



Avis du CRE-Montréal sur le PPU Nord de l'Île-des-Sœurs

Présenté à
l'Office de consultation publique
de Montréal (OCPM)
23 octobre 2019





Conseil régional de l'environnement de Montréal

Maison du développement durable

50, rue Sainte-Catherine Ouest, bureau 300

Montréal (Québec) H2X 3V4

Tél. : 514-842-2890

Télec. : 514-842-6513

info@cremtl.qc.ca

www.cremtl.qc.ca

Le Conseil régional de l'environnement de Montréal (CRE-Montréal) est un organisme à but non lucratif indépendant, consacré à la protection de l'environnement et à la promotion du développement durable sur l'île de Montréal. Par le regroupement et la concertation de ses membres, par ses activités de sensibilisation, de représentation publique et ses différents projets-action, il contribue à l'amélioration de la qualité des milieux de vie et de l'équité sociale sur l'île de Montréal.

Suivez-nous!



Table des matières

I – Introduction	3
II – Analyse et recommandations.....	3
« Bon TOD, bad TOD »	3
L’encadrement harmonieux de la forme bâtie : condition d’une « bonne densification ».....	5
Prioriser les déplacements actifs et collectifs pour assurer la durabilité de la mobilité	6
La performance environnementale : au-delà d’une approche projet par projet.....	7
Davantage de nature en ville.....	8
III – Conclusion.....	12



I – Introduction

Le projet de programme particulier d'urbanisme (PPU) soumis à la consultation vise la création d'un milieu de vie et d'emploi de type TOD (*Transit Oriented Development*) aux abords de la future station du Réseau express métropolitain (REM) de l'Île-des-Sœurs. Le CRE-Montréal a pris connaissance du PPU et veut ici signifier son appui aux principes de qualité de milieu de vie, de résilience et de durabilité qui le sous-tendent.

À l'heure des changements climatiques, il est essentiel d'orienter l'aménagement et l'urbanisme vers des formes urbaines favorables au transport collectif et actif, et génératrices de résilience écologique, sociale et économique. Le modèle du TOD, en autant qu'il soit appliqué convenablement, peut aider à cette transition.

Nous désirons soumettre à l'attention des commissaires certaines idées et recommandations qui, à notre avis, viendront enrichir les objectifs d'aménagement énoncés dans le document de présentation du PPU et les articuler à des principes de développement urbain durable.

II – Analyse et recommandations

« Bon TOD, bad TOD »¹

Le modèle du TOD a le vent dans les voiles. Dans la seule région métropolitaine de Montréal, 155 aires TOD sont identifiées (PMAD). Bien que plusieurs ressources permettant de guider l'aménagement des TOD soient disponibles (Guide d'aménagement, recueil de bonnes pratiques, forums, etc.), on sait qu'il en existe dans les faits des exemples mieux réussis que d'autres.

Pour paraphraser l'organisme Vivre en Ville, il est essentiel de se rappeler qu'un TOD ne saurait se résumer à des projets immobiliers annexés à des stations de transport en commun. Il faut plutôt les concevoir comme « de véritables milieux de vie, interconnectés les uns aux autres »². Cette définition inscrit simultanément le TOD dans deux échelles spatiales complémentaires : c'est d'abord un quartier en soi, complet en lui-même, conçu à échelle humaine, qui comprend une offre de logement et de services diversifiée, et qui présente un maillage réussi entre la mobilité collective et active. À plus grande échelle, le TOD apparaît également comme un quartier relié à d'autres quartiers ou municipalités par des infrastructures de transport et des services et marchés (emploi, commercial, culturel, santé, éducation ou autre).

¹ Titre d'une conférence de l'organisme Vivre en Ville.

² <https://vivreenville.org/notre-travail/videos/conferences/bon-tod-bad-tod.aspx>



Ainsi, il importe d'orienter le développement du TOD de l'Île-des-Sœurs de manière à ce que les offres d'emplois, commerciales et culturelles qu'on y trouvera ne soient ni génériques, ni la copie de Bridge-Bonaventure ou de Brossard. Le TOD de l'Île-des-Sœurs devra *compléter* ce qui existe déjà dans le corridor d'urbanisation dessiné par cette branche du REM (centre-ville d'un côté, Brossard de l'autre). Autrement dit, il faut travailler en parallèle le développement du secteur Bridge-Bonaventure et du TOD de l'Île-des-Sœurs.

Au-delà de la stratégie de développement progressif de l'immobilier, du commerce de proximité et de bureaux présenté dans l'Évaluation du potentiel de développement économique³, la détermination d'une vocation présidant au développement économique et identitaire du TOD de l'Île-des-Sœurs, en complémentarité avec l'existant à plus grande échelle, devrait faire l'objet d'un principe en soi. Le PPU évoque brièvement l'économie du savoir (objectif d'aménagement 1.2) comme un créneau porteur, mais il faudra aller plus loin dans la réflexion car c'est aussi une filière identifiée pour le secteur Bridge-Bonaventure.

Recommandation 1

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.

Nous soutenons par ailleurs l'idée exprimée dans le PPU de « favoriser la mise en valeur de terrains vacants ou sous-utilisés », notamment « les stationnements », pour soutenir la densité construite. En fait, cette stratégie nous apparaît essentielle car elle permettrait de faire d'une pierre deux coups (voire plusieurs coups !) : non seulement rendrait-elle possibles la densification et la compacité souhaitées, mais elle constituerait également un moyen de décourager l'auto-solo au profit des autres modes de transport durable et, en autant que le processus s'accompagne d'efforts de déminéralisation et de verdissement, une opportunité de réduire les îlots de chaleur urbain dans le secteur (Figure 1).

Recommandation 2

Opérer un chantier de revitalisation des espaces de stationnement en y :

- appliquant la stratégie réduire-prioriser-optimiser et intégrer de la démarche stationnement écoresponsable⁴ du CRE-Montréal
- implantant les immeubles projetés avec une relation à la rue de façon à accroître la proximité et la liaison transport actif et collectif;
- intégrant des cheminements piétons et cyclistes conviviaux et sécuritaires;
- maximisant la proportion d'espaces verts et perméables;

³ http://ocpm.qc.ca/sites/ocpm.qc.ca/files/pdf/P105/3.5_altus-bc2_etudeeconomique_.pdf

⁴ <https://stationnementecoresponsable.com/>



- tarifant convenablement les espaces de stationnement restants de façon à décourager l'utilisation de l'auto-solo;
- évaluant les besoins réels de stationnement et en établissant des mesures incitatives au transport durable grâce à un plan de gestion de déplacement piloté par un Centre de gestion des déplacements (Voyagez futé, MOBA).



Figure 1. Carte des îlots de chaleur urbains

L'encadrement harmonieux de la forme bâtie : condition d'une « bonne densification »

« L'encadrement harmonieux de la forme bâtie », présenté comme 4^e orientation du PPU, nous apparaît très intimement lié aux objectifs de densification et de consolidation du noyau de commerces et de services exprimés en lien avec la 1^{re} orientation. En fait, nous y voyons la condition même d'une densification réussie.

Cette préoccupation doit se sentir à toutes les échelles du PPU : celle du bâtiment (compacité, diversité des typologies, matériaux, transparence, etc.), celle de l'articulation du bâti à la rue (animation des façades, dégagement permettant le verdissement, rapport de proportions à échelle humaine) et celle de la répartition des formes bâties sur le territoire concerné (gradient de hauteur, maintien d'ouvertures visuelles).

Le respect de toutes ces conditions assurerait la diversité de l'offre de logements et favoriserait l'atteinte de la mixité sociale souhaitée; permettrait de déployer une offre complète de services de proximité et contribuerait à la création d'un sentiment d'appartenance et d'une vie de quartier; favoriserait l'intégration sécuritaire et conviviale de la mobilité active au cœur du quartier; et favoriserait une cohabitation harmonieuse des usages.



Déterminer les usages, les coefficients d'occupation des sols et les hauteurs est un exercice d'une grande finesse. En même temps, une grande fermeté est de mise pour éviter la dérogation à ces normes et la multiplication ou la concentration des tours dans le secteur.

Recommandation 3

Assortir le PPU de PIIA, de modifications règlementaires et de tout autre outil ou levier pertinent pour obtenir les formes bâties et les formes urbaines qui permettront de créer un quartier complet, à échelle humaine, et pour maintenir un contrôle serré sur les usages, les coefficients d'occupation des sols et les hauteurs, les gabarits, les certifications d'architecture durable, la conversion d'espaces déjà bâtis, la réduction des espaces de stationnement, l'intégration de toits verts et d'aménagements végétalisés pour la gestion *in situ* des eaux pluviales, la création de nouveaux espaces verts et naturalisés, etc.

Prioriser les déplacements actifs et collectifs pour assurer la durabilité de la mobilité

Le PPU du Nord de l'Île-des-Sœurs présente un ensemble détaillé et élaboré d'actions prioritaires à mener pour améliorer les accès à l'île et privilégier des aménagements au profit des piétons, cyclistes et usagers du transport collectif. Nous nous en réjouissons et les appuyons en bloc.

On ne saurait trop insister sur certaines d'entre elles, premièrement sur l'importance de maximiser les liaisons REM/autobus/mobilité active et sur l'objectif d'augmenter le plus possible le report modal de l'automobile vers le REM.

Pour faire de la gare du REM un pôle intermodal structurant, il est non seulement important d'encadrer (tel que le prévoit déjà le PPU) l'offre de services et l'aménagement de ses abords, pour l'attractivité, la sécurité et l'expérience conviviale des piétons et cyclistes, mais également l'architecture de la gare elle-même. Nous avons repéré à travers le PPU un ensemble de fonctions qu'est appelée à jouer la future gare. Nous pensons qu'il serait intéressant de regrouper ces fonctions dans une même section, pour les rendre explicites et visibles.

Recommandation 4

Regrouper et rendre explicites les grandes fonctions de la future gare, de manière à poser les bases de la forme architecturale attendue.

- La gare doit devenir un pont, un point de franchissement de la barrière que forment les autoroutes.
- La gare doit devenir une plateforme de jonction et de transfert efficace, convivial et sécuritaire entre les différents réseaux de mobilité.
- Le toit de la gare devrait être végétalisé et être valorisé comme une composante à part entière de la trame verte du secteur.



- La gare elle-même doit devenir un pôle de services de proximité afin d'en faire un pôle attrayant et utile où le temps est valorisé grâce à une expérience positive.

Rappelons que, dans un 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. La résilience du TOD repose notamment sur un certain degré de redondance à ce chapitre. Ainsi, une desserte adéquate notamment en autobus et en Bixi, et d'autres moyens de transport en commun (possiblement une navette électrique sur l'île, tel que suggéré dans le PPU) devraient former, avec le REM, un cocktail complet de moyens de transport collectif.

D'ailleurs, toute la question de l'accessibilité de l'île en transport actif et collectif nous interpelle particulièrement. C'est pourquoi **nous appuyons fermement l'idée de créer un lien piéton et cyclable convivial et sécuritaire à même le pont Clément** vers le secteur Bridge-Wellington, de même que l'idée de **créer un nouveau pont reliant la rue Galt et le boulevard Marguerite-Bourgeoys au-dessus du chenal** - un pont accessible seulement aux piétons, cyclistes, véhicules de transport collectif et véhicules d'urgence.

La performance environnementale : au-delà d'une approche projet par projet

Nous souscrivons à l'orientation exprimée dans le PPU visant à « [e]ncourager une gestion écologique des sites par des pratiques innovantes et durables ». De très bonnes suggestions d'interventions sont préconisées à ce chapitre. Notons-en d'autres :

- Se doter de plans de gestion des déplacements locaux en lien avec les cibles du plan local de déplacement de l'arrondissement.
- Inciter les promoteurs immobiliers à adopter les meilleures pratiques de l'architecture durable et à obtenir des certifications LEED ou équivalentes. Cela vaut tout particulièrement pour les édifices publics et des sociétés d'État, notamment la gare du REM, qui devraient être innovants et exemplaires.
- En plus d'inciter à la « mutualisation des équipements » et « des espaces verdis », les occupants du secteur devraient être incités à développer des liens étroits à travers les principes de l'économie circulaire. (Des exemples sont donnés plus loin au sujet de l'agriculture urbaine.)

Ainsi, au-delà de l'encouragement site par site, le PPU devrait présenter l'objectif de la performance environnementale comme un trait intégré à l'ADN même du TOD.



Recommandation 5

Établir des cibles précises pour encadrer, sur le territoire du TOD :

- la performance énergétique et le caractère durable des bâtiments, notamment de la gare du REM et des édifices publics;
- l'implication des propriétaires d'immeubles et d'entreprises pour le développement de la mobilité active et la réduction de la part modale de l'automobile;
- la création d'espaces verts et naturels, l'implantation d'aménagements végétalisés pour la réduction des îlots de chaleur, la gestion *in situ* des eaux pluviales, la biodiversité et la mitigation des nuisances sonores et autres.

Davantage de nature en ville

Nous sommes d'accord avec les interventions préconisées visant à « maximiser le verdissement » et à « favoriser l'intégration d'écrans paysagers afin d'assurer une zone de transition adéquate ». Ces considérations sont fondamentales pour favoriser la qualité des milieux de vie d'un grand nombre de personnes y résidant ou y travaillant, appelées à venir s'installer très près de grandes infrastructures de transport.

Il est possible d'aller encore plus loin en intégrant non seulement des considérations paysagères et de qualité de vie, mais également des considérations écologiques, ce qui permettrait d'assurer la résilience des aménagements et la pérennité des services qu'on peut en retirer.

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. Le plan en prévoit d'autres, qui seront complémentaires aux premières et qui formeront notamment un corridor appelé *Axe vert*. La trame verte et bleue du secteur pourrait être davantage bonifiée si les toits et murs végétalisés, plutôt que de venir seulement s'inscrire dans la trame urbaine au gré des projets immobiliers, faisaient l'objet d'une programmation d'ensemble visant à augmenter la canopée, la biodiversité, la connectivité écologique et la résilience des aménagements face aux stress urbains et aux changements climatiques. Par exemple, comme cela a été mentionné plus haut, la gare du REM devrait être conçue et aménagée de manière à devenir un pont écologique dans une perspective de corridors verts, franchissable par un certain nombre d'espèces et groupes fonctionnels désirables: insectes pollinisateurs, oiseaux, etc.

Recommandation 6

Au-delà du projet d'*Axe vert*, planifier la création, sur l'ensemble du secteur à l'étude, d'un réseau dense de parcs et d'espaces verts, incluant des toits verts et divers aménagements pour la gestion des eaux.

- Identifier les sous-secteurs où la trame verte gagnerait à être enrichie par un recours intensif aux toits et murs végétalisés.



- Inscrire les balises pertinentes à cet égard dans le PPU et les autres outils réglementaires appropriés.

Recommandation 7

Encadrer le concept architectural de la gare du REM pour que celle-ci devienne un pont écologique dans l'esprit des corridors verts, favorable au déplacement de la faune comme les insectes pollinisateurs et les oiseaux.

Le PPU traduit bien l'intention de mettre en valeur le périmètre vert du TOD et celle de créer de nouveaux espaces et parcours verts dans les secteurs centraux. La relation entre ces deux ensembles pourrait être pensée en termes de complémentarité, d'interpénétration et de continuité d'une même expérience, axée sur le contact avec une nature diversifiée, indigène et libre.

En ce qui a trait à l'articulation des diverses composantes de la trame verte susmentionnées, nous trouvons une inspiration dans le concept de « deuxième peau des parcs »⁵ développée par l'anthropologue et géographe Sonia Lavadinho. L'idée centrale derrière ce concept est de faire percoler dans la trame urbaine la sensation de bien-être que l'on ressent à l'intérieur d'un parc. Par une série d'interventions de verdissement et d'aménagement, il s'agit de décloisonner les parcs et de créer une texture naturelle dans la trame urbaine contiguë aux parcs.

Dans le cas qui nous occupe, une « deuxième peau des berges » viendrait se diffuser dans la trame urbaine, de la périphérie vers le centre. Cette approche culminerait en une unité d'expérience de la nature et de la mobilité durable, qui pourrait se traduire par des gains significatifs, tant au chapitre de la part modale par transports durables que de la biodiversité et de l'acceptabilité sociale.

Recommandation 8

S'assurer que l'aménagement des berges et des espaces constituant l'*Axe vert*, et l'expérience qu'ils permettent de vivre, ne se cantonnent pas à ces seuls sites/parcours, mais qu'ils percolent vers le centre du TOD et s'articulent à l'ensemble des composantes de la trame verte du secteur, pour établir une continuité écologique, paysagère et expérientielle, en s'inspirant du concept de « deuxième peau des parcs ».

Nos recommandations 6, 7 et 8 permettraient de répondre au déficit de verdure de la pointe nord de l'Île-des-Sœurs (55 % de surfaces minéralisées et seulement 16 % de canopée) tout en proposant, pour le TOD, une approche paysagère et une esthétique naturelle distinctes mais complémentaires au modèle de la cité-jardin privilégié plus au sud.

⁵ <http://bfluid.com/concepts/>



Le CRE-Montréal a produit, en collaboration avec le MTQ et des chercheurs en écologie urbaine de l'UQAM, un guide sur l'aménagement des emprises autoroutières⁶. Nous y insistons notamment sur les principes de diversité fonctionnelle et de stratification pour atteindre une biodiversité et une résilience maximales. Nous y expliquons également comment les caractéristiques associées à diverses essences d'arbres (traits fonctionnels) peuvent être utilisées et réparties dans l'espace pour obtenir et optimiser un certain nombre de services complémentaires et ainsi réaliser des économies d'échelle : gestion des eaux de surface, écran visuel, écran sonore, écran coupe-vent, résistance aux embruns routiers et au sel de déglçage, biodiversité, etc.

Recommandation 9

Partout où cela est possible, et particulièrement le long des autoroutes traversant le TOD, appliquer les principes présentés dans notre guide pour des plantations durables dans les emprises autoroutières.

Concernant la recommandation « Maximiser les alignements d'arbres de même que le verdissement le long des voies publiques, mais également sur les sites de développement immobilier », nous sommes d'accord avec le principe général mais avons des réserves par rapport à l'expression « alignements d'arbres ». S'il est important de planter des arbres pour augmenter la canopée et atteindre la qualité de vie et la qualité paysagère espérées, il importe tout autant d'éviter de se retrouver uniquement avec des aménagements constitués d'arbres bien alignés. La science nous enseigne que les arbres sont grégaires et que leur capacité de résilience augmente lorsqu'on leur laisse la chance de « communiquer » entre eux via leurs réseaux racinaires. La résilience des écosystèmes augmente également en fonction de la complexité et de la diversité de leur composition.

Recommandation 10

S'assurer de créer non seulement des « alignements d'arbres », mais également des espaces verts les plus naturels possible en termes de composition (diversité spécifique, diversité fonctionnelle, structure d'âges, etc.) et d'organisation spatiale (stratification horizontale et verticale, création de milieux non linéaires présentant un minimum d'effet de lisière et un maximum de milieux intérieurs, etc.), sans oublier de faire une belle place aux conifères qui maintiennent la verdure pendant les 6 mois durant lesquels les feuillus sont dénudés..

Par ailleurs, avant de recommander de « favoriser l'implantation de nouvelles activités à proximité de la rive », il serait important de mener des études écologiques pour identifier les écosystèmes de rive sensibles au stress et à l'activité humaine. Le cas échéant, il faudra aménager les zones tampon nécessaires et, à proximité, veiller à n'implanter que des activités idoines. Ceci ne vise pas à restreindre l'accès aux rives, qui est un objectif qui nous tient à cœur, mais de

⁶ http://ileau.ca/sites/default/files/upload/documents/projets/2019.01.28_guide_autoroutes_vf-2-compressed.pdf



s'assurer d'une cohabitation d'usages harmonieuse (récréation/conservation) aux endroits les plus écosensibles.

Recommandation 11

Identifier en berge les zones les plus écosensibles et requérant des aménagements particuliers pour une saine cohabitation d'usages récréatifs et de conservation.

Enfin, le PPU recommande de « [p]romouvoir l'agriculture urbaine dans l'ensemble du secteur, en mémoire de l'ancienne vocation agricole » (Objectif d'aménagement 3.4) et de « [f]avoriser l'intégration de l'agriculture urbaine à même les sites comme mesure favorisant notamment le verdissement et la perméabilité des sols » (objectif 5.1). Nous accueillons cette idée favorablement mais, pour nous assurer que sa mise en œuvre soit réellement durable, nous sentons le besoin d'ajouter quelques précisions.

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. En revanche, d'autres endroits nous apparaissent inappropriés, par exemple les terrains ou les toits les plus proches des autoroutes, à cause des embruns salés et de la pollution qu'elles génèrent, à moins d'implanter des aménagements venant mitiger efficacement ces nuisances et menaces à la santé.

Si l'apiculture est un créneau que la population locale souhaite développer, il faudra s'assurer de créer des prairies et des jardins mellifères en quantité suffisante, et limiter le nombre de ruches pouvant être installées dans le TOD en fonction d'une évaluation stricte de la capacité porteuse du milieu, à la fois pour nourrir les abeilles domestiques et toutes les espèces butineuses indigènes.

Pour éviter le gaspillage alimentaire et limiter les émissions de GES, des réseaux de distribution locale devraient être mis en place. De plus, la production locale pourrait s'insérer dans une boucle d'économie circulaire impliquant les restaurants du quartier et diverses entreprises de transformation ou de compostage des résidus de production et des résidus alimentaires.

Les projets d'agriculture urbaine du TOD de l'Île-des-Sœurs pourraient être arrimés aux programmes scolaires ou parascolaires de la future école ainsi qu'aux autres ressources éducatives du quartier.

Montréal est une ville effervescente dans le domaine de l'agriculture urbaine et dispose de beaucoup d'expertise en la matière (le Laboratoire sur l'agriculture urbaine (AU/LAB), la Coopérative Miel-Montréal, divers organismes d'accompagnement des entreprises dans la création de toits végétalisés, Les Fermes LUFA, etc.) qui pourraient participer au développement de ce volet.



Recommandation 12

Dans la mesure où l'agriculture urbaine est identifiée dans le PPU comme moyen de consolider la trame verte et d'évoquer l'histoire des lieux, s'assurer de développer, en collaboration avec les ressources scientifiques compétentes en la matière, un ensemble d'orientations et de balises pour en faire une activité réellement durable, depuis l'identification de lieux propices et l'encadrement des pratiques agricoles elles-mêmes jusqu'à leur arrimage aux activités économiques et communautaires du secteur.

III – Conclusion

Le CRE-Montréal accueille favorablement les orientations du PPU et y perçoit une préoccupation sentie pour créer, dans la partie Nord de l'Île-des-Sœurs, un TOD qui soit un réel milieu de vie, un quartier complet articulé autour de réseaux complémentaires de mobilité collective et active, et développé à l'échelle humaine. L'ensemble des actions préconisées sont intéressantes, tout particulièrement celles qui touchent à la densification, à la forme bâtie, à la mobilité et à l'harmonisation des usages. Les priorités d'action et les gestes d'aménagement proposés en lien avec la consolidation de la trame verte et l'intégration de pratiques innovantes pour la performance environnementale ont également retenu notre attention.

Nous espérons que les quelques réflexions et recommandations que nous avons formulées dans le présent document permettront d'intégrer au PPU et aux documents, règlements et outils qui en découleront davantage de précisions sur :

- la place de ce TOD et son rôle dans le corridor d'urbanisation centre-ville – Brossard;
- le besoin de réduire l'espace dédié au stationnement et, incidemment, la place de l'auto-solo;
- le rôle de trait d'union qu'est appelé à jouer la gare (outil de connexions intermodales, de franchissement de la barrière autoroutière, de concentration de services, et de connexions écologiques) et ce que cela implique en termes de conception architecturale;
- la formulation de balises claires pour que l'adoption de bonnes pratiques de performance environnementale ne soit pas qu'un vœu pieu;
- les moyens de consolider et d'aménager les diverses composantes de la trame verte et bleue du secteur au bénéfice de la biodiversité, de l'obtention pérenne de services écosystémiques et de la qualité des milieux de vie;
- l'encadrement nécessaire du volet agriculture urbaine mentionné dans le PPU, pour dépasser l'effet de mode associé à cette pratique et en faire une activité réellement durable.

Le CRE-Montréal reste à la disposition des commissaires de l'Office de consultation publique de Montréal (OCPM) et des personnes concernées par l'élaboration et la mise en œuvre du PPU à la Ville et à l'arrondissement de Verdun, pour répondre à leurs questions et les accompagner dans leurs démarches respectives.





50, rue Sainte-Catherine Ouest, #300
Montréal, QC H2X 3V4

tél.: 514 842-2890
info@cremtl.qc.ca
cremtl.qc.ca

suivez-nous!

