



PROGRAMME PARTICULIER
D'URBANISME (PPU)

PARTIE NORD DE L'ÎLE-DES-SŒURS (IDS).

CONSULTATION PUBLIQUE, 30 OCTOBRE 2019
PRÉSENTATION ORALE – MICHEL JACQUES

Michel Jacques

Programme Particulier d'Urbanisme (PPU) — Partie Nord de l'Île-des-Sœurs (IDS).

INTRODUCTION

Le PPU comme présenté est incomplet, car il ne considère pas adéquatement les besoins en services et commerces et de déplacements internes et externes des habitants de l'IDS qui résident en dehors du territoire d'application. Il affectera de façon très significative la qualité et les habitudes de vie de ces résidents en réduisant leur accès aux services et commerces, en surchargeant les aménagements publics et équipements collectifs et en rendant potentiellement plus difficile encore l'accès à l'île par automobile. Il est en contradiction avec le développement historique de l'IDS.

CONCLUSIONS

- Le PPU doit respecter la réalité historique : l'IDS constitue aujourd'hui un ensemble géographique et démographique distinct, isolé et intégré.
- Son territoire de planification et d'application doit être revu pour inclure toute l'IDS.
- Il doit considérer l'impact sur la qualité et les habitudes de vie des résidents actuels de l'IDS.
- Il doit inclure un plan de déplacements intégré, réaliste et accepté par les usagers éventuels, pour l'entièreté de l'île et praticable en tout temps.
- Il doit définir les besoins et investissements requis pour les espaces publics et les équipements collectifs de toute l'IDS.
- Il doit considérer l'ensemble des besoins de déplacements de et vers l'IDS, et non seulement ceux vers Montréal ou Verdun.
- Avant la poursuite d'aspirations idéologiques et de modèles théoriques il doit présenter des solutions concrètes visant à améliorer le bien-être des citoyens.

ANALYSE

A) L'accès aux services et commerces sera considérablement modifié et réduit pour les résidents hors de la zone de planification, car les espaces de stationnement prévus y sont limités et plus difficiles d'accès, et les transports collectifs et actifs prévus sont inadéquats et souvent impraticables.

– Tous les commerces et services de l'IDS, à quelques exceptions près, sont situés dans le territoire de planification présentement considéré par le PPU. Cependant la majorité des habitants actuels et futurs de l'IDS habitent et habiteront à l'extérieur de ce territoire, lequel de plus est excentré géographiquement. Il apparaît incongru de ne pas considérer ensemble les services et les commerces, et leurs clients.

–Avant d'en faire la pierre angulaire du PPM, une analyse complète s'impose pour déterminer si les modes de transport actif favorisés dans le PPU — on parle essentiellement du vélo pour les résidents hors du territoire vu la géographie et les distances — peuvent satisfaire en tout ou en partie seulement les besoins, à toutes les périodes de l'année, de plus que la minorité de résidents de l'IDS qui les utilise aujourd'hui. Il est à noter que des modifications physiques très significatives, parfois impossibles, à plusieurs résidences existantes seront requises.

– Seuls quelques brefs aspirations ou souhaits sont exprimés pour le service de la STM, qui est présentement inefficace, incomplet et peu utilisé. Avant de présumer d’une utilisation accrue du service pour les déplacements à l’intérieur de l’IDS, une analyse des causes du faible achalandage et une détermination des facteurs de décision doivent être faites, et des correctifs proposés. Le résultat de la consultation réalisée plus tôt cette année par la STM sera éclairant.

– La réduction importante planifiée du stationnement aux abords des services et commerces dans le territoire d’application rendra difficile la satisfaction de plusieurs besoins (épicerie, quincaillerie, nettoyeur, etc.) qui exigent un transport par automobile. Ces derniers seront plus aisément satisfaits hors de l’île, congestionnant encore plus les rares accès routiers ! Sans compter les contraintes des personnes (âgées, malades, jeunes enfants, etc.) pour qui les transports actifs ou collectifs sont inappropriés.

– Contrairement à ce qui se fait depuis le début du développement de l’île, un arrêt aux commerces et services en entrant ou en sortant de l’île en automobile deviendra plus problématique. Cela pourrait imposer des déplacements supplémentaires et des pertes de temps considérables aux résidents hors du territoire du PPU.

-Une revue des besoins de déplacements entre le territoire de planification et le reste de l’IDS et un plan intégré de déplacements pour l’entièreté de l’IDS sont requis.

–Une analyse de l’impact du PPU sur le style et le mode de vie des résidents actuels doit être faite et des mesures de mitigation et d’adaptation doivent être proposées.

B) L’augmentation très substantielle de la population prévue par le PPU provoquera une surcharge des espaces publics et des équipements collectifs existants. Presque tous ces équipements (parcs, écoles, tennis, piscines, etc.) sont situés à l’extérieur du territoire d’application du PPU et sont déjà insuffisants. Les additions anticipées à ces équipements semblent bien peu. Les déplacements requis par les résidents du territoire d’application du PPU vers les équipements collectifs existants hors du territoire de planification ne sont pas discutés non plus. Une analyse des besoins pour les espaces et équipements collectifs et l’impact des déplacements de leur clientèle additionnelle est requise.

C) Il est à craindre que les accès routiers à l’IDS soient insuffisants. De par sa situation géographique, l’IDS a toujours été et demeurera une porte d’entrée à l’île de Montréal, comme mentionné dans le PPU, mais aussi un point de sortie vers la banlieue et la campagne, ceci non mentionné dans le PPU ! Plusieurs résidents, dont je suis, ont choisi de s’y établir pour son accès aux grands axes routiers qui facilitent les déplacements hors de la région métropolitaine. Il est prévisible qu’une grande partie des nouveaux résidents qui choisiront de s’y établir, plutôt que sur l’île de Montréal elle-même par exemple, le feront pour cette raison également. Le seul ajout aux accès routiers considéré dans le PPU est destiné aux véhicules d’urgence. Une analyse détaillée de la destination et de l’origine des déplacements actuels et futurs hors de l’IDS et de la capacité des accès routiers est requise.

D) La volonté d’atténuer l’« automobile » est bien ressentie dans le PPU. Espérons que le déplacement vers des modes de transport alternatifs se fasse parce que l’offre de ceux-ci s’est améliorée pour les rendre plus attrayants que l’automobile, et non parce que l’on aura rendu les déplacements automobiles impossibles.