

MÉMOIRE

ASSOCIATION DES PROPRIÉTAIRES ET RÉSIDENTS DE L'ÎLE-DES-SŒURS

PRÉSENTÉ À

L'OFFICE DE CONSULTATION PUBLIQUE DE MONTRÉAL.

PLAN PARTICULIER D'URBANISME

PARTIE NORD DE L'ÎLE-DES-SŒURS

23 octobre 2019

PRÉAMBULE

Avant la présentation de son mémoire, l'Association des propriétaires et résidents de L'Île-des-Sœurs (l'APRIDS) tient à remercier l'Office de consultation publique de Montréal (OCPM), la Ville de Montréal et l'arrondissement de Verdun pour l'occasion qui lui est offerte de donner son opinion sur ce très important document de planification qu'est le Plan particulier d'urbanisme (PPU) de la partie nord de l'Île-des-Sœurs. Sans nul doute, le développement envisagé de cette partie de l'île, même si nous comprenons bien qu'il ne s'agit pour le moment que d'une vision et d'un cadre normatif et non de la présentation de projets spécifiques, sera lourd de conséquences pour les résidents de L'Île-des-Sœurs qui depuis plusieurs années subissent les contraintes de nombreux projets d'infrastructures sur l'île et en périphérie de celle-ci.

Nous allons essayer par ce mémoire de vous faire part de nos inquiétudes mais aussi de nos espoirs concernant le développement de ce secteur. Et de formuler des recommandations qui, selon nous, pourraient aider à améliorer le projet.

L'APRIDS est un organisme à but non lucratif qui, depuis 1987, œuvre à l'amélioration de la qualité de vie des résidents de L'Île-des-Sœurs (IDS) et à la protection de son environnement. Apolitique et non partisane, l'APRIDS s'informe, questionne, consulte, suggère, collabore, critique et met de l'avant de nouveaux projets.

Elle est dirigée par un conseil d'administration élu parmi ses membres lors de son assemblée générale annuelle. Tous les membres de son conseil ainsi que toutes les autres personnes impliquées dans ses dossiers travaillent bénévolement.

L'APRIDS a pour mission de promouvoir et de défendre les intérêts de tous les résidents de L'Île-des-Sœurs, qu'ils soient propriétaires ou locataires, individus, commerces, copropriétés ou institutions, principalement auprès des instances publiques. Elle se préoccupe de la sécurité des citoyens, de l'aménagement du territoire et des installations éducatives, culturelles, sportives et de loisirs. Dans tous ses projets, elle met en premier plan la protection de l'environnement et la lutte aux changements climatiques.

Depuis sa création, l'APRIDS s'est toujours fortement intéressée aux problèmes de développement urbain et de transport. Au cours des dernières années, cet intérêt s'est particulièrement manifesté par les initiatives suivantes :

- La création du Comité du pont Champlain, formé d'experts résidents de l'île qui est intervenu à de nombreuses reprises auprès d'Infrastructure Canada, de la société Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée et des autorités municipales en ce qui a

trait aux enjeux sociaux, urbains et environnementaux du futur pont Champlain et de ses accès.

- La présence, à titre d'organisme communautaire représentant Verdun - L'Île-des-Sœurs, comme participant aux travaux du comité de bon voisinage Verdun / Sud-Ouest du projet de corridor du nouveau pont Champlain.
- Son soutien actif à toutes les initiatives d'électrification du transport individuel et collectif par l'organisation sur l'île en 2014 et 2015 des Journées Électromobilité Montréal.
- La présentation d'un mémoire au B.A.P.E sur le projet du REM en avril 2016.
- La présentation d'un mémoire à la Société des Transports de Montréal sur la Refonte du réseau de bus sur l'Île-des-Sœurs en mai 2019.

CONTEXTE DU MÉMOIRE

Avec la fin de la construction du nouveau pont Samuel-de Champlain en 2019 et l'arrivée du Réseau Express Métropolitain (REM) sur l'IDS en 2021, c'est toute la situation du transport sur l'IDS et entre l'IDS et d'une part Verdun Terre Ferme et d'autre part le centre-ville, qui va être grandement modifiée. Ce réaménagement va créer une nouvelle dynamique de développement à l'IDS à laquelle déjà de nombreux promoteurs privés s'intéressent. En particulier, la création d'un lien direct entre la Pointe-Nord et le reste de l'île par un tunnel sous la station du REM va refaçonner l'aménagement urbain de tout le secteur des deux côtés de l'autoroute.

Suivant en cela les recommandations du Plan métropolitain d'aménagement et de développement de Montréal, un rayon de 1 km autour de la station Île-des-Sœurs du REM a été identifié au Schéma d'aménagement de développement de l'agglomération de Montréal comme une aire TOD (Transit-oriented-development). Ce schéma vise à favoriser la croissance résidentielle aux abords des métros et des gares de train. Le PPU a été l'outil retenu par la ville-centre et l'arrondissement Verdun pour mettre en œuvre ce développement TOD dans ce qui est désigné comme la partie nord de l'IDS.

Cette transformation qui couvrira un territoire de 79 ha est majeure puisqu'elle prévoit, à long terme (20 ans et plus) de construire :

- près de 200 000 mètres carrés de superficie commerciale, de bureaux ou institutionnelle;
- un peu plus de 3 700 nouveaux logements.

Pour ce faire, le présent règlement modifiant le Plan d'urbanisme prévoit la modification de la densité de construction ainsi que l'intégration de hauteurs maximales de construction afin d'assurer une cohérence avec la vision d'aménagement pour le secteur.

Ce mémoire a été préparé à partir des informations contenues dans les documents disponibles sur le site de l'OCPM ainsi que de celles qui nous ont été transmises par les représentants de la Ville lors des 2 séances d'information tenues à l'IDS le 18 septembre 2018 et le 30 septembre 2019.

NOTRE CRAINTE PRINCIPALE

La crainte principale de l'APRIDS concernant le PPU est simple et peut se résumer ainsi : Les projets immobiliers envisagés par le PPU pour les 20 prochaines années que ce soient des bureaux, des commerces ou des logements ont toutes les chances de se réaliser, car ce sont des occasions d'affaires auxquelles les promoteurs et propriétaires de terrains ne pourront résister.

La Ville, quant à elle, en l'absence de terrains lui appartenant, à l'exception des emprises de rue et quelques lots, pour mettre à exécution ses plans de voie piétonnières et cyclables, de verdissement, de parcs, d'aménagements de nature collective et communautaire (école, piscine intérieure, bibliothèque, salle de sport etc.) devra compter principalement sur des ententes avec le privé ou d'autres paliers de gouvernement. Ententes qui se matérialiseront peut-être ou pas ou de façon peu satisfaisante.

En un mot, la population de l'Île et les travailleurs qui la fréquentent risquent de connaître pendant très longtemps tous les inconvénients d'un autre immense chantier quasi permanent (bruit, pollution, embouteillages monstres), avant de pouvoir bénéficier peut-être un jour, des aspects les plus prometteurs du développement de ce secteur. Cette crainte est majeure pour l'APRIDS et sous-tend plusieurs des commentaires qui vont suivre.

APPRÉCIATION GÉNÉRALE DU PPU

Selon les termes du PPU, la vision d'aménagement pour le secteur se décline à travers cinq orientations, soit :

- La création d'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 ;
- La performance environnementale.

L'APRIDS adhère à la vision du PPU qui devrait améliorer de façon très substantielle la qualité de ce secteur qui actuellement tranche par sa médiocrité architecturale et urbanistique avec le reste de l'IDS.

Nous comprenons que la densification autour de la station du REM est nécessaire et que le parti pris affiché par le PPU pour le transport collectif et actif s'inscrit dans un souci de protéger l'environnement et de diminuer les GES, objectifs que partage l'APRIDS.

Aspects positifs

Nous voyons comme positifs les éléments suivants du plan de développement :

- Les nombreuses liaisons piétonnières et cyclables dont en particulier celle devant conduire à la station du REM ;
- L'axe vert ouest-est qui rajoute un corridor de passage pour les piétons dans le secteur de la place du Commerce ;
- La modulation des hauteurs des bâtiments selon leur distance de l'axe autoroutier ;
- Les aménagements de plusieurs sections du littoral qui devraient permettre de terminer un corridor vert sur toute la périphérie de l'île ;

- La diminution des espaces de stationnements extérieurs ;
- L'établissement des commerces en façade des rues ;
- L'obligation de commerces au rez-de-chaussée des bâtiments sur rues ;
- Les dispositifs de contrôle des eaux de pluie.

Aspects négatifs

D'autres aspects du plan nous apparaissent cependant négatifs. Ceux-ci sont mentionnés brièvement ci-dessous et seront discutés plus en détails point par point dans la section qui suit :

- La quasi-absence de terrains possédés ou mis en réserve à ce stade-ci par la Ville pour lui permettre d'être en contrôle du développement (voir plus haut NOTRE CRAINTE PRINCIPALE) ;
- Les problèmes d'accès à l'île et de sortie vers l'extérieur pour les automobilistes qui résulteront nécessairement de l'accroissement du nombre de résidents et de travailleurs ;
- L'incertitude quant à l'implantation d'équipements publics en particulier d'une nouvelle école primaire ;
- L'absence d'un parc ou d'un square urbain bien identifié ;
- Le calendrier et le phasage des travaux ;
- La densité de logements ;
- Les hauteurs des bâtiments place du Commerce ;
- Les hauteurs des bâtiments en périphérie de la zone le long du boulevard René-Lévesque ;

COMMENTAIRES SPÉCIFIQUES

Pour que la mise en œuvre du PPU de la partie nord de L'Île-des-Sœurs permette de répondre à la vision proposée, l'APRIDS recommande qu'un certain nombre de points du PPU soient revus et améliorés.

Ces points sont discutés ci-dessous et des propositions de bonification sont proposées (en caractère gras).

1. Mise en réserve de terrains par la Ville

Pour éviter que le développement du secteur concerné ne soit entre les seules mains des acteurs privés comme cela a été si souvent le cas sur l'île, il est urgent et impératif que la Ville crée une réserve de terrains par expropriation, droit de préemption, entente négociée avec les propriétaires de terrains et les promoteurs, droits de passage ou servitude ou par toute autre type de mécanisme approprié.

Ces terrains devront être judicieusement localisés pour permettre la réalisation des passages piétonniers et cyclables, l'aménagement de parcs, la construction d'équipements publics et communautaire, les bandes riveraines etc.

La Ville doit créer au plus tôt une réserve de terrains bien localisés par des mécanismes contraignants ou par ententes avec les propriétaires des terrains pour l'aménagement d'équipements publics et communautaires sans lesquels ce développement ne sera qu'un environnement de béton sans intérêt. Chaque concession faite aux promoteurs par le Plan particulier d'urbanisme devra mener à des compensations en terrains à négocier entre la ville et les promoteurs propriétaires.

2. Accès à l'île

Le PPU prend pour acquis qu'avec l'arrivée du REM sur l'île, de nombreux futurs résidents du secteur n'auront pas d'autos et qu'il y aura un transfert notable du transport par automobile vers le transport collectif pour l'ensemble des résidents et travailleurs de l'île. Malheureusement aucune projection sur la magnitude de ce transfert ne nous a été communiquée, même si de toute évidence CDPQ-Infra doit en avoir fait l'étude.

Toutefois si l'on considère les chiffres actuels qui indiquent que le transport collectif ne représente que 16 % des mouvements hors de l'île et 11 % vers l'île, l'arrivée de près de 8 000 nouveaux résidents soit près de 40 % de la population actuelle, dans la partie nord s'ajoutant à ceux des futurs projets immobiliers dans les Pointes Nord et Sud et les

milliers de nouvelles personnes venant travailler dans les 200 000 mètres carrés de bâtiments projetés va certainement aggraver la situation déjà préoccupante des accès à l'île.

La ville et ses partenaires dans le dossier doivent rendre publiques les études de transport qui justifieraient que le réseau routier actuel sera suffisant pour accepter l'accroissement de la circulation résultant des nouveaux logements et bureaux sur l'île. Dans le cas contraire, elle devra dès maintenant penser à des solutions alternatives, incluant des voies réservées au transport en commun sur le pont de l'axe Galt.

3. Calendrier des travaux

Le PPU prévoit un horizon de 20 ans pour l'achèvement des aménagements dans le secteur concerné. Mais de nombreux travaux surtout reliés à la station du REM et ses accès sont à venir d'ici les trois prochaines années et encore plus de chantiers seront actifs dans les 10 prochaines années à la place du Commerce.

Or la population de l'IDS souffre depuis de nombreuses années des grands projets d'infrastructures sur l'île et à sa périphérie (pont Samuel-de Champlain, échangeur Turcot, autoroute Bonaventure) qui en plus des nuisances propres aux chantiers d'envergure (bruit, poussières, pollution) a causé de très pénibles problèmes de circulation. Et ce n'est pas fini car la déconstruction du pont Champlain pour les 4 prochaines années va commencer prochainement et il est également fait mention dans le PPU d'un possible boulevard urbain en lieu de l'autoroute Bonaventure.

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. Par ailleurs, l'aménagement de la promenade du littoral entre le pont Samuel-de Champlain et l'estacade qui représente un aspect très positif du PPU devrait être fait aussitôt que possible et non après 10 ans comme actuellement prévu.

4. École

Le sujet des écoles à l'IDS est toujours brûlant. Au-delà des querelles de responsabilités entre le ministère de l'éducation, la commission scolaire Marguerite-Bourgeois ou encore l'arrondissement, il ressort que l'IDS est toujours en manque d'écoles et ce depuis des décennies. Aujourd'hui même alors que des élèves du primaire suivent leurs études dans un édifice commercial de la place du Commerce, à notre connaissance aucun terrain n'a

encore été trouvé pour la très attendue troisième école qui en plus du primaire devrait comprendre également les premières années du secondaire.

Or, alors que l'on peut penser déjà à une quatrième école avec l'accroissement notable planifié de la population, le PPU est quasiment muet sur le sujet. Tout au plus est-il mentionné que le secteur de l'actuel Provigo qui serait réservé à des fins institutionnelles pourrait accueillir une école.

Ceci n'est pas assez. Il est urgent qu'un terrain soit mis en réserve le plus tôt possible et de façon prioritaire pour permettre la construction d'une école dès que requis.

5. Parcs

Le PPU n'identifie pas un endroit pour l'aménagement d'un parc même si au niveau du zonage plusieurs secteurs l'autorisent. Si la haute densité du développement ne permet pas la création d'un parc de grande dimension sauf peut-être au secteur de planification différée (voir point 8 ci-après), le développement de la partie nord en un espace de vie harmonieux selon la vision du PPU requiert au minimum la présence, place du Commerce, d'un square boisé de dimension respectable, à l'instar du Square Philippe au centre-ville, avec des bancs publics où les résidents, en particulier les personnes âgées puissent trouver un espace de repos et de tranquillité.

La négociation d'usages publics sur les terrains privés prévue par le PPU n'apporte pas d'espaces verts suffisants. Créée selon ce modèle, la place de la Grande Marguerite existante, trop petite, mal conçue est selon nous un exemple à ne pas reproduire.

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.

6. Densité

Le développement de la partie nord de l'Île en TOD exige une densification du secteur et l'APRIDS est en accord avec cet objectif. Mais le critère de densification proposé soit 110 logements/ha apparaît trop grand pour le milieu.

Une densité de 80 logements par /ha comme il est recommandé pour le territoire central de la Ville (entre 40 et 70 pour Griffintown) nous semble plus propice à un développement harmonieux de cette partie de l'Île et devrait mieux permettre de faire

face aux problèmes de circulation qu'entraînera l'apport additionnel de résidents et de travailleurs sur l'île.

La Ville doit revoir à la baisse le nombre de logements par hectare pour tenir compte des accès limités de l'île déjà surchargés par la population existante et de la spécificité de l'IDS à savoir une cité jardin.

7. Hauteurs

Nous reconnaissons que des bâtiments en hauteur sont nécessaires pour assurer la haute densité réclamée par le TOD. Les résidents sont habitués aux très hautes tours d'habitation mais celles-ci se trouvent en périphérie de l'île et aucun bâtiment au sud de l'autoroute dans la Partie Nord ne dépasse actuellement 6 à 8 étages (20 à 25 m environ).

Nous croyons que le projet s'intégrera plus harmonieusement avec le reste de l'IDS si les hauteurs des bâtiments au sud de la rue Place du commerce ne dépassent pas 27 m alors que le PPU prévoit des hauteurs jusqu'à 39 m et si les hauteurs des bâtiments en périphérie de la zone, soit ceux donnant le long du boulevard René-Lévesque, ne dépasse pas 15 m. Par ailleurs, l'impact de ces futurs hauts bâtiments sur la vue des résidents actuels des habitations en hauteur situés en périphérie du secteur concerné (exemple : les édifices sur la rue Berlioz comme les Verrières etc.) devrait être évalué, rendu public et pris en compte.

La Ville doit penser à uniformiser les hauteurs des bâtiments au sud de la rue Place du commerce à 27 m et à uniformiser les hauteurs des bâtiments en périphérie de la zone le long du boulevard René-Lévesque à 15 m et évaluer l'impact des bâtiments de grande hauteur dans la Partie nord sur la vue des résidents actuels en périphérie du secteur.

8. Places de stationnement

La limitation du nombre de places de stationnement est sans aucun doute une mesure dissuasive pour l'usage de l'automobile. Avec un ratio de 0.75 case de stationnement par logement et de 1 case par 50 mètre carré de superficie commerciale, le PPU s'inscrit bien dans cette vision.

Si on peut raisonnablement penser que plusieurs futurs résidents du secteur n'auront pas d'autos en raison de la proximité de la station du REM, on peut quand même se demander si les cases dans les résidences seront suffisantes et donc si des études ont été faites pour évaluer la capacité des rues adjacentes à accueillir les excédents d'autos.

Actuellement les rues résidentielles en périphérie du secteur sont pleines des deuxièmes autos ne rentrant pas dans les entrées de garage des maisons.

Pour ce qui est des stationnements des commerces, il ne faut pas oublier que ces derniers continueront d'être fréquentés par les travailleurs sur l'Île, des gens de passage, mais surtout par des résidents d'autres parties de l'Île. Si les nouveaux développements ne sont pas accompagnés d'un réseau de transport collectif sur l'Île nettement plus efficace que l'actuel, il est à craindre que les résidents continuent à prendre leurs autos pour leur magasinage et, faute de places, ils iront au Dix 30 à quelques minutes de l'IDS.

La Ville en partenariat avec la STM doit promouvoir un système de navettes électriques (éventuellement autonomes) à fréquence élevée et reliant le plus grand nombre possible de rues avec la station du REM et tous les commerces de la Partie nord. Ce nouveau service doit être nettement plus ambitieux que celui qui a été présenté jusqu'à maintenant par la STM.

9. Secteur de planification différée 24-08

Ce secteur qui correspond à la propriété du concessionnaire automobile Gravel doit faire l'objet d'une planification ultérieure. La Ville exerce un droit de préemption sur ce terrain. De par sa taille et sa proximité avec le Littoral Est, ce terrain est stratégique. Nous comprenons que la Ville a l'intention d'y aménager des espaces collectifs.

L'APRIDS recommande que la Ville entreprenne les démarches juridiques ou commerciales requises pour que le développement de ce secteur ne soit pas retardé indûment. Un parc fortement boisé permettrait de faire un lien vert avec la promenade du Littoral Est projetée.

RÉSUMÉ DES RECOMMANDATIONS

Nos recommandations se résument comme suit :

1. Créer au plus tôt une réserve de terrains bien localisés par des mécanismes contraignants ou par ententes avec les propriétaires des terrains pour l'aménagement d'équipements publics et communautaires sans lesquels ce développement ne sera qu'un environnement de béton sans intérêt. Chaque concession faite aux promoteurs lors de négociations devra être compensée par des ententes sur le transfert de terrains à la Ville.
2. Rendre publiques les études de transport qui justifieraient que le réseau routier actuel sera suffisant pour accepter l'accroissement de trafic résultant des nouveaux logements et bureaux sur l'Île. Dans le cas contraire, étudier dès maintenant des solutions alternatives.
3. Retarder ou au moins coordonner avec les autres projets les travaux de la Partie Nord pour éviter que sa qualité de vie n'en soit encore une fois trop affectée. Par ailleurs, l'aménagement de la promenade du littoral entre le pont Samuel-de Champlain et l'estacade qui représente un aspect très positif du PPU devrait être fait aussitôt que possible et non après 10 ans comme actuellement prévu.
4. Mettre en réserve le plus tôt possible et de façon prioritaire un terrain pour permettre la construction d'une école primaire avec équipements sportifs dès que requis.
5. 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.
6. Revoir à la baisse le nombre de logements par hectare pour tenir compte des accès limités de l'IDS déjà surchargés par la population existante et de la spécificité de l'IDS à savoir une cité jardin.
7. Uniformiser les hauteurs des bâtiments au sud de la rue Place du commerce à 27 m et uniformiser celles des bâtiments le long du boulevard René-Lévesque à 15 m et évaluer l'impact des bâtiments de grande hauteur dans la Partie nord sur la vue des résidents actuels en périphérie du secteur.

8. En partenariat avec la STM, promouvoir un système de navettes électriques (éventuellement autonomes) à fréquence élevée et reliant le plus grand nombre possible de rues avec la station du REM et tous les commerces de la Partie nord pour palier au nombre jugé insuffisant des places de stationnement.

9. Entreprendre les démarches juridiques ou commerciales requises pour que le développement du secteur à planification différée 24-08 ne soit pas retardé indûment. Un parc fortement boisé dans lequel pourrait s'inscrire des aménagements collectifs légers permettrait de faire un lien vert avec la promenade du Littoral Est projetée.

Nous remercions l'OCPM de nous avoir donné l'occasion de présenter notre opinion et formuler des recommandations sur ce Plan d'urbanisme particulier de la partie nord l'Île-des-Sœurs qui va refaçonner de façon si importante et à très long terme la vie des citoyens de l'Île.

Philippe Tremblay
Président
Association des propriétaires et résidents de L'Île-des-Sœurs

FIN DU DOCUMENT