

Le 21 octobre 2019

À l'attention de : l'Office de Consultation Publique de Montréal

Objet : Mémoire à l'égard de la consultation sur le PPU de la partie nord de L'île-des-Sœurs

Soumis par : Robert Léveillé, résident de l'IDS

Madame, Monsieur

En tant que résident de l' le-des-S eurs (IDS) j'ai pris connaissance avec intérêt des documents déposés par la ville de Montréal de même que ceux déposés à la séance d'information tenue le 30 septembre 2019, à l'égard du projet de PPU de la partie nord de L' le-des-S eurs. Je vous soumetts par la présente mes observations, préoccupations et suggestions d'améliorations à l'égard de ce projet important qui façonnera et impactera de bien des man eres la vie quotidienne et le paysage de l'IDS.

J'aborde dans ce mémoire les sujets suivants :

- 1- Mise en contexte
- 2- La densité projetée et l'augmentation de la population à l'IDS
- 3- L'impact sur le nombre de véhicule automobile à l'IDS
- 4- L'impact des modifications projetées de la rue Place du Commerce
- 5- Conclusion

1- Mise en contexte

L'IDS a été développée au fil des années sur la base du concept de cité-jardin. C'est ce qui en fait un trait distinctif (un environnement champêtre à 15 minutes du centre-ville) et qui en fait sa réputation. Les gens viennent s'établir à l'IDS principalement pour cette raison.

Le concept de cité-jardin repose sur les principes de conservation d'un style champêtre de la ville, inclusion de parcs et d'îlots de verdure et une densité ne devant pas excéder 30 logements par hectare. Selon les documents fournis par la ville, IDS avait en 2016 une densité de 25,8 logements par hectare.

Les documents de la ville indiquent également que l'IDS a une proportion élevée de personnes ayant 65 ans et plus et que cela ira en augmentant.

Les propositions faites dans le projet de PPU déposé par la ville risquent de compromettre de façon importante le concept de cité-jardin en transformant de façon drastique la partie nord de l' le, porte d'entrée, de sortie et de commerces de convenance.

2- La densité de population

Selon les documents déposés par la ville de Montréal, le projet de PPU vise à augmenter la densité de la population de façon importante sur la partie nord de l'île, soit à 110 logements par hectare, ce qui est plus de 3.5 fois supérieur à la norme établie pour les cités-jardins. Ceci est motivé par l'implantation d'une station du REM à l'île et l'intention d'augmenter le nombre de commerces. Il est ainsi estimé, dans le document de présentation de juillet 2019, que le nombre d'unités de logement sur la partie nord augmenterait de 3 700 unités sur 20 ans, ce qui correspond à une augmentation de la population d'environ 7 500 à 8 000 personnes, soit près de 40%. À cela s'ajoutera les nouveaux travailleurs liés aux développements commerciaux et institutionnels projetés.

Pour fin d'illustration, l'ajout de 3 700 unités de logement représente l'équivalent de construire, sur la partie nord de l'île, 21 tours de logements similaires au Vistal, soit des tours de 25 étages chacune, comportant 175 unités de logement d'une superficie moyenne de 1 100 pieds carrés.

À cela s'ajoutera les autres développements résidentiels prévus sur la partie sud et centre de l'île.

Peut-on considérer cette densité comme soutenable et souhaitable pour un territoire de la superficie de l'IDS et considérer que cela respecte le concept de cité-jardin ?

Personnellement, je pense que non. La capacité de l'île à accueillir de nouveaux résidents est limitée de par la grandeur de son territoire et la capacité de ses infrastructures publiques (eau, égouts, écoles, médicale, incendie, loisirs, etc.) et routières (entrées et sorties de l'île). Ce projet modifie de façon très significative le concept cher à l'IDS de cité-jardin. L'IDS ne doit pas devenir un nouveau Griffintown.

Dans ce contexte, le PPU devrait prendre en considération l'augmentation projetée de la population de l'île dans sa globalité, c'est-à-dire en incluant tous les développements domiciliaires projetés (pointe sud, reconversion du côté centre-ouest, etc.), l'ajout quotidien de nouveaux travailleurs avec les développements commerciaux projetés et avoir une évaluation de la capacité de l'île (infrastructures publiques, routières et impact sur l'environnement) à absorber ou non une telle augmentation.

Il est à noter que dans l'étude faite pour la ville par le Groupe Altus en août 2017, il était recommandé **d'augmenter de 2 500 unités de logements la densité de la partie nord et non de 3 700**. Cette augmentation était jugée suffisante pour assurer l'augmentation du nombre de commerces de proximité à l'île.

Recommandation #1 :

Afin d'établir la densité **soutenable** sur la partie nord de l'île et pour l'ensemble de l'île, le PPU devrait prendre en considération;

- les développements projetés sur l'ensemble de l'île pour le même horizon que le PPU (20 prochaines années);
- le nombre de nouveaux travailleurs qui viendront quotidiennement travailler sur l'île;
- réaliser une évaluation formelle des impacts sur l'ensemble des infrastructures publiques et routières ainsi que sur l'environnement et prévoir, s'il y a lieu l'espace ou les terrains nécessaires pour ces infrastructures (ex. où peut-on construire une ou deux nouvelles écoles sur l'île si ce n'est que sur la partie nord ?);
- revoir à la baisse de façon substantielle la densité projetée sur la partie nord de l'île et éviter de se retrouver avec des développements qui seraient l'équivalent d'un ajout de 21 tours à condo de 25 étages chacune, tel que présenté précédemment et maintenir le taux globale de densité sur l'ensemble de l'île à un ratio de 30 logements par hectare afin de respecter le concept de cité-jardin.

3- L'impact sur le nombre de véhicule automobile

Le PPU vise à convertir la partie nord de l'île sur la base d'un T.O.D, c'est-à-dire des espaces d'avantage dédiés aux piétons et aux cyclistes et moins d'espace pour les véhicules automobiles. Ceci se traduit notamment par la réduction de 4 à 2 voies la rue Place du commerce, une réduction significative du nombre d'espaces de stationnement près des commerces et une limitation du nombre d'espace consacré au stationnement dans les nouvelles constructions d'habitation (norme de 0,75 place par logement).

Bien qu'il soit plus que souhaitable d'inciter les gens à une plus grande utilisation du transport collectif, notamment pour les déplacements vers le centre-ville, la réalité est :

- qu'il y aura toujours des gens qui devront se déplacer en voiture au quotidien pour leur travail, rendez-vous médicale ou autres raisons;
- le pont projeté reliant l'IDS à Verdun via la rue Marguerite-Bourgeois est planifié que pour les piétons, cyclistes et véhicules d'urgence;
- que l'électrification des automobiles maintiendra la popularité de ce type de transport dans le futur que l'on le veuille ou non;
- que l'augmentation projetée de 7 500 à 8 000 nouveaux résidents sur la partie nord va nécessairement faire augmenter considérablement le nombre de véhicules automobiles sur l'île. Sur la base de l'hypothèse utilisée par la ville (0.75 par logement) cela représente au minimum 6 000 voitures supplémentaires uniquement pour la partie nord de l'île.

Ceci va forcément se traduire par une congestion beaucoup plus importante des entrées et sorties aux heures de pointe (tant pour les autobus du transport en commun que pour les automobilistes) et des problèmes d'accès pour les policiers, ambulanciers et pompiers en cas d'urgence. Cette situation sera accentuée du fait qu'il est de plus planifié de réduire de 4 à 2 voies la rue Place du Commerce.

Également l'augmentation du parc automobile sur l'île sans une adéquation avec l'augmentation des places de stationnement (souterrain ou autre) amènera un débordement du stationnement dans les quartiers et rues limitrophes à la partie nord.

En d'autres termes, l'augmentation de la densité de population sur la partie nord va nécessairement faire augmenter la densité de véhicule automobile sur l'île et le PPU ne semble pas prendre en compte cette réalité. Dans ce contexte, le PPU devrait revoir à la baisse le niveau de densité de la population (tel que proposé au point 2 et recommandation #1 ci-dessus) et réviser à la hausse le prorata des espaces de stationnement afin d'éviter ces situations.

Recommandation #2

Le PPU devrait prendre en considération que l'augmentation de la densité de la population sur la partie nord de l'île aura nécessairement un impact proportionnel sur le parc automobile situé sur l'île, notamment dans un contexte d'électrification des autos. Pour éviter que l'île devienne un cauchemar quotidien tant pour les autobus du transport en commun, les automobilistes, les policiers, les ambulanciers et les pompiers, le PPU devrait;

- Revoir à la baisse la densité de population projetée pour la partie nord de l'île, ce qui se traduirait par une diminution de la densité du parc automobile;
- S'assurer d'une adéquation automobile/stationnement dans les unités de logement en révisant le ratio de 0.75 à 1.0 place par unité de logement;
- De s'assurer qu'il y aura un nombre suffisant de stationnements près des commerces de proximités, considérant notamment le vieillissement de la population de l'île;
- De maintenir la rue place du Commerce à 4 voies (voir section 3 ci-dessous à cet effet).

4- Impacts des modifications projetées de la rue place du Commerce

Plusieurs transformations sont projetées dans le secteur place du Commerce. Bien qu'il soit souhaitable de verdir d'avantage ce secteur et d'améliorer la convivialité des déplacements actifs, ceci doit être fait dans le respect de sa vocation, c'est-à-dire une place où sont implantés les commerces de proximité (épiceries, pharmacies, SAQ,

institutions financières, etc.) et donc où il y a nécessairement un achalandage par véhicule automobile, d'autant plus que la population est vieillissante à l'île. Également, la rue place du Commerce est le seul lien direct entre les deux entrées/sorties possibles de l'île. La construction du pont Samuel de Champlain a permis de démontrer à quel point ce lien est névralgique pour une circulation fluide dans l'île.

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.

De même, le nombre de places de stationnement (intérieur ou autre) devrait être en proportion de l'augmentation du parc automobile et non d'une réduction du nombre des espaces, pour les raisons évoquées au point 2 ci-dessus.

Finalement, il ne devrait pas y avoir de places de stationnement ajoutées sur la rue place du Commerce, tel que proposé dans le PPU, puisque cela va nuire à la fluidité de la circulation et représentera un danger pour les cyclistes. En effet, les stationnements projetés étant situés en marge de la piste cyclable, l'ouverture de portière représentera un risque d'accident important.

Recommandation #3

Le PPU devrait être modifié afin :

- de maintenir à 4 voies la rue place du Commerce et ainsi assurer un minimum de fluidité de la circulation entre les deux entrées/sorties de l'île;
- d'éliminer les espaces de stationnement projetés le long de la rue place du Commerce pour des raisons de sécurité et de fluidité;
- de revoir si nécessaire les marges de recul des nouveaux bâtiments à construire le long de cette rue afin de pouvoir y intégrer l'élargissement de la place piétonnière et les espaces de verdissement;
- de prévoir le maintien de place de stationnement en nombre plus important de ce qui est prévu au PPU (souterrain ou autre) afin d'assurer une accessibilité aux commerces de proximité.

5- Conclusion

Le PPU représente un exercice intéressant et nécessaire à la planification du développement de la partie nord de l'île et de l'ensemble de l'IDS. Il doit cependant être fait dans le respect du concept de cité-jardin, signature distinctive de l'île et principale raison qui motive les gens à venir s'y établir.

Depuis 2017, le taux de densification projeté de la partie nord (dans les documents soumis par la ville) a considérablement augmenté passant de 2 500 unités de logement à 3 700 unités, soit une augmentation de 48 %. L'augmentation projetée porte la densité à 110 logements à l'hectare et représente l'équivalent de construire sur la partie nord de l'île 21 tours à condos de 25 étages chacune. À cela s'ajoutera les unités de logements prévus dans les parties sud et centre de l'île ainsi que les nouveaux travailleurs.

Le PPU doit être revu afin:

- de tenir compte de l'ensemble des développements planifiés sur l'île, de l'impact de la densification sur l'accroissement du parc automobile et évaluer les impacts sur les infrastructures tant publiques et routières ainsi que les impacts environnementaux;
- de respecter le concept de cité-jardin de l'île et par conséquent réduire de façon importante la densification projetée;
- de prendre en considération l'impact du vieillissement de la population de l'île sur les infrastructures, notamment les places de stationnement.

Je demeure disponible si les membres de l'office et/ou les représentants de la ville souhaitent discuter davantage des propositions/recommandations contenues dans le présent mémoire.

Merci de l'attention et du suivi que vous porterez au présent mémoire.

Robert Léveillé
Résidents l'IDS