiels ou institutionnels afin d'assurer la transition avec le quartier existant au sud, qui comprend surtout de l'habitation de même qu'une école.</p> <p>Enfin, plusieurs règles d'insertion, applicables en fonction des usages, étaient déjà intégrées dans le PPU. Ces règles ont été bonifiées pour inclure les orientations complémentaires recommandées par la commission. Parmi les règles présentes dans le PPU, mentionnons par exemple l'obligation d'implanter des commerces au rez-de-chaussée sur la place du Commerce, la détermination de critères de PIIA assurant notamment une distance minimale entre les tours d'habitation ou l'établissement d'une superficie maximale de plancher pour affiner les tours.</p>
5	<p><i>Afin de doter le secteur du PPU d'équipements collectifs, scolaires, récréatifs, sportifs, communautaires et culturels, de parcs et espaces</i></p>	<p>D'emblée, le PPU souligne les besoins en équipements collectifs, et ce, tant à l'échelle du territoire du PPU qu'à celle de l'ensemble du quartier de L'IDS. La Ville y exprime également sa volonté d'implanter de nouveaux équipements, tant pour les résidents actuels que pour les futurs résidents de l'île. À cet égard, les analyses menées dans le cadre de l'élaboration du PPU ont permis d'établir des besoins, de façon préliminaire. Pour compléter l'analyse et fournir les outils requis pour déterminer les priorités de mise en œuvre, une</p>

	<p><i>publics, et d'en faire des lieux de socialisation sécuritaires, conviviaux et accessibles, la commission recommande :</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● <i>D'élaborer une stratégie foncière pour l'acquisition de terrains;</i></li> <li>● <i>De développer une approche favorisant la mixité verticale au sein de projets privés.</i></li> </ul>	<p>étude détaillée est en cours. À partir des résultats de cette étude, l'établissement des priorités quant aux équipements collectifs à implanter et localisation de ceux-ci reviendront à l'arrondissement de Verdun, en collaboration avec les services municipaux.</p> <p>Compte tenu de la faible maîtrise foncière municipale, la Ville constate aussi l'important défi que représente l'implantation de nouveaux équipements, que ce soit sur le territoire du PPU ou ailleurs sur l'île. De fait, les propriétés municipales de la partie nord se limitent principalement aux voies publiques existantes ainsi qu'à des bandes de terrain en rive de l'île.</p> <p>Malgré l'importance du défi, la Ville se dote d'une stratégie foncière pour le secteur, et ce, pour préserver l'avenir et favoriser l'implantation de nouveaux équipements collectifs et espaces publics. Pour éviter toute spéculation, il est impossible de divulguer les détails de cette stratégie, mais précisons toutefois que la Ville a assujéti certains terrains du secteur au droit de préemption. En outre, comme mentionné dans le suivi de la recommandation n° 2, le PPU a été bonifié pour autoriser de nouveaux usages sur le site anciennement établi pour une planification différée.</p> <p>Quant au dernier point soulevé par la recommandation, bien que cette solution ne soit pas applicable sur l'ensemble des sites, la mixité verticale est effectivement encouragée par le PPU, comme le montre le plan des usages. Des modifications ont été apportées au PPU pour clarifier que, pour les sites où cela est pertinent et sous certaines conditions, une telle mixité est tout à fait en concordance avec les objectifs municipaux.</p>
6	<p><i>Revoir et augmenter les hauteurs permises aux abords de la station du REM afin de réaliser une densité intensive, selon les principes d'un TOD;</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● <i>Augmenter les hauteurs permises au sud de l'autoroute 15 pour harmoniser les hauteurs aux abords de l'axe autoroutier;</i></li> <li>● <i>Permettre de compléter le quartier Pointe-Nord selon les principes prévus à son Guide d'aménagement et autoriser la construction de tours de plus de 100 mètres en soignant leur implantation au sol et leur architecture.</i></li> </ul>	<p>Le PPU vise toujours à assurer la transition graduelle des hauteurs, depuis l'autoroute vers les quartiers de plus faible densité au sud du boulevard René-Lévesque. À cet égard, certains ajustements ont été apportés quant aux limites de hauteurs.</p> <p>Rappelons aussi que le contenu du PPU vise à mettre en œuvre, de façon équilibrée, les orientations d'aménagement et de développement des grands documents de planification (PU, SAD, PMAD) et les particularités du secteur. Cela implique de favoriser une densité construite à proximité des infrastructures de transport structurantes, de manière à constituer un milieu de vie de qualité, réduire l'impact des générateurs de nuisances et considérer les préoccupations paysagères et patrimoniales (parcours d'entrée de ville par le pont, paysage emblématique en lien avec les vues vers le mont Royal et vers le fleuve, etc.) qui ont un impact sur un territoire beaucoup plus grand que celui du PPU ou même l'ensemble de L'IDS. Les abords de la gare du REM correspondent à l'entrée de ville et forment l'un des secteurs les plus sensibles en ce qui concerne les corridors visuels de Montréal. Malgré la densité souhaitée, la hauteur et les volumes des bâtiments ainsi que leur implantation doivent être paramétrés selon divers facteurs, pour permettre l'établissement d'une variété de produits immobiliers, dans le respect des grandes orientations d'aménagement et du caractère de L'IDS. En ce sens, la pointe de hauteur maximale pouvant être atteinte dans le secteur du PPU est conservée à 78 m.</p> <p>De façon à rendre plus transparente l'analyse de la Ville quant au paysage urbain et au choix de certains paramètres comme la hauteur, d'importantes bonifications ont été apportées au PPU. Ce dernier est maintenant plus clair (nouvelles cartes et modélisations 3D) sur les principes ayant guidé l'élaboration des paramètres encadrant le développement immobilier, de manière à limiter, voire éliminer les éventuels impacts, notamment à partir du mont Royal.</p> <p>En outre, du point de vue de la forme urbaine, la Ville souhaite préserver la silhouette de Montréal et éviter de créer un deuxième « massif du centre-ville » dans un secteur qui n'en a ni la destination ni le potentiel, et ce, dans un contexte d'équilibre entre les</p>

		<p>principes d'un TOD et ceux de la cité-jardin caractérisant l'île. Dans la révision des hauteurs, la Ville s'est évidemment assurée de maintenir la conformité du PPU avec le SAD, tant pour la densité prescrite que pour le respect des vues à protéger.</p> <p>Pour terminer, le PPU comprend toujours les critères d'encadrement des bâtiments de grande hauteur (plus de 12 étages), de façon à soigner leur implantation au sol et leur architecture. Dans le PPU, les paramètres y sont mieux décrits et justifiés.</p>
7	<p><i>Concernant la forme des bâtiments et leur implantation, la commission recommande de revoir les paramètres d'encadrement afin de s'inspirer du type local d'implantation, de favoriser de grands dégagements au sol et d'encourager la créativité architecturale.</i></p>	<p>Le PPU propose un juste équilibre entre les qualités de la cité-jardin et les composantes inhérentes au dynamisme d'un TOD, voire même d'un POD (<i>pedestrian oriented development</i>).</p> <p>Tenant compte des recommandations de la commission, le PPU a été ajusté, particulièrement dans les illustrations du plan concept d'aménagement, de façon notamment à représenter des implantations construites moins importantes. De manière concordante, le PPU réduit le taux d'implantation minimal à 30 % et abaisse le taux d'implantation maximal jusqu'à 50 % pour certaines zones.</p> <p>Il importe aussi de rappeler certains principes urbanistiques toujours portés par le PPU. D'emblée, il faut souligner que la construction d'une tour de grande hauteur ne produit pas automatiquement une grande signature architecturale. Cette signature est plutôt atteinte par la sculpture et la modulation de la forme, de même que par le traitement de la matérialité. Le quartier Pointe-Nord offre déjà des tours résidentielles constituant ce « signal d'entrée » mentionné par la commission. De plus, des bâtiments de grande hauteur ne génèrent pas nécessairement de grands espaces verts dégagés au sol, particulièrement selon l'ampleur des aménagements dédiés à la voiture. À cet égard, des ajustements ont été apportés au PPU pour favoriser de plus grands dégagements au sol à travers les taux d'implantation et de verdissement, notamment.</p> <p>Par ailleurs, l'expérience démontre également que ce qui prime n'est pas la quantité, mais plutôt la qualité de ces espaces dégagés : sensibilité des aménagements, biodiversité (plus qu'une simple pelouse), performance écologique, mobilier, éclairage urbain, etc. Les enjeux d'entretien et de sécurité invitent également à la prudence et à une planification détaillée, ciblée et soignée, qui va au-delà du niveau de détail d'un PPU. Tout cela sera défini lors de la phase de mise en œuvre, en travaillant avec les porteurs de projets immobiliers.</p> <p>Bien que les espaces verts soient évidemment souhaités et encouragés et qu'ils puissent être contrôlés sur le domaine public, la Ville a peu de pouvoirs pour imposer de tels lieux, accessibles au public, sur un site privé. Dans le cadre de la planification, la Ville doit surtout s'assurer de la qualité et de la pérennité de ces espaces à travers la réglementation discrétionnaire (PIIA, PPCMOI, etc.).</p> <p>Enfin, le souhait « d'encadrer la porte d'entrée » ne peut pas primer l'objectif primordial d'encadrer et d'animer les espaces publics à l'échelle du piéton; cela implique des façades animées par des services et des commerces à proximité des trottoirs, sécurisant les parcours pour les usagers vulnérables ou nécessitant une accessibilité universelle, et ce, même la nuit ou l'hiver. C'est pour cela que le PPU encourage des espaces encadrés et animés par des basiliaires, particulièrement sur la place du Commerce.</p>

8	<p><i>La commission recommande l'élaboration d'un guide d'aménagement, en concertation avec les parties prenantes, comprenant un plan d'ensemble, des critères d'aménagement et un phasage détaillé pour réussir un quartier de type TOD de qualité.</i></p>	<p>Un guide d'encadrement du domaine privé et destiné aux requérants (propriétaires et leurs concepteurs) est déjà en cours d'élaboration et illustrera, de façon plus précise, les principes introduits par le PPU. Ce document administratif sera complété, après l'adoption du PPU, pour assurer une complémentarité avec l'exercice de concordance réglementaire de l'arrondissement.</p> <p>En ce qui concerne la concertation, il importe de mentionner que des ateliers ont été tenus en amont avec les promoteurs pour recueillir des idées et tendances. Pour la conception des projets immobiliers, les promoteurs pourront compter sur l'expertise de la Ville pour leur fournir tous les outils nécessaires au respect des paramètres intégrés dans le PPU.</p> <p>En ce qui concerne le phasage, le PPU fournit déjà des renseignements sur les interventions prioritaires du domaine public (municipal ou gouvernemental). Ces interventions ont toutefois été clarifiées selon les différentes instances concernées. Le phasage détaillé sera précisé lors de l'étape de mise en œuvre, en fonction notamment des enjeux techniques ou financiers de chaque intervention ainsi que de la collaboration de certains partenaires, selon la nature de l'intervention. Pour le développement du domaine privé, ce sera la responsabilité des promoteurs de définir le phasage de leurs projets et d'impliquer les parties prenantes concernées.</p>
9	<p><i>La commission recommande de planifier immédiatement les lieux publics (parcs, espaces verts, etc.) en y assurant la diversité des fonctions et des activités (récréatives, sportives, de détente, patrimoniales, culturelles et de conservation), la connectivité entre ses espaces et répondant aux besoins de la population actuelle et future.</i></p>	<p>La Ville appuie évidemment cette recommandation, et ce, sans réserve. Plusieurs lieux publics sont intégrés dans le PPU et sont localisés sur des sites de propriété gouvernementale. Le PPU propose aussi l'aménagement ou le réaménagement de quelques sites de la Ville. Les autres équipements municipaux intérieurs ou extérieurs devront être confirmés à la suite de l'étude détaillée des besoins, lancée en septembre 2020, et de la mise en œuvre de la stratégie immobilière (voir suivi de la recommandation n° 5).</p> <p>En outre, le PPU intègre des paramètres pour maximiser les espaces de dégagement au sol dans les projets immobiliers à venir. À cet égard, la Ville entend favoriser les initiatives privées pour la création, sur ces espaces, de nouveaux lieux accessibles au public.</p>
10	<p><i>La commission recommande de créer un axe vert nord-sud reliant l'ensemble de l'île à la station du REM, en définissant ses fonctions et activités telles qu'espaces publics, aires de repos, réseau de déambulation, etc. ainsi que sa connectivité au réseau viaire.</i></p>	<p>Comme proposé dans le PPU, la Ville soutient la création d'un réseau de liens piétons et cyclistes comprenant des passages verdis de grande largeur. L'axe vert est-ouest (renommé « axe central ») est un complément aux nombreux liens nord-sud proposés dans le PPU et fait référence aux passages piétons et végétalisés présents dans plusieurs secteurs résidentiels de type cité-jardin au centre de l'île. Ensemble, tous ces parcours sont ancrés dans la tradition des cités-jardins qui offrent des parcours piétons et cyclables en cœurs d'îlots. Les exemples semblables sont d'ailleurs nombreux à L'IDS. Ce type d'implantation d'espaces verts et communs est mis en place, avec succès, dans plusieurs quartiers de Montréal.</p> <p>Un grand axe nord-sud sur l'ensemble de l'île pourrait faire partie des interventions de l'arrondissement, mais cela se situe hors du territoire de planification. Le PPU propose toutefois plusieurs accès reliant la future station du REM à l'ensemble du territoire d'application ainsi qu'aux secteurs adjacents.</p> <p>Dans le projet de PPU soumis à la consultation, un axe nord-sud plus important existait déjà entre le boulevard René-Lévesque, la place du Commerce et la rue locale proposée le long de l'autoroute. Après avoir apporté divers ajustements, cet axe est désormais mis plus en évidence. Enfin, l'axe central a lui aussi été modifié, et ce, dans le sens proposé dans le rapport de la commission.</p>

11	<p><i>La commission recommande de planifier l'aménagement d'une place publique, au sud de la gare du REM, un lieu de rassemblement servant de point d'accueil et de lieu de convergence pour les usagers et citoyens du secteur et de l'ensemble de l'île.</i></p>	<p>Une place publique de grande dimension sera construite aux abords de la station du REM par la CDPQi et son consortium et sera complémentaire aux interventions du PPU.</p> <p>Ce dernier préconise aussi l'aménagement d'un lien multifonctionnel entre le nord et le sud du territoire, via la station du REM et sa place publique. De façon complémentaire, une seconde place pourrait être implantée, le long de ce lien, de concert avec les propriétaires des terrains voisins de la station.</p> <p>Un troisième espace public (Espace Le Ber) est indiqué dans le PPU, sur le terrain d'IC. Avec les interventions mises de l'avant de concert avec l'ensemble des grands projets partenaires du secteur, soit Champlain, REM et PJCCI, la Ville assurera l'aménagement d'une place publique qui fera l'interface entre l'espace sous-jacent au boulevard René-Lévesque, la station du REM, les aménagements de l'ancien site du pont Champlain et la rive. Cette place fera le pont entre les différentes époques d'occupation du site et les interfaces actuelles comme la commémoration du lieu et sa mise en valeur.</p>
12	<p><i>La commission recommande d'analyser et d'identifier les zones riveraines les plus écosensibles requérant des aménagements particuliers de protection et de mise en valeur afin d'assurer une saine cohabitation des usages récréatifs et de conservation.</i></p>	<p>Plusieurs parties de ces zones en littoral sont actuellement en chantier et ces chantiers ont nécessairement perturbé les milieux naturels et la biodiversité en place. Selon les contrats en vigueur entre les partenaires gouvernementaux et leurs consortiums, toutes les aires de travail devront être remises à l'état initial, soit celui qui prévalait avant la mise en place des chantiers. Cela concorde avec l'approche municipale de transition écologique dans le cadre des projets partenaires, qui inclut notamment le pont Samuel-De Champlain, le REM, la déconstruction du pont Champlain et la démolition du pont de contournement du chenal de L'Île-des-Sœurs, en plus d'interventions souhaitées sur le pont Clément. Enfin, l'ensemble des berges touchées sera éventuellement stabilisé et mis en valeur par les aménagements de la Ville, qui suivront ces grands chantiers.</p> <p>En ce qui concerne le parcours riverain, les interventions préconisées par le PPU visent à remettre en état les liens multifonctionnels existants et à reconnecter les liens manquants ou bloqués. De cette façon, la Ville entend maintenir un parcours riverain de faible empreinte et accessible à tous (lien cyclable, piéton, mobilier urbain et verdissement). En ce sens, le PPU a été ajusté pour préciser les orientations soutenues par la Ville pour ce parcours.</p> <p>Un espace public de plus grande envergure sera aussi intégré au sud du pont Samuel-De Champlain (site appartenant à PJCCI), près de l'estacade. Avec la collaboration étroite de la Ville, PJCCI mettra en œuvre la conception détaillée de cet espace et sa réalisation, après l'adoption du PPU et la déconstruction du pont Champlain.</p>
13	<p><i>La commission recommande :</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● <i>D'inscrire au PPU les actions permettant la préservation et la mise en valeur des liaisons écologiques et favorisant la consolidation et l'augmentation de la biodiversité sur le secteur;</i></li> </ul>	<p>Le PPU prévoit un axe vert (nommé « axe central ») qui visait entre autres à répondre à cet objectif de liaison écologique. Autrement, le PPU soutient le maintien ou la mise en valeur de tous les liens écologiques, lesquels se trouvent en périphérie du territoire d'application, et ce, malgré l'impact des grands chantiers en cours. Le PPU comprend aussi la mise en place d'un réseau de liens végétalisés (à plus de 50 %), qui présentent un important potentiel pour devenir des corridors de biodiversités.</p> <p>En ce qui concerne l'arrimage avec l'écoterritoire des Rapides de Lachine, le PPU a été ajusté pour clarifier que la Ville appuie une telle connexion, dans un souci de bouclage du parcours riverain de l'ensemble de l'île.</p>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>De consolider le lien avec l'écoterritoire des Rapides de Lachine en y ajoutant le parcours riverain existant et le littoral ouest agrandi du secteur du PPU.</i></li> </ul>	
14	<p><i>La commission recommande :</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>De viser un taux de verdissement de 35 %, sans y inclure la végétalisation des toitures;</i></li> <li>• <i>D'encourager le développement de l'agriculture urbaine sur le territoire, notamment en identifiant des lieux et des toitures propices à cette activité.</i></li> </ul>	<p>Le PPU a été modifié afin de préciser que le taux de verdissement n'inclut pas les toitures vertes. Évidemment, ces dernières demeurent toutefois favorisées pour la construction des futurs bâtiments. De plus, ce taux a été modifié afin que 80 % de l'espace d'un terrain non occupé par des bâtiments fasse l'objet de verdissement. Ceci assure que l'espace libre d'un terrain soit le plus vert possible, et ce, en fonction de l'intensité de l'implantation construite.</p> <p>En ce qui concerne l'agriculture urbaine, elle est largement favorisée par le PPU et fera partie des critères intégrés dans les outils réglementaires. De façon plus concrète, l'axe central y est clairement établi comme l'un des sites propices pour accueillir une telle activité. Il est toutefois difficile, à cette étape, de déterminer tout autre site et/ou toiture où l'intégration d'agriculture urbaine serait préconisée. Cela se précisera lors des étapes de conception de la mise en œuvre du PPU avec les promoteurs, qui seront encouragés à favoriser cette activité.</p>
15	<p><i>La commission recommande l'obtention de certifications de performance environnementale pour toute nouvelle construction ou nouvel aménagement, tant sur le domaine public que sur le domaine privé. De plus, la Ville devrait adopter des mesures visant à encourager le même niveau de performance environnementale dans le cadre bâti existant.</i></p>	<p>Le PPU encourage les certifications des sites et des bâtiments, mais ce document de planification n'est pas un outil permettant de les imposer. Malgré cela, il importe de rappeler que le guide d'encadrement en cours d'élaboration (voir suivi de la recommandation n°8) tiendra compte des meilleures pratiques associées à la transition écologique et les promoteurs privés seront encouragés à le respecter. La Ville intégrera dans le guide tout élément pertinent d'une certification, et ce, à même les critères d'évaluation de règlements discrétionnaires (ex. : PIIA) qui s'appliqueront aux projets au lieu de référer directement à un système de pointage d'une certification. La Ville ne contrôle pas les certifications, mais lorsque ce sera pertinent, elle entend adapter son cadre réglementaire pour favoriser des objectifs communs avec celles-ci.</p> <p>Par ailleurs, dans ses devis d'appel d'offres pour des bâtiments municipaux, la Ville oblige les mandataires à obtenir une certification LEED. Ceci sera donc applicable pour tout équipement public à intégrer au sein du territoire du PPU.</p> <p>De façon plus particulière, les logements sociaux et communautaires qui sont actuellement réalisés respectent déjà une certification de nature écoénergétique, soit la certification Novoclimat.</p> <p>Enfin, il est important de mentionner que l'ensemble des outils (politiques, stratégies, programmes, règlements) pourraient être ajustés en fonction des priorités qui seront établies par le Plan climat, lequel comportera assurément des orientations à l'égard de la performance environnementale.</p>
16	<p><i>En ce qui a trait aux questions patrimoniales, la commission recommande d'élaborer un plan de mise en valeur du patrimoine pour l'ensemble du secteur du PPU et de L'Île-des-Soeurs. Ce plan comprendrait :</i></p>	<p>L'élaboration d'un plan de mise en valeur du patrimoine, qui pourrait notamment intégrer un circuit d'interprétation, est effectivement envisagée par la Ville. À cet égard, il faut préciser que ce plan et ce circuit seraient pertinents à l'échelle de l'île et non à celle du territoire du PPU et que les modalités d'un tel plan de mise en valeur demeurent à définir. Conséquemment, le PPU ne peut fournir</p>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>● <i>Un circuit d'interprétation des valeurs historiques et patrimoniales;</i></li> <li>● <i>L'aménagement sécuritaire et convivial des lieux, particulièrement en ce qui a trait à la place publique commémorative sous le pont Samuel-De Champlain;</i></li> <li>● <i>Un programme de communication et de diffusion, incluant des activités d'interprétation du patrimoine, autant dans des lieux publics (bibliothèque, espaces communautaires, parcs, etc.) que sur les sites répertoriés.</i></li> </ul>	<p>plus de détails sur ce plan. La confirmation de sa pertinence ainsi que ses modalités seront assurément prises en compte dans la phase de mise en œuvre du PPU.</p> <p>Par ailleurs, l'aménagement d'une place publique commémorative sécuritaire et conviviale sous le pont Samuel-De Champlain (Espace Le Ber) est jugé essentiel par la Ville et est clairement défini dans la section 5 du PPU. La conception de cette place publique sera aussi détaillée au cours de la mise en œuvre du PPU; elle fera assurément le lien entre les différentes époques d'occupation du site et les interfaces actuelles.</p>
17	<i>La commission recommande de réaliser rapidement la construction d'un pont local reliant Verdun et L'Île-des-Soeurs, réservé aux véhicules d'urgence, aux autobus, aux cyclistes et aux piétons.</i>	<p>Le PPU souligne la grande pertinence de ce projet de pont ou passerelle et l'encourage. Toutefois, ce projet est hors du territoire du PPU et des analyses techniques et financières doivent être menées avant de confirmer sa concrétisation. La Ville lancera donc sous peu une étude de faisabilité pour la réalisation d'une passerelle en transport actif, dans l'axe de la rue Galt et du boulevard Marguerite-Bourgeoys, dans une vision de transition écologique et de développement durable. Il est aussi préconisé que ce projet commémore l'ancien pont Champlain, une infrastructure qui aura marqué dans l'histoire de l'île. L'arrondissement de Verdun s'est aussi engagé, par résolution, à explorer la faisabilité du projet.</p>
18	<i>La commission recommande de maintenir le nombre et la configuration des voies de circulation existantes dans le secteur du PPU.</i>	<p>Cette recommandation est contraire à la vision du PPU qui répond aux objectifs de transition écologique et de mobilité durable. Concrètement, cette recommandation s'oppose également aux recommandations n° 19 et n° 20 qui impliquent une amélioration du transport collectif et actif ainsi qu'aux objectifs de verdissement préconisés par le PPU. La Ville ne peut intégrer ces interventions qu'en proposant une répartition plus juste de l'espace public, en récupérant de l'espace de pavage, notamment pour la place du Commerce. Ce souhait de requalification est partagé par une grande proportion de la population, selon les résultats du questionnaire de l'OCPM.</p> <p>Les interventions préconisées par le PPU visent à maintenir la circulation automobile de transit en périphérie du secteur (sur les boulevards) en s'inspirant des principes de la cité-jardin, tout en maintenant l'accès aux sites situés à l'intérieur des îlots, bordant notamment la place du Commerce. Cela implique d'améliorer les accès vers la future station du REM ainsi que le transport actif au cœur du secteur. Ces interventions à venir s'avèrent cohérentes avec les politiques et orientations de la Ville, dont la Vision Zéro.</p> <p>Une étude de mobilité, réalisée par la Ville en 2018, avait permis de confirmer la faisabilité de modifier certaines voies de circulation, dont la place du Commerce, en tenant compte du report modal anticipé au profit du transport collectif (REM et bus). Cette étude n'anticipait pas de détérioration générale de la mobilité puisque la réduction de l'espace dédié aux voies automobiles assurerait une plus grande sécurité des transports actifs et une meilleure convivialité aux abords des voies et lieux publics. Une seconde phase de cette étude de mobilité est prévue en 2021 afin de valider, en fonction des plus récents paramètres, le fonctionnement des interventions prévues dans le PPU, en considérant également les plans finaux du REM et l'ouverture du pont Samuel-De Champlain. Les résultats de cette étude seront rendus publics.</p>

<p><b>19</b></p>	<p><i>En matière de transport collectif, la commission recommande à la Ville, de concert avec la STM :</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● <i>D'améliorer significativement l'offre de transport collectif sur l'île;</i></li> <li>● <i>De prévoir la mise en place d'une navette écoénergétique à fréquence élevée desservant toute l'île.</i></li> </ul>	<p>D'entrée de jeu, soulignons que l'arrivée du REM constitue une amélioration majeure de la desserte de l'île en transport collectif. L'implantation de la gare représente la principale bougie d'allumage appelant l'élaboration d'une nouvelle vision d'avenir pour ses abords. Le PPU présente cette vision qui précise les actions à réaliser pour en faire un succès.</p> <p>Pour réaliser cette vision, la STM est un partenaire de premier plan, car c'est elle qui est responsable de desservir, de façon optimale, le territoire de l'ensemble de l'île. Dans la foulée de la publication du rapport de l'OCPM, la Ville a effectué un suivi auprès de la STM dans le cadre de la collaboration déjà en place. Tout comme la commission, la Ville et la STM misent sur une desserte efficace à laquelle le PPU fait écho. Le PPU mise sur une plus grande flexibilité d'intégration de parcours sur la majorité du réseau de circulation, entre autres sur la place du Commerce et la rue du pont Champlain (bretelle d'autoroute A15 sud). De cette façon, la STM pourra adapter son réseau afin d'améliorer l'offre de transport collectif.</p> <p>En ce qui concerne une navette, cette piste d'intervention est déjà énoncée dans le PPU. Il demeure toutefois difficile de déterminer la faisabilité et les modalités de mise en œuvre d'un tel projet, qui va bien au-delà des limites du territoire du PPU et qui peut impliquer plusieurs variantes (types de véhicules, parcours, exploitants, etc.).</p> <p>Enfin, il est important de rappeler que dans le cadre des projets des partenaires (REM, pont Samuel-De Champlain), la Ville mise sur une concertation efficace des diverses parties prenantes, incluant la STM, de façon à s'assurer de la cohérence des actions de chacun.</p>
<p><b>20</b></p>	<p><i>En matière de mobilité active, la commission recommande de :</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● <i>Compléter et renforcer les réseaux piétonniers et cyclables en site propre;</i></li> <li>● <i>Prévoir une piste cyclable de haute capacité entre le sud de l'île et la gare du REM;</i></li> <li>● <i>Prévoir un très grand nombre de supports à vélo aux abords de la gare du REM;</i></li> <li>● <i>Développer l'offre de vélos partagés;</i></li> <li>● <i>Donner suite au projet de lien cyclable et piétonnier à même le pont Clément vers le secteur Bridge-Wellington.</i></li> </ul>	<p>D'emblée, il faut préciser que, dès 2016, dans le cadre du projet du pont Samuel-De Champlain, la Ville a déterminé les différents parcours cyclables et multifonctionnels devant relier le lien multifonctionnel du pont au centre-ville ainsi qu'au territoire de Verdun situé sur l'île de Montréal, via le pont de l'Île-des-Soeurs. Il s'agissait notamment de relier le réseau de L'IDS au parc Arthur-Therrien et au boulevard Gaétan-Laberge. La Ville étudie également la possibilité de construire une passerelle dans le secteur de l'émissaire Saint-Pierre afin de poursuivre le lien continu de transport actif le long des berges. Ces interventions contribueront à l'amélioration de ce grand réseau cyclable et actif au sud-ouest du centre-ville, et ce, au bénéfice, entre autres, des citoyens de L'IDS.</p> <p>Au sein du territoire du PPU, les interventions soutenues par ce dernier visent à compléter ces grands axes par un important réseau de mobilité active sur le domaine public local, tout comme sur les propriétés privées.</p> <p>En ce qui concerne l'intégration d'une piste cyclable à haute fréquence, elle est déjà prévue au plan vélo de la Ville. Ce plan comprend la piste existante sur le boulevard de l'Île-des-Sœurs ainsi qu'une piste projetée sur la rue Berlioz, rejoignant celle de la place du Commerce. Des accès entre le secteur de planification, dont la station du REM, et ces deux pistes sont aussi prévus par le PPU.</p> <p>En ce qui concerne l'aménagement des abords immédiats de la station du REM, il s'agit d'une responsabilité de la CDPQi et non de la Ville. Cette dernière soutient néanmoins l'installation de nombreux supports à vélos, voire l'implantation d'un enclos protégé et sécurisé à proximité immédiate de la station. La Ville entend donc continuer de soutenir de telles orientations dans ses discussions avec ses partenaires publics et privés.</p>

		<p>En outre, le PPU favorise l'intégration d'un ou plusieurs pôles de mobilité dans le territoire d'application. Ces pôles comprendraient nécessairement des modes partagés comme le vélo, en collaboration avec BIXI ou d'autres entités similaires. Les modalités d'implantation du ou des pôles de mobilité seront précisées lors de la mise en œuvre du PPU.</p> <p>Pour terminer, des démarches sont menées par la Ville afin d'améliorer la mobilité active sur le pont Clément, propriété de PJCCI, notamment par l'aménagement d'une piste cyclable. La Ville souhaite ainsi que le réseau cyclable de L'IDS soit relié au boulevard urbain prévu dans le secteur Bridge-Bonaventure.</p>
21	<p><i>Pour le stationnement résidentiel, limiter à 1 le nombre de cases de stationnement par unité de logement, sans imposer de minimum;</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● <i>Pour le stationnement commercial, maintenir les ratios en vigueur et le nombre total de cases actuel;</i></li> <li>● <i>Ne pas introduire de nouvelles cases de stationnement sur rue dans tout le territoire du PPU.</i></li> </ul>	<p>Pour tout nouveau bâtiment résidentiel, le PPU limite le nombre de cases de stationnement à 0,75 case par logement, sans imposer de minimum. Ce ratio se veut cohérent avec la vision du PPU qui répond aux objectifs de transition écologique et de mobilité durable. Hausser la limite maximale à 1 case de stationnement par logement encouragerait probablement une augmentation du taux de possession automobile des nouveaux résidents, et ce, à une faible distance de la station du REM et du réseau cyclable. Cela contribuerait également à limiter le report modal des déplacements, de l'automobile vers les modes de transport collectifs et actifs, entraînant potentiellement un plus haut niveau de congestion sur le réseau routier. Enfin, cela irait à l'encontre des principes liés aux certifications environnementales évoquées à la recommandation n° 15.</p> <p>Au contraire, les interventions préconisées par le PPU visent à réduire la dépendance à l'automobile et à limiter la congestion routière. La station du REM, l'amélioration générale du réseau de transport actif et collectif ainsi qu'un développement immobilier comprenant une diversité d'usages (services de proximité, emploi, habitation, etc.) s'inscrivent dans cette optique.</p> <p>Pour les commerces et services, lors des consultations publiques, certains intervenants ont souligné que le PPU réduisait de façon trop marquée le nombre maximal de cases de stationnement. De façon à répondre à cette préoccupation et viser un maintien du nombre de cases actuellement disponibles, la Ville a choisi de modifier le PPU pour établir le ratio à une case pour 40 m<sup>2</sup> de plancher plutôt qu'à une case pour 50 m<sup>2</sup> de plancher, en incluant aussi le bureau. Rappelons également que les cases de stationnement à venir remplaceront des cases actuelles, souvent extérieures, qui seront éliminées dans le cadre des nouveaux projets immobiliers. Cependant, les nouvelles cases devront être principalement localisées à l'intérieur des bâtiments.</p> <p>Quant au stationnement sur rue, il sera maintenu à divers endroits, mais le PPU a été modifié pour ne pas en prévoir sur la place du Commerce. Ce retrait, qui permettra d'offrir plus d'espaces pour le verdissement et la mobilité active, sera accompagné par l'intégration d'aires de livraison ou de débarcadères pour permettre la desserte adéquate des commerces.</p>
22	<p><i>Afin de réduire l'utilisation de l'automobile individuelle pour se rendre au travail, la commission recommande que l'offre d'alternatives soit développée, par exemple en imposant les plans de gestion des déplacements aux entreprises.</i></p>	<p>La Ville accueille favorablement cette recommandation. Dans le cadre de la mise en œuvre du PPU, elle examinera les options possibles ainsi que les modalités de réalisation de celles qui s'avèreront les plus prometteuses.</p>

23	<p><i>Afin de créer un quartier complet dans le secteur à l'étude, la commission recommande de développer une stratégie de développement économique en portant une attention particulière aux commerces et services de proximité.</i></p>	<p>Le développement économique de Montréal constitue l'une des priorités de la Ville. Dans l'actuel contexte de pandémie, la relance des commerces montréalais est, évidemment, au cœur des préoccupations de la Ville. Toutefois, cet enjeu s'inscrit dans une perspective beaucoup plus large que celle du PPU.</p> <p>Dans le cas particulier de la partie nord de L'IDS, en cohérence avec la présente recommandation, la Ville examine les avenues possibles pour favoriser le maintien et le développement des activités économiques du secteur et plus spécifiquement pour les commerces et services de proximité. À cet égard, rappelons également que, dans le SAD, le secteur se trouve dans la catégorie d'affectation « Activités diversifiées », laquelle implique une prédominance des activités économiques.</p>
24	<p><i>La commission recommande une gestion rigoureuse des nuisances temporaires et permanentes, appuyée par une surveillance continue, une communication régulière, ainsi que la recherche constante de mesures d'atténuation.</i></p>	<p>La Ville appuie sans réserve cette recommandation. En ce sens, elle travaille en étroite collaboration avec ses partenaires responsables, par exemple, du pont Samuel-De Champlain et du REM, pour surveiller, communiquer et atténuer tous les impacts des différents chantiers du secteur. Cette tâche s'effectue par l'entremise, notamment, de comités de travail ou d'ateliers de coordination. La communication se fait également par des comités de bon voisinage tripartites (Ville, donneurs d'ouvrage et consortiums de conception/réalisation).</p> <p>La gestion des impacts regroupe les thèmes de la mobilité, des chemins de déviation, de l'occupation du domaine public, de la poussière, des vibrations, du bruit ou de l'éclairage lors de travaux de nuit. Des comités similaires seront mis en place lors de la mise en œuvre des interventions du PPU.</p>
25	<p><i>Pour assurer la mise en œuvre du PPU, la commission recommande que la Ville mette en place une démarche appropriée de concertation des partenaires institutionnels et privés et des groupes de citoyens. Ainsi, elle propose :</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● <i>La mise sur pied d'un comité de coordination regroupant l'ensemble des acteurs institutionnels, maîtres d'œuvre de grands travaux;</i></li> <li>● <i>L'instauration de mécanismes permanents d'échange avec les promoteurs, les propriétaires privés et les citoyens;</i></li> <li>● <i>La création d'un mécanisme récurrent de reddition de compte et d'échange d'information avec la communauté.</i></li> </ul>	<p>Différents mécanismes de collaboration entre la Ville et ses grands partenaires sont déjà en place (comités de suivi, comités de gouvernance, revue documentaire, ateliers, etc.) au sein de la partie nord de L'IDS, et ce, depuis plusieurs années. Cette collaboration a permis d'apporter des gains significatifs aux grands projets dans le secteur.</p> <p>En 2018, la Ville a également mis en place une démarche de participation publique qui intégrait notamment des ateliers de discussion avec les grands propriétaires du secteur. La vision et les orientations du PPU ont été favorablement reçues et plusieurs préoccupations des participants ont été intégrées dans le contenu du PPU.</p> <p>Pour la mise en œuvre du PPU, de nouvelles activités de communication seront menées pour permettre à la communauté de suivre l'évolution des actions municipales dans le secteur, incluant la création d'un comité de suivi de la mise en œuvre. Par ailleurs, la Ville intègre des activités de cocréation lors des étapes de conception détaillée des lieux publics dans ses secteurs de planification.</p> <p>En cohérence avec cette recommandation, la Ville entend donc poursuivre et accentuer ses efforts pour favoriser une coordination encore plus efficace et une communication soutenue avec la communauté.</p>