



DEMANDE DE MODIFICATION AU PLAN D'URBANISME
6900-7000, BOULEVARD-LOUIS-H.-LA FONTAINE

ARRONDISSEMENT D'ANJOU

PRÉSENTATION AU COMITÉ JACQUES-VIGER

14 JUIN 2023

SECTION 1 : CONTEXTE DE LA DÉMARCHE

La demande d'avis concerne la propriété du 6900-7000, boulevard Louis-H.-La Fontaine, site actuellement occupé par le concessionnaire automobile Fortier-Ford. La propriété est formée d'un lot de 23 448 m² ayant un frontage sur le boulevard Louis-H.-La Fontaine (voie de service de l'autoroute 25), la rue Saint-Zotique et le boulevard des Roseraies. Ce site est situé à proximité du prolongement de la ligne de métro, soit un secteur qui est appelé à se redévelopper par une diversification et une densification des usages.

L'arrondissement a reçu une proposition de redéveloppement pour ce site. Ce projet consiste en la conservation et l'agrandissement du concessionnaire automobile dans la portion de la propriété longeant le boulevard Louis-H.-La Fontaine (voie de service de l'autoroute 25). Ce bâtiment fera deux et quatre étages. La partie arrière du bâtiment, qui accueille le département de carrosserie, sera démolie et ces activités ne seront plus présentes sur le site. L'autre portion de la propriété, adjacente au boulevard des Roseraies, sera occupée par un bâtiment résidentiel ayant trois tours de 8 à 20 étages, avec un total de 859 logements. Une opération cadastrale sera nécessaire pour effectuer une subdivision de la propriété en deux lots distincts.

Au Plan d'urbanisme, la propriété est couverte par deux aires d'affectations du sol, soit « Secteur d'emplois » sur une superficie 16 473 m² (70,3 %) du côté autoroute et « Secteur résidentiel » sur une superficie ±6 975 m² (29,7 %) du côté boulevard des Roseraies. Selon les plans reçus, le projet présente un empiètement de la fonction résidentielle sur une profondeur de 24,8 à 29,3 mètres dans l'aire d'affectation du sol « Secteur d'emplois », sur une superficie de ±5 464 m². Les « Secteurs d'emplois » correspondent à des aires où l'habitation est exclue. Ainsi, la réalisation du projet est tributaire d'une modification au Plan d'urbanisme, soit l'agrandissement de l'aire d'affectation « Secteur résidentiel » à même l'aire d'affectation « Secteur d'emplois ». Suite à ce déplacement de la ligne d'affectation, le « Secteur d'emplois » aura une superficie ±11 009 m² (47 %) tandis que le « Secteur résidentiel » aura une superficie ±12 439 m² (53 %).

Répartition des aires d'affectation

	Secteur d'emplois	Secteur résidentiel
Actuellement	±16 473 m ² (70,3%)	±6 975 m ² (29,7%)
Suite au déplacement	±11 009 m ² (47%)	±12 439 m ² (53%)

En parallèle, une demande de projet particulier de construction, de modification ou d'occupation d'un immeuble (PPCMOI) a été déposée afin de déroger à certaines dispositions des règlements d'urbanisme, notamment sur l'usage, la densité, les marges, le nombre de cases de stationnement et les quais de chargement.

Lors de la présentation préliminaire du projet lors de la réunion du 28 septembre 2022, les membres du comité consultatif d'urbanisme ont émis un avis favorable pour que l'arrondissement dépose une demande de modification de la limite des aires d'affectation du Plan d'urbanisme afin de permettre un empiètement de la fonction résidentielle dans le secteur d'emploi pour permettre la réalisation d'un projet de redéveloppement commercial et résidentiel.

La présente demande d'avis consiste à présenter officiellement aux membres du Comité Jacques-Viger ce projet de modification au Plan d'urbanisme. Suite à la présentation d'une demande d'avis préliminaire au Comité Jacques-Viger le 10 février 2023 concernant ce projet de redéveloppement, les recommandations émises par les membres ont été prises en considération et certaines modifications au projet ont été apportées et des études complémentaires ont été réalisées. Le détail du projet de redéveloppement est présenté dans le document accompagnant la présente demande d'avis (Présentation au comité Jacques-Viger, Fortier Ford, Projet de requalification mixte, préparé par BC2 en date de juin 2023).

SECTION 2 : MILIEU D'INSERTION

Le site visé est situé au sud-ouest du croisement des autoroutes 40 et 25, le long de cette dernière. Ce secteur, principalement développé à partir des années 60, a comme bâtiment significatif, les Galeries d'Anjou et les Halles d'Anjou.

Le long de l'autoroute 25, le tissu urbain présente des lots de grandes superficies, avec une dominance de bâtiments de vente au détail à grande surface et des espaces extérieurs en grande partie minéralisés par la présence de vastes stationnements. Au sud, le site est bordé par des bâtiments résidentiels de 6 à 8 étages. Ce secteur présente une couverture végétale plus abondante et de nombreux arbres matures.

La trame de rue présente des voies de circulation larges avec un tracé sinueux. Une piste cyclable longe le site sur le boulevard des Roseraies et emprunte la rue St-Zotique vers le nord. De plus, selon le Plan Vélo 2019 de l'arrondissement d'Anjou, le réseau de pistes cyclables dans ce secteur sera bonifié dans les prochaines années par l'ajout de tronçons sur le boulevard des Galeries d'Anjou, les rues Bélanger et Beaubien.

Le secteur des Galeries d'Anjou accueillera un des édicules de la dernière station du prolongement annoncé de la ligne bleue du métro. Cet édicule projeté se trouvera à une distance de ± 300 mètres du site.



SECTION 3 : CADRE RÉGLEMENTAIRE

3.1 SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT DE MONTRÉAL (14-029)

Le site visé se retrouve dans le secteur de planification stratégique d'Anjou. Le prolongement prochain de la ligne bleue du métro permettant l'amélioration de son accessibilité, la planification prévoit le renforcement du caractère urbain du secteur par la diversification des fonctions, l'intensification du milieu bâti et un aménagement du domaine public plus convivial à l'intersection des autoroutes 25 et 40.

La propriété est couverte par deux grandes affectations au Schéma d'aménagement et de développement, soit « Dominante résidentielle » côté boulevard des Roseraies et « Activités diversifiées » côté autoroute. Selon le Schéma, lorsqu'il y a compatibilité avec les usages, les nuisances et le cadre bâti environnants, l'intégration d'un usage résidentiel à proximité du réseau de transport collectif est permise dans l'affectation « Activités diversifiées ».



Source : SAD de l'agglomération de Montréal, Carte 3 – Concept d'organisation spatiale



Source : SAD de l'agglomération de Montréal, Carte 20 – Grandes affectation du territoire

Le site visé est dans une aire où le seuil moyen de densité résidentielle est fixé à 110 logements à l’hectare brut. De plus, ce secteur est identifié au schéma comme secteur prioritaire de densification, en raison d’une amorce d’intensification des activités urbaines à proximité d’une station de métro projetée. Ainsi, l’objectif vise à soutenir l’intensification et la diversification des activités urbaines dans ces secteurs prioritaires, en périphérie du territoire central.

L’optimisation de l’occupation de l’espace sous-utilisé du 6900-7000, boulevard Louis-H.-La Fontaine, par une mixité des fonctions commerciale et résidentielle, est compatible avec les affectations résidentielles « dominante résidentielle » et « activités diversifiées » qui sont attribuées au site. De plus, l’aire de densité traduit une intensification du nombre de logements cohérente avec une occupation plus grande de la fonction résidentielle sur ce site.

3.2 PLAN D’URBANISME DE LA VILLE DE MONTRÉAL (04-047)

Le site est situé dans un secteur à transformer identifié au Plan d’urbanisme. Dans un contexte d’accroissement de l’utilisation du transport collectif et des modes de transport actif, le Plan d’urbanisme vise la consolidation et une certaine densification de l’urbanisation de ces secteurs. Ce parti d’aménagement se décline dans les orientations du Plan d’urbanisme de manière à soutenir la reconstruction de la ville sur elle-même.

Au Plan d’urbanisme, la propriété est couverte par deux aires d’affectations du sol, soit un « Secteur d’emplois » côté autoroute et un « Secteur résidentiel » côté boulevard des Roseaies. Les « Secteurs résidentiels » sont des aires à vocation principalement résidentielle comportant aussi des portions mixtes, notamment des rues de commerces et d’habitation. Les « Secteurs d’emplois » sont des aires à vocation économique comportant principalement des activités à caractère industriel ou commercial. Les secteurs d’emplois correspondent à des aires où l’habitation est exclue.

Le site est situé dans le secteur O2-T1. On y prévoit un bâti d’un à vingt étages hors-sol d’implantation isolée avec un taux d’implantation au sol faible ou moyen. Le coefficient d’occupation du sol peut se situer entre 0,2 et 5,0. Faisant partie du secteur de planification stratégique Galeries-d’Anjou – Jean-Talon Est (4.14),

Demande d’avis CJV
6900-7000, boulevard Louis-H.-La Fontaine, Anjou

AIRE DE DENSITÉ



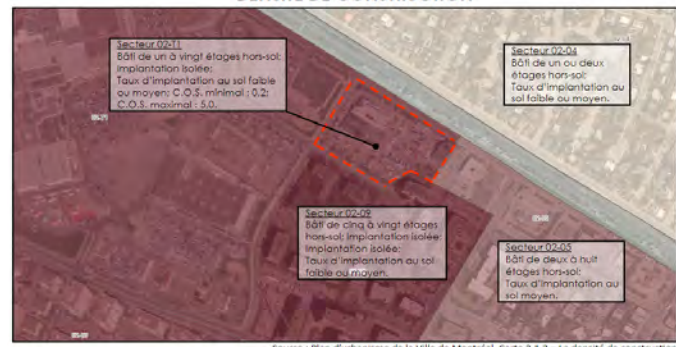
SECTEURS À TRANSFORMER



AFFECTATION DU SOL



DENSITÉ DE CONSTRUCTION



ces paramètres reflètent les balises d'aménagement de ce secteur, soit de favoriser la consolidation du secteur grâce à l'intensification et à la diversification des activités à proximité des futures stations de métro et de poursuivre la construction résidentielle de haute densité dans certaines parties du secteur.

La fonction résidentielle n'étant pas autorisée dans l'affectation « secteur d'emplois », la présente demande visant l'optimisation de l'occupation de l'espace sous-utilisé du 6900-7000, boulevard Louis-H.-La Fontaine, par une mixité des fonctions commerciale et résidentielle n'est pas conforme au Plan d'urbanisme. Toutefois, les paramètres de densité de construction permettent une certaine densification du site.

3.3 RÈGLEMENTS D'URBANISME

Au Règlement concernant le zonage (RCA 40), le site visé se trouve dans la zone C-506. Cette zone autorise uniquement, en conformité avec le plan d'urbanisme, les usages commerciaux de commerce de quartier, commerce local, hôtellerie et divertissement commercial et la vente, location et réparation de véhicules autres que les véhicules lourds.

Les normes prescrites autorisent les bâtiments isolés de 1 à 20 étages d'un taux d'implantation au sol d'un maximum de 70 % et d'un coefficient d'occupation du sol de 0,2 à 4. Les marges minimales requises sont de 6 mètres pour la marge avant, 1,25 mètre par étage, avec un minimum de 4,5 mètres, pour les latérales et 1,25 mètre par étage, avec un minimum de 4,5 mètres, pour l'arrière. En ce qui concerne les ratios de stationnement, l'usage C4 « Service automobile » requiert 1 case par 65 mètres carrés et le résidentiel 0,75 case par logement.

L'optimisation de l'occupation de l'espace sous-utilisé du 6900-7000, boulevard Louis-H.-La Fontaine, par une mixité des fonctions commerciale et résidentielle est non-conforme au règlement concernant le zonage (RCA 40), le résidentiel n'étant pas autorisé à la zone C-506. De plus, le coefficient d'occupation du sol, les marges minimales requises et les ratios de stationnement ne sont pas adaptés pour accueillir une intensification de l'usage résidentiel. L'outil réglementaire de projets particuliers de construction, de modification ou d'occupation d'un immeuble (PPCMOI) encadrera les dérogations requises pour le projet de redéveloppement du site.

SECTION 4 : ENJEUX ET OPPORTUNITÉS

Comme énoncé au début du document, les « Secteurs d'emplois » correspondent à des aires où l'habitation est exclue. L'agrandissement de l'aire d'affectation « Secteur résidentielle » à même le « Secteur d'emplois » serait cohérent avec le contexte d'insertion ainsi qu'avec le Plan d'urbanisme et pourrait présenter une opportunité à saisir afin de favoriser le développement d'un quartier axé sur le transport en commun visant approximativement un rayon de 600 mètres d'une station de transport collectif (Source: Transit-oriented development, Collectivité viable.org).

4.1 CONTEXTE D'INSERTION

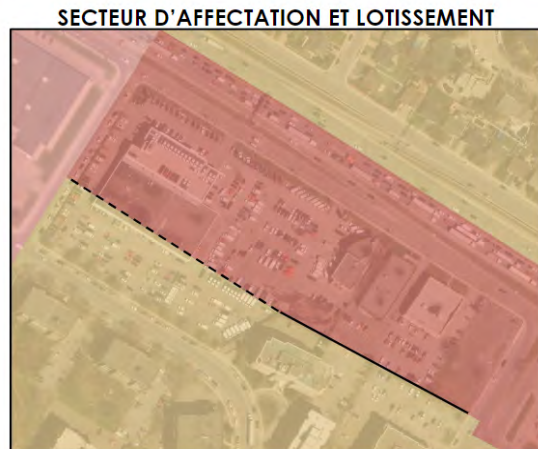
Le site est situé dans le périmètre rapproché du futur prolongement de la ligne bleue. Étant situé à environ 300 mètres de l'emplacement prévu d'un des futurs édicules de la station de métro, une densification résidentielle est cohérente avec les principes de développement près d'une station de transport en commun. De plus, tant au Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal qu'au Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal, le secteur est voué à une densification résidentielle et à une diversification des activités.

De plus, au Plan d'urbanisme, le site est adjacent dans sa portion nord-ouest à une affectation « Secteur d'activités diversifiées » où la fonction résidentielle peut être accueillie, sous certaines conditions, à proximité du réseau de transport collectif. Ce secteur présente des caractéristiques similaires au site visé et est également situé dans le secteur à transformer identifié à la carte 1.1 du Plan d'urbanisme.

4.2 ORIGINE DE LA DÉLIMITATION DES SECTEURS D'AFFECTATION

Le site concerné présente un grand lotissement ayant front tant sur le boulevard Louis-H.-La Fontaine que sur le boulevard des Roseraies. À l'analyse de la délimitation des secteurs d'affectation prévus au Plan d'urbanisme pour le site visé et les terrains adjacents, il est possible d'émettre l'hypothèse que la limite des affectations a été positionnée en continuité avec les lotissements voisins.

La conséquence de cette délimitation est que la profondeur de la portion de terrain dans le « Secteur résidentiel » limite les possibilités de densification du site. La profondeur disponible est d'environ 45 mètres sur une largeur d'environ 140 mètres. Cet espace restreint une densification cohérente avec les principes de développement près d'une station de transport en commun ainsi qu'avec les documents de planification de la Ville de Montréal.



4.3 RESPECT ET ATTEINTE DES OBJECTIFS DU PLAN D'URBANISME

La demande de modification au Plan d'urbanisme consistant au déplacement de la ligne délimitant les deux aires affectation de manière à permettre un empiétement de la fonction résidentielle de 24,8 à 29,3 mètres dans l'aire d'affectation du sol « Secteur d'emplois » répond à plusieurs objectifs du Plan d'urbanisme. Les lignes qui suivent donnent les détails de ces objectifs applicables.

Orientation 1 : Des milieux de vie de qualité, diversifiés et complets
Objectif 2 : Favoriser un développement résidentiel soutenu et diversifié

Cet objectif vise à favoriser la consolidation du territoire dans le respect des caractéristiques urbaines et architecturales existantes. Avec l'action 2.2, le Plan d'urbanisme vise à soutenir le changement de vocation, à des fins résidentielles, de secteurs et de bâtiments actuellement occupés à des fins autres que l'habitation. On y énonce que certains espaces commerciaux sous-utilisés présentent un potentiel de requalification et de densification à des fins résidentielles. Le déplacement de la limite des aires d'affectation pour cet espace commercial sous-utilisé contribue à l'atteinte de cet objectif.

Orientation 2 : Des réseaux de transport structurants, efficaces et bien intégrés au tissu urbain
Objectif 3 : Consolider et mettre en valeur le territoire en relation avec les réseaux de transport existants et projetés

Dans le contexte du prolongement de la ligne bleue de métro et de la proximité du site à un des édicules projetés, la requalification de ce site par une maximisation de son potentiel d'accueil de la fonction résidentielle permettrait de consolider et mettre en valeur le territoire en relation avec les réseaux de transport projetés. Tel qu'énoncé à cette orientation, il est essentiel de favoriser des milieux denses et diversifiés afin de rapprocher un plus grand nombre d'usagers éventuels des services de transport collectif.

Orientation 3 : Un Centre prestigieux, convivial et habité

Ne s'applique pas.

Orientation 4 : Des secteurs d'emplois dynamiques, accessibles et diversifiés

Objectif 8 : Consolider les secteurs d'emplois en favorisant l'accueil d'entreprises dynamiques et en améliorant les liens de transport

Malgré le déplacement de la ligne délimitant les aires d'affectation, le front commercial aux abords du boulevard Louis-H.-La Fontaine ainsi qu'une entreprise dynamique est conservée. Quant à la diversification, l'usage de vente de véhicules limite les possibilités de multiplication et de diversification des usages commerciaux sur le site. En ce sens, l'empiètement prévu de l'usage résidentiel dans le « Secteur d'emplois » n'a pas pour effet de réduire le nombre de locataires commerciaux potentiels sur le site.

Orientation 5 : Un paysage urbain et une architecture de qualité

Objectif 12 : Favoriser une architecture de qualité et consolider le cadre bâti en harmonie avec le caractère de chaque lieu

Étant localisé près d'une grande infrastructure de transport et ayant ainsi une grande visibilité, le projet de développement, analysé de concert par la direction de l'aménagement urbain, par le comité consultatif d'urbanisme ainsi que par le Comité Jacques-Viger, bénéficiera de leurs avis respectifs pour la révision de certains éléments susceptibles de marquer de façon significative le paysage montréalais et ainsi *encourager une production architecturale de qualité, écologique et respectueuse du caractère montréalais*, telle qu'énoncée à l'action 12.1.

Orientation 6 : Un patrimoine bâti, archéologique et naturel valorisé

Ne s'applique pas.

Orientation 7 : Un environnement sain

Objectif 18 : Atténuer les nuisances générées par les activités urbaines sur le milieu environnant

Étant localisé à proximité d'un corridor routier d'importance, les nuisances générées par celui-ci (bruit, vibration, poussière) pourraient avoir des répercussions sur ce site. Le maintien de la portion de terrain adjacente au boulevard Louis-H.-La Fontaine en « Secteur d'emplois », avec l'intensification du front commercial existant, contribuera à atténuer ces nuisances. De plus, des études complémentaires pourront s'assurer de la mitigation de ces nuisances, par exemple l'utilisation de matériaux spécialisés pour absorber le bruit.

Aussi, un traitement approprié de l'interface entre la fonction commerciale et résidentielle, notamment l'aménagement d'une bande végétalisée entre le concessionnaire et les volumes résidentiels, contribuera à minimiser les impacts à même le projet. Il est à noter que les nuisances générées par le concessionnaire diminueront dû au retrait du département de carrosserie, ce qui implique une réduction du bruit et des autres nuisances associées à l'usage (cheminées de chambre à peinture, entreposage de produits toxiques, etc.).

5. CONCLUSION

Lors de la présentation préliminaire du projet de redéveloppement du 6900-7000 boulevard Louis-H.-La Fontaine à la réunion du comité consultatif d'urbanisme du 28 septembre 2022, les membres du comité ont émis un avis favorable pour que l'arrondissement dépose une demande de modification de la limite des aires d'affectation du Plan d'urbanisme afin de permettre un empiètement de la fonction résidentielle dans le secteur d'emploi pour ainsi favoriser une densification de ce site, dont la portion pouvant être vouée à l'usage résidentiel est restreinte.

Le comité a émis des commentaires en vue de la présentation officielle du projet :

- La proposition de redéveloppement commercial et résidentiel s'insère bien dans le contexte de requalification du secteur;
- Des plans et études plus détaillés devront être soumis lors d'une présentation subséquente, notamment en ce qui concerne l'architecture, l'aménagement paysager et la circulation;
- Il est recommandé de bonifier le projet d'éléments liés à la transition écologique, tels que des toits verts tant pour le commercial que pour le résidentiel et de verdir le stationnement du concessionnaire.

L'arrondissement considère qu'un projet visant la diversification des fonctions par l'ajout d'un usage résidentiel et l'intensification du milieu bâti pour le site du 6900-7000 boulevard Louis-H.-La Fontaine s'inscrit bien dans une perspective de requalification du secteur. Le positionnement actuel de la délimitation des affectations n'est pas en cohérence avec les visées de planification prévues au Schéma d'aménagement et de développement ainsi qu'au Plan d'urbanisme. Ainsi, l'agrandissement de l'aire d'affectation « Secteur résidentiel » à même le « Secteur d'emplois » présente une opportunité intéressante afin de soutenir la reconstruction de la ville sur elle-même, tel que préconisé pour les secteurs à transformer identifiés au Plan d'urbanisme.

VISUEL
À JOUR

Gestion Valsa

PRÉSENTATION AU
COMITÉ JACQUES-VIGER

FORTIER FORD

Projet de requalification mixte

6900-7000, Boulevard Louis-H.-La Fontaine

JUIN 2023 | 49342101

BC2

Table des matières

Introduction	03	2.4 Parti et langage architectural	21
01 Mise en contexte	04	2.5 Initiatives de développement durable	22
1.1 Prolongement de la ligne bleue du métro : un nouvel élan pour l'est de Montréal	04	2.6 Des paramètres d'implantation cohérents avec la densification du secteur	24
1.2 La station de métro Anjou comme vecteur de renouveau urbain	05	2.7 La gestion des interfaces	25
1.3 Potentiel de redéveloppement du secteur d'accueil	06	2.8 Aménagement paysager	32
1.4 Sous-utilisation de l'emplacement	06	2.9 Programmation et phasage	33
1.5 Une opportunité de requalification cohérente avec la transformation du secteur	07	03 Cadre réglementaire	34
02 Une mise en valeur du site compatible à la transformation du secteur	08	3.1 Analyse réglementaire	34
2.1 Un concessionnaire 2.0	13	3.2 Schéma d'aménagement et de développement	34
2.2 Un redéveloppement résidentiel selon les principes de redéveloppement d'une aire TOD	17	3.3 Plan d'urbanisme	35
2.3 Insertion dans le nouveau quartier TODI	20	3.4 Règlement de zonage	37
		Conclusion	39
		Annexes	40



Des pastilles de couleur comme celles-ci sont utilisées à travers le document pour identifier les visuels mis à jour.

Introduction

Avec son équipe de professionnels, Gestion Valsa inc. travaille depuis plus d'un an à la planification d'un projet de requalification de la propriété composée des 6900 et 7000, boulevard Louis-H.-La Fontaine (lots 4 594 306 et 4 594 307). Localisée à moins de 500 mètres de la future station de métro Anjou, la propriété est un lieu clé pour accueillir un projet de redéveloppement résidentiel et participer à la transformation du secteur.

Malgré la pertinence du projet et sa compatibilité avec la transformation imminente du secteur, sa réalisation est conditionnelle à une modification du Plan d'urbanisme pour réviser les limites des affectations et permettre la fonction résidentielle sur une plus grande portion du site. Une demande de PPCMOI officielle a été déposée à l'arrondissement d'Anjou en mai 2022 et le CCU a donné un avis préliminaire favorable quant à la demande de modification des limites d'aires d'affectation.

À l'hiver 2023, une première version du projet de développement du site a été présentée au Comité Jacques-Viger afin d'obtenir de sa part un avis préliminaire sur la modification du Plan d'urbanisme requise. Suite à cette présentation, le Comité a émis des commentaires tout en se montrant **favorable à la densification et à la bonification de l'offre résidentielle dans ce secteur en voie de requalification.**

Nous croyons sincèrement que la vision de redéveloppement pour la propriété est forte et qu'elle saura rallier les membres du Comité derrière une modification du Plan d'urbanisme qui permettra la réalisation d'un projet de redéveloppement résidentiel en adéquation avec la transformation du secteur.

Ce document vise donc à présenter une version révisée du projet afin d'obtenir, de la part du Comité, un avis favorable sur la modification du Plan d'urbanisme requise. Afin de répondre aux commentaires du Comité, la proposition a notamment été raffinée par :

- L'implantation des volumes résidentiels a été révisée afin d'éloigner les volumes A et B (maintenant 18 mètres plutôt que 12 mètres);
- L'élaboration d'une proposition d'aménagement paysager préliminaire pour la portion résidentielle du site;
- Le retrait d'une aire de stationnement extérieure dans la portion résidentielle afin de réduire l'espace accordé à la voiture et bonifier le verdissement du site;
- Ajout d'une toiture végétalisée sur l'agrandissement du concessionnaire;
- La réalisation d'une étude sonore préliminaire proposant des barrières sonores antibruit sur les espaces communs extérieurs et du vitrage spécialisé pour permettre l'atteinte des niveaux sonores réglementaires;
- la réalisation d'un avis technique préliminaire sur le civil et la gestion des eaux pluviales identifiant que la rétention sera gérée par bassins de rétention en sous-sol.

LE PROJET EN BREF

- Construction de ± 859 unités résidentielles réparties dans trois tours localisées à distance de marche du futur métro Anjou;
- Actualisation des installations du concessionnaire automobile (concessionnaire 2.0), permettant une meilleure intégration au paysage urbain du futur développement TOD;
- Bâtiment résidentiel d'une hauteur maximale de 20 étages;
- Modulation des volumétries, incluant un basilaire de huit étages afin de créer un dialogue avec la rue ainsi qu'un alignement avec les constructions résidentielles avoisinantes;
- Une conception sensible aux contraintes sonores, notamment par le positionnement des volumes résidentiels derrière une barrière acoustique (concessionnaire);
- Attention particulière portée aux interfaces entre les fonctions résidentielle et commerciale;
- Diminution importante des superficies minéralisées et des espaces dédiés à l'automobile ($\pm 25\%$ du projet vs $\pm 75\%$ de la situation existante);
- Augmentation considérable des surfaces végétalisées au sol pour atteindre un total de $\pm 36\%$ de verdissement (le site en compte présentement $\pm 5\%$);
- Des aires d'agrément de qualité, aménagées au niveau du sol et accessible par tous les résidents du projet;
- L'aménagement de sentiers afin de perméabiliser le site et de faciliter les déplacements actifs des résidents du projet vers les établissements commerciaux à proximité et le réseau de transport en commun.
- Bonification de l'encadrement par le cadre bâti sur trois voies de circulation;
- L'élimination des nuisances liées à l'exploitation d'un département de carrosserie (cheminées de chambre à peinture, entreposage de produits toxiques, etc.);
- Contributions notables au logement abordable, social et familial.

01 Mise en contexte

1.1 Prolongement de la ligne bleue du métro : un nouvel élan pour l'est de Montréal

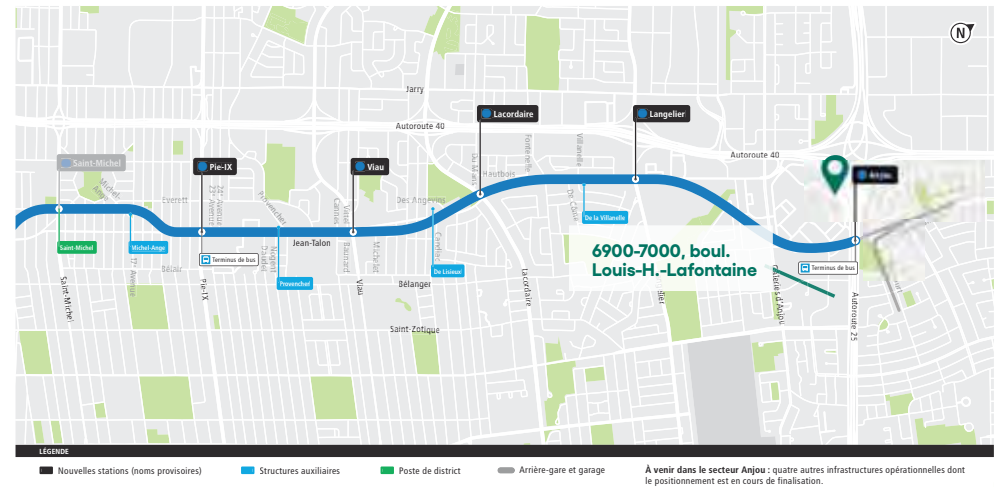
Le prolongement de la ligne bleue du métro de Montréal est un sujet d'actualité depuis plusieurs années et s'inscrit dans le cadre de la revitalisation de l'est de Montréal, tel que mis de l'avant par la déclaration signée en 2018 par le gouvernement du Québec et la Ville de Montréal¹. L'extension projetée du réseau comprend l'ajout de cinq nouvelles stations à l'est du métro Saint-Michel, la dernière étant la station Anjou. La tenue d'exercices de consultation publique au début de l'année 2020 annonce la concrétisation imminente du projet, dont la mise en service est prévue pour 2026.

Adjacente aux Galeries d'Anjou, la station de métro projetée est la nouvelle extrémité est de la ligne bleue. Son arrivée implique de nouvelles réflexions sur l'aménagement des secteurs adjacents au centre commercial, qui marque les lieux et influence leur développement depuis sa construction en 1968. La nouvelle station Anjou agira à titre de vecteur du renouveau urbain dans le secteur.

Le redéveloppement des abords de la station Anjou répondra aux objectifs ciblés par la Ville de Montréal dans le cadre de sa vision de mise en valeur du corridor de prolongement de la ligne bleue. Parmi ces objectifs, on compte notamment :

- La diversification des activités urbaines de façon à instaurer des milieux de vie complets et animés;
- La densification des abords des stations de métro et des terrains sous-utilisés;
- La redéfinition du maillage des déplacements collectifs avec les accès au métro comme point d'ancrage;
- Le déploiement d'une mobilité innovante;
- La croissance généreuse du couvert végétal et la mise en réseau de celui-ci.

Prolongement de la ligne bleue



Source : STM | Annotations BC2

1. Déclaration pour revitaliser l'est de Montréal, 2018.

1.2 La station de métro Anjou comme vecteur de renouveau urbain

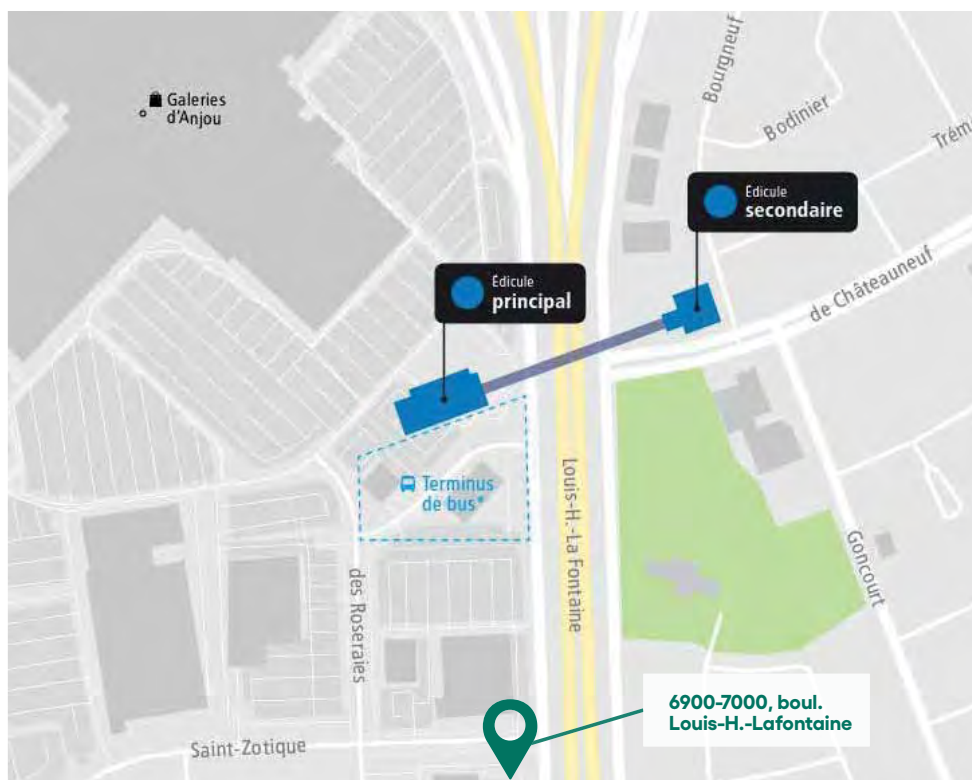
L'extension de la ligne de métro jusqu'au site des Galeries d'Anjou signifie la création de nombreuses opportunités de redéveloppement à proximité de la nouvelle station. Le secteur, identifié au PMAD comme aire TOD (Transit-Oriented Development), connaîtra un nouveau souffle se traduisant par un développement intensif de moyenne et de haute densités axé sur la présence du nouveau point d'accès au réseau de transport en commun.

Le positionnement projeté des infrastructures de la nouvelle station Anjou a été présenté par la STM le 18 mars 2022. Alors que l'ancienne mouture du projet prévoyait implanter la station à l'intersection de la rue Bélanger et du boulevard des Galeries-d'Anjou, la nouvelle version du projet prévoit :

- Station sous l'emprise de l'Autoroute Louis-H.-Lafontaine (A-25);
- Un bâtiment d'accès principal et un terminus de bus sur la propriété des Galeries d'Anjou, à l'intersection des boulevards Louis-H.-Lafontaine et des Roseraies;
- Un bâtiment d'accès secondaire à l'intersection des boulevards Louis-H.-Lafontaine et Châteauneuf, à l'est de l'A-25;
- Édicules secondaires au nord-est de la même intersection et dans le prolongement de la rue Bélanger, à l'est de l'édicule principal;
- Une arrière-gare et un garage dans l'axe du boulevard de Châteauneuf et de l'avenue Goncourt, à l'est de l'A-25.

Le site retenu pour l'implantation du bâtiment principal de la station Anjou est localisé à une distance de ± 300 mètres de la propriété visée par le projet de redéveloppement résidentielle au 6900-7000, boul. Louis-H.-Lafontaine. Avec cette nouvelle mouture du projet d'expansion de la ligne bleue, le site de Fortier Ford se démarque comme étant un emplacement optimal et stratégique pour accueillir un projet de requalification résidentielle cohérent avec la transformation imminente du secteur.

Station Anjou Implantation projetée des infrastructures



Source : STM

Redéveloppement du site des Galeries d'Anjou Inspiration préliminaire



Source : Cadillac Fairview | Annotations par BC2



Source : Cadillac Fairview

1.3 Potentiel de redéveloppement du secteur d'accueil

Localisé au sud-ouest du croisement des autoroutes 25 et 40, le tissu urbain du secteur présente plusieurs caractéristiques particulières :

- De larges îlots commerciaux;
- Des lots de grandes superficies;
- Des gabarits de bâtiments commerciaux de types grandes surfaces;
- De vastes étendues d'aires de stationnement ceinturant les bâtiments commerciaux et contribuant à l'effet d'îlot de chaleur;

À l'amorce de l'intensification des activités urbaines à proximité de la future station Anjou, on retrouve dans le secteur une importante superficie de terrains à transformer qui peut être rendue disponible pour la requalification. Le secteur est aussi marqué par la présence d'activités commerciales diversifiées et de divers équipements publics. On remarque que les espaces verts sont très limités dans le quartier.

La combinaison de l'ensemble de ces particularités fait du quartier un secteur qui se démarque par sa capacité de redéveloppement à des fins résidentielles.

1.4 Sous-utilisation de l'emplacement

Le site, composé des 6900 et 7000, boulevard Louis-H.-La Fontaine, est d'une superficie totale de ± 23 448 mètres carrés et est actuellement occupé par le concessionnaire automobile Fortier Ford, qui exerce son usage dans deux bâtiments. Les espaces libres sur le terrain sont complètement minéralisés et principalement utilisés à des fins d'étalage de marchandise (véhicules) ou de stationnement véhiculaire.

Le site présente donc d'excellentes opportunités de transformation à des fins résidentielles, qui sont accentuées par l'arrivée imminente de la nouvelle station de métro. Ce potentiel de redéveloppement est reconnu au PMAD par la délimitation de l'aire TOD ainsi qu'au plan d'urbanisme de la Ville de Montréal, qui identifie le terrain, ainsi que celui des Galeries d'Anjou, comme secteur à transformer.

L'utilisation et l'organisation spatiale actuelles du site ne permettent pas de tirer avantage du potentiel de transformation généré par le prolongement de la ligne bleue. La forte minéralisation du terrain contribue à l'effet d'îlot de chaleur qui caractérise le secteur.

Au niveau de l'intégration urbaine, le retrait des bâtiments par rapport à la rue et les vastes étendues de stationnement en bordure de la propriété nuisent à l'animation du domaine public en n'encadrant pas adéquatement les trois voies de circulation qui bordent le site.

Soulignons aussi l'évolution de l'expérience d'achat pour les consommateurs d'automobiles dans les dernières années. Les nouvelles habitudes de consommation (dont les achats en ligne) ainsi que les plus récentes stratégies de production des manufacturiers automobiles se traduisent par un besoin réduit en matière d'espace extérieur voué à l'étalage de marchandise.

Secteur des Galeries d'Anjou



Source : Google Earth / annotations: BC2

7000, boulevard Louis-H.-La Fontaine



Source : Google Earth

6900-7000, boulevard Louis-H.-La Fontaine - Orthophoto



Source : Google Earth / annotations: BC2

6900, boulevard Louis-H.-La Fontaine



Source : Google Earth

1.5 Une opportunité de requalification cohérente avec la transformation du secteur

La combinaison de tous les éléments abordés précédemment fait donc de la propriété sise aux 6900 et 7000, boulevard Louis-H.-La Fontaine un endroit idéal et stratégique pour accueillir un projet de requalification à des fins résidentielles :

- La volonté des différentes instances d'administration publique de revitaliser l'est de Montréal et d'aménager des aires TOD complètes et mixtes;
- Le prolongement de la ligne bleue et l'implantation imminente des infrastructures de la future station Anjou dans un rayon de 500 mètres de la propriété;
- Les caractéristiques propres au secteur, notamment la présence de nombreux commerces et services, qui lui confèrent un potentiel de redéveloppement élevé;
- L'utilisation et l'organisation spatiale actuelles du site qui ne sont pas optimales ni cohérentes avec les intentions de développement dans le secteur;
- La mutation du commerce de la vente automobile qui se traduit par une réduction des besoins en espace d'étalage extérieur.

La conception du projet permettra aussi d'atteindre une série d'objectifs liés à la transition écologique, dont :

- Une meilleure utilisation du foncier;
- Une augmentation des surfaces végétalisées;
- Une réduction de la minéralisation de l'environnement;
- L'amélioration de l'expérience humaine à travers le développement urbain.

La requalification du site contribuera à la revitalisation du secteur ainsi qu'à la consolidation d'un milieu de vie dynamique et de qualité. Il s'agit d'un projet d'envergure qui permettra de réduire les nuisances du site résultant des anciens paradigmes d'aménagement tout en offrant une opportunité de repenser le secteur selon les principes de développement durable associés à la planification des aires TOD.



02 Une mise en valeur du site compatible à la transformation du secteur

VISUEL
À JOUR

Développement projeté

Les activités et les composantes sur le site de Fortier Ford sont appelées à être actualisées pour s'aligner avec la vague de transformations urbaines que connaîtra le secteur à la suite du prolongement de la ligne bleue. Le modèle de concessionnaire que l'on retrouve actuellement sur le terrain, avec son faible taux d'implantation et ses grandes superficies sous-utilisées, n'est pas approprié à proximité d'un point d'accès à un réseau de transport structurant et à l'intérieur d'une aire TOD.

Le redéveloppement du site comprendra une mise à jour des équipements liés à l'usage de concessionnaire automobile ainsi que l'implantation de bâtiments résidentiels sur la portion du lot ne faisant pas front au boulevard Louis-H.-La Fontaine, le tout de façon à optimiser l'utilisation des nouvelles infrastructures de transport en commun dans le secteur et à limiter au maximum les nuisances générées par la forte minéralisation du site.

Les éléments suivants, tous liés la réalisation du projet, constituent une plus-value pour le secteur :

- L'optimisation de l'utilisation du sol;
- Le généreux verdissement du sol réduisant les îlots de chaleur et la place accordée à l'automobile;
- La création d'une barrière acoustique minimisant l'impact des contraintes sonores (autoroute 25) sur le quartier résidentiel;
- L'augmentation de l'offre de logements consolidant la communauté du secteur.



Fond de plan : Google Earth / Volumétrie : BC2 | Volumes sur le site adjacent à titre indicatif

Développement projeté

Le projet de redéveloppement du terrain intègre également plusieurs stratégies de développement durable, notamment :

- La construction d'une grande variété de logements (studios, 1, 2 ou 3 chambres) afin de répondre aux besoins d'une clientèle diversifiée, dont les familles (86 logements familiaux);
- L'implantation près d'un réseau de transport en commun structurant;
- La requalification d'un site commercial sous-utilisé;
- Une contribution à la revitalisation du secteur;
- L'intégration de cases pour voitures électriques avec bornes de recharge;
- La construction d'aires de stationnement intérieures afin de réduire grandement les grandes surfaces minéralisées extérieures;
- L'aménagement d'espaces extérieurs verts et la plantation d'arbres à grand déploiement contribuant à la lutte aux îlots de chaleur;
- L'utilisation de matériaux de construction robustes et durables;
- La conception des espaces résidentiels dans le respect des bonnes pratiques dans un contexte de secteur de contraintes sonores;
- L'aménagement d'espaces favorisant une saine gestion des matières résiduelles conformément aux normes de l'arrondissement;
- Une attention particulière portée aux interfaces entre les fonctions résidentielle et commerciale.



Fond de plan : Google Earth / Volumétrie : BC2 | Volumes sur le site adjacent à titre indicatif

Plan d'ensemble

VISUEL
À JOUR



Organisation spatiale du site – Actuelle et projetée

Actuelle



Source : Google Earth / annotations: BC2

Projetée



Source : BC2

Perspective d'ambiance



2.1 Un concessionnaire 2.0

Le projet de redéveloppement du terrain commence par l'optimisation de l'espace sur la partie du site dédié au concessionnaire automobile. Ainsi, les interventions suivantes auront lieu :

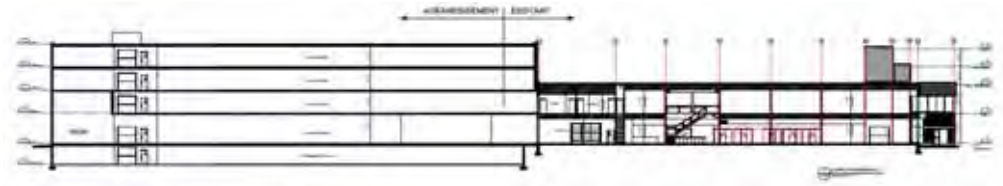
- Démolition du 6900, boulevard Louis-H.-La Fontaine;
- Démolition de la portion « garage », à l'arrière du 7000, boulevard Louis-H.-La Fontaine;
- Agrandissement et réfection du 7000, boulevard Louis H. La Fontaine.

À terme, le bâtiment sera d'un style contemporain associé aux nouveaux concessionnaires automobiles, d'une hauteur allant jusqu'à quatre étages et d'une superficie au sol de 3 987,0 m². Le bâtiment résultant de l'agrandissement offrira un meilleur encadrement du boulevard Louis H. La Fontaine et permettra à l'entreprise de multiplier le nombre de véhicules en exposition à l'intérieur des murs. Les surfaces dédiées à l'étalage extérieur seront donc considérablement réduites.

Contrairement au bâtiment existant, les nouvelles installations ne comprendront pas de département de carrosserie, éliminant ainsi les nuisances qui y sont associées. Les livraisons de marchandise pourront être effectuées à même le stationnement plutôt que sur la rue Saint-Zotique E.

Les nouvelles installations du concessionnaire automobile permettront donc :

- Une grande diminution des superficies minéralisées dédiées à l'automobile, la nouvelle réalité des concessionnaires nécessitant de moins en moins d'espaces pour l'étalage et le stationnement;
- La réduction des îlots de chaleur dans le secteur;
- Une bonification de l'encadrement des voies de circulation;
- Une meilleure intégration au paysage urbain du futur développement TOD;
- L'élimination des nuisances liées à l'exploitation d'un département de carrosserie (cheminées de chambre à peinture, entreposage de produits toxiques, etc.);
- L'aménagement d'espaces extérieurs verts et la plantation d'arbres à grand déploiement contribuant à la lutte aux îlots de chaleur et faisant passer le taux de verdissement du site de $\pm 6\%$ à $\pm 36\%$.
- La réduction des impacts associés à la livraison des véhicules;
- La création d'un front bâti commercial protégeant les bâtiments résidentiels à l'est du concessionnaire des contraintes sonores émanant du boulevard et de l'autoroute 25.



Source : Claude D. Pigeon, architecte



Source : CH Grégoire



Source : Canam Construction

Verdissement de la portion commerciale du site

Actuel

Dans une optique de réduction des espaces accordés à l'automobile, l'aménagement du stationnement du concessionnaire a été révisé. Alors que dans son état actuel, la propriété compte plus de 400 cases de stationnements en grande partie utilisées pour l'étalage, le concessionnaire projeté ne comprend que 120 cases extérieures. Ce nombre, qui représente un ratio d'environ une case par 108 m², est bas pour un concessionnaire automobile. À titre d'exemple, le ratio exigé dans le règlement de zonage RCA40 de l'arrondissement d'Anjou est d'une case par 65 m².

Des îlots de verdure ont également été aménagés dans le stationnement pour bonifier le verdissement et pour contribuer à la réduction du phénomène d'îlots de chaleur. Les cases longeant la rue Saint-Zotique E ont tous été éliminées pour laisser place à une bande de verdure. Le long du boulevard Louis-H.-Lafontaine, des îlots paysagés de la largeur d'une case de stationnement sont implantés à chaque six ou huit cases (la réglementation exige un tel îlot à chaque 15 cases). Au sud de l'agrandissement du concessionnaire, les rangées de stationnements sont séparées par des bandes paysagères. Des îlots paysagés sont également prévus. L'ensemble de ces bandes paysagères et îlots de verdure sont plantés d'arbres pour ombrager le stationnement. Suite aux interventions, la portion commerciale du site sera végétalisée à ±18%, ce qui constitue une augmentation importante en comparant à la proportion actuelle de ±6%.

L'ajout d'un toit végétalisé de ±1540 m² sur le nouvel agrandissement du concessionnaire contribue égale à bonifier le verdissement sur le site et à réduire l'effet d'îlot de chaleur.



Projeté



Source : BC2

VISUEL
À JOUR

Perspective d'ambiance – Redéveloppement de la propriété et des galeries d'Anjou

VISUEL
À JOUR



Livraison de marchandises (manœuvre « autoturn »)



VISUEL
À JOUR

NOTES

Les cadastres, servitudes, élévations et utilités publiques devront être vérifiés par un arpenteur. **Ce plan est une version préliminaire.**
La limite du lot et sa superficie proviennent d'InfoLot.
Date de la commande : 2021-10-05.
La photo aérienne provient de Google Earth. Elle ne comporte pas d'échelle et son emplacement est approximatif. Les renseignements qu'elle contient sont à valider.
Date de la prise de vue : 2021-10-05.
L'analyse réglementaire est à compléter sur ce site et des ajustements sont à prévoir sur cette esquisse.

2.2 Un redéveloppement résidentiel selon les principes de redéveloppement d'une aire TOD

La mise en valeur du site se poursuit avec le redéveloppement à des fins résidentielles de la portion du terrain localisée entre les installations renouvelées du concessionnaire et le boulevard des Roseraies.

La construction de ± 859 unités résidentielles permettra de densifier les abords de la nouvelle station de métro et de contribuer à l'augmentation de la masse critique de consommateurs fréquentant les établissements commerciaux dans le quartier.

Le développement de la portion résidentielle du site comprend :

- La construction de ± 859 unités résidentielles, réparties dans trois bâtiments reliés par le tréfonds;
- La modulation des volumétries (8, 12, 16 et 20 étages), assurant une intégration optimale par le positionnement des volumes les plus hauts à l'écart des constructions existantes;
- Un basilaire de huit étages en bordure de rue afin de créer un dialogue avec le domaine public et de créer un alignement avec les constructions résidentielles avoisinantes;
- Une implantation sensible au milieu d'accueil offrant un meilleur encadrement du boulevard des Roseraies et de la rue Saint-Zotique, tout en permettant

l'aménagement d'espaces verts sur le site;

- Une répartition des volumes permettant un ensoleillement optimal des cours intérieures;
- Des balcons et des espaces communs intérieurs positionnés stratégiquement pour éviter les conflits d'interface entre les fonctions résidentielles et commerciales;
- Une conception sensible aux contraintes sonores, notamment par le positionnement des volumes résidentiels derrière une barrière acoustique (concessionnaire);
- Une importante opération de verdissement représentant ± 51 % de la portion résidentielle du site, permettant de pallier la forte minéralisation du secteur et de réduire les îlots de chaleur;
- Un ratio de stationnement de ± 0,53, compatible avec la proximité des points d'accès aux réseaux de transports collectifs;
- Des aires d'agrément de qualité, aménagées au niveau du sol et accessibles par tous les résidents du projet;
- L'aménagement de sentiers au travers des aires d'agrément afin de perméabiliser le site pour les gens qui l'habitent.

Redéveloppement de la portion résidentielle du site – Plan de site, volumétrie et inspiration



VISUEL
À JOUR



Perspective d'ambiance depuis la rue Saint-Zotique

VISUEL
À JOUR



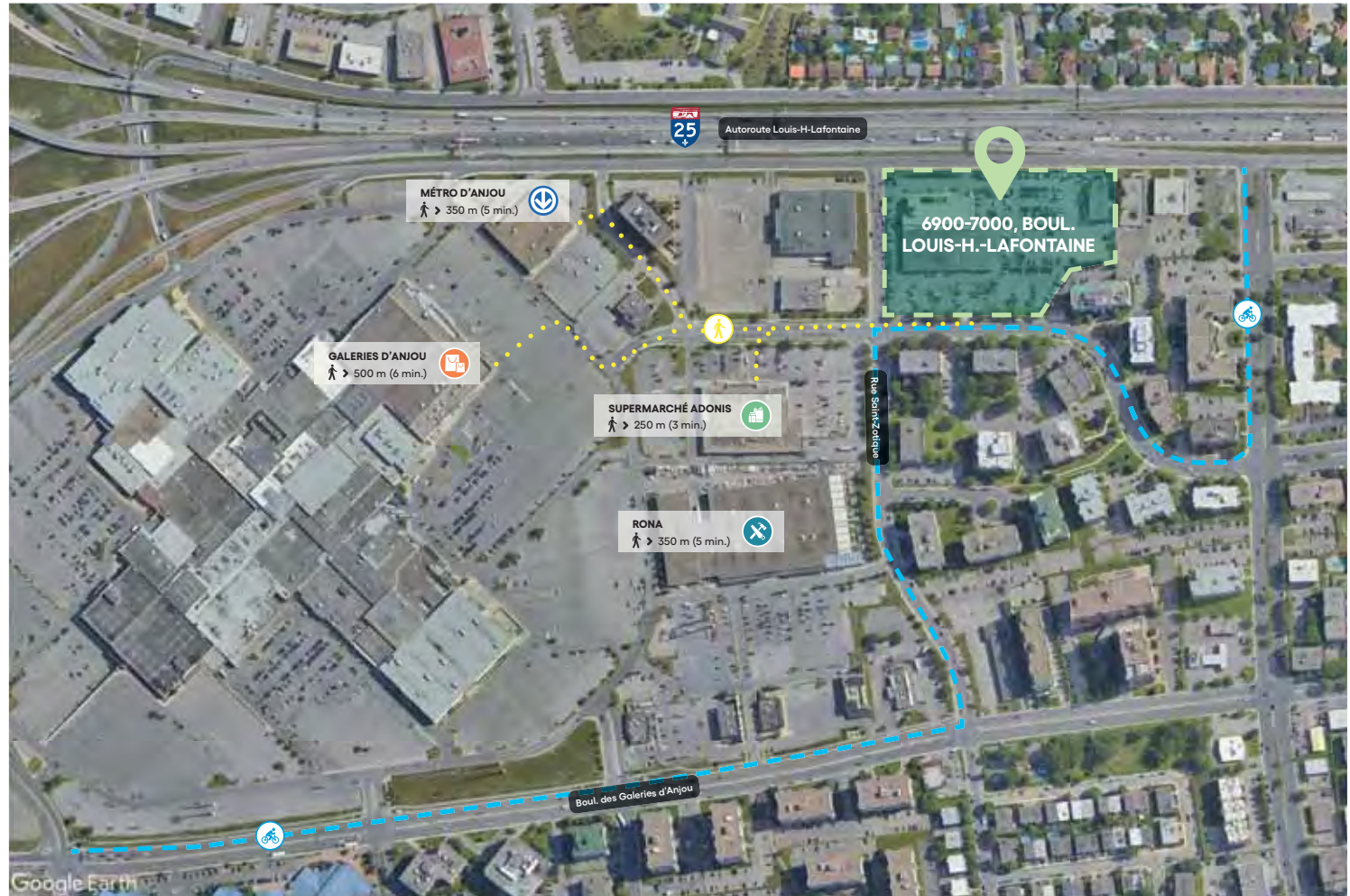
RUE SAINT-ZOTIQUE E

2.3 Insertion dans le nouveau quartier TOD

Le projet de requalification s'insère en plein cœur de l'aire TOD de la nouvelle station de métro d'Anjou. À une distance à pied de 350 mètres, l'édicule principal de la station sera localisé à cinq minutes de marche de la propriété. Le projet sera également desservi par une grande gamme de services. Pour illustrer ceci, le supermarché Adonis est localisé à 200 mètres du site (trois minutes de marche), la quincaillerie RONA à 350 mètres (cinq minutes de marche) et les Galeries d'Anjou à 600 mètres (sept minutes de marche).

Plusieurs rues locales équipées de trottoirs assurent des déplacements sécuritaires à travers le secteur et permettent d'éviter les déplacements actifs le long du boulevard Louis-H.-Lafontaine. Face au projet, une piste cyclable longeant le boulevard des Roseraies se rend vers la rue Beau-bien ou la rue Saint-Zotique et se connecte ultimement au réseau cyclable de la Ville de Montréal.

La transformation du secteur est déjà bien amorcée, avec la propriété voisine qui requalifie une partie de son terrain à des fins résidentielles. Ce projet, qui comprend des volumes de 11 et 20 étages est déjà en cours d'approbation par l'arrondissement.



2.4 Parti et langage architectural

Le projet est planifié pour assurer une intégration optimale et de façon à en faire une intervention phare dans le contexte de redéveloppement du secteur. À cet étape-ci, la conception architecturale détaillée des bâtiments n'a pas été réalisée. Lorsque l'arrondissement se sera prononcé favorablement sur la modification des aires d'affectation, il sera possible d'aller de l'avant en mandatant des architectes de renom montréalais pour élaborer la signature architecturale du site.

Des lignes directrices sont toutefois déjà établies pour guider la conception des bâtiments :

- Gradation des hauteurs à partir des bâtiments résidentiels existants afin de concentrer les plus haute densité vers le milieu du site;
- Utilisation de basiliaires pour conserver un aménagement à échelle humaine sur rue;
- Choix de matériaux durables, robustes et de qualités;
- Utilisation de revêtements sobres et clairs pour créer un effet de légèreté;
- Proportion importante de surface vitrée pour donner une impression de transparence aux volumes les plus élevés;
- Architecture en hauteur afin de maximiser la superficie de la cour et des espaces verts;
- Réduction des zones pavées au profit de l'aménagement d'une cour intérieure;
- Jeux de volumétrie et de retraits pour créer un dynamisme et une rythmique des façades.

Redéveloppement de la portion résidentielle du site – Inspiration architecturale



Source : Claude D. Pigeon, architecte



Esplanade Cartier (Ville-Marie)



Le Newman (Lasalle)



Équinoxe (Laval)

2.5 Initiatives de développement durable

Qualité de l'environnement



- Revitalisation et décontamination d'un site commercial (concessionnaire d'automobile);
- Intégrations de cases pour voitures électriques, de bornes de recharge et d'installations électriques permettant l'ajout de bornes en fonction des besoins;
- Service de voitures en autopartage pour les résidents du site;
- Ajout de stationnements intérieurs et de borne de réparation pour les vélos afin de favoriser la mobilité active;
- Élimination d'une grande proportion de surfaces asphaltées sur le site;
- Approche soucieuse des déchets et de l'utilisation énergétique dans la construction et la gestion du site;
- Revêtements de sol durs et faciles d'entretien pour éliminer la poussière et les allergènes;
- Préférence pour les matériaux à faible teneur en composés organiques volatiles;
- Aménagement d'espaces favorisant une saine gestion des matières résiduelles conformément aux normes de l'arrondissement d'Anjou;
- Entreposage intérieur des bacs de collecte jusqu'au moment de la collecte hebdomadaire.

Gestion de l'eau



- Choix de végétaux qui consomment peu d'eau;
- Équipements sanitaires économes en eau dans les logements;
- Rétention d'une partie de l'eau de pluie sur le toit du bâtiment principal;
- Toilettes et robinetteries à faible consommation d'eau.

Construction durable et efficacité énergétique des bâtiments



- Utilisation de matériaux de construction durables et nobles;
- Préférences pour l'utilisation des matériaux locaux (ex : pavé de béton du Québec);
- Ventilation et éclairage naturels favorisés par une fenestration généreuse;
- Vitrage performant minimisant les gains de chaleur solaire non désirés et la perte de chaleur;
- Insonorisation de qualité supérieure des bâtiments;
- Chauffe-eau central favorisant une faible consommation énergétique;
- Système de climatisation central pour les aires communes;
- Isolation de qualité supérieure selon les meilleurs standards.

Apport communautaire et social



- Variété de logements permettant de répondre aux besoins d'une clientèle diversifiée;
- Aménagement d'espaces d'activités physiques intérieurs et extérieurs;
- Logements adaptables aux personnes à mobilité réduite;
- Planification du site en fonction de la proximité du réseau de transport en commun;
- Contributions monétaires au logement social et abordable.

Réduction des îlots de chaleur



- Maximisation du verdissage dans les aménagements extérieurs;
- Plantation de nombreux arbres à moyen et grand déploiement pour générer une canopée sur le site;
- Aménagement d'îlots de fraîcheur pour les résidents;
- Utilisation d'espèces indigènes dans l'aménagement du terrain;
- Localisation intérieure des aires de stationnement pour les résidents;
- Utilisation d'une membrane de toiture de type élastomère de couleur claire;
- Dallage de couleur claire pour les accès afin de viser un indice de réflexion solaire (IRS) élevé.

2.6 Des paramètres d'implantation cohérents avec la densification du secteur

La réalisation du projet de requalification résidentielle d'une partie du site implique une révision des normes d'implantation pour la zone. Bien que la réglementation en place permette l'implantation de bâtiments de hauteur allant jusqu'à 20 étages, les marges minimales applicables ne témoignent pas d'une volonté de densification et ne permettent pas la création des milieux denses qui se retrouvent à proximité des points d'accès aux réseaux de transports structurants (aires TOD).

La réglementation en vigueur exige les marges suivantes :

- Marge avant : 6 mètres;
- Marge latérale : 1,25 mètres par étage (minimum 4,5 mètres);
- Marge arrière : 1,25 mètres par étage (minimum 9,15 mètres).

L'application de ces marges n'est pas compatible avec les impératifs de densification du secteur. En appliquant les normes en vigueur, un bâtiment atteignant la hauteur maximale de 20 étages prescrite dans le secteur devrait respecter des marges latérales et arrières de 25 mètres. Le milieu de vie qui en résulterait serait caractérisé par l'implantation de tours au cœur de vastes étendues d'espace libre.

Dans un contexte où l'objectif est de rationaliser et d'optimiser l'utilisation du sol à proximité des stations de métro, l'application de marges aussi restrictives est contre-productive. Avec l'arrivée imminente de la station Anjou et avec le besoin criant de logements dans la grande région de Montréal, la densification du quartier est un impératif qui ne peut pas se résoudre par l'implantation de bâtiments au milieu grandes portions de terrains non utilisées.

Référents

Les quartiers où se trouvent les points d'accès aux réseaux de transports en commun structurants sont les quartiers dans lesquels on retrouve les densités les plus élevées sur l'île de Montréal. Les normes d'implantation applicables dans ces quartiers, particulièrement celles relatives aux marges de recul minimales, sont généralement beaucoup moins sévères que celles qui sont actuellement applicables au site de Fortier Ford.

Pour bien illustrer cette situation, les tableaux qui suivent identifient les marges latérales et arrières qui sont applicables sur les territoires des arrondissements Mercier – Hochelaga-Maisonneuve (MHM), Ville-Marie et le Sud-Ouest.

Marges latérales (MHM, Ville-Marie et Le Sud-Ouest)

Hauteur du bâtiment	Marge latérale
Jusqu'à 12,5 m	1,5 m
Plus de 12,5 m jusqu'à 20 m	2,5 m
Plus de 20 m jusqu'à 30 m	3,0 m
Plus de 30 m	4,0 m

Marges arrière (MHM et Ville-Marie)

Hauteur du bâtiment	Marge arrière
Jusqu'à 20 m	3,0 m*
Plus de 20 m	4,0 m

*. L'arrondissement le Sud-Ouest prévoit également une marge arrière de 1,5 mètres

Marges arrière (Le Sud-Ouest)

Ruelle adjacente	Hauteur du bâtiment	Marge arrière
Cour arrière adjacente à une ruelle	Jusqu'à 20 m	1,5 m
	Plus de 20 m	4,0 m
Cour arrière non adjacente à une ruelle	Sans distinction	4,0 m

Comparatif

Il apparaît pertinent de comparer les marges applicables au site à celles qui sont applicables dans les trois arrondissements mentionnés précédemment. Le tableau suivant se limite aux marges arrière, mais la situation est sensiblement la même pour ce qui est des marges latérales.

Bien que le milieu d'Anjou se différencie en plusieurs points des trois arrondissements mentionnés plus haut, le comparatif précédent permet de mettre en perspective les normes applicables au site et de constater qu'elles ne correspondent pas à celles qui peuvent s'appliquer dans les milieux plus denses. Pour un bâtiment de 15 ou de 20 étages, la marge arrière prévue sur le territoire d'Anjou est de $\pm 4,7$ à $6,3$ fois plus élevée. Pour un bâtiment d'un à trois étages, elle est un peu plus de deux fois plus élevée.

Pour un bâtiment d'une hauteur allant jusqu'à 20 mètres, le projet propose une marge arrière de 11 mètres ainsi qu'une marge latérale de 15 mètres. L'implantation proposée est donc un compromis entre les marges actuellement applicables de 25 mètres qui ne permettent pas de créer un milieu dense selon les principes de développement d'une aire TOD et les marges de quatre mètres qui sont prévues dans les quartiers centraux qui sont, par définition, plus denses.

Hauteur du bâtiment	Marge arrière (MHM, V-M ET S-O)	Marge arrière (ANJOU, H-506)
1 étage	3,0 m	9,15 m
2 étages	3,0 m	9,15 m
3 étages	3,0 m	9,15 m
4 étages	3,0 m	9,15 m
5 étages	3,0 m	9,15 m
6 étages	3,0 m	9,15 m
7 étages	4,0 m	9,15 m
8 étages	4,0 m	10,0 m
9 étages	4,0 m	11,25 m
10 étages	4,0 m	12,5 m
15 étages	4,0 m	18,75 m
20 étages	4,0 m	25,0 m

2.7 La gestion des interfaces

La gestion des interfaces est un des principaux enjeux de planification du projet de requalification d'une portion du site de Fortier Ford. Le site, qui est actuellement occupé par une unique fonction commerciale, deviendra multifonctionnel. Il est donc essentiel de veiller à la bonne cohabitation entre les fonctions et de prévoir une organisation spatiale qui n'engendrera pas de conflits d'usages.

Cette section fait état des diverses stratégies utilisées pour prévoir une gestion des interfaces harmonieuse.

Le traitement des façades

Les façades des bâtiments résidentiel et commercial seront travaillées pour assurer un bon dialogue entre les deux usages.

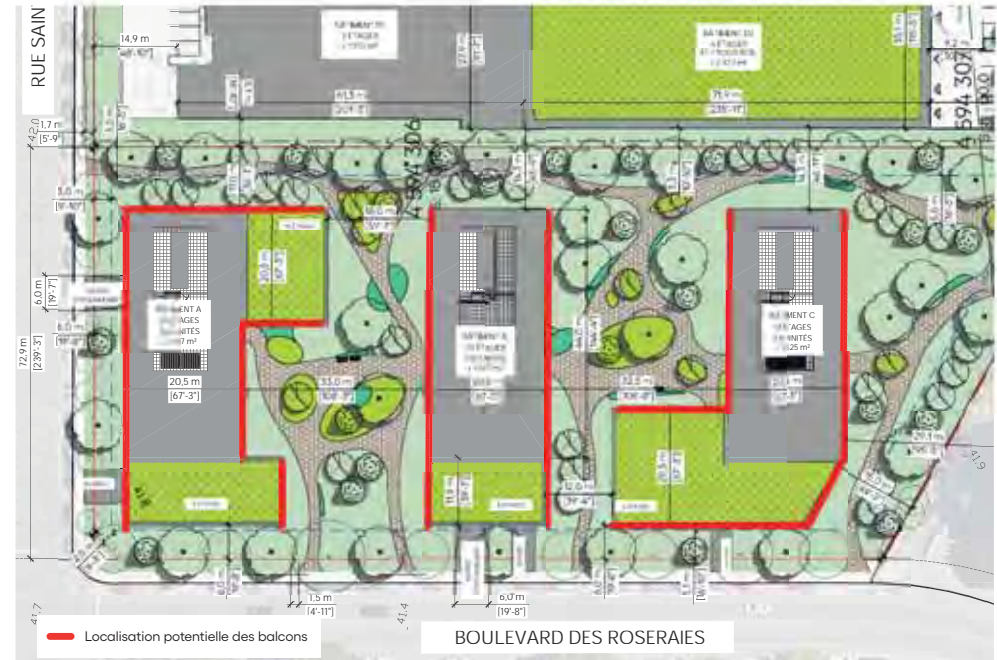
Des lignes directrices seront établies lors de la conception détaillée des plans d'architecture afin d'éviter un effet de mur aveugle à l'arrière du bâtiment du concessionnaire, partiellement visible depuis la portion résidentielle du site. Ainsi, des éléments architecturaux (ex : panneaux de verres tympan ou autre) pourront être utilisés pour animer les portions de façades qui ne sont pas fenestrées sur l'agrandissement. Les aménagements paysagers contribueront à animer l'espace au niveau du rez-de-chaussée. L'évaluation au PIA permettra d'assurer une intégration harmonieuse de l'agrandissement commercial au reste du projet.

Le positionnement des balcons

Pour éviter les conflits d'usage, il est nécessaire de gérer les vis-à-vis de façon soucieuse. La disposition des volumes résidentiels sur le site a donc été réfléchi de manière à créer des perspectives intéressantes pour les différents usagers du site. Il est donc projeté de positionner les balcons uniquement sur les côtés longs des volumes résidentiels qui, à l'exception du bâtiment A, sont parallèles à la rue Saint-Zotique.

Sur les bâtiments B et C, les balcons ne donneront donc pas sur la portion du site occupée par Fortier Ford. Dans le cas du bâtiment A, les équipements communs intérieurs (gymnase, salles récréatives, etc.) pourront être localisés à l'arrière des bâtiments sur les premiers étages (voir plan d'étages type en annexe). Ainsi, ces espaces n'auront pas à être équipés de balcons donnant directement sur le bâtiment du concessionnaire. Les balcons des étages supérieurs sur la façade parallèle au boulevard Louis-H.-Lafontaine bénéficieront donc de vues dégagées au-delà du bâtiment commercial.

Positionnement des balcons



Les dégagements entre les usages

Le projet prévoit une marge arrière de 11 mètres à l'arrière des volumes résidentiels ainsi qu'une marge arrière variant de 3,3 mètres à 5,1 mètres à l'arrière du concessionnaire automobile. Le dégagement entre les deux types de bâtiment varie donc de 14,3 mètres à 16,1 mètres. Ce type de retrait entre les bâtiments est très commun dans les secteurs visés par les projets de densification. Comme on peut le voir sur les exemples qui suivent, ceux-ci sont même souvent plus restreints.

Un dégagement de 14,3 mètres à 16,1 mètres ouvre donc la porte à plusieurs possibilités pour aménager l'interface entre les deux fonctions. À titre d'exemple, dans un quartier dense comme le Vieux-Montréal, une distance de ±13 mètres entre deux bâtiments signifie souvent que ces deux bâtiments sont séparés par une voie publique carrossable ainsi que par deux trottoirs de part et d'autre de la rue.

Avec une distance variant de 14,3 mètres à 16,1 mètres entre les volumes résidentiels et le bâtiment du concessionnaire, le projet dispose d'une distance amplement suffisante pour assurer une excellente cohabitation de la fonction commerciale et de la fonction résidentielle sur le même site.

Le dégagement entre les habitations et la ligne de terrain (11 mètres) est suffisant pour y intégrer un aménagement paysager de qualité, incluant un lien piéton privé facilitant les déplacements sur le site et de la plantation sur dalle. Ce type d'aménagement est donc prévu entre les deux usages pour assurer une intégration harmonieuse de la portion requalifiée de la propriété (voir coupes à la page suivante).

En somme, les lignes directrices qui guideront la conception détaillée du projet par les architectes assureront une gestion des interfaces selon les meilleures pratiques et permettront d'éviter les conflits liés à la cohabitation des usages.

Interfaces



Le Triangle Namur



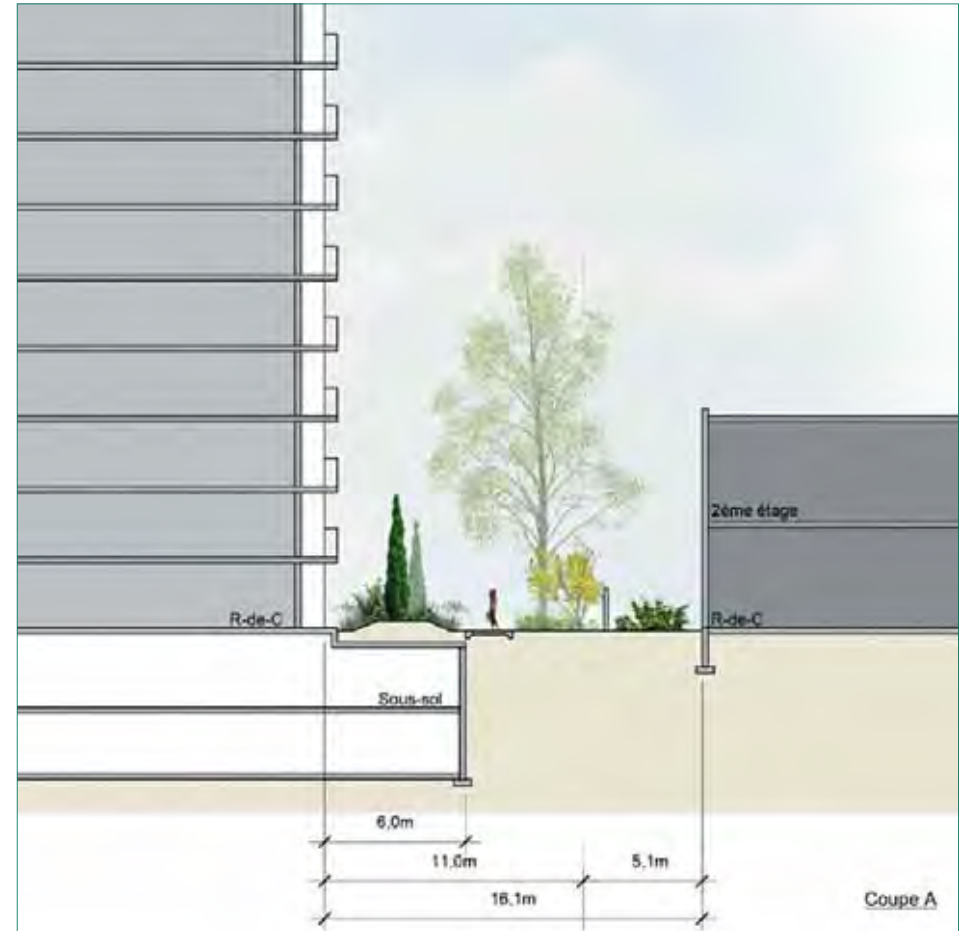
Rue Viau (intersection Jarry)

Retraits dans le Vieux-Montréal

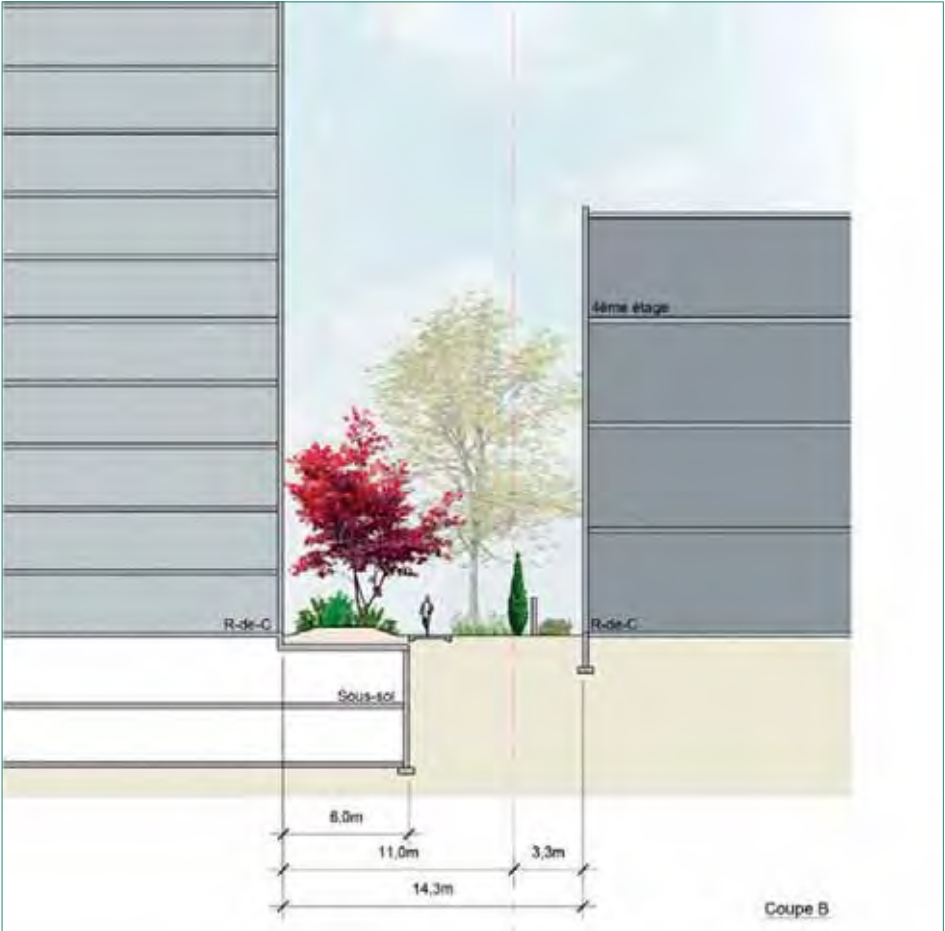
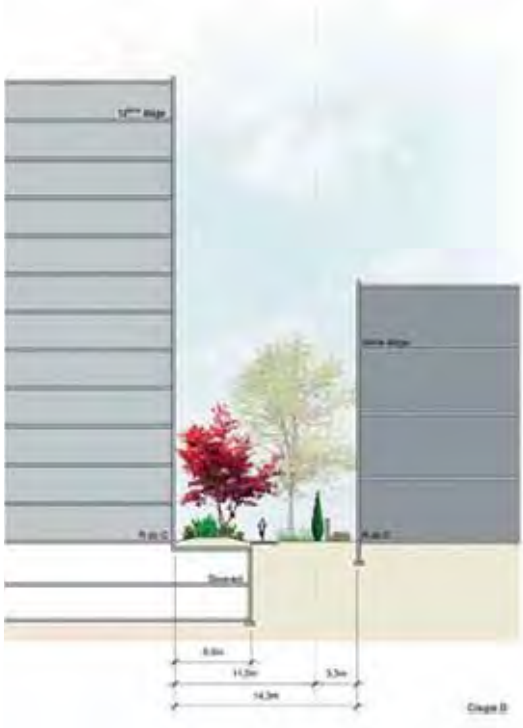


Source : Google Earth / Annotations : BC2

Aménagement des interfaces – Coupe A



Aménagement des interfaces – Coupe B



2.8 Aménagement paysager - Plan du site



LÉGENDE

- LIGNE DE LOT
- LIMITE TRÉFONDS
- CLÔTURE PROPOSÉE
- ARBRE EXISTANT
- ARBRES PROPOSÉS
- SURFACE EN GAZON
- LIT DE PLANTATION DE VIVACES
- LIT DE PLANTATION ARBUSTIF
- TOITURE VÉGÉTALISÉE
- SURFACE EN PAVÉS DE BÉTON PRÉFABRIQUÉS
- SURFACE EN BÉTON
- MOBILIER

SUPERFICIES (Portion résidentielle):

- Superficie de terrain = 12 439m²
- Superficie du tréfond = 9 265,5m² (75%)
- Superficie des bâtiments = 4 209m²
- Superficie végétale hors pleine terre = 4 951,3m² (39,8%)
(1 305,7m² au toits)
- Superficie végétale en pleine terre = 2 712,7m² (21,8%)
- Superficie végétale totale = 7 664m² (61,6%)**

1 arbre/10m lin. de rue = 21 arbres
Arbres de rue proposés = 23 arbres

NE PAS UTILISER À DES FINS DE CONSTRUCTION

1:750

0 5 10 30 50m

Aménagement du site - Palettes végétales

ARBRES FEUILLUS



Acer x freemanii 'Autumn Blaze'



Amelanchier x grandiflora 'Princess Diana'



Carpinus caroliniana



Gleditsia triacanthos inermis 'Shademaster'



Ostrya virginiana

VISUEL
À JOUR

ARBRES CONIFÈRES



Ulmus americana 'Princeton'



Ulmus x 'Accolade'



Picea 'Fat Albert'



Picea 'Hoopsii'



Pinus nigra

Aménagement du site - Inspiration

PALETTE | INSPIRATIONS

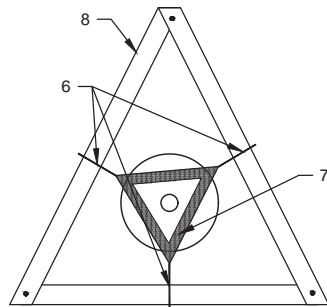


VISUEL
À JOUR

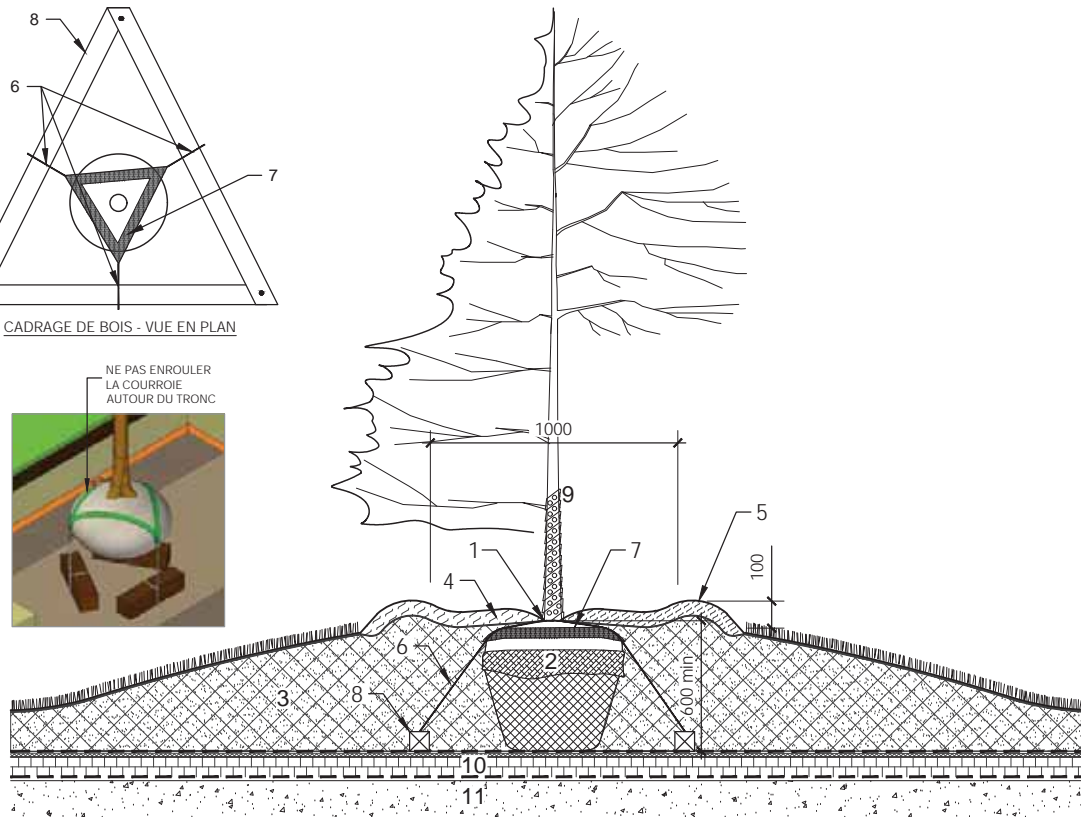


Aménagement du site - Détails de plantation

VISUEL
À JOUR



CADRAGE DE BOIS - VUE EN PLAN



- 1 PLANTER L'ARBRE AU NIVEAU D'ORIGINE EN PRÉVOYANT LE TASSEMENT
- 2 RABATTRE LE DESSUS DE LA TOILE AU 1/3 DE LA MOTTE ENVIRON
- 3 TERRE VÉGÉTALE : MÉLANGE No.3100 DE SAVARIA OU ÉQUIVALENT APPROUVÉ
- 4 PAILLIS (100mm)
- 5 SOUCOPE D'ARROSAGE
- 6 CABLES D'ANCRAGE EN ACIER GALVANISÉ MULTIBRIN DE 6mm ET SERRE-CÂBLES EN ACIER GALVANISÉ
- 7 COURROIE EN NYLON DE 51mm DE LARGE AVEC CLIQUET
- 8 CADRAGE DE 4" X 4" EN BOIS ÉCONOMIQUE NON-TRAITÉ
- 9 PROTECTION ANTI-RONGEURS (1200mm de haut min. sur feuillus seulement)
- 10 SYSTÈME D'ÉTANCHEITÉ ET DRAINAGE, VOIR ARCHITECTES
- 11 DALLE STRUCTURALE, VOIR ARCHITECTES

* VOLUME DE TERRE REQUIS
5 À 6 M³ MINIMUM POUR ARBRES À
PETIT ET MOYEN
DÉPLOIEMENT ET 10 M³ MINIMUM POUR
ARBRES À GRAND DÉPLOIEMENT

1

PLANTATION D'ARBRES SUR BUTTE (SUR DALLE)

SANS ÉCHELLE

2.9 Programmation et phasage

Les différentes typologies de logement comprises dans le projet permettront de répondre aux besoins d'une clientèle variée. Cette diversité dans la programmation permettra de soutenir une certaine mixité sociale à même le cœur du projet. Sans être un produit de luxe, les unités résidentielles offertes soit en location ou en condominium sont de très bonne qualité et attireront à une clientèle qui priorise les logements neufs. Au total, le projet propose ±857 unités :

- ± 24 % de studios (± 375 pieds carrés);
- ± 40 % d'unités à une chambre (± 634 pieds carrés);
- ± 26 % d'unités à 2 chambres (± 825 pieds carrés),
- ± 10 % d'unités à 3 chambres (± 1 050 pieds carrés)

Des plus grandes unités (au moins 10% des logements offerts) seront donc disponibles pour accueillir des familles. Des contributions monétaires seront également faites pour la construction de logement sociaux et abordables dans le secteur. Au final, plusieurs profils de ménages sauront trouver dans la programmation un logement, en location ou en condominium, qui leur conviendront et leur permettront de vivre dans un milieu de vie complet et de qualité à proximité d'un point d'accès au réseau de transport structurant.

La programmation comprend ±53% d'unités locatives et ±47% d'unités en copropriété. Les investissements totalisent ±300 000 000\$. La construction du projet débuterait en septembre 2024 et se terminerait en septembre 2028. Chaque phase devrait s'échelonner sur 24 mois de construction selon l'échéancier préliminaire suivant :

- Bâtiment A construit en 2 phase
 - Phase 1 (± 189 unités) : de septembre 2024 à septembre 2026;
 - Phase 2 (± 189 unités) : de septembre 2026 à septembre 2028
- Bâtiment B (± 261 unités) : construit lors de la phase 1, de septembre 2024 à septembre 2026
- Bâtiment C (± 219 unités) : construit lors de la phase 2, de septembre 2026 à septembre 2028

À ce stade de la planification, la typologie projetée des logements reste préliminaire. Avant la mise en œuvre du projet, la réalisation d'études de marché permettra de cibler les besoins en matière d'habitation dans le secteur et de peaufiner la programmation en fonction de ceux-ci.

Commercial

Le développement de la portion commerciale du site débutera quelques mois avant le développement de la portion résidentielle. Les travaux sont prévus en mai 2024 et s'échelonneront sur une période de 12 mois. Les investissements totalisent ±25 000 000\$.

Programme de développement résidentiel

Projet Ford Fortier Anjou Programme de développement Au 26 août 2022							
Bâtiments Phases Composantes	Bâtiment A		Bâtiment B		Bâtiment C		Total
	Phase 1 Locatif	Phase 2 Locatif	Phase 1 Covoli	Phase 2 Covoli			
SUPERFICIE CONSTRUCTIBLE (P.C.)	143,338	143,338	211,192	168,348			670,015
NOMBRE D'UNITÉS	189	189	261	219			857
RATIO DE STATIONNEMENT (CASE / UNITÉ)	0.50	0.50	0.50	0.50			
DÉBUT DE CONSTRUCTION	sept-24	sept-26	sept-24	sept-26			
PÉRIODE DE CONSTRUCTION (MOIS)	24	24	24	24			
FIN DES TRAVAUX	sept-26	sept-28	sept-26	sept-28			
INVESTISSEMENT TOTAL (\$)					300,000,000 \$		
TYPOLOGIE MOYENNE DES UNITÉS (COMBINÉ) :							
Catégorie	Nombre	%	Superficie nette moyenne (p.c.)				
Studio	205	24%	375				
1 Chambre	345	40%	634				
2 Chambres	321	36%	825				
3 Chambres	86	10%	1,050				
Total	857	100%	663				

03 Cadre réglementaire

3.1 Analyse réglementaire

La présente section dresse le sommaire de la conformité du projet en vertu des principaux documents de planification et des règlements applicables, en plus de souligner les ajustements réglementaires requis qui font l'objet de la demande d'avis.

Les documents analysés sont :

- Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal, dernière mise à jour décembre 2020;
- Plan d'urbanisme de Montréal, partie 2, chapitre 2 : arrondissement d'Anjou, dernière mise à jour mai 2021;
- Règlement concernant le zonage numéro RCA 40, codification administrative mise à jour en juillet 2021.

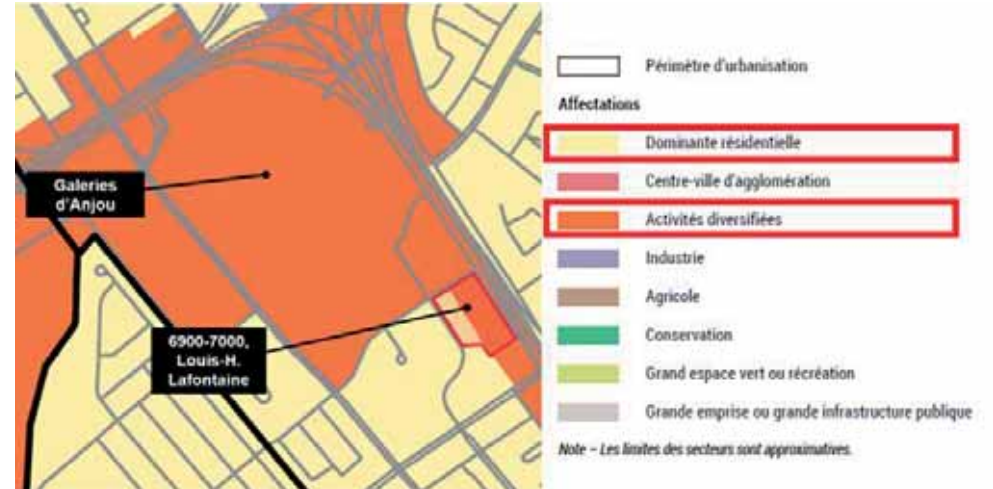
3.2 Schéma d'aménagement et de développement

Le Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal met de l'avant les orientations et objectifs en matière d'organisation et de mise en valeur du territoire à l'échelle de l'agglomération.

La proposition de redéveloppement au 6900-7000, boulevard Louis-H.-La Fontaine est compatible avec les affectations résidentielles « dominante résidentielle » et « activités diversifiées » qui sont attribuées au site.

À l'intérieur de l'aire d'affectation « activités diversifiées » il est permis d'intégrer des usages résidentiels à proximité du réseau de transport collectif sur la base d'une analyse de la compatibilité des usages, de l'intensité des nuisances et des risques découlant de la présence de sources fixes ou mobiles. Le projet proposé est également conforme au seuil moyen de densité applicable de 110 logements par hectare.

Schéma d'aménagement – Extrait du plan des affectations



Source : Agglomération de Montréal / Annotations par BC2

3.3 Plan d'urbanisme

Le plan d'urbanisme de la Ville de Montréal, et plus précisément le chapitre de l'arrondissement d'Anjou, est le document de référence en matière de planification de l'aménagement du territoire à l'échelle locale. Il détermine les affectations et les paramètres de densité encadrant le redéveloppement du site.

Un projet en concordance aux objectifs du Plan d'urbanisme

La vision du projet cadre avec les objectifs du Plan d'urbanisme pour le secteur, particulièrement à la volonté d'intensifier et de densifier les activités urbaines du secteur multifonctionnel de l'Est. Le Plan d'urbanisme adresse l'omniprésence des grands espaces de stationnement ainsi que leur important potentiel pour accueillir le développement futur. Il précise également que les espaces pour accueillir le développement futur sont rare et que certains bâtiments pourront être démolis afin de faire place à des construc-

tions plus imposantes en hauteur et en densité.

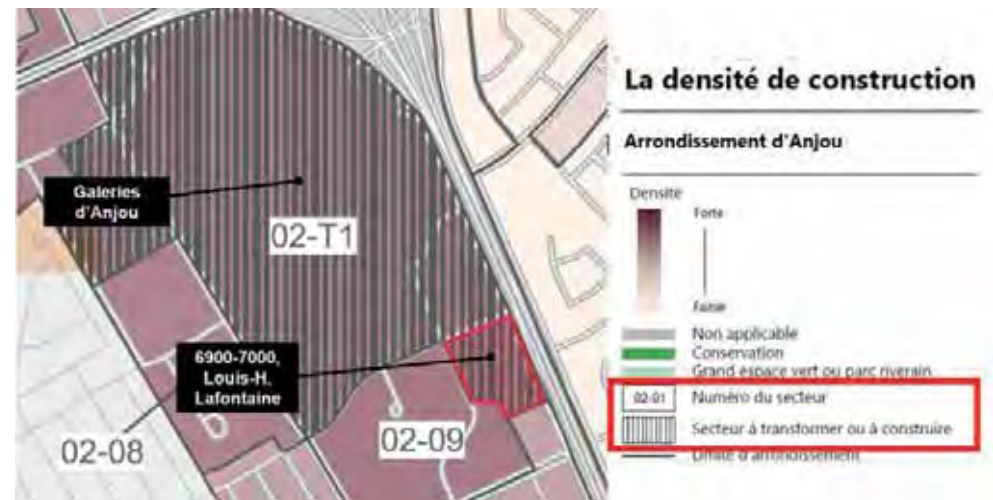
Secteur à transformer et paramètres urbanistiques

Le terrain est localisé dans le « secteur à transformer ou à construire » numéro 02-T1, pour lequel des paramètres de hauteur, de densité et d'implantation sont prévus. Soulignons que le site des Galeries d'Anjou, qui est appelé à connaître une densification majeure à la suite de l'implantation de la nouvelle station de métro, est compris dans le même secteur à transformer ou à construire. Les mêmes paramètres sont donc applicables aux deux propriétés.

Le plan d'urbanisme prévoit les paramètres suivants pour le secteur 02-T1 :

- Hauteur : 1 à 20 étages hors-sol;
- Implantation : Isolée;
- Taux d'implantation au sol : moyen à faible;
- C.O.S. minimal : 0,2;
- C.O.S. maximal : 5,0.

Plan d'urbanisme – Extrait du plan des densités de construction



Source : Ville de Montréal / Annotations par BC2

Affectations

Le site est partagé entre une aire d'affectation « secteur d'emplois », aux abords du boulevard Louis-H.-La Fontaine, et une aire d'affectation « secteur résidentiel », au long du boulevard des Rosaeries.

La fonction résidentielle n'est pas autorisée dans l'affectation « secteur d'emplois » et la superficie comprise dans le « secteur résidentiel » ne permet pas de requalifier le site de façon cohérente avec l'arrivée de la station Anjou et le redéveloppement du terrain du centre commercial. En effet, avec une profondeur d'approximativement 45 mètres entre la ligne des affectations et le boulevard des Rosaeries, **seul un projet de faible densité peut s'insérer sur le site, ce qui ne permet pas d'élaborer un projet de redéveloppement viable et compatible avec la transformation du secteur.**

La portion résidentielle du projet traverse la limite entre les deux aires d'affectation sur une bande d'une profondeur de $\pm 24,8$ mètres à $\pm 29,3$ mètres.

Une modification du plan des affectations est donc nécessaire pour autoriser la fonction résidentielle sur une plus grande portion de la propriété et permettre une requalification adéquate du site.

Ceci pourrait se faire conformément au Schéma d'aménagement en déplaçant limite entre les aires d'affectation « Secteur résidentiel » et « Secteur d'emplois » vers le boulevard Louis-H.-La Fontaine.

L'autorisation de la fonction résidentielle sur une plus grande partie du site serait un geste fort et cohérent avec l'arrivée de la station de métro qui permettrait à la fois d'atteindre les objectifs de densification supportés par la communauté métropolitaine tout en prévoyant une implantation respectueuse du milieu d'accueil. Rappelons aussi que la vente d'automobile nécessite de moins en moins d'espace extérieur et que le nouveau bâtiment compact projeté permet d'exercer l'usage sur un espace restreint.

Plan d'urbanisme – Extrait du plan des affectations



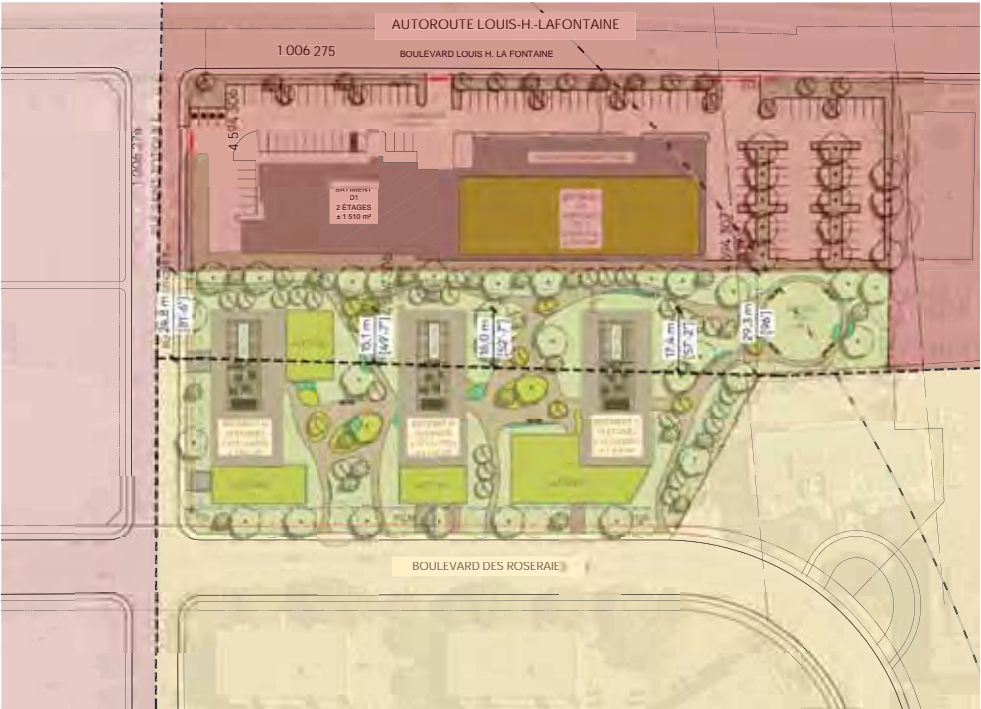
Source : Ville de Montréal / Annotations par BC2

Délimitation des aires d'affectation – Avant et après

Avant



Après



Source : BC2 / Données : Ville de Montréal

3.4 Règlement de zonage

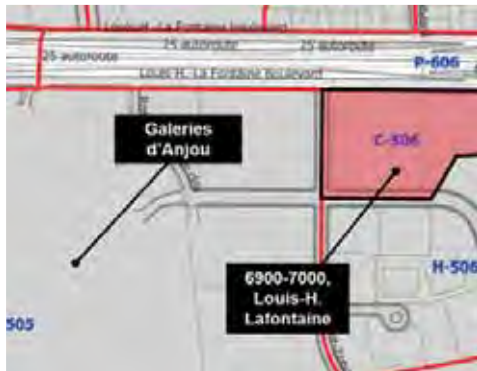
Le règlement concernant le zonage numéro RCA 40 de l'arrondissement d'Anjou encadre le développement et la mise en œuvre du projet sur le site. La propriété est entièrement située dans la zone commerciale C-506.

Le tableau qui suit détaille les principales dispositions normatives applicables au projet.

Ultimement, le projet devra faire l'objet d'ajustements réglementaires afin d'autoriser les éléments suivants :

- L'usage H3 dans la zone C-506;
- Une marge latérale de 15 mètres pour le bâtiment résidentiel;
- Une marge arrière de 11 mètres pour le bâtiment résidentiel;
- Une marge arrière de 3,3 mètres pour le concessionnaire;
- Un ratio de stationnement de 0,55 case par logement;
- Un ratio de stationnement de 1 case par 107,7 m² de superficie commerciale pour le concessionnaire;
- Le maintien des retraits actuels du stationnement commercial.

Extrait du plan de zonage



Synthèse des paramètres de zonage applicables dans la zone C-506

PARAMÈTRES	DISPOSITIONS RÉGLEMENTAIRES	LE PROJET
Usages autorisés (Grille)	<p>Les usages autorisés sont :</p> <ul style="list-style-type: none"> — C1 : Commerce de quartier; — C2 : Commerce local; — C3 : Hôtellerie et divertissement commercial; — C4c : Vente ou location de véhicules autres que des véhicules lourds; — C4d : Réparation de véhicules autre que des véhicules lourds. 	<p>Ajustements réglementaires à prévoir.</p> <p>Les usages visés par le projet sont :</p> <ul style="list-style-type: none"> — H3 : Habitation multifamiliale — C4c : Vente ou location de véhicules autres que des véhicules lourds; — C4d : Réparation de véhicules autre que des véhicules lourds. <p>— L'usage H3 n'est pas autorisé dans la zone C-506. Le plan d'urbanisme doit être modifié avant de pouvoir autoriser l'usage dans la zone.</p>
Hauteur (Grille)	<p>La hauteur du bâtiment est fixée à :</p> <p>Hauteur minimale : 1 étage; Hauteur maximale : 20 étages.</p>	<p>Conforme</p> <p>La hauteur maximale visée par le projet est de 20 étages.</p>
Densité (Grille)	<p>Le coefficient du sol (COS) est fixé à :</p> <p>COS minimal : 0,2 COS maximal : 4</p>	<p>Ajustements réglementaires à prévoir.</p> <p>Le projet prévoit une densité de 5. Le Plan d'urbanisme prévoit une densité maximale de 5.</p>
Taux d'implantation (Grille)	<p>Le taux d'implantation est fixé à :</p> <ul style="list-style-type: none"> — Taux d'implantation minimal : S.o. — Taux d'implantation maximal : 70 % 	<p>Conforme</p> <p>Le projet comprend les taux d'implantation suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> — Portion commerciale : 36 % — Portion résidentielle : 34 %
Marges (Grille)	<p>Les marges suivantes s'appliquent :</p> <ul style="list-style-type: none"> — Marge avant : 6 mètres — Marge latérale : 1,25 mètre par étage (4 mètres minimum) — Marge arrière : 1,25 mètre par étage (9,15 mètres minimum) 	<p>Ajustements réglementaires à prévoir.</p> <p>Le projet résidentiel est implanté selon les marges suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> — Marge avant : 6 mètres — Marge latérale : 15 mètres (25 mètres requis) — Marge arrière : 11 mètres (25 mètres requis) <p>Le concessionnaire est implanté selon les marges suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> — Marge avant : 14,9 mètres — Marge latérale : 52,6 mètres — Marge arrière : 3,3 mètres (9,15 mètres requis)
Stationnement (Article 132)	<p>Les ratios de stationnement suivants sont applicables :</p> <ul style="list-style-type: none"> — Habitation multifamiliale : 0,75 case par logement — Vente de véhicules : 1 case par 65 mètres carrés de superficie de plancher 	<p>Ajustements réglementaires à prévoir.</p> <p>Le projet comprend les ratios de stationnement suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> — Habitation multifamiliale : 0,53 case par logement; — Vente de véhicules : 1 case par 107,7 m²
Surface végétalisée : (Articles 201 et 201.1)	<p>La proportion de la surface du terrain devant être recouverte d'une surface végétale est la suivante :</p> <ul style="list-style-type: none"> — Usage résidentiel : 35 % — Usage commercial : 10 % 	<p>Conforme</p> <p>Le projet comprend les surfaces végétalisées suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> — Usage résidentiel : 51 % — Usage commercial : 19 %

Conclusion

En conclusion, le projet de requalification de la propriété sise au 6900 7000, boulevard Louis-H.-La Fontaine s'inscrit dans un contexte de renouveau pour le secteur et est cohérent avec la vague de transformations projetées en lien avec l'arrivée d'une nouvelle station de métro.

Avec sa localisation stratégique, sa faible occupation du sol et sa haute minéralisation, le site visé par le projet est un lieu idéal pour accueillir un projet de redéveloppement résidentiel et participer à la consolidation du secteur.

Le projet propose une série de composantes qui constituent des bénéfices pour le secteur, notamment :

- L'augmentation de l'offre de logement par la construction de ± 859 unités résidentielles à distance de marche de la nouvelle station de métro;
- L'optimisation de l'utilisation du sol via la requalification d'un site commercial sous-utilisé;
- L'aménagement d'espaces extérieurs verts et la plantation d'arbres à grand déploiement contribuant à la lutte aux îlots de chaleur;
- La création d'une barrière acoustique minimisant l'impact des contraintes sonores (autoroute 25) sur le quartier résidentiel.

La réalisation du projet constituera certainement une plus-value pour le secteur. Avec l'appui de l'arrondissement, nous procéderons avec une demande de modification du plan d'urbanisme afin d'autoriser l'utilisation résidentielle sur une plus grande portion du site.

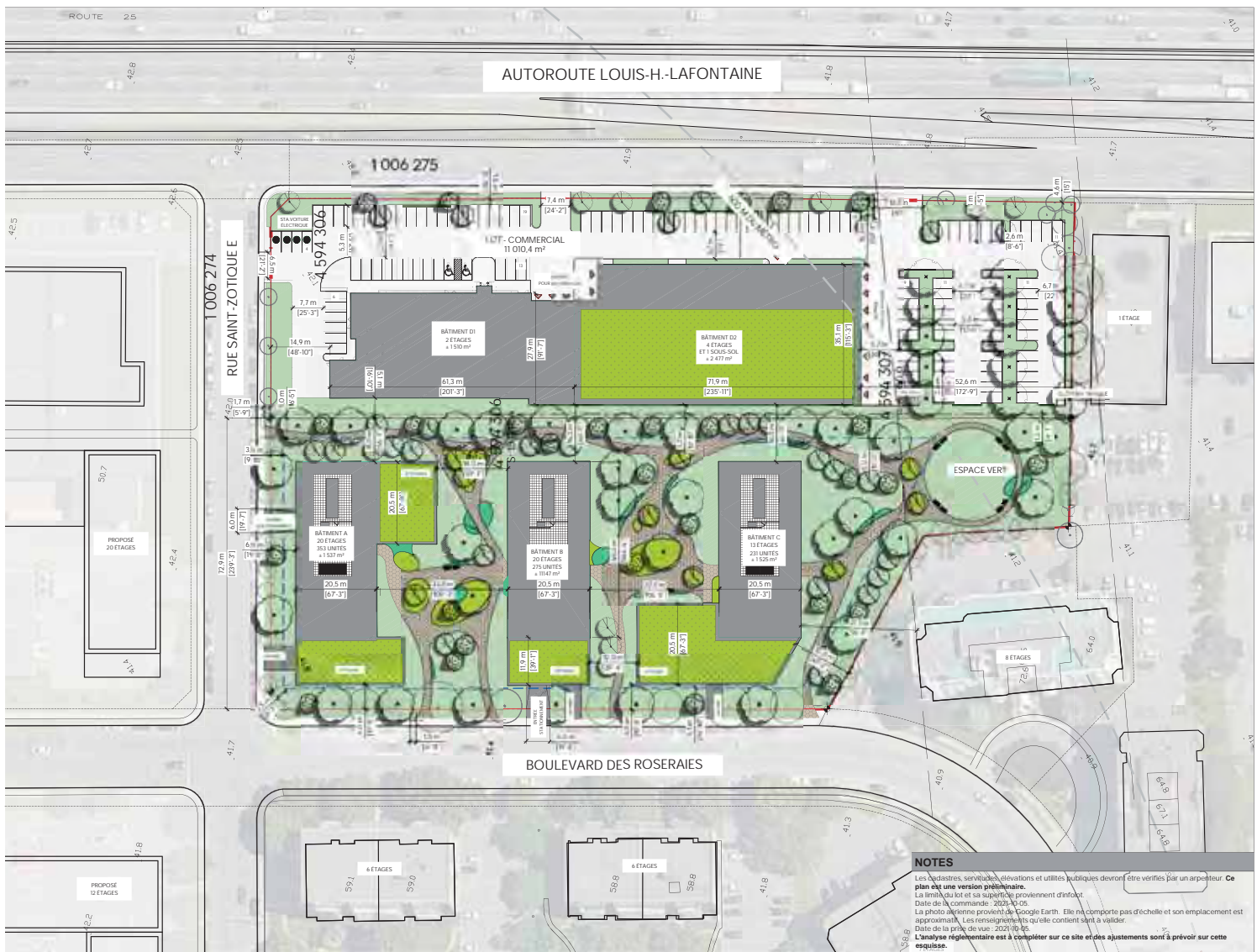


Annexe 1 | Plan couleur

VISUEL
À JOUR



Annexe 2 | Plan d'ensemble



STATISTIQUES

Superficie du terrain existant:	23 448.4 m ²	252 396 pi ²
Nombre de logements / hec.:		366.43

BÂTIMENTS A B ET C

Superficie du lot :	12 438.0 m ²	133 882 pi ²
Superficie au sol:	4 209.3 m ²	45 309 pi ²
- Superficie au sol bâtiment A:	1 537.5 m ²	16 550 pi ²
- Superficie au sol bâtiment B:	1 146.7 m ²	12 343 pi ²
- Superficie au sol bâtiment C:	1 525.1 m ²	16 416 pi ²
Superficie construite brute:	62 293.2 m ²	670 518 pi ²
- Superficie construite brute bâtiment A:	25 584.8 m ²	275 392 pi ²
- Superficie construite brute bâtiment B:	19 997.6 m ²	215 252 pi ²
- Superficie construite brute bâtiment C:	16 710.8 m ²	179 874 pi ²
Taux d'implantation:		34 %
COS*:		5.0
Nombre d'unités (à 72.5 m ² /U):		859
Nombre de cases de stationnement (int.)**:		454
Ratio stationnement (Case/U):		0.53
Nombre de stationnement pour vélo:		172

Superficie de surface végétale au sol:	6 358.3 m ²	68 440 pi ²
		51 %

BÂTIMENTS D1 ET D2

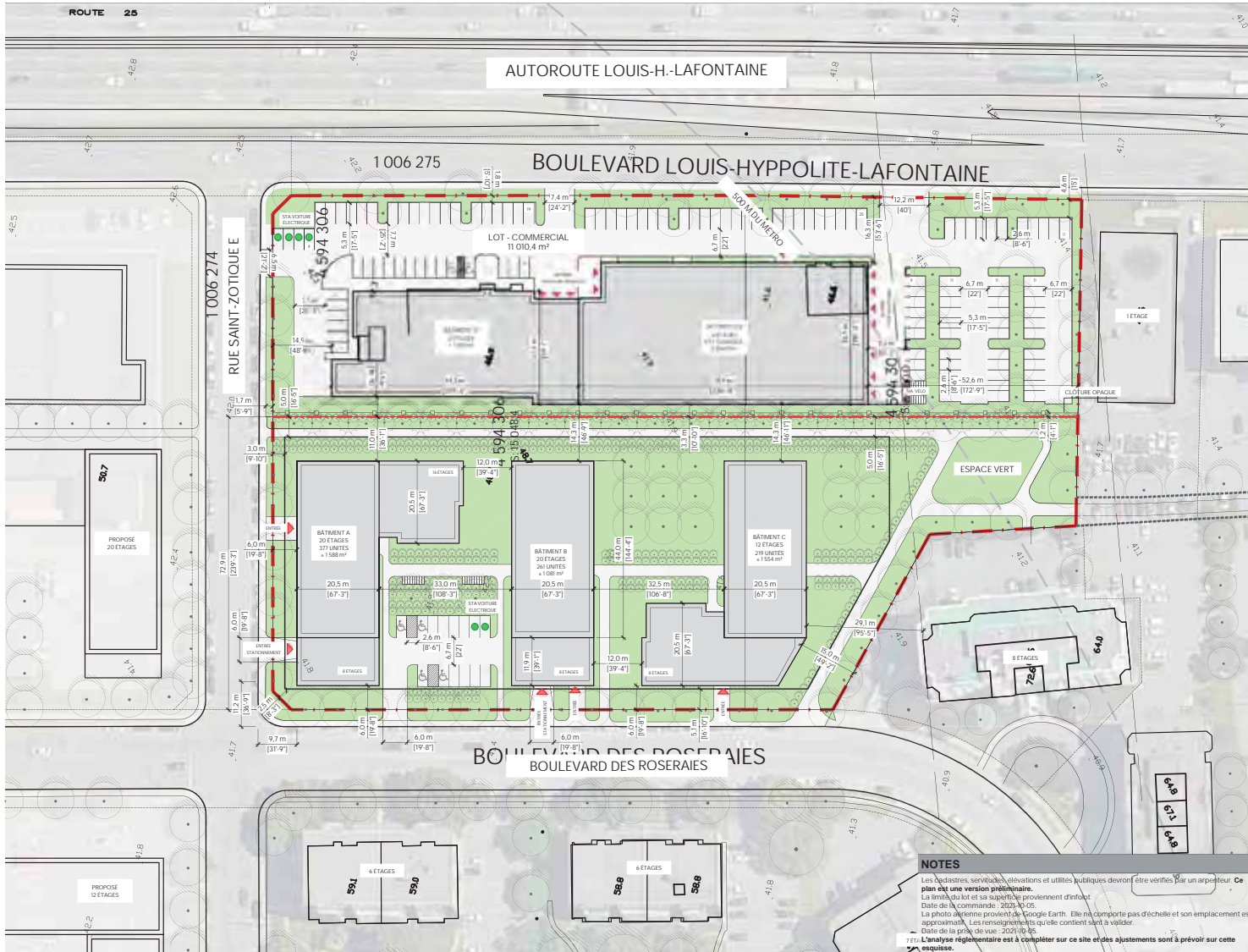
Superficie du lot commercial:	11 010.4 m ²	118 515 pi ²
Superficie au sol:	3 987.0 m ²	42 916 pi ²
- Superficie au sol bâtiment D1:	1 510.0 m ²	16 254 pi ²
- Superficie au sol bâtiment D2:	2 477.0 m ²	26 662 pi ²
Superficie construite brute:	12 928.0 m ²	139 156 pi ²
- Superficie construite brute bâtiment D1:	3 020.0 m ²	32 507 pi ²
- Superficie construite brute bâtiment D2:	9 908.0 m ²	106 649 pi ²
Taux d'implantation		36 %
COS*:		1.2
Nombre de cases de stationnement (ext.):		120
Ratio stationnement (case/m ²):		1 case / 107.7 m ²
Nombre de stationnement pour vélo:		20

Superficie de surface végétale au sol:	2 090.1 m ²	22 498 pi ²
		19%

* C.O.S. BASE SUR LA SUPERFICIE BRUTE CONSTRUITE
 **RATIO UTILISE: 40 m² / CASE - 2 NIVEAUX

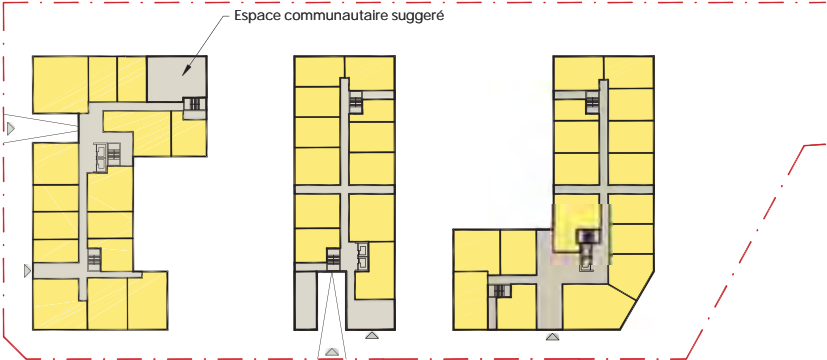


Annexe 3 | Plan présenté lors de la demande d'avis préliminaire

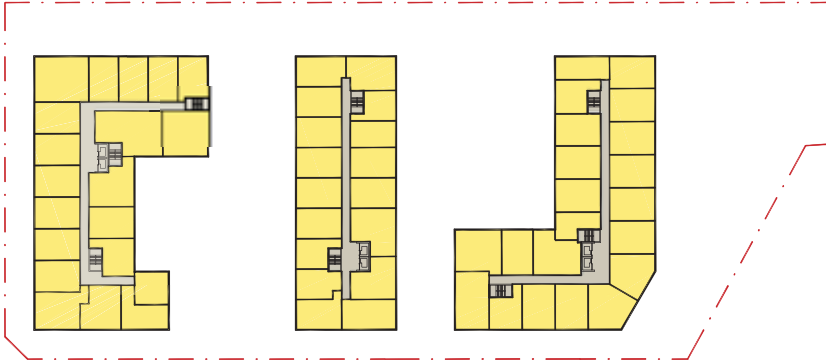


STATISTIQUES		
Superficie du terrain existant:	23 448.4 m ²	252 396 pi ²
Nombre de logements / hec.:		366.15
BÂTIMENTS A, B ET C		
Superficie du lot :	12 438.0 m ²	133 882 pi ²
Superficie au sol:	4 190.0 m ²	45 101 pi ²
- Superficie au sol bâtiment A:	1 560.2 m ²	16 794 pi ²
- Superficie au sol bâtiment B:	1 125.9 m ²	12 119 pi ²
- Superficie au sol bâtiment C:	1 503.9 m ²	16 188 pi ²
Superficie construite brute:	62 246.4 m ²	670 015 pi ²
- Superficie construite brute bâtiment A:	26 614.4 m ²	286 475 pi ²
- Superficie construite brute bâtiment B:	19 992.0 m ²	215 192 pi ²
- Superficie construite brute bâtiment C:	15 640.0 m ²	168 348 pi ²
Taux d'implantation:		34 %
COS*:		5.00
Nombre d'unités (à 72.5 m ² /U):		859
Nombre de cases de stationnement (ext.):		14
Nombre de cases de stationnement (int.):**:		454
Ratio stationnement (Case/U):		0.55
Nombre de stationnement pour vélo:		172
Superficie de surface végétale au sol:	6 267.0 m ²	67 457 pi ²
		50 %
BÂTIMENTS D1 ET D2		
Superficie du lot commercial:	11 010.4 m ²	118 515 pi ²
Superficie au sol:	3 987.0 m ²	42 916 pi ²
- Superficie au sol bâtiment D1:	1 510.0 m ²	16 254 pi ²
- Superficie au sol bâtiment D2:	2 477.0 m ²	26 662 pi ²
Superficie construite brute:	12 928.0 m ²	139 156 pi ²
- Superficie construite brute bâtiment D1:	3 020.0 m ²	32 507 pi ²
- Superficie construite brute bâtiment D2:	9 908.0 m ²	106 649 pi ²
Taux d'implantation		36 %
COS*		1.2
Nombre de cases de stationnement (ext.):		120
Ratio stationnement (case/m ²):		1 case / 107.7 m ²
Nombre de stationnement pour vélo:		20
Superficie de surface végétale au sol:	2 015.6 m ²	21 696 pi ²
		18 %
* C.O.S. BASE SUR LA SUPERFICIE BRUTE CONSTRuite		
** RATIO UTILISE: 40 m ² / CASE - 2 NIVEAUX		

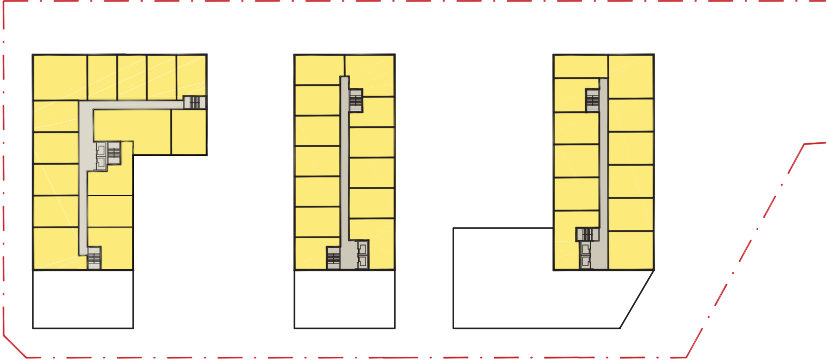
Annexe 4 | Plan d'étage type



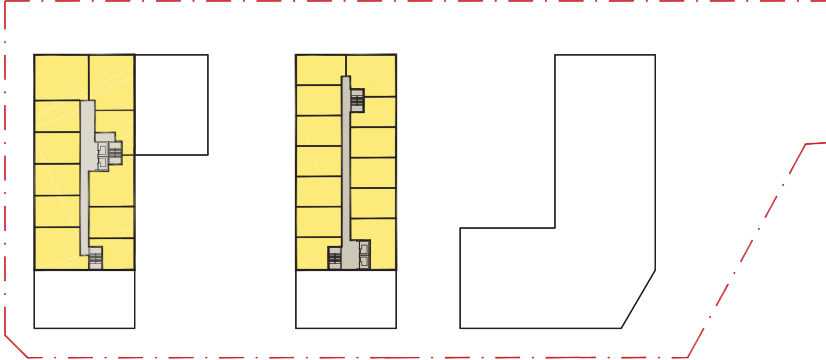
Plan du Rez-de-Chaussée



Plan du 2ième au 8ième étage

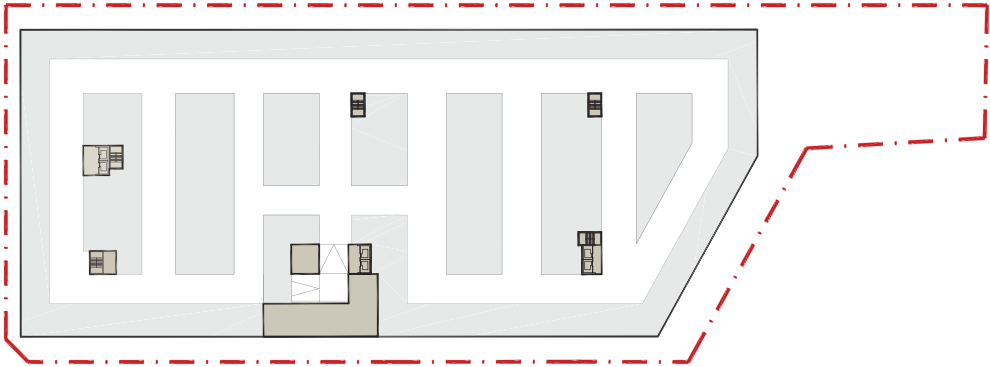
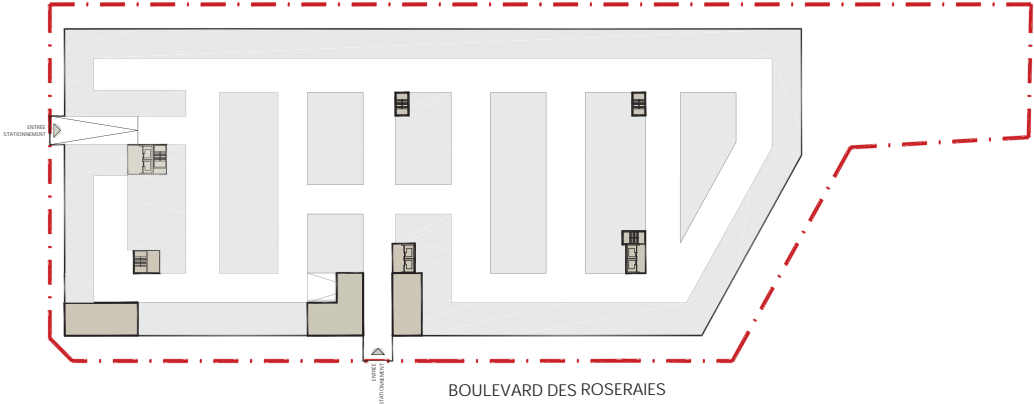


Plan du 9ième au 16ième étage



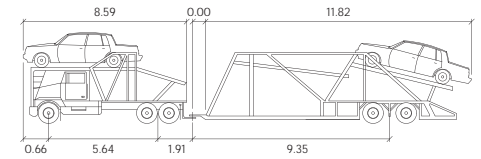
Plan du 16ième au 20ième étage

Annexe 5 | Plan de sous-sol (schématique)



Plan du 2ième niveau | Sous-sol

Annexe 6 | Manoeuvre de camion (autoturn)



Commercial Design Vehicle
mètres

Largeur du tracteur	: 2.59	Délai contre-braç	: 6.0
Largeur de la remorque	: 2.59	Angle de braquage	: 24.4
Trace du tracteur	: 2.59	Angle d'articulation	: 50.0
Trace de la remorque	: 2.59		



Annexe 7 | Étude d'ensoleillement

VISUEL
À JOUR

Équinoxe du printemps 21 mars



8H00



10H00



12H00



14H00



16H00



18H00

Solstice d'été 21 juin



8H00



10H00



12H00



14H00



16H00



18H00

Équinoxe d'automne 21 septembre



8H00



10H00



12H00



14H00



16H00



18H00

Solstice d'hiver 21 décembre



8H00



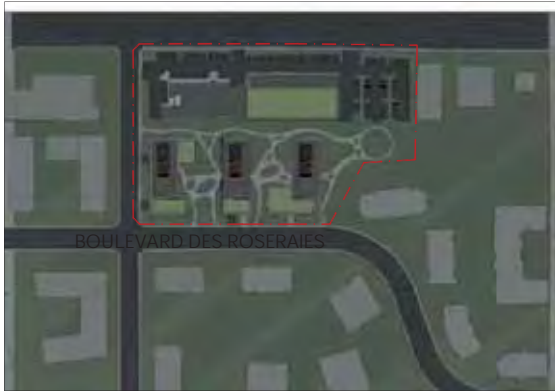
10H00



12H00



14H00



16H00



18H00

Annexe 8 | Gestion des matières résiduelles

La gestion des matières résiduelles est appelée à se préciser au fil de l'avancement du projet, notamment lors de la précision du concept architectural et de l'organisation plus détaillée des espaces intérieurs, qui pourra avoir un impact sur la localisation des accès au stationnement souterrain. Des chambres de déchets intérieures seront prévues conformément à la réglementation applicable sur le territoire de l'arrondissement. Des bacs roulants seront ensuite déplacés à l'extérieur lors des jours de collecte.

Dans un effort de verdissement de la propriété et de développement durable, l'ensemble des surfaces minéralisées dédiées à l'automobile ont été retirées de la portion résidentielle du site. Il ne sera donc pas possible d'aménager des dalles de propreté à même un espace de stationnement extérieur. Une approche plus urbaine avec une collecte en bordure de rue devra donc être priorisée. Ainsi, les dalles de propreté seront localisées à proximité des accès aux stationnements souterrains et seront facilement accessibles depuis la rue. Les dimensions de ces dalles seront établies ultérieurement en fonction du nombre de bacs roulants requis conformément à la réglementation et aux besoins estimés. Un aménagement paysager conséquent sera prévu pour intégrer ces équipements fonctionnels de façon harmonieuse avec le projet.

Dalle de propreté dans le secteur (impasse St-Zotique)



Source : Google Maps

Localisation potentielle des dalles de propreté





BC2

AVIS DU COMITÉ JACQUES-VIGER¹

Réuni le 23 juin 2023

6900-7000, boulevard Louis-H.-La Fontaine
C23-ANJ-03

Libellé du projet :	Modification du plan d'urbanisme visant un changement d'affectation du sol
Localisation :	6900-7000, boulevard Louis-H.-La Fontaine, Arrondissement d'Anjou, Montréal, Québec Lots 4 594 306 et 4 594 307 du cadastre du Québec, circonscription foncière de Montréal
Statut patrimonial :	Municipal : aucun Provincial : aucun Fédéral : aucun
Demandeur :	Arrondissement d'Anjou

Le Comité Jacques-Viger (CJV) émet un avis à la demande de l'Arrondissement d'Anjou, conformément au paragraphe 1 de l'article 11 de son règlement, considérant que le projet requiert une modification au plan d'urbanisme de la Ville de Montréal.

OBJET DE LA DEMANDE

Le Comité Jacques-Viger (CJV) reçoit, lors de sa réunion par vidéoconférence du 23 juin 2023, des représentants de l'Arrondissement d'Anjou et de l'externe, afin de se prononcer sur le projet du 6900-7000, boulevard Louis-H.-La Fontaine. Une modification au plan d'urbanisme est demandée par le requérant pour les lots 4 594 306 et 4 594 307, afin d'y modifier la ligne des affectations du sol « Secteur d'emplois » et « Secteur résidentiel ».

Auparavant, le CJV a été consulté à la demande de l'Arrondissement d'Anjou, ce qui a donné lieu à un avis préliminaire (C23-ANJ-01) émis le 3 mars 2023.

¹ 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 (Règlement de la Ville de Montréal 12-022).

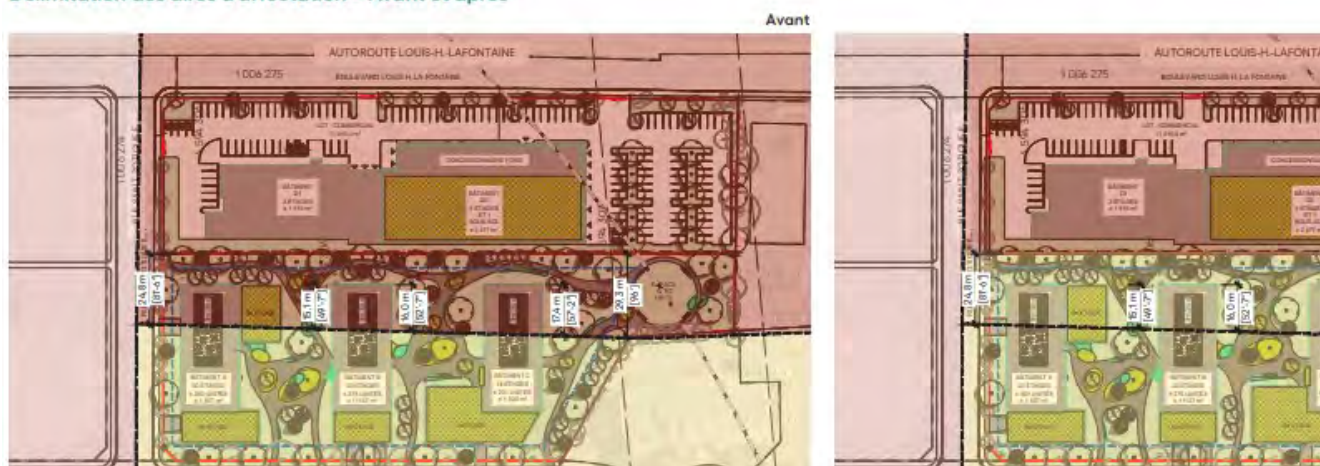
DESCRIPTION ET LOCALISATION DU PROJET²

Le projet soumis vise le 6900-7000, boulevard Louis-H.-La Fontaine, un site actuellement occupé par le concessionnaire automobile Fortier-Ford. La propriété est formée de deux lots de grandes dimensions délimités par le boulevard Louis-H.-La Fontaine, voie de service de l'autoroute 25, et par la rue Saint-Zotique, le boulevard des Roseraies et les lignes de propriété des lots contigus.

Au Plan d'urbanisme, la propriété est couverte par deux aires d'affectations du sol, soit « Secteur d'emplois » du côté autoroute et « Secteur résidentiel » du côté du boulevard des Roseraies. Selon les plans reçus, le projet présente un empiètement de la fonction résidentielle de 24,8 à 29,3 mètres dans l'aire d'affectation « Secteur d'emplois » où l'habitation est exclue. La modification au Plan d'urbanisme est demandée afin d'étendre l'affectation « Secteur résidentiel » dans le « Secteur d'emplois » pour y permettre l'usage « Habitation ».

L'Arrondissement a reçu une proposition de requalification qui consiste en la conservation partielle, la démolition partielle et l'agrandissement du bâtiment du concessionnaire dans la portion de la propriété longeant le boulevard Louis-H.-La Fontaine. L'autre portion de la propriété, adjacente au boulevard des Roseraies, serait occupée par trois tours résidentielles de 8 à 20 étages avec un total de 859 logements.

Délimitation des aires d'affectation – Avant et après



Délimitation des aires d'affectation — avant et après, juin 2023. (Source : document fourni par l'Arrondissement d'Anjou)

² Description tirée et adaptée de documents transmis par l'Arrondissement d'Anjou.

Organisation spatiale du site – Actuelle et projetée



Organisation spatiale du site — actuelle et projetée. (Source : document fourni par l'arrondissement d'Anjou)

ANALYSE DES ENJEUX

Le CJV souligne la qualité de la présentation et des documents transmis. Il note cependant que quelques-unes des recommandations de l'avis préliminaire n'ont pas été retenues. Considérant qu'elles sont toujours pertinentes, il les réitère avec d'autres commentaires et recommandations.

L'aire TOD des Galeries d'Anjou

Le CJV réitère l'importance pour l'Arrondissement de poursuivre et d'accélérer la confection d'un plan directeur dans le secteur à haut potentiel de densification et de mise en valeur qu'est le TOD des Galeries d'Anjou. Il lui suggère également de se doter d'outils comme les modélisations 3D, les études d'ensoleillement et de bruit, les modèles de densification alternatifs. Ces outils permettront de nourrir l'élaboration de projets privés et publics, y compris des projets comme celui-ci, dans le but de créer un quartier structuré et structurant, d'une portée qui va au-delà d'une simple suite de complexes résidentiels.

Pour le CJV, la densification doit aussi s'accompagner d'une offre généreuse en espaces publics et en équipements communautaires et récréatifs. C'est pourquoi il suggère à l'Arrondissement de cibler et de réserver rapidement certains sites à cette fin.

Considérant que Montréal est en cours d'apprentissage de la densification à haute échelle, l'Arrondissement d'Anjou est en position privilégiée pour exercer un leadership en la matière, en raison même de la localisation et de la taille de son aire TOD. Celle-ci pourrait devenir un laboratoire de densification intelligente et une référence quant aux modèles de densification et de création de milieux de vie de qualité.

Densification, implantation, architecture et aménagement paysager

Le CJV rappelle que son mandat est de fournir un avis sur les projets qui lui sont soumis, conformément à son règlement et en fonction Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal. Il n'a pas à se substituer aux architectes et aux autres professionnels des équipes de projet. Cela étant, à la lumière des dossiers qui lui sont soumis, le CJV s'intéresse aux principes et aux orientations qu'ils mettent de l'avant en vue de répondre aux enjeux entourant la création de milieux de vie de qualité.

Dans le présent cas, le CJV note que la proposition architecturale est encore de caractère préliminaire, avec les réserves et les limites que cela suppose. Tout en reconnaissant que les principes mis de l'avant dans la version actuelle du projet sont généralement bien fondés, le CJV suggère tout d'abord de revoir la question de l'ensoleillement. Pour donner de la lumière aux unités résidentielles, aux espaces communautaires et aux cours intérieures, il pourrait par la suite être approprié de moduler la volumétrie des tours et d'augmenter les marges de recul entre celles-ci. Le CJV suggère aussi au promoteur d'uniformiser à huit étages la hauteur du basilaire pour renforcer la qualité du plan d'ensemble. Enfin, le CJV est d'avis que la qualité architecturale du projet dépendra de ce qui sera proposé dans la fragmentation des volumes, dans la matérialité, dans le traitement des balcons, etc.

Pour ce qui est du climat sonore, dont le principal impact négatif est attribuable à l'autoroute 25, le CJV est d'avis que l'enjeu demeure entier et qu'il reste à trouver les mesures de mitigation appropriées. Quant à l'impact visuel de la présence de voitures sur le toit du concessionnaire automobile, le CJV suggère d'y remédier par une structure végétalisée propre à dissimuler les véhicules à la vue depuis les bâtiments résidentiels.

Enfin, le CJV note avec satisfaction que la part de verdure a été augmentée. L'espace communautaire étant ceinturé sur trois côtés par des stationnements, la proposition prend une grande importance pour le confort visuel et sonore de ceux qui le fréquenteront. Le CJV engage le promoteur à poursuivre dans cette voie afin de rendre tous les espaces extérieurs les plus agréables, sécuritaires et invitants possibles.

AVIS ET RECOMMANDATIONS DU COMITÉ JACQUES-VIGER

Le Comité Jacques-Viger (CJV) émet un avis favorable au changement d'affectation d'une partie du site du 6900-7000, boulevard Louis-H.-La Fontaine. Il voit d'un bon œil sa mise en valeur à des fins résidentielles et sa densification. Il formule les recommandations et les suggestions additionnelles suivantes :

À l'arrondissement :

01. Poursuivre et accélérer la confection d'un plan directeur de l'aire TOD des Galeries d'Anjou ;
02. S'outiller de modélisations 3D, d'études d'ensoleillement et de bruit, de modèles de densification, etc., pour guider les projets privés et publics ;
03. Cibler et réserver des sites aux fins d'espaces publics et d'équipements communautaires ;

Au promoteur :

04. Revoir la possibilité de bonifier l'ensoleillement des unités résidentielles, des espaces communautaires et des cours intérieures, et moduler en conséquence la volumétrie des tours et les marges de recul entre celles-ci ;
05. Uniformiser la hauteur du basilaire à huit étages pour renforcer la qualité du plan d'ensemble ;
06. Traiter la dalle-stationnement du toit du concessionnaire pour dissimuler les véhicules à la vue depuis les bâtiments résidentiels ;
07. Poursuivre la planification de l'aménagement et du verdissement des espaces extérieurs afin de s'assurer qu'ils soient les plus agréables, sécuritaires et invitants possibles.

Note adressée au demandeur :

Veillez vous référer au document « Suivi des recommandations » (transmis en annexe).

Le président du Comité Jacques-Viger,



Jean Paré

11 juillet 2023

Il revient aux représentants de l'Arrondissement ou du service responsable du dossier de joindre cet avis au sommaire décisionnel et de le diffuser au requérant et aux consultants externes, le cas échéant.