

PROJET DE PPU DE LA PARTIE NORD DE L'ILE-DES-SŒURS

OCPM

**Pierre St-Cyr urbaniste
Le 30 octobre 2019**

Expérience

- ✓ Urbaniste oeuvrant depuis près de 4 décennies
- ✓ Administrations publiques (dont la Ville de Montréal) et parapubliques, cabinets-conseils, propriétaires fonciers ou encore institutions
- ✓ (Re)développement urbain
- ✓ Partenariats (Angus, Campus MIL, etc.)
- ✓ ...a habité l'IDS pendant 15 ans

Constats

- ✓ Objectifs projet PPU clairs : station REM présente l'occasion **d'optimiser l'aménagement, mieux planifier le développement et accroître la mobilité durable et active**
- ✓ Volet mise en œuvre – sur 25 ans – escamoté
- ✓ (Re)développement uniquement par voie de cadre réglementaire (Ville n'a pas de foncier... mais évoque le droit de préemption !)

Constats

- ✓ Hypothèse de travail eu égard à la place de la voiture est totalement erronée. Nouveau pont SDC: 50 000 000 véhicules par an / 2 150 000 000 \$ / 125 ans !!!



Constats

Barrière de l'A15



Constats

Pointe-Nord :

- ✓ Développement exemplaire (LEED-AQ, etc.)
- ✓ Plan de match approuvé par l'Arrondissement de Verdun
- ✓ Contrat social avec les résidents
- ✓ Ajustements à faire accès nord station REM
- ✓ Conséquemment...



RECOMMANDATION 1

**MAINTENIR L'ESPRIT DE LA PLANIFICATION DE LA
POINTE-NORD ET AJUSTER LE PROJET DE PPU AFIN
D'OPTIMISER LA PRÉSENCE DE LA STATION DU REM ET
TENIR COMPTE DU CONTRAT SOCIAL EXISTANT**

Constats



Constats

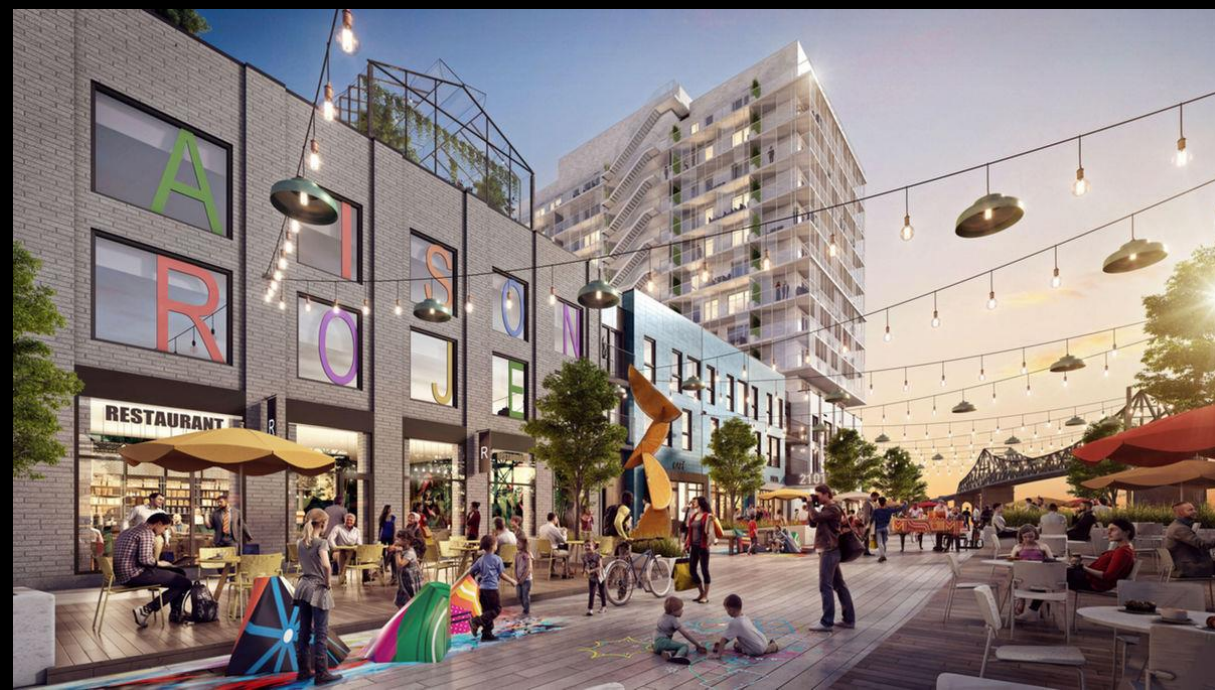
Abords sud de la station du REM :



(source : présentation rem.info, sans date)

Constats

Bien « vendre » un projet : créer de l'émotion, susciter un intérêt, exprimer le génie du lieu, mettre du « WOW » !



Train léger d'Ottawa

(source : Adamson Assoc. /BBB Architects)

Montréal, esplanade Cartier

(source : Prével)

Constats

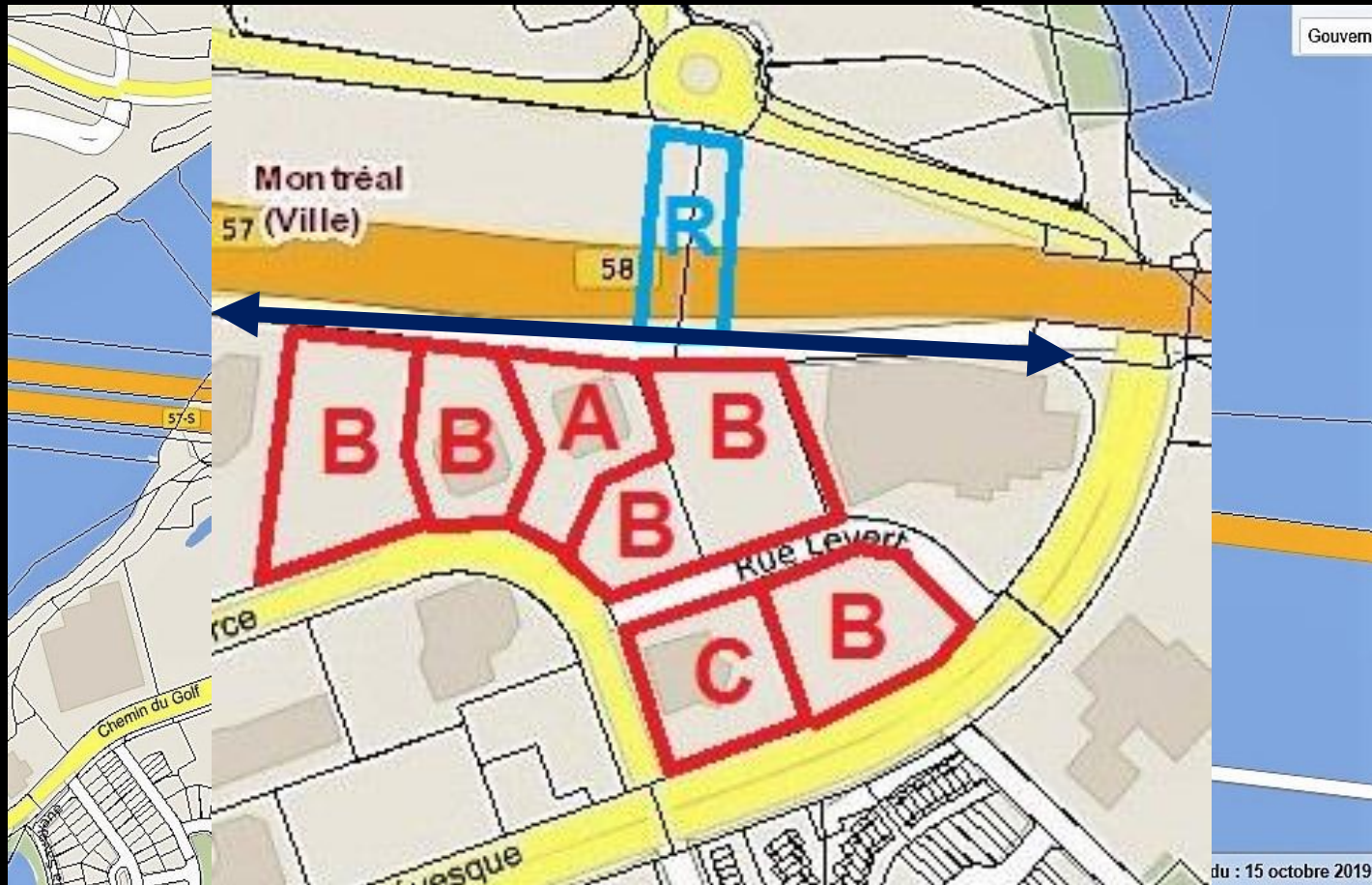
Abords sud de la station du REM :

- ✓ Connexion complexe entre la station du REM et le bâti actuel (i.e. traverser voie de circulation, créer un passage convivial et sécuritaire, etc.)
- ✓ Riverains ne sont pas des partenaires
- ✓ Développement régi par un cadre réglementaire rigide + servitude arbitraire
- ✓ Où est le promoteur CDPQ-Infra ?
- ✓ Mais, élément extrêmement positif... opportunité de redévelopper le cadre bâti en place, SI... !?



Constats

Abords sud de la station du REM :



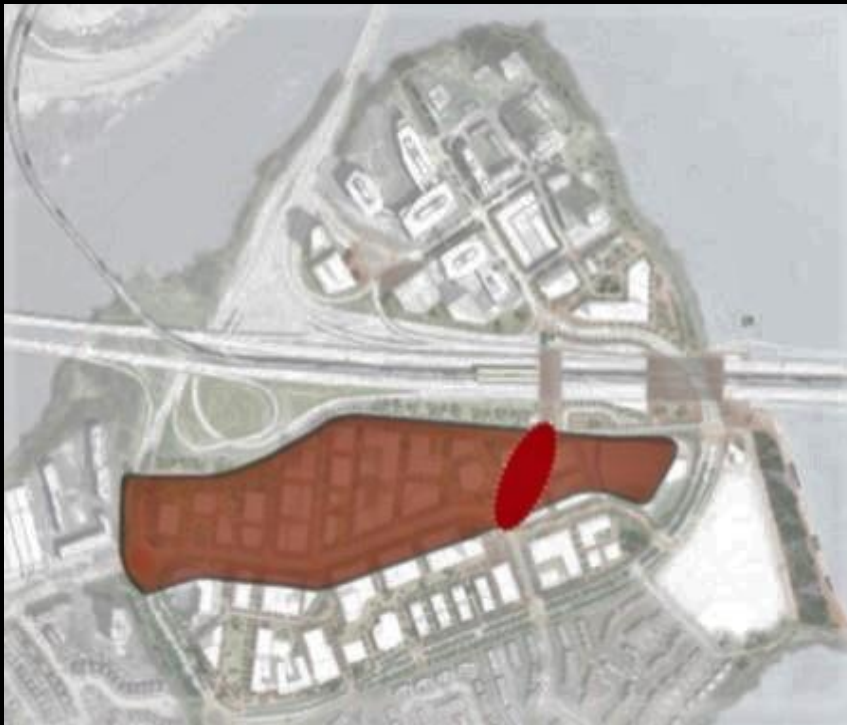
(source : Énergie et Ressources naturelles Québec, Info-lot)

RECOMMANDATION 2

CRÉER UN GROUPE DE TRAVAIL FORMÉ DES ENTITÉS GOUVERNEMENTALES ET INSTITUTIONNELLES IMPLIQUÉES DANS LE PROJET D'IMPLANTATION DE LA STATION DU REM (CDPQ-INFRA, ATRM, VILLE DE MONTRÉAL, ARRONDISSEMENT DE VERDUN, PJCCI, STM) AINSI QUE LES PROPRIÉTAIRES RIVERAINS CONCERNÉS DANS LE BUT DE DÉFINIR UN **PLAN D'ENSEMBLE** QUI REJOIGNE LES OBJECTIFS DU PROJET DE PPU D'OPTIMISER L'AMÉNAGEMENT, MIEUX PLANIFIER LE DÉVELOPPEMENT IMMOBILIER ET ACCROÎTRE LA MOBILITÉ DURABLE ET ACTIVE

RECOMMANDATION 2

LIEN ENTRE LA STATION DU REM ET LA PLACE DU COMMERCE



(source : Projet PPU Partie Nord de l'île-des-Sœurs)

BALISES D'AMÉNAGEMENT

- Concevoir des aménagements sécuritaires et conviviaux pour les déplacements actifs
- Créer un lien ouvert et invitant, d'une largeur suffisante pour permettre son verdissement ainsi que le confort des piétons et des cyclistes
- Assurer un lien le plus direct possible et sans obstacles entre le quartier Pointe-Nord, la station du REM et la place du Commerce
- Prévoir un encadrement du développement immobilier pour lui permettre d'être complémentaire au nouveau lieu
- Maximiser le verdissement afin de diminuer les îlots de chaleur
- Assurer un maintien de l'utilisation du lien multifonctionnel tout au long de l'année
- Prévoir des possibilités pour agrandir les aires communes du lien multifonctionnel

RECOMMANDATION 3

**CONFIER À LA VILLE DE MONTRÉAL LA DIRECTION DE
CE GROUPE DE TRAVAIL**

- ✓ Professionnels aguerris à la **réalisation de projets** à la Ville de Montréal (le « Central »)
- ✓ Professionnels de l'Arrondissement de Verdun connaissent bien le territoire de l'IDS, son ADN et les attentes de ses citoyens

RECOMMANDATION 4

QUE LES TRAVAUX DU GROUPE DE TRAVAIL SE DÉROULENT SUR UNE PÉRIODE MAXIMALE DE TROIS (3) MOIS AU TERME DUQUEL UN PROJET DE MODIFICATION DU PPU ET DU CADRE RÉGLEMENTAIRE, EN ADÉQUATION AVEC LE PLAN D'ENSEMBLE, SERA SOUMIS AUX AUTORITÉS MUNICIPALES POUR APPROBATION

La station du REM doit ouvrir en 2021 !

Conclusion (1 de 3)

L'arrivée du REM est une opportunité qui ne peut être ratée.

Côté nord de l'autoroute : le plan de match approuvé de longue date ne doit pas être altéré (honorer le contrat légal et social). Développement exemplaire !

Conclusion (2 de 3)

Côté sud de l'autoroute :

Un cadre réglementaire rigide n'est nullement garant d'aménagements de qualité et, c'est prévisible, mènera au *statu quo* que personne ne veut.

Partir du travail accompli pour passer au stade de l'échange en **toute franchise et respect** : processus ouvert de co-conception où les acteurs en cause seront réunis autour de la même table.

Conclusion (3 de 3)

Côté sud de l'autoroute (suite) :

Que CDPQ-Infra agisse en véritable partenaire : le *Fast-Track* ne produit JAMAIS de l'urbanisme de qualité.

Démarche de partenariat gagnante parce qu'ici les intérêts publics et privés sont clairement alignés.

Justement, Montréal fait dans les partenariats de développement depuis plus de 25 ans, et ce, de manière exemplaire.