



Rapport de consultation publique

**PROJET DE PROGRAMME PARTICULIER D'URBANISME (PPU)**

# **PARTIE NORD DE L'ÎLE-DES-SŒURS**

Projet de règlement 04-047-205





OFFICE  
DE CONSULTATION PUBLIQUE  
DE MONTRÉAL

**PROJET DE PROGRAMME  
PARTICULIER D'URBANISME (PPU)  
PARTIE NORD DE L'ÎLE-DES-SOEURS**

**Projet de règlement 04-047-205**

**Rapport de consultation publique**

**Le 30 avril 2020**

### ***Édition et diffusion***

Office de consultation publique de Montréal  
1550, rue Metcalfe, bureau 1414  
Montréal (Québec) H3A 1X6  
Téléphone : 514 872-3568  
Télécopieur : 514 872-2556  
Internet : [ocpm.qc.ca](http://ocpm.qc.ca)  
Courriel : [info@ocpm.qc.ca](mailto:info@ocpm.qc.ca)

Dépôt légal - Bibliothèque et Archives nationales du Québec, 2020

Dépôt légal - Bibliothèque et Archives Canada, 2020

ISBN 978-2-924750-80-3 (imprimé)

ISBN 978-2-924750-79-7 (PDF)

Le masculin est employé pour alléger le texte.

Tous les documents déposés durant le mandat de la commission ainsi que les enregistrements de toutes les interventions publiques sont disponibles pour consultation aux bureaux de l'Office de consultation publique de Montréal.

Montréal, le 30 avril 2020

Madame Valérie Plante  
Mairesse de la Ville de Montréal  
Monsieur Benoit Dorais  
Président du comité exécutif  
**Ville de Montréal**  
**Hôtel de ville – Édifice Lucien-Saulnier**  
155, rue Notre-Dame Est  
Montréal (Québec)  
H2Y 1B5

**Objet : Rapport de consultation publique sur le projet de Programme particulier d'urbanisme (PPU) Partie nord de L'Île-des-Sœurs**

---

Madame la Mairesse,  
Monsieur le Président du comité exécutif,

J'ai le plaisir de vous remettre le rapport de l'Office de consultation publique de Montréal (OCPM) sur la consultation visant à transformer un secteur de 79 hectares dans la Partie nord de L'Île-des-Sœurs, cœur de l'activité économique du quartier en un milieu de vie et d'emploi structurant. L'outil règlementaire retenu à cet effet est un programme particulier d'urbanisme (PPU) qui vient encadrer la croissance du quartier en prenant aussi en compte la cohésion sociale et en optimisant les interventions en termes d'aménagement, de mobilité et d'accessibilité.

Près de 3700 personnes ont participé aux diverses étapes de la démarche. La commission a reçu plus de 550 opinions écrites dont 28 ont fait l'objet de présentation. À ce nombre s'ajoutent 13 interventions orales sans dépôt de mémoire. C'est donc dire l'intérêt que suscite l'avenir de ce territoire au riche passé agricole et ayant été urbanisé sur le modèle de la cité-jardin. La vision d'avenir mise au jeu se déclinait en cinq orientations axées sur une densification souhaitable avec

l'arrivée prochaine d'une station du REM, une transformation de la mobilité vers des modes de déplacements plus actifs, une mise en valeur des composantes historiques, naturelles et paysagères ainsi qu'un encadrement de la forme bâtie et de sa performance environnementale.

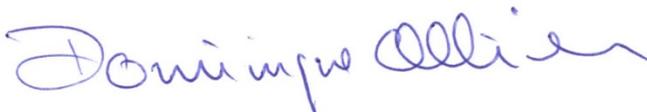
De l'avis de la commission, la vision et les grandes orientations proposées reçoivent un accueil plutôt favorable, alors que le concept d'aménagement et les interventions proposées sont très loin de susciter l'adhésion. De plus, plusieurs inquiétudes sont exprimées par les participants quant aux nuisances provoquées par les travaux, la connectivité de l'île au reste du territoire et l'arrivée d'une forme bâtie qui ne s'inscrit pas, selon eux, en continuité avec l'esprit de la cité-jardin.

La commission reconnaît le positionnement unique du secteur et le bien-fondé d'en faire un milieu de vie plus dense, socialement diversifié et agréable, tant pour les résidents et travailleurs actuels que pour ceux à venir. C'est avec ces éléments en tête qu'elle fait vingt-cinq recommandations pour mieux incarner la vision, célébrer le patrimoine, améliorer les déplacements et en faire un véritable milieu de vie et d'emploi verdoyant et innovant. Elle identifie également des actions qui semblent prioritaires ou préalables à tout futur développement. Finalement, à la lumière des commentaires entendus, la commission constate le grand intérêt des acteurs institutionnels, privés, communautaires et des citoyens à collaborer pour faire de la transformation du secteur un projet soucieux de la préservation de la qualité de vie et de la spécificité du secteur. À cet effet, elle invite la Ville à faire preuve de leadership pour regrouper toutes les parties prenantes dans un mécanisme approprié et efficace de concertation afin de s'assurer que tous travaillent dans le sens de l'intérêt commun.

L'Office rendra ce rapport public le 14 mai 2020, à moins que vous ne souhaitiez qu'il le fasse à une date plus rapprochée. De plus, si vous le jugez opportun, je pourrais me rendre disponible pour présenter le rapport aux élus concernés.

Je vous prie d'agréer, Madame la Mairesse et Monsieur le Président, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

La présidente,



Dominique Ollivier

DO/II

c. c. Monsieur Éric Alan Caldwell, responsable de l'OCPM  
Monsieur Jean-François Parenteau, maire de l'arrondissement de Verdun

## TABLE DES MATIÈRES

Introduction .....	1
1. Le projet de la consultation publique et de la démarche .....	3
1.1 Le mandat.....	3
1.2 Le territoire .....	3
1.2.1 Historique.....	4
1.3 Le portrait du secteur .....	5
1.3.1 Socio-économique .....	5
1.3.2 Mobilité.....	6
1.3.3 Équipements et espaces collectifs.....	7
1.3.4 Aménagement.....	7
1.3.5 Projets majeurs .....	8
1.4 Le projet de PPU de la partie nord de L'Île-des-Sœurs.....	8
1.4.1 Énoncé de vision .....	9
1.4.2 Orientations .....	10
1.4.3 Concepts d'aménagements et interventions détaillées.....	10
1.4.4 Mise en œuvre .....	10
1.5 Le dossier de documentation .....	12
1.6 La démarche de consultation.....	13
1.6.1 Séance d'information.....	13
1.6.2 Consultation en ligne .....	13
1.6.3 Audition des opinions .....	14
2. Les préoccupations, les attentes et les opinions des participants .....	15
2.1 Hauteurs et densité .....	16
2.2 L'aménagement .....	16
2.2.1 Les tendances générales selon les moyens de consultation .....	16

2.2.2	Habitation .....	19
2.2.3	Règlementation.....	20
2.2.4	Les aires d'ambiance.....	24
2.2.5	Quartiers avoisinants .....	27
2.2.6	Terrains vacants .....	28
2.2.7	Percées visuelles et entrée de ville.....	28
2.2.8	Qualité architecturale .....	29
2.2.9	Sécurité .....	29
2.3	La mobilité.....	30
2.3.1	Accès à l'île.....	31
2.3.2	Transport collectif.....	31
2.3.3	Accès au REM.....	32
2.3.4	Mobilité active .....	33
2.3.5	Circulation automobile .....	35
2.3.6	Stationnement .....	36
2.4	Les équipements collectifs.....	38
2.5	L'économie locale et l'emploi .....	40
2.5.1	Commerces et services .....	40
2.5.2	Offre d'emploi.....	41
2.6	L'environnement.....	42
2.6.1	Parcs et espaces verts.....	42
2.6.2	L'aménagement des rives et du parcours riverain .....	44
2.6.3	Verdissement et canopée .....	45
2.6.4	Nuisances .....	45
2.6.5	Certifications et normes .....	46
2.6.6	Agriculture urbaine .....	46
2.7	Le patrimoine .....	47
2.8	La gouvernance.....	48
2.8.1	Consultation, concertation et partenariat.....	48

3.	Les constats et l'analyse de la commission .....	51
3.1	La mise en contexte .....	51
3.1.1	Prémises et considérations générales.....	52
3.1.2	Les informations disponibles .....	53
3.1.3	Le cadre de référence de la commission .....	54
3.2	Aménager un TOD.....	55
3.2.1	La vision et les orientations du PPU.....	55
3.2.2	Le territoire de planification .....	56
3.2.3	Développer la mixité.....	57
3.3	Les hauteurs et la densité du territoire à l'étude .....	62
3.3.1	Les paramètres généraux.....	62
3.3.2	Quartier Pointe-Nord .....	63
3.3.3	La place du Commerce.....	64
3.4	Les balises d'aménagement.....	65
3.4.1	Implantation et forme des bâtiments.....	65
3.4.2	Guide d'aménagement .....	66
3.5	Espaces verts, espaces publics et connectivité.....	67
3.5.1	Axe vert, lieu de rassemblement, de convergence .....	69
3.5.2	Rives, parcours riverain.....	70
3.5.3	Milieus naturels – connectivité écologique.....	71
3.5.4	Verdissement, toits écoproformants et agriculture urbaine.....	72
3.5.5	La performance environnementale .....	73
3.6	Le patrimoine .....	74
3.7	La mobilité, élément clé du TOD.....	75
3.7.1	Accès à l'île.....	75
3.7.2	Réseau viaire et circulation.....	77
3.7.3	Transport collectif.....	77
3.7.4	Mobilité active .....	78
3.7.5	L'offre de stationnement .....	79

3.7.6	Plan de gestion des déplacements .....	80
3.8	Développement économique .....	83
3.9	Les nuisances .....	84
3.10	Gouvernance et concertation .....	85
	Conclusion .....	89
	Annexe 1 – Les renseignements relatifs au mandat .....	93
	Annexe 2 – La documentation .....	97
	Annexe 3 – Projet de règlement P-04-047-205 .....	105
	Annexe 4 – Les recommandations .....	111

## Introduction

Un Programme particulier d'urbanisme (PPU) est une composante du Plan d'urbanisme<sup>1</sup>. Il s'agit d'un plan détaillé produit lorsqu'un secteur doit faire face à des changements importants. Il permet de dégager une vision d'ensemble et d'encadrer les interventions futures sur un territoire donné à partir d'orientations. Il fixe des objectifs pour l'avenir et propose des mesures pour les atteindre, incluant de nouveaux règlements d'urbanisme, des aménagements publics améliorés, des programmes et des politiques<sup>2</sup>.

Le 20 août 2019, l'Office a été mandaté pour tenir une consultation publique sur le projet de PPU de la partie nord de L'Île-des-Sœurs. Dans le cadre de son mandat, la commission, présidée par Isabelle Beaulieu et composée de Marie Claude Massicotte et Gaétan Lebeau, a tenu des activités afin d'informer et de recueillir l'opinion du plus grand nombre de participants.

Une vaste documentation concernant le secteur et les divers règlements s'appliquant au territoire de planification ont été mis à la disposition du public sur la page web de la consultation. Un questionnaire, dont les objectifs étaient de mobiliser les participants et de connaître leur opinion générale sur le projet a été mis en ligne du 26 septembre au 4 novembre 2019. Une séance d'information, précédée de la présentation des projets et des grands chantiers en cours sur le secteur, a été organisée par l'OCPM le 30 septembre 2019. Ce processus a été accompagné d'une période d'opinions en ligne où les citoyens ont été invités à se prononcer sur certains aspects spécifiques de la vision et les orientations d'aménagement proposées par la Ville. Finalement, cinq séances d'audition des opinions ont été tenues du 28 au 30 octobre 2019 au centre communautaire Elgar.

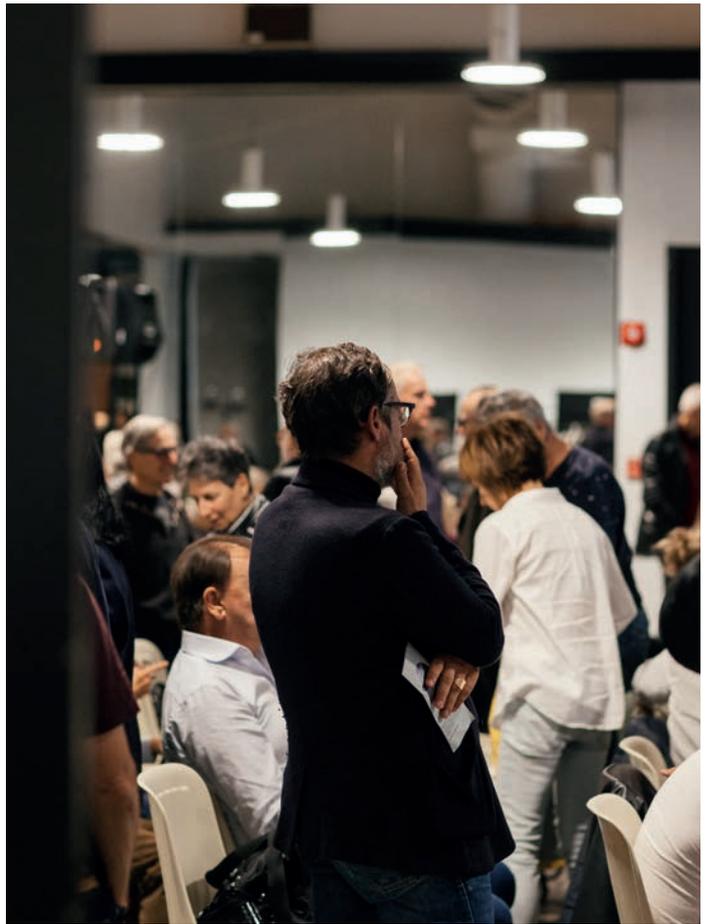
Le premier chapitre de ce rapport décrit le projet de PPU et la démarche de consultation mise en place par l'OCPM. Le deuxième chapitre fait une synthèse des préoccupations et des opinions exprimées par les participants. Enfin, le troisième et dernier chapitre est consacré à l'analyse et aux recommandations de la commission.

---

<sup>1</sup> L'article 85 de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (LAU) présente les composantes d'un PPU, de même que certaines des actions publiques que peut poser une municipalité dans le cadre de sa mise en œuvre.

<sup>2</sup> Le petit guide des programmes particuliers d'urbanisme (PPU) à Montréal :

[http://ocpm.qc.ca/sites/ocpm.qc.ca/files/pdf/publications/fr/le\\_petit\\_guide\\_des\\_programmes\\_particuliers\\_d039urbanisme\\_pu-fr.pdf](http://ocpm.qc.ca/sites/ocpm.qc.ca/files/pdf/publications/fr/le_petit_guide_des_programmes_particuliers_d039urbanisme_pu-fr.pdf)



## 1. Le projet de la consultation publique et de la démarche

### 1.1 Le mandat

Le 20 août 2019, le conseil municipal de la Ville de Montréal a mandaté l'OCPM afin de tenir une consultation publique sur le projet de règlement intitulé « Règlement modifiant le Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal (04-047) » afin d'y intégrer le Programme particulier d'urbanisme (PPU) du secteur de planification partie nord de L'Île-des-Sœurs.

### 1.2 Le territoire

Le territoire de planification, d'une superficie d'environ 79 hectares, est situé dans la partie nord de L'Île-des-Sœurs, à l'intersection des autoroutes 10 et 15 et du nouveau pont Samuel-De Champlain. Le secteur doit recevoir, à partir de 2021, une station du Réseau express métropolitain (REM) et, en raison de l'arrivée d'un mode de transport structurant, l'entièreté de sa superficie correspond à l'aire TOD<sup>3</sup> indiquée au Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal (SAD)<sup>4</sup> ainsi qu'au Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD)<sup>5</sup>.

La section du secteur localisée au sud de l'autoroute est occupée par la place du Commerce, sur laquelle se concentrent les principales activités commerciales et de services de l'île. Du côté nord de l'autoroute, on trouve le campus Bell Canada, le plus important employeur du secteur, ainsi que le quartier Pointe-Nord, une zone mixte regroupant des résidences et des activités commerciales. Le territoire du PPU borde le fleuve sur plus de la moitié de son périmètre. Il est entouré au sud par des quartiers résidentiels et, à l'est, par un ancien secteur industriel en transformation.

La construction du nouveau pont Samuel-De Champlain ainsi que l'arrivée de la station du REM auront un impact sur l'actuelle configuration du secteur. Le nouveau pont vient remplacer l'ancien pont Champlain, dont la déconstruction est prévue au cours des années à venir. Le projet du REM, quant à lui, prévoit une station aérienne localisée entre les voies de l'autoroute 15, au nord de la place du Commerce.

---

<sup>3</sup> « Le TOD (Transit-Oriented Development) est un développement immobilier de moyenne à haute densité structuré autour d'une station de transport en commun à haute capacité, comme une gare de train, une station de métro, une station de SLR ou un arrêt de bus (axes de rabattement ou service rapide par bus [ SRB ] ). Situé à distance de marche d'un point d'accès important du réseau de transport collectif, le TOD offre des opportunités de logement, d'emploi et de commerce et n'exclut pas l'automobile. » Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD), doc. 4.1.3, p. 80

<sup>4</sup> Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal, doc. 4.1.4, p. 134

<sup>5</sup> Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD), doc. 4.1.3, p. 87



*Home and Mortgage Corporation*. C'est alors que débute l'urbanisation de l'île, accélérée avec l'arrivée du pont Champlain en 1962.

Le premier plan directeur de développement de l'île est conçu au cours des années 1960 et proposait une proportion de 40 % de résidentiel, 25 % d'affaires et 35 % de parcs, voiries et infrastructures municipales<sup>6</sup>. Près de 3 000 logements de typologies diverses sont construits dans la partie centrale de l'île, au sud du secteur de planification, selon l'approche de la cité-jardin. La planification repose alors sur la construction en hauteur afin de dégager de plus grands espaces au sol (parcs, espaces communautaires, etc.), l'aménagement public de la berge, une séparation entre la circulation piétonne et la circulation automobile ainsi qu'une orientation des bâtiments permettant les percées visuelles sur le fleuve<sup>7</sup>. À partir des années 1970, des vagues d'urbanisation se succèdent, renforçant les fonctions résidentielles et commerciales de l'île et lui donnant sa configuration actuelle.

La relation du milieu avec la nature et le fleuve constitue l'une des principales caractéristiques de l'urbanisation de l'île, notamment dans sa partie sud. La partie nord, concernée par le projet de PPU à l'étude et où se trouve le noyau de commerces et de services de l'île, a évolué différemment et offre un paysage urbain plus minéralisé, axé sur les déplacements automobiles.

Finalement, l'inauguration du pont Samuel-De Champlain en 2019 et l'ouverture de la station du REM, prévue pour 2021, constituent les deux projets majeurs en cours dans le secteur.

### **1.3 Le portrait du secteur**

#### **1.3.1 Socio-économique**

Selon Statistique Canada, L'Île-des-Sœurs comptait 20 461 habitants en 2016, une augmentation de plus de 10 % par rapport à 2011. Cette population était répartie en 9 635 ménages, dont le revenu moyen s'élevait à 142 373 \$, très supérieur à celui de l'agglomération de Montréal qui était de 69 047 \$. Malgré cela, l'analyse des données<sup>8</sup> indique une certaine diversité socio-économique puisque près du tiers des ménages de l'île avait un revenu brut de moins de 50 000 \$ en 2010.

Comparativement à l'ensemble de la population de Verdun et de l'agglomération de Montréal, la population de L'Île-des-Sœurs est plus fortement représentée par les 35-79 ans, compte moins d'enfants par famille, est plus scolarisée et présente un taux de bilinguisme élevé (72 %)<sup>9</sup>. L'Île-des-Sœurs compte aussi 38,87 % de personnes immigrantes, de diverses origines.

---

<sup>6</sup> Portrait diagnostique complet, doc. 3.2, p. 13

<sup>7</sup> Programme particulier d'urbanisme – Partie nord de L'Île-des-Sœurs, doc. 3.1, p. 16

<sup>8</sup> Portrait-diagnostique de la population de L'Île-des-Sœurs, doc. 3.7, p. 8-11

<sup>9</sup> Portrait diagnostique complet, doc. 3.2, p. 16

En 2016, on dénombrait 8 715 employés sur l'île, répartis entre 63 commerces et services, dont 32 aux abords de la place du Commerce, et dans plusieurs espaces de bureaux, dont le Campus Bell, au nord de l'autoroute. L'offre commerciale du secteur est diversifiée et principalement orientée vers la desserte de services à la clientèle locale<sup>10</sup>.

### 1.3.2 Mobilité

Trois liens routiers permettent d'accéder à L'Île-des-Sœurs. La durée du parcours automobile entre le centre-ville et l'entrée de L'Île-des-Sœurs, hors des heures de pointe, est d'environ 6 minutes. La voiture individuelle est le principal moyen de transport, la majorité des déplacements vers et depuis L'Île-des-Sœurs se fait en automobile ( $\pm 75\%$ )<sup>11</sup>. Dans le secteur de planification, les trois voies principales sont les boulevards de L'Île-des-Sœurs et René-Lévesque ainsi que la rue Place du commerce. Il y a deux stations Communauto, une à la place du Commerce et l'autre dans le quartier Pointe-Nord.

La présence récente des grands chantiers liés aux travaux de construction du nouveau pont Samuel-De Champlain et de la future station du REM a des impacts importants sur la circulation et la congestion automobile aux entrées et sorties du secteur.

En ce qui concerne le transport collectif, le secteur est desservi par quatre parcours de la Société de transport de Montréal (STM) et un du Réseau de transport de Longueuil (RTL). Les services de transport collectif sont limités et nécessitent amélioration. En vue de pallier cette situation et de s'adapter à l'arrivée du REM, la STM a mené une consultation publique dans le cadre de sa stratégie de refonte du réseau de bus<sup>12</sup>. Les résultats de cette consultation ne sont pas connus en date de la rédaction de ce rapport. Il est à noter qu'un terminus d'autobus est prévu aux abords de la future station du REM pour y faciliter l'accès.

En ce qui a trait au transport actif, avec l'ouverture du pont Samuel-De Champlain, trois liens piétons cyclables permettent d'accéder à L'Île-des-Sœurs. Néanmoins, aucun d'entre eux ne permet un lien direct avec le centre-ville de Montréal. Le secteur est desservi sur l'île par un important réseau cyclable d'est en ouest et notamment le long des berges. Deux stations Bixi se trouvent sur le territoire de planification, à proximité des stations Communauto. La majorité des rues du secteur sont dotées de trottoirs et l'on note l'existence de quelques sentiers piétons entre les quartiers.

Le territoire est néanmoins parsemé d'entraves au transport actif, comme la présence de grands terrains et de vastes espaces de stationnement. La barrière formée par l'autoroute 15 affecte particulièrement les déplacements actifs dans l'axe nord-sud du secteur.

---

<sup>10</sup> Portrait diagnostic complet, doc. 3.2, p. 26

<sup>11</sup> Programme particulier d'urbanisme — Partie nord de L'Île-des-Sœurs, doc. 3.1, p. 18

<sup>12</sup> Programme particulier d'urbanisme — Partie nord de L'Île-des-Sœurs, doc. 3.1, p. 58

### 1.3.3 Équipements et espaces collectifs

La plupart des équipements collectifs de l'île sont concentrés dans le secteur Elgar, qui comprend un centre communautaire, une bibliothèque, une piscine extérieure, des espaces sportifs et une école<sup>13</sup>. Néanmoins, ce secteur se trouve au centre de l'île, éloigné du territoire de planification. Dans le secteur du PPU, l'on retrouve une caserne de pompiers, une esplanade ayant un emplacement de location de kayak et un quai, ainsi que des terrains de basketball et des aires de jeux pour enfants.

Le secteur à l'étude est fortement minéralisé et compte une faible quantité de parcs et espaces publics, la place de la Grande-Marguerite et le parc de l'Esplanade étant les plus significatifs. Une portion importante des terrains situés le long des berges est de propriété municipale et donne accès au fleuve.

### 1.3.4 Aménagement

Les bâtiments présents dans le secteur ont été construits entre la fin des années 1960 et aujourd'hui. Le quartier Pointe-Nord est le plus récent et aussi celui avec les plus hautes tours d'habitation de l'île. Les bâtiments sur la place du Commerce sont les plus anciens et présentent, en général, un grand recul par rapport à la voie publique pour laisser place à de grands espaces de stationnement. Ces espaces occupent une partie considérable du territoire, 55 % du secteur au sud de l'autoroute est imperméable, ce qui induit un manque de verdissement et la multiplication des îlots de chaleur. Le pourcentage de canopée est faible dans le secteur, environ 16 % au sud de l'autoroute. Au nord de l'autoroute, des boisés sont présents le long des berges et ont été conservés<sup>14</sup>.

Outre la relation privilégiée avec le fleuve, la partie nord de L'Île-des-Sœurs offre des vues vers le centre-ville, le mont Royal et la Rive-Sud. Le Plan d'urbanisme indique d'ailleurs des corridors visuels à préserver vers et à partir de l'île<sup>15</sup>.

La majorité des terrains dans le secteur du PPU sont de propriété privée (46 %), dont plusieurs sous la forme d'emphytéose<sup>16</sup>, notamment dans la partie ouest de la place du Commerce. Comme on l'a vu plus haut, la Ville de Montréal possède des terrains le long du littoral<sup>17</sup> et les autres paliers de gouvernement détiennent environ 27 % des terrains, majoritairement constitués des emprises des autoroutes<sup>18</sup>.

---

<sup>13</sup> Programme particulier d'urbanisme — Partie nord de L'Île-des-Sœurs, doc. 3.1, p. 20

<sup>14</sup> Programme particulier d'urbanisme — Partie nord de L'Île-des-Sœurs, doc. 3.1, p. 24

<sup>15</sup> Programme particulier d'urbanisme — Partie nord de L'Île-des-Sœurs, doc. 3.1, p. 23

<sup>16</sup> « *Un bail emphytéotique est essentiellement un bail en vertu duquel le bailleur emphytéotique permet à un emphytéote d'utiliser un bien-fonds (et tous les biens immeubles s'y trouvant) pour une période donnée (minimum de 10 ans et maximum de 100 ans) en échange d'une contrepartie* ». Source : <https://www.canada.ca/fr/agence-revenu/services/formulaires-publications/publications/p-174/baux-emphyteotiques.html>

<sup>17</sup> Programme particulier d'urbanisme — Partie nord de L'Île-des-Sœurs, doc. 3.1, p. 22

<sup>18</sup> Portrait diagnostique complet, doc. 3.2, p. 25

### 1.3.5 Projets majeurs

Le pont Samuel-De Champlain, inauguré à l'été 2019, et l'ouverture de la station du REM, prévue pour 2021, constituent les deux projets majeurs en cours dans le secteur. Le nouveau pont vient remplacer le pont Champlain et comprend dans sa structure de 3,4 km un corridor de transport collectif lourd (le REM) et une nouvelle piste cyclable avec accès à L'Île-des-Sœurs. L'arrivée du pont apporte aussi des modifications en ce qui concerne l'aménagement des voies d'accès au secteur et la création d'un passage piéton et cycliste sous l'autoroute 15, donnant accès à la future station du REM.

Le projet du REM, dont le promoteur est la Caisse de dépôt et placement du Québec Infra (CDPQi), prévoit 26 stations se déployant sur un réseau de 67 kilomètres dans l'agglomération de Montréal. Un réseau ferroviaire comportant quatre antennes reliées est prévu, dont l'antenne ayant comme destination la Rive-Sud, qui desservira la future station de L'Île-des-Sœurs. Cette station sera aérienne, localisée entre les voies de l'autoroute 15, accessible par le passage cité plus haut. Aucun stationnement incitatif n'est prévu aux abords de la station, néanmoins un dépose-minute et un terminus d'autobus font partie des aménagements proposés. On prévoit 20 supports à vélos.

Outre ces deux projets, le démontage de l'ancien pont Champlain et la possible transformation de l'autoroute Bonaventure en boulevard urbain s'annoncent comme d'importants chantiers pour les années à venir.

### 1.4 Le projet de PPU de la partie nord de L'Île-des-Sœurs

D'après le ministère des Affaires municipales et de l'Habitation du Québec, un PPU est entièrement élaboré par la municipalité qui souhaite réaliser elle-même une planification détaillée et peut comprendre :

- *« l'affectation détaillée du sol, c'est-à-dire l'utilisation future qu'entend permettre la municipalité à l'intérieur du secteur concerné par le PPU et la densité de son occupation;*
- *le tracé projeté et le type des voies de circulation, des réseaux de transport, d'électricité, de gaz, de télécommunications et de câblodistribution;*
- *la nature, l'emplacement et le type des équipements et des infrastructures destinés à l'usage de la vie communautaire;*
- *la nomenclature des travaux prévus, leurs coûts approximatifs de réalisation et une indication des organismes concernés;*
- *les règles de zonage, de lotissement et de construction proposées qui guideront l'élaboration des règlements d'urbanisme (p. ex. la révision de la réglementation de zonage sur les normes d'implantation; les usages commerciaux et la mixité; la dimension des enseignes et affiches; l'aménagement paysager; la localisation des accès aux terrains et des stationnements; les critères d'intégration et d'implantation architecturale des bâtiments);*

- *la séquence de construction ou l'ordre de priorité qu'entend donner la municipalité à la réalisation des équipements urbains et des réseaux et terminaux d'aqueduc et d'égouts;*
- *la durée approximative des travaux<sup>19</sup>. »*

Le projet de Programme particulier d'urbanisme<sup>20</sup> pour la partie nord de L'Île-des-Sœurs a pour but d'optimiser l'aménagement du secteur, mieux planifier le développement immobilier et accroître la mobilité durable et active. Il contient une première section de mise en contexte du projet, suivie d'une section traçant le portrait du secteur de planification. La section 3 décrit les grands principes du projet et énonce la vision, les orientations et les objectifs du PPU, tandis que la section 4 présente des concepts d'aménagement pour les illustrer. Dans la section 5, la Ville détaille les interventions selon les aires d'ambiance et la sixième et dernière section explique les principaux moyens de mise en œuvre du PPU au fil du temps.

### **1.4.1 Énoncé de vision**

Pour la Ville, le projet de PPU offre l'opportunité de réfléchir à l'avenir du secteur qui connaîtra de grandes transformations dans les années à venir avec l'arrivée de la station du REM et du nouveau pont Samuel-De Champlain. Le REM permettra de faciliter l'accès à l'île depuis le centre-ville de Montréal et autres pôles de la région métropolitaine. Suivant les orientations du Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal (SAD) et du Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD), le secteur sera redéfini comme un milieu de vie et de travail diversifié, selon les principes de l'approche TOD, qui vise à concentrer l'habitation et les noyaux de services autour des stations de transports collectifs structurants.

Selon la vision présentée dans le PPU<sup>21</sup>, le territoire de planification sera réaménagé afin de consolider la vocation économique du secteur et bonifier des espaces commerciaux ou pour affaires, en intégrant les éléments d'un quartier complet dans lequel il y aura de nombreuses options pour travailler, habiter, se déplacer, se divertir et consommer. La Ville souhaite ainsi promouvoir un milieu de vie et de travail diversifié avec un développement immobilier mixte à plus forte densité et une offre de logements pour des clientèles variées.

Toujours selon l'énoncé de vision, l'adoption du projet de PPU contribuera à la consolidation de la trame urbaine existante et donnera de nouvelles options de déplacement pour permettre de consacrer plus d'espace aux mobilités actives et au transport collectif. De plus, le secteur favorisera la détente, la contemplation et les activités récréatives en créant différents espaces collectifs. Enfin, le réaménagement de certaines rues, la création de lieux publics de rencontre, l'aménagement d'espaces verts et de jardins, ainsi que la mise en réseau de sites riverains favoriseront l'émergence de pratiques environnementales exemplaires.

---

<sup>19</sup> Guide de la prise de décision en urbanisme – Programme particulier d'urbanisme, doc. 4.1.1

<sup>20</sup> Programme particulier d'urbanisme — Partie nord de L'Île-des-Sœurs, doc. 3.1

<sup>21</sup> Programme particulier d'urbanisme — Partie nord de L'Île-des-Sœurs, doc. 3.1, p. 33

### **1.4.2 Orientations**

Afin de mettre en pratique cette vision, la Ville de Montréal présente cinq orientations pour la partie nord de L'Île-des-Sœurs<sup>22</sup> et des objectifs sous-jacents :

1. La création d'un milieu de vie et d'emploi de type TOD aux abords de la station du REM. Cette orientation a pour objectif de soutenir la densité construite; consolider le noyau de commerces, services et affaires de la place du Commerce; promouvoir une diversité dans l'offre de logements; et favoriser l'intégration de nouveaux équipements et espaces collectifs;
2. L'amélioration de la mobilité en priorisant les déplacements actifs et collectifs. Avec cette orientation, la Ville vise à améliorer l'accès à l'île et privilégier des aménagements au profit des piétons, cyclistes et usagers du transport collectif;
3. La mise en valeur des composantes historiques, naturelles et paysagères. Les objectifs relatifs à cette orientation sont les suivants : favoriser une complémentarité avec la cité-jardin; consolider le parcours riverain; mettre en valeur l'entrée de ville et les vues d'intérêt; et mettre en valeur l'histoire du lieu;
4. L'encadrement harmonieux de la forme bâtie. Cette orientation permettrait à la Ville une gestion optimale des gabarits et favoriser une architecture et des aménagements de qualité en relation avec l'espace public;
5. La performance environnementale. Cette orientation a pour but d'encourager une gestion écologique des sites par des pratiques innovantes et durables.

Chaque objectif contient une série d'interventions préconisées pour leur mise en œuvre décrite dans la section 3 du projet. Le PPU présente également une série de plans et de cartes pour illustrer l'organisation spatiale et les grands principes du projet.

### **1.4.3 Concepts d'aménagements et interventions détaillées**

Le projet de PPU comporte une section consacrée à la présentation d'un concept d'aménagement pour l'ensemble du secteur, et une autre liée à des interventions détaillées selon les aires d'ambiance. Les sections 4 et 5 du PPU présentent des exemples d'ambiance qui illustrent les intentions de la Ville. Un axe vert ainsi que des allées de commerces y sont représentés. Ces sections contiennent aussi des plans, des coupes et des images 3D à titre indicatif pour illustrer les orientations de la Ville, sans représenter des contraintes aux futurs développements.

### **1.4.4 Mise en œuvre**

La dernière section du PPU expose les moyens de mise en œuvre des orientations et des objectifs cités plus haut. Parmi ces moyens, le projet propose des modifications importantes concernant

---

<sup>22</sup> Programme particulier d'urbanisme — Partie nord de L'Île-des-Sœurs, doc. 3.1, p. 34

la densité et la limite des hauteurs des constructions. Au sud de l'autoroute, ces paramètres sont augmentés par rapport à ceux actuellement en vigueur, tandis que pour la partie au nord de l'autoroute, le PPU introduit des limites de hauteur et révisé la densité de construction.

Le projet de PPU propose donc l'ajout d'une nouvelle carte des limites des hauteurs et la modification de la carte de densités du PU. Cette dernière apporte notamment le découpage du territoire et présente les coefficients d'occupation du sol (COS)<sup>23</sup> minimal et maximal par secteur de densité. Les COS peuvent aller de 2 à 6, selon le secteur. Ces densités et hauteurs sont différentes de part et d'autre de l'autoroute 15 qui traverse le territoire. Aux abords de l'autoroute, le PPU permet des bâtiments pouvant aller jusqu'à 63 mètres de hauteur, tandis qu'au sud, la hauteur maximale est de 57 mètres. La densité atteindra 110 logements par hectare, en accord avec le PMAD et le SAD.

Des bâtiments de plus grands gabarits sont ainsi permis aux abords de l'autoroute et de la gare du REM, alors que la hauteur et la densité tendent à diminuer à proximité des quartiers résidentiels au sud et à l'ouest du secteur. Néanmoins, deux secteurs ne sont pas affectés par ces changements : le secteur établi 24-10, dans lequel se trouvent le campus Bell et une partie du quartier Pointe-Nord, qui ont récemment fait l'objet d'un développement immobilier; et le secteur 24-08, principal site du littoral, est occupé en grande partie par un concessionnaire automobile et fait l'objet d'une « *planification différée*<sup>24</sup> ».

Le projet propose également les modifications suivantes aux règlements d'urbanisme :

- Taux d'implantation au sol des bâtiments égal ou supérieur à 35 % et inférieur à 60 %;
- Taux de verdissement minimal de 35 %, incluant une partie des toits végétalisés;
- Au moins 95 % des aires de stationnement localisées à l'intérieur des bâtiments;
- Nombre maximal de cases de stationnement autorisé par logement ne dépassant pas 0,75;
- Nombre maximal de cases de stationnement autorisé pour tout usage commercial de 1 case/50 m<sup>2</sup>;
- Des marges de recul minimales et maximales afin d'encadrer les rues par les façades des constructions;
- L'intégration d'une partie basse au bâtiment (basilaire) afin de soutenir un rapport d'échelle harmonieux avec le piéton.

La dernière section présente également une proposition de phasage sommaire des interventions publiques et une carte des usages autorisés contenant l'affectation du sol. La carte des usages a été modifiée afin de densifier le secteur et créer un quartier de type TOD.

---

<sup>23</sup> « La densité de construction est exprimée par le coefficient d'occupation du sol qui correspond au rapport entre la superficie de plancher totale d'un bâtiment et l'aire du terrain sur lequel il est érigé ». Source :

[http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?\\_pageid=2761,3096724&\\_dad=portal&\\_schema=PORTAL](http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=2761,3096724&_dad=portal&_schema=PORTAL)

<sup>24</sup> Programme particulier d'urbanisme — Partie nord de L'Île-des-Sœurs, doc. 3.1, p. 111

## 1.5 Le dossier de documentation

Dans le cadre de la présente consultation, la Ville de Montréal a déposé, outre le projet de PPU, plusieurs documents complémentaires d'information, dont :

**Portrait diagnostic complet<sup>25</sup>** : Ce document constitue une analyse de la partie nord de L'Île-des-Sœurs. Il est composé d'une mise en contexte du territoire, d'un portrait actuel et futur du territoire, ainsi que d'un diagnostic de ses potentiels et contraintes. Enfin, il apporte une synthèse des principaux constats et des défis et opportunités dans le cadre de la démarche de planification.

**Compte rendu des activités participatives réalisées<sup>26</sup>** (2018) dans le cadre de la consultation en amont du projet de PPU. Ce *rapport synthèse*<sup>27</sup> présente une mise en contexte de la consultation en amont réalisée par le Centre d'écologie urbaine de Montréal, mandaté par la Ville et l'arrondissement de Verdun, le profil des participants et la rétroaction des citoyens, des propriétaires et des promoteurs à la vision préliminaire de développement proposée par la Ville.

**Évaluation du potentiel de développement résidentiel<sup>28</sup>** (2017). L'atelier a rassemblé des professionnels municipaux et un expert-conseil externe. Le rapport vise à présenter les différents éléments discutés. Il présente la méthodologie, les participants et une série de commentaires et réponses à des questions liées au potentiel de développement résidentiel du secteur.

**Évaluation du potentiel de développement économique<sup>29</sup>** (2017). Les objectifs de cette démarche sont de documenter et évaluer les impacts et retombées des grands projets d'infrastructure sur le développement résidentiel, commercial et de bureau de la partie nord de L'Île-des-Sœurs, et d'identifier les outils à mettre en place et les actions à mener pour assurer que le développement du secteur soit conforme aux orientations municipales et métropolitaines. Le rapport est structuré en trois étapes : soit les constats, tendances et perspectives; les potentiels, effets et enjeux; et les stratégies; en plus des conclusions.

Outre la documentation fournie par la Ville de Montréal, l'OCPM a rendu disponible sur la page web de la consultation des documents et des liens utiles pour appuyer les groupes et personnes dans leur réflexion. Ces informations ont été organisées sous huit thématiques, à savoir : aménagement, planification et réglementation d'urbanisme; patrimoine; environnement; mobilité; habitation; consultation précédente; histoire; et informations relatives à l'arrondissement<sup>30</sup>.

---

<sup>25</sup> Portrait diagnostic complet — septembre 2018, doc. 3.2

<sup>26</sup> Activités participatives réalisées — novembre 2018, doc. 3.3

<sup>27</sup> Rapport synthèse, doc. 3.3.1

<sup>28</sup> Évaluation du potentiel de développement résidentiel — Atelier de discussion, doc. 3.4

<sup>29</sup> Évaluation du potentiel de développement économique, doc. 3.5

<sup>30</sup> Toute la documentation est accessible sur la page web de la consultation à l'adresse suivante : <http://ocpm.qc.ca/fr/PPUnordIDS/documentation>

## 1.6 La démarche de consultation

L'étape de communication et de mobilisation, qui a débuté en septembre 2019, comprenait le lancement de la page web de la consultation sur le site Internet de l'OCPM, l'annonce de la consultation sur les divers réseaux sociaux (Facebook, Twitter, Instagram), l'envoi des infolettres aux personnes et groupes abonnés, ainsi que la distribution d'environ 15 300 dépliants sur l'ensemble du territoire de L'Île-des-Sœurs.

Afin d'informer le public et recueillir l'opinion du plus grand nombre de participants, l'OCPM a mis en place une démarche de consultation en plusieurs étapes :

- La séance d'information (le 30 septembre 2019)
- La consultation en ligne (du 3 octobre au 3 novembre 2019)
- Les séances d'audition des opinions (du 28 au 31 octobre 2019)

Au total, près de 3 500 personnes ont pris part aux activités de la démarche de consultation.

### 1.6.1 Séance d'information

Le 30 septembre, la commission a tenu une séance d'information au centre communautaire Elgar. Dans l'heure qui précédait la séance d'information, les quelque 400 participants ont pu discuter, s'informer et poser des questions aux représentants de la Société de transport de Montréal (STM), des Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée (PJCCI) et du Réseau express métropolitain (REM), qui tenaient des tables d'information sur les projets et les grands chantiers en cours dans le secteur de planification.

Ensuite, les citoyens ont assisté à la présentation du projet de PPU par les représentants de la Ville. Après une pause a eu lieu la période de questions lors de laquelle les participants ont pu interroger les représentants de l'arrondissement et de la Ville.

La séance d'information a été intégralement diffusée en direct sur Facebook, Twitter et sur le site web de l'OCPM. La vidéo a, par la suite, été mise en ligne et reste à la disposition pour le visionnement différé sur YouTube<sup>31</sup>. Toute la séance a été sténographiée et transcrite; cette transcription se trouve sur la page web de la consultation<sup>32</sup>.

### 1.6.2 Consultation en ligne

La consultation en ligne était composée de deux éléments. Le premier élément consistait en un questionnaire à choix multiple, ayant pour objectif de connaître l'avis général de la population sur certains aspects des orientations d'aménagement présentés par le PPU. Les résultats des questionnaires en ligne ne peuvent être assimilés à ceux d'une enquête ou d'un sondage

---

<sup>31</sup> Vidéo de la séance d'information : <https://www.youtube.com/watch?v=Trrriy6Ni1o&feature=youtu.be>

<sup>32</sup> Transcription de la séance d'information : [http://ocpm.qc.ca/sites/ocpm.qc.ca/files/pdf/P105/6.1\\_transcription\\_ids.pdf](http://ocpm.qc.ca/sites/ocpm.qc.ca/files/pdf/P105/6.1_transcription_ids.pdf)

nécessitant un processus d'échantillonnage et une analyse statistique éprouvée. Ces résultats illustrent seulement l'opinion des personnes qui ont volontairement choisi de participer à l'exercice. Un total de 966 participants a répondu au questionnaire.

Le deuxième élément était composé de questions ouvertes déposées au site de l'Office, portant sur huit thématiques distinctes, soient la *mobilité, les équipements et services publics, l'environnement, l'habitation, l'économie locale et emploi, l'aménagement, le patrimoine et autres*. Les personnes avaient la possibilité de donner leur opinion sur le nombre de thématiques de leur choix et les réponses ne pouvaient pas dépasser 250 mots. Les opinions en ligne ont récolté un total de 428 réponses.

Les résultats de la consultation en ligne ont été pris en compte au même titre que les mémoires écrits et les interventions orales. Ces opinions seront exposées au chapitre suivant.

### 1.6.3 Audition des opinions

Les activités de consultation se sont conclues avec la tenue de 5 séances d'audition des opinions. Toutes les séances ont eu lieu au centre communautaire Elgar, en après-midi ou en soirée, entre le 28 et le 30 octobre 2019. Elles ont été l'occasion pour tous ceux qui le désiraient de présenter devant la commission leur opinion concernant le projet de PPU de la partie nord de L'Île-des-Sœurs.

La commission a reçu 87 mémoires écrits, dont 28 ont été présentés en personne lors des séances d'audition, auxquels se sont ajoutées 13 présentations orales sans dépôt de mémoire.

Au terme de la démarche de consultation, la commission a procédé à l'analyse de l'ensemble des opinions déposées tout au long du processus et a formulé des recommandations qui ont ensuite été remises aux élus municipaux.

Tableau synthèse de la participation

ACTIVITÉ	DATE	NOMBRE DE PARTICIPANTS
Séance d'information	30 septembre 2019	400
Visionnement de webdiffusion	En direct ou en différé	1589
Questionnaire en ligne	26 septembre au 4 novembre 2019	966
Opinions en ligne	3 octobre au 3 novembre 2019	428
Séances d'audition des opinions	28 au 30 octobre 2019	166
Opinions orales et écrites :		
Mémoires déposés avec présentation		28
Interventions sans dépôt de mémoire		13
Mémoires déposés sans présentation		46

## 2. Les préoccupations, les attentes et les opinions des participants

Ce chapitre propose une synthèse des préoccupations, des attentes et des opinions exprimées par les participants.

### 2.1 L'accueil général

Le projet de PPU reçoit un accueil mitigé de la part des participants à la consultation. Si la majorité des participants est en accord avec la vision et les orientations du projet, bon nombre d'entre eux considèrent que les modalités du projet viennent modifier radicalement leur milieu de vie et ne répond pas aux besoins de tous les résidents de l'île<sup>33</sup>. De plus, plusieurs intervenants estiment que le processus de planification devrait englober l'entièreté du territoire de l'île et pas seulement sa partie nord<sup>34</sup>. Quelques participants s'opposent clairement au projet<sup>35</sup> et Les Verrières sur le Fleuve suggère que « *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*<sup>36</sup>. »

Jugé insatisfaisant et incomplet selon quelques participants, le projet ne prendrait pas en compte les spécificités ou ce que certains appellent l'ADN de L'Île-des-Sœurs<sup>37</sup>. Dans le même ordre d'idées, Forum considère que les objectifs et les principes directeurs du PPU sont satisfaisants, mais demande une révision « *de certains éléments directeurs et des outils de mise en œuvre*<sup>38</sup> ».

Malgré certaines critiques, un citoyen estime également que « *le document (PPU) est exhaustif et sa structure s'inscrit dans les bonnes pratiques (diagnostic, vision, proposition générale et détaillée, balises d'aménagement, etc.)*<sup>39</sup> ». D'autres participants reconnaissent plusieurs éléments positifs dans le projet et comprennent le besoin de revoir la planification du secteur avec l'arrivée du REM pour en faire une aire de Transit-Oriented Development (TOD). Ainsi, plusieurs recommandations et pistes de solutions sont proposées par les participants afin de bonifier et de compléter le document présenté par la Ville, en vue d'un aménagement cohérent avec le milieu existant et dans l'intérêt des résidents actuels et futurs<sup>40</sup>.

---

<sup>33</sup> Marc Prevost, doc. 8.1.60; Yolanda Mena, doc. 8.3.35; Michel Jacques, doc. 7.27, p. 2; Forum — Immeubles Marché Centre Le Village, doc. 7.23, p. 5

<sup>34</sup> Pierre Gastaldy, doc. 8.7.41; Suzanne Bertrand-Gastaldy, doc. 8.7.43; François Simoneau, doc. 8.7.44; Michel Jacques, doc. 7.27, p. 2; Claude Giguère, doc. 7.68.1, p. 1

<sup>35</sup> Alejandro Alvarez, doc. 7.39, p. 1; Céline Hallée, doc. 7.57, p. 1; John Lyons, doc. 7.63, p. 1; Louise Mongeau, doc. 7.80, p. 1; Suzanne Pelland, doc. 8.1.59

<sup>36</sup> Les Verrières sur le Fleuve, doc. 7.29, p. 11

<sup>37</sup> Samuel Levy, doc. 8.2.5; Le groupe Maurice - Résidence Ambiance, doc. 7.60, p. 5; Dany Tremblay, doc. 7.13, p. 1; Lemaymichaud Architecture Design, doc. 7.15, p. 32; Denis Proulx, doc. 7.8, p. 3

<sup>38</sup> Forum - Immeubles Marché Centre Le Village, doc. 7.23.2, p. 12

<sup>39</sup> Pierre St-Cyr, doc. 7.4, p. 5

<sup>40</sup> Association des propriétaires et résidents de L'Île-des-Sœurs, doc. 7.5, p. 6-7; Campus Bell, doc. 7.7.1, p. 47; Michèle Riva, doc. 7.82, p. 1; IDU — Institut de développement urbain du Québec, doc. 7.9, p. 5

Les thèmes les plus abordés au long de la consultation concernent les questions liées à l'aménagement, à la mobilité et à l'environnement. On dénombre aussi plusieurs interventions concernant les équipements collectifs, l'habitation et la gouvernance.

Pour les fins du présent rapport, les opinions et commentaires ont été regroupés en six thèmes : l'aménagement, la mobilité, les équipements collectifs, l'économie locale et l'emploi, l'environnement, le patrimoine et la gouvernance.

## 2.2 L'aménagement

Les contributions concernant le concept d'aménagement et les interventions détaillées se réfèrent principalement aux questions liées aux changements proposés aux règlements d'urbanisme, y compris les limites de hauteurs et densités, et à l'aménagement de parties spécifiques du territoire, en plus des observations ponctuelles.

### 2.2.1 Hauteurs et densité

Selon le PPU, « afin de favoriser l'utilisation du transport collectif et d'intégrer un milieu de vie structurant selon les principes d'un TOD, de nouvelles constructions plus denses que certains bâtiments présents, et intégrant des usages mixtes, devront être planifiées dans le secteur<sup>41</sup>. » À cet effet, le projet présente des cartes qui indiquent le découpage des secteurs de densité de construction et les paramètres relatifs aux limites de hauteur des bâtiments autorisées sur le territoire de planification<sup>42</sup>.

Ces questions ont interpellé un nombre important de participants pour qui ces paramètres constituent la principale préoccupation. Pour ce qui est des limites de hauteur, même s'il n'y a pas de consensus sur les valeurs maximales qui devraient être permises dans les différentes parties du secteur, quelques tendances se dégagent.

Pour la partie au nord de l'autoroute, les abords immédiats de la station du REM et les pourtours de l'île, la majorité des intervenants est plutôt favorable à la construction de bâtiments en hauteur, pouvant atteindre dans certains cas jusqu'à une centaine de mètres<sup>43</sup>, ce qui, d'après eux, conjugué avec la densité de construction et le taux d'implantation sur le terrain, permettrait un plus grand dégagement au sol<sup>44</sup>. Le Groupe Maurice tient cependant à mettre en garde contre la multiplication de tours, et estime que « bien que la densité soit l'une des clés de succès d'un

---

<sup>41</sup> Programme particulier d'urbanisme — Partie nord de L'Île-des-Sœurs, doc. 3.1, p. 25

<sup>42</sup> Programme particulier d'urbanisme — Partie nord de L'Île-des-Sœurs, doc. 3.1, p. 108-109

<sup>43</sup> Lemaymichaud Architecture Design, doc. 7.15, p. 32; MACH, doc. 7.10.2, p. 72; Cité de l'île, doc. 7.48, p. 2; Samuel Levy, doc. 8.6.4; Jean Patenaude, doc. 8.6.12; Ahmad Munir, doc. 8.6.32; Rosana Faria, doc. 8.6.46; Ginette Latreille, doc. 8.6.71; Lise Truchon, doc. 8.6.38; Renée Piette, doc. 8.6.40; Jean Page, doc. 8.6.54; Suzanne Bertrand-Gastaldy, doc. 8.6.82; Mitch Leblanc, doc. 8.6.68; Jean-Pierre Gauvin, doc. 8.4.11; Christine Belanger, doc. 8.6.24

<sup>44</sup> Pierre Malo, doc. 7.11, p. 7; Lachance Immobilier, doc. 7.3, p. 4

*redéveloppement urbain à proximité de la future gare du REM, il est important de limiter la construction trop massive d'immeubles en hauteur<sup>45</sup>. »*

MACH tient à souligner qu'il existe « *un différentiel allant de 6 mètres à 21 mètres entre les hauteurs maximales qui seront permises au nord et celles autorisées au sud [de l'autoroute], alors que des coefficients d'occupation au sol (COS) identiques sont prescrits de part et d'autre<sup>46</sup>.* », et demande que la Ville procède à une harmonisation des limites de hauteur entre ces deux parties du territoire.

De l'avis de la majorité des participants, les hauteurs permises par le PPU au sud de l'autoroute, et aux abords de la rue place du Commerce sont trop importantes; les immeubles ne devraient pas dépasser une dizaine d'étages<sup>47</sup>. À ce sujet, quelques résidents soulignent la nécessité de préserver les percées visuelles, tant à l'intérieur de l'île que vers le mont Royal, le centre-ville de Montréal et le fleuve<sup>48</sup>. Certains s'inquiètent aussi de l'impact visuel de la construction de bâtiments de grande hauteur sur l'entrée de ville, pour ceux qui empruntent le pont Samuel-De Champlain en provenance de la Rive-Sud<sup>49</sup>.

D'autres limiteraient davantage les hauteurs<sup>50</sup> et favoriseraient la construction de maisons de ville « [...] ou condos d'un maximum de 3 étages pouvant accueillir des familles avec enfants<sup>51</sup>. » En effet, nombreux sont ceux qui craignent que l'édification de grands immeubles ne nuise davantage au concept de cité-jardin<sup>52</sup> que l'on retrouve dans le reste de l'île.

---

<sup>45</sup> Le groupe Maurice - Résidence Ambiance, doc. 7.60, p. 7

<sup>46</sup> MACH, doc. 7.10, p. 5

<sup>47</sup> Marie-Claude Gervais, doc. 7.66, p. 2; Pierre-Gabriel Jobin, doc. 7.62, p. 2; Danielle Lareau, doc. 7.64, p. 2; Joelle-Marie Morin, doc. 7.76, p. 1; Gaston Carrière, doc. 7.78, p. 1; Jean Patenaude, doc. 8.6.12; Ginette Latreille, doc. 8.6.71; Jane Renaud, doc. 8.4.19; Jean Pealy, doc. 8.1.30; Carole Beaulac, doc. 8.1.56; Gilles Hébert, doc. 8.1.71; Suzanne Bertrand-Gastaldy, doc. 8.3.37; Gabrielle R., doc. 8.6.63; Robert Rainville, doc. 8.6.64; George Bagramyantsev, doc. 8.6.67; Danielle Lagacé, doc. 8.6.73; Françoise Caron, doc. 8.6.87; Guy Pare, doc. 8.1.65; Jean-Marie Tétreault, doc. 8.2.51; Michèle Riva, doc. 8.4.67; Renée Simard, doc. 8.7.36

<sup>48</sup> Danielle Lagacé, doc. 8.6.73; Gabrielle R., doc. 8.6.63; Marjolaine Nobert, doc. 8.6.79; Gilles Lavoie, doc. 8.6.90; Guy Wells, doc. 8.6.91; Marie Lecavalier, doc. 8.7.25; Ghislaine Guay, doc. 8.7.34; Louise Desjardins, doc. 8.6.41; Michèle Riva, doc. 8.4.67; Jean-Marie Tétreault, doc. 8.6.84; Association des propriétaires et résidents de L'Île-des-Sœurs, doc. 7.5, p. 11; Fahey Associés, doc. 7.19, p. 14

<sup>49</sup> Yaniv Dahan, doc. 8.6.21

<sup>50</sup> Marc Nawar, doc. 7.81, p. 3; Denis France, doc. 8.4.22; Lise Truchon, doc. 8.6.38; Ahmed Chetioui, doc. 8.3.27; Cynthia Provencher, doc. 8.6.1; Johanne Bouchard, doc. 8.6.10; Marie La Rue, doc. 8.6.14; Micheline Ralet, doc. 8.6.25; Denyse Gérin, doc. 8.6.50; Michel Lorion, doc. 8.6.65; Richard Provost, doc. 8.6.78; Marjolaine Nobert, doc. 8.6.79; Alan Gosselin, doc. 8.6.81; Ghislaine Guay, doc. 8.7.34; Izak Almaleh, doc. 8.8.19; Lise-Anne Laverdure, doc. 8.4.37; Louise Desjardins, doc. 8.4.45; Mireille Chabarekh, doc. 8.4.50

<sup>51</sup> Marie La Rue, doc. 8.4.39

<sup>52</sup> Suzanne Bertrand-Gastaldy, doc. 8.3.37; Sherman Carroll, doc. 8.3.43

Quelques résidents jugent que le secteur est déjà suffisamment bâti et, par conséquent, proscrivent la construction de toute nouvelle construction en hauteur, qu'elle soit résidentielle ou mixte, sur l'ensemble du territoire<sup>53</sup>.

Quelques participants considèrent excessive la densité résidentielle minimale de 110 logements/hectare prescrite pour l'ensemble du territoire de planification<sup>54</sup>, établie au Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal (SAD)<sup>55</sup>. Pourtant, aucun consensus ne semble se dégager autour de la densité souhaitée.

Selon Les Verrières sur le Fleuve, « *les hauteurs et 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*<sup>56</sup> ». Alors que l'Association des architectes paysagistes du Québec propose d'adopter « *un règlement qui intégrerait un seul COS (coefficient d'occupation au sol) pour IDS visant un seuil minimal de densité de 60 log/ha et un seuil maximal de densité de 110 log/ha*<sup>57</sup> », un citoyen plaide pour « *un ratio de 30 logements par hectare afin de respecter le concept de cité-jardin*<sup>58</sup>. » Enfin, pour plusieurs participants, la Ville devrait, au mieux, maintenir les normes actuelles de densité et de hauteur permises<sup>59</sup> pour l'ensemble du territoire de planification.

Des avis favorables à une plus grande densification du secteur se font également entendre, surtout aux abords de la future station du REM<sup>60</sup>. À ce sujet, MACH souligne que « *s'il n'y a pas assez de densité qui est donnée aux propriétaires existants, ils ne vont jamais transformer leurs immeubles. Parce que ces immeubles, ils génèrent du revenu actuellement*<sup>61</sup> ». Cependant, selon les participants, certaines conditions à l'augmentation de la densité s'imposent<sup>62</sup>. Parmi ces conditions, les citoyens demandent notamment l'inclusion de « *parcs et autres espaces verts — sans toutefois négliger les boulevards et rues plantés*<sup>63</sup> » ainsi que « *plus d'espaces publics agréables, plus de transport public réel et au moins deux accès routiers à Montréal*<sup>64</sup>. » Enfin,

---

<sup>53</sup> Touil Djamila, doc. 7.40, p. 1; John Lyons, doc. 7.63, p. 1; Anthony Gagnon, doc. 8.6.6; Luc Gingras, doc. 8.6.13; Marc T, doc. 8.6.47; Denyse Gérin, doc. 8.6.50; Hugues Polin, doc. 8.6.53; Jean Houle, doc. 8.6.69; Geneviève Paquin, doc. 8.6.83; Marie Bernier, doc. 8.4.40; Gilles Lemieux, doc. 8.7.39; Denis France, doc. 8.5.11; Alejandro Alvarez, doc. 8.2.13; Cynthia Provencher, doc. 8.3.1

<sup>54</sup> Association des propriétaires et résidents de L'Île-des-Sœurs, doc. 7.5, p. 10; Association des architectes paysagistes du Québec, doc. 7.14, p. 6; Robert Léveillé, doc. 7.46, p. 3; Danielle Lareau, doc. 7.64, p. 1; Marc Nawar, doc. 7.81, p. 3; Samuel Levy, doc. 8.6.4; Anthony Gagnon, doc. 8.4.4

<sup>55</sup> Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal, doc. 4.1.4, chapitre 3

<sup>56</sup> Les Verrières sur le Fleuve, doc. 7.29, p. 9-10

<sup>57</sup> Association des architectes paysagistes du Québec, doc. 7.14, p. 6

<sup>58</sup> Robert Léveillé, doc. 7.46, p. 3

<sup>59</sup> Marie-Claude Gervais, doc. 7.66, p. 2; Sherman Carroll, doc. 8.3.43; Alfredo Briceno, doc. 8.4.66; Béatrice Fortin, doc. 8.6.8; Pierre Gastaldy, doc. 8.6.80; Suzanne Bertrand-Gastaldy, doc. 8.6.82; Françoise Caron, doc. 8.6.87; Gilles Lavoie, doc. 8.6.90; François Simoneau, doc. 8.6.88

<sup>60</sup> Voyagez Futé, doc. 7.54, p. 6; MACH, doc. 7.10.2, p. 72

<sup>61</sup> MACH, doc. 7.10.2, p. 72

<sup>62</sup> Forum — Immeubles Marché Centre Le Village, doc. 7.23.2, p. 13

<sup>63</sup> Andrée Marsot, doc. 7.24, p. 1

<sup>64</sup> Marie-Nicole Hébert, doc. 7.77, p. 1

comme le résume un participant, les personnes sont « *d'accord sur beaucoup de points dont augmenter la densité, mais cela doit se faire de façon intelligente*<sup>65</sup>. »

Alors qu'un participant considère qu'il est « *cohérent de favoriser une densification verticale plutôt qu'horizontale*<sup>66</sup> », pour d'autres, « *la densité n'est pas nécessairement synonyme de hauteur [et] c'est beaucoup plus par la compacité et la connectivité que nous pouvons l'atteindre*<sup>67</sup>. »

## 2.2.2 Habitation

La densité de construction, mesurée en nombre de logements par hectare, a un lien direct avec la question de l'habitation et de la quantité de nouveaux résidents potentiels sur le territoire de planification. Selon le PPU, « *L'aire TOD indiquée inclut l'entièreté de la superficie du secteur de planification et prescrit une densité résidentielle minimale brute de 110 logements/hectare. Cette densité liée à l'aire TOD est également établie au SAD*<sup>68</sup>. » Toujours d'après les projections du PPU, la capacité d'accueil du secteur de planification rendrait possible la construction de 3 700 unités résidentielles sur un horizon de 20 ans<sup>69</sup>.

La grande majorité des participants estiment excessifs<sup>70</sup> les chiffres présentés dans le projet et considèrent que l'île a déjà atteint son point de saturation en termes du nombre d'habitants<sup>71</sup>. Pour ce qui est du questionnaire en ligne, 59,4 % des répondants se disent « *pas du tout favorable* » à l'accueil d'environ 3 700 nouvelles unités résidentielles. Seulement 21,2 % des répondants se manifestent de façon « *assez favorable* » ou « *très favorable* » à cette prévision.

D'après un citoyen, avec ces chiffres, « *on se dirige vers une population de +/- 30 000, sans compter toute augmentation provenant du développement du reste de L'Île-des-Sœurs*<sup>72</sup>. » Selon plusieurs participants, les infrastructures, jugées déjà déficitaires, ne seront pas en mesure de supporter une telle augmentation de la population. Ceux qui partagent ce point de vue citent notamment le manque d'école, les infrastructures sanitaires, les problèmes de mobilité et le manque d'espaces verts comme les raisons principales de leur opposition à l'arrivée de nouveaux

---

<sup>65</sup> Jean Poulin, doc. 7.73, p. 1

<sup>66</sup> Projet Paysage, doc. 7.17, p. 7

<sup>67</sup> Denis Proulx, doc. 7.8, p. 7

<sup>68</sup> Programme particulier d'urbanisme — Partie nord de L'Île-des-Sœurs, doc. 3.1, p. 5

<sup>69</sup> Programme particulier d'urbanisme — Partie nord de L'Île-des-Sœurs, doc. 3.1, p. 51

<sup>70</sup> Joëlle-Marie Morin, doc. 7.76, p. 3; Sammy Dalva, doc. 8.4.41; Marc T, doc. 8.4.47; Yves Jacquier, doc. 8.4.55; Marie-Claude Gervais, doc. 8.4.62 et doc. 7.66, p. 1; France Letarte, doc. 8.4.63; Guy Belanger, doc. 8.4.71; Marie Bouvet, doc. 8.4.3; Sieg Arnold, doc. 8.4.35; Carole Giroux, doc. 8.4.36

<sup>71</sup> Renée Piette, doc. 8.1.42; Johanne Bouchard, doc. 8.4.8; Luc Gingras, doc. 8.4.14; Monique Beauchemin, doc. 8.4.17; Mireille Chabarekh, doc. 8.4.50; Martine LaBreche, doc. 8.4.52; Marie-France Mirtain, doc. 8.4.57; Béatrice Fortin, doc. 8.6.8; Ron Campbell, doc. 8.8.21; Gérard Vibien, doc. 8.6.61; Emmanuelle Ouimet, doc. 8.4.42; Andy Lamarre, doc. 8.3.26

<sup>72</sup> Anthony Gagnon, doc. 8.4.4

résidents sur l'île<sup>73</sup> en si grand nombre. Une citoyenne résume ainsi ces arguments : « *nous manquons déjà cruellement d'infrastructure et services publics à l'île compte tenu de la population actuelle (école, école secondaire, piscine intérieure, aréna, bibliothèque trop petite, etc.). [Et] l'accès à l'île et aux sorties sont déjà problématiques et ne répondent pas aux besoins des résidents*<sup>74</sup>. »

Quant aux besoins spécifiques de certaines clientèles en termes de logements, quelques participants s'opposent à la construction de logements sociaux et abordables dans le secteur<sup>75</sup>, en particulier au nord de l'autoroute<sup>76</sup>. D'autres, au contraire, considèrent que « *l'offre de logements doit être pour des logements abordables*<sup>77</sup> », sociaux ou à coût raisonnable<sup>78</sup>. À cet égard, des organismes comme le CIUSS, le CACV et la Table pour l'habitation et l'aménagement urbain de Verdun, soutiennent les propos de Concertation en développement social de Verdun, qui recommande « *qu'une politique plus large en habitation, visant à répondre aux besoins des personnes à faible et modeste revenu et à garantir le droit au logement, soit élaborée dans la prochaine année de façon urgente. Cette politique devra notamment inclure une stratégie foncière visant à acquérir des terrains pour développer du logement social*<sup>79</sup>. »

Bon nombre d'intervenants soulignent également des besoins particuliers, notamment pour les aînés et les familles<sup>80</sup> et, en ce sens, souhaitent des habitations avec une plus grande mixité sociale<sup>81</sup>. Enfin, Concertation en développement social de Verdun souhaite « *Que la planification du secteur prenne en compte les besoins des personnes plus démunies*<sup>82</sup>. »

### 2.2.3 Règlementation

Les nouveaux paramètres proposés par le PPU « *rendront aussi nécessaires certaines modifications dans le contenu des règlements d'urbanisme de l'arrondissement applicables au*

---

<sup>73</sup> Jean Guichard, doc. 8.4.2; Béatrice Fortin, doc. 8.4.5; Nicole Desrochers, doc. 8.4.58; Serge Leclerc, doc. 8.4.60; Guy Belanger, doc. 8.4.71; Alfredo Briceno, doc. 8.4.66; Renée Piette, doc. 8.6.43; Joelle-Marie Morin, doc. 7.76, p. 2; Jean Houle, doc. 8.4.65; Hugues Polin, doc. 8.6.53; Michel Guerra, doc. 8.3.34; Cristian Mateo, doc. 7.30, p. 1

<sup>74</sup> Nathalie Faucher, doc. 8.6.60

<sup>75</sup> Christine Belanger, doc. 8.4.21; Lise Labrie, doc. 8.4.31; Louise Desjardins, doc. 8.4.45; Mitch Leblanc, doc. 8.4.64; Sina Nabavi, doc. 8.4.72; Mireille Dubuc, doc. 8.6.11

<sup>76</sup> Ann-Judith Bélanger, doc. 8.4.1; D. Cloutier, doc. 8.4.7; Denise Dion, doc. 8.4.44

<sup>77</sup> Lise Truchon, doc. 8.4.38

<sup>78</sup> Brigitte Leduc, doc. 8.4.49; Renée Piette, doc. 8.4.43; Flo Ds, doc. 8.4.51; Denis France, doc. 8.4.22; CIUSSS Centre-Sud-de-l'Île-de-Montréal, doc. 7.1, p. 14; Adrian Sheppard, doc. 7.6.2, p. 23; Daniel Leblanc, doc. 7.31, p. 2; Concertation en développement social de Verdun, doc. 7.49, p. 9; Pierre-Gabriel Jobin, doc. 7.62, p. 2; Mary Jeanne Phelan, doc. 8.8.17; Mireille Chabarekh, doc. 8.4.50

<sup>79</sup> Concertation en développement social de Verdun, doc. 7.49, p. 9

<sup>80</sup> Suzy Boisvert, doc. 8.4.13; Manon Sénécal, doc. 8.4.20; Christine Belanger, doc. 8.4.21; Michel Millette, doc. 8.4.29; Louise Desjardins, doc. 8.4.45; Rosana Faria, doc. 8.4.46; Marc T, doc. 8.4.47; Dorothée Faust, doc. 8.4.48; Haleh Malek zadeh, doc. 8.4.61; Sina Nabavi, doc. 8.4.72; Nathalie Joannis, doc. 8.7.17; Renée Piette, doc. 8.4.43; Richard Provost, doc. 8.4.69

<sup>81</sup> Lise-Anne Laverdure, doc. 8.4.37; CIUSSS Centre-Sud-de-l'Île-de-Montréal, doc. 7.1, p. 13; Marie-Claude Gervais, doc. 7.66, p. 6

<sup>82</sup> Concertation en développement social de Verdun, doc. 7.49, p. 6

*territoire*<sup>83</sup> ». Quelques-unes de ces modifications ont mérité une attention particulière de la part des participants et ont fait l'objet de recommandations bien précises.

**Taux d'implantation** — le projet de PPU prévoit un taux d'implantation moyen, allant de 35 % à 60 % pour l'ensemble du territoire de planification<sup>84</sup>. À ce propos, Proment se demande « *pourquoi proposer un taux d'implantation minimum*<sup>85</sup> ». Selon ce promoteur, ne pas établir de taux minimum d'implantation permettrait davantage de dégager de l'espace au sol pour l'aménagement des espaces verts. De plus, selon Lemay « *les densités proposées sont acceptables pour le territoire toutefois, lorsque combinées aux taux d'implantation minimums prescrits, il est impossible d'atteindre les densités permises*<sup>86</sup> ».

**Basilaire** — le PPU a comme balise d'aménagement l'intégration de basilaires pour les bâtiments de grande hauteur « *afin de soutenir un rapport d'échelle harmonieux avec les piétons*<sup>87</sup> ». Cité de l'île juge qu'un « *basilaire commercial n'est pas requis ni nécessairement souhaité*<sup>88</sup> » et demande à la Ville de revoir à la baisse le nombre d'étages destinés à cette fin ou d'enlever cette obligation. Dans la même veine, une citoyenne estime que « *bien que cette pratique donne de bons résultats dans les milieux urbains denses traditionnels, il s'agit d'une forme totalement étrangère à L'Île-des-Sœurs*<sup>89</sup>. »

**Distance entre les tours** — le PPU propose également de respecter une distance de 80 mètres entre les murs de la partie haute (au-delà du 9<sup>e</sup> étage) des bâtiments de grande hauteur<sup>90</sup>. Plusieurs participants demandent à la Ville de réviser ce chiffre à la baisse<sup>91</sup>, car selon eux, pour l'approbation d'un projet, d'autres critères devraient entrer en ligne de compte comme « *la localisation, l'orientation, le traitement architectural, l'effet de masse, etc.*<sup>92</sup> ». Lemaymichaud abonde dans le même sens et propose une distance entre les tours de 30 mètres puisque, « *une orientation et implantation réfléchie des tours permettra de les rapprocher, augmentant ainsi la densité du secteur, tout en préservant les axes de vue et l'ensoleillement du secteur*<sup>93</sup> ». Cité de l'île demande que cette règle ne soit pas applicable pour les bâtiments commerciaux<sup>94</sup>.

**Superficie de plancher** — l'un des critères pour les bâtiments de grande hauteur est celui de « *tendre vers une superficie de plancher par étage, à partir du 9e étage, ne dépassant pas 900 m<sup>2</sup>* »

---

<sup>83</sup> Programme particulier d'urbanisme — Partie nord de L'Île-des-Sœurs, doc. 3.1, p. 105

<sup>84</sup> Programme particulier d'urbanisme — Partie nord de L'Île-des-Sœurs, doc. 3.1, p. 112

<sup>85</sup> Proment, doc. 7.22, p. 20

<sup>86</sup> Lemay, doc. 7.21, p. 6

<sup>87</sup> Programme particulier d'urbanisme — Partie nord de L'Île-des-Sœurs, doc. 3.1, p. 118

<sup>88</sup> Cité de l'île, doc. 7.48, p. 2

<sup>89</sup> Josée Bérubé, doc. 7.18, p. 8

<sup>90</sup> Programme particulier d'urbanisme — Partie nord de L'Île-des-Sœurs, doc. 3.1, p. 118

<sup>91</sup> Lemaymichaud Architecture Design, doc. 7.15, p. 32; Lemay, doc. 7.21, p. 4; First Capital Realty, doc. 7.16, p. 4; Pierre Malo, doc. 7.11, p. 8; Nuntip, doc. 7.20, p. 6-7

<sup>92</sup> Dany Tremblay, doc. 7.13, p. 30

<sup>93</sup> Lemaymichaud Architecture Design, doc. 7.15, p. 32

<sup>94</sup> Cité de l'île, doc. 7.48, p. 2

*afin d'assurer un affinement du volume construit<sup>95</sup> », ce qui contribuerait en particulier à la préservation des percées visuelles. Plusieurs intervenants estiment que cette limitation, notamment pour les bâtiments commerciaux, est trop restrictive et recommandent la suspension de ce critère<sup>96</sup>. Selon Gestion Sandalwood, cette norme favoriserait la construction d'édifices de type « *gâteau de noce* » et la restriction de la superficie de plancher toucherait les « *niveaux les plus intéressants, ce qui va à l'encontre de toute logique économique et ne donne pas des édifices efficaces, viables ou encore rentables*<sup>97</sup>. »*

**Marges de recul** — le PPU contient une carte qui indique des marges de recul minimale et maximale afin de « *favoriser un encadrement de la rue par la forme construite*<sup>98</sup> ». Les marges sont réduites le long de la place du Commerce en vue d'obtenir un alignement des façades avec la rue, et beaucoup plus larges à certains endroits pour permettre des zones tampons et plus de verdissement. À cet égard, une citoyenne estime qu'une implantation rapprochée de la rue « *est aussi étrangère à L'Île-des-Sœurs*<sup>99</sup> » et selon Gestion Sandalwood, « *ne cadre aucunement avec l'esprit de type pavillonnaire qui a toujours été privilégié sur L'Île-des-Sœurs et qui en a fait son originalité*<sup>100</sup> ». Ils considèrent que des marges plus importantes sur l'ensemble du territoire de planification offrirait davantage d'espace pour le verdissement et la création d'espaces verts. Lemaymichaud, à son tour, estime que « *Des marges de recul favorisant un rapprochement des façades aux lignes de lot permettront un plus grand dégagement des espaces jardin, tout en structurant le tissu urbain du secteur*<sup>101</sup>. », alors qu'un citoyen souhaite des marges assez larges sur la place du Commerce « *afin de pouvoir y intégrer l'élargissement de la place piétonnière et les espaces de verdissement*<sup>102</sup> ».

**Usages** — le projet de PPU présente une carte qui montre les groupes d'usages autorisés sur le territoire de planification<sup>103</sup>. Le règlement de zonage doit respecter ces groupes d'usages, sous réserve de certaines restrictions. Un certain nombre de participants émettent des critiques concernant ce plan. De l'avis d'un participant, « *la Ville souhaite ponctuellement ségréger les fonctions dans le territoire, plutôt que d'y intégrer largement la notion de mixité; ce qui est contraire à toute logique de planification et de création d'un TOD*<sup>104</sup>. » Plus spécifiquement, Forum préconise de « *maintenir l'autorisation des usages commerciaux et de bureaux actuels dans l'ensemble des zones du secteur 24-T7*<sup>105</sup> » localisé immédiatement au nord du boulevard

---

<sup>95</sup> Programme particulier d'urbanisme — Partie nord de L'Île-des-Sœurs, doc. 3.1, p. 118

<sup>96</sup> Dany Tremblay, doc. 7.13, p. 30; Lemaymichaud Architecture Design, doc. 7.15, p. 32; Lemay, doc. 7.21, p. 5; Cité de l'île, doc. 7.48, p. 2; First Capital Realty, doc. 7.16, p. 5

<sup>97</sup> Gestion Sandalwood, doc. 7.26, p. 12

<sup>98</sup> Programme particulier d'urbanisme — Partie nord de L'Île-des-Sœurs, doc. 3.1, p. 115-116

<sup>99</sup> Josée Bérubé, doc. 7.18, p. 8

<sup>100</sup> Gestion Sandalwood, doc. 7.26, p. 13

<sup>101</sup> Lemaymichaud Architecture Design, doc. 7.15, p. 32

<sup>102</sup> Robert Léveillée, doc. 7.46, p. 5

<sup>103</sup> Programme particulier d'urbanisme — Partie nord de L'Île-des-Sœurs, doc. 3.1, p. 113

<sup>104</sup> Gestion Sandalwood, doc. 7.26, p. 10

<sup>105</sup> Forum — Immeubles Marché Centre Le Village, doc. 7.23, p. 16

René-Lévesque. Les compagnies Loblaw Limitée insiste sur ce point et estime que « *La restriction des usages projetés est une des plus grandes préoccupations du PPU*<sup>106</sup>. »

Le CIUSSS Centre-Sud-de-l'Île-de-Montréal est favorable aux restrictions d'usages préconisées par le PPU de manière générale et recommande de « *ne pas implanter à moins de 150 mètres des autoroutes des usages destinés à des populations pouvant être plus sensibles aux effets des polluants (enfants, aînés, personnes ayant des maladies chroniques)*<sup>107</sup> ». Cela respecterait également « *les recommandations de la DRSP (Direction Régionale de Santé Publique) dans son avis quant aux usages permis aux abords d'un axe autoroutier*<sup>108</sup> ». Allant dans le même sens, une citoyenne estime qu'il faut « *éviter de promouvoir l'habitation près des voies rapides, ce qui ne crée jamais un lieu de résidence agréable*<sup>109</sup>. » La Commission scolaire Marguerite-Bourgeoys, quant à elle, « *désire faire valoir l'importance d'inclure dès maintenant au plan d'urbanisme la présence d'espaces zonés "institutionnels"*<sup>110</sup> » notamment pour l'implantation de nouvelles écoles.

La carte du plan des usages « *exprime également la volonté d'exiger des usages commerciaux au rez-de-chaussée des bâtiments localisés sur des terrains le long des axes structurants*<sup>111</sup>. » La plupart des participants se montrent plutôt d'accord avec cette proposition. Forum ajoute qu'il serait pertinent de « *permettre la présence de bâtiments avec façade arrière donnant sur le boulevard René-Lévesque*<sup>112</sup> », et Gestion Sandalwood exprime le même souhait pour la « *nouvelle rue longeant l'emprise du pont Samuel-De Champlain*<sup>113</sup> ».

Finalement, pour bon nombre d'intervenants les objectifs et critères proposés par le PPU sont trop contraignants et « *impose(nt) davantage de dispositions règlementaires que d'autres aires TOD profitant également d'une certaine proximité avec le centre-ville*<sup>114</sup>. » Selon plusieurs participants, il serait plus judicieux que la Ville de Montréal se dote d'outils urbanistiques plus flexibles<sup>115</sup>, « *misant davantage sur le qualitatif que sur le normatif*<sup>116</sup> ». Un citoyen propose qu'une réglementation rigide « *doit plutôt céder la place à une gestion du développement plus négociée entre l'Administration municipale et le promoteur*<sup>117</sup>. » Pour le CRE-Montréal, même si ces éléments font l'objet de plusieurs critiques, « *il faut que le PPU soit assorti de modifications*

---

<sup>106</sup> Les Compagnies Loblaw Limitée, doc. 7.52, p. 6

<sup>107</sup> CIUSSS Centre-Sud-de-l'Île-de-Montréal, doc. 7.1, p. 10

<sup>108</sup> CIUSSS Centre-Sud-de-l'Île-de-Montréal, doc. 7.1, p. 11

<sup>109</sup> Renée Piette, doc. 8.6.40

<sup>110</sup> Commission scolaire Marguerite-Bourgeoys, doc. 7.51, p. 2

<sup>111</sup> Programme particulier d'urbanisme — Partie nord de L'Île-des-Sœurs, doc. 3.1, p. 113

<sup>112</sup> Forum — Immeubles Marché Centre Le Village, doc. 7.23, p. 16

<sup>113</sup> Gestion Sandalwood, doc. 7.26, p. 18

<sup>114</sup> Lemay, doc. 7.21, p. 2 et 9

<sup>115</sup> Dany Tremblay, doc. 7.13, p. 31; Gravel Automobile, doc. 7.28, p. 3; Pierre Malo, doc. 7.11, p. 8; Lachance Immobilier, doc. 7.3, p. 5; Gestion Sandalwood, doc. 7.26, p. 19; Fahey Associés, doc. 7.19, p. 11; IDU — Institut de développement urbain du Québec, doc. 7.9, p. 6; Sobey's, doc. 7.55, p. 2

<sup>116</sup> Dany Tremblay, doc. 7.13, p. 31

<sup>117</sup> Pierre St-Cyr, doc. 7.4, p. 13

*au règlement de zonage, des PIIA, de différents outils règlementaires et d'urbanisme qui vont, finalement, traduire la vision du PPU en actions concrètes<sup>118</sup>. »*

#### 2.2.4 Les aires d'ambiance

Le projet de PPU présente, à titre indicatif, une planification détaillée et spécifique de certaines unités de paysage appelées « *aires d'ambiance*<sup>119</sup> ». Parmi les aires d'ambiance décrites dans le PPU, certaines ont fait l'objet de commentaires et de recommandations bien précises de la part des intervenants.

##### **Littoral est**

Le secteur 24-08<sup>120</sup>, aussi nommé « *Pôle du littoral*<sup>121</sup> » ou « *littoral est*<sup>122</sup> » dans le projet de PPU, a fait l'objet de plusieurs interventions. Des participants rappellent qu'une grande partie des terrains, occupés actuellement par un concessionnaire automobile, sont sous bail emphytéotique jusqu'à 2064<sup>123</sup> et « *représentent une réserve foncière importante, avec un grand potentiel de développement*<sup>124</sup> », dû essentiellement à sa proximité avec la future gare du REM et les berges du fleuve.

Un intervenant constate que « [...] *la Ville dans son projet de PPU remet à plus tard la planification de ce secteur en le plaçant en zone de planification différée*<sup>125</sup> » et, à l'instar d'autres participants<sup>126</sup>, déplore le peu d'information concernant les raisons de ce choix. Tous s'accordent pour dire que la Ville devrait procéder immédiatement à la planification du secteur<sup>127</sup>, et émettent plusieurs hypothèses. Alors que certains souhaitent que le secteur soit converti en espace vert<sup>128</sup>, d'autres proposent l'application de paramètres similaires à ceux des secteurs adjacents<sup>129</sup>, ce qui permettrait la mixité d'usages ainsi qu'une plus grande densité ainsi que la construction de bâtiments de plus grande hauteur<sup>130</sup>.

---

<sup>118</sup> CRE-Montréal, doc. 7.25.2, p. 51

<sup>119</sup> Programme particulier d'urbanisme — Partie nord de L'Île-des-Sœurs, doc. 3.1, p. 66

<sup>120</sup> Programme particulier d'urbanisme — Partie nord de L'Île-des-Sœurs, doc. 3.1, p. 109

<sup>121</sup> Programme particulier d'urbanisme — Partie nord de L'Île-des-Sœurs, doc. 3.1, p. 53 et 54

<sup>122</sup> Programme particulier d'urbanisme — Partie nord de L'Île-des-Sœurs, doc. 3.1, p. 67

<sup>123</sup> Gestion Sandalwood, doc. 7.26, p. 6; IDU — Institut de développement urbain du Québec, doc. 7.9, p. 7

<sup>124</sup> Gestion Sandalwood, doc. 7.26, p. 6

<sup>125</sup> Gravel Automobile, doc. 7.28, p. 1

<sup>126</sup> IDU — Institut de développement urbain du Québec, doc. 7.9, p. 7; Marie-Claude Gervais, doc. 7.66, p. 2; Marcel Barthe, doc. 7.50, p. 5

<sup>127</sup> Dany Tremblay, doc. 7.13, p. 30; Gravel Automobile, doc. 7.28, p. 3; Gestion Sandalwood, doc. 7.26, p. 19; Andrée Marsot, doc. 7.24, p. 2; MACH, doc. 7.10, p. 7; Association des propriétaires et résidents de L'Île-des-Sœurs, doc. 7.5, p. 12; Marie-Claude Gervais, doc. 7.66, p. 2; Marc Nawar, doc. 7.81, p. 3

<sup>128</sup> Association des propriétaires et résidents de L'Île-des-Sœurs, doc. 7.5, p. 12; Marc Nawar, doc. 7.81, p. 3; Marie-José Deschamps, doc. 8.3.36

<sup>129</sup> Dany Tremblay, doc. 7.13, p. 30; MACH, doc. 7.10.2, p. 74; Gestion Sandalwood, doc. 7.26, p. 19

<sup>130</sup> Marie-Claude Gervais, doc. 7.66, p. 2; Gravel Automobile, doc. 7.28, p. 1 et 3; Robert Rainville, doc. 8.6.64

### **Place du Commerce**

De nombreux résidents estiment que « *le secteur de la Place du Commerce est un secteur en requalification et en redéveloppement qui exige effectivement une planification détaillée afin d'avoir des espaces harmonieux et réfléchis [...]*<sup>131</sup> ». Dans cette perspective, plusieurs participants souhaitent que la place du Commerce devienne un lieu de rassemblement et de rencontre, dotée d'espaces verts et d'équipements publics. Les répondants au questionnaire en ligne, à la hauteur de 57 %, pensent que « *L'accroissement de la convivialité de la rue : trottoirs plus larges, nouveau mobilier urbain, verdissement, mobilité active, etc.* » est la meilleure manière de revitaliser la place du Commerce. Ils demandent également le maintien des immeubles commerciaux avec des loyers raisonnables pour assurer une offre commerciale variée<sup>132</sup>.

Pour une citoyenne, il faut « *reconnaître la Place du Commerce comme le cœur de L'Île-des-Sœurs et réviser le scénario de développement pour assurer la continuité avec la forme urbaine qui prévaut sur L'Île-des-Sœurs et protéger l'esprit du lieu*<sup>133</sup> ».

D'autres s'opposent au réaménagement du secteur commercial de la place du Commerce et considèrent que sa configuration actuelle répond adéquatement aux besoins des résidents<sup>134</sup>. Ils demandent le maintien du nombre de places de stationnement et jugent qu'il faut préserver la viabilité des commerces déjà sur place<sup>135</sup>.

### **Axe vert est-ouest**

Des participants veulent davantage d'espaces verts, mais s'opposent à l'aménagement de l'axe est-ouest proposé par le PPU. Selon une citoyenne, « *l'axe vert, de type "rambla", proposé et autour duquel s'organisent des commerces est un type d'aménagement totalement étranger à L'Île-des-Sœurs*<sup>136</sup>. » Un citoyen souligne également que l'axe vert proposé occuperait la place de « *l'aire de service actuelle [qui] est nécessaire à la bonne marche de ces commerces*<sup>137</sup> ».

Un participant émet des commentaires sur l'orientation de l'axe et suggère que la connectivité urbaine se fasse plutôt « *transversalement entre le boulevard René-Lévesque et la Place du Commerce vers la nouvelle rue proposée le long de l'emprise du pont Champlain et non pas longitudinalement tel que proposé*<sup>138</sup>. »

---

<sup>131</sup> Nicolas Rancourt, doc. 8.6.29

<sup>132</sup> Guy Pare, doc. 8.1.65; Gabrielle R., doc. 8.6.63; Béatrice Fortin, doc. 8.6.8; Michèle Bolduc, doc. 8.6.9  
Jean Patenaude, doc. 8.6.12; Marie-Claude Gervais, doc. 8.6.59; Nicole Carrier, doc. 8.6.86; François Simoneau, doc. 8.6.88;  
Alain Carrier, doc. 8.7.12

<sup>133</sup> Constance Ramacieri, doc. 7.67.1, p. 7

<sup>134</sup> Joelle-Marie Morin, doc. 7.76, p. 1; Maryse Bayard et Pierre Arthur, doc. 7.58, p. 2; Marc Nawar, doc. 7.81, p. 3; René Carier, doc. 8.6.42; Ahmed Chetioui, doc. 8.3.27; Micheline Ralet, doc. 8.6.25; Denyse Gérin, doc. 8.6.50

<sup>135</sup> Alain Carrière, doc. 7.32, p. 1; Luc Gingras, doc. 8.6.13; Nicole Beauchemin, doc. 8.6.44; Rosana Faria, doc. 8.6.46; Gérard Vibien, doc. 8.6.61

<sup>136</sup> Josée Bérubé, doc. 7.18, p. 8

<sup>137</sup> Alain Carrière, doc. 7.32, p. 1

<sup>138</sup> Pierre Malo, doc. 7.11, p. 6

### **Quartier Pointe-Nord**

En ce qui concerne le secteur situé au nord de l'autoroute, la grande majorité des intervenants est en désaccord<sup>139</sup> avec les nouveaux paramètres proposés par le PPU et demande que la Ville permette au promoteur de conclure le développement du quartier Pointe-Nord. Rappelons que l'aménagement de ce quartier a été réalisé selon un guide d'aménagement adopté en 2010 par le conseil de l'arrondissement de Verdun<sup>140</sup>.

Toujours dans le même esprit, des participants évoquent la notion de « *contrat social*<sup>141</sup> » établi entre le promoteur, les propriétaires et la Ville. À cet égard, d'après un organisme du secteur, « *le plan d'ensemble initial ne devrait pas, à ce stade, faire l'objet de changements tels que proposés par le Programme Particulier d'Urbanisme (PPU) puisque cela viendrait non seulement modifier l'aspect visuel de la Pointe-Nord dans son ensemble mais surtout s'opposer au contrat social et moral intervenu avec les résidents*<sup>142</sup> ». Ainsi, certains demandent à la Ville de distinguer le quartier Pointe-Nord du restant du territoire de planification ou de l'exclure du projet de PPU<sup>143</sup>.

Quelques intervenants estiment que les balises d'aménagement proposées dans le PPU sont moins satisfaisantes que celles actuellement en vigueur<sup>144</sup> dans le quartier et que celles-ci sont plus à même d'atteindre les objectifs de la Ville en termes de densification et d'urbanisme. À ce titre, un citoyen juge également que si le promoteur est autorisé à compléter son projet, « *on améliorera l'ambiance du parcours d'entrée de la ville de Montréal tel que souhaité par le PPU*<sup>145</sup> ».

---

<sup>139</sup> Catherine Fol, doc. 8.6.23; François Boivin, doc. 8.6.28; Pierre Simoneau, doc. 8.6.30; Huguette Tremblay, doc. 8.4.15; Johanne Leblanc, doc. 8.6.75; Hélène Blier, doc. 8.4.28

<sup>140</sup> Projet Paysage, doc. 7.17, p. 7; Proment, doc. 7.22, p. 2; Adrian Sheppard, doc. 7.6.2, p. 18; Nuntip, doc. 7.20, p. 8; Fahey Associés, doc. 7.19, p. 6; Justin Jones, doc. 7.85.1, p. 4; Pierre St-Cyr, doc. 7.4, p. 9; Sally Cooke, doc. 7.70.1, p. 3; Regroupement des résidents de l'Est de la Pointe Nord, doc. 7.2, p. 1; IDU — Institut de développement urbain du Québec, doc. 7.9, p. 7; Janique Pilon, doc. 7.36, p. 1; Daniel Poirier, doc. 7.37, p. 1; Mireille Dubuc, doc. 7.38, p. 1; Faisal Sanji, doc. 7.41, p. 1; Anastasia Tsotroudou, doc. 7.42, p. 1; Louis-Alexandre Taillon, doc. 7.43, p. 1; Sévilla Dorotea, doc. 7.47, p. 1; Khanh Nguyen, doc. 7.59, p. 1; Carlos Tous, doc. 7.65, p. 1; Ying Zhao, doc. 8.1.23; Samer Sayour, doc. 8.2.47; Jean-Pierre Gauvin, doc. 8.4.11; Dominic Nadon, doc. 8.4.24; Jian Wang, doc. 8.4.25; Bernard Boire, doc. 8.4.18; Jane Renaud, doc. 8.4.19; Sieg Arnold, doc. 8.4.32; Carole Giroux, doc. 8.4.33; Ghislaine Giroux, doc. 8.4.34; Denise Dion, doc. 8.4.44; François de Champlain, doc. 8.6.15; Chantal Raymond, doc. 8.6.17; Dan-Thanh Nguyen, doc. 8.6.18; Jean Hébert, doc. 8.6.19; François Boivin, doc. 8.6.28; Michel Eric, doc. 8.6.31; Ginette Latreille, doc. 8.6.71; Marc Yergeau, doc. 8.6.74; Daniel Leblanc, doc. 8.6.85; Yves Comtois et Klaus Heinemann, doc. 8.6.89; Chantal Roy, doc. 8.7.3; Matvei Morozov, doc. 8.7.4; François Paquin, doc. 8.7.5; Linda Martin, doc. 8.7.7; Hai Liang, doc. 8.7.10; Yan Jiang, doc. 8.7.11; Hélène Camarais, doc. 8.7.14; Michel Eric, doc. 8.7.15; Mitch Leblanc, doc. 8.7.29; Sylvie Picard, doc. 8.7.37; Lily Michael, doc. 8.8.1; Lisa Knyszynska, doc. 8.8.2; Tsotroudou Anastasia, doc. 8.8.3; Sergey Kruglov, doc. 8.8.5; Tomasz Pietraszek, doc. 8.8.6; Maryam Rahimi, doc. 8.8.8; Stephen Cohen, doc. 8.8.10; Claus Tohn, doc. 8.8.11; Lilia Sirosh, doc. 8.8.12; Borowsky Kirill, doc. 8.8.13; Jonathan Cao, doc. 8.8.14; Alex Filiposki, doc. 8.8.15; Mary Jeanne Phelan, doc. 8.8.17; Pierre Pistagnesi, doc. 8.4.12; Michel Eric, doc. 8.4.27

<sup>141</sup> IDU — Institut de développement urbain du Québec, doc. 7.9, p. 7; Proment, doc. 7.22, p. 30; Dany Tremblay, doc. 7.13, p. 29; Clifford Gentes, doc. 8.8.4

<sup>142</sup> Regroupement des résidents de l'Est de la Pointe Nord, doc. 7.2, p. 1

<sup>143</sup> Antonino Urbano, doc. 8.8.22; Proment, doc. 7.22, p. 30; Jean Hébert, doc. 8.6.19; Serge Chamberland, doc. 8.7.8

<sup>144</sup> Jean-Pierre Gauvin, doc. 8.4.11; Wei Liu, doc. 8.4.16; Mireille Dubuc, doc. 8.6.11; Julien Monteil, doc. 8.6.22; Benoit Legault, doc. 8.7.6; Nuntip, doc. 7.20, p. 8; Daniel Leblanc, doc. 8.6.85

<sup>145</sup> Georges Badeaux, doc. 7.86.1, p. 9; Dany Tremblay, doc. 7.13, p. 30

D'autres intervenants mentionnent le fait que la construction d'édifices plus hauts que la limite de 78 mètres proposée par le PPU pour le dernier terrain à construire dans le secteur permettrait moins d'emprise au sol, plus d'espaces verts et une cohérence architecturale avec l'ensemble du quartier et le concept de la cité-jardin<sup>146</sup>. Dans le même ordre d'idées, selon Nuntip, « *la ville ne devrait pas encourager la construction de longs immeubles dont les unités font face au pont*<sup>147</sup> » et miser plutôt sur des bâtiments de grande hauteur.

Quelques participants demandent que la Ville établisse des limites au développement du quartier Pointe-Nord<sup>148</sup>. Certains sont pour le développement d'une tour supplémentaire sur le site, mais considèrent que celle-ci « *devrait être le dernier aménagement résidentiel de la Pointe-Nord*<sup>149</sup> ». Fahey Associés, à son tour, estime que « *[...] la rue de la Rotonde doit conserver son aménagement à échelle humaine encadrée de bâtiments ayant un maximum de trois étages*<sup>150</sup>. » Alors qu'un citoyen estime, quant à lui, que la construction de nouvelles tours entre le nouveau pont Samuel-De Champlain et les édifices déjà existants est « *tout à fait déplorable*<sup>151</sup> ».

### 2.2.5 Quartiers avoisinants

L'intégration entre les aménagements proposés par le PPU et les quartiers avoisinants est une préoccupation majeure pour plusieurs intervenants<sup>152</sup>. Selon Les Verrières sur le Fleuve, « *des doutes existent quant à la pertinence et l'harmonie du cadre bâti souhaité par le PPU avec l'environnement existant*<sup>153</sup>. » Ainsi, à l'instar de plusieurs participants, un citoyen insiste qu'il « *est primordial que ce nouveau développement se fasse en harmonie avec le reste de l'île, dans le respect du concept de cité-jardin*<sup>154</sup>. »

Dans ce même état d'esprit, une citoyenne estime que « *L'implantation des bâtiments projetés ne respecte pas la trame urbaine existante dans ce secteur... ni celle qui prévaut dans la majeure partie de l'île, notamment quant au dégagement de la rue, à la densité des plantations et au gabarit des édifices*<sup>155</sup> ». Pour ces raisons, l'IDU recommande que « *[...] les nouveaux développements devront s'arrimer de façon cohérente avec l'existant et viser un juste équilibre* ».

---

<sup>146</sup> Adrian Sheppard, doc. 7.6, p. 3; Proment, doc. 7.22, p. 30; Fahey Associés, doc. 7.19, p. 7; Sana Najmi, doc. 8.4.23; Sana Najmi, doc. 8.6.26; Redouane Jamali, doc. 8.6.27; Nicolas Rancourt, doc. 8.6.29; Julie Vandal-Lemoyne, doc. 8.7.18; François Boivin, doc. 8.6.28; Louis-Alexandre Taillon, doc. 7.43, p. 1; Nicolas Rancourt, doc. 7.83.1, p. 75-76; Regroupement des résidents de l'Est de la Pointe Nord, doc. 7.2, p. 1

<sup>147</sup> Nuntip, doc. 7.20, p. 3; Bernard Tessier, doc. 8.3.4

<sup>148</sup> Valeriya Malakhova, doc. 8.8.20; Yves Comtois Klaus Heinemann, doc. 8.6.89; Ahmad Ghourab, doc. 7.84.1, p. 65; Yan Zheng, doc. 8.8.18; Marc Nawar, doc. 7.81, p. 3; Michel Millette, doc. 8.6.34; Daniel Dereser, doc. 8.4.30; Sina Mirzaeifard, doc. 7.45, p. 1; Martine LaBreche, doc. 8.3.25; Brian Ho, doc. 8.8.16; Carol Anne Laramée, doc. 8.6.7

<sup>149</sup> Marie Bouvet, doc. 8.6.3; Christian Chris, doc. 8.6.36

<sup>150</sup> Fahey Associés, doc. 7.19, p. 17

<sup>151</sup> Rafik Marouf, doc. 8.7.13

<sup>152</sup> Fahey Associés, doc. 7.19, p. 11; Georges Badeaux, doc. 7.86.1, p. 8; Robert Léveillé, doc. 7.46, p. 3; Marcel Barthe, doc. 7.50, p. 7; Joelle-Marie Morin, doc. 7.76, p. 2; Les compagnies Loblaw Limitée, doc. 7.52, p. 5; François Morache, doc. 8.4.56; Françoise Caron, doc. 8.6.87

<sup>153</sup> Les Verrières sur le Fleuve, doc. 7.29, p. 9

<sup>154</sup> Marcel Barthe, doc. 7.50

<sup>155</sup> Constance Ramacieri, doc. 7.67.1, p. 4

*entre le caractère organique et paysager de la cité-jardin et le caractère plus urbain d'un quartier complet de type TOD<sup>156</sup>. »*

## 2.2.6 Terrains vacants

On retrouve encore quelques terrains vacants ou sous-utilisés dans le secteur de planification. Ces terrains ont fait l'objet de nombreuses propositions de la part des citoyens. D'entrée de jeu, un participant suggère que « *La meilleure utilisation des terrains vacants n'est pas nécessairement la construction d'édifices de 15 à 25 étages<sup>157</sup>.* » Bon nombre d'intervenants y suggèrent la création de parcs et espaces verts<sup>158</sup>, alors que d'autres désirent l'implantation d'équipements et services manquants sur l'île<sup>159</sup>, comme des services d'urgence<sup>160</sup>.

Certains y envisagent l'installation de commerces de proximité et la construction de logements abordables<sup>161</sup>. Comme le résume un citoyen, « *La meilleure façon d'utiliser de tels terrains est de créer des espaces où les immeubles ont des dimensions humaines (maximum 6 étages), comportant des milieux mixtes de logements sociaux et des logements urbains<sup>162</sup>.* »

## 2.2.7 Percées visuelles et entrée de ville

Un grand nombre de participants s'inquiètent de l'impact de nouvelles constructions sur les percées visuelles existantes sur l'île ou à partir du pont Samuel-De Champlain<sup>163</sup>. Alors que Les Verrières sur le Fleuve déplore le fait que « *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<sup>164</sup>* », le Regroupement des résidents de l'Est de la Pointe-Nord estime que « *l'orientation des nouvelles tours bloquerait la vue des résidents des tours*

---

<sup>156</sup> IDU — Institut de développement urbain du Québec, doc. 7.9, p. 5

<sup>157</sup> Jean Page, doc. 8.6.54

<sup>158</sup> Geneviève Paquin, doc. 8.6.83; Mireille Chabarekh, doc. 8.6.49; Johanne Bouchard, doc. 8.6.10; Ahmad Munir, doc. 8.6.32; Anita Paula Tataru, doc. 8.6.33; François Bomal, doc. 8.6.37; Ron Campbell, doc. 8.8.21; Wei Ella, doc. 8.8.7

<sup>159</sup> George Bagramyantsev, doc. 8.6.67; Renée Piette, doc. 8.6.40; Pierre Gastaldy, doc. 8.6.80; Christine Belanger, doc. 8.6.24; Micheline Ralet, doc. 8.6.25

<sup>160</sup> George Bagramyantsev, doc. 8.6.67

<sup>161</sup> Gérard Vibien, doc. 8.6.61; Mitch Leblanc, doc. 8.6.68; Richard Provost, doc. 8.6.78; Ginette Latreille, doc. 8.6.71; Daniel Leblanc, doc. 8.6.85; Guy Wells, doc. 8.6.91; Renée Piette, doc. 8.6.40

<sup>162</sup> Guy Wells, doc. 8.6.91

<sup>163</sup> Campus Bell, doc. 7.7, p. 1; Les Verrières sur le Fleuve, doc. 7.29, p. 8-9; Josée Bérubé, doc. 7.18, p. 9; Association des architectes paysagistes du Québec, doc. 7.14, p. 8; Regroupement des résidents de l'Est de la Pointe Nord, doc. 7.2, p. 1; Danielle Lareau, doc. 7.64, p. 2; Joelle-Marie Morin, doc. 7.76, p. 2; Sherman Carroll, doc. 8.3.43; Lise-Anne Laverdure, doc. 8.4.37; Lise Truchon, doc. 8.4.38; Monique Beauchemin, doc. 8.6.16; Christine Belanger, doc. 8.6.24; Ahmad Munir, doc. 8.6.32; Rosana Faria, doc. 8.6.46; Michel Lorion, doc. 8.6.65; Michel Guerra, doc. 8.6.70; Pierre Gastaldy, doc. 8.6.80; Suzanne Bertrand-Gastaldy, doc. 8.6.82; Françoise Caron, doc. 8.6.87

<sup>164</sup> Les Verrières sur le Fleuve, doc. 7.29, p. 8-9

*actuelles*<sup>165</sup> ». Dans le même sens, nombreux sont ceux qui demandent la préservation des vues d'intérêt à partir des édifices déjà existants<sup>166</sup>.

Ainsi, une citoyenne considère que « *si les édifices en hauteur sont souhaitables pour plusieurs raisons [...], leur localisation doit être soigneusement étudiée*<sup>167</sup> ». D'après une participante, c'est « *du devoir de l'arrondissement et de la ville de protéger [la silhouette de la ville]*<sup>168</sup> » vue à partir de l'île. Parmi les vues à préserver, les intervenants citent notamment le fleuve, la Rive-Sud, le mont Royal et le centre-ville de Montréal<sup>169</sup>.

En ce qui concerne l'entrée de ville, un citoyen estime que le projet de PPU représente « *une opportunité unique pour redéfinir le rôle de porte d'entrée principale de Montréal que joue L'Île-des-Sœurs*<sup>170</sup> ». Dans cette perspective, quelques participants demandent que la construction de la tour la plus rapprochée du nouveau pont soit autorisée selon la proposition du promoteur immobilier<sup>171</sup>, afin de « *permettre une signature iconique à la porte d'entrée de la ville de Montréal*<sup>172</sup> ».

## 2.2.8 Qualité architecturale

Quelques personnes soulignent l'importance de l'aspect visuel et de la qualité architecturale des aménagements et des futurs bâtiments<sup>173</sup>. Dans cette perspective, un participant souhaite que « *les édifices résidentiels, commerciaux et d'affaires qui seront construits constituent des exemples d'une architecture de grande qualité qui représenteront avec panache le patrimoine de demain*<sup>174</sup> ». À cet égard, un intervenant signale que ces éléments sont « *essentiels afin que le développement de ce secteur soit harmonieux et vieillisse bien à long terme*<sup>175</sup> ».

## 2.2.9 Sécurité et accessibilité universelle

La sécurité soulève des inquiétudes chez certains participants. Selon un intervenant, « *des façades trop longues sans connectivité ni perméabilité sont peu sécuritaires, même si elles sont vitrées et transparentes*<sup>176</sup>. » Un citoyen, à son tour, pense que l'axe vert est-ouest « *de type*

---

<sup>165</sup> Regroupement des résidents de l'Est de la Pointe Nord, doc. 7.2, p. 1

<sup>166</sup> Guy Pare, doc. 8.1.65; Marie La Rue, doc. 8.6.14; Lise Truchon, doc. 8.4.38; Ahmad Munir, doc. 8.6.32; Danielle Durette et Jean-Marc Latour, doc. 8.6.45

<sup>167</sup> Josée Bérubé, doc. 7.18, p. 9

<sup>168</sup> Danielle Lareau, doc. 7.64, p. 2

<sup>169</sup> Guy Pare, doc. 8.1.65; Marie La Rue, doc. 8.6.14; Renée Piette, doc. 8.6.40; Danielle Durette et Jean-Marc Latour, doc. 8.6.45; Jean Page, doc. 8.6.54; Jocelyne Harvey, doc. 8.6.57; Mitch Leblanc, doc. 8.6.68; Jean Houle, doc. 8.6.69; Marjolaine Nobert, doc. 8.6.79

<sup>170</sup> Pierre St-Cyr, doc. 7.4, p. 5

<sup>171</sup> Georges Badeaux, doc. 7.86.1, p. 9; Lemay, doc. 7.21, p. 4

<sup>172</sup> Dany Tremblay, doc. 7.13, p. 30

<sup>173</sup> Jean Poulin, doc. 7.73, p. 2; Robert Rainville, doc. 8.6.64

<sup>174</sup> Marcel Barthe, doc. 7.50, p. 7

<sup>175</sup> Nicolas Rancourt, doc. 7.83.1, p. 77

<sup>176</sup> Denis Proulx, doc. 7.8, p. 7

*“fond de cour” va créer un environnement accidentogène où la sécurité des piétons et des cyclistes exigent une visibilité à partir du domaine public. Les personnes âgées, les femmes seules et les enfants ne pourront se sentir en sécurité dans ces passages de 14 mètres de largeur et cachés des voies publiques<sup>177</sup>. »*

À ce sujet, l'aménagement de certaines voies sous forme de rue partagée est source d'inquiétude pour Campus Bell qui souligne le fait que *« la cohabitation excessive entre plusieurs modes de déplacement pose ainsi la question de la sécurité et du bien-être des usagers<sup>178</sup>. »*

Ainsi, First Capital estime que *« [...] la Ville doit prévoir des aménagements publics sécuritaires et conviviaux qui mettent en valeur les domaines public et privé et qui favorisent surtout l'accessibilité aux différents espaces commerciaux tant pour la clientèle que pour les activités d'opération<sup>179</sup>. »* Finalement, quelques participants<sup>180</sup> exigent, à l'instar du CIUSSS Centre-Sud-de-l'Île-de-Montréal, que *« l'ensemble des aménagements prévus respecte les principes d'accessibilité universelle<sup>181</sup> »*.

### **2.3 La mobilité**

La mobilité est au cœur de la planification du secteur avec la construction du nouveau pont Samuel-De Champlain et l'arrivée de la future station du Réseau express métropolitain. Grâce à ce mode de transport structurant, le secteur a été *« désigné comme une aire de Transit-Oriented Development (TOD) au Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal (SAD) ainsi qu'au Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD)<sup>182</sup> »*.

Vue comme un enjeu majeur pour un grand nombre de participants, la mobilité fait donc l'objet de nombreux commentaires et propositions. Tout d'abord, en ce qui concerne la désignation du secteur comme aire TOD, un citoyen estime que L'Île-des-Sœurs est *« un cas unique dans le réseau [du REM] quant à l'inexistence de connexion avec le tissu urbain environnant et l'impossibilité d'y rabattre les réseaux de mobilité<sup>183</sup> »*. Ces particularités soulèvent des questions liées aux accès à l'île elle-même et à la future station du REM, à la mobilité active et collective, et à la circulation automobile et à l'offre de stationnement.

---

<sup>177</sup> Pierre Malo, doc. 7.11, p. 3

<sup>178</sup> Campus Bell, doc. 7.7, p. 1

<sup>179</sup> First Capital Realty, doc. 7.16, p. 3

<sup>180</sup> Constance Ramacieri, doc. 7.67.1, p. 15; Jean Pealy, doc. 8.1.30; Josée Paiement, doc. 8.7.31

<sup>181</sup> CIUSSS Centre-Sud-de-l'Île-de-Montréal, doc. 7.1, p. 8

<sup>182</sup> Programme particulier d'urbanisme — Partie nord de L'Île-des-Sœurs, doc. 3.1, p. 3

<sup>183</sup> Denis Proulx, doc. 7.8, p. 4

### 2.3.1 Accès à l'île

L'accès à l'île est vu comme problématique et, à ce titre, considéré comme une priorité pour un grand nombre de participants<sup>184</sup>. Ceux-ci déplorent en particulier les problèmes de congestion automobile et, à cet égard, un citoyen souligne que « *la circulation est difficile en début et en fin de journée dans les entrées, les sorties et le carrefour giratoire de l'île, voisin de la place du Commerce. Des bouchons de circulation se débordent jusque sur les autoroutes 10 et 15*<sup>185</sup>. » Cette problématique a été accentuée ces dernières années par les chantiers de construction du nouveau pont Samuel-De Champlain et la réfection du réseau routier d'accès à l'île.

Quelques participants soulèvent également des questions liées à la sécurité des habitants en cas d'urgence<sup>186</sup>, vu que les embouteillages aux entrées et sorties de l'île rendent difficile la circulation de véhicules d'urgence tels les ambulances, les voitures de police et les camions de pompiers. En ce sens, un grand nombre d'intervenants s'entendent pour dire que la principale solution à cette question serait la construction d'un lien supplémentaire entre L'Île-des-Sœurs et l'île de Montréal.

Ce lien prendrait la forme d'un pont local, réservé exclusivement aux transports collectif et actif et aux véhicules d'urgence, préférablement à l'axe de la rue Galt, à Verdun, et du boulevard Marguerite Bourgeoys, à L'Île-des-Sœurs<sup>187</sup>. Certains conditionnent toute augmentation de la population de l'île à la création de ce nouveau lien<sup>188</sup>.

Cependant, Les Verrières sur le Fleuve considère que « *l'hypothèse d'un nouveau lien vers Verdun est [...] peu crédible*<sup>189</sup> », vu que les discussions pour la création de ce lien durent depuis de nombreuses années et sont restées sans suite. Toutefois, un résident s'oppose catégoriquement à la construction de ce nouveau pont<sup>190</sup>.

### 2.3.2 Transport collectif

De nombreux citoyens constatent l'inefficience du système de transport en commun sur l'île. De tous les répondants au questionnaire en ligne, 14,8 % déclarent emprunter le transport collectif pour se rendre et pour circuler à l'intérieur du secteur. Le CRE-Montréal rappelle que « *dans un*

---

<sup>184</sup> Andrée Marsot, doc. 7.24, p. 2; Jean-Marie Tétreault et Denyse Gérin, doc. 7.79, p. 1; CIUSSS Centre-Sud-de-l'île-de-Montréal, doc. 7.1, p. 7; Normand Charron, doc. 8.1.57; Gilles Hébert, doc. 8.1.71; Yves Jacquier, doc. 8.4.55; Marjolaine Nobert, doc. 8.6.79; Alan Gosselin, doc. 8.6.81; Geneviève Paquin, doc. 8.7.38

<sup>185</sup> Pierre-Gabriel Jobin, doc. 7.62, p. 1

<sup>186</sup> Marie-Claude Gervais, doc. 7.66, p. 3; Josée Bérubé, doc. 7.18, p. 5; Les Verrières sur le Fleuve, doc. 7.29, p. 6; Denis Proulx, doc. 7.8, p. 5; R. Raymond, doc. 8.1.45; Samuel Levy, doc. 8.6.4; Anthony Gagnon, doc. 8.7.1; Marie Lecavalier, doc. 8.7.25

<sup>187</sup> Claude Giguère, doc. 7.68.2, p. 15; Marcel Barthe, doc. 7.50, p. 9; CRE-Montréal, doc. 7.25, p. 7; Denis Proulx, doc. 7.8, p. 5; Anthony Gagnon, doc. 8.1.11; Claire Peyrache, doc. 8.1.34; Manon Sénécal, doc. 8.2.16; Claire Peyrache, doc. 8.2.33; Françoise Caron, doc. 8.6.87; Gilles Bélanger, doc. 8.7.24; Geneviève Paquin, doc. 8.7.38; François Bomal, doc. 8.1.35; Association des propriétaires et résidents de L'Île-des-Sœurs, doc. 7.5, p. 9

<sup>188</sup> Nicole Desrochers, doc. 8.1.51; Anthony Gagnon, doc. 8.7.1

<sup>189</sup> Les Verrières sur le Fleuve, doc. 7.29, p. 5

<sup>190</sup> Norbert Morin, doc. 8.1.47

*TOD, le transport en commun n'est pas réductible à une seule station. Le REM est certes la pierre angulaire de ce TOD, mais tout le transport en commun ne doit pas reposer uniquement sur elle*<sup>191</sup>. » Dans cette perspective, des participants préconisent que le PPU soit assorti d'un plan de gestion des déplacements « *en lien avec les cibles du plan local de déplacement de l'arrondissement*<sup>192</sup> » et encourage les entreprises et les promoteurs immobiliers à faire de même<sup>193</sup>.

Un citoyen estime que « *les réseaux actuels doivent être bonifiés avant de multiplier la population résidente et les travailleurs dans des commerces de détail ou de services*<sup>194</sup>. » En ce sens, des participants réclament l'amélioration immédiate du service d'autobus<sup>195</sup>, en particulier avec l'augmentation de la fréquence et des plages horaires des lignes reliant l'île au centre-ville et à l'arrondissement de Verdun. Le service d'autobus doit également relier l'ensemble de l'île, desservir les commerces et la future station du REM<sup>196</sup>. De plus, quelques participants demandent la construction d'un terminal à côté de la future gare pour faciliter les connexions et l'intermodalité<sup>197</sup>. Finalement, un citoyen recommande que « *[...] des voies réservées [aux autobus] soit aménagées pour soutenir l'achalandage de la station REM de l'Île*<sup>198</sup> ».

### 2.3.3 Accès au REM

Par ailleurs, pour donner accès à la future station du REM, un très grand nombre de participants préconise la mise en place d'un système de navettes desservant l'ensemble de l'île<sup>199</sup>. Le fonctionnement de ce système est résumé de la façon suivante par l'Association des propriétaires et résidents de L'Île-des-Sœurs (APRIDS) : « *La Ville en partenariat avec la STM doit promouvoir un système de navettes électriques (éventuellement autonomes) à fréquence élevée et reliant le*

---

<sup>191</sup> CRE-Montréal, doc. 7.25, p. 7

<sup>192</sup> CRE-Montréal, doc. 7.25, p. 7

<sup>193</sup> Michel Jacques, doc. 7.27, p. 2; Voyagez Futé, doc. 7.54, p. 8

<sup>194</sup> Anthony Gagnon, doc. 8.6.6

<sup>195</sup> Touil Djamila, doc. 7.40, p. 1; CIUSSS Centre-Sud-de-l'Île-de-Montréal, doc. 7.1, p. 7; Concertation en développement social de Verdun, doc. 7.49, p. 7; Celine Caudrelier, doc. 8.1.2; Patricia Klein, doc. 8.1.3; Paule Desgroseilliers, doc. 8.1.4; Marie Bouvet, doc. 8.1.6; Manon Sénécal, doc. 8.1.25; Lise Labrie, doc. 8.1.33; François Bomal, doc. 8.1.35; Michel Jacques, doc. 8.1.36; Marie La Rue, doc. 8.1.38; Rosana Faria, doc. 8.1.46; Alexis Bergeron, doc. 8.1.62; Geneviève Paquin, doc. 8.1.67; François Simoneau, doc. 8.1.69; Yan Zheng, doc. 8.8.18; Sina Nabavi, doc. 8.1.72; Luc Gingras, doc. 8.1.18; Colette Vezina-Gagnon, doc. 8.2.6

<sup>196</sup> Marie La Rue, doc. 8.1.24; Christopher Leung, doc. 8.1.40; Christine Côté, doc. 8.1.27; Micheline Ralet, doc. 8.6.25; MACH, doc. 7.10, p. 9

<sup>197</sup> Diane Desrochers, doc. 8.1.17; Renée Piette, doc. 8.1.42

<sup>198</sup> Réjean Benoit, doc. 7.53, p. 16

<sup>199</sup> Denyse Lecat, doc. 7.71.2, p. 42; Jean-Marie Tétréault et Denyse Gérin, doc. 7.79, p. 1; Joelle-Marie Morin, doc. 7.76, p. 3; Patricia Klein, doc. 8.1.3; Diane Poulin, doc. 8.1.9; Béatrice Fortin, doc. 8.1.15; Johanne Bouchard, doc. 8.1.16; Lise-Anne Laverdure, doc. 8.1.19; Monique Beauchemin, doc. 8.1.21; Jocelyne Harvey, doc. 8.1.54; Norbert Morin, doc. 8.1.47; Marie Bernier, doc. 8.1.39; Denis France, doc. 8.1.29; Manon Sénécal, doc. 8.1.25; Alexis Bergeron, doc. 8.1.62; Pierre Gastaldy, doc. 8.1.63; Suzanne Bertrand-Gastaldy, doc. 8.1.64; Guy Pare, doc. 8.1.65; Marie-Claude Gervais, doc. 8.1.68; François Simoneau, doc. 8.1.69; Ron Campbell, doc. 8.8.21; Sophie Therrien, doc. 8.1.5; Claire Peyrache, doc. 8.1.34; Martine LaBreche, doc. 8.1.48; Richard Provost, doc. 8.1.66; Gilles Hébert, doc. 8.1.71; Claude Giguère, doc. 7.68.1, p. 7; Diane Desrochers, doc. 8.1.17; Renée Simard, doc. 8.7.36

*plus grand nombre possible de rues avec la station du REM et tous les commerces de la partie nord<sup>200</sup>. »*

Bon nombre de personnes privilégient, à leur tour, des accès pour les vélos<sup>201</sup> et les piétons<sup>202</sup>, à l'abri des intempéries. Voyagez Futé demande ainsi qu'une « *attention particulière devrait être apportée dans l'aménagement des abords de la station en faveur de ces usagers : accès piétons et cyclistes adéquats, stationnements vélo de différents types (sécurisé et non sécurisé) idéalement couverts<sup>203</sup>. »* Comme le signale le CRE-Montréal, la gare du REM est « *une plateforme de transfert intermodale qu'on veut le plus efficace et le plus conviviale possible<sup>204</sup> »* et aux dires d'un citoyen, « *le PPU devra réussir à ramener vers la station l'ensemble des déplacements quotidiens des résidents vers le centre-ville<sup>205</sup>. »*

Quelques participants déplorent l'absence de stationnements incitatifs à proximité de la future gare<sup>206</sup>. À ce sujet, certains suggèrent la mise en place d'un dépose-minute, permettant aux voitures de s'arrêter le temps de déposer des passagers<sup>207</sup>. Une citoyenne suggère l'installation d'une station pour les automobiles partagées<sup>208</sup>, alors que d'autres proscrivent la création de tout type de stationnement qui, selon eux, serait source de congestion aux alentours de la gare<sup>209</sup>.

### **2.3.4 Mobilité active**

La mobilité active a également fait l'objet d'un grand nombre de contributions « *afin de favoriser largement les déplacements à énergie humaine<sup>210</sup> »* et réduire les émissions de GES<sup>211</sup>. On constate que seulement 16,7 % des répondants au questionnaire en ligne utilisent des moyens de transports actifs pour se rendre et pour circuler dans le secteur. En ce qui concerne les déplacements à pied, certains demandent l'amélioration du réseau piétonnier, l'ajout de sentiers pédestres et l'aménagement de passages piétons pour accéder au REM<sup>212</sup>. À cet égard, un

---

<sup>200</sup> Association des propriétaires et résidents de L'Île-des-Sœurs, doc. 7.5, p. 12

<sup>201</sup> Lise-Anne Laverdure, doc. 8.1.19; Jocelyne Harvey, doc. 8.1.54; Guy Pare, doc. 8.1.65; Sophie Therrien, doc. 8.1.5; Christine Belanger, doc. 8.1.28; Lise Labrie, doc. 8.1.33; Renée Piette, doc. 8.1.42; François Morache, doc. 8.1.44; Richard Provost, doc. 8.1.66

<sup>202</sup> Johanne Bouchard, doc. 8.1.16; Lise-Anne Laverdure, doc. 8.1.19; Jocelyne Harvey, doc. 8.1.54; Guy Pare, doc. 8.1.65; Sophie Therrien, doc. 8.1.5; Paule Desgroseilliers, doc. 8.1.4; Christine Belanger, doc. 8.1.28; Lise Labrie, doc. 8.1.33; Renée Piette, doc. 8.1.42; Richard Provost, doc. 8.1.66; Brian Ho, doc. 8.8.16

<sup>203</sup> Voyagez Futé, doc. 7.54, p. 4

<sup>204</sup> CRE-Montréal, doc. 7.25.2, p. 43

<sup>205</sup> Denis Proulx, doc. 7.8, p. 5

<sup>206</sup> Carol Anne Laramée, doc. 8.1.14; Kiana Vojdani, doc. 8.1.41; Jean Houle, doc. 8.1.58; Pierre Gastaldy, doc. 8.1.63; François Simoneau, doc. 8.1.69; Joelle-Marie Morin, doc. 7.76, p. 3

<sup>207</sup> Patricia Klein, doc. 8.1.3

<sup>208</sup> Hélène Bellisle, doc. 8.1.12

<sup>209</sup> Denis France, doc. 8.1.29; Marie Bernier, doc. 8.1.39

<sup>210</sup> Denis France, doc. 8.1.29

<sup>211</sup> Réjean Benoit, doc. 7.53, p. 16

<sup>212</sup> Marie Bouvet, doc. 8.1.6; Hélène Bellisle, doc. 8.1.12; Julien Monteil, doc. 8.1.26; Lise-Anne Laverdure, doc. 8.1.19; Daniel Dereser, doc. 8.1.32; Martine LaBreche, doc. 8.1.48; Michel Millette, doc. 8.1.31; Christine Belanger, doc. 8.6.24

citoyen souligne que « *la partie centrale d'une aire TOD est en réalité un POD (Pedestrian-Oriented Développement) : un développement axé sur le piéton*<sup>213</sup> », ce à quoi fait écho Forum, pour qui « *l'élaboration d'une esquisse qui reprend les principes d'un POD permettrait, par exemple, une meilleure mobilité des usagers du transport actif et un meilleur gage de succès pour le PPU*<sup>214</sup>. »

Considérées comme des priorités pour bon nombre de participants, les pistes cyclables font l'objet de plusieurs propositions afin de les améliorer<sup>215</sup> et les raccorder aux réseaux cyclables de la Ville<sup>216</sup>. Dans cette perspective, certains recommandent la mise en place d'un lien cyclable entre la partie nord du territoire de L'Île-des-Sœurs et le centre-ville de Montréal<sup>217</sup> via l'autoroute Bonaventure. Allant dans le même sens, l'éventuelle passerelle multifonctionnelle mentionnée plus haut reliant l'île à l'arrondissement de Verdun servirait également, selon les propos d'un citoyen, à « *boucler le réseau cyclable et de se rabattre vers les pistes du pont Samuel-De-Champlain et de l'estacade*<sup>218</sup>. »

Des idées ont également été émises pour la mise en place de stations de vélos partagés<sup>219</sup> supplémentaires, ainsi que des stationnements pour les vélos privés<sup>220</sup>, à l'abri des intempéries, sécuritaires et en nombre suffisant sur l'ensemble du territoire, en particulier aux abords de la station du REM.

Par ailleurs, dans un souci de sécurité, des intervenants s'opposent à l'aménagement de rues partagées et considèrent qu'il est impératif de séparer les piétons, les cyclistes et les automobiles<sup>221</sup>.

Selon le PPU, « [...] *la CDPQi prévoit aménager un nouveau passage piéton et cyclable sous l'autoroute, mais non accessible depuis la place du Commerce*<sup>222</sup> ». De nombreux participants estiment qu'un lien plus direct entre la pointe nord et le reste de l'île « *sans avoir à faire un grand*

---

<sup>213</sup> Denis Proulx, doc. 7.8, p. 6

<sup>214</sup> Forum - Immeubles Marché Centre Le Village, doc. 7.23, p. 6

<sup>215</sup> Voyagez Futé, doc. 7.54, p. 5; Commission scolaire Marguerite-Bourgeoys, doc. 7.51, p. 2; CIUSSS Centre-Sud-de-l'Île-de-Montréal, doc. 7.1, p. 7; Rosana Faria, doc. 8.1.46; Suzanne Bertrand-Gastaldy, doc. 8.1.64

<sup>216</sup> Bernard Tessier, doc. 7.75, p. 1; Michel Eric, doc. 8.6.31

<sup>217</sup> Claude Giguère, doc. 7.68.1, p. 12; Touil Djamila, doc. 7.40, p. 1; Patricia Klein, doc. 8.1.3; Christine Côté, doc. 8.1.27; Jean Houle, doc. 8.1.58; Alexis Bergeron, doc. 8.1.62

<sup>218</sup> Denis Proulx, doc. 7.8, p. 5

<sup>219</sup> Norbert Morin, doc. 8.1.47; Jean Houle, doc. 8.1.58; Renée Piette, doc. 8.1.42; Joelle-Marie Morin, doc. 7.76, p. 3

<sup>220</sup> CIUSSS Centre-Sud-de-l'Île-de-Montréal, doc. 7.1, p. 7; Pierre Marcoux, doc. 7.69.2, p. 30; Bernard Tessier, doc. 8.1.13; Béatrice Fortin, doc. 8.1.15

<sup>221</sup> Denyse Gérin, doc. 8.6.50; Hélène Bellisle, doc. 8.1.12; Lise-Anne Laverdure, doc. 8.1.19; Geneviève Paquin, doc. 8.1.67; Danielle Lareau, doc. 7.64, p. 2; Campus Bell, doc. 7.7, p. 1; Claude Giguère, doc. 7.68.1, p. 3; Marie La Rue, doc. 8.4.39; Nicole Beauchemin, doc. 8.6.44

<sup>222</sup> Programme particulier d'urbanisme — Partie nord de L'Île-des-Sœurs, doc. 3.1, p. 18

*détour par le bord de l'eau*<sup>223</sup> » serait essentiel, et recommande la création d'un passage sous l'autoroute<sup>224</sup>, au niveau de la future station du REM.

### 2.3.5 Circulation automobile

La congestion automobile est la principale crainte d'un grand nombre de participants. Elle constitue actuellement une problématique, notamment aux heures de pointe, pour les entrées et sorties de l'île. De plus, l'automobile reste le principal moyen de transport pour se rendre et pour circuler dans le secteur de planification pour 68,5 % des répondants au questionnaire en ligne. Un grand nombre de personnes s'inquiètent de la situation future avec l'ajout de milliers de nouveaux résidents et travailleurs dans le secteur<sup>225</sup>, car, comme l'explique une citoyenne, « *bien qu'il soit attendu que la venue du REM entraîne un changement notable de la part modale du transport collectif, il est peu probable [qu'ils] se tournent complètement vers le transport collectif et qu'ils n'utilisent plus ou peu leur voiture*<sup>226</sup>. » Des participants ont également réclamé que la Ville réalise des études de mobilité<sup>227</sup> pour « *connaître les prévisions sur la circulation routière avec l'ajout d'autant de résidents*<sup>228</sup>. »

Un citoyen rappelle que « *[...] malgré le souhait de favoriser les transports en commun au maximum, l'automobile ne peut être exclue comme moyen de transport nécessaire pour plusieurs résidents selon l'âge et les circonstances*<sup>229</sup>. » Ainsi, la voiture reste le moyen de transport à privilégier pour quelques participants<sup>230</sup> qui demandent l'amélioration du réseau et des accès routiers à l'île. Des interventions ponctuelles (élargissement de ronds-points, suppression de feux de circulation, ajout de ralentisseurs, etc.) sont également préconisées en vue d'apaiser la circulation, d'améliorer la fluidité du trafic et d'éviter des points de congestion<sup>231</sup>. Dans cette perspective, quelques intervenants recommandent de ne pas réduire le nombre de voies de circulation pour les automobiles sur la place du Commerce<sup>232</sup>. Enfin, pour des raisons de sécurité, des participants recommandent d'éliminer les espaces de stationnement projetés<sup>233</sup> le long de cet axe.

---

<sup>223</sup> Lise Labrie, doc. 8.1.33

<sup>224</sup> Christine Côté, doc. 8.1.27; Samuel Levy, doc. 8.1.8; Christine Belanger, doc. 8.1.28; Lise Labrie, doc. 8.1.33; Richard Provost, doc. 8.1.66; Geneviève Paquin, doc. 8.1.67; Marie-Claude Gervais, doc. 8.1.68; Valeriya Malakhova, doc. 8.8.20

<sup>225</sup> Christine Senécal, doc. 8.1.49; Carole Beaulac, doc. 8.1.56; Michel Guerra, doc. 8.1.61; Association des propriétaires et résidents de L'Île-des-Sœurs, doc. 7.5, p. 9; Campus Bell, doc. 7.7, p. 1; Denyse Lecat, doc. 7.71.2, p. 42; Mona Quesnel, doc. 7.35, p. 1; Josée Lafleur, doc. 7.61, p. 1; Pierre-Gabriel Jobin, doc. 7.62, p. 1; Louise Mongeau, doc. 7.80, p. 1; Firouzeh Nikpour-Naini, doc. 8.1.10; Marielle et Charles Paquette Lambert, doc. 8.7.32; Ghislaine Guay, doc. 8.7.34

<sup>226</sup> Josée Bérubé, doc. 7.18, p. 5

<sup>227</sup> Michel Guerra, doc. 8.1.61; Association des propriétaires et résidents de L'Île-des-Sœurs, doc. 7.5, p. 9

<sup>228</sup> Marie Lecavalier, doc. 8.7.25

<sup>229</sup> Guy Pare, doc. 8.1.65

<sup>230</sup> Carol Anne Laramée, doc. 8.1.14; Serge Leclerc, doc. 8.1.55

<sup>231</sup> Jean Houle, doc. 8.1.58; Touil Djamila, doc. 7.40, p. 1; Julien Monteil, doc. 8.1.26; Lise Labrie, doc. 8.1.33; Alexis Bergeron, doc. 8.1.62

<sup>232</sup> Aram Seropian, doc. 8.8.23; Françoise Caron, doc. 8.6.87; Nicole Beauchemin, doc. 8.6.44; Association des propriétaires et résidents de L'Île-des-Sœurs, doc. 7.5.3, p. 31; Joelle-Marie Morin, doc. 7.76, p. 2; Marie-Claude Gervais, doc. 7.66, p. 2; Robert Léveillé, doc. 7.46, p. 4

<sup>233</sup> Robert Léveillé, doc. 7.46, p. 5; Marie La Rue, doc. 8.4.39; Aram Seropian, doc. 8.8.23

### 2.3.6 Stationnement

Le projet de PPU propose de réduire l'offre de stationnement sur l'ensemble du secteur et préconise l'aménagement de toutes les places à l'intérieur des bâtiments. Toutefois, « *des cases de stationnement extérieures pourront être autorisées pour visiteurs, personnes à mobilité réduite, autopartage au bénéfice des usagers du projet ou pour courte durée*<sup>234</sup> ». Pour les nouvelles constructions, le nombre maximal de cases de stationnement autorisé par logement est de 0,75 et en ce qui concerne les usages commerciaux, la limite est de 1 case/50 m<sup>2</sup> de superficie<sup>235</sup>.

Ces propositions ont reçu de vives critiques de la majorité des intervenants<sup>236</sup>. Pour sa part, Forum juge qu'elles « [...] *viendraient exacerber le manque actuel général en stationnement dans ce secteur*<sup>237</sup> », de même que Gestion Sandalwood qui considère que « *ces nouvelles règles sont totalement irréalistes*<sup>238</sup> » et ne correspondent pas aux habitudes et aux besoins des résidents de l'île.

En ce qui a trait aux cases de stationnement résidentiel, la plupart des participants s'accordent pour dire que le ratio de 0,75 par logement serait insuffisant pour les résidents des nouveaux projets<sup>239</sup>. Même s'il n'y a pas de consensus sur le nombre idéal de cases par unité d'habitation, de l'avis de la majorité des intervenants, ce chiffre devrait être minimalement de 1 par logement<sup>240</sup>, avec un pourcentage supplémentaire de places hors sol pour les visiteurs<sup>241</sup>. Certains<sup>242</sup> craignent que, vu le nombre limité de places à l'intérieur des futurs bâtiments, il y ait du « *débordement sur les quartiers au niveau du stationnement*<sup>243</sup> ».

Quant aux espaces de stationnement d'usage commercial, la quasi-totalité des participants affiche une attitude très claire contre les mesures proposées dans le PPU en les considérant drastiques et trop restrictives. À ce sujet, selon la firme Lemay, il « [...] *apparaît irréaliste de s'attendre à ce que les bas ratios de stationnement proposés puissent continuer à desservir*

---

<sup>234</sup> Programme particulier d'urbanisme — Partie nord de L'Île-des-Sœurs, doc. 3.1, p. 115

<sup>235</sup> Programme particulier d'urbanisme — Partie nord de L'Île-des-Sœurs, doc. 3.1, p. 115

<sup>236</sup> Forum — Immeubles Marché Centre Le Village, doc. 7.23, p. 6; Gestion Sandalwood, doc. 7.26, p. 13; Denise Dion, doc. 8.4.44; Samuel Levy, doc. 8.6.4; Carol Anne Laramée, doc. 8.6.7

<sup>237</sup> Forum - Immeubles Marché Centre Le Village, doc. 7.23, p. 13

<sup>238</sup> Gestion Sandalwood, doc. 7.26, p. 13

<sup>239</sup> Forum — Immeubles Marché Centre Le Village, doc. 7.23, p. 6; Justin Jones, doc. 7.85.1, p. 5; Danielle Lareau, doc. 7.64, p. 3; Jean Poulin, doc. 7.73, p. 1; Joelle-Marie Morin, doc. 7.76, p. 4; Huguette Tremblay, doc. 8.4.15; Sieg Arnold, doc. 8.4.35; Carole Giroux, doc. 8.4.36; Michel Eric, doc. 8.6.31; Ginette Latreille, doc. 8.6.71; Benoit Legault, doc. 8.7.6; Antonino Urbano, doc. 8.8.22; Dominic Nadon, doc. 8.4.24; Jean-Pierre Gauvin, doc. 8.4.11; Louise Desjardins, doc. 8.3.22

<sup>240</sup> Proment, doc. 7.22, p. 31; Dany Tremblay, doc. 7.13, p. 29; Adrian Sheppard, doc. 7.6, p. 4; Robert Léveillé, doc. 7.46, p. 4; Lise-Anne Laverdure, doc. 8.1.19; Sina Nabavi, doc. 8.1.72; Bernard Boire, doc. 8.4.18; Daniel Leblanc, doc. 8.6.85; Mitch Leblanc, doc. 8.7.29

<sup>241</sup> Proment, doc. 7.22, p. 31; Nathalie Joannis, doc. 8.7.17; Benoit Legault, doc. 8.7.6

<sup>242</sup> Claude Giguère, doc. 7.68.1, p. 10; Regroupement des résidents de l'Est de la Pointe Nord, doc. 7.2, p. 1; Julie Vandal-Lemoyne, doc. 8.7.18

<sup>243</sup> Nicolas Rancourt, doc. 7.83.1, p. 76

*efficacement les usagers des commerces de l'île, dont un grand nombre continueront à utiliser la voiture, à essence ou électrique*<sup>244</sup>. »

Par ailleurs, plusieurs participants estiment que la disponibilité de places de stationnement en quantité suffisante est essentielle à la survie des commerces et services de proximité du secteur<sup>245</sup>. À cet égard, First Capital rappelle « [...] *qu'une part importante de la population de L'Île-des-Sœurs habite à plus de 10 minutes de marche du pôle commercial et, par conséquent, vient faire ses achats en automobile*<sup>246</sup>. » D'autres soulignent les besoins particuliers des résidents, notamment des familles et des personnes âgées, pour qui l'usage de l'automobile, et conséquemment des stationnements, serait indispensable<sup>247</sup>.

Toujours dans cet esprit, un certain nombre d'intervenants demandent le maintien de l'entièreté des stationnements existants<sup>248</sup> dans le secteur. D'autres proposent des améliorations ponctuelles dans les stationnements comme « *une meilleure canopée paysagère*<sup>249</sup> » en vue de réduire les îlots de chaleurs provoqués par les grandes surfaces minéralisées, ou une « *période transitoire*<sup>250</sup> » permettant la mise en place progressive de mesures plus restrictives<sup>251</sup> en termes de nombre de places par mètre carré. À cet égard, Lemay considère qu'il « *faudrait prévoir une flexibilité aux propriétaires et commerçants de pouvoir continuer à opérer sans craindre de devoir subitement réduire leur offre en stationnement*<sup>252</sup>. »

Finalement, quelques intervenants se disent favorables à l'aménagement des places de stationnement en souterrain, mais suggèrent que, le cas échéant, le PPU n'impose pas de nombre maximal pour ces cases<sup>253</sup>. De plus, quelques participants plaident pour que les futurs stationnements souterrains demeurent gratuits<sup>254</sup>.

---

<sup>244</sup> Lemay, doc. 7.21, p. 7

<sup>245</sup> Hélène Rousseau, doc. 8.1.1; Michel Jacques, doc. 8.1.36; Guy Pare, doc. 8.1.65; Monique Beauchemin, doc. 8.5.8; Jean Patenaude, doc. 8.6.12; Lise Truchon, doc. 8.6.38; Claude Giguère, doc. 7.68.1, p. 11; Alain Carrière, doc. 7.32, p. 3; Louis-Alexandre Taillon, doc. 7.43, p. 1; Robert Léveillé, doc. 7.46, p. 4; Gaston Carrière, doc. 7.78, p. 1; Michel Jacques, doc. 7.27, p. 2; Sobey's, doc. 7.55, p. 2; Les Verrières sur le Fleuve, doc. 7.29, p. 7-8

<sup>246</sup> First Capital Realty, doc. 7.16, p. 3

<sup>247</sup> Marie La Rue, doc. 8.1.24; George Bagramyantsev, doc. 8.6.67; Association des propriétaires et résidents de L'Île-des-Sœurs, doc. 7.5.3, p. 31

<sup>248</sup> Forum - Immeubles Marché Centre Le Village, doc. 7.23, p. 16; Gestion Sandalwood, doc. 7.26, p. 18; Les Verrières sur le Fleuve, doc. 7.29, p. 8; Joelle-Marie Morin, doc. 7.76, p. 2; Jean Houle, doc. 8.1.58; Jean-Marie Tétreault, doc. 8.2.51; Diane Poulin, doc. 8.6.5; Gilles Lemieux, doc. 8.7.40; Pierre Malo, doc. 7.11, p. 7; Touil Djamila, doc. 7.40, p. 1; Les compagnies Loblaw Limitée, doc. 7.52, p. 6; Louise Desjardins, doc. 8.1.43; Martine LaBreche, doc. 8.1.48; Suzanne Bertrand-Gastaldy, doc. 8.1.64; Samuel Levy, doc. 8.5.4; André Larmée, doc. 8.7.22; Ghislaine Guay, doc. 8.7.34

<sup>249</sup> Forum — Immeubles Marché Centre Le Village, doc. 7.23, p. 16

<sup>250</sup> Josée Bérubé, doc. 7.18, p. 5

<sup>251</sup> Mitch Leblanc, doc. 8.7.46

<sup>252</sup> Lemay, doc. 7.21, p. 7

<sup>253</sup> Gravel Automobile, doc. 7.28, p. 3; Gestion Sandalwood, doc. 7.26, p. 18 et 19; Lachance Immobilier, doc. 7.3, p. 5

<sup>254</sup> Les Verrières sur le Fleuve, doc. 7.29, p. 8; Sina Nabavi, doc. 8.1.72; Gilles Lemieux, doc. 8.7.40; Aram Seropian, doc. 8.8.23; Colette Vezina-Gagnon, doc. 8.2.6

Le PPU exige également « *qu'un minimum de 1 case de stationnement sur 10 soit équipée pour la recharge d'un véhicule électrique*<sup>255</sup>. » Quelques intervenants accueillent favorablement cette proposition<sup>256</sup> afin de privilégier « *les propriétaires de voitures hybrides ou électriques*<sup>257</sup>. »

Contrairement à la majorité des participants, deux personnes se disent favorables<sup>258</sup> de manière générale aux critères proposés dans le PPU. Le CRE-Montréal affirme que le réaménagement des espaces de stationnement « *constituerait également un moyen de décourager l'autosolo au profit des autres modes de transport durable*<sup>259</sup> ».

## 2.4 Les équipements collectifs

Plusieurs intervenants constatent le manque d'équipements collectifs et services publics dans le secteur<sup>260</sup>, plus particulièrement au nord de l'autoroute<sup>261</sup>, et déplorent que le PPU ne les prévoit pas de manière explicite. À ce titre, la grande majorité des participants réclame la construction de nouveaux établissements scolaires<sup>262</sup> de niveaux primaire et secondaire. Également, un nombre considérable d'intervenants demande la mise en place d'un complexe sportif doté d'un gymnase et d'une piscine intérieure<sup>263</sup>, alors que d'autres désirent un nouveau centre communautaire multifonctionnel équipé d'une bibliothèque<sup>264</sup>.

Toujours dans le même ordre d'idées, des participants demandent une série d'équipements et services, entre autres : des garderies, des parcs à chiens, des patinoires, des pistes de ski de fond,

---

<sup>255</sup> Programme particulier d'urbanisme — Partie nord de L'Île-des-Sœurs, doc. 3.1, p. 115

<sup>256</sup> Lise-Anne Laverdure, doc. 8.1.19; Association des propriétaires et résidents de L'Île-des-Sœurs, doc. 7.5.3, p. 31

<sup>257</sup> Joelle-Marie Morin, doc. 7.76, p. 3

<sup>258</sup> Marie-Claude Gervais, doc. 7.66, p. 3; Gérard Vibien, doc. 8.6.61

<sup>259</sup> CRE-Montréal, doc. 7.25, p. 4

<sup>260</sup> Gilles Hébert, doc. 8.1.71; Les Verrières sur le Fleuve, doc. 7.29, p. 3-4; Maryse Bayard et Pierre Arthur, doc. 7.58, p. 2; Josée Lafleur, doc. 7.61, p. 1; Jacques Thibault, doc. 8.2.9

<sup>261</sup> Jane Renaud, doc. 8.2.14; Yaniv Dahan, doc. 8.2.15; Brian Ho, doc. 8.8.16; Valeriya Malakhova, doc. 8.8.20

<sup>262</sup> Daria Kapnik, doc. 8.2.20; Lise-Anne Laverdure, doc. 8.2.26; Kiana Vojdani, doc. 8.2.29; Serge Leclerc, doc. 8.2.44; Yan Zheng, doc. 8.8.18; Anne Bélair, doc. 7.33, p. 1; Anthony Gagnon, doc. 8.2.7; Johanne Bou, doc. 8.2.10; Christine Belanger, doc. 8.2.18; Marie La Rue, doc. 8.2.27; Renée Piette, doc. 8.2.31; Pierre-Luc Mercille, doc. 8.2.32; Claire Peyrache, doc. 8.2.33; Sylvie Cadieux, doc. 8.2.34; Jean Houle, doc. 8.2.45; Pierre Gastaldy, doc. 8.2.49; Jean-Marie Tétreault, doc. 8.2.51; Marie-Claude Gervais, doc. 8.2.53; François Simoneau, doc. 8.2.54; Alfredo Briceno, doc. 8.4.66; Nathalie Joannis, doc. 8.7.17; Lachance Immobilier, doc. 7.3, p. 4; Denyse Lecat, doc. 7.71.2, p. 40; Joelle-Marie Morin, doc. 7.76, p. 2; Alan Gosselin, doc. 8.6.81

<sup>263</sup> Josée Bérubé, doc. 7.18, p. 5; Marie-Claude Gervais, doc. 7.66, p. 6; Touil Djamila, doc. 7.40, p. 1; Anne Bélair, doc. 7.33, p. 1; Alexandre Veillette, doc. 8.2.25; Michel Guerra, doc. 8.2.46; Yan Zheng, doc. 8.8.18; Eric Gravel, doc. 8.2.22; Mireille Chabarekh, doc. 8.2.37; Diane Parento, doc. 8.2.36; Jocelyne Harvey, doc. 8.2.42; Brigitte Leduc, doc. 8.2.41; Sylvie Cadieux, doc. 8.2.1; Tusco Sesame, doc. 8.2.2; Anthony Gagnon, doc. 8.2.7; Béatrice Fortin, doc. 8.2.8; Marie La Rue, doc. 8.2.27; Emmanuelle Ouimet, doc. 8.2.30; Renée Piette, doc. 8.2.31; Pierre-Luc Mercille, doc. 8.2.32; Claire Peyrache, doc. 8.2.33; Martine LaBreche, doc. 8.2.38; Jean Houle, doc. 8.2.45; Louise Desjardins, doc. 8.5.17; François Simoneau, doc. 8.2.54; Denyse Lecat, doc. 7.71.2, p. 40; Joelle-Marie Morin, doc. 7.76, p. 2

<sup>264</sup> Denise Rochefort, doc. 8.2.3; Celine Caudrelier, doc. 8.2.11; Marie Bernier, doc. 8.2.28; Pierre Gastaldy, doc. 8.2.49; Marie-Claude Gervais, doc. 8.2.53; François Simoneau, doc. 8.2.54; Sylvie Cadieux, doc. 8.2.1; Louise Desjardins, doc. 8.5.17; Alfredo Briceno, doc. 8.4.66; Lachance Immobilier, doc. 7.3, p. 4; Denyse Lecat, doc. 7.71.2, p. 40; Joelle-Marie Morin, doc. 7.76, p. 2; Colette Vezina-Gagnon, doc. 8.2.6

des services de santé ainsi que des établissements récréatifs et culturels en général<sup>265</sup>. Comme le résume une citoyenne : « *cette partie nord devrait devenir un pôle de services multifonctionnels, à mi-chemin entre les pointes nord et sud*<sup>266</sup> » de l'île. Enfin, Concertation en développement social de Verdun demande « *qu'une attention particulière soit consacrée aux besoins des organismes communautaires (en locaux ou besoins financiers) qui travaillent auprès des populations vulnérables*<sup>267</sup> ». Cependant, quelques personnes soulèvent des enjeux de sécurité, demandant une présence accrue du personnel policier ou l'installation d'un poste de police<sup>268</sup> permanent sur l'île.

Il n'y a pas de consensus quant à la localisation de ces équipements et services, mais plusieurs recommandent que la Ville identifie et réserve des terrains à ces fins au plus vite<sup>269</sup>, en particulier pour ce qui est des établissements scolaires. Ce à quoi fait écho la CSMB pour qui « [...] *l'arrondissement Verdun et les promoteurs doivent prévoir des terrains pour de nouvelles écoles et un zonage approprié pour de telles constructions*<sup>270</sup> ».

D'autres participants recommandent que la Ville élabore une stratégie foncière pour la mise en place des équipements collectifs. Pour le CIUSSS, il est impératif « *que la Ville procède à l'acquisition en amont de terrains et/ou de bâtiments afin de réserver des espaces pour le développement d'un nouveau pôle de services communautaires, culturels et sportifs, de même que des services de garde éducatifs à l'enfance*<sup>271</sup>. » Alors que l'APRIDS recommande que la Ville réserve des terrains par « *des mécanismes contraignants ou par ententes avec les propriétaires*<sup>272</sup> », un citoyen estime, quant à lui, qu'il est « *primordial que la ville exproprie des propriétés en vue de ces futurs équipements*<sup>273</sup> ».

À l'opposé, Forum estime que la révision des usages<sup>274</sup> autorisés pour le secteur proposé dans le projet de PPU, ferait partie d'une stratégie foncière qui, à long terme, « *permettrait à la Ville d'exproprier ou encore d'exercer son droit de préemption afin d'acquérir [son] site "à moindre*

---

<sup>265</sup> Andrée Marsot, doc. 7.24, p. 32; Pierre Marcoux, doc. 7.69.2, p. 33; Eric Gravel, doc. 8.2.22; Mireille Chabarekh, doc. 8.2.37; Sylvie Cadieux, doc. 8.2.1; Béatrice Fortin, doc. 8.2.8; Aram Seropian, doc. 8.8.23; Christine Côté, doc. 8.2.17; Christine Belanger, doc. 8.2.18; Michel Millette, doc. 8.2.21; Pierre Gastaldy, doc. 8.5.22; François Simoneau, doc. 8.2.54; Jean-Marie Tétreault, doc. 8.2.51; Nathalie Joannis, doc. 8.7.17; Pierre Marcoux, doc. 7.69.2, p. 32; Joelle-Marie Morin, doc. 7.76, p. 2; Marie Bouvet, doc. 8.2.4; Carole Levac, doc. 8.3.42

<sup>266</sup> Suzanne Bertrand-Gastaldy, doc. 8.6.82

<sup>267</sup> Concertation en développement social de Verdun, doc. 7.49, p. 10

<sup>268</sup> Joëlle Lemire, doc. 8.2.39; Pierre Gastaldy, doc. 8.2.49; Jean Houle, doc. 8.5.21; Association des propriétaires et résidents de L'Île-des-Sœurs, doc. 7.5.3, p. 31

<sup>269</sup> Andrée Marsot, doc. 7.24.1, p. 31; Association des propriétaires et résidents de L'Île-des-Sœurs, doc. 7.5, p. 10; Denyse Lecat, doc. 7.71.2, p. 41; Josée Bérubé, doc. 7.18, p. 5; Bruno Courtemanche, doc. 7.87.1, p. 57; Claude Giguère, doc. 7.68.1, p. 9; Cristian Mateo, doc. 7.30, p. 1; Danielle Lareau, doc. 7.64, p. 3; Marc Nawar, doc. 7.81, p. 3; Samuel Levy, doc. 8.2.5; R. Raymond, doc. 8.2.35; François Simoneau, doc. 8.2.54; MACH, doc. 7.10.2, p. 74; Robert Léveillé, doc. 7.46, p. 3; Concertation en développement social de Verdun, doc. 7.49, p. 10

<sup>270</sup> Commission scolaire Marguerite-Bourgeoys, doc. 7.51, p. 2

<sup>271</sup> CIUSSS Centre-Sud-de-l'Île-de-Montréal, doc. 7.1, p. 15

<sup>272</sup> Association des propriétaires et résidents de L'Île-des-Sœurs, doc. 7.5, p. 8

<sup>273</sup> Pierre Gastaldy, doc. 8.2.49

<sup>274</sup> Programme particulier d'urbanisme — Partie nord de L'Île-des-Sœurs, doc. 3.1, p. 113

*coût" en vue d'y installer des équipements institutionnels<sup>275</sup> ». Au même titre, sans s'opposer à l'intégration d'équipements publics sur leurs terrains, Gestion Sandalwood<sup>276</sup> et Gravel Automobile font part de leurs inquiétudes quant à une éventuelle expropriation « *advenant l'absence d'entente permettant la mise en œuvre de la nouvelle vocation souhaitée par la Ville<sup>277</sup> ».**

Une minorité considère que l'offre d'équipements et services est suffisante et s'oppose à tout nouveau développement<sup>278</sup>.

## 2.5 L'économie locale et l'emploi

### 2.5.1 Commerces et services

Parmi les objectifs d'aménagement du PPU, on retrouve celui de « *Consolider le noyau de commerces, services et affaires de la place du Commerce<sup>279</sup>*. » Selon le projet, le réaménagement du secteur permettrait de consolider le développement commercial et des affaires, et de nouveaux types d'entreprises seraient encouragées à s'y installer. D'après le PPU, la capacité d'accueil projetée pour le territoire est de « *±70 000 m<sup>2</sup> de commerces/services [et de] ±110 000 m<sup>2</sup> de bureaux/affaires<sup>280</sup>*. » Pour certains participants, ces chiffres sont surestimés et, à cet égard, Lemay considère « *que les retombées en termes de superficie d'emplois (commerces et bureaux) pour le site de la partie nord de L'Île-des-Sœurs devraient [être] grandement inférieures aux projections annoncées au PPU<sup>281</sup>*. »

Quant à l'aspect commercial et de services, des participants reconnaissent le besoin de revitaliser la place du Commerce<sup>282</sup>, mais soulignent l'importance du maintien des activités présentes actuellement<sup>283</sup>. De ce point de vue, Forum considère que « *la révision du plan des usages retire à des commerçants [...] le droit fondamental d'offrir des services à la population puisque les usages commerciaux ne sont plus autorisés sur certaines propriétés-clés au cœur du secteur commercial de l'île<sup>284</sup>*. »

Plusieurs participants demandent plus de diversité dans l'offre de commerce locale<sup>285</sup>, sans que pour autant le secteur devienne un pôle d'attraction commercial ou un centre d'achats<sup>286</sup>, vu la

---

<sup>275</sup> Forum — Immeubles Marché Centre Le Village, doc. 7.23, p. 11

<sup>276</sup> Gestion Sandalwood, doc. 7.26, p. 17

<sup>277</sup> Gravel Automobile, doc. 7.28, p. 2

<sup>278</sup> Ron Campbell, doc. 8.8.21; Luc Gingras, doc. 8.2.12; François Bomal, doc. 8.2.24

<sup>279</sup> Programme particulier d'urbanisme — Partie nord de L'Île-des-Sœurs, doc. 3.1, p. 35

<sup>280</sup> Programme particulier d'urbanisme — Partie nord de L'Île-des-Sœurs, doc. 3.1, p. 51

<sup>281</sup> Lemay, doc. 7.21, p. 3

<sup>282</sup> Jocelyne Harvey, doc. 8.5.19; Les Verrières sur le Fleuve, doc. 7.29, p. 7

<sup>283</sup> Samuel Levy, doc. 8.5.4; Les compagnies Loblaw Limitée, doc. 7.52, p. 5

<sup>284</sup> Forum — Immeubles Marché Centre Le Village, doc. 7.23, p. 6

<sup>285</sup> Suzanne Trudel, doc. 8.5.24; Catherine Mondou, doc. 7.34, p. 1; Touil Djamilia, doc. 7.40, p. 1

<sup>286</sup> François Simoneau, doc. 8.5.23; Luc Gingras, doc. 8.5.7; Jocelyne Harvey, doc. 8.5.19; Anthony Gagnon, doc. 8.5.5; Andy Lamarre, doc. 8.6.2; Fahey Associés, doc. 7.19, p. 17

proximité à ceux localisés au centre-ville et sur la Rive-Sud. Dans cette perspective, le CRE recommande que la Ville identifie plus précisément les orientations économiques pour le secteur afin « *d'assurer sa résilience sociale et économique à travers sa complémentarité aux pôles d'emploi et de commerce voisins*<sup>287</sup>. » À cet égard, 34,3 % des répondants au questionnaire en ligne estiment que « *l'augmentation de l'offre commerciale* » est le meilleur moyen de revitaliser ce secteur.

Comme le suggère Lemay, l'offre commerciale du secteur devrait être composée majoritairement de « *commerces de proximité et commerces de biens non réfléchis*<sup>288</sup>. » Une telle vision est appuyée par la grande majorité des résidents qui, à ce titre, demandent l'implantation d'une série de commerces tels cafés, pharmacie, épicerie fines, librairies, boulangeries, quincaillerie, un espace réservé pour un marché extérieur et une offre plus variée de restaurants<sup>289</sup>. Pour ce qui est des services, les intervenants demandent des garderies pour les enfants, des cliniques médicales, des professionnels de santé en général et des services spécialisés pour les aînés<sup>290</sup>.

Contrairement à la majorité, quelques participants s'opposent à l'augmentation de l'offre commerciale qu'ils jugent suffisante<sup>291</sup> et, à ce sujet, certains soulignent qu'il y a actuellement des espaces commerciaux vacants<sup>292</sup> dans le secteur.

## 2.5.2 Offre d'emploi

Quelques contributions soulèvent également la question de l'offre d'emploi. Alors que deux participants réclament la création d'espaces de coworking<sup>293</sup> pour attirer des startups, une citoyenne juge qu'il faut plutôt attirer de grands employeurs, comme ceux déjà présents sur l'île<sup>294</sup>, pour augmenter l'achalandage des commerces. Une résidente favorise plutôt l'implantation des « *entreprises gouvernementales/médias et d'évènements culturels, sportifs et de santé*<sup>295</sup> ».

---

<sup>287</sup> CRE-Montréal, doc. 7.25, p. 4

<sup>288</sup> Lemay, doc. 7.21, p. 3

<sup>289</sup> Denis France, doc. 8.5.11; Sylvie Cadieux, doc. 8.5.1; Jacqueline Claude, doc. 8.5.2; Marie Bouvet, doc. 8.5.3; Marie-Michèle Pelletier, doc. 8.5.6; Christine Côté, doc. 8.5.9; Christine Belanger, doc. 8.5.10; Daniel Dereser, doc. 8.5.13; Marie Bernier, doc. 8.5.14; Emmanuelle Ouimet, doc. 8.5.16; Louise Desjardins, doc. 8.5.17; Jocelyne Harvey, doc. 8.5.19; Jean Houle, doc. 8.5.21; Pierre Gastaldy, doc. 8.5.22; François Simoneau, doc. 8.5.23; Antonino Urbano, doc. 8.8.22

<sup>290</sup> Christine Belanger, doc. 8.5.10; Louise Desjardins, doc. 8.5.17; Marie-Michèle Pelletier, doc. 8.5.6; Marie Bouvet, doc. 8.5.3; Jean Houle, doc. 8.5.21; Pierre Gastaldy, doc. 8.5.22

<sup>291</sup> Johanne Bouchard, doc. 8.6.10; Richard Gallo, doc. 8.7.45; Sammy Dalva, doc. 8.5.15; Richard Provost, doc. 8.2.48; Touil Djamila, doc. 7.40, p. 1

<sup>292</sup> Michel Lorion, doc. 8.6.65; Suzanne Bertrand-Gastaldy, doc. 8.6.82

<sup>293</sup> Louise Desjardins, doc. 8.5.17; Pierre Gastaldy, doc. 8.5.22

<sup>294</sup> Louise Desjardins, doc. 8.5.17

<sup>295</sup> Christine Belanger, doc. 8.5.10

Une participante signale qu'il faut « *garder à l'esprit que le télétravail est une réalité de plus en plus fréquente qui diminue le besoin en espaces à bureaux*<sup>296</sup> ». Allant dans le même sens, un citoyen fait remarquer que « *il y a actuellement plusieurs espaces à bureaux vacants*<sup>297</sup> » et s'interroge sur la nécessité d'en créer de nouveaux. Cette proposition est corroborée par Gestion Sandalwood qui considère que « *[...] le marché du bureau sur L'Île-des-Sœurs est relativement stagnant. [...] Conséquemment, la demande provenant de l'extérieur de l'île est quasiment inexistante*<sup>298</sup>. »

Finalement, quelques personnes s'opposent à de nouveaux développements commerciaux ou économiques sur l'île<sup>299</sup>, à l'instar d'un participant qui estime que « *[...] le TOD de L'Île-des-Sœurs, à cause de son caractère insulaire qui ne permet aucune connectivité avec le tissu urbain avoisinant, devrait tout d'abord miser sur le caractère résidentiel et vert de son plan et sur sa place dans le corridor comme pôle spécialisé d'emploi*<sup>300</sup>. »

## 2.6 L'environnement

Dans son projet de PPU, la Ville présente cinq grandes orientations qui devront guider le processus de transformation du secteur de planification. Parmi ces orientations, « *la mise en valeur des composantes historiques, naturelles et paysagères*<sup>301</sup> » est considérée comme prioritaire pour la majorité des répondants au questionnaire en ligne. Ainsi, les thématiques liées à l'environnement ont reçu un grand nombre de contributions.

### 2.6.1 Parcs et espaces verts

Plusieurs interventions concernent les parcs et espaces verts. Les répondants au questionnaire en ligne sont massivement favorables à la présence accrue de parcs et espaces verts dans le secteur, 73,7 % la considérant comme « *très importante* ». La majorité des participants constate le manque de tels espaces<sup>302</sup> et, à cet égard, certains regrettent la disparition d'une partie de la forêt qui se trouvait au nord de l'autoroute<sup>303</sup>.

Une citoyenne signale que le projet de PPU prévoit « *des rues — ou boulevards — bordées d'arbres, mais il n'y a aucun parc — ou square — de prévu*<sup>304</sup>. » Ainsi, plusieurs participants recommandent que les nouveaux aménagements laissent assez de place pour permettre la

---

<sup>296</sup> Lise-Anne Laverdure, doc. 8.4.37

<sup>297</sup> Renée Simard, doc. 8.7.36

<sup>298</sup> Gestion Sandalwood, doc. 7.26, p. 6

<sup>299</sup> Ron Campbell, doc. 8.8.21; Béatrice Fortin, doc. 8.6.8; Béatrice Fortin, doc. 8.6.8

<sup>300</sup> Denis Proulx, doc. 7.8, p. 4

<sup>301</sup> PPU, doc. 3.1, p. 34

<sup>302</sup> Patricia Klein, doc. 8.3.2; Béatrice Fortin, doc. 8.3.5; Marie-Michèle Pelletier, doc. 8.3.7; Lise Labrie, doc. 8.3.18; Geneviève Paquin, doc. 8.3.40; Monique Beauchemin, doc. 8.3.9

<sup>303</sup> Marie-France Mirtain, doc. 8.4.57; Marie Bernier, doc. 8.3.21

<sup>304</sup> Andrée Marsot, doc. 7.24, p. 1

création de parcs et espaces publics<sup>305</sup>. Selon quelques participants, ces espaces devraient être dotés d'équipements tels que des bancs, des gyms extérieurs, des terrains de jeux, etc.<sup>306</sup>. Pour d'autres, ces espaces prendraient la forme d'une place; aux dires d'un citoyen : « *grande, accueillante, boisée, idéalement autour d'un point d'eau [et] qu'on atteindrait rapidement en entrant dans l'île*<sup>307</sup>. » Au même titre, selon l'APRIDS, « *la Ville doit s'assurer que le développement prévoit en son centre un square boisé de dimension suffisante pour en faire un endroit de nature et de repos pour les usagers de ce secteur commercial*<sup>308</sup>. » Cette place aurait également pour fonction d'être un lieu de convergence et de rassemblement et donnerait un accès direct à la future station du REM<sup>309</sup>.

Quelques participants, à leur tour, suggèrent de réserver une partie ou la totalité des terrains vacants ou sous-utilisés<sup>310</sup> afin de les convertir en parcs. Selon les propos d'une citoyenne, « *Il faut arrêter de construire d'autres condos ou autres habitations afin de laisser des terrains pour des espaces verts [qu'elle] considère insuffisants*<sup>311</sup> ». Dans le même esprit, un participant propose de localiser les nouvelles constructions « *sur le chemin du Golf au lieu des entrepôts [pour] garder les espaces verts restants intacts*<sup>312</sup> », alors que deux personnes s'opposent à ce qu'ils appellent l'urbanisation de l'île<sup>313</sup>.

À l'opposé, un participant recommande que « *la Ville de Montréal permette une plus grande densification des terrains développés ou redéveloppés par le biais d'ententes, pour faire en sorte qu'on puisse en partenariat créer des parcs, des espaces verts*<sup>314</sup>. »

En ce sens, pour quelques participants il est impératif de prendre en compte l'esprit de la cité-jardin<sup>315</sup> dans les futurs aménagements. D'après les propos d'une citoyenne, il faut « *inscrire les paysages, la canopée, le concept de la cité-jardin de L'Île-des-Sœurs comme faisant partie du patrimoine naturel à maintenir, à protéger et comme balises pour toutes les interventions futures en paysage sur l'ensemble de l'île*<sup>316</sup>. » Par ailleurs, un participant estime que « *Dans sa forme*

---

<sup>305</sup> Anita Paula Tataru, doc. 8.6.33; Carl Dewald, doc. 8.3.14; Daniel Dereser, doc. 8.3.17; Louise Desjardins, doc. 8.3.22; Carole Levac, doc. 8.3.42; Sherman Carroll, doc. 8.3.43; Renée Piette, doc. 8.6.40; Yan Zheng, doc. 8.8.18; Antonino Urbano, doc. 8.8.22; Aram Seropian, doc. 8.8.23; Marie La Rue, doc. 8.3.20; Suzanne Bertrand-Gastaldy, doc. 8.3.37; Pierre Gastaldy, doc. 8.3.38; Anne Bélair, doc. 7.33, p. 1; Mona Quesnel, doc. 7.35, p. 1; Pierre Marcoux, doc. 7.69.2, p. 32; Touil Djamila, doc. 7.40, p. 1; Marc Nawar, doc. 7.81, p. 3; Marie Bouvet, doc. 8.3.3; Alan Gosselin, doc. 8.6.81

<sup>306</sup> Marie-Michèle Pelletier, doc. 8.3.7; Marie La Rue, doc. 8.3.20; Martine LaBreche, doc. 8.3.25; Aram Seropian, doc. 8.8.23; Christine Belanger, doc. 8.3.13; CIUSSS Centre-Sud-de-l'île-de-Montréal, doc. 7.1, p. 12

<sup>307</sup> Pierre Gastaldy, doc. 8.2.49

<sup>308</sup> Association des propriétaires et résidents de L'Île-des-Sœurs, doc. 7.5, p. 10

<sup>309</sup> Denis Proulx, doc. 7.8.3, p. 62; Marie-Claude Gervais, doc. 7.66, p. 3; Suzanne Bertrand-Gastaldy, doc. 8.3.37

<sup>310</sup> Michel Millette, doc. 8.3.16; François Bomal, doc. 8.3.19; Denis France, doc. 8.4.22; Pierre Therrien, doc. 8.6.20; Serge Leclerc, doc. 8.3.30; Marc Prevost, doc. 8.3.33; Philippe Gingues, doc. 8.3.23; Mireille Chabarekh, doc. 8.3.24; Cynthia Provencher, doc. 8.3.1

<sup>311</sup> Geneviève Paquin, doc. 8.3.40

<sup>312</sup> Guy Belanger, doc. 8.4.70

<sup>313</sup> Madeleine Proulx, doc. 8.7.35; Danielle Frank, doc. 8.4.68

<sup>314</sup> Dany Tremblay, doc. 7.13.2, p. 40

<sup>315</sup> Andrée Marsot, doc. 7.24, p. 1; Ahmed Chetioui, doc. 8.3.27

<sup>316</sup> Constance Ramacieri, doc. 7.67.1, p. 20

*actuelle, le PPU ne contribue en rien à maintenir le caractère typique de cité-jardin qui a guidé l'aménagement de l'Île<sup>317</sup> ».*

Contrairement à la majorité des participants, seulement quelques intervenants jugent que les parcs et espaces verts existants dans le secteur de planification sont suffisants<sup>318</sup>.

## 2.6.2 L'aménagement des rives et du parcours riverain

L'aménagement des rives fait l'objet de plusieurs contributions. Comme le dit le CRE, « *Le fleuve, le chenal de L'Île-des-Sœurs, les berges et les espaces verts existants sont des composantes naturelles et paysagères qu'il importe de mettre en valeur<sup>319</sup>.* » À l'instar d'autres participants, un citoyen souligne « *l'importance d'inclure l'accès au fleuve par une bande riveraine publique accessible aux piétons et aux vélos dans tout nouveau développement<sup>320</sup>.* ». Pour ces mêmes raisons, des intervenants réclament d'entretenir, de réaménager et de compléter le parcours riverain interrompu par les divers travaux qui ont eu lieu ces dernières années<sup>321</sup>. À cet effet, selon Fahey Associés « *[...] une vision d'ensemble pour l'aménagement des berges de l'ensemble de L'Île-des-Sœurs devrait être élaborée<sup>322</sup>.* »

La Société d'histoire naturelle de la Vallée du Saint-Laurent plaide pour la délimitation d'une « *bande naturelle de conservation qui inclut les milieux naturels existants le long des littoraux et du parcours riverain<sup>323</sup>* » et qui servirait, entre autres, à protéger et maintenir la biodiversité locale<sup>324</sup>. En plus de la préservation et de l'entretien des espaces verts le long du littoral<sup>325</sup>, beaucoup de participants y souhaitent l'implantation d'une série d'équipements tels du mobilier urbain convivial, des bancs, des tables de pique-nique, des quais pour kayak et une piste de ski de fond<sup>326</sup>. Néanmoins, des citoyens ne recommandent pas l'installation de commerces le long des rives, car cela « *pourrait attirer trop de foule<sup>327</sup>* » ou, au contraire, empêcher le libre accès à tous<sup>328</sup>. Deux personnes s'opposent à tout aménagement des berges et estiment que les parcours riverains doivent rester « *sauvages<sup>329</sup>* ».

---

<sup>317</sup> François Simoneau, doc. 8.3.44

<sup>318</sup> Luc Gingras, doc. 8.3.8; Michel Eric, doc. 8.3.15; Ron Campbell, doc. 8.8.21

<sup>319</sup> CRE-Montréal, doc. 7.25, p. 8

<sup>320</sup> Marcel Barthe, doc. 7.50, p. 9

<sup>321</sup> André Lavallée, doc. 8.3.11; Serge Leclerc, doc. 8.3.30; Marie-José Deschamps, doc. 8.3.36; Suzanne Bertrand-Gastaldy, doc. 8.3.37; Pierre Gastaldy, doc. 8.3.38; Richard Provost, doc. 8.3.39; François Simoneau, doc. 8.3.44; Sina Nabavi, doc. 8.3.45; Anthony Gagnon, doc. 8.6.6; Micheline Ralet, doc. 8.6.25

<sup>322</sup> Fahey Associés, doc. 7.19, p. 18

<sup>323</sup> Société d'histoire naturelle de la Vallée du Saint-Laurent, doc. 7.56, p. 10

<sup>324</sup> Société d'histoire naturelle de la Vallée du Saint-Laurent, doc. 7.56, p. 10; CRE-Montréal, doc. 7.25, p. 10; Pierre Marcoux, doc. 7.69.2, p. 32

<sup>325</sup> Jane Renaud, doc. 8.3.10; Martine LaBreche, doc. 8.3.25; Jean-Marie Tétreault, doc. 8.3.41; Louise Desjardins, doc. 8.3.22; Jane Renaud, doc. 8.3.10; Marie Bouvet, doc. 8.6.3; CRE-Montréal, doc. 7.25, p. 11; Richard Provost, doc. 8.3.39

<sup>326</sup> Marie La Rue, doc. 8.3.20; Jane Renaud, doc. 8.3.10; Béatrice Fortin, doc. 8.3.5; Johanne Bouchard, doc. 8.3.6; Touil Djamil, doc. 7.40, p. 1

<sup>327</sup> Johanne Bouchard, doc. 8.3.6

<sup>328</sup> Micheline Ralet, doc. 8.6.25; Béatrice Fortin, doc. 8.3.5

<sup>329</sup> Joelle-Marie Morin, doc. 7.76, p. 4; Jean Houle, doc. 8.3.32

### 2.6.3 Verdissement et canopée

Le Plan d'action canopée de la Ville de Montréal fixe un seuil minimal de 25 % de canopée sur l'ensemble du territoire montréalais<sup>330</sup>. Selon le PPU, « *cela devrait également être respecté pour le secteur de planification, dont le pourcentage de canopée est très faible*<sup>331</sup> ». Afin d'atteindre cet objectif, certains participants désirent que des arbres matures et indigènes soient plantés sur l'ensemble du territoire<sup>332</sup>, prioritairement le long des boulevards et au bord de l'autoroute, ce qui aurait également pour fonction d'atténuer les nuisances<sup>333</sup> liées à ces infrastructures.

Le projet de PPU détermine qu'un « *taux de verdissement minimal de 35 % doit être prescrit à la réglementation d'urbanisme. Aux fins du calcul de ce taux, une partie d'un toit végétalisé peut être prise en compte*<sup>334</sup>. » Un citoyen est d'avis contraire et exige un taux minimum de verdissement exclusivement au sol, car même s'il se déclare favorable aux toits verts, cela ne doit pas se faire « *aux dépens de ne plus en avoir [de verdissement] au sol*<sup>335</sup> ». D'autres citoyens estiment que la Ville pourrait aussi « *Encourager le verdissement des aires de stationnement extérieur pour les volets commercial/bureaux*<sup>336</sup> ». D'après quelques intervenants, ces actions auraient pour effet la création d'îlots de fraîcheur<sup>337</sup> lors des périodes chaudes de l'année.

### 2.6.4 Nuisances

À propos des nuisances, l'Association des architectes paysagistes du Québec préconise « *des mesures créatives immédiates dans le PPU actuel permettant l'atténuation de la pollution sonore, de la pollution atmosphérique, de la pollution visuelle et du ruissellement*<sup>338</sup> ». Ces mesures se réfèrent en particulier aux nuisances liées aux infrastructures routières qui traversent le secteur.

Nombreux sont ceux qui s'inquiètent également de la durée des travaux liés à la transformation du secteur et de la nature des nuisances générées pendant cette période<sup>339</sup>, tels la poussière, le bruit et les embouteillages.

---

<sup>330</sup> Plan d'action canopée, doc. 4.3.1, p. 3

<sup>331</sup> Programme particulier d'urbanisme — Partie nord de L'Île-des-Sœurs, doc. 3.1, p. 8

<sup>332</sup> Marie Bouvet, doc. 8.3.3; Monique Beauchemin, doc. 8.3.9; André Lavallée, doc. 8.3.11; Association des architectes paysagistes du Québec, doc. 7.14, p. 8; Pierre Marcoux, doc. 7.69.2, p. 31; Marcel Barthe, doc. 7.50, p. 9

<sup>333</sup> Marie Bouvet, doc. 8.3.3; Suzanne Bertrand-Gastaldy, doc. 8.1.64; Pierre Therrien, doc. 7.44, p. 1; Touil Djamilia, doc. 7.40, p. 1; CRE-Montréal, doc. 7.25, p. 10; Fahey Associés, doc. 7.19, p. 16; CIUSSS Centre-Sud-de-l'Île-de-Montréal, doc. 7.1, p. 10

<sup>334</sup> Programme particulier d'urbanisme — Partie nord de L'Île-des-Sœurs, doc. 3.1, p. 112

<sup>335</sup> Claude Giguère, doc. 7.68.2, p. 16

<sup>336</sup> Pierre Malo, doc. 7.11, p. 7

<sup>337</sup> CIUSSS Centre-Sud-de-l'Île-de-Montréal, doc. 7.1, p. 9; CRE-Montréal, doc. 7.25, p. 4; Association des architectes paysagistes du Québec, doc. 7.14, p. 7; Claude Savage, doc. 8.3.31

<sup>338</sup> Association des architectes paysagistes du Québec, doc. 7.14, p. 7

<sup>339</sup> Christine Senécal, doc. 8.1.49; Jean Houle, doc. 8.3.32; Marie-Claude Gervais, doc. 8.4.62; Renée Simard, doc. 8.7.36; Louiselle Saintongem, doc. 8.7.27; Pierre Gastaldy, doc. 8.7.41; Joelle-Marie Morin, doc. 7.76, p. 4; Association des propriétaires et résidents de L'Île-des-Sœurs, doc. 7.5, p. 5; Alejandro Alvarez, doc. 8.1.20

Cette préoccupation est due, selon une citoyenne, à la récente et « *très longue période de travaux immenses à cause du pont et de la construction du nouveau réseau routier*<sup>340</sup>. » À cet égard, selon l'APRIDS, « *la population de l'Île aspire fortement à retrouver un peu de quiétude et il est donc essentiel que les travaux de la partie nord soient retardés ou du moins coordonnés avec les autres projets pour éviter que sa qualité de vie n'en soit encore une fois trop affectée*<sup>341</sup>. » Les Verrières sur le Fleuve soutient cette proposition et recommande que l'échéancier de mise en œuvre du PPU prenne en compte les autres chantiers déjà en cours sur le territoire de planification, « *afin d'accorder un répit aux résidents et travailleurs actuels de L'Île-des-Sœurs*<sup>342</sup> ».

Deux personnes abondent dans le même sens et demandent de « *Décréter un moratoire de 5 ans, jusqu'en 2024 avant de finaliser toutes formes d'aménagement de la partie nord de l'Île, et en particulier de la Place du commerce*<sup>343</sup>. »

### 2.6.5 Certifications et normes

En ce qui a trait aux certifications et normes de performance environnementale, un citoyen estime que « *Les concepteurs peuvent exiger une certification LEED des bâtiments et pourquoi pas LEED ND pour l'ensemble du secteur*<sup>344</sup>. » Son propos est appuyé par d'autres organismes<sup>345</sup>, comme Projet Paysage, qui considère que « *les objectifs LEED-ND sont en parfaite adéquation avec les objectifs de développement énoncés de la ville dans le cadre du développement de son PPU*<sup>346</sup> ».

Dans le même ordre d'idées, un participant trouve qu'un projet de PPU « *de cette ampleur est une excellente occasion pour les décideurs politiques de s'engager dans un projet novateur qui servirait de modèle pour un développement durable axé sur la lutte contre le changement climatique*<sup>347</sup>. »

### 2.6.6 Agriculture urbaine

Finalement, selon le CRE, « *l'agriculture urbaine trouvera certainement sa place en divers endroits sur le secteur à l'étude, notamment le long du futur Axe vert, et sur les toits de certains immeubles résidentiels, commerciaux et de bureaux*<sup>348</sup>. » Une citoyenne abonde dans le même sens et évoque la possibilité de faire de l'agriculture urbaine sur des saillies de trottoirs<sup>349</sup>.

---

<sup>340</sup> Marie-Claude Gervais, doc. 7.66, p. 1

<sup>341</sup> Association des propriétaires et résidents de L'Île-des-Sœurs, doc. 7.5, p. 9

<sup>342</sup> Les Verrières sur le Fleuve, doc. 7.29, p. 13

<sup>343</sup> Maryse Bayard et Pierre Arthur, doc. 7.58, p. 3

<sup>344</sup> Bernard Tessier, doc. 8.3.4

<sup>345</sup> Association des architectes paysagistes du Québec, doc. 7.14, p. 7; CRE-Montréal, doc. 7.25, p. 7

<sup>346</sup> Projet Paysage, doc. 7.17, p. 3

<sup>347</sup> Bernard Tessier, doc. 8.3.4

<sup>348</sup> CRE-Montréal, doc. 7.25, p. 11

<sup>349</sup> Brigitte Leduc, doc. 8.3.29

## 2.7 Le patrimoine

On peut lire dans le PPU que « *dans le secteur de planification, parmi les tours résidentielles et les maisons en rangée du quartier Pointe-Nord, deux sites archéologiques reconnus et protégés témoignent de l'histoire des Premières Nations et agricole de L'IDS et de son évolution dans le temps*<sup>350</sup>. » Le projet de PPU préconise la mise en valeur de ces deux sites archéologiques ainsi que l'ancien pont Champlain qui « *a marqué le paysage pendant près de 50 ans et peut difficilement être oublié*<sup>351</sup> ».

Plusieurs participants ont fait des propositions concernant les éléments patrimoniaux présents dans le secteur. Tout d'abord, Proment recommande « *que la Ville étudie s'il existe vraiment un site officiel patrimonial à protéger et identifie ses limites exactes avant de limiter le développement sur une propriété privée*<sup>352</sup>. » Le groupe Patrimoine Naturel et Urbain de Montréal déclare à son tour avoir fait une demande de classement patrimonial pour les sites archéologiques auprès du gouvernement du Québec, mais qui a été refusée. Il recommande néanmoins « *que le PPU lui fasse une place particulière et qu'on trouve une façon d'honorer un lieu pillé par les prérogatives de notre ère moderne*<sup>353</sup> », vu son importance historique.

Alors que Projet Paysage considère que la localisation des sites archéologiques sous le nouveau pont Samuel-De Champlain peut poser des problèmes<sup>354</sup>, un citoyen estime que la mise en valeur de l'espace sous la structure du pont constitue une opportunité de pratique innovante<sup>355</sup>. Dans le même ordre d'idées, d'après un participant, « *La proposition de mise en valeur du pôle Le Ber [...] en lien avec les sites archéologiques et le littoral, afin d'offrir un lieu de commémoration et de récréation est une idée attrayante*<sup>356</sup>. » Pour Fahey Associés, il serait opportun de relocaliser les vestiges archéologiques récupérés lors des fouilles réalisées avant la construction du nouveau pont et de créer « *Un espace commémoratif en plein air [qui] pourrait être apprécié par les citoyens et enrichirait l'expérience du parcours riverain*<sup>357</sup>. »

L'Association des architectes paysagistes du Québec propose, pour sa part, « *[d'] Intégrer des pistes et sentiers de sensibilisation avec une signalétique en vue et une accessibilité tels ceux des Tracés fondateurs*<sup>358</sup> » pour commémorer la mémoire de ces lieux.

Enfin, un citoyen estime, quant à lui, que les interventions patrimoniales ne devraient pas se limiter aux sites archéologiques identifiés, mais également « *aborder la naissance de*

---

<sup>350</sup> Programme particulier d'urbanisme — Partie nord de L'Île-des-Sœurs, doc. 3.1, p. 16

<sup>351</sup> Programme particulier d'urbanisme — Partie nord de L'Île-des-Sœurs, doc. 3.1, p. 40

<sup>352</sup> Proment, doc. 7.22, p. 31

<sup>353</sup> Groupe Patrimoine Naturel et Urbain de Montréal, doc. 8.6.55

<sup>354</sup> Projet Paysage, doc. 7.17.2, p. 21

<sup>355</sup> Pierre St-Cyr, doc. 7.4, p. 8

<sup>356</sup> Pierre St-Cyr, doc. 7.4, p. 8

<sup>357</sup> Fahey Associés, doc. 7.19, p. 18

<sup>358</sup> Association des architectes paysagistes du Québec, doc. 7.14, p. 9

*l'urbanisation à l'île avec la contribution de grands architectes et planificateurs [...] et le choix du concept urbanistique de la cité-jardin<sup>359</sup>. »*

## 2.8 La gouvernance

### 2.8.1 Consultation, concertation et partenariat

Une démarche de consultation et participation publiques a été réalisée par la Ville et l'arrondissement de Verdun au cours de l'année 2018<sup>360</sup>, en amont de l'élaboration du projet de PPU, « *en vue de discuter de la vision et des orientations du PPU auprès de deux grandes catégories de parties prenantes : les citoyens de l'île ainsi que les principaux propriétaires et promoteurs immobiliers du secteur de planification<sup>361</sup>.* » Pourtant, un participant juge que ce processus « *a en réalité consisté en un exercice d'information<sup>362</sup>* » et que le projet a été élaboré en « *vase clos<sup>363</sup>* », alors que d'autres déplorent le fait de ne pas avoir été consultés réellement<sup>364</sup>.

Ainsi, quelques personnes insistent sur la nécessité d'informer et de consulter constamment l'ensemble des résidents de l'île<sup>365</sup>. Concertation en développement social de Verdun souhaite que le processus de consultation et de participation citoyenne « *soit mis en place durant toute la durée du développement du secteur<sup>366</sup>.* » Cet organisme demande particulièrement la mise en place de mécanismes permettant de « *rejoindre les populations les plus démunies ainsi que les populations qui prennent habituellement moins la parole lors de consultations publiques<sup>367</sup>.* » Dans le même ordre d'idées, le CIUSSS propose « *que des exercices d'aménagements participatifs, en collaboration avec les partenaires communautaires, soient réalisés pour la création des aménagements prévus au PPU<sup>368</sup>.* »

Le projet de PPU mentionne à maintes reprises le besoin d'établir des ententes avec les différents acteurs du territoire pour assurer sa mise en œuvre. Dans cette perspective, plusieurs recommandent que la Ville entame un processus de concertation et de partenariat<sup>369</sup> avec les différentes parties prenantes ayant des intérêts sur le territoire de planification. À cet égard, un citoyen propose que le processus d'adoption du projet de PPU soit reporté *sine die* jusqu'à « *la constitution d'un "Comité des riverains" afin de répondre aux besoins réels des parties*

---

<sup>359</sup> Marcel Barthe, doc. 7.50, p. 10

<sup>360</sup> Activités participatives réalisées – novembre 2018, doc. 3.3

<sup>361</sup> Programme particulier d'urbanisme — Partie nord de L'Île-des-Sœurs, doc. 3.1, p. 9

<sup>362</sup> Dany Tremblay, doc. 7.13, p. 1

<sup>363</sup> Dany Tremblay, doc. 7.13, p. 1

<sup>364</sup> Gestion Sandalwood, doc. 7.26, p. 8; Nuntip, doc. 7.20, p. 6; Gravel Automobile, doc. 7.28, p. 2

<sup>365</sup> Yolanda Mena, doc. 8.7.33; Hélène Roy, doc. 8.7.42; Robert Léveillé, doc. 7.46, p. 3; Céline Cloutier, doc. 8.7.21

<sup>366</sup> Concertation en développement social de Verdun, doc. 7.49, p. 10

<sup>367</sup> Concertation en développement social de Verdun, doc. 7.49, p. 11

<sup>368</sup> CIUSSS Centre-Sud-de-l'Île-de-Montréal, doc. 7.1, p. 17

<sup>369</sup> Lachance Immobilier, doc. 7.3.2, p. 84; Pierre Malo, doc. 7.11, p. 3; Denyse Lecat, doc. 7.71.2, p. 45; IDU — Institut de développement urbain du Québec, doc. 7.9.2, p. 38

*prenantes*<sup>370</sup> » du secteur. Le comité, formé par des propriétaires et des résidents de l'île, serait chargé d'accompagner l'élaboration et la mise en œuvre du PPU.

Plusieurs participants recommandent également l'adoption d'une approche collaborative<sup>371</sup> entre la Ville, les propriétaires et les locataires des espaces commerciaux existants pour redéfinir les paramètres règlementaires et « *afin d'éviter des frais légaux importants, autant pour les commerçants que pour la Ville*<sup>372</sup>. » Ainsi, la prise en compte de l'existence de baux emphytéotiques toujours en vigueur est une préoccupation majeure pour un certain nombre de participants<sup>373</sup>. À ce sujet, First Capital Realty signale que « *les exigences de plusieurs [...] locataires sont protégées pour de nombreuses années encore*<sup>374</sup> » et que toute modification majeure des espaces commerciaux doit obtenir préalablement l'approbation des locataires. Sobey's abonde dans le même sens et signale que « *En plus de contraintes pratiques, la mise en œuvre du PPU risque fort de se heurter aux enjeux contractuels liant la plupart des locataires commerciaux à leurs bailleurs, si sa mouture actuelle n'est pas révisée en profondeur*<sup>375</sup>. »

Le projet de PPU indique aussi la possibilité d'établir des partenariats avec les propriétaires pour l'intégration d'équipements et espaces collectifs au sein de projets privés<sup>376</sup>. Cette proposition trouve écho chez quelques participants et, à ce sujet, Gestion Sandalwood et Gravel Automobile<sup>377</sup> se disent ouverts à discuter sur « *la possible intégration d'équipements collectifs au sein d'un projet mixte comprenant des usages résidentiels et des commerces de services de proximité, le cas échéant*<sup>378</sup>. » De son côté, Forum se montre favorable à une discussion avec la Ville « *en vue de réaliser un projet d'ensemble, à moyen terme, permettant l'intégration d'équipements institutionnels sur [sa] propriété*<sup>379</sup>. » Un citoyen, quant à lui, envisage plutôt de « *négoier avec les autres partenaires gouvernementaux et privés, l'acquisition ou la possibilité d'occupation d'espaces pour des équipements collectifs et l'augmentation de la canopée [...]*<sup>380</sup>. »

Plusieurs participants demandent plus de flexibilité de la part de la Ville dans la mise en œuvre du PPU pour permettre une transformation graduelle du secteur<sup>381</sup>. En cas de travaux de rénovation ou de reconstruction des bâtiments commerciaux, certains s'inquiètent de la gestion

---

<sup>370</sup> Pierre Malo, doc. 7.11, p. 3

<sup>371</sup> Les compagnies Loblaw Limitée, doc. 7.52, p. 8; Sobey's, doc. 7.55, p. 3; Forum — Immeubles Marché Centre Le Village, doc. 7.23.2, p. 12; Dany Tremblay, doc. 7.13, p. 30

<sup>372</sup> Les compagnies Loblaw Limitée, doc. 7.52, p. 8

<sup>373</sup> Gestion Sandalwood, doc. 7.26, p. 8; IDU — Institut de développement urbain du Québec, doc. 7.9, p. 6; Les compagnies Loblaw Limitée, doc. 7.52, p. 8

<sup>374</sup> First Capital Realty, doc. 7.16, p. 4

<sup>375</sup> Sobey's, doc. 7.55, p. 2

<sup>376</sup> Programme particulier d'urbanisme — Partie nord de L'Île-des-Sœurs, doc. 3.1, p. 37

<sup>377</sup> Gravel Automobile, doc. 7.28, p. 3

<sup>378</sup> Gestion Sandalwood, doc. 7.26, p. 17

<sup>379</sup> Forum — Immeubles Marché Centre Le Village, doc. 7.23, p. 16

<sup>380</sup> Marcel Barthe, doc. 7.50, p. 8

<sup>381</sup> First Capital Realty, doc. 7.16, p. 4; IDU — Institut de développement urbain du Québec, doc. 7.9, p. 6; Denis Proulx, doc. 7.8.3, p. 66

des droits acquis<sup>382</sup>. À cet égard, First Capital souligne le fait que « *Au PPU, rien n'est indiqué en termes de mesures de transition ou de droits acquis*<sup>383</sup>. » À ce sujet, un citoyen souligne que les mesures réglementaires proposées en matière de stationnement « *non seulement sont difficilement applicables, mais surtout, risquent de créer un statu quo*<sup>384</sup> ». Pour sa part, afin de ne pas « *conduire les opérations dans le bâtiment existant en opérant en droits acquis pour les prochains 28 ans*<sup>385</sup> », ce qui serait contraire aux objectifs du PPU, Forum estime que pour relocaliser des activités, « *un phasage flexible serait absolument nécessaire afin de ne pas nuire aux services essentiels fournis aux résidents de l'île*<sup>386</sup>. »

Par ailleurs, la carte de phasage présentée par le PPU fait référence à des « *interventions sur des propriétés municipales ou sur des propriétés autres pour lesquelles des négociations sont en cours ou à venir*<sup>387</sup> ». Quelques propriétaires de terrains situés aux abords de la future station du REM souhaitent établir un dialogue avec la Ville afin de planifier l'aménagement de cette partie du territoire. Alors que Gestion Sandalwood demande à la Ville d'entamer des discussions en vue d'un échange de terrains « *pour la prolongation des parties de la boucle place du commerce avec la nouvelle rue longeant l'emprise du pont*<sup>388</sup>. », Proment, pour sa part, souhaite travailler avec la Ville « *pour la planification de l'intersection du REM et des sentiers qui mènent au parc riverain*<sup>389</sup> ». Cette dernière proposition reçoit le soutien de quelques participants qui demandent à la Ville d'impliquer les promoteurs immobiliers de la partie au nord de l'autoroute dans les décisions concernant, entre autres, l'accès à la future station du REM<sup>390</sup>.

Selon le PPU, « *Un travail soutenu de collaboration avec les différents partenaires responsables de ces projets (le nouveau pont Samuel-De Champlain et le REM) est nécessaire afin d'assurer une complémentarité avec les interventions proposées par la présente démarche de planification et de minimiser les impacts négatifs sur les usagers de l'île*<sup>391</sup>. » À ce sujet, plusieurs personnes proposent la formation d'un groupe de travail<sup>392</sup> « *formé des entités gouvernementales et institutionnelles impliquées dans le projet d'implantation de la station du REM (CDPQ-infra, ARTM, Ville de Montréal, arrondissement de Verdun, PJCCI, STM) ainsi que les propriétaires riverains concernés dans le but de définir un plan d'ensemble*<sup>393</sup> ». Cette recommandation est appuyée par l'IDU qui, de plus, incite la Ville à se doter d'un « *plan de communication pour faire comprendre les réels enjeux du PPU aux différentes parties prenantes*<sup>394</sup> ».

---

<sup>382</sup> Lemay, doc. 7.21, p. 9; IDU — Institut de développement urbain du Québec, doc. 7.9, p. 6; Sobey's, doc. 7.55, p. 2

<sup>383</sup> First Capital Realty, doc. 7.16, p. 4

<sup>384</sup> Pierre St-Cyr, doc. 7.4, p. 5

<sup>385</sup> Forum - Immeubles Marché Centre Le Village, doc. 7.23.2, p. 7

<sup>386</sup> Forum - Immeubles Marché Centre Le Village, doc. 7.23, p. 11

<sup>387</sup> Programme particulier d'urbanisme — Partie nord de L'Île-des-Sœurs, doc. 3.1, p. 103

<sup>388</sup> Gestion Sandalwood, doc. 7.26, p. 18

<sup>389</sup> Proment, doc. 7.22, p. 31

<sup>390</sup> Jean Hébert, doc. 8.6.19; Julien Monteil, doc. 8.6.22

<sup>391</sup> Programme particulier d'urbanisme — Partie nord de L'Île-des-Sœurs, doc. 3.1, p. 30

<sup>392</sup> Josée Bérubé, doc. 7.18, p. 6; Pierre St-Cyr, doc. 7.4.1, p. 5; Nicolas Rancourt, doc. 7.83.1, p. 79; François Simoneau, doc. 8.7.44

<sup>393</sup> Pierre St-Cyr, doc. 7.4.1, p. 5

<sup>394</sup> IDU — Institut de développement urbain du Québec, doc. 7.9, p. 7





### 3. Les constats et l'analyse de la commission

#### 3.1 La mise en contexte

Le projet de règlement du Programme particulier d'urbanisme *Partie nord de L'Île-des-Sœurs* (PPU) soumis à la consultation a suscité une participation importante, comme en témoigne le précédent chapitre. Porte d'entrée de la ville, le territoire visé par le PPU est appelé à subir une transformation profonde, induit principalement par l'arrivée d'une station du Réseau express métropolitain (REM) à L'Île-des-Sœurs (IDS).

Au cœur du PPU se trouve la volonté de densifier un secteur de l'île et planifier l'arrivée de milliers de nouvelles unités d'habitation dans un territoire appelé à devenir un quartier de type « *Transit-Oriented Development* » (TOD) :

*« Le TOD est un développement immobilier de moyenne à haute densité, structuré autour d'une station de transport en commun à haute capacité (...) Situé à distance de marche d'un point d'accès important du réseau de transport en commun, le TOD est un quartier qui conjugue notamment les déplacements actifs, la mixité sociale et le design urbain. Le TOD entend répondre aux changements de valeur exprimés par la population en matière de développement durable<sup>395</sup>. »*

Identifié au Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal (SAD) comme une aire TOD, ce territoire restreint est traversé par l'autoroute 15. Le PPU vise le réaménagement des secteurs situés de part et d'autre de l'autoroute. Les objectifs de densification sont ambitieux : sur un horizon de 20 ans, on identifie un potentiel de construction d'environ 3 700 nouvelles unités résidentielles, 25 000 m<sup>2</sup> d'espaces institutionnels, 110 000 m<sup>2</sup> de bureaux/affaires et 70 000 m<sup>2</sup> de nouveaux commerces<sup>396</sup>. On vise à transformer cette partie de L'Île-des-Sœurs en un quartier dense, comptant plus de 110 logements à l'hectare.

La commission constate que la vision et les grandes orientations du PPU reçoivent un accueil positif, bien qu'un nombre considérable de résidents actuels de L'Île-des-Sœurs expriment des réserves importantes. La commission, elle aussi, accueille favorablement les grandes orientations et la vision proposées. Elle tient toutefois à souligner que les contraintes du secteur, autant que ses atouts et spécificités, doivent être davantage prises en compte pour y planifier un quartier comportant un développement immobilier, économique et social de grande qualité.

Plusieurs considérants et prémisses apparaissent d'une grande importance pour planifier la transformation du territoire à l'étude selon les principes d'un quartier de type TOD, que l'on

---

<sup>395</sup> Source : CMM <https://cmm.qc.ca/projets/projets-novateurs-tod/>

<sup>396</sup> Programme particulier d'urbanisme – Partie nord de L'Île-des-Sœurs, doc. 3.1, p. 51

souhaite durable et complet. Ces prémisses ont guidé l'analyse de la commission et forment son cadre de référence.

### 3.1.1 Prémisses et considérations générales

Le territoire visé sera impacté par l'arrivée d'une gare du REM qui améliorera l'offre de transport collectif pour entrer et sortir de L'Île-des-Sœurs. Il est important de noter que le territoire du PPU regroupe tous les liens qui donnent accès à l'ensemble de l'île, dont le développement s'est fait sur le modèle de la banlieue regroupant principalement des habitations de typologie peu variée, des commerces de proximité regroupés dans un seul secteur, celui du PPU, un marché du travail limité et peu d'équipements collectifs. La plupart des résidents de l'île travaillent et se divertissent ailleurs, utilisant leur voiture dans la majorité des cas<sup>397</sup>, pour des déplacements pendulaires.

L'ensemble du territoire est enclavé et déjà d'accès difficile, particulièrement aux heures de pointe. La problématique pour les véhicules d'urgence est documentée et les liens à d'autres quartiers sont limités par la qualité insulaire du lieu. Dans le territoire à l'étude les besoins sont grands en matière d'aménagements publics, de parcs et espaces verts ainsi que d'équipements collectifs pour réaliser un quartier complet. Le déficit en équipements scolaires, culturels, communautaires ou sportifs pour desservir la population actuelle est connu. La commission note aussi que le parc d'habitations ne comprend aucune forme de logement social.

Contrairement au reste de l'île dont le développement a été axé sur l'approche « *citée-jardin*<sup>398</sup> », une partie importante du territoire du PPU est encore fortement minéralisé, surtout la place du Commerce avec ses grands stationnements. La transformation de ce noyau commercial devra prendre en compte les besoins des résidents de l'île dans son ensemble. La commission note que les quelques immeubles de bureaux existants sont considérés comme peu compétitifs dans le marché actuel<sup>399</sup> et que la situation des emphytéoses des terrains sur lesquels sont bâtis ces immeubles peut freiner la transformation souhaitée<sup>400</sup>.

Notons aussi que la gare du REM, le cœur du TOD, est située entre les voies de l'autoroute 15 et ne sera accessible que par tunnel. La distance de marche entre la gare et les habitations ou les lieux de travail demeurera importante. Les trajets seront localisés près de l'autoroute 15, à découvert, exposés aux intempéries et aux nuisances (bruits et poussières). La connectivité dans cette aire TOD est donc limitée, d'autant plus que le territoire n'est pas connecté à la trame urbaine en raison de son caractère insulaire.

---

<sup>397</sup> Portrait diagnostique complet – septembre 2018, doc. 3.2, p. 23

<sup>398</sup> Portrait diagnostique complet – septembre 2018, doc. 3.2, p. 13

<sup>399</sup> Évaluation du potentiel de développement économique – Partie nord de L'Île-des-Sœurs, doc. 3.5, p. 70

<sup>400</sup> Évaluation du potentiel de développement économique – Partie nord de L'Île-des-Sœurs, doc. 3.5, p. 123

Très peu d'interventions sont prévues au PPU concernant la portion située au nord de l'autoroute 15 nommée le « *quartier Pointe-Nord* » (à ne pas confondre avec le PPU qui lui se nomme *Partie nord*), sa construction est presque terminée. Au cours des dix dernières années, ce nouveau quartier a été développé en suivant un guide d'aménagement et des plans développés selon des ententes avec les autorités municipales. La consultation a mis en lumière des questionnements quant aux nouvelles balises d'aménagement proposées dans le PPU. Rappelons qu'au nord de l'autoroute se trouvent aussi des immeubles de bureaux, ceux de Bell Canada. Entre le campus Bell et l'autoroute 15, il reste une bande de terrain à développer, limitrophe des voies de l'autoroute.

### **3.1.2 Les informations disponibles**

Un PPU comporte généralement un volet diagnostic duquel découlent des enjeux d'aménagement. Pour cette consultation, des données manquent sur plusieurs enjeux.

La démarche de consultation n'a pas permis d'obtenir des informations sur la configuration de la gare du REM ou ses accès. À l'heure actuelle, aucun accès au REM du côté sud de l'autoroute n'est planifié dans le PPU<sup>401</sup>. Bien « *qu'améliorer les accès à l'île* » fasse partie des orientations du PPU<sup>402</sup>, les problèmes d'accès à l'île, particulièrement pour les services d'urgence aux heures de pointe, demeurent entiers. Le plan de la STM pour desservir l'ensemble de L'Île-des-Sœurs et les milliers de nouveaux résidents n'est pas connu. Une consultation à ce sujet a été menée par la STM, dont les résultats sont attendus dans les prochains mois. La gestion des déplacements pour les travailleurs n'est pas abordée. La réalisation d'un lien cyclable vers le centre-ville est mentionnée, mais non prévue à court ou moyen terme.

Le PPU reporte l'aménagement du littoral est. Les gestes et les sites pour créer des espaces publics et parcs ne sont pas connus. Aucun nouvel équipement scolaire n'est prévu, malgré les besoins actuels et ceux que pourrait engendrer l'arrivée de milliers de nouveaux résidents. Aucun nouvel équipement sportif, communautaire ou culturel n'est planifié dans le PPU.

Il manque aussi d'information sur les outils et les moyens que la Ville entend déployer pour faire de ce quartier très dense un endroit sécuritaire et accessible pour tous, incluant les femmes et les personnes âgées. Un quartier de marcheur n'est pas utilisé de la même façon par tous les groupes de citoyens et une analyse différenciée selon les sexes n'a pas été menée<sup>403</sup>.

Les outils et les moyens que la Ville entend utiliser pour assurer une diversité dans l'offre de logements, la construction de logements sociaux et de logements communautaires et abordables ne sont pas connus. Finalement, ne sont pas connues les projections de constructions d'habitation sur l'ensemble de l'île et la croissance de sa population totale. Rappelons que cette

---

<sup>401</sup> Programme particulier d'urbanisme – Partie nord de L'Île-des-Sœurs, doc. 3.1, p. 12

<sup>402</sup> Programme particulier d'urbanisme – Partie nord de L'Île-des-Sœurs, doc. 3.1, p. 34

<sup>403</sup> Ville de Montréal, Réponses de la Ville, doc. 5.3.1, p. 6

croissance limitrophe au territoire du PPU aura un impact sur le nouveau quartier qui regroupe tous les accès à l'île, la gare du REM et le seul pôle économique et commercial.

### 3.1.3 Le cadre de référence de la commission

Adopter un PPU veut dire plus qu'aborder les notions d'usage, de densité, de paramètres normatifs ou discrétionnaires d'encadrement de projets urbains ou d'infrastructures ou d'équipements publics. Le PPU peut aborder toutes questions visant à « *assurer le maintien et l'amélioration de la qualité de vie de la population du quartier*<sup>404</sup> », et donc s'ouvrir sur la notion de développement durable qui inclut les notions économiques, sociales et environnementales.

La commission s'appuie sur les opinions exprimées tout au long de la consultation pour formuler ses recommandations dans les prochaines sections de ce chapitre avec un objectif clair, celui de proposer des pistes visant à bonifier le projet de PPU pour réussir la transformation souhaitée par les autorités municipales.

Ainsi, l'analyse de la commission et les recommandations qui en découlent intègrent les idées directrices suivantes :

- S'inspirer de l'esprit « *cité-jardin* » dans tout le PPU malgré la densité; ce qui veut dire renforcer l'esprit du lieu en mettant en valeur les qualités intrinsèques de L'Île-des-Sœurs ainsi que son côté innovant, qui diffère des quartiers centraux de Montréal. Il faut créer et mettre en réseau quantité d'espaces verts ou publics.
- Planifier la mixité sociale. Actuellement, il n'y a pas de logement social sur le territoire du PPU ni sur l'ensemble de l'île. La mixité sociale est une condition de réalisation du futur TOD et la densification présente une opportunité de corriger cette situation.
- Accroître les accès physiques à l'île, notamment pour les véhicules d'urgence, pour améliorer la connectivité avec l'île de Montréal, l'accès aux services situés au centre de Verdun et à sa station de métro.
- Planifier des espaces et équipements scolaires et collectifs. Le volet « *se divertir* » dans l'objectif de faire un quartier de type TOD devrait être développé.
- Devant les défis de densifier et planifier des espaces collectifs, la mixité verticale devrait être encouragée et développée.
- Transformer la place du Commerce et densifier; ceci implique de permettre des hauteurs plus importantes.
- Transformer un quartier appelle aussi un développement exemplaire visant les plus hauts standards environnementaux pour les bâtiments et pour l'ensemble des aménagements.

Le PPU doit proposer une planification qui dépasse les seules dimensions spatiales et prendre en compte toutes les notions d'aménagement et de développement urbain durable. Il faut y inclure

---

<sup>404</sup> Guide de la prise de décision en urbanisme – Programme particulier d'urbanisme, doc. 4.1.1

les composantes du développement social et environnemental. La création d'un TOD présente une opportunité en ce sens. La commission est d'avis qu'il faudra préciser, développer, modifier certains aspects du PPU pour en faire un projet cohérent et porteur.

Dans cette perspective, il convient de s'inspirer des principes d'aménagement de la cité-jardin. Parmi ceux-ci, une attention particulière au rapport entre le cadre bâti et les espaces libres et un plus grand dégagement au sol favoriserait la multiplication des espaces verts et des espaces publics. Aussi, doivent être pris en compte le caractère distinct de l'île, la mixité des usages et la localisation des équipements collectifs pour favoriser les points de rencontre et de rassemblement. Enfin, la cohabitation des différentes populations et la mixité sociale devraient se retrouver au cœur de ce type d'aménagement. Ainsi, l'aménagement de la partie nord de L'Île-des-Sœurs pose le défi d'associer ces principes à la volonté de densification d'une aire TOD.

## 3.2 Aménager un TOD

### 3.2.1 La vision et les orientations du PPU

« *La vision du programme mise sur la transformation du principal noyau de commerces et de services de l'île en un quartier pour y vivre, travailler et se divertir* », peut-on lire dans le sommaire décisionnel qui présente le PPU<sup>405</sup>. Une densification importante du territoire est planifiée, en concordance avec le Schéma d'aménagement et le PMAD.

Le PPU vise à créer un milieu de vie et d'emploi de type TOD aux abords de la station du REM, l'amélioration de la mobilité en priorisant les déplacements actifs et collectifs, la mise en valeur des composantes historiques, naturelles et paysagères, l'encadrement harmonieux de la forme bâtie, et la performance environnementale<sup>406</sup>. La commission accueille favorablement ces grandes orientations et la vision proposées.

Le « *concept d'aménagement* », proposé à la section 4 du PPU et « *les interventions détaillées* » qui sont regroupées à la section 5, soulèvent néanmoins beaucoup de questions. Tout au long de la consultation, la commission a constaté un accueil défavorable à plusieurs interventions proposées, puisqu'elles ne permettraient pas, selon les participants, la réalisation de la vision énoncée. Comme le résumait un intervenant à la consultation : « *le PPU bien qu'il ait des qualités évidentes et très nombreuses, ne permet pas dans sa forme actuelle, par les critères qu'il stipule, d'atteindre ses propres grandes orientations, soit de créer réellement un milieu de vie de type TOD, et de construire un milieu de vie axé sur le piéton, le cycliste, les parcs, l'espace public, tout ça en respectant l'ADN de L'Île-des-Sœurs*<sup>407</sup>. »

Bien qu'accueilli favorablement par la commission, l'objectif de densification, entre autres, inquiète certains résidents de l'île. Rappelons que toutes les interventions prévues prendront

---

<sup>405</sup> Sommaire décisionnel – Ville de Montréal, doc. 1.1, p. 2

<sup>406</sup> Programme particulier d'urbanisme – Partie nord de L'Île-des-Sœurs, doc. 3.1, p. 34

<sup>407</sup> Pierre Mierski, doc. 7.15.2, L. 1335

forme dans un endroit déjà construit, et non pas sur une page blanche et que les contraintes sont nombreuses. Ces observations méritent d'être prises en compte afin de planifier des interventions visant à mitiger, réduire ou annuler les effets négatifs appréhendés. La commission entend faire état de ces préoccupations et formulera son analyse dans les pages suivantes.

### **Recommandation #1**

***La commission recommande d'aller de l'avant avec la vision proposée et les grandes orientations inscrites au PPU de la partie nord de L'Île-des-Sœurs, à condition de revoir le concept d'aménagement et les interventions proposées afin de mieux les arrimer à cette vision.***

### **3.2.2 Le territoire de planification**

Territoire restreint appelé à se densifier, la commission s'interroge sur les limites territoriales choisies pour le PPU. Le territoire à l'étude est essentiellement composé de trois zones : une au nord de l'autoroute 15, dont la construction est presque terminée, et deux autres formant la place du Commerce, qui sont à transformer.

La vaste majorité des terrains constructibles ou transformables dans le secteur sont de propriété privée. Les abords des grands axes autoroutiers appartiennent à des autorités gouvernementales. La Ville de Montréal possède toutefois des terrains le long du littoral. Plusieurs propriétaires et locataires du secteur opèrent avec des baux ou des emphytéoses<sup>408</sup> qui ne viennent à échéance qu'en 2064. Ainsi, l'occupation actuelle du territoire rend complexe la transformation souhaitée.

Afin de planifier, entre autres, les futures habitations, les espaces publics, les parcs, les équipements collectifs et autres composantes requises pour un quartier dense, durable et complet, les limites prévues au PPU gagneraient à être revues.

La commission note que le PPU est bordé à l'ouest par un secteur anciennement industriel en cours de transformation, comme l'indique une carte dans un document déposé par la Ville<sup>409</sup>. Cette zone, située sur le littoral ouest, à l'ouest du chemin du Golf et jusqu'au boulevard Marguerite-Bourgeois, regroupe actuellement des bâtisses de petite hauteur, en face du chenal et du centre-ville de Verdun. Ce territoire fait partie de l'écoterritoire des Rapides de Lachine. Comme il a été suggéré en consultation<sup>410</sup>, la commission est d'avis que ce territoire pourrait être inclus dans l'exercice de planification en cours. Inclure cette portion du territoire permettrait d'augmenter la connectivité et la cohérence visée par la transformation du nord de L'Île-des-Sœurs, mais aussi la planification des équipements et services pour toute l'île, dans une vision d'ensemble.

---

<sup>408</sup> Programme particulier d'urbanisme – Partie nord de L'Île-des-Sœurs, doc. 3.1, p. 22

<sup>409</sup> Portrait diagnostique complet, doc. 3.2, p. 3

<sup>410</sup> Marcel Barthe, doc. 7.50, p. 4

Outre le pourtour du territoire à revoir, un terrain identifié au PPU en « *planification différée*<sup>411</sup> » devrait aussi être inclus dans la planification en cours. Plusieurs questions concernant cette zone sont demeurées sans aucun éclairage de la part de la Ville, et comme l'indique une participante : « *Aucune explication n'est fournie quant à la planification différée du littoral est. Il est essentiel que ce secteur soit inclus maintenant dans les plans pour que tout soit planifié de façon holistique*<sup>412</sup>. » En effet, ce secteur, situé dans la zone d'influence de la station du REM et aux abords du littoral est, le secteur 24-8, où se trouve actuellement un concessionnaire automobile, est localisé tout près du cœur du futur TOD. À défaut d'informations satisfaisantes, la commission estime qu'il n'est pas justifié de soustraire cette portion du territoire, pourtant stratégique, à l'exercice de planification en cours.

### **Recommandation #2**

***La commission recommande de planifier dès maintenant la zone identifiée en « planification différée » et d'étudier les possibilités de revoir les limites du territoire pour inclure une plus grande partie du littoral ouest.***

### **3.2.3 Développer la mixité**

La densification et la transformation du territoire appellent le déploiement de stratégies pour transformer la place du Commerce, y introduire de l'habitation et ériger des immeubles de part et d'autre de l'axe autoroutier. Pour y parvenir, la commission est d'avis que le concept de mixité dans toutes ses facettes devrait être au cœur de la planification du PPU : mixité sociale, mixité des activités (usages), mixité horizontale et verticale. Dans la version actuelle du PPU, la mixité est évoquée, mais l'exercice de planification n'en tient pas compte concrètement.

#### **Mixité sociale**

*« Le développement de la partie nord, et particulièrement selon les principes du Transit-Oriented Development (TOD), est une occasion pour développer des logements sociaux et assurer ainsi une certaine mixité socio-économique dans le secteur<sup>413</sup>. »*

La transformation souhaitée au PPU devrait permettre de dynamiser des écosystèmes locaux et créer des formes de développement économique plus durable, mais aussi contribuer à la réduction des inégalités sociales. Un effort constant doit être fait pour assurer un cadre bâti et urbain de qualité, mais aussi une mixité dans l'offre de logements afin de répondre aux différents besoins des ménages et assurer une diversité sociale. Les principes du PMAD et du Schéma d'aménagement font du soutien à la mixité sociale un des éléments clés des exercices de

---

<sup>411</sup> Programme particulier d'urbanisme – Partie nord de L'Île-des-Sœurs, doc. 3.1, p. 111

<sup>412</sup> Marie Claude Gervais, doc. 7.66, p. 2

<sup>413</sup> CIUSSS Centre-Sud-de-l'île-de-Montréal, doc. 7.1, p. 13

planification<sup>414</sup>. La commission constate et déplore que la description des composantes d'un TOD dans le PPU à l'étude omette les objectifs de mixité sociale. Dans la liste des principales composantes définissant un TOD, on parle de densité et de mobilité, mais la mixité sociale n'est pas mentionnée<sup>415</sup>.

Comme l'indique la documentation de la Ville, L'Île-des-Sœurs ne compte actuellement aucun logement social ou abordable<sup>416</sup>, alors que près de 20 % des ménages locataires de l'île consacrent plus de 50 % de leurs revenus au logement<sup>417</sup>. Dans ce contexte, les mesures proposées semblent insuffisantes. Le PPU prévoit la création de quelques 3 700 nouvelles unités d'habitations et mentionne que « *Les nouveaux développements immobiliers mixtes, de plus forte densité que la forme construite actuelle de la place du Commerce, contribueront à diversifier l'offre en logements pour des clientèles variées*<sup>418</sup> ». Cependant, peu de précisions ont été portées à l'attention de la commission concernant les interventions pour y parvenir, si ce n'est que le souhait formulé de « *Favoriser l'implantation de projets intégrant du logement social et communautaire, abordable et pour familles*<sup>419</sup>. »

D'après un organisme, en ce qui a trait aux moyens de mise en œuvre « *ils sont relativement faibles et ne garantissent pas la construction d'un nombre conséquent de logements sociaux*<sup>420</sup> ». Le PPU prévoit de promouvoir le respect de la Stratégie d'inclusion de logements abordables jusqu'à la mise en application du règlement visant à améliorer l'offre en matière de logement social, abordable et familial<sup>421</sup>.

Le règlement actuel ne garantit pas la réalisation d'un nombre suffisant d'unités. Les constructeurs peuvent choisir de contribuer *au Fonds de contribution au logement social* plutôt que de développer des logements sociaux. La probabilité de voir se développer 20 % de logements sociaux parmi les 3 700 unités résidentielles prévues est faible. De plus, comme il a été souligné pendant la consultation, « *le développement de 20 % de logements sociaux dans le secteur ne serait pas suffisant si l'on tient compte des besoins actuels et du rattrapage à effectuer à l'échelle de l'IDS*<sup>422</sup> ».

La mixité sociale, notamment par la construction de logements sociaux, devrait faire partie des objectifs affirmés au PPU. La commission s'interroge sur les possibilités de voir se matérialiser la mixité sociale dans ce nouveau quartier. Des outils et des moyens pour assurer la construction de logements sociaux, ou communautaires abordables, doivent être identifiés et déployés. Les

---

<sup>414</sup> Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal (SAD), p. 141; Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD), p. 82

<sup>415</sup> Programme particulier d'urbanisme – Partie nord de L'Île-des-Sœurs, doc. 3.1, p. 5

<sup>416</sup> Portrait diagnostique complet, doc. 3.2, p. 47

<sup>417</sup> Comité d'action des citoyens de Verdun et la Table pour l'habitation et l'aménagement urbain de Verdun, doc. 7.12, p. 2

<sup>418</sup> Programme particulier d'urbanisme – Partie nord de L'Île-des-Sœurs, doc. 3.1, p. 33

<sup>419</sup> Programme particulier d'urbanisme – Partie nord de L'Île-des-Sœurs, doc. 3.1, p. 36

<sup>420</sup> Concertation en développement social de Verdun, doc. 7.49, p. 8

<sup>421</sup> Programme particulier d'urbanisme – Partie nord de L'Île-des-Sœurs, doc. 3.1, p. 100

<sup>422</sup> Concertation en développement social de Verdun, doc. 7.49, p. 8

futurs projets immobiliers de la zone au nord de l'autoroute 15, bien que peu nombreux, devraient aussi permettre d'atteindre cet objectif. Ainsi, la commission est d'avis que la situation exige l'élaboration d'une stratégie foncière (programme d'acquisition ou d'échanges, droit de préemption, etc.), assortie de mesures réglementaires facilitant la mixité verticale pour la réalisation de projets multifonctionnels où coexistent habitations et équipements collectifs et/ou institutionnels.

### **Recommandation #3**

**La commission recommande que le PPU bonifie ses interventions en matière de mixité sociale, notamment :**

- **En formulant des objectifs en termes de nombre ou pourcentage d'unités de logements sociaux à construire;**
- **En se dotant d'une stratégie d'acquisition foncière pour permettre la construction de logements sociaux dans tout le territoire du PPU. Cette stratégie devrait inclure l'utilisation d'une variété d'outils, dont le droit de préemption;**
- **En encourageant les promoteurs à céder des terrains ou des parties d'immeuble pour construire des logements sociaux ou communautaires plutôt que de faire des contributions financières à la place d'une telle cession.**

### **Mixité des usages**

Les outils de planification et de réglementation, dont le zonage, conçus auparavant pour soutenir la séparation des activités gagnerait à être revu. L'actuelle gestion des usages sur l'île est fondée sur un principe de séparation des fonctions urbaines, par exemple, l'habitation, le commerce et les institutions. Après des années de ségrégation des activités dans la planification de la ville et de L'Île-des-Sœurs, les obstacles au changement sont nombreux : le territoire présente peu d'opportunités foncières et des valeurs foncières très élevées. La résistance au changement existe dans les quartiers situés au sud du PPU; elle est motivée par la demande de tranquillité, et pour d'autres quartiers ailleurs, par le refus de nouvelles contraintes.

La commission est d'avis qu'il faut favoriser la mixité des activités au sein de chaque zone du territoire et ne pas introduire une séparation d'usages comme le propose actuellement le PPU. Le plan des usages présenté au projet de PPU illustre cette ségrégation entre les parties du territoire<sup>423</sup>. Par exemple, un centre commercial se voit retirer sa fonction de commerce, et l'habitation (sous conditions) est maintenant permise dans certaines zones à proximité de l'autoroute, alors qu'elle est interdite dans d'autres. Également, la commission note que la partie du secteur qui se voit retirer l'usage commercial au profit d'usages institutionnels est située en périphérie du nouveau quartier, loin du centre du TOD, loin du quartier Pointe-Nord et hors de

---

<sup>423</sup> Programme particulier d'urbanisme – Partie nord de L'Île-des-Sœurs, doc. 3.1, p. 113

l'aire d'influence de la gare. Ces décisions ne semblent pas optimales et n'ont pas été expliquées lors de la consultation.

La mixité des usages, souhaitée dans un quartier complet et durable, réfère à la présence de différentes activités dans un même lieu : activités résidentielles et socio-économiques (bureaux, commerces, institutions, services publics, parcs, etc.). Cette diversité s'observe à l'échelle de la rue et du territoire (mixité horizontale) ou à l'intérieur d'un même bâtiment (mixité verticale). La mixité s'oppose à la séparation des usages. Les emplois et les services ne sont pas incompatibles avec les habitations. Une part des nuisances appréhendées est plutôt liée à des choix d'implantation (design, retrait, aires de livraison, etc.) ou des modalités d'usage et d'occupation de l'espace (plages horaires, éclairage, stationnement, réseau viaire, etc.). La réglementation municipale peut intervenir pour minimiser ces nuisances. Bien que la présence de l'axe autoroutier fasse de ce TOD un projet atypique, le choix d'implantation, le design et l'innovation doivent primer sur une approche réglementaire qui restreint la mixité des usages. La commission constate que les *usages sensibles* – l'habitation, les équipements collectifs ou institutionnels – sont parfois interdits ou sous conditions près de l'axe autoroutier<sup>424</sup>. Le centre du TOD, nommément la gare du REM, étant localisé entre les voies de l'autoroute, le PPU devra gérer les nuisances autrement que par un zonage restrictif. Ici encore, la mixité à l'échelle du bâtiment, la mixité verticale, devrait être envisagée : les matériaux, le design, l'implantation et la hauteur<sup>425</sup>, entre autres, peuvent jouer un rôle dans la gestion des nuisances. Un très grand nombre de questions ont été soulevées au sujet du « *plan des usages*<sup>426</sup> » et des ségrégations introduites. Pour la commission, il apparaît plus pertinent de développer une approche basée sur la négociation plutôt qu'une approche réglementaire contraignante.

#### **Recommandation #4**

***La commission recommande de planifier l'ensemble du territoire en usages mixtes, incluant l'habitation, assortis de règles d'insertion.***

#### ***Équipements collectifs***

Un quartier mixte ne peut se résumer à des habitations, des emplois et une gare. Il comprend aussi des équipements collectifs tels que centre communautaire, parcs et espaces publics, écoles, bibliothèque, etc. Si le PPU identifie des localisations potentielles, on n'y retrouve aucune précision quant à la satisfaction de besoins actuels ni aucune projection pour les équipements requis par l'augmentation anticipée de la population.

*« ... l'offre actuelle en équipements est déjà déficiente sur l'île et le secteur Elgar est au maximum de sa capacité. Avec la venue d'une nouvelle population, les besoins seront encore plus grands. ... les résidents et travailleurs devraient pouvoir profiter d'une offre intéressante pour bouger et se*

---

<sup>424</sup> Programme particulier d'urbanisme – Partie nord de L'Île-des-Sœurs, doc. 3.1, p. 113-114

<sup>425</sup> Lemaymichaud Architecture Design, doc. 7.15, p. 16

<sup>426</sup> Programme particulier d'urbanisme – Partie nord de L'Île-des-Sœurs, doc. 3.1, p. 113-114

*divertir à proximité. Cela permettrait de minimiser l'effet d'isolement parfois perceptible sur L'IDS, où la traversée vers la rive de l'île de Montréal est quelquefois nécessaire pour accéder à des services aux citoyens non existants sur L'IDS*<sup>427</sup> ». Ce constat inscrit au PPU est clair.

La question des écoles a été largement abordée par les participants à la consultation. Faisant face à une pénurie d'espace, la Commission scolaire Marguerite-Bourgeoys a déjà localisé une annexe d'une école dans l'immeuble situé au 14 place du Commerce, près de l'autoroute 15. Dans cet esprit et comme il est proposé au *Plan d'action de la stratégie centre-ville*<sup>428</sup>, la commission encourage la Ville, la commission scolaire et le ministère de l'Éducation à revoir les paramètres légaux et règlementaires en termes d'approche foncière, d'insertion et de conception architecturale afin d'intégrer des écoles en milieu dense.

Par ailleurs, la Ville peut étudier la possibilité de développer des projets en partenariat avec des promoteurs dans des projets immobiliers mettant à profit la hauteur et la mixité verticale. Cette réflexion s'applique également à tous les équipements collectifs qui peuvent être intégrés dans des bâtiments multifonctionnels.

Avant l'arrivée de milliers de nouvelles familles dans le territoire du PPU, mais également sur toute L'Île-des-Sœurs, la commission est d'avis qu'il faut identifier des lieux et des outils pour implanter des équipements collectifs et au minimum une école; une école ouverte sur sa communauté avec bibliothèque, installations culturelles, salles multifonctionnelles, gymnases, et installations sportives diverses. À cet effet, la commission scolaire a précisé lors de cette consultation : « (qu') elle doit être prête à innover et réinventer l'école. Elle croit en une école au cœur de sa communauté par l'aménagement d'équipements collectifs sportifs, culturels et sociocommunautaires<sup>429</sup>. »

#### **Recommandation #5**

***Afin de doter le secteur du PPU d'équipements collectifs, scolaires, récréatifs, sportifs, communautaires et culturels, de parcs et espaces publics, et d'en faire des lieux de socialisation sécuritaires, conviviaux et accessibles, la commission recommande :***

- ***D'élaborer une stratégie foncière pour l'acquisition de terrains;***
- ***De développer une approche favorisant la mixité verticale au sein de projets privés.***

---

<sup>427</sup> Programme particulier d'urbanisme – Partie nord de L'Île-des-Sœurs, doc. 3.1, p. 27

<sup>428</sup> Plan d'action de la Stratégie centre-ville, Sommaire décisionnel – Ville de Montréal, 2017, p. 24 source : [http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/page/proj\\_urbains\\_fr/media/documents/Plan\\_Action\\_Strategie\\_centre-ville\\_web.pdf](http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/page/proj_urbains_fr/media/documents/Plan_Action_Strategie_centre-ville_web.pdf)

<sup>429</sup> Commission scolaire Marguerite-Bourgeoys, doc. 7.51, p. 2

### 3.3 Les hauteurs et la densité du territoire à l'étude

#### 3.3.1 Les paramètres généraux

*« Le PPU prévoit une intensification des activités du territoire aux abords du REM en lien avec l'aire TOD. Ainsi, le présent PPU vient modifier les paramètres portant sur la hauteur et la densité des bâtiments. Ces dernières se voudront plus importantes aux abords du REM, lequel est localisé au centre de l'autoroute. Toutefois, en se rapprochant des quartiers résidentiels existants au sud et à l'ouest, ces paramètres diminuent, concordant tout à fait avec l'approche d'un TOD<sup>430</sup>. »*

La densité de construction est l'un des paramètres règlementaires qui conditionnent le plus fortement le potentiel de développement du terrain et sa valeur foncière. La hauteur est un facteur tout aussi important. Le PPU propose d'augmenter les densités et hauteurs sur une grande partie du territoire à l'étude.

Cet objectif d'augmenter les hauteurs et densités près du REM reçoit un accueil plutôt favorable d'une majorité d'opinions exprimées lors de la consultation. Toutefois, beaucoup de résidents actuels de l'île ont exprimé leur désaccord. Ils sont inquiets de cette densité et ne veulent pas de ce qu'ils ont qualifié de « *nouveau Griffintown*<sup>431</sup> » ce qui, selon eux, se traduit par un quartier hautement densifié, peu desservi par des équipements et services publics et d'une signature architecturale qui ne cadre pas avec L'Île-des-Sœurs. C'est pourquoi la qualité des projets, le dégagement au sol, la création ou la préservation d'espaces et de vues d'intérêt devrait primer, et ce lieu devrait rester distinct des quartiers centraux de Montréal, fortement minéralisés.

Afin de densifier le territoire du PPU, en accord avec les politiques de la Ville, le SAD et le PMAD, la commission est d'avis que miser sur la hauteur, tout en préservant des percées visuelles, est souhaitable. Les paramètres règlementaires doivent supporter cette orientation. Cependant, il semble y avoir contradiction à ce sujet. La carte des hauteurs proposée à la page 108 du PPU a suscité beaucoup de questions, notamment en ce qui a trait aux hauteurs près de la gare du REM. Comme plusieurs participants, la commission note un manque de cohérence entre les paramètres suggérés au PPU pour les limites de hauteur sur certains terrains et l'objectif de densification aux abords de la station du REM. De plus, le PPU introduit un écart allant de 6 à 21 mètres entre les hauteurs maximales qui seront permises de part et d'autre de l'autoroute. Ces choix n'ont pas été clairement expliqués.

---

<sup>430</sup> Programme particulier d'urbanisme – Partie nord de L'Île-des-Sœurs, doc. 3.1, p. 107

<sup>431</sup> Micheline Ralet, doc. 8.6.25; Nicolas Rancourt, doc. 8.6.29; Renée Piette, doc. 8.6.40; Louise Desjardins, doc. 8.6.41; Jean Page, doc. 8.6.54; Nathalie Faucher, doc. 8.6.60; Joëlle-Marie Morin, doc. 8.6.62; Gabrielle R., doc. 8.6.63; Robert Rainville, doc. 8.6.64; Michèle Riva, doc. 8.6.72; Marc Yergeau, doc. 8.6.74; Pierre Gastaldy, doc. 8.6.80; Yves Comtois Klaus Heinemann, doc. 8.6.89

Pour réussir le TOD et la vision du PPU, la même hauteur devrait être permise sur les terrains adjacents à l'autoroute, au nord comme au sud, afin de créer et de mettre en valeur une entrée de ville de grande qualité visuelle. Près de l'autoroute, la construction d'immeubles de grande hauteur, à l'architecture soignée, est à privilégier. À ce propos, le PPU précise « *Les premiers projets de développement immobilier devront être exemplaires pour bien marquer la porte d'entrée de l'île, fournir un encadrement construit d'intérêt pour la station du REM en référence aux principes d'un TOD et annoncer la facture architecturale à venir pour l'ensemble du secteur de planification*<sup>432</sup> ».

La commission est d'avis qu'il faut permettre des hauteurs plus importantes près de la gare du REM, avec des hauteurs décroissantes à mesure qu'on s'en éloigne. Les immeubles de grande hauteur peuvent permettre non seulement de densifier le territoire et de développer la mixité verticale, mais aussi de dégager beaucoup plus d'espace au sol. Ceci permettrait de créer de grandes signatures architecturales, tout en cadrant avec l'esprit du lieu. L'île s'est développée en ne favorisant pas les empreintes massives au sol et en misant sur un cadre bâti où les vues et la verdure sont mises en valeur.

### 3.3.2 Quartier Pointe-Nord

Plus spécifiquement, dans le quartier Pointe-Nord, un dernier terrain constructible a suscité beaucoup de contributions lors de la consultation. De l'avis de la commission, ce terrain, dont le zonage permet la fonction d'habitation, devrait accueillir des projets immobiliers de très grande hauteur. C'était prévu avant le PPU, le promoteur ayant développé le quartier Pointe-Nord prévoyait débiter rapidement la construction de la dernière phase de son projet<sup>433</sup>. Plusieurs citoyens et experts appuient la volonté de compléter cette phase qui prévoit, entre autres, une tour de plus de 100 mètres. De nombreux résidents du quartier Pointe-Nord sont en faveur de la complétion de l'aménagement de leur quartier selon les principes d'aménagement ayant guidé le développement de cette partie du territoire au cours des dernières années. Ils évoquent la notion de « *contrat social* » établi entre le promoteur, les propriétaires et la Ville. Ils mentionnent également le fait que des édifices plus hauts permettent moins d'emprise au sol, plus d'espaces verts et une cohérence architecturale avec l'ensemble du quartier.

Pour la commission, un projet de cette ampleur est souhaitable aux abords de la gare du REM et du nouveau pont Samuel-De Champlain, car il favoriserait l'atteinte des objectifs de densité au cœur du TOD. De très grandes tours pourraient aussi comprendre des éléments de mixité d'usages. L'implantation au sol et la qualité architecturale devront être planifiées pour en faire un atout pour l'encadrement de l'entrée de ville et contribuer à la densification de l'aire TOD. En appui à la complétion du quartier Pointe-Nord selon son guide d'aménagement, un mémoire résume bien l'enjeu : « *The towers are relatively high compared to the other surrounding buildings, yet their foot print is moderately small. This notion freeing as much land as possible to*

---

<sup>432</sup> Programme particulier d'urbanisme – Partie nord de L'Île-des-Sœurs, doc. 3.1, p. 103

<sup>433</sup> La Corporation Proment, doc. 7.22, p. 30

*retain (or create) maximum green spaces in exchange for high is totally consistent with the Garden-City concept<sup>434</sup> ». De l'avis de plusieurs participants à la consultation, ces objectifs ne peuvent pas être atteints par l'implantation d'un projet immobilier massif et de mi-hauteur à cet endroit, tel que suggéré sur les illustrations du PPU<sup>435</sup>, de plus : « *The strength of the Pointe-Nord's initial plan lies in a definite experiential visual order. It is unfortunate that this new proposal compromises the whole<sup>436</sup>.* »*

### 3.3.3 La place du Commerce

Concernant le sud de l'autoroute, plusieurs citoyens, promoteurs et experts appuient la densification et la transformation de la place du Commerce. Les investissements nécessaires appellent toutefois une réglementation rendant possible la réalisation de projets intéressants. Les hauteurs, densités et marges de recul proposées apparaissent comme autant de freins à cette transformation. Par exemple, le PPU propose de conserver deux immeubles de bureaux de 6 et 10 étages situés sur la place du Commerce, joutés à la gare du REM. Toutefois, si une plus grande hauteur était autorisée, les propriétaires se disent ouverts à construire de nouvelles bâtisses adaptées au lieu et à créer des places publiques et passages pour transformer la trame piétonnière et l'ambiance au cœur du TOD<sup>437</sup>.

Portée à l'attention de la commission, l'initiative des propriétaires d'imaginer ensemble la transformation d'une partie de la place du Commerce limitrophe de la gare du REM est intéressante : « *tous les propriétaires se sont mis ensemble pour y réfléchir, ça nous permet, nous comme architectes, de développer une espèce de vision holistique et globale pour tous ces terrains, un peu comme on avait fait pour la Pointe-Nord où on peut réfléchir à un secteur, à tout un secteur, plutôt que de travailler lot par lot<sup>438</sup>.* »

Ils proposent des gestes qui rejoignent un grand nombre de souhaits émis par les citoyens et participants à la consultation. Leur approche est différente de celle proposée au PPU. Elle introduit des éléments réclamés par plusieurs personnes, notamment des places publiques, des espaces verts, un meilleur réseau piéton, des connexions vers le REM et l'animation commerciale des rues<sup>439</sup>. En lien avec l'esprit du lieu, on propose des bâtiments beaucoup plus hauts, des empreintes au sol moins importantes pour dégager de l'espace, créer des lieux publics et de meilleures vues. Contrairement aux immeubles de mi-hauteur aux empreintes au sol massives, en érigeant des édifices en hauteur, on s'éloigne des sources de bruits. Les étages inférieurs près du pont, de la gare du REM, ou de l'autoroute, peuvent être consacrés à d'autres usages que l'habitation<sup>440</sup>.

---

<sup>434</sup> Adrian Sheppard, doc. 7.6, p. 3

<sup>435</sup> Programme particulier d'urbanisme – Partie nord de L'Île-des-Sœurs, doc. 3.1, p. 91

<sup>436</sup> Adrian Sheppard, doc. 7.6, p. 3

<sup>437</sup> MACH, doc. 7.10, p. 5; Lemaymichaud Architecture Design, doc. 7.15, p. 3 et 15

<sup>438</sup> Pierre Mierski, doc. 7.15.2, p. 45, L. 1330

<sup>439</sup> Lemaymichaud Architecture Design, doc. 7.15, p. 29

<sup>440</sup> Lemaymichaud Architecture Design, doc. 7.15, p. 20

Pour toutes ces considérations, la commission appuie l'approche de la Ville en matière de densité accrue, mais estime que la carte des hauteurs doit être revue si on veut créer un quartier de qualité qui s'inspire de la cité-jardin, avec verdure et vues, et qui évite l'effet massif, comme au centre-ville, qui n'est pas souhaitable à L'Île-des-Sœurs.

### **Recommandation #6**

**En matière de hauteurs permises, la commission recommande de :**

- **Revoir et augmenter les hauteurs permises aux abords de la station du REM afin de réaliser une densité intensive, selon les principes d'un TOD;**
- **Augmenter les hauteurs permises au sud de l'autoroute 15 pour harmoniser les hauteurs aux abords de l'axe autoroutier;**
- **Permettre de compléter le quartier Pointe-Nord selon les principes prévus à son Guide d'aménagement et autoriser la construction de tours de plus de 100 mètres en soignant leur implantation au sol et leur architecture.**

## **3.4 Les balises d'aménagement**

### **3.4.1 Implantation et forme des bâtiments**

Plusieurs questions se posent concernant l'articulation des modifications règlementaires proposées dans le PPU. Ces dispositions ont été critiquées par plusieurs citoyens, par des experts et des promoteurs, dont les marges de recul trop étroites, les taux d'implantation, les basiliaires massifs qui encadrent les rues, la superficie étroite des étages en hauteur, la distance de 80 mètres entre les bâtiments de grande hauteur, etc. Ces questions, soulevées lors des travaux de la commission, demandent à être réexaminées. Selon plusieurs, ces choix règlementaires laissent présager l'impossibilité de réaliser la densification et la transformation souhaitées, en plus de soulever des questions d'équité entre les projets immobiliers à venir.

Ces critères, qui seront intégrés au PIIA<sup>441</sup>, limitent les possibilités de développement ou réaménagement de certains terrains. De l'avis de plusieurs, la limitation de la superficie de plancher à 900 m<sup>2</sup> à partir du 9<sup>e</sup> étage « *rend quasiment impossible les options de développement, puisque ceux-ci sont trop éloignés de la réalité du marché. Un immeuble à bureaux standard à Montréal a une superficie de plancher d'environ 1500 mètres carrés*<sup>442</sup> » comme le résumait un promoteur. Il a aussi été porté à la connaissance de la commission l'importance de retirer ces normes : « *pour supporter les coûts de construction et de réaménagements des locaux commerciaux et maintenir les loyers à un niveau acceptable*<sup>443</sup>. » D'autres ont souligné que le cadre normatif proposé « *va à l'encontre de toute logique*

---

<sup>441</sup> Programme particulier d'urbanisme – Partie nord de L'Île-des-Sœurs, doc. 3.1, p. 118

<sup>442</sup> Développements Cité de l'île, doc. 7.48, p. 1

<sup>443</sup> First Capital Reality, doc. 7.16, p. 4

*économique et ne donne pas des édifices efficaces, viables ou encore rentables*<sup>444</sup> ». Par ailleurs, cette proposition encourage une forme architecturale – le « *gâteau de noce*<sup>445</sup> » – trop contraignante et étrangère au cadre bâti de l'île. Ces choix règlementaires n'ont pas été expliqués et la commission s'interroge sur leur impact quant à la possibilité de transformer le quartier et de développer des projets immobiliers exemplaires, durables et innovants.

En lien avec l'argumentaire développé plus haut, la commission retient l'opinion des citoyens et des promoteurs qui n'adhèrent pas au concept d'encadrement de rue proposé au PPU tel qu'illustré à la page 70 du document. Les marges de recul limitées sont jugées inacceptables pour L'Île-des-Sœurs et tout à fait contraires à l'esprit de la cité-jardin. Plusieurs citoyens sont d'avis qu'il faut éviter de ressembler aux quartiers centraux de Montréal et demandent plutôt de s'inspirer du modèle de la cité-jardin. Les contributions ont été nombreuses aussi pour détailler l'effet « *fond de cours* » proposé par certaines illustrations et le sentiment d'insécurité ainsi créé. Pour corriger la situation, la commission est d'avis que la carte des marges proposées à la page 116 du PPU doit être revue.

Finalement, les taux d'implantation au sol devraient aussi être revus pour permettre un plus grand dégagement au sol et plus de flexibilité en termes de créativité architecturale. Le PPU « *prévoit un taux d'implantation moyen pour l'ensemble du secteur de planification. ... la réglementation d'urbanisme doit prescrire un taux d'implantation égal ou supérieur à 35 %, mais ne dépassant pas 60 %*<sup>446</sup> ». La commission est d'avis qu'aucun taux minimum ne devrait être imposé.

En conséquence, la commission est d'avis que l'alignement des façades, les marges de reculs et le taux minimal d'implantation au sol, tels que proposés, sont des concepts étrangers au contexte architectural de l'île.

#### ***Recommandation #7***

***Concernant la forme des bâtiments et leur implantation, la commission recommande de revoir les paramètres d'encadrement afin de s'inspirer du type local d'implantation, de favoriser de grands dégagements au sol et d'encourager la créativité architecturale.***

### **3.4.2 Guide d'aménagement**

Afin de planifier la transformation de la place du Commerce et le développement des derniers terrains situés au nord de l'autoroute, il faut une approche globale, un plan, un guide d'aménagement. Cet outil permettrait d'encadrer les projets privés, de planifier le domaine public et devrait se déployer sur l'ensemble du territoire. De plus, cet outil devrait établir une approche axée sur la qualité des interventions et offrir beaucoup de flexibilité dans la

---

<sup>444</sup> Sandalwood, doc. 7.26, p. 12

<sup>445</sup> Sandalwood, doc. 7.26, p. 12

<sup>446</sup> Programme particulier d'urbanisme – Partie nord de L'Île-des-Sœurs, doc. 3.1, p. 112

règlementation pour favoriser l'expressivité architecturale et le design urbain tout en reflétant l'esprit du lieu. Il faut penser globalement, coordonner et orchestrer la transformation souhaitée.

Cet ensemble interagit et ne peut être pensé lot par lot au cours des 20 prochaines années. La commission conclut qu'un guide d'aménagement détaillé doit être produit pour penser le lieu et viser à réaliser un quartier qui pourrait dans l'avenir se qualifier pour des certifications de performance environnementale. Ce guide devrait comprendre plusieurs éléments, par exemple : les accès au REM, les voies de circulation, l'aménagement du pôle commercial et économique comprenant accès et aires techniques, les pôles de mobilité, un plan lumière, un plan sécurité et de convivialité, les mesures d'accessibilité universelle, un plan d'art public, un réseau de places publiques, parcs et espaces verts, les équipements collectifs, les circuits patrimoniaux et culturels, les normes environnementales.

Ce guide comprendrait un phasage beaucoup plus détaillé que celui proposé au PPU et serait revu selon des périodes déterminées qui gagneraient à ne pas dépasser 5 ans. Le PPU fournit quelques indications sur la séquence et l'horizon prévus des travaux à réaliser, mais ce n'est pas suffisant<sup>447</sup>. La commission note que la phase 1, horizon de 0 à 3 ans, comporte un seul projet; réaliser un passage vers le REM au sud de la gare. Le lien illustré est sur propriété privée; il faudra établir des ententes avec le propriétaire, mais celui-ci a déclaré devant la commission ne pas avoir été contacté. Quant à la phase 3, horizon 10 ans et plus, on retrouve la transformation de la bretelle de l'autoroute 15, une voie importante au cœur du TOD, l'axe vert est-ouest et l'aménagement de la promenade du littoral. Ces interventions ne peuvent pas être réalisées après la transformation de la place du Commerce. Il faut revoir ce phasage.

Le guide d'aménagement et son phasage devront être conçus en concertation avec les propriétaires, les institutions, les promoteurs et autres parties prenantes qui œuvreront à la transformation du secteur de planification.

#### **Recommandation #8**

***La commission recommande l'élaboration d'un guide d'aménagement, en concertation avec les parties prenantes, comprenant un plan d'ensemble, des critères d'aménagement et un phasage détaillé pour réussir un quartier de type TOD de qualité.***

### **3.5 Espaces verts, espaces publics et connectivité**

Les constats dans le PPU sont clairs, le secteur de planification est différent du reste de l'île et présente peu de caractéristiques de la cité-jardin : « *Le développement d'une grande partie de l'île s'est fait selon les principes de la cité-jardin. Ces derniers se reflètent toutefois très peu dans le secteur de planification, où ils se limitent principalement aux alignements de plantation sur rue*

---

<sup>447</sup> Programme particulier d'urbanisme – Partie nord de L'Île-des-Sœurs, doc. 3.1, p. 103-104

*et à l'intégration de boulevards sous la forme de promenades plantées (parkways) en périphérie<sup>448</sup> ».*

Actuellement, l'île compte plusieurs parcs et places qui reflètent la qualité paysagère du lieu, mais une très faible proportion de ces espaces se trouve dans le secteur de planification<sup>449</sup>. La vision élaborée pour ce PPU propose de modifier cette situation. Il est préconisé que « *Le réaménagement de certaines rues, la création de lieux publics de rencontre, l'aménagement d'espaces verts et de jardins de même que la mise en réseau des sites riverains contribueront grandement à l'appropriation collective du secteur et favoriseront également l'émergence de pratiques environnementales exemplaires<sup>450</sup> ».*

Cette vision et les grands objectifs du PPU sont appuyés par un grand nombre de personnes<sup>451</sup> et par la commission. Ce sont les propositions d'aménagement et leur mise en œuvre qui semblent, encore ici, ne pas permettre l'atteinte de ces objectifs.

Le PPU réserve une place importante au verdissement. Cependant, la commission constate que la mention de parcs, d'espaces verts et de lieux publics est sommairement traitée. De plus, la carte de la page 104 qui présente le phasage prévu par la Ville ne mentionne presque aucun projet de verdissement, de parcs ou d'espaces publics, ou alors ceux-ci sont prévus dans plus de 10 ans.

En vertu de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme et du Schéma d'aménagement, tout nouveau développement doit comprendre au moins 10 % en espaces verts<sup>452</sup>, ce qui n'est pas couvert en ce moment par le PPU. Par ailleurs, en vertu de la réglementation d'urbanisme de la Ville de Montréal concernant ce volet<sup>453</sup>, la commission est d'avis que ce pourcentage doit exclusivement être versé à des fins de parcs, espaces verts et publics, et non en contribution monétaire.

Comme il a été dit en consultation, il est intéressant de rappeler que « *les rues, les réseaux piétonniers, les parcs, les places permettent au tissu urbain dense de respirer. Or, ce domaine public doit être structuré et planifié de concert avec la planification du développement des terrains privés et vice versa. [...] Il est recommandé que la Ville revoie la planification du territoire du projet de PPU sous l'angle de la « forme urbaine »; en d'autres termes, elle devra planifier un réseau d'espaces publics hiérarchisés et complets autour et le long desquels sera articulée une intensité et densité de développement<sup>454</sup>. »*

---

<sup>448</sup> Programme particulier d'urbanisme – Partie nord de L'Île-des-Sœurs, doc. 3.1, p. 39

<sup>449</sup> Programme particulier d'urbanisme – Partie nord de L'Île-des-Sœurs, doc. 3.1, p. 20

<sup>450</sup> Programme particulier d'urbanisme – Partie nord de L'Île-des-Sœurs, doc. 3.1, p. 33

<sup>451</sup> André Marsot, doc. 7.24; CRE-Montréal, doc. 7.25; Regroupement des résidents de l'est de la Pointe Nord, doc. 7.2, p. 1; Anne Bélair, doc. 7.33; Marc Nawar, doc. 7.81; Christine Bélanger, doc. 8.3.13

<sup>452</sup> Loi sur l'aménagement et l'urbanisme, art 117.4. <http://legisquebec.gouv.qc.ca/fr/showdoc/cs/a-19.1>

<sup>453</sup> Ville de Montréal, Urbanisme, Frais de parcs

[https://ville.montreal.qc.ca/portal/page?\\_pageid=9517,142865571&\\_dad=portal&\\_schema=PORTAL](https://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=9517,142865571&_dad=portal&_schema=PORTAL)

<sup>454</sup> Josée Bérubé, doc. 7.18, p. 7

Par ailleurs, il y aurait lieu d'« *inscrire les paysages, la canopée, le concept de la cité jardin de L'Île-des-Sœurs comme faisant partie du patrimoine naturel à maintenir, à protéger et comme balises pour toutes les interventions futures en paysage sur l'ensemble de l'île*<sup>455</sup>. »

En ce sens, la commission est d'avis que le PPU doit produire au sein du guide d'aménagement un plan directeur des parcs, espaces verts et lieux publics du secteur du PPU inspiré de la cité-jardin, valorisant la diversité des fonctions, des activités (récréatives, sportives, de détente, patrimoniales et culturelles), de sa préservation relativement au milieu riverain, et la connectivité entre ces espaces, le but étant de créer et mettre en place « *de nouveaux parcs et espaces publics extérieurs sécuritaires et intergénérationnels, d'aménager ces espaces de façon à les rendre universellement accessibles et utilisables tout au long de l'année*<sup>456</sup>. »

### **Recommandation #9**

***La commission recommande de planifier immédiatement les lieux publics (parcs, espaces verts, etc.) en y assurant la diversité des fonctions et des activités (récréatives, sportives, de détente, patrimoniales, culturelles et de conservation), la connectivité entre ses espaces et répondant aux besoins de la population actuelle et future.***

#### **3.5.1 Axe vert, lieu de rassemblement, de convergence**

On constate à la lecture du PPU qu'aucun aménagement d'espaces publics ou de lieu de rassemblement n'est envisagé près de la station du REM. Comme l'ont mentionné plusieurs intervenants<sup>457</sup>, dans le PPU, l'accès à la station du REM par la place du Commerce n'offre pas de place publique invitante et propice à la création d'espaces conviviaux et connectés. Il faudrait corriger cette situation et travailler avec les parties prenantes propriétaires et locataires des lieux actuels. Ils sont d'ailleurs ouverts à le faire.

Un peu plus au sud, on planifie un axe vert est-ouest, mais le phasage indique que celui-ci sera réalisé en phase 3, sur un horizon de 10 ans et plus<sup>458</sup>. Selon la commission, il y aurait lieu de promouvoir des lieux de rassemblement sous forme de places publiques et non uniquement sous forme de déambulation piétonne. Il faut considérer que les gens ne font pas seulement se rendre d'un point A à un point B, mais souhaitent se reposer, vivre des expériences récréatives et de qualité de vie dans des espaces communs. L'apport de mobilier urbain doit aussi y être considéré.

Il y aurait lieu, selon la commission, de magnifier l'entrée et l'accueil vers le REM en y créant et consolidant une place d'envergure, de rassemblement, et un lieu de convergence pour la population pouvant y effectuer diverses activités telles que marché, expositions, espace

---

<sup>455</sup> Constance Ramacieri, doc. 7.67.1, p. 20

<sup>456</sup> CIUSSS Centre-Sud-de-l'Île-de-Montréal, doc. 7.1, p. 16

<sup>457</sup> Suzanne Bertrand-Gastaldy, doc. 8.3.37; Marie-Claude Gervais, doc. 7.66; MACH, doc. 7.10.1

<sup>458</sup> Programme particulier d'urbanisme – Partie nord de L'Île-des-Sœurs, doc. 3.1, p. 104

rencontre, etc. Point central du TOD, la place publique devrait percoler dans l'ensemble du territoire à l'étude et de l'île. En ce sens, le réseau des voies et des espaces publics permettrait de converger vers ce principal point de rassemblement.

À cet effet, plusieurs citoyens ont fait mention « ... que la proposition d'un axe longitudinalement est-ouest entre la place du Commerce et le boulevard René-Lévesque s'inscrit à l'encontre de la dimension humaine et de la sécurité<sup>459</sup> ». Ceux-ci considèrent qu'il y aurait lieu de créer plutôt un axe nord-sud permettant de déambuler et de traverser toute l'île pour converger vers la gare du REM<sup>460</sup>. La commission partage cet avis.

#### **Recommandation #10**

***La commission recommande de créer un axe vert nord-sud reliant l'ensemble de l'île à la station du REM, en définissant ses fonctions et activités telles qu'espaces publics, aires de repos, réseau de déambulation, etc. ainsi que sa connectivité au réseau viaire.***

#### **Recommandation #11**

***La commission recommande de planifier l'aménagement d'une place publique, au sud de la gare du REM, un lieu de rassemblement servant de point d'accueil et de lieu de convergence pour les usagers et citoyens du secteur et de l'ensemble de l'île.***

### **3.5.2 Rives, parcours riverain**

Par son caractère insulaire, L'Île-des-Sœurs offre un paysage singulier et de rives procurant des percées visuelles magnifiques vers le fleuve et le centre-ville de Montréal. Le littoral jouit d'une belle couverture végétale qu'il faut préserver<sup>461</sup>. À ce sujet, le PPU s'appuie sur le Schéma d'aménagement et le chapitre d'arrondissement du Plan d'urbanisme pour inscrire dans ses orientations la consolidation du parcours riverain<sup>462</sup>. La commission appuie cet objectif et souhaite souligner quelques éléments à prendre en considération.

Une grande partie des rives est de propriété municipale<sup>463</sup> et se retrouve en zones de conservation<sup>464</sup>. La préservation et la mise en valeur du littoral exigent de la prudence et de la vigilance en regard des diverses étapes de mise en valeur et de préservation : « *il serait important de mener des études écologiques pour identifier les écosystèmes de rives sensibles au stress et à l'activité humaine, et ce avant de recommander de favoriser l'implantation de nouvelles activités à proximité de la rive*<sup>465</sup>. »

---

<sup>459</sup> Pierre Malo, doc. 7.11, p. 3

<sup>460</sup> Pierre Malo, doc. 7.11, p. 6

<sup>461</sup> Programme particulier d'urbanisme – Partie nord de L'Île-des-Sœurs, doc. 3.1, p. 24

<sup>462</sup> Programme particulier d'urbanisme – Partie nord de L'Île-des-Sœurs, doc. 3.1, p. 39

<sup>463</sup> Programme particulier d'urbanisme – Partie nord de L'Île-des-Sœurs, doc. 3.1, p. 20

<sup>464</sup> Programme particulier d'urbanisme – Partie nord de L'Île-des-Sœurs, doc. 3.1, p. 109

<sup>465</sup> CRE-Montréal, doc. 7.25, p. 10

La commission constate le peu d'informations dans la mise en œuvre de ce volet dans le secteur du PPU, d'autant plus que plusieurs programmes semblent être envisagés dans d'autres secteurs de L'Île-des-Sœurs pour la valorisation du parcours riverain et la restauration des rives<sup>466</sup>.

Par ailleurs, on peut lire au PPU que « *le parcours riverain sera bonifié et mis en valeur en maximisant l'interaction avec le littoral, qu'il intégrera des espaces de commémoration et de mise en valeur de l'histoire des lieux*<sup>467</sup>. » Les gestes à poser ne sont pas spécifiés. La commission souhaiterait qu'un plus grand nombre d'actions concrètes soit identifié dans le PPU.

Les demandes d'élargissement de sentiers ou de combinaison avec le réseau cyclable et piétonnier en bordure de rives, qui parfois sont très étroits, devraient être étudiées attentivement afin de préserver l'équilibre précaire de cet écosystème et favoriser une saine cohabitation d'usages récréatifs et de conservation sur les rives.

Aussi, il a été mentionné que dans le secteur du PPU, certains tronçons du parcours riverain sont manquants<sup>468</sup>, notamment à la suite des grands chantiers sur les rives et par la présence de plusieurs types d'habitations et autres infrastructures. Selon la commission, ceci doit être corrigé.

#### **Recommandation #12**

***La commission recommande d'analyser et d'identifier les zones riveraines les plus écosensibles requérant des aménagements particuliers de protection et de mise en valeur afin d'assurer une saine cohabitation des usages récréatifs et de conservation.***

### **3.5.3 Milieux naturels — connectivité écologique**

L'Île-des-Sœurs est un lieu unique et privilégié pour la faune et la flore, notamment à travers son réseau vert (parcs, canopée, etc.) et riverain. Nombreux aussi sont des sites de haute valeur écologique en bordure du fleuve, identifiés au PMAD<sup>469</sup>. Notons aussi l'inclusion d'une partie de l'écoterritoire du canal de Lachine dans le territoire du PPU. Ces milieux riches sont représentatifs de grande biodiversité; ils doivent être préservés. Cependant, aucune orientation ou action favorisant la consolidation de la biodiversité et des liaisons écologiques n'est mise de l'avant dans le PPU.

Comme le souligne le CRE, la prise en considération de l'ensemble de ces composantes naturelles peut contribuer à « *la biodiversité, la connectivité écologique et la résilience des aménagements face aux stress urbains et aux changements climatiques*<sup>470</sup>. » À ce sujet la commission est d'avis qu'il faut s'assurer de maintenir et consolider l'ensemble des composantes vertes du secteur

---

<sup>466</sup> Restaurer nos bandes riveraines : une priorité ! – Ville de Montréal, 2020, source : <https://montreal.ca/actualites/restaurer-nos-bandes-riveraines-une-priorite>

<sup>467</sup> Programme particulier d'urbanisme – Partie nord de L'Île-des-Sœurs, doc. 3.1, p. 33

<sup>468</sup> Programme particulier d'urbanisme – Partie nord de L'Île-des-Sœurs, doc. 3.1, p. 39-40

<sup>469</sup> Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD), doc. 4.1.3, p. 186

<sup>470</sup> CRE-Montréal, doc. 7.25, p. 8

(zones de conservation, zones riveraines, etc.) pour y établir une continuité écologique, paysagère et expérientielle, tout en tenant compte de la politique de protection et de mise en valeur des milieux naturels de la Ville de Montréal<sup>471</sup>.

L'élargissement du secteur de planification vers le littoral ouest, comme proposé plus haut, permettrait l'intégration du parcours riverain existant à l'écoterritoire du canal de Lachine, lui assurant une protection supplémentaire.

### **Recommandation #13**

**La commission recommande :**

- ***D'inscrire au PPU les actions permettant la préservation et la mise en valeur des liaisons écologiques et favorisant la consolidation et l'augmentation de la biodiversité sur le secteur;***
- ***De consolider le lien avec l'écoterritoire des rapides de Lachine en y ajoutant le parcours riverain existant et le littoral ouest agrandi du secteur du PPU.***

#### **3.5.4 Verdissement, toits écoproformants et agriculture urbaine**

Le PPU se donne pour objectif de « *Maximiser le verdissement dans le secteur de planification*<sup>472</sup> » et « *Limiter l'impact des îlots de chaleur en maximisant le verdissement et la canopée et en favorisant la biodiversité*<sup>473</sup> ». Dans le secteur de planification, on constate actuellement un manque de verdissement, une grande partie des terrains privés étant minéralisée<sup>474</sup>.

La commission est d'avis que les cibles de verdissement établies par la Ville, soit un taux minimal de 35 %, sont pertinentes. Le PPU précise toutefois qu'aux fins du calcul de ce taux, la végétalisation des toits pourra être prise en compte. Plusieurs personnes ont émis des réserves à cet effet. Certes, les toitures écoproformantes, vertes ou autres, sont souhaitables. Elles contribuent à atténuer les effets d'îlot de chaleur et, selon leur conception, peuvent également réduire plusieurs autres nuisances (bruit, pollution) ainsi qu'assurer une meilleure gestion des eaux pluviales. Néanmoins, plusieurs craignent que la végétalisation des toitures ne se fasse au détriment du verdissement au sol. La commission abonde dans le même sens.

Aussi, la volonté exprimée dans le PPU de promouvoir l'agriculture urbaine afin de commémorer « *l'ancienne vocation agricole*<sup>475</sup> » de l'île est louable, mais il faut aussi y ajouter la préoccupation du développement durable, afin de nourrir la ville et de diminuer l'empreinte écologique. Il y a donc lieu de prévoir une stratégie pour permettre des projets d'agriculture urbaine,

---

<sup>471</sup> Politique de protection et de mise en valeur des milieux naturels, (PPMVMN) – Ville de Montréal, 2007

<sup>472</sup> Programme particulier d'urbanisme – Partie nord de L'Île-des-Sœurs, doc. 3.1, p. 39

<sup>473</sup> Programme particulier d'urbanisme – Partie nord de L'Île-des-Sœurs, doc. 3.1, p. 42

<sup>474</sup> Programme particulier d'urbanisme – Partie nord de L'Île-des-Sœurs, doc. 3.1, p. 25

<sup>475</sup> Programme particulier d'urbanisme – Partie nord de L'Île-des-Sœurs, doc. 3.1, p. 40

possiblement sur les toits. Il y a lieu aussi d'envisager certains espaces publics pouvant accueillir de nouveaux projets, des aires de jardins partagés et/ou communautaires. Montréal a une expertise en la matière qu'il convient de mettre à profit sur le territoire à l'étude.

#### **Recommandation #14**

**La commission recommande :**

- **De viser un taux de verdissement de 35 %, sans y inclure la végétalisation des toitures;**
- **D'encourager le développement de l'agriculture urbaine sur le territoire, notamment en identifiant des lieux et des toitures propices à cette activité.**

#### **3.5.5 La performance environnementale**

Dans le contexte de lutte aux changements climatiques, tout développement, de nature publique ou privée, devrait respecter les plus hauts standards en termes de performance environnementale, notamment en ce qui concerne la gestion des ressources, y compris les eaux pluviales. La vision du PPU propose d'assurer l'aménagement d'un quartier axé sur l'intégration de principes écologiques novateurs dans l'aménagement des sites et des bâtiments.

La commission est d'avis que les principes évoqués dans l'énoncé de vision et ceux de l'orientation 5 du PPU sont pertinents. Mais, comme le mentionnait un mémoire « *le PPU devrait présenter l'objectif de la performance environnementale comme un trait intégré à l'ADN même du TOD*<sup>476</sup>. »

Dans le cadre d'un grand projet de transformation, le PPU gagnerait à englober tous les aspects liés à la performance environnementale. Le PPU devrait encourager l'obtention de certifications de performance environnementale (LEED ou autres), pour le cadre bâti et pour l'aménagement des domaines public et privé et afin de contribuer à la lutte aux changements climatiques et transformer le lieu selon les principes du développement durable.

#### **Recommandation #15**

**La commission recommande l'obtention de certifications de performance environnementale pour toute nouvelle construction ou nouvel aménagement, tant sur le domaine public que sur le domaine privé. De plus, la Ville devrait adopter des mesures visant à encourager le même niveau de performance environnementale dans le cadre bâti existant.**

---

<sup>476</sup> CRE-Montréal, doc. 7.25, p. 7

### 3.6 Le patrimoine

En ce qui a trait à la question patrimoniale, le PPU propose dans son orientation 3 « *la mise en valeur des composantes historiques, naturelles et paysagères*<sup>477</sup> » en mettant l'accent, en particulier, sur la mise en valeur de l'histoire du lieu. On retrouve dans le secteur « *deux sites archéologiques reconnus et protégés témoignant de l'histoire agricole et des premières nations de L'ÎDS et de son évolution dans le temps*<sup>478</sup>. »

Aussi, l'évaluation du patrimoine urbain identifie dans la partie au sud du PPU trois ensembles urbains d'intérêt et un secteur de valeur patrimoniale exceptionnelle (cité-jardin), ainsi que deux secteurs d'intérêt archéologique<sup>479</sup>.

En fait, plusieurs personnes remarquent que les sites répertoriés sont mis en valeur de manière isolée<sup>480</sup>. La commission déplore l'absence d'une vue d'ensemble pour L'Île-des-Sœurs. Selon la commission, cette perspective globale pourrait prendre la forme d'un plan de mise en valeur visant à créer un parcours d'interprétation des valeurs historiques et patrimoniales. Ce plan doit être complété par une stratégie de diffusion d'informations relatant l'histoire de L'Île-des-Sœurs, autant dans les lieux de commémoration que dans les équipements publics de l'arrondissement (bibliothèques, espaces communautaires, etc.).

Les interventions préconisées pour la mise en valeur du site Le Ber et de la sépulture autochtone, sous la structure du nouveau pont Samuel-De Champlain, sont accueillies favorablement par certains participants. Toutefois, la commission est d'avis que la conception de cette place publique devrait assurer la sécurité et la convivialité des usagers (éclairage, raccordement, signalisation, etc.) et émet des réserves quant à la viabilité d'une place publique de commémoration sous le pont.

Finalement, la commission souhaite que l'ensemble de ces interventions viennent compléter la mise en valeur du patrimoine paysager exceptionnel de L'Île-des-Sœurs.

#### **Recommandation #16**

***En ce qui a trait aux questions patrimoniales, la commission recommande d'élaborer un plan de mise en valeur du patrimoine pour l'ensemble du secteur du PPU et de L'Île-des-Sœurs. Ce plan comprendrait :***

- ***Un circuit d'interprétation des valeurs historiques et patrimoniales;***
- ***L'aménagement sécuritaire et convivial des lieux, particulièrement en ce qui a trait à la place publique commémorative sous le pont Samuel-De Champlain;***

---

<sup>477</sup> Programme particulier d'urbanisme – Partie nord de L'Île-des-Sœurs, doc. 3.1, p. 34

<sup>478</sup> Programme particulier d'urbanisme – Partie nord de L'Île-des-Sœurs, doc. 3.1, p. 16

<sup>479</sup> Évaluation du patrimoine urbain – Arrondissement de Verdun, doc. 4.2.1

<sup>480</sup> Marcel Barthe, doc. 7.50, p. 10; Association des architectes paysagistes du Québec, doc. 7.14

- ***Un programme de communication et de diffusion, incluant des activités d'interprétation du patrimoine, autant dans des lieux publics (bibliothèque, espaces communautaires, parcs, etc.) que sur les sites répertoriés.***

### **3.7 La mobilité, élément clé du TOD**

L'énoncé de vision du PPU est clair en matière de mobilité, il propose une extension du réseau cyclable, le déploiement d'un important réseau piétonnier convivial et sécuritaire, une offre enrichie de transport en commun, une reconversion d'espaces extérieurs aujourd'hui réservés à l'automobile et au stationnement<sup>481</sup>. La commission appuie cette vision qui est aussi bien accueillie par la majorité des gens qui se sont exprimés tout au long de la consultation.

La thématique de la mobilité soulève d'importants enjeux. L'arrivée du REM, conjuguée aux interventions proposées pour la place du Commerce, affectera toute la population de l'île et non pas seulement le territoire du PPU. Aussi, la question de la mobilité dans le contexte de l'importante densification proposée mérite des précisions, notamment à l'égard des accès à l'île, de la congestion automobile, de l'offre de stationnement, du report modal et de l'intermodalité.

On fait face à deux importants défis. Le premier a trait au transfert modal de l'automobile vers le transport collectif et actif, puisqu'actuellement 63 % des déplacements produits par L'Île-des-Sœurs et 71 % des déplacements vers l'île se font en auto<sup>482</sup>. Le deuxième défi est de proposer un cocktail de transport qui permettra à la population d'utiliser différents moyens de transport dans leurs déplacements quotidiens.

#### **3.7.1 Accès à l'île**

*« L'insularité induit une complexité d'accès interrives et peut parfois occasionner une impression de "captivité" chez les résidents et travailleurs de l'île, particulièrement en période de chantier tel que celui du pont Samuel-De Champlain. Le secteur de planification inclut pour le moment les seuls accès permettant de desservir l'ensemble de l'île<sup>483</sup>. »*

Concernant les accès à l'île, que ce soit en bus, à pied, à vélo ou en auto, on fait actuellement converger plus de 20 000 résidents et 8 000 travailleurs vers trois liens automobiles et trois liens cyclables, tous localisés dans le territoire à l'étude.

Plusieurs interventions faites lors de la consultation ont souligné deux problématiques : la congestion et les dangers inhérents à la difficulté d'accès des services d'urgence. Ces problèmes, déjà présents sur le territoire, seront progressivement aggravés avec l'arrivée de milliers de résidents et travailleurs, conséquence de l'importante densification de l'aire TOD.

---

<sup>481</sup> Programme particulier d'urbanisme – Partie nord de L'Île-des-Sœurs, doc. 3.1, p. 32

<sup>482</sup> Programme particulier d'urbanisme – Partie nord de L'Île-des-Sœurs, doc. 3.1, p. 17

<sup>483</sup> Programme particulier d'urbanisme – Partie nord de L'Île-des-Sœurs, doc. 3.1, p. 28

Depuis plusieurs années, un projet de nouveau pont local réservé aux véhicules d'urgence, aux autobus, aux cyclistes et aux piétons est discuté. En 2008 déjà, un comité de l'arrondissement recommandait de relier les rives de Verdun et de L'Île-des-Sœurs par un pont local pour les véhicules d'urgence, d'entretien et le transport actif<sup>484</sup>. Plus récemment, le *Plan local de déplacement 2017* adopté par l'arrondissement de Verdun s'est donné pour objectif de « *Créer un nouveau pont local dédié aux transports actifs entre L'Île-des-Sœurs et les autres quartiers de Verdun*<sup>485</sup> ».

Le PPU évoque l'idée d'un pont local, mais n'en prévoit pas la construction. À l'objectif 2.1 du PPU, on peut lire : « *Évaluer la mise en place d'un nouveau lien piéton, cyclable, pour transport collectif et pour véhicules d'urgence dans le prolongement de la rue Galt et du boulevard Marguerite-Bourgeoys, au-dessus du chenal de L'Île-des-Sœurs*<sup>486</sup>. »

Plusieurs personnes se sont prononcées sur les accès à l'île et sont d'accord avec la mise en place d'un nouveau lien avec la terre ferme, réservé aux transports collectif et actif et aux véhicules d'urgence. « *Augmenter le nombre de personnes qui vivent et travaillent à l'île des Sœurs à proximité du REM sans prévoir la construction d'un nouveau pont près du Club Marin ou près du Golf est irresponsable* », résumait aussi une des participantes<sup>487</sup>.

De plus, comme le spécifiait une personne : « *On ne le réalise pas, mais à L'Île-des-Sœurs on est à 800 mètres d'une station de métro (station De L'Église à Verdun). Elle est inaccessible*<sup>488</sup>... » précisait à la commission : « *Il y a tous les espaces, les empattements sont déjà là. C'est là où la rivière est la plus courte. C'est certain qu'il y aura une opposition un peu à ça. Il y a des gens qui aiment continuer à ghettoïser L'Île-des-Sœurs. Ce n'est pas ma vision à moi, mais en réalité, c'est là que ça a le plus de sens. Le métro est juste à côté, la plage, l'auditorium, l'hôpital*<sup>489</sup>. »

Pour la commission, il importe de désenclaver l'île; c'est pourquoi ce pont est nécessaire. Améliorer l'accès à l'île pour les véhicules d'urgences, les autobus, les cyclistes et les piétons par un pont local est une condition essentielle pour le développement de L'Île-des-Sœurs dans son ensemble ainsi que pour le secteur du PPU.

### **Recommandation #17**

***La commission recommande de réaliser rapidement la construction d'un pont local reliant Verdun et L'Île-des-Sœurs, réservé aux véhicules d'urgence, aux autobus, aux cyclistes et aux piétons.***

---

<sup>484</sup> Arrondissement de Verdun, 2008,

[http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/ARR\\_VER\\_FR/MEDIA/DOCUMENTS/PONT\\_IDS\\_RAPPORT\\_FINAL200608-2.PDF](http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/ARR_VER_FR/MEDIA/DOCUMENTS/PONT_IDS_RAPPORT_FINAL200608-2.PDF)

<sup>485</sup> Plan local de déplacements de l'arrondissement de Verdun, doc. 4.4.8, p. 9, 22 et 23

<sup>486</sup> Programme particulier d'urbanisme – Partie nord de L'Île-des-Sœurs, doc. 3.1, p. 37

<sup>487</sup> Danielle Lareau, doc. 6.64, p. 1

<sup>488</sup> Claude Giguère, doc. 6.6, p. 15

<sup>489</sup> Claude Giguère, doc. 6.6, p. 19

### 3.7.2 Réseau viaire et circulation

Le réseau actuel de voies de circulation dans le territoire du PPU est restreint et congestionné. Il rend l'accès au territoire et la circulation interne complexes. Le portrait diagnostic précise également : « *Le nombre de voies publiques limité ainsi que la trame de rue non orthogonale sont liés à l'approche d'urbanisation initiale plus organique et champêtre associée à la cité-jardin sur L'IDS. Ce qui en résulte est un nombre restreint d'intersections ainsi que de très grands îlots avec des lots parfois très profonds et irréguliers. L'adossement à l'autoroute 15 rend également l'accessibilité à ces lots plus difficile*<sup>490</sup>. »

Le PPU reconnaît cette situation, mais ne prévoit pas de nouvelles voies. Il propose tout de même de supprimer des voies sur la rue qui traverse la place du Commerce. La commission s'interroge sur la pertinence de supprimer ces voies. Comme le résume une intervention : « *Dans ce contexte, la réduction de 4 à 2 voies de la rue Place du commerce est inappropriée, d'autant plus qu'il est possible de maintenir l'objectif de la ville, c'est-à-dire d'augmenter la largeur des trottoirs et des îlots de verdure, avec l'espace actuel et en augmentant si nécessaire la marge de recul des nouveaux bâtiments qui seront construits le long de cette rue*<sup>491</sup>. »

La commission note aussi que les aménagements proposés pour cette rue incluent une nouvelle piste cyclable et la création de cases de stationnement sur rue<sup>492</sup>. Pour la circulation des autobus et pour des raisons de fluidité et de sécurité, on peut s'étonner de cette proposition.

Le réseau de voies étant limité, le projet de transformer la rue Levert en « *rue partagée*<sup>493</sup> » et d'y créer des espaces de stationnement devrait aussi être réévalué. Cette rue est un des seuls accès à la place du Commerce où se développeront plus d'habitations, d'équipements collectifs, d'institutions, de commerces et de bureaux. En faire une rue partagée, où piétons, automobiles, camions de livraison, etc. cohabitent dans les mêmes voies semble peu approprié et dangereux.

#### **Recommandation #18**

***La commission recommande de maintenir le nombre et la configuration des voies de circulation existantes dans le secteur du PPU.***

### 3.7.3 Transport collectif

Le PPU s'inscrit dans les grandes politiques de la Ville et se donne pour objectif de réduire l'utilisation de l'automobile au profit du transport actif et collectif, dans l'île ou vers d'autres destinations. Le PPU propose d'améliorer le service de transport collectif et identifie les

---

<sup>490</sup> Portrait diagnostique complet, doc. 3.2, p. 31

<sup>491</sup> Robert Léveillé, doc. 7.46, p. 5

<sup>492</sup> Programme particulier d'urbanisme – Partie nord de L'Île-des-Sœurs, doc. 3.1, p. 69

<sup>493</sup> Programme particulier d'urbanisme – Partie nord de L'Île-des-Sœurs, doc. 3.1, p. 73

interventions requises<sup>494</sup>. Dès l'ouverture de la gare du REM, le PPU devra réussir à ramener vers la station une partie importante des déplacements quotidiens des résidents. La commission rappelle que le succès d'un TOD passe par la mobilité, comme l'indiquent les grands objectifs et la vision du PPU.

Pour réduire l'utilisation de l'automobile, il importe de doter L'Île-des-Sœurs d'un réseau performant et adapté de transport collectif. Rappelons qu'en 2019, la STM a consulté la population sur la refonte du transport collectif sur l'île, mais les résultats ne sont pas encore connus. La commission recommande d'agir promptement pour assurer que le service actuel soit corrigé et amélioré avant de densifier le territoire.

Pour développer un TOD qui réponde aux besoins, plusieurs idées ont été émises par les citoyens et devraient être prises en compte par la STM. Par exemple, plusieurs ont souligné la nécessité de garder des liaisons efficaces par autobus, voire d'en créer de nouvelles, entre l'île et Montréal terre ferme, de manière complémentaire au REM.

D'autres personnes ont également repris l'idée de mettre en place une navette électrique pour desservir de façon fréquente l'ensemble du territoire de l'île, de la pointe sud à la pointe nord, pour accéder à la gare du REM et aux activités de la place du Commerce<sup>495</sup>. Le PPU est l'occasion de réaliser ce projet.

#### **Recommandation #19**

***En matière de transport collectif, la commission recommande à la Ville, de concert avec la STM :***

- ***D'améliorer significativement l'offre de transport collectif sur l'île;***
- ***De prévoir la mise en place d'une navette écoénergétique à fréquence élevée desservant toute l'île.***

#### **3.7.4 Mobilité active**

Le PPU encourage l'utilisation du transport actif et, à cette fin, prévoit diverses interventions. La commission constate un fort appui à cette orientation. Plusieurs personnes ont toutefois soulevé des questions et apporté des suggestions quant aux tracés, à la sécurité dans la coexistence piétons-cyclistes, à la cohabitation vélos autos ou aux stationnements pour les vélos<sup>496</sup>.

En ce qui concerne l'aménagement des pistes cyclables, la commission est d'avis qu'en plus de compléter le réseau actuel, quelques gestes contribueraient à stimuler l'utilisation du vélo.

---

<sup>494</sup> Programme particulier d'urbanisme – Partie nord de L'Île-des-Sœurs, doc. 3.1, p. 58

<sup>495</sup> Association des propriétaires et résidents de L'Île-des-Sœurs, doc. 7.5, p. 12; Denyse Lecat, doc. 7.71.2, p. 42; Denis Proulx, doc. 7.8, p. 5

<sup>496</sup> CIUSSS du Centre-Sud-de-l'Île-de-Montréal, doc. 7.1, p. 7; Denis Proulx, doc. 7.8, p. 5; Claude Giguère, doc. 7.68.1, p. 3 et 12; Touil Djamilia, doc. 7.40, p. 1; Danielle Lareau, doc. 7.64, p. 2

Par exemple, l'aménagement d'une piste sécuritaire et de haute capacité du sud de l'île vers le REM traversant la place du Commerce, ainsi que l'implantation de station de vélos en partage méritent d'être considérés.

Particulièrement, le PPU mentionne l'installation de supports à vélos aux abords du REM. Ces supports, en quantité suffisante, devraient être à l'abri des intempéries et sécuritaires et peut-être localisés dans les stationnements en sous-sol ou étagés.

Ainsi, la nouvelle piste proposée en bordure de la rue place du Commerce<sup>497</sup>, entre le trottoir et les places de stationnement, présente des risques d'emportierage. La commission est d'avis qu'il faut privilégier des pistes en site propre pour assurer une sécurité accrue des cyclistes.

Par ailleurs, le document du PPU propose de créer un lien piéton et cyclable convivial et sécuritaire à même le pont Clément - l'autoroute 10 - vers le centre-ville de Montréal<sup>498</sup>. La commission considère ce projet souhaitable pour désenclaver l'île, créer un lien supplémentaire vers Montréal et encourager le transport actif par un moyen structurant.

Concernant l'axe vert est-ouest actuellement esquissé au PPU, il ne semble pas adéquat, entre autres parce qu'il ne rejoint pas la gare du REM. Aussi, plusieurs personnes ont exprimé le besoin d'espaces verts; elles ne privilégient toutefois pas le modèle d'aménagement de cet axe qui leur apparaît plutôt étranger à L'Île-des-Sœurs<sup>499</sup>.

### **Recommandation #20**

***En matière de mobilité active, la commission recommande de :***

- ***Compléter et renforcer les réseaux piétonniers et cyclables en site propre;***
- ***Prévoir une piste cyclable de haute capacité entre le sud de l'île et la gare du REM;***
- ***Prévoir un très grand nombre de supports à vélo aux abords de la gare du REM;***
- ***Développer l'offre de vélos partagés;***
- ***Donner suite au projet de lien cyclable et piétonnier à même le pont Clément vers le secteur Bridge-Wellington.***

### **3.7.5 L'offre de stationnement**

La vision du PPU s'inscrit en continuité avec les politiques de la Ville. Sous la rubrique Stationnement et pôles de mobilité, on peut lire en page 8 du PPU « *L'une des mesures prioritaires mentionnées dans la politique de stationnement vise l'encadrement réglementaire obligeant l'offre de stationnement pour modes alternatifs à l'auto [...]. L'augmentation de l'offre*

---

<sup>497</sup> Programme particulier d'urbanisme – Partie nord de L'Île-des-Sœurs, doc. 3.1, p. 70

<sup>498</sup> Programme particulier d'urbanisme – Partie nord de L'Île-des-Sœurs, doc. 3.1, p. 37

<sup>499</sup> Josée Bérubé, doc. 7.18, p. 8

*en stationnement intérieur, notamment sous la forme de mutualisation, est également mentionnée comme une tendance à prioriser qui permet d'offrir de meilleures performances environnementales<sup>500</sup> ».*

Ces grandes orientations ne semblent pas se concrétiser dans la planification proposée. Il est peu fait mention des pôles de mobilité. Également, on prescrit une diminution significative des cases de stationnement dans les projets privés. De plus, l'exigence du PPU de localiser les cases à l'intérieur dépend de la transformation des bâtiments. C'est pourquoi la commission est d'avis qu'il faut déminéraliser les stationnements extérieurs pendant la période de transition.

La réduction du nombre de cases de stationnement dans les projets privés s'accompagne d'une création de cases sur la voie publique. La commission est d'avis que ces concepts sont à revoir. Afin de réduire l'utilisation de l'automobile, la réduction des cases de stationnement sur les propriétés privées semble moins porteuse que d'offrir des modes de transport alternatifs. La mutualisation d'espace de stationnement existant ou futur pourrait être mise à contribution pour satisfaire la demande. Comme il a été écrit plus haut, la commission est d'avis que de créer de nouvelles cases de stationnement sur rue n'est pas judicieux.

Finalement, l'offre de stationnement pour modes de transport alternatifs, particulièrement autour du REM, pose aussi problème. Le PPU ne prévoit aucune stratégie ou action en cette matière et s'en remet à la CDPQi qui, pour le moment, prévoit 20 supports à vélos<sup>501</sup>, ce qui paraît nettement insuffisant.

### ***Le stationnement résidentiel***

Le PPU propose de limiter à 0,75 le nombre de cases de stationnement par unité de logement pour les nouvelles constructions. Plusieurs participants, tout en se disant d'accord avec l'idée de réduire l'usage de l'automobile, ont jugé cet objectif irréaliste. Utiliser davantage le transport collectif signifie, par ailleurs, laisser son auto à la maison. Des ratios aussi bas n'existent pas actuellement dans les quartiers centraux de Montréal pourtant beaucoup mieux connectés entre eux et mieux desservis en transports collectifs. Comme le rappelle un citoyen : « *Low car ownership makes sense WITHIN a denser urban context but not on an island which is relatively distant from the city centre*<sup>502</sup> ».

Compte tenu du caractère insulaire du lieu, la commission est d'avis que les exigences de stationnement ne peuvent être aussi limitées. Rappelons que les territoires concurrents directs de l'île sur le marché immobilier induit par l'arrivée du REM, le centre-ville de Montréal et Brossard, n'ont pas ces exigences en matière de restriction de stationnement.

---

<sup>500</sup> Programme particulier d'urbanisme – Partie nord de L'Île-des-Sœurs, doc. 3.1, p. 8

<sup>501</sup> Ville de Montréal, Réponses de la Ville, doc. 5.3.1, p. 2

<sup>502</sup> Adrian Sheppard, doc. 7.6, p. 4

### ***Le stationnement commercial***

En ce qui concerne le stationnement desservant les commerces et les bureaux, le PPU propose de réduire de manière importante le nombre total de cases, même si elles sont situées à l'intérieur des bâtiments. Actuellement, les cases de stationnement des commerces et bureaux de la place du Commerce sont déjà très utilisées<sup>503</sup>. La commission est d'avis que le PPU devrait inclure des mesures transitoires pour verdir et déminéraliser les surfaces de stationnements en attendant leur transformation qui pourra prendre plus de 20 ans.

La commission note que la réduction importante des espaces alloués aux stationnements, plus que leur transformation, est dénoncée par les commerçants et les milieux d'affaires. Notons que les stationnements sont des éléments importants des baux en vigueur, pour plusieurs jusqu'en 2064. La commission est d'avis que cet élément est important et comme le résume une intervention : « *Dans le commerce de détail, les baux font partie des enjeux importants sur la planification à long terme pour une bannière. De nombreuses dispositions obligent le propriétaire à fournir un nombre minimal d'espaces de stationnement... Dans le cadre du bail de Provigo qui s'étend sur une période de près de 30 ans, un minimum de ± 1,2 case/30 m<sup>2</sup> est requis*<sup>504</sup> ». L'autre supermarché de l'île, le IGA situé à la place du Commerce, s'estime menacé par les normes prescrites au PPU qui font passer de 160 à 62 leur nombre de cases de stationnement, ceci pouvant mettre en péril leur survie disent-ils<sup>505</sup>.

Cette situation contractuelle présente un fort risque de bloquer toute transformation de la place du Commerce, comme le précise un participant : « *... le projet de PPU ne tient pas compte de l'emphytéose jusqu'en 2064 qui limite les opportunités de redéveloppement ou encore des baux en vigueur avec les différents commerçants qui définissent certains engagements, notamment au niveau de l'offre en cases de stationnement. La réduction draconienne du nombre de cases- de stationnement autorisées et l'obligation de mettre toutes les cases de stationnement en souterrain apparaît comme une mesure excessive*<sup>506</sup> ».

La commission rappelle que ce secteur commercial dessert toute l'île et non pas seulement les habitants du secteur du PPU. Bon nombre de résidents ont exprimé leur surprise et leur désarroi à l'idée qu'on allait les priver d'utiliser leur véhicule pour aller faire leurs emplettes à la place du Commerce. Plusieurs personnes à mobilité réduite ont demandé comment ils allaient s'y prendre pour transporter leurs sacs à provisions, d'autres pour se déplacer avec le poupon et la poussette, etc.

Compte tenu de l'accroissement important de la population et de l'achalandage prévu, un gel du nombre total de cases de stationnement réservées aux commerces représenterait déjà une

---

<sup>503</sup> Portrait diagnostique complet, doc. 3.2, p. 38

<sup>504</sup> Les Compagnies Loblaw Limitée (Provigo & Pharmaprix), doc. 7.52, p. 3

<sup>505</sup> Sobeys, doc. 7.55

<sup>506</sup> IDU – Institut de développement urbain du Québec, doc. 7.9, p. 6

limitation significative. De plus, tel que déjà suggéré dans le document du PPU, il convient de prévoir des espaces extérieurs pour stationnement de courte durée.

Globalement, la commission est d'avis qu'il faut revoir la question du stationnement, permettre les cases de stationnement à l'intérieur et la possibilité d'en conserver durant la période de transition à l'extérieur, sur terrains privés, dans des aires aménagées avec de hauts standards de verdissement.

Enfin, la commission s'interroge sur la création de cases sur la voie publique, sur la future rue place du Commerce et sur la rue Levert tel que proposé au PPU. Ne pas retrancher des voies sur le réseau viaire déjà congestionné est important, autant pour la vitalité économique que pour le transport collectif, mais il faut surtout éviter d'utiliser l'espace public pour créer de nouvelles cases de stationnement.

### **Recommandation #21**

**Concernant l'offre de stationnement, la commission recommande :**

- ***Pour le stationnement résidentiel, limiter à 1 le nombre de cases de stationnement par unité de logement, sans imposer de minimum;***
- ***Pour le stationnement commercial, maintenir les ratios en vigueur et le nombre total de cases actuel;***
- ***Ne pas introduire de nouvelles cases de stationnement sur rue dans tout le territoire du PPU.***

### **3.7.6 Plan de gestion des déplacements**

L'arrivée potentielle de nouveaux résidents et travailleurs aura un impact sur la congestion dans le territoire à l'étude. La commission est d'avis qu'il serait possible de mettre les entreprises à contribution pour planifier le transport de leurs travailleurs. Comme le rappelait un organisme : « *Une façon efficace de réduire l'utilisation de la voiture au profit d'autres modes plus durables est de gérer la demande en mettant à la disposition des employés et des résidents des mesures incitatives à ces modes durables*<sup>507</sup>. »

Le PPU gagnerait à mieux planifier les déplacements générés par les activités économiques dans le secteur et, pour ce faire, les plans de gestion des déplacements (PGD), spécifiquement pour les lieux de travail, sont des outils intéressants. Les PGD se développent en entreprise; ils visent à mieux planifier les déplacements des travailleurs qui font la navette entre le travail et la maison. Le PPU pourrait s'inspirer de l'expérience de l'arrondissement de Saint-Laurent dont la réglementation impose les PGD aux grandes entreprises.

---

<sup>507</sup> Voyagez Futé (Centre de gestion des déplacements), doc. 7.54, p. 7

Cette réglementation demande à l'employeur de se fixer des objectifs de diminution de l'utilisation de l'auto solo, de proposer à ses employés plusieurs incitatifs visant le covoiturage, ainsi que l'utilisation des transports actif et collectif. Une mesure de ce type pourrait s'appliquer dans le secteur du PPU lors de demande de permis pour toute nouvelle construction, agrandissement ou réfection d'un bâtiment qui dispose, par exemple, de plus de 50 cases de stationnement, en surface ou non.

### **Recommandation #22**

***Afin de réduire l'utilisation de l'automobile individuelle pour se rendre au travail, la commission recommande que l'offre d'alternatives soit développée, par exemple en imposant les plans de gestion des déplacements aux entreprises.***

## **3.8 Développement économique**

« La place du Commerce et ses abords seront aménagés afin de consolider la vocation économique de l'île, tout en intégrant également toutes les composantes d'un quartier complet<sup>508</sup>. » propose le PPU. Le document évoque des chiffres ambitieux : sur un horizon d'environ 20 ans, « la capacité d'accueil du secteur de planification rend possible la construction de : ±70 000 m<sup>2</sup> de commerces/services (et) ±110 000 m<sup>2</sup> de bureaux/affaires<sup>509</sup> ». Le PPU détaille ensuite quelques interventions portant sur les aménagements physiques du territoire en termes de cadre bâti, marges de recul, mobilité active et aires techniques. Le PPU ne propose pas de gestes pour stimuler l'activité économique dans le secteur. Les propriétaires d'immeubles, les développeurs et divers spécialistes ayant participé à la consultation mettent en doute la capacité du territoire à accueillir autant de nouveaux mètres carrés réservés aux commerces et bureaux<sup>510</sup>.

L'évaluation du potentiel économique déposé par la Ville conclut que le potentiel est limité pour les bureaux et les commerces<sup>511</sup>. Concernant le marché immobilier pour bureaux, le secteur du PPU n'offre pas l'attrait du centre-ville ou la fiscalité de la banlieue. Les taxes élevées, le milieu de vie et la localisation jouent en défaveur de l'île<sup>512</sup>. Pour le commerce de détail, l'arrivée de nouveaux résidents augmentera la demande, mais principalement pour une pharmacie, des services personnels, de la restauration et peut-être un supermarché additionnel. L'île n'est pas propice à voir le développement de commerces de destination. Les faiblesses du marché sont nombreuses : embouteillages fréquents, localisation insulaire enclavée, faible bassin de population, rayonnement commercial limité et la présence de concurrents majeurs à proximité, au centre-ville et au quartier DIX30<sup>513</sup>.

---

<sup>508</sup> Programme particulier d'urbanisme – Partie nord de L'Île-des-Sœurs, doc. 3.1, p. 33

<sup>509</sup> Programme particulier d'urbanisme – Partie nord de L'Île-des-Sœurs, doc. 3.1, p. 51

<sup>510</sup> Sandalwood, doc. 7.26, p. 6; Stéphane Tremblay, doc. 7.21, p. 2

<sup>511</sup> Évaluation du potentiel de développement économique, doc. 3.5, p. 8

<sup>512</sup> Évaluation du potentiel de développement économique, doc. 3.5, p. 10

<sup>513</sup> Évaluation du potentiel de développement économique, doc. 3.5, p. 70

Il faudra identifier des objectifs et des outils en matière de développement économique, comme le formulait le Conseil régional de l'environnement de Montréal : « *Nous recommandons à la Ville d'identifier plus précisément les orientations économiques à privilégier dans le secteur nord de L'Île-des-Sœurs dans le double objectif de développer l'identité propre à ce TOD et d'assurer sa résilience sociale et économique à travers sa complémentarité aux pôles d'emploi et de commerce voisins*<sup>514</sup> ».

Mentionnons que beaucoup de résidents de l'île ont abordé la question des commerces de proximité. Ils veulent une meilleure offre et limiter la croissance des projets de bureaux : « *Les fonctions commerces et bureaux sur l'île des Sœurs devraient majoritairement être des commerces de proximité*<sup>515</sup> ». « *La part du bureau ne devrait pas prendre une place prépondérante à l'intérieur de l'aire du PPU*<sup>516</sup>. »

La problématique du commerce de détail et sa présence sur rue dépassent largement le territoire à l'étude. Les habitudes de nombreux consommateurs se transforment et le commerce en ligne est en croissance. Le phénomène des locaux commerciaux vides est connu. C'est pourquoi créer des milliers de pieds carrés de nouveaux commerces à l'île est peut-être à revoir. Le PPU mise sur l'aménagement, l'implantation des bâtiments, l'encadrement de la rue pour stimuler le commerce. La commission est d'avis que c'est plutôt une stratégie de développement économique qu'il faut élaborer.

### **Recommandation #23**

***Afin de créer un quartier complet dans le secteur à l'étude, la commission recommande de développer une stratégie de développement économique en portant une attention particulière aux commerces et services de proximité.***

## **3.9 Les nuisances**

Deux types de nuisances affectent les résidents de L'Île-des-Sœurs : les nuisances temporaires liées aux travaux de construction passés et à venir, et les nuisances générées par l'infrastructure autoroutière. La mitigation de ces nuisances doit être au cœur de l'exercice de planification. Comme le rappelle une association, « *il faut prendre des mesures créatives immédiates dans le PPU actuel permettant l'atténuation de la pollution sonore, de la pollution atmosphérique, de la pollution visuelle et du ruissellement*<sup>517</sup>. »

Au chapitre des nuisances temporaires, beaucoup de résidents et riverains du secteur qui subissent depuis longtemps un niveau élevé de nuisances demeurent très préoccupés. Cependant, le PPU n'aborde ces questions que sous l'angle des grands travaux publics (REM,

---

<sup>514</sup> CRE-Montréal, doc. 7.25, p. 4

<sup>515</sup> Stéphane Tremblay, doc. 7.21, p. 2

<sup>516</sup> Stéphane Tremblay, doc. 7.21, p. 2

<sup>517</sup> Association des architectes paysagistes du Québec, doc. 7.14, p. 7

nouveau et ancien pont, aménagement du domaine public, etc.) même s'il reconnaît que « *les différents partenaires doivent avoir un travail soutenu de collaboration afin d'assurer une complémentarité avec les interventions proposées par la présente démarche de planification afin de minimiser les impacts négatifs sur les usagers de l'île*<sup>518</sup>. »

Compte tenu de l'ampleur des développements projetés et du long calendrier probable de réalisation, la commission est d'avis qu'il faut aussi considérer les nuisances générées par les futurs projets émanant du secteur privé.

Au chapitre des nuisances anthropiques, on ne retrouve au PPU aucune mesure concrète de mitigation, cet aspect n'étant abordé que par la restriction des usages autorisés aux abords de l'autoroute.

La commission estime que la Ville devrait se doter d'un plan d'action visant à mettre en place des mesures d'atténuation des nuisances. La Ville pourrait intégrer à son guide d'aménagement du secteur les dispositifs visant à mesurer et surveiller en continu les nuisances générées aussi bien par les infrastructures routières que par les activités de construction sur tout le territoire, tels que proposés au PPU<sup>519</sup>.

Les niveaux de nuisances ainsi que l'ensemble de mesures visant à les mitiger doivent faire l'objet d'un plan de communication pour assurer la diffusion régulière d'informations détaillées.

#### **Recommandation #24**

***La commission recommande une gestion rigoureuse des nuisances temporaires et permanentes, appuyée par une surveillance continue, une communication régulière, ainsi que la recherche constante de mesures d'atténuation.***

### **3.10 Gouvernance et concertation**

Sous le titre « *une coordination requise des divers intervenants dans le secteur*<sup>520</sup> », le document du PPU mentionne que « *certain échéanciers ou objectifs par projet, sur lesquels la Ville n'a pas de contrôle, complexifient l'arrimage entre les différentes interventions. Un travail soutenu de collaboration entre les différents partenaires responsables de ces projets est nécessaire afin d'assurer une complémentarité avec les interventions proposées par la présente démarche de planification et de minimiser les impacts négatifs sur les usagers de l'île*<sup>521</sup> ».

---

<sup>518</sup> Programme particulier d'urbanisme – Partie nord de L'Île-des-Sœurs, doc. 3.1, p. 30

<sup>519</sup> Programme particulier d'urbanisme – Partie nord de L'Île-des-Sœurs, doc. 3.1, p. 102

<sup>520</sup> Programme particulier d'urbanisme – Partie nord de L'Île-des-Sœurs, doc. 3.1, p. 30

<sup>521</sup> Programme particulier d'urbanisme – Partie nord de L'Île-des-Sœurs, doc. 3.1, p. 30

Plusieurs intervenants ont déploré ce qui leur apparaît comme l'absence de volonté de concertation et de collaboration de la part des autorités municipales<sup>522</sup>. Cette question est importante étant donné que la Ville a besoin de l'accord et de la collaboration de la communauté pour réaliser ses projets. Plusieurs sont venus dire à la commission qu'ils étaient prêts à collaborer avec la Ville pour favoriser la mise en place des infrastructures ou des équipements requis par le PPU<sup>523</sup>.

De plus, comme l'essentiel des terrains à développer n'appartient pas à la Ville, il va de soi que les différents partenaires, publics et privés, devront s'entendre clairement sur les travaux à réaliser et leur phasage<sup>524</sup>.

Finalement, malgré la tenue d'une démarche d'information en 2018<sup>525</sup>, certains ont présenté le PPU comme un document qui aurait été élaboré en vase clos, ou sans tenir suffisamment compte de la réalité existante. Une démarche fondée sur davantage de négociation et de concertation permettrait d'éviter une approche règlementaire trop rigide.

La mise en œuvre du PPU demande la collaboration et l'implication de plusieurs acteurs institutionnels, essentiels au développement du secteur : la Caisse de dépôt et placement du Québec — Infra (CDPQi), Infrastructure Canada, Ponts Jacques-Cartier et Champlain Inc. (PJCC), Commission scolaire Marguerite-Bourgeoys (CSMB), Société de transport de Montréal (STM), etc. Cependant, le projet de PPU ne prévoit pas la création d'un lieu formel de coordination et d'échange entre ces institutions.

Aussi, plusieurs intervenants ont dit souhaiter que la Ville négocie et se consulte avec les acteurs privés du territoire (propriétaires et promoteurs immobiliers, commerçants) pour faire avancer le dossier dans le respect des règles de droit. En effet, de nombreuses préoccupations ont été émises à l'égard de la gestion foncière du secteur, en particulier en ce qui a trait aux ententes contractuelles en vigueur (baux à long terme et leurs conditions assorties, emphytéoses, etc.). Ainsi, comme l'exprime un participant : « *Il y a un cadre bâti, il y a des activités commerciales. Il y a, en plus de ça, des locataires de ces espaces commerciaux qui sont sous contrat et qui ont des obligations. Il y a un bail emphytéotique*<sup>526</sup> ».

La commission estime qu'il s'avère nécessaire de permettre aux citoyens d'exprimer leur point de vue et de faire des suggestions tout au long du processus de mise en œuvre du PPU. Aussi, les citoyens de l'île devraient aussi avoir accès à une information pertinente, claire et constante sur l'évolution du PPU, tant au niveau de la conception/planification que de la mise en œuvre<sup>527</sup>.

---

<sup>522</sup> IDU — Institut de développement urbain du Québec, doc. 7.9, p. 8

<sup>523</sup> Gestion Sandalwood, doc. 7.26, p. 17 et 18; Lachance Immobilier, doc. 7.3.2, p. 84; Nicolas Rancourt, doc. 7.83.1, p. 79

<sup>524</sup> Pierre St-Cyr, doc. 7.4.1, p. 5

<sup>525</sup> Activités participatives réalisées, doc. 3.3

<sup>526</sup> IDU — Institut de développement urbain du Québec, doc. 7.9.2, p. 30

<sup>527</sup> Concertation en développement social de Verdun, doc. 7.49, p. 10; CIUSSS Centre-Sud-de-L'île de Montréal, doc. 7.1, p. 17

La commission souhaite que la Ville choisisse les moyens les plus appropriés, efficaces et souples pour s'assurer que tous travaillent dans le même sens et dans l'intérêt commun. À ce chapitre, la Ville doit faire preuve de leadership, tant auprès des acteurs institutionnels, des acteurs du marché immobilier que de l'ensemble de la communauté, afin de les regrouper à titre de partenaires au sein de différents mécanismes d'échange et de concertation.

***Recommandation #25***

***Pour assurer la mise en œuvre du PPU, la commission recommande que la Ville mette en place une démarche appropriée de concertation des partenaires institutionnels et privés et des groupes de citoyens. Ainsi, elle propose :***

- ***La mise sur pied d'un comité de coordination regroupant l'ensemble des acteurs institutionnels, maîtres d'œuvre de grands travaux;***
- ***L'instauration de mécanismes permanents d'échange avec les promoteurs, les propriétaires privés et les citoyens;***
- ***La création d'un mécanisme récurrent de reddition de compte et d'échange d'information avec la communauté.***



## CONCLUSION

La consultation sur le PPU de la partie nord de L'Île-des-Sœurs a suscité un grand nombre de commentaires et de propositions. Tel que formulé dans le PPU, le secteur à l'étude arrive à un tournant important en termes d'aménagement du territoire. Dans ce contexte de grande transformation, la discussion sur le devenir du secteur a permis d'identifier autant les priorités de la communauté que des questionnements sur le potentiel de développement, la capacité d'absorption du territoire, les modalités d'insertion des projets immobiliers, ainsi que sur les propositions d'aménagement.

Les activités menées dans le cadre de la consultation ont permis aux participants d'exprimer leur fierté d'habiter l'île, leurs perceptions à l'égard de la situation actuelle, tout autant que leur vision du développement. La commission constate que la vision et les grandes orientations du PPU reçoivent généralement un accueil positif. Transformer la place du Commerce, compléter le quartier Pointe-Nord, densifier le territoire autour de la gare du REM et créer un quartier complet de type TOD sont des interventions souhaitables. La commission est d'avis que la Ville et l'arrondissement de Verdun doivent aller de l'avant avec la vision proposée. Toutefois, le concept d'aménagement et les interventions proposées doivent être modifiés.

La commission rappelle que la consultation a été menée en l'absence de nombreuses informations, notamment : la configuration de la gare du REM et de ses accès, les conclusions de la consultation menée par la STM, la planification des nouveaux équipements scolaires, sportifs, communautaires ou culturels, parcs et espaces publics, les projections de construction résidentielle sur l'ensemble de l'île, l'offre de logement social, communautaire ou abordable.

D'entrée de jeu, la commission tient à souligner que le premier plan directeur de développement de l'île a été conçu selon une approche de cité-jardin. Si les vagues suivantes d'urbanisation n'ont pas toujours permis de répondre aux intentions et aux exigences de l'approche initiale, la commission souhaite toutefois que la poursuite du développement s'en inspire, notamment en privilégiant les interventions susceptibles de modifier la trop forte minéralisation d'un paysage urbain axé sur les déplacements automobiles.

Compte tenu des caractéristiques du secteur, la commission reconnaît la difficulté de respecter intégralement les principes d'aménagement d'un développement de type TOD : la présence, au cœur du projet, d'un axe autoroutier majeur, ainsi que le caractère insulaire du lieu, associé à l'absence de liens efficaces avec la terre ferme ne peut que générer un TOD atypique.

Les préoccupations des participants ont couvert un large éventail des thèmes. La commission a retenu particulièrement les questions relatives à la densification, à la mobilité, à la création d'un quartier durable et complet, aux qualités naturelles, paysagères et patrimoniales de l'île, tout comme aux exigences souvent formulées à l'égard de la performance environnementale des propositions d'aménagement et de développement.

La commission accueille favorablement l'objectif de densification. Elle tient cependant à souligner les inquiétudes légitimes des participants et recommande que les planificateurs en tiennent compte et mettent en place des mesures visant à mitiger, réduire ou annuler les effets négatifs appréhendés. Ainsi, la commission est d'avis que l'objectif de densification pourrait être assuré d'un plus grand succès par l'inclusion des secteurs limitrophes, notamment le secteur anciennement industriel situé sur le littoral ouest ainsi que la planification immédiate du terrain identifié au PPU en planification différée. Aussi, le concept de mixité dans toutes ses facettes devrait être au cœur de cette planification. Il s'agit, d'une part, de la mixité sociale qui exige de formuler des objectifs clairs en matière d'insertion de logement social et abordable et, d'autre part, de la mixité des usages afin de favoriser la formation d'un quartier complet et animé.

La consultation a permis de faire ressortir la diversité des enjeux liés à la mobilité : la question des accès à l'île, la congestion du transport collectif, la planification de la mobilité active, les conditions de circulation automobile et l'offre de stationnement ont amené les participants à identifier la mobilité comme un enjeu majeur de l'exercice. La commission retient que les accès à l'île doivent être rapidement améliorés pour les véhicules d'urgence et le transport actif et collectif, notamment par la construction d'un pont local qui relierait les deux rives de l'arrondissement. Au cœur du PPU, l'implantation de la station du REM amène une réflexion globale sur l'amélioration du transport collectif sur l'ensemble de l'île en considérant l'introduction des modes alternatifs de transport collectif et des mesures ciblées d'encouragement au transfert modal. La commission appuie les propositions de la Ville à l'égard du déploiement d'un important réseau piétonnier et cyclable convivial et sécuritaire, mais recommande d'y ajouter une piste cyclable de haute capacité entre la pointe sud de l'île et la gare pour encourager l'utilisation du vélo en provenance et en direction de la station du REM.

Compte tenu des insuffisances du réseau viaire et de la densification projetée, la commission s'interroge sur la pertinence de supprimer des voies de circulation dans le territoire, comme le fait le PPU. La commission s'interroge aussi sur les mesures relatives au stationnement. Elle est d'avis qu'il faut réduire l'offre de stationnement sur l'espace public et procéder à la déminéralisation des grands espaces de stationnement, mais n'appuie pas les propositions de réduction du nombre de cases de stationnement privé des secteurs résidentiel ou commercial telles que formulées au PPU.

Concernant les propositions d'aménagement, la commission constate qu'aucun espace public ou lieu de rassemblement n'est envisagé près de la station du REM, pourtant appelé à devenir le principal point de convergence de l'île. Dans ce contexte, il apparaît essentiel de repenser la planification des parcs, des espaces verts, des lieux publics et des sites d'intérêt patrimonial avec le double objectif de constituer un réseau abritant une diversité de fonctions culturelles, récréatives ou sportives et d'une meilleure accessibilité à la gare. Afin de traverser toute l'île et accéder à la future station du REM, la commission recommande l'aménagement d'un axe nord-sud, plutôt que l'axe vert est-ouest proposé. Enfin, tout en déplorant le peu d'informations

relatives à sa mise en œuvre, la commission appuie l'objectif de consolidation du parcours riverain. Elle recommande d'apporter une attention particulière aux zones riveraines les plus écosensibles et d'élargir la perspective en favorisant les connectivités écologiques propices à la biodiversité.

Au sujet du développement économique, la commission a entendu - et fait siennes - les réserves des participants relatives au potentiel du secteur. Afin de créer un quartier complet dans le secteur à l'étude, la commission recommande d'adopter une stratégie de développement économique misant principalement sur les commerces et services de proximité.

Finalement, la participation des citoyens et parties prenantes tout au long de la mise en œuvre du PPU devrait être orchestrée par les autorités municipales. La commission propose de porter une attention particulière à la coordination des acteurs institutionnels, maîtres d'œuvre des grands travaux, au partage d'information entre la Ville et les agents de la promotion immobilière et à un échange formel et récurrent d'information auprès de l'ensemble de la communauté de L'Île-des-Sœurs.

La commission remercie chaleureusement tous les participants, le personnel de l'OCPM et souligne la contribution du personnel de la Ville de Montréal tout au long de cette consultation publique.

Fait à Montréal, le 30 avril 2020.



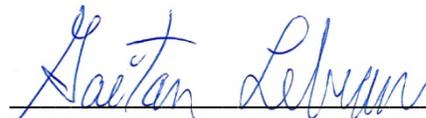
---

Isabelle Beaulieu  
Présidente de commission



---

Marie Claude Massicotte  
Commissaire



---

Gaétan Lebeau  
Commissaire



## **Annexe 1 – Les renseignements relatifs au mandat**

### **Le mandat**

Le 20 août 2019, le conseil municipal de la Ville de Montréal a mandaté l'OCPM afin de tenir une consultation publique sur le projet de règlement intitulé « *Règlement modifiant le Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal (04-047)* » afin d'y intégrer le Programme particulier d'urbanisme (PPU) du secteur de planification partie nord de L'Île-des-Sœurs.

### **La consultation publique**

L'étape de communication et de mobilisation a débuté en septembre 2019. Elle comprenait le lancement de la page web de la consultation sur le site Internet de l'OCPM, l'annonce de la consultation sur les divers réseaux sociaux (Facebook, Twitter, Instagram), l'envoi des infolettres aux personnes et groupes abonnés et la distribution d'environ 15 300 dépliants sur l'ensemble du territoire de L'Île-des-Sœurs.

Afin d'informer le public et recueillir l'opinion du plus grand nombre de participants, l'OCPM a mis en place une démarche de consultation à plusieurs étapes. La commission a tenu une séance d'information le 30 septembre 2019. Dans l'heure qui précédait la séance d'information, les quelque 566 participants ont pu discuter, s'informer et poser des questions aux représentants de La Société de transport de Montréal (STM), des Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée (PJCCI) et du Réseau express métropolitain (REM), qui tenaient des tables d'information sur les projets et les grands chantiers en cours dans le secteur de planification.

Les séances d'audition des opinions ont eu lieu du 28 au 31 octobre 2019. Les activités de consultation se sont conclues avec la tenue de cinq séances d'audition des opinions. Toutes les séances ont eu lieu au centre communautaire Elgar.

La consultation en ligne a permis de recueillir des opinions du 3 octobre au 3 novembre 2019. Au total, près de 3122 personnes ont pris part aux activités de la démarche de consultation.

La commission a reçu 87 mémoires, dont 28 ont été présentés en personne lors des séances d'audition, auxquels se sont ajoutées 13 présentations orales sans dépôt de mémoire. Au terme de la démarche de consultation, la commission a procédé à l'analyse de l'ensemble des opinions déposées tout au long du processus et a formulé des recommandations qui ont ensuite été remises aux élus municipaux.

### **La commission et son équipe**

Isabelle Beaulieu, présidente de la commission  
Marie Claude Massicotte, commissaire  
Gaétan Lebeau, commissaire  
Reinaldo De Freitas, analyste  
Pierre Goyer, analyste

### **L'équipe de l'OCPM**

Abdelmadjid Bourada, accueil  
Brunelle-Amélie Bourque, chargée de logistique et communications  
Louis-Alexandre Cazal, webmestre  
Hadrien Chénier-Marais, responsable de la mobilisation et de la participation en ligne  
Luc Doray, secrétaire général  
Élisabeth Doyon, designer multimédia  
Guy Grenier, consultant  
Laurent Maurice Lafontant, adjoint administratif  
Lizon Levesque, adjointe administrative  
Paul Marchand, analyste  
Élise Naud, coordonnatrice des analystes  
Anik Pouliot, directrice des communications  
Eduardo Toledo, accueil  
Nicole Uwimana, accueil  
Gilles Vézina, attaché de recherche et de documentation

### **Pour le service de l'urbanisme et de la mobilité de la Ville de Montréal**

Maxime Lemieux, conseiller en aménagement  
Lise Bernier, chef de division, urbanisme

### **Pour l'arrondissement de Verdun**

Stéphane Bernaquez, directeur de l'aménagement urbain et des services aux entreprises

## Les participants à la séance d'information par ordre d'inscription

### *Soirée d'information - 30 septembre 2019*

Stéphane Tremblay	Philippe Bédard	Geneviève Guay
David Poiré	Christine Lalonde	Louis Papineau
Dany Tremblay	Norbert Morin	Lise-Anne Laverdure
Pierre Malo	Sarah Lanoue	Philippe Ricart
Denis Proulx	Patrick Gibault	Marie-Josée Drouin
Sally Cooke	Denyse Lecat	Bruno Courtemanche
Jean Cardyn	Jean Cardyn	Lise Fillion
Karl Oman	Johanne Tellier	Jean-Claude Gravel
Martine Labrèche	Robert Ouellet	Louise Larivière
Gisèle Chapleau	Daria Lebidoff	Pierre St-Cyr
Gilles Beaudry	Pierre Mierski	France Landry
Geneviève Guay	Bianca Roy	Svein Hubinette
	Claude Guigère	Daniel Manseau

La liste des citoyens et organismes qui ont soumis une opinion écrite avec ou sans présentation orale apparaît à l'annexe 2 sous la rubrique 7.



## **Annexe 2 – Le dossier de documentation**

- 1. Procédure et objet du mandat**
  - 1.1. Sommaire décisionnel
  - 1.2. Recommandation
  - 1.3. Pièces jointes
    - 1.3.1. Avis comité Jacques-Viger – 14 juin 2019
  - 1.4. Intervention – Service des affaires juridiques
    - 1.4.1. Règlement modifiant le plan d'urbanisme (04-047)
      - 1.4.1.1. Annexe A – Densité de construction
      - 1.4.1.2. Annexe B – Limites de hauteurs
      - 1.4.1.3. Annexe C – Secteur de planification (voir 3.1)
    - 1.4.2. Règlement de contrôle intérimaire
      - 1.4.2.1. Annexe A – Territoire d'application
      - 1.4.2.2. Résolution
  - 1.5. Résolutions
    - 1.5.1. Comité exécutif – CE19 1323
    - 1.5.2. Conseil municipal – Avis de motion - CM19 0939
    - 1.5.3. Conseil municipal – CM19 0929
    - 1.5.4. Conseil municipal – CM19 0942
  
- 2. Démarche de consultation**
  - 2.1. Dépliant
  
- 3. Documentation déposée par la Ville de Montréal**
  - 3.1. Programme particulier d'urbanisme – Partie nord de L'Île-des Sœurs – juillet 2019
    - 3.1.1. Cartes de localisation du secteur
  - 3.2. Portrait diagnostique complet – septembre 2018
  - 3.3. Activités participatives réalisées – novembre 2018
    - 3.3.1. Rapport synthèse
    - 3.3.2. Présentation
    - 3.3.3. Guide du participant
    - 3.3.4. Q/R
  - 3.4. Évaluation du potentiel de développement résidentiel – Atelier de discussion - avril 2017
  - 3.5. Évaluation du potentiel de développement économique – août 2017
  - 3.6. Présentation de la Ville de Montréal et de l'arrondissement de Verdun – Séance d'information – 30 septembre 2019
  - 3.7. Portrait-diagnostic de la population de L'Île-des-Sœurs – octobre 2017
  - 3.8. Project Report – Réalisons Montréal – Partie nord de L'Île-des-Sœurs – Septembre 2019

#### **4. Documents et liens utiles**

- 4.1. AMÉNAGEMENT, PLANIFICATION ET RÉGLEMENTATION D'URBANISME
  - 4.1.1. Guide de la prise de décision en urbanisme - Programme particulier d'urbanisme
  - 4.1.2. Les programmes particuliers d'urbanisme – Ville de Montréal
  - 4.1.3. Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD)
  - 4.1.4. Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal
  - 4.1.5. Plan d'urbanisme de Montréal
  - 4.1.6. Plan d'urbanisme – Verdun – Le chapitre d'arrondissement
  - 4.1.7. Plan d'urbanisme – Verdun – La synthèse des orientations pan-montréalaise
  - 4.1.8. Plan d'urbanisme – Verdun – L'affectation du sol
  - 4.1.9. Plan d'urbanisme – Verdun – La densité de construction
  - 4.1.10. Plan d'urbanisme – Verdun – Les parcs et espaces verts
  - 4.1.11. Plan d'urbanisme – Verdun – Le patrimoine bâti
  - 4.1.12. Verdun – Carte interactive de zonage
  - 4.1.13. Plan d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA)
  - 4.1.14. Droit de préemption
  - 4.1.15. Règlement déterminant les secteurs de planification urbaine sur lesquels le droit de préemption peut être exercé et les fins pour lesquelles des immeubles peuvent y être ainsi acquis
  - 4.1.16. Plan de développement stratégique 2015-2025
  - 4.1.17. Déclaration sur l'école de demain (arrondissement de Verdun)
- 4.2. PATRIMOINE
  - 4.2.1. Évaluation du patrimoine urbain – Arrondissement de Verdun
- 4.3. ENVIRONNEMENT
  - 4.3.1. Plan d'action Canopée
  - 4.3.2. Plan d'adaptation aux changements climatiques de l'agglomération de Montréal 2015-2020
  - 4.3.3. Montréal durable 2016-2020
  - 4.3.4. Plan de protection et de mise en valeur du Mont-Royal
  - 4.3.5. Politique de protection des rives, du littoral et des plaines inondables
- 4.4. MOBILITÉ
  - 4.4.1. Réseau express métropolitain – REM
  - 4.4.2. Pont Samuel-De Champlain
  - 4.4.3. Déconstruction du pont Champlain
  - 4.4.4. Montréal Vélo
  - 4.4.5. Carte du réseau cyclable de Montréal
  - 4.4.6. Plan de transport de Montréal
  - 4.4.7. Politique de stationnement de Montréal
  - 4.4.8. Plan local de déplacement – Verdun
  - 4.4.9. Transporter le Québec vers la modernité - politique de mobilité durable – 2030
  - 4.4.10. Électrisons Montréal – Stratégie d'électrification des transports 2016-2020
- 4.5. HABITATION
  - 4.5.1. Stratégie d'inclusion (2005 – Révision 2015)

- 4.5.2. Plan d'action local pour améliorer l'offre et l'accès à des logements abordables
  - 4.5.3. Règlement visant à améliorer l'offre en matière de logement social, abordable et familial (règlement pour une métropole mixte)
  - 4.5.4. Accès logis Montréal
  - 4.5.5. Déclaration sur l'inclusion et l'intégration de logements sociaux et abordables dans le développement de L'Île-des-Sœurs
  - 4.6. CONSULTATION PRÉCÉDENTE
    - 4.6.1. Centre d'écologie urbaine de Montréal - Planification de la partie nord de L'Île-des-Sœurs – 2018
    - 4.6.2. Plateforme Réalisons Montréal
  - 4.7. HISTOIRE
    - 4.7.1. Histoire du quartier de L'Île-des-Sœurs
  - 4.8. INFORMATIONS RELATIVES À L'ARRONDISSEMENT
    - 4.8.1. Profils sociodémographiques
- 5. Travaux de la commission**
- 5.1. Compte rendu de la rencontre avec la Ville de Montréal et l'arrondissement de Verdun – 23 septembre 2019
  - 5.2. Questions des citoyens pour la Ville de Montréal
    - 5.2.1. Réponse de la Ville de Montréal – 21 octobre 2019
  - 5.3. Questions de la commission pour la Ville de Montréal
    - 5.3.1. Réponse de la Ville de Montréal – 21 octobre 2019
- 6. Transcription et webdiffusion**
- 6.1. Transcription de la séance d'information du 30 septembre 2019
    - 6.1.1. Webdiffusion de la séance d'information du 30 septembre 2019
  - 6.2. Transcription de la séance d'audition des opinions du 28 octobre 2019
  - 6.3. Transcription de la séance d'audition des opinions du 29 octobre 2019 en pm
  - 6.4. Transcription de la séance d'audition des opinions du 29 octobre 2019 en soirée
  - 6.5. Transcription de la séance d'audition des opinions du 30 octobre 2019 en pm
  - 6.6. Transcription de la séance d'audition des opinions du 30 octobre 2019 en soirée
- 7. Opinions**
- 7.1. CIUSSS Centre-Sud-de-l'Île-de-Montréal
    - 7.1.1. Présentation
    - 7.1.2. Transcription
  - 7.2. Regroupement des résidents de l'Est de la Pointe Nord
    - 7.2.1. Document complémentaire
    - 7.2.2. Transcription
  - 7.3. Lachance Immobilier
    - 7.3.1. Présentation
    - 7.3.2. Transcription
  - 7.4. Pierre St-Cyr
    - 7.4.1. Présentation
    - 7.4.2. Transcription

- 7.5. Association des Propriétaires et Résidents de L'Île-des-Sœurs (APRIDS)
  - 7.5.1. Présentation
  - 7.5.2. Document complémentaire
  - 7.5.3. Transcription
- 7.6. Andrian Sheppard
  - 7.6.1. Présentation
  - 7.6.2. Transcription
- 7.7. Campus Bell
  - 7.7.1. Transcription
- 7.8. Denis Proulx
  - 7.8.1. Présentation
  - 7.8.2. Document complémentaire
  - 7.8.3. Transcription
- 7.9. IDU – Institut de développement urbain du Québec
  - 7.9.1. Document complémentaire
  - 7.9.2. Transcription
- 7.10. Groupe MACH
  - 7.10.1. Présentation
  - 7.10.2. Transcription
- 7.11. Pierre Malo
  - 7.11.1. Présentation
  - 7.11.2. Transcription
- 7.12. Comité d'action des citoyen.ne.s de Verdun et la Table pour l'habitation et l'aménagement urbain de Verdun
  - 7.12.1. Présentation
  - 7.12.2. Transcription
- 7.13. Dany Tremblay
  - 7.13.1. Présentation
  - 7.13.2. Transcription
- 7.14. Association des architectes paysagistes du Québec
  - 7.14.1. Transcription
- 7.15. Lemaymichaud Architecture Design
  - 7.15.1. Présentation
  - 7.15.2. Transcription
- 7.16. First Capital Realty
  - 7.16.1. Transcription
- 7.17. Projet Paysage
  - 7.17.1. Présentation
  - 7.17.2. Transcription
- 7.18. Josée Bérubé
  - 7.18.1. Transcription
- 7.19. Fahey et associés
  - 7.19.1. Présentation
  - 7.19.2. Transcription
- 7.20. Nuntip
  - 7.20.1. Transcription
- 7.21. Stéphane D Tremblay
  - 7.21.1. Transcription

- 7.22. La Corporation Proment
  - 7.22.1. Présentation
  - 7.22.2. Transcription
- 7.23. Forum – Immeubles Marché Centre le Village
  - 7.23.1. Présentation
  - 7.23.2. Transcription
- 7.24. Andrée Marsot
  - 7.24.1. Transcription
- 7.25. CRE-Montréal
  - 7.25.1. Présentation
  - 7.25.2. Transcription
- 7.26. Sandalwood
  - 7.26.1. Transcription
- 7.27. Michel Jacques
  - 7.27.1. Transcription
- 7.28. Gravel Automobile
  - 7.28.1. Transcription
- 7.29. Les Verrières sur le Fleuve I, II, III, IV et V
  - 7.29.1. Présentation
  - 7.29.2. Transcription
- 7.30. Cristian Mateo
- 7.31. Daniel Leblanc
- 7.32. Alain Carriere
- 7.33. Anne Bélair
- 7.34. Catherine Mondou
- 7.35. Mona Quesnel
- 7.36. Janique Pilon
- 7.37. Daniel Poirier
- 7.38. Mireille Dubuc
- 7.39. Alejandro Alvarez
- 7.40. Djamila Touil
- 7.41. Sanji Faisal
- 7.42. Anastasia Tsotroudīs
- 7.43. Louis-Alexandre Taillon
- 7.44. Pierre Therrien
- 7.45. Sina Mirzaeifard
- 7.46. Robert Léveillé
- 7.47. Dorotea Sevilla
- 7.48. Les Développement Cité de L'Île Inc.
- 7.49. Concertation en développement social de Verdun
- 7.50. Marcel Barthe
- 7.51. Commission scolaire Marguerite-Bourgeoys
- 7.52. Les Compagnies Loblaw Limitée (Provigo & Pharmaprix)
- 7.53. Réjean Benoit
- 7.54. Voyagez Futé (Centre de gestion des déplacements)
- 7.55. Sobey's
- 7.56. Société d'histoire naturelle de la vallée du Saint-Laurent
- 7.57. Céline Hallée

- 7.58. Pierre Arthur
- 7.59. Khanh Nguyen
- 7.60. Le Groupe Maurice
- 7.61. Josée Lafleur
- 7.62. Pierre-Gabriel Jobin
- 7.63. John Lyons
- 7.64. Danielle Lareau
- 7.65. Carlos Tous
- 7.66. Marie-Claude Gervais
  - 7.66.1. Document complémentaire
- 7.67. Constance Ramacieri
  - 7.67.1. Présentation
  - 7.67.2. Transcription
- 7.68. Claude Giguère
  - 7.68.1. Présentation
  - 7.68.2. Transcription
- 7.69. Pierre Marcoux
  - 7.69.1. Présentation
  - 7.69.2. Transcription
- 7.70. Sally Cooke
  - 7.70.1. Présentation
  - 7.70.2. Transcription
- 7.71. Denyse Lecat
  - 7.71.1. Présentation
  - 7.71.2. Transcription
- 7.72. Paul Roy
- 7.73. Jean Poulin
- 7.74. Alexis Bergeron et Diane Roussel
- 7.75. Bernard Tessier
- 7.76. Joelle-Marie Morin
- 7.77. Marie-Nicole Hébert
- 7.78. Gaston Carrière
- 7.79. Jean-Marie Tétreault et Denyse Gérin
- 7.80. Louise Mongeau
- 7.81. Marc Nawar
- 7.82. Michèle Riva
- 7.83. Nicolas Rancourt
  - 7.83.1. Transcription
- 7.84. Ahmad Ghourab
  - 7.84.1. Transcription
- 7.85. Justin Jones
  - 7.85.1. Transcription
- 7.86. Georges Badeaux
  - 7.86.1. Transcription
- 7.87. Bruno Courtmanche
  - 7.87.1. Transcription

**8. Opinions présentées en ligne**

- 8.1. Mobilité
- 8.2. Équipements et services publics
- 8.3. Environnement
- 8.4. Habitation
- 8.5. Économie locale et emploi
- 8.6. Aménagement
- 8.7. Autres opinions
- 8.8. English/



## **Annexe 3 – Projet de règlement P-04-047-205**

### **VILLE DE MONTRÉAL RÈGLEMENT XX-XXX**

#### **RÈGLEMENT MODIFIANT LE PLAN D'URBANISME DE LA VILLE DE MONTRÉAL (04-047) AFIN D'Y INTÉGRER LE PROGRAMME PARTICULIER D'URBANISME DU SECTEUR DE PLANIFICATION PARTIE NORD DE L'ÎLE-DES-SŒURS**

Vu l'article 130.3 de la Charte de la Ville de Montréal, métropole du Québec (RLRQ, chapitre C-11.4);

Vu les articles 109 et 109.1 de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (RLRQ, chapitre A-19.1);

À l'assemblée du \_\_\_\_\_ 2019, le conseil de la Ville de Montréal décrète :

1. La carte 3.1.2 intitulée « La densité de construction » incluse à la partie I du Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal (04-047) est remplacée, à l'égard du territoire de l'arrondissement de Verdun, par la carte jointe en annexe A au présent règlement.
2. L'action 8.4 de l'objectif 8 de la sous-section 24.3.6 du chapitre 24 de la partie II de ce plan d'urbanisme concernant l'arrondissement de Verdun est abrogée.
3. La section 24.5 du chapitre 24 de la partie II de ce plan d'urbanisme concernant l'arrondissement de Verdun est modifiée par l'insertion, après la sous-section intitulée « La densité de construction », de la sous-section suivante :

#### **« Les limites de hauteur**

Des paramètres indiquant les limites de hauteur de construction pouvant être autorisées s'appliquent pour encadrer les gabarits de bâtiments dans une partie de l'arrondissement de Verdun. Les hauteurs prescrites sont exprimées en mètres plutôt qu'en nombre d'étages pour tenir compte de la nature des projets susceptibles d'être réalisés sur ce territoire de l'arrondissement. Cet encadrement est nécessaire puisque la hauteur des étages peut varier considérablement d'un bâtiment à un autre, ce qui, en regard des densités de construction autorisées, pourrait autrement se traduire par des écarts de hauteur significatifs entre des bâtiments comportant un même nombre d'étages. Ces paramètres de hauteur expriment les intentions du Plan d'urbanisme quant au caractère souhaité pour le territoire. ».

4. La section 24.5 du chapitre 24 de la partie II de ce plan d'urbanisme concernant l'arrondissement de Verdun est modifiée par la création d'un nouveau secteur établi 24-10 dont les caractéristiques de densité de construction sont les suivantes :

« Secteur 24-10 :

- bâti de trois étages hors-sol ou plus;
- taux d'implantation au sol moyen ou élevé;
- C.O.S. minimal : 2,0;
- C.O.S. maximal : 4,0. ».

5. La section 24.5 du chapitre 24 de la partie II de ce plan d'urbanisme concernant l'arrondissement de Verdun est modifiée par la création des nouveaux secteurs à transformer 24-T4, 24-T5, 24-T6 et 24-T7 dont les caractéristiques de densité de construction sont les suivantes :

« Secteur 24-T4 :

- hauteur maximale : voir la carte « Les limites de hauteur »;
- taux d'implantation au sol moyen;
- C.O.S. minimal : 3,0;
- C.O.S. maximal : 6,0;

Secteur 24-T5 :

- hauteur maximale : voir la carte « Les limites de hauteur »;
- taux d'implantation au sol moyen;
- C.O.S. minimal : 3,0;
- C.O.S. maximal : 5,0;

Secteur 24-T6 :

- hauteur maximale : voir la carte « Les limites de hauteur »;
- taux d'implantation au sol moyen;
- C.O.S. minimal : 3,0;
- C.O.S. maximal : 4,0;

Secteur 24-T7 :

- hauteur maximale : voir la carte « Les limites de hauteur »;
- taux d'implantation au sol moyen;
- C.O.S. minimal : 2,0;
- C.O.S. maximal : 4,0. ».

6. La section 24.5 du chapitre 24 de la partie II de ce plan d'urbanisme concernant l'arrondissement de Verdun présentant les caractéristiques de densité de construction pour les secteurs à transformer ou à construire est modifiée par le remplacement des caractéristiques des secteurs 24-C1 et 24-C3 par les caractéristiques suivantes :

« Secteur 24-C1 :

- hauteur maximale : voir la carte « Les limites de hauteur »;
- taux d'implantation au sol moyen;
- C.O.S. minimal : 3.0;
- C.O.S. maximal : 6.0;

Secteur 24-C3 :

- hauteur maximale : voir la carte « Les limites de hauteur »;
- taux d'implantation au sol moyen;
- C.O.S. minimal : 3,0;
- C.O.S. maximal : 6,0. ».

7. La section 24.5 du chapitre 24 de la partie II de ce plan d'urbanisme concernant l'arrondissement de Verdun est modifiée par l'insertion, après la carte intitulée « La densité de construction », de la carte intitulée « Les limites de hauteurs » jointe en annexe B au présent règlement.

8. La section 24.6 intitulée « Les programmes particuliers d'urbanisme » du chapitre 24 de la partie II de ce plan d'urbanisme concernant l'arrondissement de Verdun est modifiée par l'ajout de la sous-section suivante :

« 24.6.3 Secteur Partie nord de L'Île-des-Sœurs

Situé dans le quartier Île-des-Sœurs de l'arrondissement, à proximité du fleuve Saint-Laurent, ce secteur arrive à un tournant important en termes d'aménagement du territoire avec la construction de deux projets majeurs d'infrastructures : le nouveau pont Samuel-De Champlain par le gouvernement fédéral et le Réseau express métropolitain (REM), train léger sur rail, par la Caisse de dépôt et placement du Québec - Infrastructures (CDPQ Infra). L'arrivée de ces deux projets représente une occasion à saisir pour optimiser les aménagements de ce secteur en partie déstructuré, pour mieux planifier le développement immobilier et également pour accroître la mobilité durable et active, particulièrement pour les piétons et les cyclistes. Le tout confirmera définitivement le rôle de L'Île-des-Sœurs comme porte d'entrée majeure au territoire montréalais et se vaudra profitable tant pour les résidents et travailleurs actuels de l'île que pour ceux à venir.

Le programme particulier d'urbanisme identifie cinq orientations stratégiques et des objectifs associés à celles-ci (voir ci-dessous). Ceux-ci sont accompagnés de moyens de mise en œuvre décrits dans le programme particulier d'urbanisme joint à la partie IV du Plan d'urbanisme.

1. La création d'un milieu de vie et d'emploi de type TOD aux abords de la station du REM	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Soutenir la densité construite</li><li>▪ Consolider le noyau de commerces, services et affaires de la place du Commerce</li><li>▪ Promouvoir une diversité dans l'offre de logements</li><li>▪ Favoriser l'intégration de nouveaux équipements et espaces collectifs</li></ul>
2. L'amélioration de la mobilité en priorisant les déplacements actifs et collectifs	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Améliorer les accès à l'île</li><li>▪ Privilégier des aménagements au profit des piétons, cyclistes et usagers du transport collectif</li></ul>
3. La mise en valeur des composantes historiques, naturelles et paysagères	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Favoriser une complémentarité avec la cité-jardin</li><li>▪ Consolider le parcours riverain</li><li>▪ Mettre en valeur l'entrée de ville et les vues d'intérêt</li><li>▪ Commémorer et mettre en valeur l'histoire du lieu</li></ul>
4. L'encadrement harmonieux de la forme bâtie	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Prévoir une gestion optimale des gabarits</li><li>▪ Favoriser une architecture et des aménagements de qualité en relation avec l'espace public</li></ul>
5. La performance environnementale	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Encourager une gestion écologique des sites par des pratiques innovantes et durables</li></ul>

».

9. La partie IV intitulée « Les programmes particuliers d'urbanisme » de ce plan d'urbanisme est modifiée par l'ajout du document intitulé « Programme particulier d'urbanisme – Secteur de planification partie nord de L'Île-des-Sœurs » joint en annexe C au présent règlement.

---

#### **ANNEXE A**

EXTRAIT DE LA CARTE 3.1.2 INTITULÉE « LA DENSITÉ DE CONSTRUCTION »

#### **ANNEXE B**

CARTE INTITULÉE « LES LIMITES DE HAUTEURS »

#### **ANNEXE C**

PROGRAMME PARTICULIER D'URBANISME – SECTEUR DE PLANIFICATION  
PARTIE NORD DE L'ÎLE-DES-SŒURS

---

À la suite de l'avis public affiché à l'hôtel de ville et publié dans le journal *Le Devoir* le XX 2019, et conformément aux articles 137.10 et suivants et 264.0.3 de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (RLRQ, c. A-19.1), ce règlement est réputé conforme au schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal à compter du XX 2019 et entre en vigueur à cette date.

GDD : 1198416001



## **Annexe 4 – Liste des recommandations**

### **Recommandation #1**

*La commission recommande d'aller de l'avant avec la vision proposée et les grandes orientations inscrites au PPU de la partie nord de L'Île-des-Sœurs, à condition de revoir le concept d'aménagement et les interventions proposées afin de mieux les arrimer à cette vision.*

### **Recommandation #2**

*La commission recommande de planifier dès maintenant la zone identifiée en « planification différée » et d'étudier les possibilités de revoir les limites du territoire pour inclure une plus grande partie du littoral ouest.*

### **Recommandation #3**

*La commission recommande que le PPU bonifie ses interventions en matière de mixité sociale, notamment :*

- *En formulant des objectifs en termes de nombre ou pourcentage d'unités de logements sociaux à construire;*
- *En se dotant d'une stratégie d'acquisition foncière pour permettre la construction de logements sociaux dans tout le territoire du PPU. Cette stratégie devrait inclure l'utilisation d'une variété d'outils, dont le droit de préemption;*
- *En encourageant les promoteurs à céder des terrains ou des parties d'immeuble pour construire des logements sociaux ou communautaires plutôt que de faire des contributions financières à la place d'une telle cession.*

### **Recommandation #4**

*La commission recommande de planifier l'ensemble du territoire en usages mixtes, incluant l'habitation, assortis de règles d'insertion.*

### **Recommandation #5**

*Afin de doter le secteur du PPU d'équipements collectifs, scolaires, récréatifs, sportifs, communautaires et culturels, de parcs et espaces publics, et d'en faire des lieux de socialisation sécuritaires, conviviaux et accessibles, la commission recommande :*

- *D'élaborer une stratégie foncière pour l'acquisition de terrains;*
- *De développer une approche favorisant la mixité verticale au sein de projets privés.*

**Recommandation #6**

**En matière de hauteurs permises, la commission recommande de :**

- **Revoir et augmenter les hauteurs permises aux abords de la station du REM afin de réaliser une densité intensive, selon les principes d'un TOD;**
- **Augmenter les hauteurs permises au sud de l'autoroute 15 pour harmoniser les hauteurs aux abords de l'axe autoroutier;**
- **Permettre de compléter le quartier Pointe-Nord selon les principes prévus à son Guide d'aménagement et autoriser la construction de tours de plus de 100 mètres en soignant leur implantation au sol et leur architecture.**

**Recommandation #7**

**Concernant la forme des bâtiments et leur implantation, la commission recommande de revoir les paramètres d'encadrement afin de s'inspirer du type local d'implantation, de favoriser de grands dégagements au sol et d'encourager la créativité architecturale.**

**Recommandation #8**

**La commission recommande l'élaboration d'un guide d'aménagement, en concertation avec les parties prenantes, comprenant un plan d'ensemble, des critères d'aménagement et un phasage détaillé pour réussir un quartier de type TOD de qualité.**

**Recommandation #9**

**La commission recommande de planifier immédiatement les lieux publics (parcs, espaces verts, etc.) en y assurant la diversité des fonctions et des activités (récréatives, sportives, de détente, patrimoniales, culturelles et de conservation), la connectivité entre ses espaces et répondant aux besoins de la population actuelle et future.**

**Recommandation #10**

**La commission recommande de créer un axe vert nord-sud reliant l'ensemble de l'île à la station du REM, en définissant ses fonctions et activités telles qu'espaces publics, aires de repos, réseau de déambulation, etc. ainsi que sa connectivité au réseau viaire.**

**Recommandation #11**

**La commission recommande de planifier l'aménagement d'une place publique, au sud de la gare du REM, un lieu de rassemblement servant de point d'accueil et de lieu de convergence pour les usagers et citoyens du secteur et de l'ensemble de l'île.**

**Recommandation #12**

**La commission recommande d'analyser et d'identifier les zones riveraines les plus écosensibles requérant des aménagements particuliers de protection et de mise en valeur afin d'assurer une saine cohabitation des usages récréatifs et de conservation.**

**Recommandation #13**

**La commission recommande :**

- **D'inscrire au PPU les actions permettant la préservation et la mise en valeur des liaisons écologiques et favorisant la consolidation et l'augmentation de la biodiversité sur le secteur;**
- **De consolider le lien avec l'écoterritoire des rapides de Lachine en y ajoutant le parcours riverain existant et le littoral ouest agrandi du secteur du PPU.**

**Recommandation #14**

**La commission recommande :**

- **De viser un taux de verdissement de 35 %, sans y inclure la végétalisation des toitures;**
- **D'encourager le développement de l'agriculture urbaine sur le territoire, notamment en identifiant des lieux et des toitures propices à cette activité.**

**Recommandation #15**

**La commission recommande l'obtention de certifications de performance environnementale pour toute nouvelle construction ou nouvel aménagement, tant sur le domaine public que sur le domaine privé. De plus, la Ville devrait adopter des mesures visant à encourager le même niveau de performance environnementale dans le cadre bâti existant.**

**Recommandation #16**

**En ce qui a trait aux questions patrimoniales, la commission recommande d'élaborer un plan de mise en valeur du patrimoine pour l'ensemble du secteur du PPU et de L'Île-des-Sœurs. Ce plan comprendrait :**

- **Un circuit d'interprétation des valeurs historiques et patrimoniales;**
- **L'aménagement sécuritaire et convivial des lieux, particulièrement en ce qui a trait à la place publique commémorative sous le pont Samuel-De Champlain;**
- **Un programme de communication et de diffusion, incluant des activités d'interprétation du patrimoine, autant dans des lieux publics (bibliothèque, espaces communautaires, parcs, etc.) que sur les sites répertoriés.**

**Recommandation #17**

**La commission recommande de réaliser rapidement la construction d'un pont local reliant Verdun et L'Île-des-Sœurs, réservé aux véhicules d'urgence, aux autobus, aux cyclistes et aux piétons.**

**Recommandation #18**

***La commission recommande de maintenir le nombre et la configuration des voies de circulation existantes dans le secteur du PPU.***

**Recommandation #19**

***En matière de transport collectif, la commission recommande à la Ville, de concert avec la STM :***

- ***D'améliorer significativement l'offre de transport collectif sur l'île;***
- ***De prévoir la mise en place d'une navette écoénergétique à fréquence élevée desservant toute l'île.***

**Recommandation #20**

***En matière de mobilité active, la commission recommande de :***

- ***Compléter et renforcer les réseaux piétonniers et cyclables en site propre;***
- ***Prévoir une piste cyclable de haute capacité entre le sud de l'île et la gare du REM;***
- ***Prévoir un très grand nombre de supports à vélo aux abords de la gare du REM;***
- ***Développer l'offre de vélos partagés;***
- ***Donner suite au projet de lien cyclable et piétonnier à même le pont Clément vers le secteur Bridge-Wellington.***

**Recommandation #21**

***Concernant l'offre de stationnement, la commission recommande :***

- ***Pour le stationnement résidentiel, limiter à 1 le nombre de cases de stationnement par unité de logement, sans imposer de minimum;***
- ***Pour le stationnement commercial, maintenir les ratios en vigueur et le nombre total de cases actuel;***
- ***Ne pas introduire de nouvelles cases de stationnement sur rue dans tout le territoire du PPU.***

**Recommandation #22**

***Afin de réduire l'utilisation de l'automobile individuelle pour se rendre au travail, la commission recommande que l'offre d'alternatives soit développée, par exemple en imposant les plans de gestion des déplacements aux entreprises.***

**Recommandation #23**

***Afin de créer un quartier complet dans le secteur à l'étude, la commission recommande de développer une stratégie de développement économique en portant une attention particulière aux commerces et services de proximité.***

**Recommandation #24**

***La commission recommande une gestion rigoureuse des nuisances temporaires et permanentes, appuyée par une surveillance continue, une communication régulière, ainsi que la recherche constante de mesures d'atténuation.***

**Recommandation #25**

***Pour assurer la mise en œuvre du PPU, la commission recommande que la Ville mette en place une démarche appropriée de concertation des partenaires institutionnels et privés et des groupes de citoyens. Ainsi, elle propose :***

- ***La mise sur pied d'un comité de coordination regroupant l'ensemble des acteurs institutionnels, maîtres d'œuvre de grands travaux;***
- ***L'instauration de mécanismes permanents d'échange avec les promoteurs, les propriétaires privés et les citoyens;***
- ***La création d'un mécanisme récurrent de reddition de compte et d'échange d'information avec la communauté.***



OFFICE  
DE CONSULTATION PUBLIQUE  
DE MONTRÉAL

## LA MISSION

L'OCPM a été créé tout spécialement pour que certaines consultations publiques soient menées par une entité neutre et indépendante. Les rapports de consultation de l'OCPM incluent toujours une analyse des préoccupations de la communauté ainsi que des recommandations spécifiques pour guider les décisions des élus.



OFFICE  
DE CONSULTATION PUBLIQUE  
DE MONTRÉAL



1550, rue Metcalfe, bureau 1414  
Montréal (Québec)  
H3A 1X6



Téléphone : 514 872-3568

Suivez l'OCPM sur...



[ocpm.qc.ca](http://ocpm.qc.ca)