



Une règle d'or en urbanisme : il faut s'entendre sur une vision commune avant de fixer les règles urbanistiques. Autrement dit, ce n'est pas une réglementation qui conduit à un plan directeur consensuel, mais plutôt la vision fédératrice qui dicte après l'encadrement réglementaire.

MÉMOIRE SUR LE PROJET DE PPU DE LA PARTIE NORD DE L'ÎLE-DES-SOEURS

DANY TREMBLAY, URBANISTE-CONSEIL INC.

23 OCTOBRE 2019

Le présent mémoire est préparé par Dany Tremblay, résident de L'Île-des-Sœurs pendant près de 20 ans et urbaniste-conseil œuvrant en pratique municipale depuis plus de 35 ans.

De 1988 à 2011, Dany Tremblay a été l'un des principaux acteurs du développement de L'Île-des-Sœurs, en tant que Chef de division du Design urbain, puis Directeur du service de l'urbanisme à la Ville de Verdun, devenue en 2002 arrondissement de Verdun.

Dany Tremblay est retourné en pratique privée et effectue des mandats d'accompagnement et de développement urbain pour l'entreprise privée depuis les 8 dernières années.

Il a été co-auteur du premier plan d'urbanisme de Verdun en 1989, responsable du plan directeur et des ententes de développement de la Pointe Sud et de la révision du plan d'urbanisme en 2000, puis responsable des ententes de développement et des acquisitions publiques et de la planification de la Pointe-Nord dont le développement s'est amorcé en 2005, pour le Campus Bell, puis en 2009-2010 pour la portion résidentielle.

TABLE DES MATIÈRES

OBJET DU PRÉSENT MÉMOIRE.....	1
RÉSUMÉ EXÉCUTIF	4
1 LA PLANIFICATION D'UNE « VILLE DE RÊVE »	5
1.1 LES PRÉMICES D'UNE CITÉ-JARDIN.....	5
1.2 LE RÊVE « DE VIVRE À LA CAMPAGNE NON LOIN DE LA VILLE ».....	10
1.3 LA RÉAFFIRMATION DES PRINCIPES DE LA CITÉ-JARDIN APRÈS LES DÉVELOPPEMENTS DU MILIEU DES ANNÉES 1970.....	11
1.4 LA CONTINUITÉ DES EXERCICES DE PLANIFICATION	12
2 LA PLANIFICATION DE LA POINTE-NORD : UNE VERSION CONDENSÉE DU MODÈLE DE LA CITÉ-JARDIN.....	14
2.1 UN RÉGIME RÉGLEMENTAIRE SOUPLE ET FLEXIBLE.....	14
2.2 UNE COMPOSITION EN BLOCS-URBAINS ET BLOCS-RIVERAINS.....	18
2.3 DES INFRASTRUCTURES VERTES AU SERVICE DE LA QUALITÉ DU MILIEU DE VIE.....	23
2.4 DES ÉTUDES SUR LES CONDITIONS DE STATIONNEMENT	25
2.5 DE LA CITÉ-JARDIN À L'ÉCOQUARTIER.....	27
2.6 UNE VISION AXÉE SUR LA COLLABORATION DES ACTEURS.....	28
3 LES RECOMMANDATIONS : FLEXIBILITÉ ET AUDACE.....	29

OBJET DU PRÉSENT MÉMOIRE

Le présent mémoire est présenté à l'Office de Consultation Publique de Montréal (OCPM) dans le but d'enrichir la compréhension de l'histoire du développement de L'Île-des-Sœurs et de ce que plusieurs professionnels et résidents qualifient de l'ADN de l'Île : des parcs et des tours en rives, en son centre, du bâti à l'échelle des arbres, et le tout, dans un enchevêtrement d'arbres et de sentiers caractérisant la grande connectivité urbaine entre la partie centrale et la partie sud de L'Île-des-Sœurs.

L'objectif du mémoire est de faire ressortir, à travers ce bref rappel historique, un exemple d'outils de planification urbaine ayant fait ses preuves, autant en termes de planification que de résultats d'urbanisation à la base d'un quartier de vie complet et exemplaire. Cette planification, basée sur le qualitatif et non sur le normatif, arrivait aujourd'hui quasiment à son terme, mais a été stoppée en août dernier par l'instauration d'une réglementation de contrôle intérimaire avec une proposition mettant de l'avant une redéfinition de la planification urbaine qui avait été mise en place à la suite d'une vaste opération de participation citoyenne au début des années 2000, puis en 2010.

Face à ce bris important du contrat social qui avait été établi par la Ville de Verdun (devenue Arrondissement) et avec ses citoyens, s'impose la nécessité de faire ressortir toute cette démarche et l'excellence de cette opération ayant menée à la confection d'un Guide, intégrant le plan directeur présenté et approuvé par la population. Ce guide a servi de document de référence pour la conception et la construction de 1 456 unités de logements formant aujourd'hui un quartier distinctif, primé par l'organisme d'accréditation LEED.

La Ville de Montréal témoigne par son projet de PPU d'une singulière méconnaissance de ce qui constitue L'Île-des-Sœurs et elle rejette également l'ensemble des ententes (signées par elle-même) entre le promoteur et la Ville; reniant par le fait même ses propres engagements envers ses citoyens. Il est clair que le projet de PPU a été fait en vase clos. La démarche de « participation et de consultation publique »¹ a en réalité consisté en un exercice d'information, bien loin des démarches de concertation assurant une implication réelle des résidents de la Pointe-Nord. Le promoteur lui-même n'a pas non plus véritablement été impliqué dans la réflexion, alors qu'il constitue un acteur majeur du quartier, et qu'il s'est attaché, durant chacune des phases de construction de la Pointe-

¹ Document disponible en ligne : <https://www.realisonsmtl.ca/6367/documents/12983/download>

Nord, à s'intégrer aux orientations et principes formulés dans le Guide de la Pointe-Nord, et au plan directeur de l'ensemble.

La Ville de Montréal n'agit donc pas de façon responsable en remettant en cause la réglementation de la Pointe-Nord au moment de la réalisation de la dernière phase du projet d'ensemble. Il est évident, à la lecture du PPU, que l'analyse du contexte urbain et les mesures de contrôle excessif réglementaire proposées ont été imaginées en tout premier lieu sur la volonté de redynamiser la rue Place du Commerce. Sans réellement réfléchir aux conséquences, et sur une simple perception qu'il y a suffisamment de tours à L'Île-des-Sœurs, la Ville a décidé d'étendre, lire « d'extensionner », le livre de recette de la redynamisation de la Place du Commerce aux derniers terrains de la Pointe-Nord, sans aucune justification et sans aucune étude, et encore moins de discussion avec ses citoyens.

Il est bien entendu nécessaire d'apporter des ajustements mineurs à la planification directrice pour tenir compte de l'arrivée de la gare du REM, de son emplacement et de la connectivité essentielle à faire avec le quartier Pointe-Nord en vue de faciliter et encourager la pleine utilisation de cette nouvelle infrastructure planifiée et attendue depuis 1989.

La Ville de Montréal aurait toutefois avantage à s'inspirer des bonnes pratiques qui ont eu cours sur L'Île-des-Sœurs au cours des 50 dernières années et des histoires à succès. La planification de la Pointe-Nord s'est faite sur plusieurs années en ayant recours à de grands noms de l'architecture et de l'urbanisme en Amérique du Nord : Cy Paumier (un urbaniste de Washington), James Cheng (un architecte-urbaniste de Vancouver), John Wong (un urbaniste de SWA, une firme de San Francisco), puis des firmes locales montréalaises reconnues en architecture et en architecture de paysage (Projet Paysage, Groupe BC2, LemayMichaud, Forme Studio, William-Asselin-Ackaoui, Jean-Pierre Bart, etc.).

La Ville de Montréal aurait avantage à s'inspirer de cette réalisation importante pour le paysage identitaire de Montréal.

La Ville de Montréal devrait revoir son plan concept en mettant à contribution ses citoyens, ses opérateurs de commerces de services de proximité et de services essentiels, les propriétaires fonciers et les partenaires du transport en commun et du transport actif. Il y a nécessité de revoir le PPU dans le cadre d'un plan directeur qui soit réalisable, et non d'une vue de l'esprit imaginée en vase clos. La consultation de l'OCPM va certainement bonifier le projet de PPU, mais au départ il aurait fallu faire preuve de plus d'ouverture.

La Ville de Montréal devrait s'inspirer de ce qui a été imaginé sur la Pointe-Nord et devrait plutôt étendre cette planification de qualité au secteur de la Place du Commerce, mais en n'oubliant pas un phasage réaliste et dont les caractéristiques ne renieraient pas les acquis des quelques 20 000 personnes résidant au Sud du Boulevard René-Lévesque.

RÉSUMÉ EXÉCUTIF

L'urbanisation de L'Île-des-Sœurs, engagée à partir du milieu des années 1960 par Structures Métropolitaines, sur des terrains achetés par la Quebec Home and Mortgage Corporation, s'est appuyée sur l'expertise d'architectes et d'urbanistes de renom. Ceux-ci ont contribué à définir les grandes lignes d'une planification inspirée des principes de la cité-jardin, valorisant les qualités naturelles du site avec les atouts d'une vie urbaine organisée autour de différentes typologies d'habitations et d'un vaste réseau d'espaces verts et de cheminements piétons.

L'Île-des-Sœurs a ainsi été planifiée comme une « ville de rêve », permettant de vivre à la campagne, tout en bénéficiant des avantages de la vie urbaine. Le plan directeur, réalisé en 1965 par la firme américaine Johnson, Johnson & Roy, a contribué à définir les principes d'organisation de l'espace, avec la concentration de bâtiments en hauteur en bordure du fleuve, offrant de larges espaces verts au sol, et des bâtiments de plus petits gabarits, à l'intérieur des blocs urbains.

Ce principe de répartition des densités, d'aménagement des blocs-urbains et d'articulation des développements sur un réseau d'infrastructures vertes et de cheminements piétons se retrouvent, 50 ans plus tard, dans les principes du Guide d'aménagement de la Pointe-Nord adopté par résolution du Conseil d'arrondissement en 2010, lors de la première phase de développement résidentiel.

Le processus de planification de la Pointe-Nord s'inscrit ainsi dans la continuité de la planification originelle de L'Île-des-Sœurs réalisée par Structures Métropolitaines. Elle en reprend la vision d'une cité-jardin idéale et les principes de composition urbaine en blocs-urbains et blocs-riverains fédérés par un réseau de parcs, d'espaces verts, de cheminements piétons et cyclables. Les développements résidentiels qui s'y sont faits depuis 2010 – constituant un des premiers écoquartiers certifiés LEED-AQ niveau or – ont été rendus possibles par l'encadrement souple et flexible offert par le Guide d'aménagement de la Pointe-Nord.

Ces aménagements reposent également et avant tout, sur un important travail de collaboration entre les différents acteurs, que ce soit la Direction de l'aménagement urbain et des services aux entreprises de l'Arrondissement de Verdun, les promoteurs et les citoyens. Ce travail constitue d'une certaine manière le pacte sur lequel s'est fondé le développement du territoire, un pacte qui doit trouver son sens dans la poursuite d'une vision amorcée il y a plus de 50 ans.

1 LA PLANIFICATION D'UNE « VILLE DE RÊVE »²

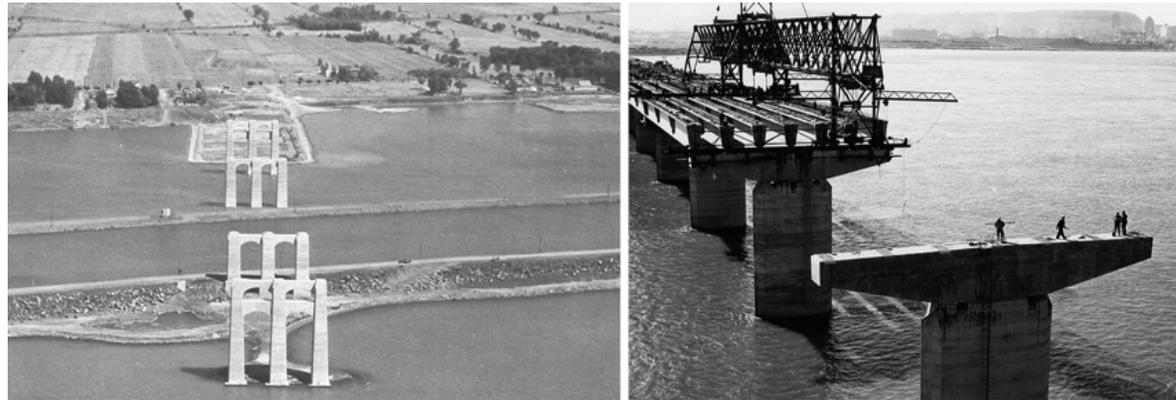
« C'est une opportunité qui ne s'est pas présentée depuis 300 ans d'acheter une propriété dans un magnifique endroit ... au bord d'un lac! »

Le Messenger de Verdun, 31 mars 1955

L'urbanisation de L'Île-des-Sœurs, engagée par Structures Métropolitaines du Canada à partir du milieu des années 1960, s'est appuyée sur l'expertise d'architectes et d'urbanistes de renom. Ceux-ci ont contribué à définir les grandes lignes d'une planification inspirée des principes de la cité-jardin, valorisant les qualités naturelles du milieu avec les atouts d'une vie urbaine organisée autour de différentes typologies d'habitations et d'un vaste réseau d'espaces verts.

1.1 LES PRÉMICES D'UNE CITÉ-JARDIN

L'Île-des-Sœurs, à l'origine Île-Saint-Paul, fut habitée et exploitée à des fins agricoles par les Sœurs de la Congrégation Notre-Dame, jusqu'en 1956, date à laquelle l'île est rachetée par la Quebec Home and Mortgage Corporation et annexée à la cité de Verdun (dans une loi modifiant la charte de Verdun).



Le pont Champlain en construction, PJCCI.

² Jacques Lacoursière, L'Île-des-Sœurs. D'hier à aujourd'hui, Montréal, Les Éditions de l'Homme, 2005, p. 111.

« Une cité-jardin où se côtoyaient différentes typologies d'habitation au sein de multiples îlots de verdure, des pôles commerciaux et civiques desservant les besoins de la population et de multiples liens piétons offrant sécurité et confort à ses résidants ».

Plan directeur de L'Île-des-Sœurs, 1965.

En 1962, l'ouverture du pont Champlain permet de relier L'Île-des-Sœurs à l'île de Montréal et à la Rive Sud. Ainsi accessible et connectée au réseau routier, L'Île-des-Sœurs devient développable. Quelques années après, entre 1964 et 1965, l'estacade est construite parallèlement au pont Champlain, entre L'Île-des-Sœurs et la Voie maritime du Saint-Laurent. En 1967, un deuxième pont routier est inauguré, le pont Clément, qui vient relier l'autoroute Bonaventure à L'Île-des-Sœurs, assurant ainsi une nouvelle voie d'accès au pont Champlain depuis le centre-ville ainsi qu'au site de l'Expo 67.

En 1965, la société « Structures Métropolitaines du Canada » (SMI) signe une entente avec la Quebec Home and Mortgage Corporation sous forme d'un bail emphytéotique de 99 ans afin d'engager le développement résidentiel du territoire. Le plan visait le développement de 15 000 unités d'habitations pour accueillir quelque 50 000 habitants³.

La firme Johnson, Johnson & Roy (Michigan, États-Unis), engagée par SMI, conçoit le premier schéma directeur de L'Île-des-Sœurs. Pour son élaboration, Johnson, Johnson & Roy monte une équipe pluridisciplinaire constituée d'aménagistes, d'ingénieurs, de conseillers en circulation, de spécialistes en écologie et d'architectes. L'architecte Ludwig Mies van der Rohe est invité à prendre part à l'élaboration du plan directeur et est chargé de la conception de trois tours d'habitation et d'une station modèle pour Imperial Oil (Esso)⁴. L'architecte américain Stanley Tigerman et l'architecte montréalais Philip Davis Bobrow se joignent également à l'équipe⁵.

³ Julien Déziel, *Histoire de Verdun*, Comité du centenaire, 1976, p. 193.

⁴ Gauthier, É. (2015). Pompes à idées. *Continuité*, (143), 26–29.

⁵ Bureau du patrimoine, de la toponymie et de l'expertise, Synthèse de la valeur patrimoniale de la station-service située au 201, rue Berlioz, Janvier 2009.



J.L. Gewurz, en compagnie du maire Wilson de Verdun et de J. Remer, lors du dévoilement du plan d'ensemble de L'Île-des-Sœurs, préparé par Harold Ship (Collection Proment)

Le plan directeur s'inspire du mouvement anglais de la Garden City, théorisé en 1898 par Ebenezer Howard, dans son ouvrage *A peaceful path to real reform*. Après les projets de cités-jardins de Hampstead et de Mont-Royal, puis dans les années 1940 de la Cité-jardin du Tricentenaire (Rosemont), le schéma directeur de L'Île-des-Sœurs devient, dans les années 1960, une **nouvelle illustration d'envergure du modèle d'Ebenezer Howard, intégrant les principes de symbiose et d'équilibre entre les avantages de la vie urbaine et de la mise en valeur des attraits naturels du site**. Le Plan directeur prévoyait ainsi « une cité-jardin où se côtoyaient différentes typologies d'habitations au sein de multiples îlots de verdure, des pôles commerciaux et civiques desservant les besoins de la population et de multiples liens piétons offrant sécurité et confort à ses résidants » (Plan directeur de 1965)⁶.

Il reprend le principe de l'articulation par unités de voisinage⁷ et chacun des quartiers est planifié avec un parc-école en son centre, des services communautaires, commerciaux et de loisirs ainsi qu'un vaste réseau de sentiers assurant la ségrégation des déplacements piétons et automobiles⁸.

⁶ Guide d'aménagement de la Pointe-Nord, Proment, 24 novembre 2010, p.4.

⁷ Jean-Claude Marsan, Montréal en évolution, Presses universitaires du Québec, 4^e édition, 2016, p. 371.

⁸ Dany Tremblay, « Les 50 ans de L'Île-des-Sœurs. Une vision continue axée sur la collaboration des acteurs », Urbanité, printemps 2015, p. 29-31.

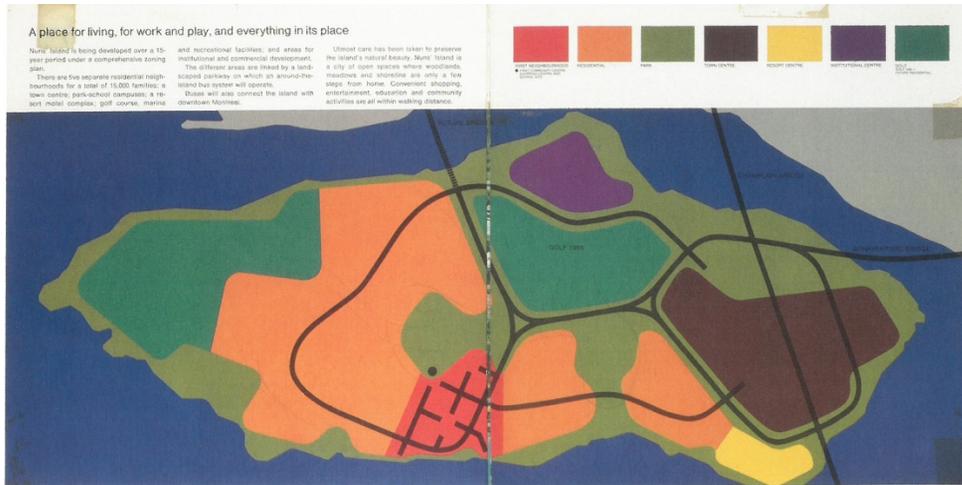
« À l'intérieur de chaque district, les voisinages résidentiels sont planifiés de façon à s'orienter vers le parc central par un système de sentiers pour piétons ».

Promoteurs du projet, novembre 1967.

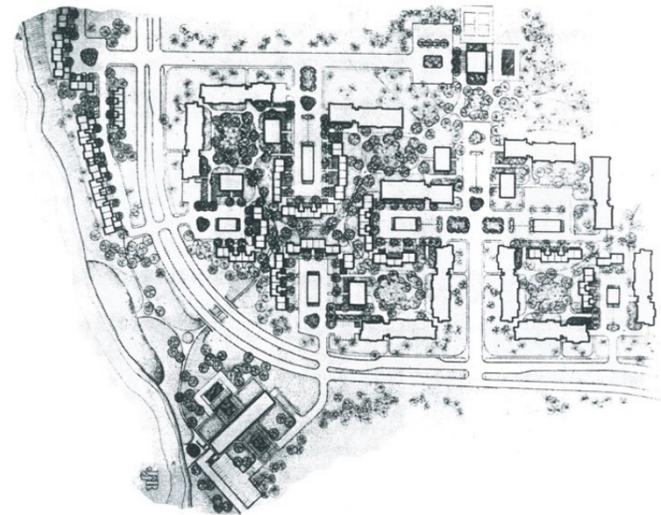
Le plan fait alterner diverses typologies et densités résidentielles, en maintenant une bande riveraine et en maximisant la présence d'espaces libres boisés et plantés.

Le concept d'aménagement est organisé selon un « système de verdure » englobant différents types d'espaces verts laissés libres pour l'usage de tous, et comprenant à la fois les « ceintures de verdure » le long des rives, les « larges étendues relativement éloignées » et les parcs dans les zones résidentielles reliés par « un système de promenades et de sentiers »⁹.

⁹ Jacques Lacoursière, *L'Île-des-Sœurs. D'hier à aujourd'hui*, Montréal, Les Éditions de l'Homme, 2005, p. 143.



Plan de L'Île-des-Sœurs, Structures Métropolitaines du Canada, tiré d'une brochure promotionnelle, CCA, Montréal, fonds Philip Bobrow



Johnson, Johnson & Roy, Plan du premier secteur d'habitation prévu sous le concept de cité-jardin, 1965-66

« Les besoins d'espaces verts et de récréation d'une population sont peut-être moins apparents que la nécessité évidente de rues, égouts et aqueduc. Néanmoins, une fois ces services de base obtenus, le confort, la satisfaction et l'attrait d'un système résidentiel s'appuient sur un système de verdure bien préparé et équipé ».

Promoteurs du projet, novembre 1967.

1.2 LE RÊVE « DE VIVRE À LA CAMPAGNE NON LOIN DE LA VILLE »¹⁰

Dès les premiers développements réalisés à partir d'août 1967, le modèle de la cité-jardin s'est traduit sur L'Île-des-Sœurs par l'aspect « vivant et verdoyant » du projet. La planification reposait en effet sur la **construction de bâtiments en hauteur en bordure du fleuve**, offrant de larges espaces verts au sol, et des **bâtiments de plus petits gabarits, à l'intérieur des blocs urbains**.

L'intérêt des développements réside également dans la création d'un milieu complet : « L'habileté des promoteurs, la Québec Home and Mortgage Corporation, est de créer une diversité d'offres immobilières, qui permet une certaine densité propre à assumer la création d'équipements publics collectifs et de commerces »¹¹.

Ce principe de répartition des densités, d'aménagement des blocs-urbains et d'articulation des développements sur un réseau d'infrastructures vertes et de cheminements piétons se retrouveront, 50 ans plus tard, dans les principes du Guide d'aménagement de la Pointe-Nord.



L'Île-des-Sœurs vers 1971, premières phases de construction (source : archives de la Ville de Montréal)

¹⁰ Jacques Lacoursière, L'Île-des-Sœurs. D'hier à aujourd'hui, Montréal, Les Éditions de l'Homme, 2005, 261 p.

¹¹ André Lortie, Les années 60, Montréal voit grand, Centre canadien d'architecture, 2004, p. 92.

1.3 LA RÉAFFIRMATION DES PRINCIPES DE LA CITÉ-JARDIN APRÈS LES DÉVELOPPEMENTS DU MILIEU DES ANNÉES 1970

« [...] ramener de l'avant et consolider l'image de cité-jardin de L'Île-des-Sœurs lors de la mise en valeur des nouveaux voisinages »

Plan d'urbanisme de la Ville de Verdun, 1989.

Les développements réalisés à partir de 1976 ont marqué un tournant dans l'urbanisation de L'Île-des-Sœurs. Ils interviennent dans un contexte de récession économique et de ralentissement du marché immobilier. Une révision de l'entente avec la Quebec Home and Mortgage permet à SMI de vendre des parcelles de terrains à divers constructeurs. Les développements se sont faits alors, sans la vision d'ensemble d'un promoteur unique, sous forme de résidences unifamiliales en rangées et jumelées, ainsi que des multiplex en copropriété de deux et trois étages de styles hétéroclites, auxquels se sont ajoutées quelques tours de 15 à 25 étages :

« L'île prend un nouveau visage, avec parfois quelques édifices qui n'ont pas le prestige des premiers »¹².

Dès 1983, un comité d'urbanisme est créé afin d'étudier le développement de la ville et d'engager la révision du plan directeur de l'île : « La réglementation d'urbanisme n'a pas été ajustée en conséquence. Elle est devenue désuète et pratiquement inopérante. La ville de Verdun juge donc essentiel et urgent pour assurer l'homogénéité, la rentabilité et la qualité du développement sur L'Île-des-Sœurs de se doter d'un plan directeur d'aménagement et d'une nouvelle réglementation d'urbanisme »¹³.

Le premier plan d'urbanisme de la Ville de Verdun, adopté en 1989 (puis modifié en 1990), vient alors renouer avec les principes du plan directeur de 1965 de Johnson, Johnson & Roy :

« [...] ramener de l'avant et consolider l'image de cité-jardin de L'Île-des-Sœurs lors de la mise en valeur des nouveaux voisinages : en encourageant le développement de projets innovateurs de prestige construits dans le respect et la mise en valeur de l'intégrité des espaces naturels; en développant de nouvelles unités de voisinage ayant un caractère propre et créant un fort sentiment d'appartenance; en s'assurant d'une diversification, tant au niveau des types d'habitation qu'au niveau du paysage urbain; en respectant les principes du droit à l'ensoleillement et des percées visuelles lors de la planification de tout nouveau projet; en interreliant les divers voisinages entre eux via les espaces naturels de l'île »¹⁴.

¹² Jacques Lacoursière, L'Île-des-Sœurs. D'hier à aujourd'hui, Montréal, Les Éditions de l'Homme, 2005, p.166.

¹³ Jacques Lacoursière, L'Île-des-Sœurs. D'hier à aujourd'hui, Montréal, Les Éditions de l'Homme, 2005, p.184.

¹⁴ Plan d'urbanisme modifié, 1990.

La nouvelle réglementation réaffirme ainsi la « vocation écologique »¹⁵ de L'Île-des-Sœurs, la structuration des aménagements par un « système de verdure » et la création d'un milieu de vie de prestige et de qualité destiné à une diversité de types de résidents (notamment pour les familles).

1.4 LA CONTINUITÉ DES EXERCICES DE PLANIFICATION

Cette approche a été reprise dans les différentes révisions du Plan d'urbanisme de Verdun en 2000 puis en 2005.

En juillet 2000, dans le cadre de la révision du plan d'urbanisme de Verdun et conformément aux préoccupations et attentes des citoyens, le nouveau plan d'urbanisme met en place le concept d'habitats naturels et leur préservation¹⁶. Au fil des années, l'administration verdunoise développe une **démarche proactive afin de défendre la vocation écologique de L'Île-des-Sœurs**. Cette opération de révision a impliqué une vaste opération de consultations citoyennes dont les enjeux étaient l'environnement, la protection et la mise en valeur des berges, et l'agrandissement du Boisé Saint-Paul.

Plusieurs ententes sont ainsi négociées entre l'administration verdunoise et les promoteurs afin de céder des terrains avec une grande valeur écologique ou échanger des terrains au profit d'habitats naturels. La sauvegarde du Boisé Saint-Paul, du lac des Battures et du parc Adrien-Archambault a été assurée grâce à l'étroite collaboration du promoteur et de la Ville¹⁷. La mise en valeur des berges à des fins publiques sur quasiment l'ensemble du pourtour de l'île est permise par la poursuite du programme d'acquisition des parcs, des berges et des espaces verts de la Pointe-Sud.

Il est ici important de souligner toute la légitimité et l'importance du plan d'ensemble présenté aux citoyens et approuvé par eux sans opposition aucune. Sans une démarche faite au préalable en partenariat avec les trois grands propriétaires privés, il n'aurait pas été possible de concevoir une saine planification conçue par ailleurs sur les principes initiaux de la cité-jardin. Le normatif et les critères de PIIA adoptés en concordance du nouveau Plan d'urbanisme ont été élaborés en fonction de cette vision réaliste négociée en partenariat avec le domaine privé. Une règle d'or en urbanisme : il faut s'entendre sur une vision commune avant de fixer les règles urbanistiques. Autrement dit, ce n'est pas une réglementation qui

¹⁵ Arrondissement de Verdun, « L'Île-des-Sœurs, un développement harmonieux », brochure.

¹⁶ Arrondissement de Verdun, « L'Île-des-Sœurs, un développement harmonieux », brochure.

¹⁷ D. Tremblay, « Une vision continue axée sur la collaboration des acteurs », Urbanité, printemps 2015, p. 29-31.

conduit à un plan directeur consensuel, mais plutôt la vision fédératrice qui dicte après l'encadrement réglementaire.

Par la suite, la version de 2005 du chapitre d'arrondissement de Verdun du Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal poursuit cette démarche de planification et utilise d'ailleurs « comme toile de fond, l'ancien plan d'urbanisme de la Ville de Verdun »¹⁸. Le Plan réaffirme le « caractère champêtre » de L'Île-des-Sœurs et la nécessité de « poursuivre le contrôle de la qualité des projets de développement par la procédure des *Plans d'implantation et d'intégration architecturale* »¹⁹.

¹⁸ Ville de Montréal, Plan d'urbanisme de Montréal, Partie II, chapitre 24, arrondissement de Verdun, juin 2005, p. 1.

¹⁹ Ville de Montréal, Plan d'urbanisme de Montréal, Partie II, chapitre 24, arrondissement de Verdun, juin 2005, (dernière mise à jour: Janvier 2016), p. 11.

2 LA PLANIFICATION DE LA POINTE-NORD : UNE VERSION CONDENSÉE DU MODÈLE DE LA CITÉ-JARDIN

« [...] la création d'un plan d'ensemble qui sera assez flexible pour s'adapter au changement et assez puissant pour faire de la Pointe-Nord un milieu de vie exceptionnel »

Samuel Gewurz, rêves passés et futurs : de 1955 à 2025.

La Pointe-Nord constitue un site unique, entre fleuve et nature, dans un environnement urbain préservé, tout en bénéficiant de la proximité du centre-ville de Montréal. L'amorce de son développement s'est faite dans les années 2000, à partir de la vision de la cité-jardin élaborée par Structures Métropolitaines en 1965. Les orientations développées dans le plan d'ensemble et le Guide d'aménagement de la Pointe-Nord constituent la poursuite de cette démarche de planification s'attachant à faire de L'Île-des-Sœurs un milieu de vie attrayant et distinctif, organisé autour d'une vaste armature verte. Il repose sur une démarche de concertation ayant assuré l'adhésion des différents acteurs, et notamment des citoyens, à ce projet urbain d'exception.

2.1 UN RÉGIME RÉGLEMENTAIRE SOUPLE ET FLEXIBLE

Pour la planification de la Pointe-Nord, plusieurs plans d'ensemble ont été réalisés au début des années 2000. Celui choisi par Proment a été réalisé par Cy Paumier (un urbaniste de Washington), James Cheng (un architecte-urbaniste de Vancouver), John Wong (un urbaniste de SWA, une firme de San Francisco)²⁰, en collaboration avec la Direction de l'aménagement urbain et des services aux entreprises de l'Arrondissement de Verdun :

« Dans un sens, le processus de planification de la Pointe-Nord est une version miniature de celle qui a eu lieu en 1966, lors de la planification originale du développement de L'Île-des-Sœurs par SMC. [...] Voilà pourquoi Proment investit autant d'effort et d'énergie dans la création d'un plan d'ensemble qui sera assez flexible pour s'adapter au changement et assez puissant pour faire de la Pointe-Nord un milieu de vie exceptionnel » (Samuel Gewurz, rêves passés et futurs : de 1955 à 2025, in Jacques Lacoursière, L'Île-des-Sœurs. D'hier à aujourd'hui, 2005).

Cette planification conduit à deux protocoles d'entente avec la Ville de Montréal, signés en 2006 et 2009 pour l'aménagement de la Pointe-Nord, puis à l'adoption en 2010, du Guide d'aménagement

²⁰ Jacques Lacoursière, L'Île-des-Sœurs. D'hier à aujourd'hui, Montréal, Les Éditions de l'Homme, 2005, p.256.

de la Pointe-Nord. Enchâssé dans le PIIA applicable à la Pointe-Nord, le Guide devient l'outil d'orientation du développement du secteur. Dans chacun des permis de construction obtenus à ce jour, ce plan était requis, présenté à chaque acheteur et approuvé par la Ville.

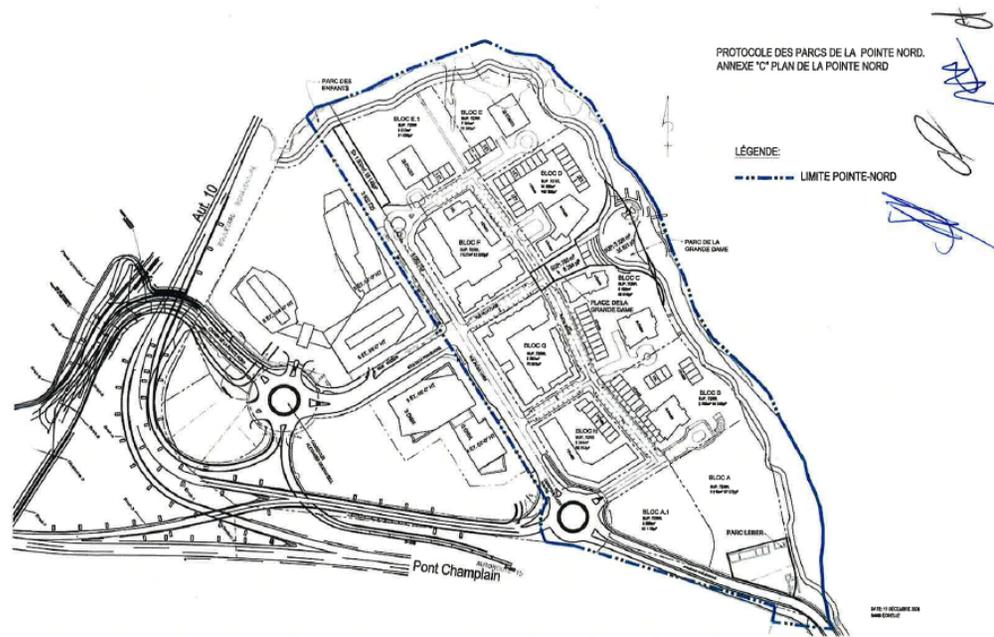
Ce régime souple réglementaire a été élaboré en respectant la vision énoncée dans le premier Plan directeur de 1965. Un ensemble de principes structure l'ensemble des interventions prévues sur la Pointe-Nord et s'inscrit dans la tradition de planification pour le secteur, notamment celle d'une cité-jardin parsemée d'îlots de verdure : « le plan d'ensemble incorpore un réseau de parcs riverains qui constitue un élément fondamental du développement intégré de la Pointe-Nord »²¹.

Le Guide d'aménagement de la Pointe-Nord découle du règlement sur les PIIA pour le secteur de la Pointe-Nord. Les critères de PIIA (article 353.2) offrent **un encadrement souple et flexible en misant sur des objectifs d'aménagement plutôt que sur des dispositions normatives.**

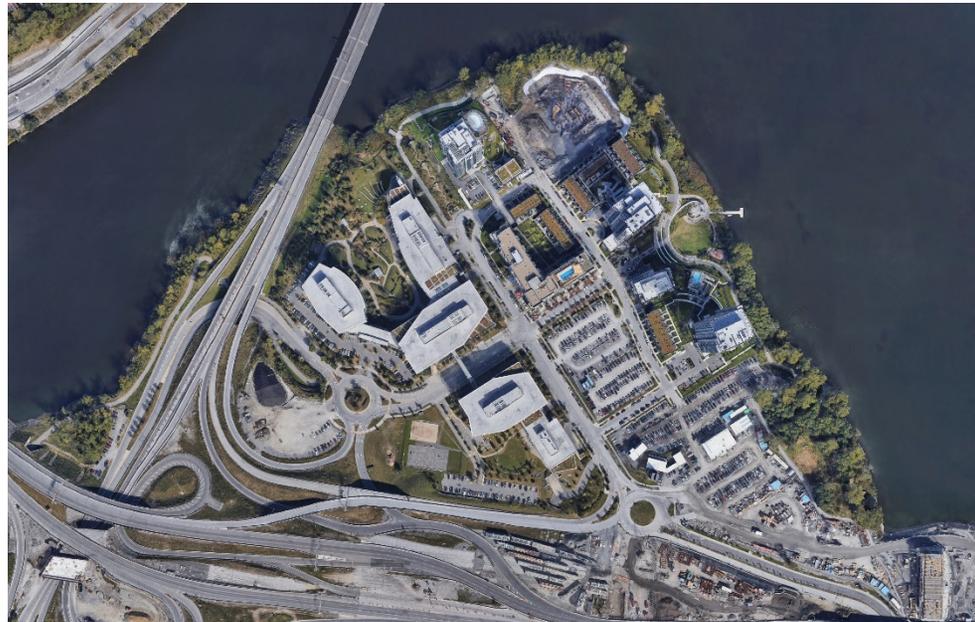
Au vu de la comparaison entre le plan directeur réalisé en 2009 et de l'image satellite du secteur, dix ans plus tard, en 2018 (voir page suivante), il est particulièrement éclairant de constater combien les différents projets réalisés jusqu'à aujourd'hui ont été fidèles et conformes aux orientations et critères du règlement sur les PIIA et du Guide, et cela même, avec un encadrement non normatif.

²¹ Protocole de développement de la Pointe-Nord de l'Île-des-Sœurs, 2009.

Plan d'ensemble du secteur de la Pointe-Nord, 2009



Vue d'ensemble de la Pointe-Nord en 2018



Dans le règlement sur les PIIA, l'homogénéité du secteur est en effet mise de l'avant par un style architectural comportant « des points de ressemblance importants entre les bâtiments de même type » et des matériaux « présentés selon des patrons d'agencement harmonisés préétablis ».

Le territoire est morcelé « de manière à créer des blocs de développement immobilier qui favorisent une définition du domaine public. Les bâtiments de différents gabarits sont répartis comme suit : les bâtiments de petit gabarit sont surtout implantés le long du chemin de la Rotonde, les bâtiments de moyen gabarit sont surtout implantés le long du chemin Jacques-Le-Ber et de l'esplanade de la Pointe-Nord, les bâtiments de grands gabarits sont surtout implantés en rive du fleuve Saint-Laurent ».

L'animation et la convivialité de la rue commerciale sont appuyées par l'implantation des usages commerciaux « surtout localisés au rez-de-chaussée des bâtiments implantés le long de l'esplanade de la Pointe-Nord » et « le traitement architectural du rez-de-chaussée et l'aménagement de la cour avant des bâtiments abritant un usage commercial sont favorables à la création d'une ambiance marchande et conviviale ».



Traduction des critères de PIIA dans l'aménagement de la rue

L'architecture de paysage vient supporter « un objectif d'urbanité », en assurant l'espace libre entre l'alignement de construction et la rue publique, en réservant l'espace extérieur « au repos et au paysagement plus végétal » et en l'aménageant plutôt « dans les cours arrières et les cours intérieures entourées de bâtiments ».



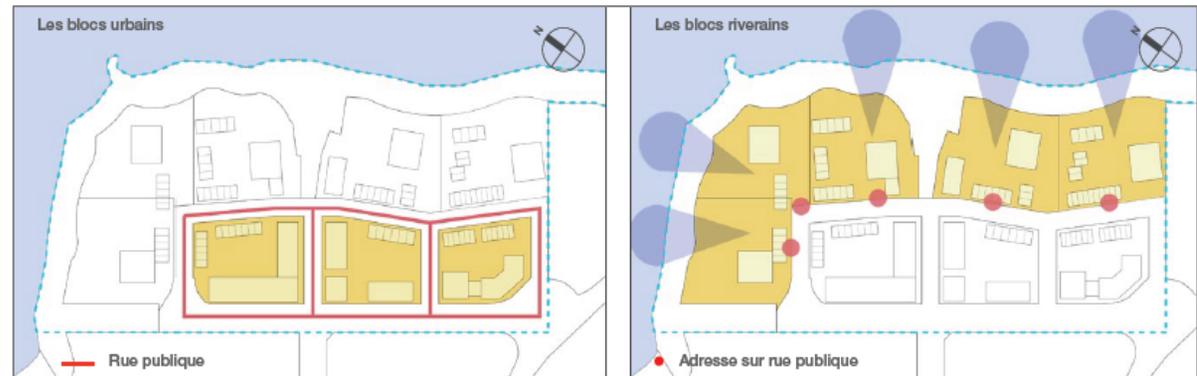
Traduction des critères de PIIA dans le traitement des cours arrières et intérieures des bâtiments

L'empreinte du stationnement automobile est réduite dans la mesure où « les stationnements extérieurs hors rue ne sont pas favorisés » et « aucun espace de stationnement n'est aménagé dans la cour avant des bâtiments ».

L'implantation et la hauteur des bâtiments sont conçues de manière « à favoriser le maintien des percées visuelles existantes vers le fleuve entre les bâtiments ou au-dessus d'un bâtiment, d'une clôture, d'un mur ou d'une haie ».

2.2 UNE COMPOSITION EN BLOCS-URBAINS ET BLOCS-RIVERAINS

Dans le Guide d'aménagement de la Pointe-Nord, les principes d'aménagement distinguent deux types d'occupation des lots au centre et en bordure de la rive, soit les « Blocs urbains » et les « Blocs riverains ». Les blocs urbains sont situés au sud du site et encadrent, définissent et structurent la rue par leur architecture et comprennent des bâtiments de moyenne densité. Les blocs riverains sont situés au nord du site et s'articulent de façon à préserver des percées visuelles sur le fleuve et comprennent des bâtiments de forte densité.



Les blocs urbains (moyenne densité) et blocs riverains (forte densité)
 Source : Guide d'aménagement de la Pointe-Nord, septembre 2010, p.14

Les blocs urbains visent à assurer une présence sur rue. La hauteur prévue est limitée à des gabarits moyens sur la rue Jacques-Le Ber, sur la rue de la Rotonde et du chemin de la Pointe-Nord, qui s'apparente à la hauteur des bâtiments du Campus Bell soit l'équivalent de 6 à 8 étages. En bordure du chemin de la Rotonde et des autres rues privées adjacentes se trouve un gabarit plus faible, constitué de maisons de ville pour conférer une échelle conviviale, de fait, une occupation au sol moyenne à élevée, et ce, conformément à la réglementation et à l'esprit du Guide d'aménagement.

Les blocs riverains, constitués de tours de grands gabarits et de maisons de ville, visent à la fois le maintien des perspectives visuelles sur le centre-ville de Montréal et le fleuve Saint-Laurent, et un encadrement de la rue pour assurer une échelle humaine au réseau de rues. Des perspectives dégagées sur le fleuve, sur le centre-ville de Montréal et sur la rive sud du Saint-Laurent, constituent des éléments fondamentaux pour l'attractivité du site et la rentabilité des constructions.

Ainsi, **les petits gabarits** (3 à 4 étages avec léger recul) se trouvent donc en bordure de la rue de la Rotonde, **les moyens gabarits** (4 à 10 étages en bordure de rue) se trouvent de part et d'autre du chemin de la Pointe-Nord et du côté nord de la rue Jacques-Le Ber et **les grands gabarits** (plus de 10 étages avec grand recul) se trouvent entre le parc riverain et l'arrière-plan de la rue de la Rotonde.



Exemples de bâtiments des blocs urbains

Pour les **immeubles de grands gabarits**, le Guide d'aménagement prescrit une distance minimale de 30 mètres entre eux, et ce, afin de garantir des perspectives et un ensoleillement maximal. Dans la réalité, le promoteur et l'arrondissement de Verdun ont implanté les tours à une distance minimale supérieure, soit 76 mètres entre elles. C'est la distance séparatrice qui prévaut également dans le plan d'ensemble du secteur.

Les tours ont été conçues et positionnées pour offrir une ambiance et des vues agréables tout au long de la voie de promenade publique en bande riveraine, ainsi que dans le cœur de la Pointe-Nord. Les percées visuelles sur le fleuve sont mises en valeur et confèrent un cachet distinctif aux bâtiments. La hauteur des tours varie de 28 à 34 étages, avec une occupation au sol de 10 à 15 %, afin de bonifier les espaces verts publics et privés. Les tours sont accompagnées de maisons de ville de trois étages, implantées sur rue.



Les blocs urbains et blocs riverains. Photo: LemayMichaud

Dans les principes d'aménagement, la grille de rue a été aménagée de façon à mettre en valeur les vues d'intérêt sur la ville et le fleuve Saint-Laurent.

Figure 1. Grille de rue mettant en valeur les vues sur la ville

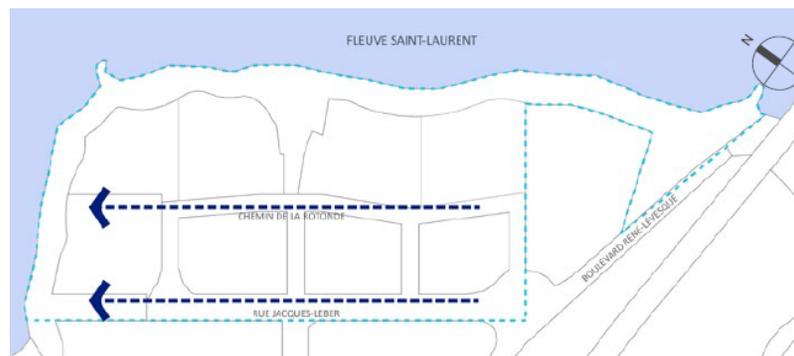
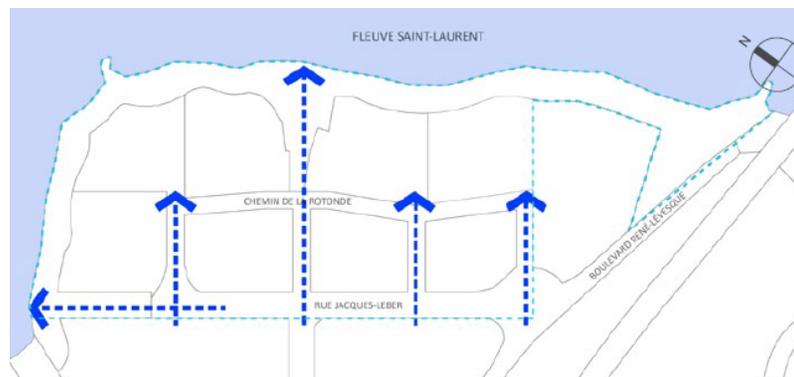


Figure 2. Grille de rue mettant en valeur les vues sur le fleuve



« La Pointe-Nord, c'est bien sûr le charme de L'Île-des-Sœurs avec son côté champêtre, mais, comme on y a ajouté un côté urbain, avec une architecture moderne et des commerces de proximité, c'est aussi un peu la grande ville »

Marie-Hélène Alarie, *Le Devoir*, 22 avril 2012.

2.3 DES INFRASTRUCTURES VERTES AU SERVICE DE LA QUALITÉ DU MILIEU DE VIE

Dans la réalisation du plan d'ensemble de la Pointe-Nord, les éléments du Guide d'aménagement ont été respectés et bonifiés, afin de donner une plus-value au site et en assurer la pérennité. Les espaces verts, l'aménagement des berges et la mise en valeur des vues sur le fleuve et le centre-ville de Montréal représentent l'assise pour réaliser un projet de très haute qualité. À noter que l'aménagement d'un réseau vert linéaire vient ceinturer les habitations et longe le fleuve, afin de permettre à l'ensemble des citoyens de s'approprier les lieux.

Il est impératif de maintenir l'intégrité de ces espaces qui ont une très grande attractivité et qui s'inscrivent dans un mode de développement durable et intégré. Ce principe d'aménagement structure l'ensemble du développement sur L'Île-des-Sœurs et en fait ainsi une des caractéristiques fondamentales.

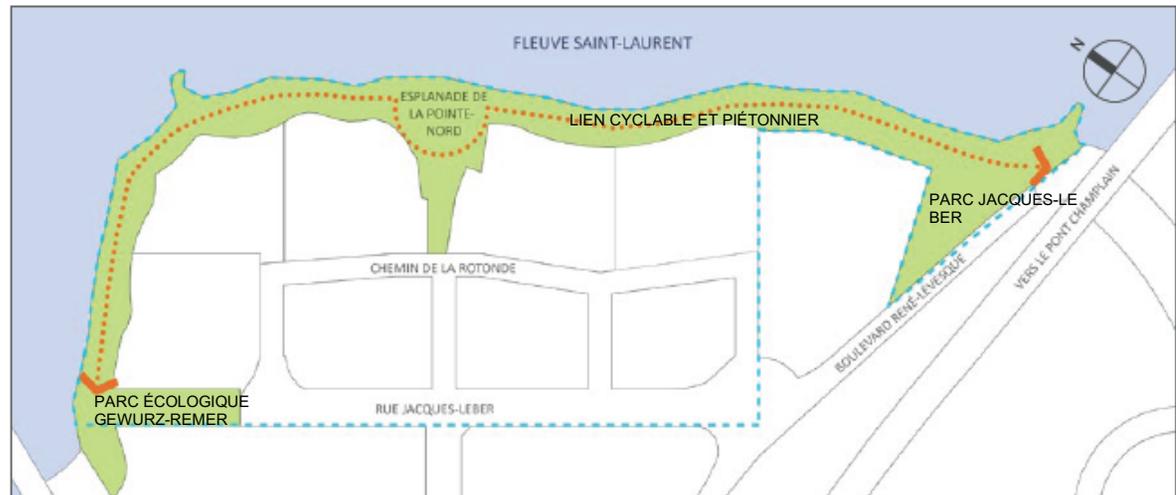


Parc de la Pointe-Nord. Photo : LemayMichaud

Les principes d'aménagement en matière d'**infrastructures vertes** intègrent une large bande verte publique en bordure du fleuve Saint-Laurent avec un lien vert riverain panoramique intégrant une piste cyclable et un sentier piétonnier et la présence de trois parcs : le parc écologique Gewurz-Remer à l'ouest, le parc commémoratif Jacques-Le Ber à l'est et le parc de l'Esplanade de la Pointe-Nord comprenant une place publique centrale avec un belvédère, un chalet et un quai.



Parc écologique Gewurz-Remer. Photo : Rousseau-Lefebvre



Principes d'aménagement du réseau d'espaces publics

Source : *Guide d'aménagement de la Pointe-Nord*, 24 septembre 2010, p.11. Traitement graphique BC2.

L'aménagement est structuré autour d'un **réseau d'espaces verts publics** reliés par un sentier piétonnier et cyclable qui s'intègrent également dans la Trame verte et bleue du Grand Montréal donnant des points d'accès à l'eau à des fins récréatives, tel que prévu au Plan métropolitain d'aménagement et de développement de la CMM.

Dans ces principes d'aménagement apparaît ici clairement l'importance du parc commémoratif Jacques-Le Ber situé au sud-est du site pour le réseau d'espaces publics verts comprenant différents éléments offrant des espaces naturels ou aménagés tels que le parc écologique, le parc d'enfants, la promenade, le parc central, la place publique et le parc Jacques-Le Ber. Ce dernier agit comme porte d'entrée au site, et comme lien à l'ensemble du réseau vert de L'Île-des-Sœurs et entrée de la promenade verte de la Pointe-Nord.

2.4 DES ÉTUDES SUR LES CONDITIONS DE STATIONNEMENT

Lors du début de la planification de la Pointe-Nord, le Comité de l'arrondissement chargé de la circulation et du stationnement a procédé à l'étude d'une demande de révision du nombre minimal de cases de stationnement exigées alors par la réglementation d'urbanisme. Le nombre minimal de cases prescrites était alors de 1,45 cases de stationnement par logement plus 0,25 cases pour les visiteurs, donc 1,70/logement. Les projets qui avaient été réalisés sur L'Île-des-Sœurs près du

secteur Place du Commerce, tendaient à démontrer que cette norme conduisait à une proportion de cases invendues de 5 à 10 %.

Le normatif pour la Pointe-Nord a donc été abaissé à 1,20 cases minimum par logement plus 0,10 case par logement pour les visiteurs, avec comme condition ce qui suit :

- L'obligation qu'au moins 80% des cases requises soient aménagées à l'intérieur;
- Que chaque permis de construction soit précédé d'une étude sur les conditions d'occupation de toutes les cases de stationnement disponibles sur rues et hors rues.

Cette approche de la part des membres du Comité de circulation visait à pouvoir réagir au besoin pour rehausser le normatif en cas d'inéquation entre l'offre et la demande afin de ne pas surcharger l'occupation des rues par le stationnement et afin de permettre à l'arrondissement de faire les opérations d'entretien et de déneigement adéquates. La Pointe-Nord étant une zone isolée sur une île, l'arrondissement de Verdun et le promoteur ne pouvaient se permettre de se retrouver avec un nombre insuffisant de cases de stationnement sur rues et hors-rues.

Les projets de construction ont tous été construits en fonction d'une offre correspondant à environ 1,3 à 1,4 cases de stationnement par logement plus 10 % pour visiteurs.

Ainsi, les études suivantes ont été réalisées pour chacune des phases du projet Pointe-Nord, à la suite du premier projet ZUNI: Evolo 1, Evolo 2, Le Pavillon, Evolo X, Evolo S, MYX, NEX (projet bloqué par le contrôle intérimaire).

Ces études ont toutes permis de démontrer que la norme prescrite dans l'ensemble et par projet est tout juste adéquate pour maintenir un taux d'occupation, somme toute, assez élevé. Aller en deçà de cette norme serait irresponsable et représenterait un manque total de respect envers les citoyens et les employés chargés de l'entretien des voies de circulation.

L'exemple de Griffintown est éloquent à ce sujet : alors que les premiers projets construits se réalisaient avec le taux minimum requis d'une demie case par logement, l'administration encourage maintenant et force même la réalisation de projets comprenant plus d'une case de stationnement par logement, même pour en faire le commerce de location privé afin de répondre à une crise d'occupation du domaine public par la voiture. Or, même si elle est davantage électrique, la voiture n'en demeure pas moins présente pour autant et ce, même dans un quartier véritablement de type Centre-Ville.

2.5 DE LA CITÉ-JARDIN À L'ÉCOQUARTIER²²

En 2009, Bell Canada installe son nouveau siège social sur la Pointe-Nord, créant alors un pôle d'emplois majeur sur L'Île-des-Sœurs. L'année suivante s'amorce le développement du quartier de la Pointe-Nord.

Dès sa conception, le projet du quartier de la Pointe-Nord figure parmi les 24 projets-pilotes canadiens inscrits auprès du *United States Green Building Council* pour l'obtention de l'accréditation LEED ND (*Neighborhood Development*) visant à établir une nouvelle norme pour la construction de quartiers et de bâtiments « écologiquement responsables »²³.

Pour obtenir la certification, plusieurs composantes ont été prises en compte dès les premières étapes de la conception : un aménagement dense, l'accès à des parcs de proximité, la création d'un réseau de sentiers piétons et de pistes cyclables, la préservation des berges, l'intégration de commerces et de services de proximité, l'aménagement des stationnements en souterrain, des bâtiments à haute efficacité énergétique certifiés LEED ou Novoclimat, l'intégration de toitures végétalisées, la récupération des eaux de pluie. En octobre 2010, le plan d'aménagement du quartier Pointe-Nord a ainsi obtenu la certification LEED-AQ (*Leadership in Energy and Environmental Design* Aménagement de quartier) niveau Or.

La vocation écologique du site, affirmée dès les premières étapes de la conception du projet, a été rendue possible par l'encadrement offert par le Guide d'aménagement de la Pointe-Nord, qui constituait un outil plus flexible que l'approche normative, tout en étant appuyé sur des standards de design élevés.

Pour les dernières étapes du développement, la venue du REM viendra transformer ce quartier, de POD (pedestrian-oriented development) à TOD (transit-oriented development).

²² Archives du Devoir, « Pointe-Nord, Un écoquartier sur L'Île-des-Sœurs », été 2010.

²³ Le Devoir, 6 juin 2010, « Un écoquartier est aménagé sur L'Île-des-Sœurs ».

Un plan d'urbanisme est « un pacte entre la Ville et les autres acteurs de la société montréalaise et du développement de la ville, un pacte qui trouvera son sens dans les suivis qu'on lui donnera ».

Héritage Montréal, Notes pour une présentation aux consultations publiques sur la révision du Plan d'urbanisme de Montréal, 22 juin 2004

2.6 UNE VISION AXÉE SUR LA COLLABORATION DES ACTEURS

Dès le milieu des années 2000, des consultations publiques furent organisées dans le cadre du processus d'aménagement de la Pointe-Nord. Plusieurs formules ont été mises en place par l'arrondissement : des rencontres informelles avec les citoyens, des séances de consultation ad hoc sur des sujets bien précis ainsi que des rencontres d'information²⁴.

En 2010, dans le contexte de mise à jour du plan d'urbanisme et du règlement de zonage, des consultations se sont également faites avec les citoyens. Des formules de type groupes de discussion, suivies de réunions de travail pour approfondir les sujets discutés ont été organisées en amont du processus²⁵. Par la suite, l'arrondissement a organisé une soirée d'information (octobre 2010), des préconsultations avec les résidents, notamment ceux de L'Île-des-Sœurs (novembre 2010), puis en décembre 2010, s'est tenue la consultation prévue par la loi²⁶. Plus de 200 personnes ont pris la parole durant les 4 soirées de préconsultation tenues sur l'ensemble du territoire de Verdun.

²⁴ Arrondissement de Verdun, Cap sur l'excellence, réalisations 2006-2007.

[https://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/page/arr_ver_fr/media/documents/Bilan_des_realisations_2006-07.pdf]

²⁵ Allocution de M. Claude Trudel, Maire de l'arrondissement de Verdun, Lors de la séance ordinaire du Conseil d'arrondissement du 7 décembre 2010, sur l'actualisation du Chapitre de l'arrondissement de Verdun du Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal.

[http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/page/arrond_ver_fr/media/documents/allocution_planurbanisme_07122010.pdf]

²⁶ Arrondissement de Verdun, Présentation de la consultation publique du 7 février 2011.

[http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/page/arrond_ver_fr/media/documents/present_consul_publicque_07022011.pdf]

3 LES RECOMMANDATIONS : FLEXIBILITÉ ET AUDACE

Le premier plan directeur de 1965 a jeté les bases d'une planification inspirée des principes de la cité-jardin, en créant sur L'Île-des-Sœurs un milieu de vie complet, offrant une diversité de typologies résidentielles, un vaste réseau d'espaces verts et de cheminements actifs, de grands boulevards plantés de type « parkway », en démocratisant l'accès aux berges et en dégagant des vues sur le fleuve et sur le centre-ville de Montréal.

L'aménagement de la Pointe-Nord en écoquartier à partir de 2010 a poursuivi cette vision. Le PIIA et le Guide d'aménagement de la Pointe-Nord ont constitué des outils de planification mis en place pour guider ces développements. Ils ont permis d'orienter la nature et la forme des bâtiments et des aménagements à construire, à partir de grands principes d'aménagement : la préservation des perspectives visuelles, le potentiel de marchabilité du quartier, l'échelle humaine et le rapport à la rue, les déplacements actifs, le réseau d'espaces publics. Ces principes, relevant d'un encadrement réglementaire souple et flexible, sont les fondements sur lesquels devrait se poursuivre le projet urbain de la Pointe-Nord.

Ainsi, et afin de poursuivre le développement d'un quartier exemplaire sur la Pointe-Nord de L'Île-des-Sœurs, les éléments suivants sont recommandés :

1. Que le règlement de contrôle intérimaire soit modifié pour exclure les derniers terrains résidentiels de la Pointe-Nord;
2. Que le projet de PPU ne s'applique pas aux derniers terrains de la Pointe-Nord afin de maintenir et de respecter le contrat social établi entre la Ville, les citoyens de la Pointe-Nord et le promoteur (COS de 4 maximum, sans limite de hauteur, en maintenant le plan directeur et le Guide);
3. Qu'advenant le maintien d'un PPU sur les derniers terrains de la Pointe-Nord :
 - a. De retirer le nombre maximal de cases requis sinon d'augmenter le seuil à 1,2 cases plus 10 % de cases pour visiteurs (tout en exigeant 95 % de cases à l'intérieur);

- b. D'augmenter la superficie de plancher à partir d'un 9^e étage à 1 250 m² (dans le résidentiel). Pour le bureau, l'application d'une norme est irréaliste;
 - c. D'abaisser la distance entre deux tours de plus de 9 étages à 45 mètres (ce n'est pas la distance qui est gage d'une qualité d'un projet mais plutôt la localisation, l'orientation, le traitement architectural, l'effet de masse, etc.);
 - d. Permettre, voire même forcer, une hauteur plus élevée pour la tour la plus rapprochée du nouveau pont Samuel-de Champlain afin de permettre une signature iconique à la porte d'entrée de la ville de Montréal;
- 4. Que le projet de PPU s'inspire de l'approche urbanistique en place sur la Pointe-Nord pour la requalification des terrains comprenant le site de Gravel Auto, les terrains de part et d'autre de la rue Levert, l'ensemble des terrains situés au nord de la rue Place du Commerce (i.e. en retirant le normatif définissant les marges de recul, la superficie de plancher à partir du 9^e étage, la distance de 80 mètres entre les parties de bâtiment de 9 étages ou plus);
 - 5. Que la hauteur autorisée pour les terrains de la rue Levert et le site Gravel Auto soit identique au secteur 24T4, en privilégiant davantage d'espaces libres et de plantation massive d'arbres à grand déploiement;
 - 6. Que le projet de PPU soit révisé pour l'ensemble des terrains compris entre la rue place du commerce et le boulevard René-Lévesque en concertation avec les résidants et les commerçants de L'Île-des-Sœurs;
 - 7. Que le projet de PPU soit révisé pour revoir en profondeur l'aménagement des rues et en fonction de la création de places publiques, de parcs et/ou de squares en réduisant l'empreinte de l'asphalte au profit de larges trottoirs et de voies cyclables (donc au profit du transport en commun et du transport actif) et comprenant une plantation d'arbres à grand déploiement à l'égal des « parkway » que sont le boulevard L'Île-des-Sœurs et le boulevard René-Lévesque (si la Ville ne peut donner l'exemple sur ses propres espaces publics, comment peut-elle imposer des aménagements exemplaires sur les propriétés privées?);
 - 8. Que la Ville de Montréal entreprenne sans délai des séances de travail et de négociations avec les propriétaires fonciers des terrains bordant les accès à la future gare pour la création d'un véritable développement supportant les principes d'un TOD;

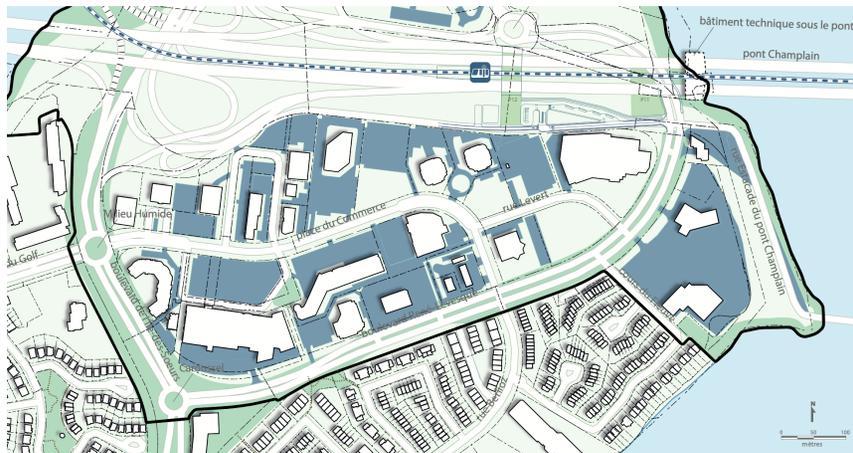
9. Que la Ville de Montréal assume le leadership nécessaire d'une connectivité attractive entre la gare et les quartiers périphériques, mais impliquant toutes les parties publiques et privées en cause;
10. Que la Ville de Montréal se dote d'outils urbanistiques flexibles misant davantage sur le qualitatif que sur le normatif;
11. Que la Ville de Montréal ne limite pas le nombres de cases de stationnement maximum tout en exigeant une maximisation des cases en souterrain au profit de vastes espaces verts plantés;
12. Que la Ville de Montréal permette une plus grande densification des terrains développés ou redéveloppés par le biais d'ententes, par le biais de la procédure de projet particulier (PPCMOI ou article 89) permettant l'aménagement de parcs, de squares et de places publiques ou de liens de transport actifs entre la gare et les rues, ou l'amélioration des rues publiques.

CRITIQUES

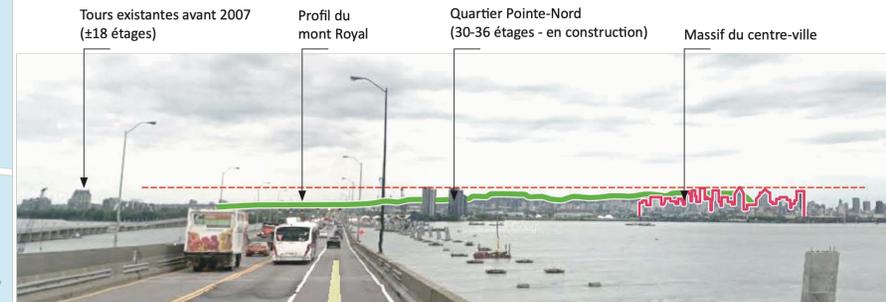
- Le projet de PPU a manifestement été élaboré en vase clos – loin de la concertation citoyenne
- La démarche PPU de la Ville constitue l'outil permettant à Montréal d'imposer une nouvelle vision et une nouvelle culture du développement qui n'est pas celle de l'Île des Sœurs – Une fois le PPU en place: les résidents, les commerçants et les gens d'affaires ne pourront pas demander la tenue de registre. L'Île des Sœurs se voit ainsi retirer son droit le plus démocratique de s'opposer au contenu de ce projet de Plan (Les représentants de la Ville auraient dû répondre en ce sens à la question qui leur avait été posée le 30 Septembre par une citoyenne)
- Le PPU veut tirer profit de la requalification et le développement des terrains vacants autour de la gare du REM – L'arrondissement a demandé l'aide de la Ville-Centre –Parce qu'elle veut accéder à des fonds spéciaux de la « Ville-Mère »
- En toile de fond: la crise de la 3^e école (Pourtant depuis 2010, Verdun sait qu'il fallait traiter avec priorité ce dossier)

CRITIQUES

- Le PPU a ainsi été pensé avec les 2 seules prémisses suivantes:
 - Il y a trop d'asphalte sur Place du Commerce
 - C'est pas beau les tours vues du vieux Pont Champlain



RESPECT DES MASSIFS DU MONT ROYAL ET DU CENTRE-VILLE

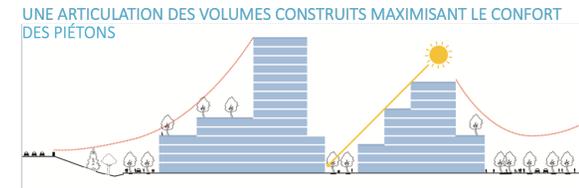


CRITIQUES

En appui:

- Aucune étude d'impacts de circulation
- Aucune analyse de la situation en lien avec les emphytéoses
- Aucune étude de marché
- Aucune analyse comparative (à Montréal ou dans le monde) sur le type de TOD qu'on veut créer
- Aucune analyse paysagère
- Aucune démarche de consultation-concertation avec les citoyens
- Aucune entente ou proposition d'entente avec les partenaires privés
- Aucun nouveau parc, aucun nouveau square, aucune proposition osée de design urbain sur Place du commerce, aucune opération de plantation d'arbres
- Aucune solution concrète pour la nouvelle école
- Aucune proposition concrète avec des ententes pour une piscine intérieure, pour un nouveau centre communautaire, pour une bibliothèque, etc.

CRITIQUES



Comme seule image représentative du rêve de la Ville:

Une perspective qui montre l'équivalent de la rue St-Denis avec une forme urbaine de type « Gâteau de nocés » et une ruelle verte dans les aires de cueillette de poubelles et de livraison de marchandises dans des cours arrière.



Vision d'ambiance proposée pour la revitalisation de la place du Commerce

CRITIQUES

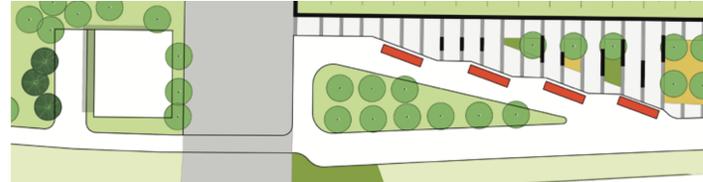
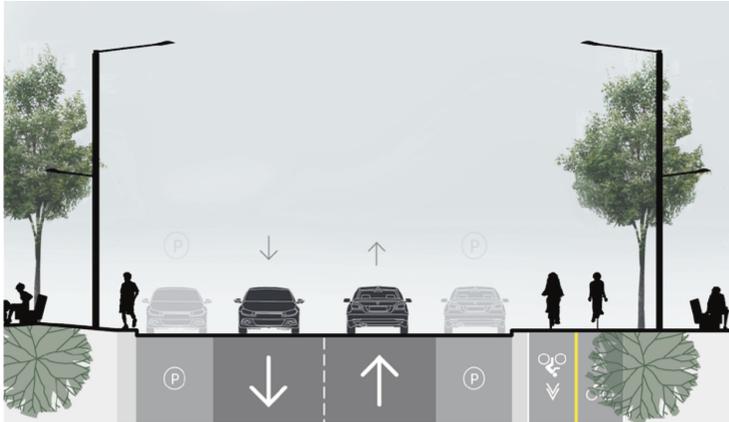
Comme proposition:

- On renie les bons coups de l'IDS et son ADN, on renie le contrat social valide depuis 2005 à travers les protocoles d'entente établis avec les citoyens, le promoteur et la Ville elle-même pour la Pointe-Nord
- On renie les besoins des quelques 20 000 résidents actuels de l'Île
- On renie les droits du centre commercial « Le Village » (Provigo, SAQ, Banque Nationale) pour y forcer une école et du résidentiel, on y fait disparaître la Pharmacie Jean-Coutu avec sa clinique médicale et la tour de l'ancienne banque pour du résidentiel
- On y fait disparaître toute trace de l'automobile comme si on était sur le Plateau-Mont-Royal (la seule station service disparaît et tout le monde sera forcé de faire ses emplettes en bicyclette, été comme hiver).

CRITIQUES

Par contre:

- On nous montre une rue Place du Commerce avec du parking sur rue
- On promeut un plan de la CDPQ avec un débarcadère d'autobus et du stationnement



CRITIQUES

Par contre:

- On nous propose la transformation de la voie de service permettant d'accéder au Pont mais comme on est sur un territoire Fédéral on ne peut pas confirmer sa possible réalisation
- On veut mettre en place à court terme une servitude de passage donnant accès à la Gare du REM sur un terrain de parking avec comme point d'arrivée pour les piétons la courbe dangereuse de la Place du Commerce

