



PROJET DE PPU DE LA PARTIE NORD DE L'ILE- DES-SŒURS

**Mémoire destiné à l'Office
de consultation publique de
Montréal (OCPM)**

Le 23 octobre 2019

Pierre St-Cyr urbaniste

Table des matières

PRÉAMBULE.....	3
COMMENTAIRE GÉNÉRAL AU SUJET DU PROJET DE PPU.....	4
LA BARRIÈRE DE L’A15 : DÉVELOPPER AU NORD ET REDÉVELOPPER AU SUD.....	6
Développer au nord.....	7
Redévelopper au sud.....	10
<i>MODUS OPERANDI</i> DE PARTENARIAT DE MISE EN ŒUVRE.....	15
CONCLUSION.....	22

PRÉAMBULE

Pierre St-Cyr urbaniste œuvre depuis près de quatre décennies dans le domaine du (re)développement urbain. Il a travaillé tant pour le compte d'administrations municipales (dont la Ville de Montréal) et parapubliques que pour des cabinets-conseils, des propriétaires fonciers ou encore des institutions. Son expertise l'a amené à contribuer à des opérations de planification urbaine sur des grands ensembles, ici comme outre-mer, mais, aussi et surtout, à leur mise en œuvre. Ainsi, il a, entre autres, travaillé en amont de l'arrivée de l'École de technologie supérieure et du redéveloppement des Bassins du havre dans l'Arrondissement du Sud-Ouest, a assuré la maîtrise-d'œuvre pour le Canadien-Pacifique du redéveloppement de la portion ouest de la friche des usines Angus dans Rosemont et, plus récemment, il a complété pour le compte de l'Université de Montréal, en partenariat avec la Ville de Montréal, la planification et la mise en place de l'armature urbaine - voirie, réseaux d'utilités publiques, parcs et espaces verts, mobilité - du Campus MIL sur l'ancienne Cour de triage Outremont.

L'auteur a agi à différents moments comme chargé de cours, notamment à la Faculté de l'aménagement de l'Université de Montréal, et est membre du conseil d'administration de Vivre en Ville. Élément pertinent à la présente consultation, il a habité l'Île-des-Sœurs pendant près de quinze (15) ans.

COMMENTAIRE GÉNÉRAL AU SUJET DU PROJET DE PPU

L'arrivée d'une station du Réseau express métropolitain (REM) et, dans une moindre mesure, la mise en service du nouveau pont Samuel-de-Champlain vont entraîner des modifications importantes à la structure urbaine de l'Île-des-Sœurs et, de manière plus particulière, à sa partie nord. Si l'Île-des-Sœurs, dont la planification remonte à plus d'un demi-siècle, a su évoluer au fil des ans et adapter son développement à l'arrivée de nouveaux phénomènes urbains - notamment l'engouement vers la fin des années 80 pour la nouvelle tenure résidentielle en copropriété puis, à la fin des années 2000, l'implantation du Campus Bell - le défi actuel est d'une toute autre ampleur.

Il s'agit d'une opportunité unique pour redéfinir le rôle de porte d'entrée principale de Montréal que joue l'Île-des-Sœurs mais, aussi et surtout, d'enfin relier la Pointe-Nord et le pôle commercial et de service de l'Île à travers la station du REM qui va abolir l'infranchissable barrière qu'a toujours représenté l'autoroute 15 (A15). Désigné comme une aire *Transit oriented development* (TOD) dans la planification de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM), le territoire aspire à un développement intensif de moyenne ou haute densité. L'arrivée du REM est un atout de taille qui va permettre de redéfinir les modes de déplacement des insulaires et ainsi mieux s'inscrire dans le courant du développement durable. Finalement, puisqu'une portion du cadre bâti des abords de la station du REM au sud de l'A15 est d'une autre époque, l'exercice du projet de Programme particulier d'urbanisme (PPU) met sur la table de grandes possibilités de redéveloppement.

Quelques observations eu égard au projet de PPU :

- l'objectif du projet de PPU est clairement défini : « *Le réaménagement de la desserte routière associée au nouveau pont Samuel-de-Champlain et l'insertion de la nouvelle station du REM auront un impact sur la fonctionnalité de même que sur l'image de la partie nord de l'Île... La venue de ces deux projets représente une occasion à saisir pour optimiser l'aménagement, mieux planifier le développement immobilier et accroître la mobilité durable et active.* » (source : document PPU IDS, page 2) ;

-
- le document est exhaustif et sa structure s'inscrit dans les bonnes pratiques (diagnostic, vision, proposition générale et détaillée, balises d'aménagement, etc.) ;
 - l'hypothèse de travail qui laisse sous-entendre une diminution drastique de la place de l'automobile à l'Île-des-Sœurs n'est malheureusement pas étayée et mène à des mesures réglementaires proposées en matière de stationnement qui, non seulement sont difficilement applicables, mais surtout, risquent de créer un *statu quo* ; notamment dans la portion la plus vétuste du pôle commercial et de service existant que la Ville voudrait voir redéveloppé. L'automobile ne disparaîtra pas de sitôt du paysage montréalais et, pour une, l'arrivée de la voiture électrique - dont les bienfaits sur l'environnement sont aussi remis en question - requiert toujours les mêmes besoins d'espace ; tant pour le stationnement que pour la circulation. Faut-il rappeler que la construction au coût de 2,15 milliards de dollars du tout nouveau pont voisin vise d'abord et avant tout à justement faciliter le passage annuel de plus de 50 millions de véhicules même s'il intègre un volet transport durable sous la forme d'un corridor REM et d'une piste multifonctionnelle piétons/cyclistes. Et cette fonction première est prévue pour au moins les 125 prochaines années. C'est dans cette réalité que s'inscrit l'Île-des-Sœurs ; aujourd'hui comme demain ;
 - la plus grande faiblesse du projet de PPU demeure le volet de la mise en œuvre - sur une période aussi longue de *circa* vingt-cinq (25) ans - et nous comprenons que la Ville de Montréal et l'Arrondissement de Verdun attendent donc de la consultation de l'OCPM des recommandations claires à cet effet ;
 - finalement, le projet de PPU témoigne clairement du fait que la Ville de Montréal ne possède aucun terrain dans les secteurs à développer ou redévelopper. Elle évoque toutefois le recours au nouveau droit de préemption pour intervenir, si elle le juge bon. Elle semble conclure que ce développement/redéveloppement doit passer exclusivement par l'encadrement réglementaire proposé ou, en dernier recours, via son

intervention sur le foncier. Le présent mémoire va porter plus particulièrement sur cet aspect du projet de PPU et avancer des pistes de solution pouvant permettre de rencontrer, nous osons l'espérer, l'objectif du projet d'*optimiser l'aménagement, mieux planifier le développement immobilier et accroître la mobilité durable et active.*

LA BARRIÈRE DE L'A15 : DÉVELOPPER AU NORD ET REDÉVELOPPER AU SUD

Le territoire d'application du projet de PPU est caractérisé par l'infranchissable barrière de l'A15. Moutlt exercices d'implantation d'un réseau de transport - alors désigné Système léger sur rails (SLR) - qui remontent à plus de trente (30) ans, ont toujours prévu une station pour desservir l'Île-des-Sœurs et, il va de soi, créer la connexion manquante entre le quartier Pointe-Nord et le reste de l'Île. L'arrivée du REM et de sa station Île-des-Sœurs concrétise, enfin, cette vision.



(source : nouveauchamplain.ca)

L'analyse de l'occupation du territoire de part et d'autre de l'A15 démontre deux temps de développement ainsi que deux affectations des sols totalement distinctes : au sud, un pôle commercial, de service et de bureau initié au début des années 70 puis, au nord, plus récemment à la fin des années 2000, le pôle d'emploi du Campus Bell et un ensemble résidentiel de gabarits variés comportant une très légère composante commerciale.

Développer au nord

Le quartier de la Pointe-Nord a fait, depuis une douzaine d'années, l'objet d'une planification méticuleuse caractérisée par un dialogue continu entre l'Arrondissement de Verdun et les parties prenantes; notamment le promoteur Proment et Canderel, responsable du développement du Campus Bell. Un Guide d'aménagement de la Pointe Nord a ainsi été préparé en septembre 2010 afin de guider les actions du promoteur Proment et ses objectifs se déclinaient alors

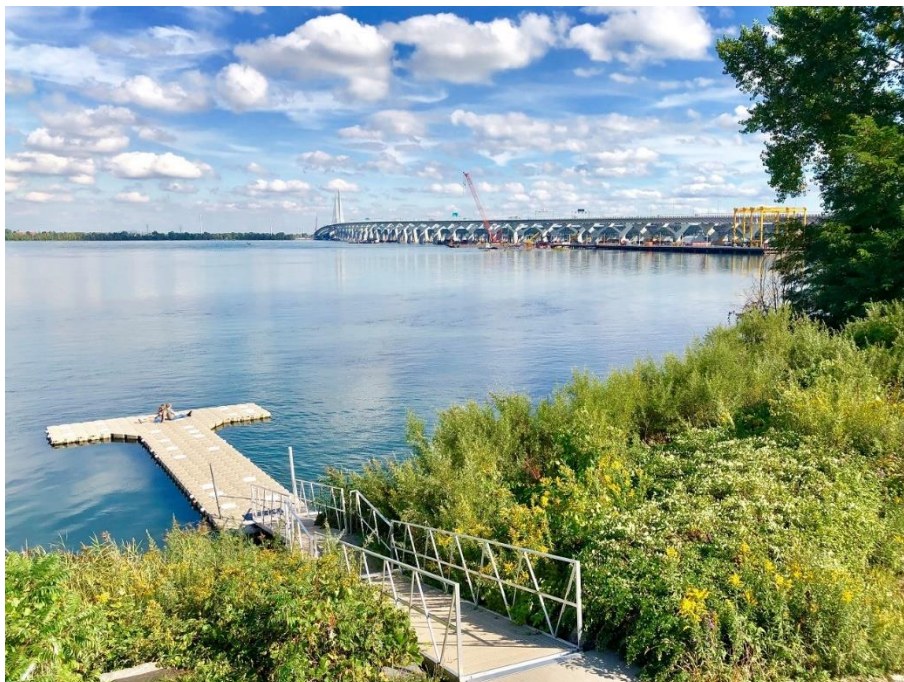
(ref. page 1) :

- *Développer un ensemble urbain propice à la mixité des usages et de typologies architecturales;*
- *Créer un voisinage résidentiel en relation avec le parc d'affaires présentement adjacent; intégrer à la planification du projet et à sa mise en œuvre les principes de base du développement durable en vue d'obtenir du Conseil américain du bâtiment durable (U.S. Green Building Council) une certification LEED-ND (projet pilote);*
- *Offrir une diversité de produits résidentiels capables de répondre aux besoins d'un large éventail de ménages;*
- *Aménager un nombre généreux d'espaces verts, parcs, places publiques et sentiers piétons et pistes cyclables.*

(Document disponible sur le site web de la Ville de Montréal / Arrondissement Verdun / Guide d'aménagement de la Pointe Nord)

Adopté par le Conseil de l'Arrondissement de Verdun, ce Guide d'aménagement de la Pointe Nord fixe toujours les balises de ce qui reste à développer de cette portion du territoire de la Pointe-Nord. La qualité tant du bâti existant que des espaces publics - notamment la bande riveraine qui offre, entre autres, de spectaculaires vues sur le nouveau pont - sont garants de la pertinence et de la valeur de cet outil. D'autre part, mentionnons que le promoteur Proment a toujours eu comme pratique de consulter et tenir informé ses acheteurs eu égard à ses phases ultérieures ; établissant ainsi un véritable contrat social inédit à Montréal.

L'arrivée du REM et la redéfinition du réseau routier lié au nouveau pont commandent quelques ajustements à la planification initiale évoquée. Pour un, le rond-point Claude-Robutel contigu à la sortie nord de la station sera reconfiguré de manière à favoriser une fluidité optimale des utilisateurs du REM; notamment la quantité importante de travailleurs du Campus Bell qui devraient vraisemblablement utiliser ce mode de transport. La proposition de mise en valeur du pôle Le Ber (document PPU IDS, page 53) en lien avec les sites archéologiques et le littoral afin d'offrir un lieu de commémoration et de récréation est une idée attrayante. Surtout qu'il s'agit, entre autres, de mettre en valeur l'espace sous la structure du nouveau pont; pratique relativement nouvelle lorsque l'on construit des ouvrages d'art de ce type.



(source : Pierre St-Cyr)

Dans ce contexte, et compte-tenu du nombre limité de parties prenantes appelées à faire le développement privé (re. parcellaire illustré sur la base cadastrale ci-après), nous sommes d'avis que l'esprit de la planification antérieure au projet de PPU soit maintenu dans le quartier Pointe-Nord et que, conséquemment, le cadre réglementaire proposé ne crée pas préjudice à cette planification. Qui plus est, puisque les transformations apportées par le REM et le nouveau pont « ...auront un impact () sur l'image de la partie nord de l'île, qui constitue l'un des accès principaux à l'île de Montréal... » (source : document PPU IDS, page 2) un argumentaire urbanistique pourrait même être avancé sur la justification de permettre une hauteur de construction de 170 m. (+ - 56 étages) d'un bâtiment phare sur la Pointe-Nord en résonance avec la même hauteur de 170 m. du pylône principal du nouveau pont signature. Incidemment, cette hauteur demeure néanmoins encore beaucoup plus basse que le Mont-Royal et ses 233 m. (au-dessus du niveau de la mer, sans croix ni antennes) ainsi que les six (6) immeubles les plus élevés de Montréal (dont, à titre informatif, le 1000 de la Gauchetière ouest, le plus haut à 205 m., et la Place Ville-Marie, elle, à 188 m.).

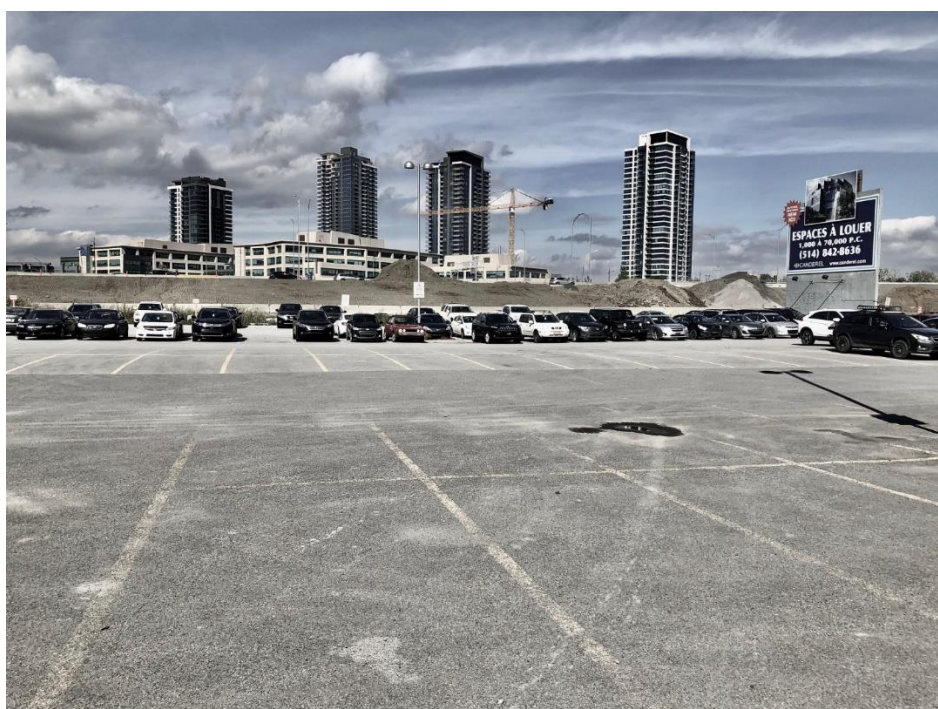


(source : Énergie et Ressources naturelles Québec, Info-lot)

RECOMMANDATION 1 : MAINTENIR L'ESPRIT DE LA PLANIFICATION DE LA POINTE-NORD ET AJUSTER LE PROJET DE PPU AFIN D'OPTIMISER LA PRÉSENCE DE LA STATION DU REM ET TENIR COMPTE DU CONTRAT SOCIAL EXISTANT

Redévelopper au sud

L'arrivée de la station du REM est une formidable opportunité de redonner une nouvelle vie au pôle commercial, de service et de bureau sis au sud de l'A15. À cet égard, nous partageons la vision évoquée dans le projet de PPU quant à la vétusté relative de certains bâtiments de la Place du Commerce et de ses abords ainsi que le mode d'implantation généralement à distance de la voie publique (document PPU IDS, page 21). Également, nous souscrivons au constant d'urbanisation déstructurée qui s'inscrit en opposition avec l'approche initiale de la cité-jardin (document PPU IDS, page 25).



(source : Pierre St-Cyr)

Toutefois, la grande faiblesse du projet de PPU réside dans l'absence de moyens de mise en œuvre complémentaires à l'approche strictement réglementaire proposée. Bien que les balises d'aménagement soient clairement définies, le « comment », lui, est complètement esquivé. Dans les paragraphes qui suivent, nous nous attarderons de manière plus particulière au secteur immédiatement contigu au sud de la station du REM.

A la défense de la Ville de Montréal, nous comprenons que le contexte de planification de la station du REM par son maître-d'œuvre CDPQ Infra a été particulièrement hermétique. La non-participation de CDPQ Infra à la soirée d'information de l'OCPM du 30 septembre dernier est malheureuse. A la limite, un vice de procédure pourrait être invoqué : le projet de PPU préparé par la Ville de Montréal origine d'abord et avant tout de l'arrivée du REM à l'Île-des-Sœurs mais son promoteur, CDPQ Infra, n'est pas sur place pour en expliquer les tenants et aboutissants. Qui plus est, aucune documentation n'a été versée à ce jour à l'OCPM par CDPQ Infra.

C'est aussi une formidable opportunité manquée par le promoteur de « vendre » aux résident(e)s de l'Île-des-Sœurs son projet et ainsi susciter un intérêt. Il faut comprendre que des ménages pourraient, dès à présent, prendre des décisions de localisation, de relocalisation ou encore d'achat ou non de véhicule sur la base d'une meilleure connaissance du projet du REM. Illustrer l'aménagement de la station et ses abords comme un lieu convivial, fonctionnel, hautement sécuritaire et agréable à fréquenter serait de nature à favoriser l'utilisation de ce qui deviendra bientôt un nouveau mode de transport pour les insulaires. Tout comme fournir des réponses au questionnement lié au système de navettes/bus de rabattement ou encore à la tarification unique.

Ce qui est passablement inquiétant c'est que le mode de conception-construction (aussi désigné *fast-track*) du projet du REM ne permet pas aux parties externes de prendre connaissance des paramètres du projet. Lors de la soirée d'information du 30 septembre, la représentante de la Ville de Montréal a été ferme en répondant à la question à l'effet de verser à la présente Commission les documents relatifs à la future station :

« Non. Ce sont des documents encore de conception qui sont la propriété de la Caisse de dépôt. Vous devez comprendre aussi que le projet du REM est un projet de conception, de construction. Donc, l'ensemble des plans nous sont soumis à la vitesse de construction et de conception. Donc, il y a aucune série de plan qu'on peut dire, comme un projet standard qui nous est déposé pour voir le projet... »

(re. Verbatim, lignes 2391 à 2395)

Et, par la suite, d'évoquer la contrainte du calendrier de travail :

« En réalité, la Caisse de dépôt est mandataire de l'état au niveau provincial. Donc, il y a aussi avec sa juridiction à elle et Infra Canada, mais finalement gouvernement palier fédéral. Donc, tout le monde a des niveaux différents. Mais on essaie de travailler en collaboration avec quel serait le meilleur usage et quelle serait la meilleure fonctionnalité pour le secteur. Aussi, avec les échéanciers de réalisation qu'on va devoir rencontrer. »

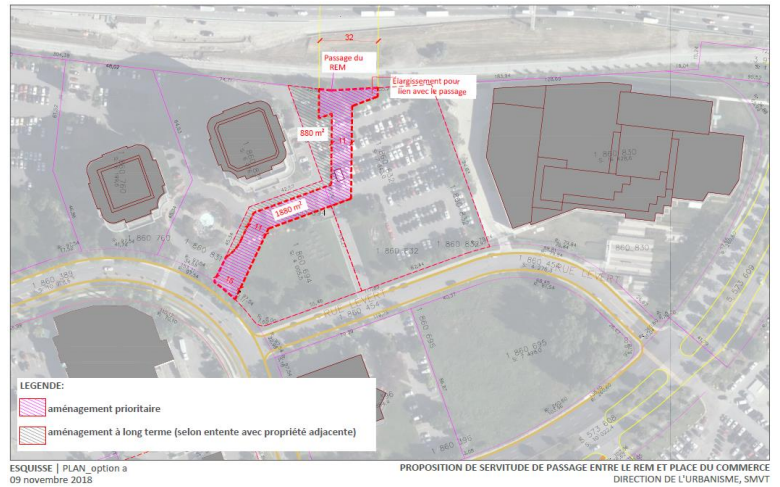
(re. Verbatim, lignes 2433 à 2437)

Pas étonnant donc que le projet de PPU reste particulièrement vague à l'égard de l'intégration de la station du REM et les deux seules illustrations du document soulèvent un vif malaise.

D'abord en page 87, le **Plan du potentiel d'aménagement pour le passage** (ci-après, à gauche) illustre un étroit dédale qui n'offre aucune lisibilité entre la Place du Commerce et la station du REM et qui, de surcroît, prend maladroitement sa source dans la courbe d'une collectrice. La servitude proposée par la Ville de Montréal dans une correspondance datée du 30 septembre dernier avec le propriétaire concerné (ci-après, à droite) ne laisse place à aucune créativité d'autant plus qu'elle traverse une structure de stationnement existante !



(source : document PPU IDS)



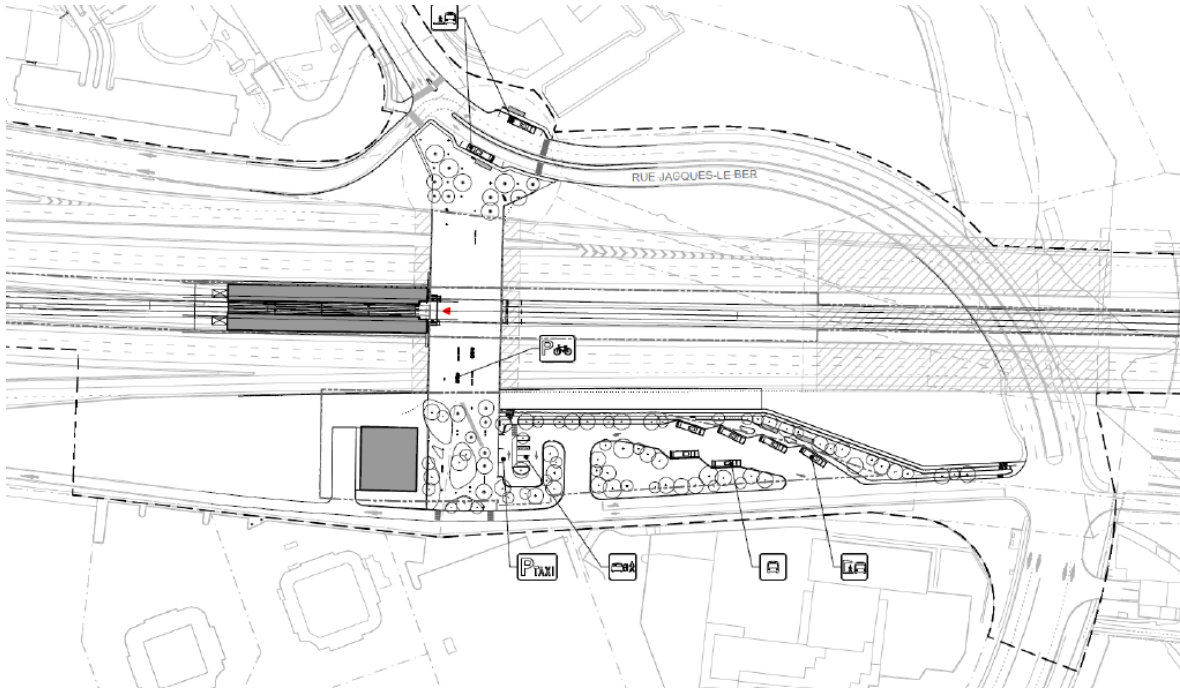
(source : Ville de Montréal)

D'autre part, en page 88, l'illustration **Vision d'ambiance proposée pour le passage entre le REM et la Place du Commerce** (ci-après) n'apporte aucune contribution à la discussion si ce n'est que d'être contre-productive en sous-entendant que le bâtiment existant va demeurer en place. Dans un environnement à bâtir de toutes pièces, les bonnes pratiques font toujours en sorte que le domaine public soit défini avant le domaine privé qui, lui, s'y rattache subséquemment. Dans le cas présent d'un bâti existant qui, incidemment, présente un potentiel de reconstruction, il n'existe aucune autre manière de créer l'espace public requis pour accéder à la station du REM qu'en mettant les parties prenantes à contribution. Ce n'est pas du tout le message qu'envoie le projet de cadre réglementaire rigide que l'on veut imposer.



(source : document PPU IDS)

Quant aux documents de CDPQ Infra au sujet de l'intégration de la station à ses abords, ils demeurent particulièrement sommaires et ne permettent pas d'offrir une quelconque idée d'ensemble de la qualité de cette intégration urbaine (voir ci-après).



(source : présentation rem.info, sans date)



(source : présentation rem.info, sans date)

Sur un mode de solution, nous sommes d'avis que l'intégration de la station du REM avec le territoire contigu sis au sud, pour être réussie, doit obligatoirement faire l'objet d'une approche concertée avec les propriétaires en cause. Ces derniers ne demandent qu'à participer à la discussion dans le contexte où ils devront évaluer l'opportunité de procéder à des opérations de démolition/reconstruction des bâtiments existants.

Ce faisant, le parcellaire pourrait être redécoupé, un partage des coûts et responsabilités de l'aménagement des lieux de passage pourrait être établi, des échanges de parcelles pourraient être complétés ; le tout permettant de mettre en place des conditions pour réussir une intégration optimale de la station du REM par le biais d'un alignement des intérêts public et privé. A défaut, de quoi le (re)développement évoqué dans le projet de PPU et désiré par la Ville de Montréal ne se fera tout simplement pas.

La gestion du (re)développement des abords par l'unique recours à un cadre réglementaire rigide et la mise en place d'une banale servitude dessinée arbitrairement vouent, actuellement, le projet d'intégration de la station à un échec prévisible. Échec urbain pour les résident(e)s mais également échec financier pour CDPQ Infra puisque son modèle d'affaires est basé à la fois sur l'achalandage du réseau de transport ainsi que sur les redevances collectées par tout nouveau développement immobilier. Lorsque développement il y a.

Il y a urgence d'agir, d'asseoir les parties prenantes ensemble; l'ouverture de la station est toujours prévue pour 2021.

MODUS OPERANDI DE PARTENARIAT DE MISE EN OEUVRE

Montréal a su développer au fil des ans différents modèles de partenariats afin de planifier et mettre en œuvre des projets complexes. Que l'on remonte aux années 80 pour évoquer la réalisation exemplaire de l'avenue McGill College, ou encore, plus récemment, entre autres, celles du Quartier International, du Quartier des spectacles, de la rue McGill dans le Vieux-Montréal, du

redéveloppement en deux temps de la friche des usines Angus dans Rosemont ou encore de la phase initiale du Campus MIL de l'Université de Montréal inaugurée le mois dernier. Que dire du Réseau piétonnier souterrain de Montréal (RÉSO) et ses 32 kilomètres de galeries piétonnes raccordé au métro et alimenté par 200 points d'accès qui permettent à 500 000 personnes de se déplacer quotidiennement en toute fluidité !

Le succès de tous et chacun de ces projets fait la démonstration patente de notre capacité à concilier intérêts publics et privés. Accords de développement, ententes de réalisations des travaux issus de l'application d'un projet assujéti ou non à l'article 89, etc. permettent à la Ville de Montréal de définir les tenants et aboutissants d'un projet et de distinguer clairement les responsabilités des parties : restauration des sols, démolition de bâtiments, infrastructures souterraines et de surface, parcs et espaces verts, mobilité active et transport en commun, passages piétonniers et passerelles, toponymie, etc. Bien que le document du projet de PPU fasse état d'une démarche participative en septembre 2018 où population et promoteurs étaient conviés, le caractère informel et général de l'événement ne permet nullement d'affirmer que les principaux propriétaires fonciers et promoteurs immobiliers du secteur ont pu exprimer leurs préoccupations respectives.

Il aurait été alors intéressant que la Ville de Montréal et l'Arrondissement de Verdun ouvrent la porte aux importantes parties prenantes que sont les propriétaires fonciers et promoteurs immobiliers et prenne l'initiative d'organiser, par exemple, avec la participation de la population, un exercice de co-conception. Une vision globale mobilisatrice aurait pu en résulter. A une échelle plus fine, les récents exercices publics de co-conception des parcs et espaces verts de Griffintown (parcs A et B) et du Campus MIL (parcs Pierre-Dansereau dans Outremont et Dickie-Moore dans Villeray-Saint-Michel-Parc-Extension) ont donné des résultats exemplaires tant pour la qualité des concepts produits que pour l'adhésion des populations concernées.

La gestion du développement par le biais du strict cadre réglementaire n'est absolument pas garante de la qualité et de la fonctionnalité des projets lorsque l'on fait dans la « chirurgie urbaine » comme on devra vraisemblablement le faire aux abords sud de la station du REM. D'autres professionnels ont déjà remis en question lors de l'assemblée d'information de l'OCPM du 30 septembre dernier (notamment les interventions de Pierre Mierski, architecte et de Stéphane Tremblay, architecte et designer urbain) l'adéquation du cadre réglementaire proposé avec les pratiques de l'industrie. On comprend aisément que tant la fonctionnalité des bâtiments que la qualité de leur expression architecturale sont déjà compromis.

De nouvelles pratiques municipales émergent sur la base que les intérêts publics et privés peuvent être conciliés. Citons à titre d'exemple le cas de Toronto qui a mis en place en 2014 les « *Privately Owned Publicly-Accessible Spaces* » (POPS) en réponse aux demandes pressantes pour de nouveaux parcs et espaces verts. Essentiellement, à travers le processus de demande de permis (*Development application and review process*), la Ville de Toronto négocie avec les développeurs la mise en place de POPS au pied de leurs immeubles. Demeurants de propriété privée et entretenus comme tels, ces espaces sont toutefois destinés à l'usage public et des mesures de signalisation (*Urban design guidelines*) rendent la fréquentation claire et invitante pour les passants. Espaces de détente ou encore lieux de passages créés, cette pratique contribue de façon substantielle - et à peu de frais pour la Ville - à une meilleure qualité du tissu urbain. Dans le cas des abords sud de la station REM, une approche d'échange et de négociation de ce type nous semble toute indiquée. Notons que l'Arrondissement de Ville-Marie et le développeur Prével s'en sont récemment inspirés pour créer l'espace commercial/public du projet 21^e arrondissement sur la rue William (illustration ci-après).

(voir POPS : www.toronto.ca/legdocs/mmis/2014/pg/bgrd/backgroundfile-70177.pdf)



(source : prevel.ca)

Montréal n'est pas en reste sur les partenariats dans le but de créer de nouveaux espaces verts en milieu urbain. En 2018, dans le cadre du programme **Accès jardins**, l'Administration municipale concluait une première entente de partenariat avec l'Université du Québec à Montréal (UQÀM) permettant de rendre cinq places et jardins accessibles à l'ensemble de la population. Il nous semble pertinent ici de citer l'article de La Presse du 10 avril 2018 : « *En contrepartie d'investissements municipaux de plus de 20 millions de dollars pour le réaménagement des lieux, l'Université s'engageait à en assurer l'animation, l'entretien et la sécurité pendant 25 ans* » mais surtout : « *La Ville a adopté une approche contractuelle plutôt que réglementaire, a souligné l'urbaniste Louis-François Monet du Bureau de projets du centre-ville.* »

(source : <https://www.lapresse.ca/actualites/grand-montreal/201804/10/01-5160550-entente-entre-montreal-et-luqam-pour-lacces-a-cinq-places-et-jardins.php>)

Finalement, nous tenons à porter un regard plus philosophique que technique sur un des outils de ce cadre réglementaire contraignant : le coefficient d'occupation du sol (COS). Conçu à l'époque du mouvement moderniste dans le but de maîtriser la densification à travers le contrôle de la volumétrie et de la

hauteur des bâtiments (1961 *New York City Zoning Ordinance*, 1967 Loi d'orientation foncière en France, etc.), l'outil avait aussi comme fonction - moins déclarée - de tempérer ce que l'on considérait alors comme étant l'appétit insatiable des promoteurs immobiliers. Appliqué dans un parcellaire à construire bien délimité par une grille de rue rectiligne à New York ou à Chicago, le COS pouvait trouver une pertinence. Toutefois, lorsqu'aujourd'hui utilisé dans des opérations de redéveloppement - dites de chirurgie urbaine - qui demandent un souci d'intégration à la ville existante, l'outil rigide doit plutôt céder la place à une gestion du développement plus négociée entre l'Administration municipale et le promoteur. A Montréal, il y a 25 ans, le Centre de commerce mondial dans le Vieux-Montréal alliant recyclage d'immeubles, intégration de façades et établissement de passages publics a été exemplaire à cet égard. Cette pratique de gestion du développement négociée à Montréal pourrait bientôt permettre d'offrir de nouvelles écoles intégrées à même des bâtiments résidentiels ou de bureau ; les promoteurs ayant compris l'incidence de ces initiatives sur l'acceptabilité sociale de leurs projets. Quant à la transparence de mise, rappelons l'important rôle consultatif joué par le Comité Jacques-Viger, les Comités consultatifs d'urbanisme des arrondissements et, évidemment, l'OCPM auprès de l'appareil politique.

Aujourd'hui, l'industrie immobilière opère dans un cadre passablement différent. D'abord, la densification contribue au développement durable par une gestion optimale des infrastructures urbaines et du foncier. Elle engendre une quantité de population qui alimente tant une base commerciale de proximité que l'achalandage du transport en commun tout en contribuant à l'animation urbaine. Autre élément important, dans une ville comme Montréal, la redistribution de la richesse passe, entre autres, par l'application de mesures qui améliorent l'offre en matière de logement social, abordable et familial (re. le projet de Règlement pour une métropole mixte actuellement sous étude à l'OCPM qui succède à la Stratégie d'inclusion de 2005) où les acheteurs d'unités résidentielles au prix du marché, en bout de compte, assument le coût dudit nouveau logement social, abordable et familial créé. Finalement, et ce n'est pas rien, les investisseurs institutionnels sont devenus des acteurs de premier plan dans le développement immobilier et, à travers cette activité, contribuent

substantiellement à la croissance des fonds de pension des épargnants et à l'économie nationale en général (re. Ivanhoé-Cambridge, Cadillac Fairview et Le Fonds immobilier de solidarité FTQ pour n'en nommer que quelques-uns). Sans être révolue, nous sommes donc relativement loin de l'époque des « prédateurs-immobiliers-à-l'égo-démessuré » qui devaient être encadrés par l'outil zonage et ses compléments techniques.

RECOMMANDATION 2 : CRÉER UN GROUPE DE TRAVAIL FORMÉ DES ENTITÉS GOUVERNEMENTALES ET INSTITUTIONNELLES IMPLIQUÉES DANS LE PROJET D'IMPLANTATION DE LA STATION DU REM (CDPQ INFRA, ATRM, VILLE DE MONTRÉAL, ARRONDISSEMENT DE VERDUN, PJCCI, STM) AINSI QUE LES PROPRIÉTAIRES RIVERAINS CONCERNÉS DANS LE BUT DE DÉFINIR UN PLAN D'ENSEMBLE QUI REJOIGNE LES OBJECTIFS DU PROJET DE PPU D'OPTIMISER L'AMÉNAGEMENT, MIEUX PLANIFIER LE DÉVELOPPEMENT IMMOBILIER ET ACCROÎTRE LA MOBILITÉ DURABLE ET ACTIVE.

RECOMMANDATION 3 : CONFIER À LA VILLE DE MONTRÉAL LA DIRECTION DE CE GROUPE DE TRAVAIL.

RECOMMANDATION 4 : QUE LES TRAVAUX DU GROUPE DE TRAVAIL SE DÉROULENT SUR UNE PÉRIODE MAXIMALE DE TROIS (3) MOIS AU TERME DUQUEL UN PROJET DE MODIFICATION DU PPU ET DU CADRE RÉGLEMENTAIRE, EN ADÉQUATION AVEC LE PLAN D'ENSEMBLE, SERA SOUMIS AUX AUTORITÉS MUNICIPALES POUR APPROBATION.

CONCLUSION

Depuis plus d'un demi-siècle, l'Île-des-Sœurs marque le paysage montréalais comme principale porte d'entrée de la ville, milieu de vie recherché et, fait digne de mention, importante terre d'accueil de néo-montréalais(e)s. La mise en service du nouveau pont Samuel-de-Champlain envoie un puissant message de modernité qui confirme la vocation de porte d'entrée principale de l'Île. Quant à elle, la station du REM représente une formidable opportunité de redéfinir la partie nord de l'Île-des-Sœurs en offrant une urbanité complémentaire au milieu de vie de type cité-jardin de la portion plus au sud du territoire étudié par le projet de PPU. La nouvelle offre résidentielle aux abords de la station du REM pourrait certainement être de nature à inspirer une manière différente de vivre l'Île-des-Sœurs caractérisée, notamment, par la mobilité durable.

Toutefois, pour ce faire, il importe que Montréal mette rapidement en place, cette fois-ci de concert avec les parties prenantes, les conditions permettant d'assurer l'intégration optimale tant de la station du REM que le développement harmonieux de la portion TOD ainsi que le redéveloppement, par phases, du cadre bâti existant aux abords de la Place du Commerce.

A défaut de quoi, l'attrait de la portion sud du réseau du REM aux fins de développement urbain se fera vraisemblablement ailleurs que sur le territoire de la Ville de Montréal. Et ce, en mode *fast-track*.



"Form cannot be the aim; form
should serve the given
circumstances and be adapted, as
true form intensity can only grow
from quality of life."

— Mies van der Rohe