

MÉMOIRE

REGROUPEMENT DES SYNDICATS DE COPROPRIÉTÉ DU COMPLEXE IMMOBILIER
« LES VERRIÈRES SUR LE FLEUVE »

PRÉSENTÉ À

L'OFFICE DE CONSULTATION PUBLIQUE DE MONTRÉAL

DANS LE CADRE DE LA CONSULTATION PUBLIQUE SUR :

LE PROGRAMME PARTICULIER D'URBANISME DE LA PARTIE NORD DE L'ÎLE-DES-SOEURS

OCTOBRE 2019

1 INTRODUCTION

Ce mémoire présente les commentaires des cinq syndicats de copropriété du complexe immobilier Les Verrières sur le fleuve (« les Verrières ») à l'égard du projet de Programme particulier d'urbanisme (PPU) présenté par la ville de Montréal pour la partie nord de l'Île-des-Sœurs (« l'Île »).

2 QUI SOMMES-NOUS?

Le complexe immobilier des Verrières est composé de cinq immeubles situés sur les rives du fleuve Saint-Laurent, en périphérie de l'Île-des-Sœurs, plus particulièrement aux 50, 60, 80, 90 et 100, rue Berlioz. Construits progressivement entre les années 1984 et 1988, ces cinq immeubles de 19 étages¹ accueillent aujourd'hui plus d'un millier de copropriétaires résidents dont une partie importante sont retraités ou en fin de vie active. Issue du concept des grands ensembles du mouvement moderne en architecture, les Verrières offrent à leurs résidents de vastes espaces extérieurs de verdure dont ils peuvent profiter et qui assurent la participation du complexe au caractère urbain distinctif de l'Île-des-Sœurs.

3 ASPECTS POSITIFS DU PPU-NORD

D'entrée de jeu, il apparaît nécessaire de saluer plusieurs aspects positifs de ce projet de PPU.

D'abord, tous s'entendent sur la nécessité de réaliser une planification détaillée afin de mettre en valeur cette portion de l'Île, tout particulièrement le secteur de la rue Place du commerce (« Place du commerce ») qui pourrait sans doute bénéficier d'un certain redéveloppement pour le rendre plus agréable à fréquenter.

Le projet de PPU met également de l'avant plusieurs objectifs souhaitables comme l'amélioration des accès à l'Île par l'implantation et l'amélioration des infrastructures de transports actifs et

¹ À l'exception de Verrière V qui compte 27 étages.

collectifs, la consolidation du parcours riverain et la volonté de verdir encore plus ce secteur de l'île.

L'arrivée du REM constitue également une source de réjouissance pour plusieurs résidents qui pourront finalement bénéficier d'un équipement de transport collectif additionnel.

Ainsi, ces aspects sont vus d'un bon œil et sont, pour beaucoup, les bienvenus. Ils contribueront certainement à améliorer la qualité de vie des résidents et travailleurs actuels et futurs de l'Île-des-Sœurs.

Cependant, malgré ces aspects positifs, plusieurs préoccupations majeures à l'égard de la vision d'aménagement proposée dans le projet de PPU doivent être partagées avec la Commission.

4 PRÉOCCUPATIONS

4.1 Désignation non adéquate du territoire visé

En 2010, l'arrondissement de Verdun adoptait le *Guide d'aménagement de la Pointe-Nord*, un document visant à guider le développement des terrains du promoteur Proment situés au nord de l'autoroute 10. Depuis, pour la très grande majorité des résidents de l'Île, le secteur identifié comme « la Pointe-Nord » correspond à cette portion de l'Île-des-Sœurs. Or, l'utilisation de ce terme dans le PPU apparaît trompeuse dans la mesure où il fait référence à un territoire élargi englobant maintenant Place du commerce, auquel la désignation usuelle et reconnue par la Ville en 2010 ne correspond pas du tout. Dans ce contexte, nous nous questionnons sur les effets limitatifs de cette désignation sur la participation des résidents dans le cadre de la présente consultation publique et celles qui se sont déroulées par le passé.

- La consultation a-t-elle réussi à rejoindre l'ensemble des personnes qui seront touchées par ce projet dans leur vie quotidienne et qui auraient pu y être intéressées?

4.2 Manque de services publics

Comme il est relevé dans le diagnostic réalisé en 2018 par la Ville, peu de services publics autres que des équipements communautaires et sportifs extérieurs sont présents sur l'Île. L'un des constats du diagnostic est d'ailleurs à l'effet que : « Quelques équipements publics collectifs sont

présents sur l'IDS, mais plusieurs services aux citoyens se trouvent dans les quartiers sur l'autre rive de l'arrondissement »². Plus encore, le diagnostic mentionne clairement que la majorité des services publics et des parcs existants se concentre au centre de l'Île de sorte que beaucoup moins de services sont présents dans la portion nord de celle-ci. La situation est particulièrement préoccupante en matière d'écoles primaires qui sont à pleine capacité et de services d'urgence qui sont quasi-absents³.

Malgré cela, le PPU fait peu mention d'un ajout concret de services publics malgré qu'il planifie l'arrivée de 7000 à 10 000 nouveaux résidents dans le secteur suite à la construction de 3 700 nouveaux logements⁴, auxquels s'ajouteront les quelques milliers de travailleurs qui viendront quotidiennement travailler dans les nouveaux espaces commerciaux prévus dans le concept d'aménagement.

- Comment un milieu qui présente déjà des carences importantes en matière de services publics pourra-t-il absorber convenablement l'arrivée de tous ces nouveaux résidents sans améliorer considérablement l'offre en la matière?
- Est-il même raisonnable de penser que cette absorption soit possible?

Remarque :

Le cas des écoles primaires sur l'Île est un bon exemple de services publics dont la situation actuelle est déjà précaire. En effet, les écoles primaires Île-des-Sœurs et Des Marguerite accueillent un nombre d'élèves à ce point important que la seconde, construite il y a à peine trois ans pour répondre à un besoin urgent, doit déjà louer des espaces supplémentaires à l'extérieur du bâtiment afin de pouvoir accueillir convenablement ses élèves habitants sur son territoire. Malgré cela, l'implantation d'une école n'est pas prévue par cet exercice de planification. D'ailleurs, lorsqu'elle a été interpellée à ce sujet lors de la séance d'information du 30 septembre, la Ville a remis l'entière responsabilité de l'implantation d'une école sur les épaules de la Commission scolaire Marguerite-Bourgeoys. Comme si la Ville n'était ni préoccupée ni partie prenante pour combler un tel besoin.

² Ville de Montréal (2017) Portrait/Diagnostic complet – Secteur de planification – Partie Nord de l'Île des Sœurs, p.17

³ Le seul service d'urgence situé sur l'Île est la caserne de pompier #67 du Service d'incendie de Montréal. Cette caserne est actuellement équipée de seulement deux camions.

⁴ Notons que selon les informations données par la Ville durant la séance d'information du 30 septembre dernier, les estimations en matière de nouveaux logements ont été faites sur la base d'une taille moyenne de 1 100 pi². **Considérant que la tendance du marché est plutôt à la construction de plus petites unités** (700 – 800 pi² en moyenne) et que la Ville a avoué qu'il était « difficile de contrôler la taille des logements qui seraient faits [puisqu'elle] n'a pas de mécanisme réglementaire pour le moment à ce niveau-là » **il est fort possible que plus de 3 700 nouveaux logements soient construits dans le secteur.** (OCPM (2019) Séance de la soirée du 30 septembre 2019, p.57, ligne 1680-1682.)

- Des études quant aux besoins futurs en matière de différents services publics ont-elles été réalisées?
- La Ville ne devrait-elle pas planifier en amont de l'adoption d'un PPU les besoins additionnels en services publics que sa matérialisation pourrait nécessiter?
- La Ville n'a-t-elle pas des outils de maîtrise foncière qu'elle pourrait utiliser lors de l'élaboration d'un PPU pour garantir l'implantation des services publics qui seront nécessaires dans le secteur visé suite à la matérialisation du PPU?
- Ne serait-il pas pertinent d'évaluer la possibilité d'implanter des équipements communautaires et sportifs intérieurs (ex. : un centre sportif) afin d'avoir une offre adéquate et accessible, sur l'Île, de ce type de services durant la saison froide?

4.3 Difficulté d'accessibilité à l'Île

Tel que le relève la Ville dans son diagnostic de 2018, l'Île est un secteur enclavé qui n'est actuellement accessible que par deux accès routiers (boulevard de l'Île-des-Sœurs et chemin de la PointeNord/rue Jacques-Le Ber/boulevard René-Lévesque). De plus, soulevons que ces deux accès sont situés côte à côte à la pointe nord de l'Île, qui connaît tous les jours des embouteillages importants aux heures de pointe.

Alors que la Ville estime l'arrivée de 2 770 voitures additionnelles dans ce secteur⁵, il est difficile de comprendre pourquoi, malgré l'implantation du REM et l'objectif de prioriser les modes de transports actifs et collectifs, le PPU ne prévoit pas de mesures concrètes supplémentaires en matière d'accessibilité véhiculaire à l'Île. La Ville doit être consciente que les déplacements en auto resteront un moyen de transport essentiel pour plusieurs résidents de l'Île qui sont composés principalement de familles et d'une population vieillissante. Or, l'arrivée de ces milliers de voitures directement

Remarque :

Le PPU mentionne l'évaluation éventuelle d'un nouveau lien vers Verdun dans la continuité de la rue Marguerite-Bourgeois vers la rue Galt. Or, rappelons que ce lien est en discussion depuis une vingtaine d'années déjà. Rappelons aussi que plusieurs millions ont été investis en aménagement des berges (plage de Verdun et parc linéaire) dans les environs du point de chute envisagé. L'hypothèse d'un nouveau lien vers Verdun est donc peu crédible.

⁵ La ville estime l'ajout de quelques 3 700 logements lesquels seront assujettis à une norme de 0.75 stationnement par logement. Cela donne un potentiel total de 2 770 voitures additionnelles uniquement dans la portion nord de l'Île-des-Sœurs.

dans « la porte d'entrée » de l'Île-des-Sœurs nécessite des mesures de mitigation concrètes, dépassant le stade des intentions, et qui reposent sur des études publiques sérieuses effectuées en temps opportun.

Pour le moment, la seule étude de mobilité qui a été réalisée par la Ville n'a pas été rendue publique. De plus, selon les informations transmises lors de la séance d'informations du 30 septembre, bien qu'elle tienne compte d'une « densité qui s'apparente »⁶ à ce qui est proposé dans la PPU, l'étude est fondée sur des données de circulation issues de la situation antérieure à la reconstruction de l'échangeur Turcot et à la construction du pont Samuel-de-Champlain, et non sur des données qui refléteront réellement la situation de la circulation autoroutière à la suite de ces chantiers d'infrastructures importantes.

- La Ville ne devrait-elle pas attendre la fin des grands travaux routiers afin de réaliser une étude de mobilité convenable et évaluer, par la suite, la faisabilité de la densification qu'elle préconise?
- La Ville ne devrait-elle pas prévoir en amont de l'adoption d'un PPU des mesures précises, claires et concrètes de mitigation de l'impact du projet sur la circulation véhiculaire, et ce, particulièrement dans un contexte d'enclavement?
- À l'avenir, les résidents de l'Île seront-ils encore davantage prisonniers des embouteillages?

4.4 Sécurité publique

Ces deux préoccupations précédentes en matière de services publics et d'accessibilité entraînent une autre qui concerne la sécurité publique à l'Île-des-Sœurs.

Il est effectivement difficile de concevoir comment, dans un contexte d'accessibilité véhiculaire à l'Île qui sera certainement rendu plus difficile par la réalisation de ce projet de développement, les autorités publiques sauront assurer la sécurité des résidents d'une Île déjà pauvrement équipée en services d'urgence.

- Comment des services d'urgence essentiels comme les ambulances, la police et les pompiers (si des renforts sont nécessaires) pourront-ils accéder rapidement à l'Île?

⁶ OCPM (2019) Séance de la soirée du 30 septembre 2019, p.56, ligne 1642.

- Des études et des plans d'interventions ont-ils été réalisés en la matière?
- Ces études et plans, s'ils ont été complétés, ont-ils tenu compte de l'aménagement du secteur visé par ce projet de PPU?

Ce projet apparaît comme déficient en matière de sécurité publique, ce qui est grandement préoccupant.

4.5 Avenir de la structure commerciale

Comme il l'est relevé dans le diagnostic de 2018, Place du commerce constitue le seul pôle commercial de l'Île des Sœurs ⁷. Accueillant les commerces courants et de proximité tel que cliniques médicales, pharmacies, épiceries et quincaillerie, Place du commerce s'avère la destination locale primordiale de desserte commerciale pour les 20 000 résidents de l'Île et qu'une partie importante fréquente quotidiennement. Bien que Place du commerce bénéficierait d'une certaine revitalisation, la transformation drastique proposée dans le PPU soulève des inquiétudes sérieuses quant à l'avenir de l'offre commerciale sur l'Île pendant et après les travaux et, conséquemment, amène à questionner le concept d'aménagement retenu dans ce projet de PPU.

Des résidents de la Cité-du-havre (Habitat 67, Tropiques Nord et Profil-O) fréquentent aussi le quartier Place du commerce afin d'éviter la circulation automobile du centre-ville et d'y bénéficier d'un stationnement facile. La réalisation de ce projet de développement n'affectera donc pas que les résidents de l'Île.

Compte tenu du profil démographique familial et vieillissant de la population de l'Île, de la position excentrée de Place du Commerce et de sa difficulté d'accès pas transport en commun ou par transport actif pour une majorité des résidents du secteur, l'automobile constitue pour beaucoup la principale manière d'accéder à l'unique pôle commercial de l'Île-des-Sœurs. Un stationnement accessible et en quantité suffisante constitue donc un besoin essentiel pour une

⁷ Il faut néanmoins soulever la présence de quelques commerces qui, depuis quelques années, se sont implantés dans le projet Evolo, sur la pointe nord de l'Île, et qui semblent déjà souffrir de la diminution en cours du nombre d'espaces de stationnement. Cependant, l'essentiel des commerces courants et de proximité se retrouve à la Place du commerce.

partie importante des résidents actuels comme pour les commerçants de Place du commerce qui bénéficient grandement de l'achalandage que leur confèrent ces commodités.

Or, l'élimination des stationnements de surface gratuits au bénéfice de stationnements souterrains, sans doute payants, en sus des nouvelles normes qui en causeront une diminution drastique, suscitent des questionnements sérieux à l'égard de l'accessibilité véhiculaire de Place du commerce, de même qu'à la pérennité de son offre commerciale. D'ailleurs, l'inquiétude quant à la pérennité de cette offre est d'autant plus vive compte tenu des impacts

appréhendés par la mise en œuvre du PPU proposé, qui passera par un remplacement d'une bonne partie du cadre bâti actuel.

Remarque :

L'effet de la réglementation proposée sur le stationnement de l'épicerie IGA est un exemple probant et concret qui explique cette préoccupation. Alors que le stationnement actuel de l'épicerie IGA comprend 160 cases, lequel est déjà rempli aux heures de pointe, la nouvelle réglementation fera chuter le nombre de cases dont le commerce pourra bénéficier à 62 seulement.

- Qu'arrivera-t-il aux commerces de proximité durant cette importante transformation?
- Les résidents auront-ils accès aux commerces essentiels auxquels ils ont accès présentement?
- Devront-ils alors continuellement sortir de l'île pour fréquenter ces types de commerce de proximité qui, à raison d'être à l'extérieur de l'île, n'en sera plus?
- Les commerces survivront-ils à l'augmentation importante des loyers engendrée en partie par la nécessité d'enfouir les stationnements en sous-sol dans les bâtiments qui seront construits?
- Serait-il possible d'atteindre les objectifs généraux du PPU proposé sans devoir faire tabula rasa de l'existant?

4.6 Protection des vues

Les résidents de l'île-des-Sœurs bénéficient actuellement de plusieurs corridors visuels vers le centre-ville et le mont Royal depuis des espaces publics et privés. Bien qu'un effort d'identification de ces vues ait été réalisé dans le PPU pour celles situées dans le secteur visé, aucune considération n'a été apportée aux vues existantes ailleurs sur l'île. L'impact de la mise en œuvre

du PPU sur ces vues n'a pas été évalué. Or, le panorama vers le centre-ville, le mont Royal et le fleuve est un élément majeur qui a amené de nombreux résidents de l'Île-des-Sœurs à y habiter.

- À l'image des préoccupations louables du PPU de maintenir les vues sur le fleuve depuis la montagne, la Ville ne devrait-elle pas entretenir des préoccupations similaires de sauvegarde des corridors visuels actuels vers la montagne et le centre-ville depuis l'ensemble de l'Île-des-Sœurs?
- Un exercice plus exhaustif d'identification des corridors visuels d'intérêt pour l'ensemble de l'Île-des-Sœurs sera-t-il réalisé et pris en considération avant l'adoption du PPU?
- Des mesures pour diminuer l'impact sur les corridors visuels des nouveaux projets immobiliers seront-elles prévues dans la réglementation découlant du PPU?

En réponse à la seconde question, il serait pertinent d'explorer la possibilité d'exporter certaines des mesures en vigueur au centre-ville à l'égard de la qualité architecturale des nouvelles constructions dans l'objectif de protéger les corridors visuels d'intérêt.

4.7 Hauteurs, densité et harmonie des constructions proposées avec l'existant

De manière générale, l'Île est caractérisée par deux types de tissu urbain. Au centre, on retrouve généralement des bâtiments de faible hauteur (maisons de ville, jumelées et unifamiliales, et immeubles à condo de quelques étages) dans un tissu urbain compact et verdoyant, alors qu'on retrouve en périphérie des tours de moyenne hauteur (quinze à vingt étages)⁸ construites dans de vastes espaces libres et remplis de végétation.

Bien que la volonté de la Ville de verdir les espaces non construits du secteur de la pointe nord doit être saluée, des doutes existent quant à la pertinence et l'harmonie du cadre bâti souhaité par le PPU avec l'environnement existant. *A contrario* de ce dernier, la vision proposée met de l'avant l'implantation de tours pouvant s'élever jusqu'à une hauteur de 78 m au nord de l'autoroute et jusqu'à une hauteur de 57 m au sud, dans un tissu urbain plutôt compact. Bien qu'il permette d'atteindre une densité de 110 logements à l'hectare, ce concept ne s'inscrit clairement pas dans la continuité des tissus urbains existants sur l'Île-des-Sœurs. Ainsi, les hauteurs et

⁸ Les tours d'Évolo sont une exception, celles-ci s'élevant jusqu'à une trentaine d'étages.

densités proposées pourraient être limitées à une quarantaine de mètres et à 80 logements à l'hectare ce qui permettrait d'obtenir à la fois une densité intéressante et un tissu urbain mieux adapté à l'Île-des-Sœurs.

- Est-il possible d'augmenter la densité tout en respectant l'environnement existant?
- Bien que le taux de 110 logements à l'hectare imposé par le schéma concerne la densité visée pour les nouveaux projets de développement immobilier et ne tienne pas compte de l'existant, quelle est la densité résidentielle actuelle comprise dans l'aire d'influence de la station du REM? Est-elle suffisante pour supporter son opération?

4.8 Quiétude des résidents

Depuis plusieurs années déjà, les résidents de l'Île-des-Sœurs se retrouvent continuellement affectés par des chantiers majeurs. L'ampleur de ces chantiers, tels que la réfection de l'échangeur Turcot et la construction du nouveau pont Samuel-de-Champlain, a occasionné et continue à causer contraintes et inconvénients majeurs pour les résidents et travailleurs de l'Île. La mise en œuvre de ce projet de PPU, en raison notamment de son ambition et du moment auquel il est proposé⁹, soulève des préoccupations importantes quant aux impacts quotidiens sur la quiétude et la qualité de vie à l'Île-des-Sœurs.

- Quelles seront les mesures de mitigation prévues pour assurer la quiétude et la qualité de vie des résidents?
- L'Île-des-Sœurs sera telle encore soumise aux impacts négatifs d'un autre chantier important qui devrait s'étendre sur plus de 10 ans?
- Est-il nécessaire de s'empresser à mettre en valeur les abords de la station du REM? Est-il possible d'attendre quelques années que la poussière des autres chantiers soit retombée avant d'entreprendre un autre chantier de cette ampleur?

4.9 Capacité des infrastructures sanitaires

⁹ Il faut rappeler que l'Île-des-Sœurs devra aussi subir les effets de la déconstruction de l'ancien pont Champlain qui occasionnera son lot de nuisances durant les deux à trois prochaines années.

Avec une population actuelle d'un peu plus de 20 000 habitants, à laquelle s'ajoutent actuellement 8 715 travailleurs, la question primordiale de la capacité des infrastructures sanitaires de supporter l'augmentation de résidents et de travailleurs prévue par le PPU ne peut être ignorée. Cette question est d'autant plus importante que ni les documents déposés par la Ville ni le projet de PPU ne font mention de cet enjeu, mis à part le portrait du secteur qui met à jour leur localisation.

- La Ville a-t-elle réalisé des études quant à la capacité des infrastructures sanitaires de l'île à accueillir la mise en œuvre de ce PPU?
- La capacité de ces infrastructures devra-t-elle être augmentée?
- Les résidents actuels devront-ils payer pour la réalisation des travaux d'augmentation de la capacité des infrastructures actuelles via leur compte de taxes municipales?

5 CONCLUSIONS

Pour conclure, les préoccupations présentées dans ce mémoire nous sont très importantes. La portée actuelle de ce PPU nous paraît inadéquate, peu réaliste et non pratique, et elle ne semble pas s'appuyer sur un nombre suffisant d'études concluantes réalisées en temps opportun¹⁰. Dans ce contexte, ces préoccupations vont jusqu'à remettre en question la pertinence et la cohérence de la vision d'aménagement proposé pour les résidents et travailleurs actuels et futurs de l'Île-des-Sœurs.

Nous espérons que la commission entendra et considérera nos préoccupations avec sérieux. Pour nous, cet exercice de consultation devrait se solder par une révision complète de ce projet de PPU qui, malheureusement, ne s'harmonise pas suffisamment avec le reste de l'Île-des-Sœurs. Nous souhaitons que cette révision s'appuie sur des études complètes et rendues publiques. Nous souhaitons également que cette révision soit réalisée en visant une meilleure intégration des aménagements avec l'environnement ainsi qu'avec les besoins et aspirations, réels, pratiques et quotidiens des résidents.

¹⁰ Il faut rappeler que, dans le cadre du présent exercice de consultation, très peu d'études ont été déposées pour information par la Ville.

Nous ne sommes pas opposés au développement de notre Île-bien-aimée. Nous souhaitons cependant insister pour que celui-ci se fasse de manière responsable, et cohérente avec le milieu existant, et dans l'intérêt de l'ensemble des résidents actuels et futurs de ce magnifique milieu de vie qu'est l'Île des Sœurs.

6 RECOMMANDATIONS

1. Changer la désignation du secteur pour « Pointe-Nord et Place du commerce de l'Île-des-Sœurs » et poursuivre les consultations publiques afin d'interpeller convenablement les gens qui pourraient être intéressés à faire part de leurs opinions et commentaires.
2. Intégrer au PPU des propositions concrètes, plausibles et vérifiées pour améliorer l'accessibilité véhiculaire à l'Île.
3. Attendre la fin des grands travaux routiers afin de réaliser une étude de mobilité convenable et évaluer, par la suite, la faisabilité d'une densification de l'Île en regard de ses effets sur la mobilité.
4. Intégrer au PPU des propositions concrètes, plausibles et vérifiées, notamment par l'utilisation d'outil de maîtrise foncière, pour améliorer la qualité et la quantité des services publics afin de répondre aux besoins actuels et futurs des résidents et travailleurs de l'Île-des-Sœurs.
5. Prévoir des mesures claires et solides, enchâsser dans un plan formel, en matière de sécurité publique.
6. Repenser la vision proposée pour le réaménagement de Place du commerce de manière à mieux intégrer les besoins réels de la population familiale et vieillissante et des commerçants de l'Île notamment à l'égard du stationnement.
7. Identifier et évaluer l'impact de la mise en œuvre de ce projet de PPU sur les corridors visuels situés sur le reste de l'Île-des-Sœurs et auxquels les résidents et travailleurs actuels sont très attachés.
8. Abaisser les limites maximales en matière de hauteur et de densité à une quarantaine de mètres et à 80 logements à l'hectare, aux fins d'une meilleure intégration avec le tissu urbain existant.

9. Repenser l'échéancier de mise en œuvre du PPU en fonction des autres chantiers en cours dans le secteur afin d'accorder un répit aux résidents et travailleurs actuels de l'Île-des-Sœurs et de leur assurer une certaine quiétude.
10. Réaliser les études appropriées à la mise en place de ces recommandations en amont du processus de planification et les rendre publiques.

En terminant, nous désirons remercier l'Office de consultation publique de Montréal de nous avoir donné l'opportunité de commenter ce nouveau plan particulier d'urbanisme qui non seulement viendra modifier sensiblement le paysage de l'Île-des-Sœurs mais également affecter considérablement la vie future de ses résidents.

Cosignataires de ce mémoire :

Marie-Josée Deschamps, présidente du syndicat des copropriétaires de Verrières I

Maryse Rinfret-Raynor, présidente du syndicat des copropriétaires de Verrières II

Gilles Rondeau, président du syndicat des copropriétaires de Verrières III

Denys Turcotte, président du syndicat des copropriétaires de Verrières IV

Patrick Kenniff, président du syndicat des copropriétaires de Verrières V