

# ATELIER DE DISCUSSION

TENU LE 4 AVRIL 2017

Évaluation du potentiel de développement résidentiel  
Partie nord de l'Île-des-Sœurs

SECTEUR DE PLANIFICATION  
PARTIE NORD DE  
L'ÎLE-DES-SOEURS  
Arrondissement de Verdun



## Organisé par:

Service de la mise en valeur du territoire (SMVT), direction de l'urbanisme,  
division de l'aménagement et du design urbain

## En collaboration avec:

- Service de la mise en valeur du territoire – Direction de l'habitation
- Service du développement économique – Bureau du commerce
- Arrondissement de Verdun- Direction de l'aménagement urbain et des services aux entreprises
- Groupe-conseil Jules Hurtubise Inc.

Montréal 



EN AVANT  
Verdun

5 mai 2017

# RAPPORT D'ATELIER

# TABLE DES MATIÈRES

1. INTRODUCTION
2. MÉTHODOLOGIE DU RAPPORT
3. PARTICIPANTS PRÉSENTS À L'ATELIER
4. COMMENTAIRES ET RÉPONSES AUX QUESTIONS
5. CONCLUSION
6. ANNEXE- Secteur de planification

# 1 | INTRODUCTION

Le 4 avril 2017 a eu lieu un atelier de discussion rassemblant des professionnels municipaux ainsi qu'un expert-conseil externe pour traiter du potentiel de développement résidentiel à l'Île-des-Sœurs (IDS), particulièrement dans le contexte de l'arrivée de la nouvelle station de train du Réseau électrique métropolitain (REM). Cet exercice a été organisé dans le cadre de la démarche du Secteur de planification de la partie nord de l'Île-des-Sœurs, en cours par la Direction de l'urbanisme du Service de la mise en valeur du territoire (SMVT), en collaboration avec l'arrondissement de Verdun.

Le présent document vise à rapporter les différents éléments discutés par les membres participant à cet atelier et de tenter d'en tirer certains consensus. La première partie de l'atelier a permis de clarifier les données sur le territoire de planification et celles spécifiques à l'habitation sur l'IDS, à travers deux présentations projetées (dont une fournie en annexe). La deuxième partie de l'atelier ciblait des sujets de discussion axés sur les inspirations tirées de neuf (9) questions posées dans le Cahier du participant en ce qui concerne la partie nord de l'IDS, et qui sont reprises dans le présent rapport.

# 2 | MÉTHODOLOGIE

Bien que la liste de questions du Cahier du participant ait constitué une prémisse pour les discussions, il fut difficile de poser directement ces neuf (9) questions et d'y répondre clairement étant donné les diverses interventions ayant eu lieu, chacune souvent interrompues. Toutefois, à travers les deux parties de l'atelier, la majorité des sujets associés aux questions ont été couverts, ce qui a permis de colliger des éléments de réponses, qu'elles soient complètes ou partielles. Par moments, des participants ont émis des opinions pouvant parfois différer; dans ces cas, les divergences ont été notées. Dans l'ensemble, il fut toutefois possible de déceler les grandes tendances sur lesquelles les intervenants semblaient d'accord ou du moins, sur lesquelles aucune objection n'avait été émise.

Ainsi, dans la section 4, la stratégie adoptée consiste à décortiquer et rassembler les propos pertinents rapportés pour ensuite les colliger à l'intérieur de chaque question qui semble la plus appropriée. Chaque page contient donc :

- la question;
- le contenu global des commentaires émis, sous forme de textes récapitulatifs rassemblés dans des sous-thèmes à la question. Des ajouts ont été apportés suite à l'atelier afin de clarifier certains points discutés;
- la lecture synthèse de la réponse à la question.

## 3 | PARTICIPANTS PRÉSENTS À L'ATELIER

	NOM DES INVITÉS	FONCTION/SPÉCIALITÉ	ORIGINE
1	<b>Jules Hurtubise</b>	Expert-Conseil en analyse des marchés résidentiels	Groupe-Conseil Jules Hurtubise Inc.
2	<b>Martin Wexler</b>	Chef de division, Planification et au développement résidentiel	Direction de l'habitation, Service de la mise en valeur du territoire, Ville de Montréal
3	<b>Daniel Legault</b>	Chef d'équipe, Division des stratégies et politiques résidentielles	Direction de l'habitation, Service de la mise en valeur du territoire, Ville de Montréal
4	<b>Denis Collerette</b>	Commissaire au développement économique	Bureau du commerce- Service du développement économique, Ville de Montréal
5	<b>Erik Provost</b>	Chef d'équipe, Division de l'aménagement et du design urbain	Direction de l'urbanisme, Service de la mise en valeur du territoire, Ville de Montréal
6	<b>Maxime Lemieux</b>	Conseiller en aménagement, Division de l'aménagement et du design urbain	Direction de l'urbanisme, Service de la mise en valeur du territoire, Ville de Montréal
7	<b>Lillia Bouhalassa</b>	Conseillère en aménagement, Division de l'aménagement et du design urbain	Direction de l'urbanisme, Service de la mise en valeur du territoire, Ville de Montréal
8	<b>Emmanuelle Demars</b>	Conseillère en planification – économiste, Division de l'aménagement et du design urbain	Direction de l'urbanisme, Service de la mise en valeur du territoire de la Ville de Montréal
9	<b>Stéphane Bernaquez</b>	Directeur, Direction de l'aménagement urbain et services aux entreprises	Arrondissement de Verdun, Ville de Montréal
10	<b>Marc-André Hernandez</b>	Chef de division, Direction de l'aménagement urbain et services aux entreprises	Arrondissement de Verdun, Ville de Montréal
11	<b>Frédéric Saint-Louis</b>	Conseiller en aménagement, Direction de l'aménagement urbain et services aux entreprises	Arrondissement de Verdun, Ville de Montréal

# 4 | COMMENTAIRES ET RÉPONSES AUX QUESTIONS

## QUESTION 1

*Est-ce que la venue du REM stimulera davantage la construction résidentielle ou mixte que la situation existante?*

### COMMENTAIRES ÉMIS

#### MARCHÉ

Il est mentionné que les mises en marché ont presque toujours fonctionné à l'IDS. On pourrait même affirmer que « tout se vend » à l'IDS. Le projet immobilier Évolo X, encore en prévente, représente un bon exemple. Les ventes sont importantes pour ce projet. Il est probable que la mise en marché du secteur de la Pointe-Nord se poursuive, un élément d'autant plus favorable avec la venue du REM (engouement possible pour la partie nord de l'IDS).

Les prévisions actuelles de l'arrondissement indiquent une capacité d'accueil d'environ 2000 nouvelles unités si tous les terrains non mis en valeur comportant un zonage résidentiel étaient utilisés, et ce, pour l'ensemble de l'île. Vu les importantes contraintes anthropiques du secteur adjacent à l'autoroute, il apparaît probable toutefois d'envisager que l'usage résidentiel s'implante au sud de la Place du Commerce.

#### PROMOTEURS

Le promoteur principal dans le secteur d'intervention (partie nord) est Proment. Il semblerait que ce dernier soit à l'affût du marché résidentiel du centre-ville, dans le but de maintenir une offre compétitive à l'IDS. De son côté, Westcliff est un promoteur important de la partie sud de l'île.

#### MOBILITÉ ET CIRCULATION

Il est mentionné que l'IDS a toujours souffert de problèmes d'accès, particulièrement depuis les dernières années avec les projets majeurs de rénovation/construction routière (dont Turcot et nouveau Pont Champlain). Un participant mentionne que c'est d'ailleurs visible dans les statistiques d'habitation de 2013-2015 concernant les ventes d'unités résidentielles. La fin imminente des travaux pourrait ramener un engouement pour l'île, d'ailleurs déjà perceptible par la reprise du marché dans les statistiques de 2016. Ces données restent toutefois à valider.

Il est possible d'envisager que la nouvelle station REM puisse aider à désengorger le réseau, en libérant des automobiles ou autobus du réseau routier. Il serait aussi reconnu dans le milieu de l'habitation que la valeur d'une propriété est grandement influencée par la présence d'une station à moins de 400 m et que cet impact diminue rapidement au-delà de cette limite. Dans le cas présent, vu la présence de la station au milieu de l'autoroute, cet effet est difficile à prévoir. Il faudrait s'assurer que les aménagements du secteur, spécialement dans le contexte du REM, soient pensés de manière à encourager les déplacements actifs afin de raccorder efficacement et de façon conviviale les quartiers existants et les futurs projets avec la station. Ceci constitue un important défi.

La venue d'un nouvel accès (pont) à l'île, par exemple dans le prolongement de la rue Marguerite-Bourgeoys vers la rue Galt, serait aussi favorable pour améliorer la mobilité de certains usagers défavorisés (ex : les usagers en scooter ne peuvent actuellement pas circuler hors de l'île).

Des interrogations sont également soulevées sur la desserte future en autobus de la STM avec la venue du REM. Dans quelle mesure l'ensemble de l'île sera bien desservi pour avoir accès à la station du REM? Cet enjeu doit être analysé et discuté avec la STM.

## 4 | COMMENTAIRES ET RÉPONSES AUX QUESTIONS

Il est aussi soulevé que la venue de la station REM devrait amener une toute autre dimension de la mobilité hors de l'île. Elle permettra un accès direct, non seulement vers le centre-ville, mais également vers le second pôle d'emplois de la région de Montréal, soit celui de l'arrondissement de Saint-Laurent. L'accès vers/ depuis l'ouest de l'île de Montréal sera plus évident, ce qui pourrait augmenter la mobilité vers/ depuis l'IDS.

Enfin, un enjeu est soulevé quant à l'augmentation importante de la construction sur l'île : comment prévoir l'effet sur la densité de la circulation et l'accessibilité, qui est déjà problématique par moments ? Il faudrait simuler/évaluer les données pour voir l'impact.

### PROPRIÉTAIRES AUTOMOBILES

Il est probable de penser que la venue de la station du REM pourrait encourager certains ménages à se départir d'une voiture lorsqu'ils en possèdent deux ou plus. Bien entendu, la facilité d'accès et de mobilité vers la station REM devrait impérativement être améliorée pour renverser cette tendance. L'usage règlementaire normatif pour limiter le nombre de cases de stationnement est abordé.

### TOD

Des discussions portent sur la comparaison entre le secteur de planification, à proximité d'une future station, et d'autres TOD au Québec. Les avis sur la fonctionnalité de la nouvelle station IDS du REM et ses abords en tant que TOD sont cependant partagés.

### RÉPONSE SYNTHÈSE À LA QUESTION

Les différents avis amenés lors de l'atelier portent à croire qu'il est possible que l'impact du REM se fasse sentir et que le secteur d'intervention soit propice à l'intégration de l'habitation. On peut soulever l'hypothèse que le type d'aménagement et de produit résidentiel proposé aura une incidence sur l'utilisation du REM. Il faudra se pencher sur l'impact généré par l'offre qui sera proposée et déterminer le type de clientèle souhaité aux abords du REM puisque ces nouveaux résidents pourraient permettre de bonifier l'utilisation de la nouvelle infrastructure de transport. De nombreux enjeux d'intégration urbaine doivent être considérés afin d'optimiser les retombées de cette station.

# 4 | COMMENTAIRES ET RÉPONSES AUX QUESTIONS

## QUESTION 2

*Quelles clientèles seraient susceptibles d'être intéressées à habiter (achat ou location) dans le secteur d'intervention?*

### COMMENTAIRES ÉMIS

#### RÉSIDENTS DE L'ÎLE

Malgré l'engouement sur les ventes des tours Évolo du groupe Proment, dont la prévente importante de la « X » en cours, il faut tenir compte qu'une bonne proportion des acheteurs étaient déjà résidents de l'île. Ce genre de projet n'attire donc pas seulement qu'une clientèle extérieure de l'île. Ainsi, on peut anticiper que la clientèle IDS pourrait être intéressée par de nouveaux produits résidentiels dans le secteur visé.

#### AUTRES CLIENTÈLES

Après l'île des Sœurs, les acheteurs proviennent principalement du centre-ville et de ses secteurs environnants (surtout ceux à l'ouest et au nord). En moins forte proportion, d'autres clientèles proviennent du West Island et de quelques municipalités riveraines de la rive sud.

Il est aussi mentionné que la création potentielle de nouveaux emplois sur l'île pourrait favoriser la venue d'une clientèle pour y vivre.

#### POPULATION

Puisque la population est vieillissante à l'IDS (comme pour l'ensemble de l'île de Montréal), un créneau résidentiel adapté aux personnes âgées pourrait être envisagé. Toutefois, il est souligné qu'une telle population sera probablement moins encline à utiliser la nouvelle station du REM.

Par ailleurs, il est mentionné qu'il est possible qu'une hausse de l'immigration se fasse sentir dans les prochaines années sur l'île de Montréal et conséquemment à l'IDS.

### RÉPONSE SYNTHÈSE À LA QUESTION

Les différentes clientèles mentionnées lors de l'atelier sont :

- Personnes âgées : l'IDS a une population vieillissante;
- Nouveaux travailleurs potentiels : si de nouveaux bassins d'emplois sont créés;
- Résidents actuels de l'IDS : déjà très friands des nouveaux produits résidentiels sur l'île;
- Familles : si les aménagements et équipements le permettent et si le produit résidentiel 3 chambres et plus continue à être populaire (voir question 5).

# 4 | COMMENTAIRES ET RÉPONSES AUX QUESTIONS

## QUESTION 3

*Quels types et gammes de logements devraient être favorisés?*

### COMMENTAIRES ÉMIS

#### HABITATION POUR PERSONNES ÂGÉES

Vu la population vieillissante présente sur l'île, des logements pour personnes âgées pourraient être envisagés dans le secteur de planification afin de compléter ce type d'offre existante sur l'île. Cette clientèle aime d'ailleurs être à proximité de l'activité urbaine, des commerces et services. Deux résidences sont présentes sur l'île : Ambiance sur Place du Commerce et Sélection sur la pointe sud. Toutefois, afin de favoriser un dynamisme et une vie mixte pour le secteur d'intervention, il serait important que le secteur à l'étude comporte une diversité de produits résidentiels. De plus, comme mentionné à la question précédente, on sait que ce segment de la population utilise moins régulièrement et en moins grand nombre les transports en commun, et donc probablement la future station du REM.

#### UNITÉS LOCATIVES

L'île contient plusieurs logements en location, offerts en presque totalité par Structures Métropolitaines (secteur centre-est). Même si les opinions divergent concernant le taux d'inoccupation, ces logements sont vieillissants et nécessiteraient des rénovations. Le projet immobilier RIVA, sur la rive ouest, offre également un petit nombre de logements locatifs. Ce dernier projet entrerait toutefois en compétition avec ceux de Structures Métropolitaines. Il est mentionné qu'il est peu probable que RIVA construise ses autres phases de projet de logements locatifs initialement prévues. Il est aussi mentionné qu'il ne faut pas négliger le marché du condo en location, qui crée une forte concurrence dans le secteur.

La venue du REM dans le secteur pourrait constituer un incitatif pour le logement locatif. En effet, sur l'ensemble de l'IDS, il est mentionné que le secteur de planification paraît être le plus propice à en accueillir (les raisons ne sont pas spécifiquement mentionnées). Jumelés à des rez-de-chaussée commerciaux, ceux-ci pourraient notamment être indiqués pour créer une nouvelle effervescence.

Enfin, il est mentionné que le découpage utilisé dans les données de la SCHL sur le logement locatif, qui joint les données de l'IDS et du centre-ville, peut rendre difficile la lecture exacte de la situation de l'IDS. Il est mentionné qu'il serait pertinent de demander à la SCHL de fournir des données en revoyant le découpage de la zone, pour créer une zone spécifique à l'IDS.

(Suite à l'atelier, des données concernant ce découpage ont pu être obtenues.)

#### CONDOS TYPE TOURS

Vu la présence et la popularité de nombreux condos de type « tours d'habitation » sur l'île, il semble que ce soit un type de logement à favoriser pour le secteur de planification. Il est mentionné que les tours qui se construiraient en bordure du fleuve n'ont pas bien réussi lorsqu'implantées au centre de l'IDS. Des condos plus petits et/ou moins luxueux dans des tours destinées à des clientèles différentes de celles usuelles en bordure du fleuve offrent un potentiel certain de développement. Aussi, il y a des familles dans des tours, bien qu'il apparaisse moins plausible que des familles s'installent dans le secteur.

#### MAISONS

Par ailleurs, il apparaît que le marché ne favorisera pas l'intégration de nouvelles maisons/maisons de ville dans le secteur



## 4 | COMMENTAIRES ET RÉPONSES AUX QUESTIONS

de planification. De plus, de telles typologies trop peu denses ne seraient pas susceptibles d'apporter une contribution à l'utilisation de la nouvelle station du REM. Bref, ces typologies ne devraient pas être favorisées. L'intégration de quelques maisons de ville au pied de « tours », comme dans certains projets actuels de l'île, peut toutefois être considérée. Ces interventions peuvent contribuer à la qualité, le dynamisme et la sécurité du milieu,

### CONTEXTE FONCIER ET BAUX EMPHYTÉOTIQUES

Un enjeu important qui pourrait influencer le développement du secteur concerne les propriétés foncières. Il semblerait qu'une grande majorité des bâtiments occupent des terrains appartenant à un seul propriétaire, et ce, par bail emphytéotique. L'emphytéose viendrait à échéance prochainement (30 ans) pour certaines entités.

### GAMMES DE LOGEMENTS

Peu d'information ressort sur cet aspect lors de cet atelier.

### RÉPONSE SYNTHÈSE À LA QUESTION

Les types et gammes de logements mentionnés lors de l'atelier sont :

- Habitation pour personnes âgées;
- Logements locatifs;
- Condos, notamment le produit « tour ». Si non en bordure de l'eau, prévoir un produit plus petit et moins luxueux;
- Autres types d'habitation possibles, à déterminer en fonction de la clientèle ciblée;
- Enjeu de bail emphytéotique pour tout type de projet.

## 4 | COMMENTAIRES ET RÉPONSES AUX QUESTIONS

### QUESTION 4

*Quel est le potentiel d'intégration de logement abordable (privé) et de logement social?*

### COMMENTAIRES ÉMIS

Selon les données disponibles, il n'existe pas de logement abordable (selon la Stratégie d'inclusion) ou de logement social sur l'IDS. D'après les avis de certains, l'île apparaît peu encline à privilégier ce type de logement. Toutefois, il est mentionné que des promoteurs importants de l'île auraient manifesté être confortables avec les prix généralement associés au logement abordable.

### RÉPONSE SYNTHÈSE À LA QUESTION

L'intégration de logements abordables (selon la Stratégie d'inclusion) ou logements sociaux serait intéressante pour l'IDS. Ces types de logements pourraient être intégrés dans la portion du secteur de planification ne faisant pas encore l'objet de la programmation d'un promoteur immobilier. Il faudrait d'emblée réfléchir au moyen de traiter ces espaces résidentiels avant que les terrains deviennent inaccessibles ou inabordables.

Suite à l'atelier, ce complément a été ajouté par l'un des participants :

*Les projets résidentiels actuellement proposés à l'IDS ne sont pas soumis à la Stratégie d'inclusion parce qu'ils ne requièrent pas de modifications réglementaires portant sur la hauteur, la densité et l'usage. De plus, on relève le fait que la Stratégie d'inclusion n'a pas encore été appliquée à l'Île-des-Sœurs. On sait que les leviers de son fonctionnement reposent sur des modifications réglementaires portant sur la hauteur, la densité et l'usage. Par conséquent, l'exercice de planification du secteur devrait tenir compte des leviers de fonctionnement de la Stratégie lorsque viendra le temps d'établir les nouveaux paramètres réglementaires. Enfin, le gouvernement du Québec étudie actuellement un projet de Loi (PL121) qui vise notamment à donner des pouvoirs habilitants en matière de logement abordable. Dans l'éventualité de son adoption dans sa forme actuelle, cette Loi donnerait des pouvoirs spécifiques qui permettraient d'exiger des logements abordables notamment dans le secteur à l'étude.*

## 4 | COMMENTAIRES ET RÉPONSES AUX QUESTIONS

### QUESTION 5

*Est-il envisageable que de nouvelles familles soient attirées par le secteur ? Si oui, quelles mesures pourraient être appliquées pour favoriser leur venue ?*

### COMMENTAIRES ÉMIS

#### HABITATIONS POUR FAMILLES

Il est mentionné que plusieurs familles vivent déjà dans des tours d'habitation à l'IDS. D'ailleurs, les nouveaux projets « Évolo » de Proment comptent, en moyenne, 19% d'unités de 3 chambres (dans les tours et les maisons de ville à la base), ce qui peut être un facteur favorable pour les familles. Il est mentionné que, dans les pratiques observées à Montréal, un certain segment de familles immigrantes serait davantage enclin à vivre en famille dans les différents bâtiments en hauteur (conciergerie ou tours).

#### AMÉNAGEMENTS

Il apparaît également que les aménagements actuels dans le secteur de la Place du Commerce rendent le lieu peu attirant pour l'arrivée de nouvelles familles, qui ont besoin d'équipements collectifs, de divertissement et d'aménagements sécuritaires. Ces aspects devraient être abordés pour favoriser la venue de familles.

### RÉPONSE SYNTHÈSE À LA QUESTION

Un plus grand nombre de chambres à coucher par logement est un élément à favoriser. D'ailleurs, le nombre de grands logements neufs ou récents est un peu plus élevé à l'IDS que dans les quartiers centraux de Montréal. Le secteur à l'étude comporte des portions qui pourraient représenter un potentiel intéressant pour des familles s'il offrait des aménagements publics et des équipements collectifs adéquats et adaptés aux familles, permettant de réduire les contraintes d'aménagement actuelles. En d'autres termes, la présence de familles dans le secteur ne constitue pas une hérésie, mais elle pourrait nécessiter des investissements publics relativement importants. Par ailleurs, la population immigrante pourrait permettre d'accroître la présence de familles dans le secteur d'intervention.

## QUESTION 6

*Quels seraient les impacts de l'ajout d'un nombre important de nouvelles unités sur les activités commerciales actuellement en place?*

### COMMENTAIRES ÉMIS

#### DYNAMISME ÉCONOMIQUE

Bien que la partie nord soit une zone économique relativement dynamique (faible taux d'inoccupation), il serait pertinent de revoir le modèle d'affaire dans le secteur de planification, lequel constitue le noyau commercial et d'affaires de l'île. On constate actuellement des fuites importantes, principalement au niveau du bureau (ex : l'entreprise Pages Jaunes, qui a déménagé dans l'arrondissement du sud-ouest). Il est mentionné qu'un exercice de rentabilité fiscale serait à prévoir, sans préciser sur quel aspect spécifique. Le mandat sur la capacité d'accueil à des fins commerciales et de bureau, qui sera prochainement attribué à un consultant externe par la Direction l'urbanisme, pourrait donner des indices à cet égard.

#### DENSITÉ DE POPULATION/USAGERS

La capacité d'accueil théorique, soit en fonction du règlement de zonage de l'arrondissement, est estimée à quelque 2000 nouvelles unités résidentielles pour l'IDS dans son ensemble. Ce nombre semble toutefois insuffisant pour avoir un impact réel sur une dynamique de rue commerciale comme la Place du Commerce. La construction de nouveaux projets majeurs (mixtes ou non) et l'ajout de services et équipements collectifs, amenant davantage de résidents et d'usagers, seraient plus propices à influencer les activités en place. Il faut aussi considérer que les types d'usages ont un impact différent sur la structure commerciale : en principe, un résident permettrait d'obtenir un impact plus ou moins équivalent à celui de deux travailleurs (bureau).

#### USAGE BUREAU/AFFAIRES

Il est mentionné qu'il est probable que le REM ait un impact plus important sur la construction ou l'occupation de bureaux. En effet, une infrastructure du genre peut grandement influencer le développement économique, peut-être davantage que l'usage résidentiel. Il est noté que l'apport constaté du Campus Bell, avec environ 3500 travailleurs, demeure marginal sur les commerces situés à proximité. Il semble en effet qu'il fonctionne en quelque sorte en autarcie, offrant déjà plusieurs services au sein de ses propres bâtiments.

#### MIXITÉ

Un développement mixte (commerce + bureaux et/ou résidences) est potentiellement envisageable pour le secteur, voire même encouragé par certains intervenants.

### RÉPONSE SYNTHÈSE À LA QUESTION

Si la capacité d'accueil théorique de 2000 unités résidentielles (selon le règlement de zonage) était atteinte, il y aurait probablement peu d'impact sur la structure commerciale de l'Île-des-Sœurs puisque ce nombre est insuffisant pour changer la dynamique. Par conséquent, un nombre plus important de nouveaux projets ou une densité relativement plus élevée seraient requis pour augmenter la présence de résidents et d'usagers et, conséquemment, générer un impact significatif sur la structure commerciale.

# 4 | COMMENTAIRES ET RÉPONSES AUX QUESTIONS

## QUESTION 7

*Y aurait-il un intérêt à favoriser la démolition/reconstruction ou la transformation de certains immeubles à bureaux ou commerciaux existants en vocation résidentielle ou mixte?*

### COMMENTAIRES ÉMIS

#### CONVERSION DE BÂTIMENTS EXISTANTS

Il est mentionné que la transformation d'immeubles existants en bâtiments résidentiels est parfois difficile. Les bâtiments de bureaux, par exemple, ne seraient pas adaptés pour être convertis en logements (dimensions, qualité des bâtiments et organisation par étage peu compatibles).

#### TRANSFORMATION DE BÂTIMENTS EXISTANTS

Il est mentionné qu'il pourrait être envisagé de densifier « par le haut » certains bâtiments du secteur, en ajoutant des étages. Toutefois, on peut assumer que certains bâtiments de la Place du Commerce, voués à la fonction commerciale, atteindront prochainement leur fin de vie utile ou qu'ils n'aient pas été conçus structurellement pour accueillir des étages supplémentaires. En d'autres termes, ces transformations demeurent peu probables.

#### DÉMOLITION DE BÂTIMENTS EXISTANTS – GRAND PROJET MAJEUR

Dans l'optique de transformation, l'une des options mentionnées est de revoir drastiquement certains morceaux du secteur. Par exemple, il pourrait être question de réaménager complètement l'îlot circonscrit à l'intérieur de Place du Commerce et du boulevard René-Lévesque ou bien en revoyant complètement le site du concessionnaire automobile (Gravel). Ceci impliquerait une démolition des bâtiments existants pour concevoir un nouveau « milieu de vie » par le biais d'un grand projet, mieux implanté, plus dense et mixte. Idéalement, pour favoriser une option du genre, il faudrait miser sur un promoteur unique, qui puisse porter une vision claire et constante (en opposition à une multitude de promoteurs ne favorisant pas nécessairement une complémentarité dans leurs projets). L'idée de miser sur le côté vert/développement durable/LEED est mentionnée dans le cadre de cette approche, avec la vision d'un projet unique, qui ne se retrouverait nulle part ailleurs. Un projet d'envergure pourrait aussi favoriser la mise en place d'équipements collectifs pour la population. Toutefois, il faut tenir compte du pouvoir important de mobilisation des citoyens/usagers de l'IDS, et ce, peu importe l'échelle de projet à planifier (ex : projet Starbucks qui a été rejeté). Il faudrait s'assurer que le projet soit accepté socialement et qu'il soit en harmonie avec le milieu de vie « distinctif » des résidents de l'IDS.

De plus, il est mentionné qu'il pourrait être difficile d'intervenir à grande échelle, en ne favorisant qu'un seul promoteur. La question se pose à savoir quelles seraient les façons d'intervenir afin de permettre une intervention de type « grand projet », et ce, dans un contexte de propriété complexe (baux emphytéotiques). Il faudrait aussi évaluer si un projet majeur de ce genre pourrait et/ou devrait devenir une véritable destination pour une clientèle hors de l'île. Dans tous les cas, la Ville devrait déterminer avant tout ses orientations et manifester ces dernières de façon claire. L'exercice de planification en cours par la Ville sera une occasion de nourrir cette réflexion.

Une précision est ajoutée quant à la nécessité de trouver l'équilibre entre un encadrement nécessaire des projets immobiliers et l'octroi aux concepteurs d'une liberté suffisante pour favoriser la créativité, la rentabilité et, ultimement, le succès du projet.

## 4 | COMMENTAIRES ET RÉPONSES AUX QUESTIONS

Suite à l'atelier, ce complément a été ajouté par l'un des participants :

*Deux avenues pourraient être envisagées concernant les défis d'un «projet d'envergure». La première est celle d'un outil de planification restrictif comme un PPU spécifiques avec par exemple, des critères de design très fort (on pense ici à Bois-Franc) qui permet de donner une signature au «projet». Ce PPU pourrait comprendre aussi des interventions allant jusqu'à l'expropriation pour des fins publics (par exemple un corridor pour accéder de la future gare à la Place du commerce). La seconde option est une intervention physique forte du public (Ville/provincial). Son exemple est celui de la ligne Highline à New-York ou l'état a fait une intervention majeure à laquelle tous les développements/redéveloppements du secteur doivent se rattacher.*

### RÉPONSE SYNTHÈSE À LA QUESTION

Il est exprimé qu'il y a peu d'intérêt à convertir des immeubles non résidentiels à des fins d'habitation puisque plusieurs immeubles visés ne proposent pas une forme propice à cette fonction. Il y a plusieurs bâtiments commerciaux vieillissants, en fin de vie utile. Pour ce qui est des options de transformation de bâtiments (ajout d'étages, agrandissements, etc.), c'est une avenue qui pourrait être explorée; toutefois, il est difficile d'évaluer si les bâtiments existants pourraient soutenir ce genre d'intervention et aussi, si cela pourra réellement bonifier la qualité et le dynamisme du secteur. L'option de transformation majeure, voire même de démolition complète pour reconstruction sous forme de projet d'envergure d'un promoteur occupant un îlot complet ou une partie d'îlot, semble être une option plus pertinente à considérer. Toutefois, de nombreux enjeux sont mentionnés en lien avec le volet foncier, le choix/type de promoteurs, l'acceptation sociale des résidents de l'île et ainsi que les volontés/orientations municipales qui sont elles-mêmes à clarifier.

### QUESTION 8

*Quelle vocation pourrait être privilégiée sur les terrains vacants ou potentiellement réaménageables du secteur?*

### COMMENTAIRES ÉMIS

Cette question n'a pas été abordée directement. Il semblerait prématuré et inadéquat de déterminer d'emblée les usages à préconiser par terrain vacant, surtout dans l'optique d'une planification d'ensemble potentielle impliquant un remaniement majeur de plusieurs terrains à même un îlot. Toutefois, les discussions lors de l'atelier ont permis de dégager les constats suivants :

#### SITE DU CONCESSIONNAIRE AUTOMOBILE (GRAVEL)

La majorité des participants s'entendent pour dire que ce site jouit d'un bon potentiel de redéveloppement pour un projet d'ensemble résidentiel. C'est d'ailleurs le site le plus propice à accueillir de nouveaux logements, le terrain étant d'une bonne dimension, situé à proximité de la future station du REM et donnant directement sur le fleuve, adjacent à la promenade linéaire. Revoir ce site permettrait aussi d'améliorer le corridor visuel de porte d'entrée de l'île pour les usagers du pont Champlain.

#### SITE VACANT DU QUARTIER POINTE-NORD

La partie sud du quartier Pointe-Nord, près de l'autoroute et le long du boulevard René-Lévesque, n'est pas encore planifiée. Étant inclus dans le secteur de planification municipale et indiqué comme « à planifier » par le promoteur (Proment), ce site jouit d'un potentiel de densification qui pourrait être, en grande partie, orienté vers l'usage résidentiel ou résidentiel mixte, à l'image du reste du projet Pointe-Nord. Sa localisation, à très grande proximité de la future station REM, pourrait déterminer son type d'aménagement, peut-être davantage axé sur les mobilités actives, et ce, en diminuant la présence de l'auto ou, du moins, en la dissimulant.

### RÉPONSE SYNTHÈSE À LA QUESTION

Dans l'ensemble, il ressort qu'il n'est pas favorable d'intervenir à la pièce (par terrain vacant). Il apparaît que l'option de planifier à l'échelle de grands ensembles est plus pertinente, faisant en sorte d'attribuer une meilleure vocation aux terrains vacants ou sous-utilisés. Dans cette optique, deux sites se démarquent pour leur potentiel, soit le concessionnaire automobile (Gravel) et le terrain sud du quartier Pointe-Nord.

## 4 | COMMENTAIRES ET RÉPONSES AUX QUESTIONS

### QUESTION 9

*Y a-t-il des équipements (parcs, centres sportifs, etc.) qui devraient (ou pourraient) être réalisés dans le secteur à l'étude et qui viendraient compléter l'offre en équipement de l'île?*

### COMMENTAIRES ÉMIS

#### ÉCOLE

La commission scolaire Marguerite-Bourgeoy (CSMB) aurait manifesté des besoins pour l'implantation d'une 3e école sur l'IDS, possiblement transitoire (dernier cycle primaire/premier cycle secondaire). Il semblerait que les deux autres écoles, dont la plus récente École des Marguerites, seraient sur le point d'atteindre leur capacité maximale. Certains participants ont émis des réserves à cet égard. Des pourparlers sont à prévoir entre l'arrondissement et la CSMB. La localisation d'une nouvelle école pourrait être un enjeu pour la Ville, les commissions scolaires manifestant souvent le besoin de terrains. L'exemple de Griffintown est mentionné.

#### AUTRES ÉQUIPEMENTS

Il est difficile pour les participants de l'atelier de déterminer les besoins en termes d'équipements collectifs. Un exercice est en cours de préparation par l'arrondissement afin de déterminer les besoins pour l'île.

### RÉPONSE SYNTHÈSE À LA QUESTION

Bien que des vérifications soient à réaliser, l'intégration d'une 3e école sur l'île est mentionnée comme une possibilité, mais celle-ci demeure toutefois à valider, notamment par rapport au type préconisé (secondaire ou primaire ou les deux). En ce qui concerne d'autres équipements collectifs, il est difficile pour les membres de l'atelier de se prononcer sur des éléments particuliers. On retient toutefois que l'attrait potentiel pour des familles dans le secteur devrait rimer avec l'intégration d'équipements collectifs répondant à leurs besoins (voir question 5).



## 5 | CONCLUSION

Au terme de cet atelier, et bien qu'aucun consensus officiel n'ait été établi, la discussion a permis une réflexion de plus vaste portée.

Trois éléments essentiels ressortent de cet échange. D'une part, l'intégration de nouveaux projets d'habitations apparaît pertinente pour le secteur de planification, en assurant d'offrir un milieu convivial libre des contraintes d'aménagement actuelles. D'autre part, le type de clientèle favorisée pour ce secteur devrait avoir une forte incidence sur l'utilisation- ou non- de la station projetée du REM. Enfin, planifier le développement en proposant différents scénarios d'aménagement (scénario de densification de type « grand projet », scénarios d'intervention partiels, etc.) permettrait de mettre en évidence l'utilisation optimale du secteur.

Pour terminer, les produits résidentiels proposés devront être conformes aux besoins et aux attentes de la clientèle ciblée, laquelle est difficile à déterminer pour le moment. C'est notamment le cas des familles, dont on souhaite encourager la présence sur l'île.

# 6 | ANNEXE - SECTEUR DE PLANIFICATION



