

Démarche de participation et de consultation publique Partie nord de L'Île-des-Sœurs | 2018



Équipe de projet

Ville de Montréal et Arrondissement de Verdun

Stéphane Bernaquez, directeur, Direction de l'aménagement urbain et des services aux entreprises, Verdun.

Lise Bernier, chef de division, Service de la mise en valeur du territoire.

Érik Provost, conseiller en aménagement, chef d'équipe, Service de la mise en valeur du territoire.

Maxime Lemieux, urbaniste, designer urbain, conseiller en aménagement, Service de la mise en valeur du territoire.

Frédéric St-Louis, conseiller en aménagement, Direction de l'aménagement urbain et des services aux entreprises, Division urbanisme, Verdun.

Sylvain Thériault, urbaniste, chef de division, Division urbanisme, Direction de l'aménagement urbain et des services aux entreprises, Verdun.

Montréal 

 Verdun
Montréal 

Centre d'écologie urbaine de Montréal

Chargée de projet principale : Odile Craig, urbaniste.

Chargée de projet secondaire : Isabelle Gaudette, organisatrice communautaire.

Rédaction : Odile Craig, Isabelle Gaudette, Jessica Perrin.

Équipe d'animation : Odile Craig, Isabelle Gaudette, Jolène Labbé, Jessica Perrin, Fannie Pilon-Millette, Frédérique St-Arnaud et Christopher Wise.



Table des matières

En partenariat avec Espace Stratégies

Consultante associée : Nancy Guay

Consultant analyste : Yanis Voustad

Avis au lecteur

L'information contenue dans le présent document ainsi que les analyses, les conclusions et les recommandations qui y sont présentées, s'il y a lieu, ne lient d'aucune façon la Ville de Montréal et l'Arrondissement de Verdun. Ce document est mis à la disposition du lecteur intéressé à titre informatif seulement.

Mise en contexte3

La démarche, les activités réalisées et le profil des participants.....5

Vision préliminaire de développement11

Rétroaction des citoyens.....13

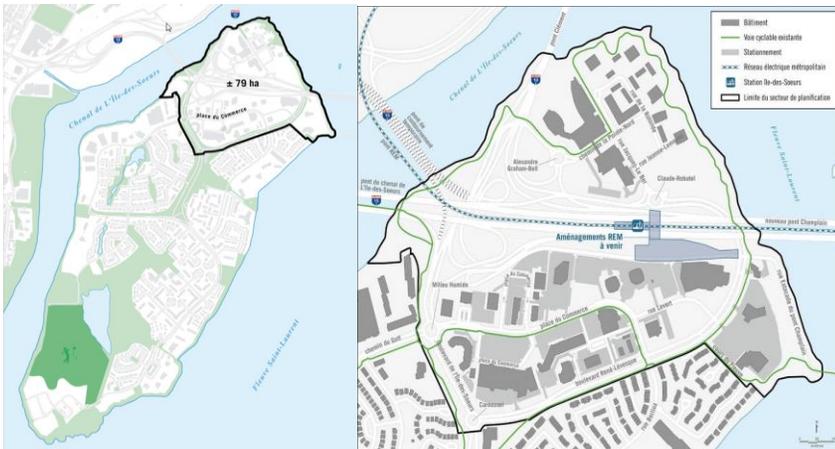
Rétroaction des propriétaires et des promoteurs....17

Les conclusions20

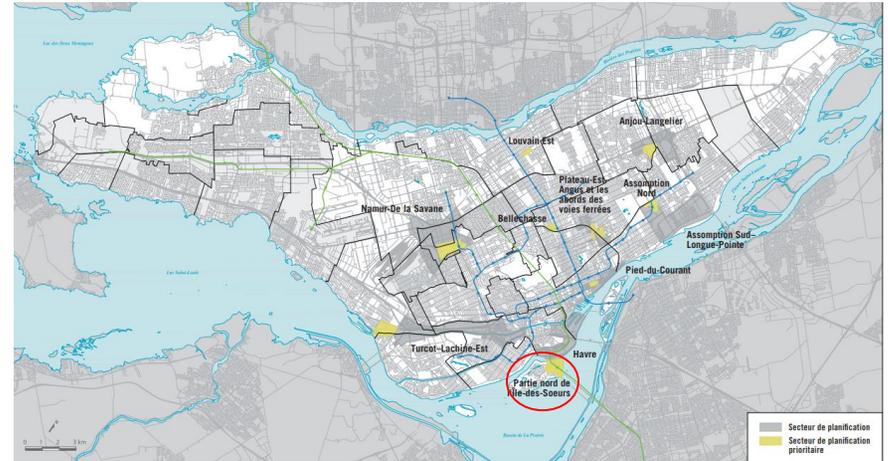
Mise en contexte

La partie nord de L'Île-des-Sœurs se transforme

La Direction de l'urbanisme du Service de la mise en valeur du territoire (SMVT) de la Ville de Montréal mène actuellement, de concert avec l'Arrondissement de Verdun, une démarche de planification urbaine pour la partie nord de L'Île-des-Sœurs. L'île vit un tournant important en termes d'aménagement du territoire, avec la venue de deux projets majeurs : le nouveau pont Champlain, en cours de construction, et le train du Réseau express métropolitain (REM), prévu pour 2021. La station Île-des-Sœurs du REM permettra de desservir le secteur et de le relier à la Rive-Sud, au centre-ville et à l'aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal. Ces deux projets représentent une opportunité de réaménagement pour le secteur, tant sur le domaine privé que public. Ils constituent une occasion de mieux y planifier le développement immobilier, de favoriser le transport actif et collectif, de mettre en valeur les atouts du secteur (littoral, patrimoine, etc.), tout en renforçant la position de L'Île-des-Sœurs (IDS) comme porte d'entrée majeure pour Montréal.



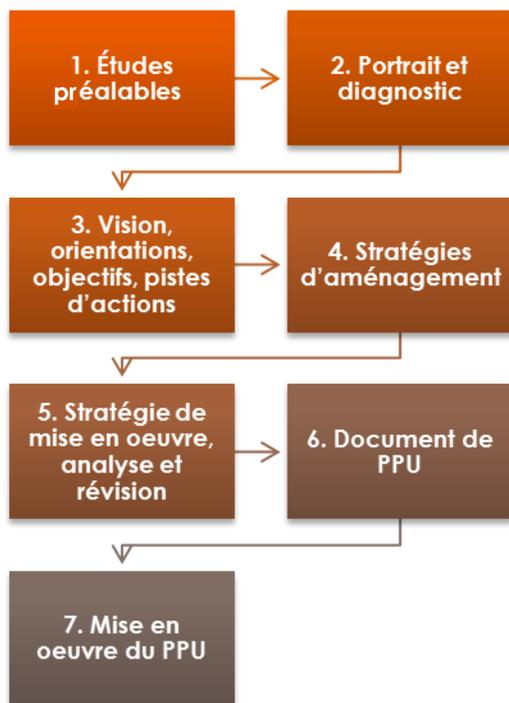
Un secteur de planification identifié comme prioritaire



La Ville de Montréal compte développer une stratégie de mise en valeur ainsi qu'un plan de réaménagement du secteur de manière à bien y encadrer le développement. La démarche de planification, amorcée en 2017, a permis jusqu'à maintenant de procéder à une analyse exhaustive du territoire afin de dégager un portrait et un diagnostic complet. Dans le cadre de la démarche de consultation publique, il était souhaité de présenter ces éléments à la population et aux acteurs stratégiques du secteur (grands propriétaires et promoteurs immobiliers). Cela afin de recueillir leurs attentes et ultimement susciter leur adhésion dans le but de consolider le développement et l'aménagement du secteur. À terme, l'exercice de planification mènera à l'adoption d'un Programme particulier d'urbanisme (PPU).

La démarche de planification pour le secteur

Sont présentées ci-dessous les étapes de la démarche de planification urbaine réalisée par la Ville de Montréal pour le secteur. L'apport des participants dans la démarche de consultation et de participation publique se situe aux étapes 3 à 5 avec la consultation publique, la consultation de la plateforme Réalisons Montréal ainsi que les trois ateliers de consultation avec les promoteurs et propriétaires.



Pourquoi un PPU pour la partie nord de L'Île-des-Sœurs ?

- Assurer un encadrement et un **développement cohérent** du secteur notamment avec l'arrivée du **REM** et du nouveau **pont Champlain** ;
- Arrimer les **aménagements du REM** dans l'espace urbain environnant pour favoriser son **accessibilité** et faciliter son utilisation ;
- Implanter des **équipements collectifs** permettant de combler des besoins actuels et de catalyser le développement futur ;
- Valoriser le **patrimoine** archéologique, architectural, paysager ainsi que le littoral.

Un **Programme particulier d'urbanisme (PPU)** est un plan détaillé produit lorsqu'un secteur fait face ou prévoit faire face à des changements importants. Le PPU fixe des objectifs pour l'avenir et propose des mesures pour les atteindre, incluant de nouveaux règlements d'urbanisme, des aménagements publics améliorés, des programmes et des politiques.

Source : Office de consultation publique de Montréal et Bricolage urbain, [Le petit guide des programmes particuliers d'urbanisme à Montréal](#)

La démarche et les activités réalisées

Le mandat

La Ville de Montréal, de concert avec l'arrondissement de Verdun, a confié au Centre d'écologie urbaine de Montréal (CEUM), en collaboration avec Espace Stratégies, le mandat de réaliser et coordonner une démarche de participation et de consultation publique auprès de deux grandes catégories de parties prenantes : les citoyens ainsi que les principaux propriétaires et promoteurs immobiliers du secteur.

La démarche développée par le CEUM et Espace Stratégies visait les objectifs suivants :

- Informer les parties prenantes de la démarche de planification urbaine en cours pour le secteur ;
- Présenter l'état d'avancement de la démarche et les différentes analyses ;
- Bonifier la vision de développement du secteur grâce à l'apport des participants ;
- Susciter l'adhésion des parties prenantes au processus de planification.

Les points de vue, les besoins exprimés et les idées proposées par les participants dans cette démarche constituent des intrants qui seront évalués par la Ville de Montréal pour le développement de stratégies d'aménagement et de développement visant l'intérêt général de la collectivité montréalaise.

Les mandataires

Le CEUM, un OBNL avec un volet économie sociale, accompagne les municipalités et les organisations dans la mise en œuvre de processus d'urbanisme participatif dans l'aménagement de villes à échelle humaine. Dans le cadre du mandat, il apporte son expertise en consultation et participation des citoyens sur des enjeux d'aménagement urbain.

Espace Stratégies est une firme spécialisée en accompagnement stratégique et en montage de projet auprès des municipalités et MRC, des OBNL et des entreprises. Son expertise en développement économique, associée à sa compréhension des enjeux urbains, lui ont permis d'établir un processus de consultation et d'échanges avec les grands propriétaires et promoteurs immobiliers. L'approche proposée dans le cadre de ce mandat a mis à profit l'expertise et le savoir-faire du CEUM et d'Espace Stratégies, afin d'offrir un service à valeur ajoutée au processus.

L'approche utilisée

L'approche employée dans cette démarche vise à favoriser un dialogue ouvert et une interaction productive entre les citoyens et les professionnels. Dépendamment des parties prenantes impliquées, plusieurs niveaux de participation se sont déployés dans la démarche :

- L'information et la sensibilisation ;
- La consultation visant à recueillir de l'information et les besoins ;
- La discussion autour d'idées et de propositions.



Les activités réalisées

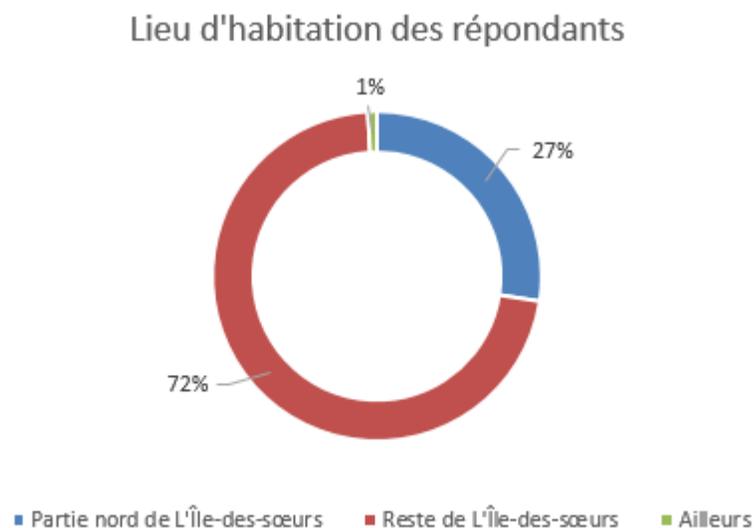
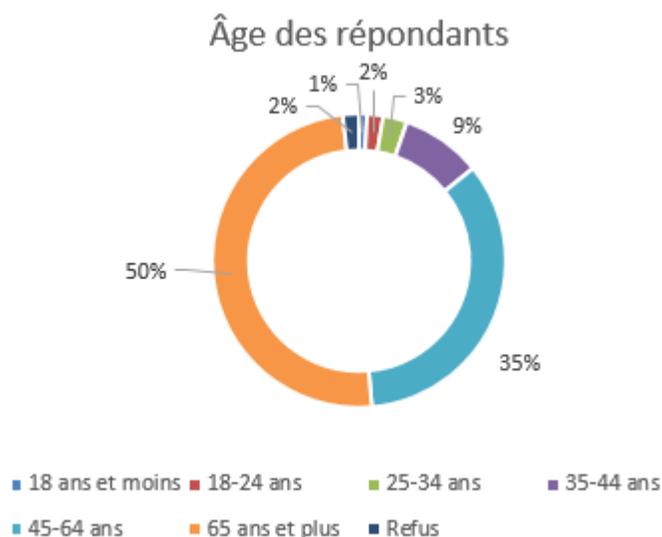
La Direction de l'urbanisme du Service de la mise en valeur du territoire de la Ville de Montréal (SMVT) et les mandataires ont convenu du processus décrit dans le tableau ci-dessous.

Activité	Objectif	Participation
<p>Atelier 1 – propriétaires et promoteurs immobiliers</p> <p>Atelier de consultation comprenant une présentation du portrait-diagnostic suivie de discussions sur les enjeux du territoire et les défis des promoteurs</p> <p>10 juillet 2018</p>	<ul style="list-style-type: none"> Favoriser l'échange d'éléments-clés qui ont ou auront un impact sur le développement de L'Île-des-Sœurs ; Avoir une lecture commune du diagnostic établi et des défis à relever afin de bâtir une planification répondant aux enjeux du 21^e siècle. 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 13 participants représentant 9 propriétaires et promoteurs immobiliers ✓ 9 observateurs et animateurs représentation la Ville de Montréal, l'Arrondissement de Verdun, le CEUM et Espace Stratégies.
<p>Consultation et information via la plateforme Réalisons Montréal</p> <p>Carte interactive Documentation sur le contexte et réponses aux questions fréquentes</p> <p>À partir du 28 août 2018</p>	<ul style="list-style-type: none"> Informers les citoyens et les acteurs de la démarche de planification en cours pour la partie nord de L'Île-des-Sœurs ; Inviter la population à identifier les lieux, les aménagements ou les activités apprécié(e)s ou qui serai(en)t à bonifier à l'aide d'une carte interactive. Inviter les gens à s'inscrire à la consultation publique du mois de septembre 2018. 	<p>1.6 K visites sur la plateforme</p> <p><u>Documentation sur le contexte :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ 533 consultations du projet sur la plateforme ✓ 146 téléchargements de documents <p><u>Carte interactive :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ 7 intervenants ✓ 21 interventions
<p>Atelier 2 – propriétaires et promoteurs immobiliers</p> <p>Atelier de consultation comprenant une présentation par la Ville de la démarche de planification suivie de discussions autour de la vision et des orientations de développement</p> <p>23 août 2018</p>	<ul style="list-style-type: none"> Présenter les grandes étapes de la démarche de planification ; Se doter d'une vision prospective permettant d'établir des scénarios d'aménagement et d'évolution du territoire ; Favoriser l'adhésion des participants au processus de planification (calendrier, cheminement, etc.). 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 13 participants représentant 9 propriétaires et promoteurs immobiliers ✓ 9 observateurs et animateurs représentation la Ville de Montréal, l'Arrondissement de Verdun, le CEUM et Espace Stratégies

<p>Assemblée de consultation publique</p> <p>Rencontre d'information et de consultation comprenant une présentation par la Ville de Montréal et Caisse de dépôt et de placement Infrastructure (CDPQ Infra) (REM) suivi d'un atelier de travail en sous-groupes.</p> <p>18 septembre 2018</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Informer les citoyens et les acteurs de la démarche de planification en cours pour la partie nord de L'Île-des-Sœurs ; • Présenter l'état d'avancement de la démarche et de différentes analyses ; • Bonifier la vision préliminaire de développement du secteur de planification grâce à l'apport des participants. 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 157 participants présents ✓ 18 observateurs issus de différentes organisations/instances : <p>Ville de Montréal : Direction de l'urbanisme ; Direction de l'aménagement urbain et des services aux entreprises de l'Arr. Verdun (DAUSE) ; Direction de l'habitation (SMVT) ; l'équipe du REM et l'équipe du pont Champlain (SIVT) ; Direction des transports (SIVT) ; Direction des travaux publics de l'Arr. Verdun ;</p> <p>Autres : CDPQ Infra; STM; Commission scolaire Marguerite Bourgeoys (CSMB); Infrastructure Canada et Les Ponts Jacques-Cartier et Champlain Incorporée (PJCCi).</p>
<p>Atelier 3 – propriétaires et promoteurs immobiliers</p> <p>Atelier de consultation comprenant une présentation des résultats des consultations précédentes et travail en sous-groupes sur les grands principes préliminaires du PPU</p> <p>12 octobre 2018</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Recueillir le point de vue des participants quant aux principes préliminaires du PPU (points forts, axes d'amélioration et limites). • Mesurer la réception des observations et des commentaires formulés par les citoyens lors de la consultation du 18 septembre et identifier les points de convergence. 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 11 participants représentant 8 propriétaires et promoteurs immobiliers ✓ 9 observateurs et animateurs représentation la Ville de Montréal, l'Arrondissement de Verdun, le CEUM et Espace Stratégies

Le profil des participants à la consultation publique

113 participants ont répondu au sondage distribué au début de l'activité. La moitié d'entre eux a déclaré avoir 65 ans ou plus (50 %) et un peu plus du tiers ont déclaré avoir entre 45 et 64 ans (35 %). Enfin, la quasi-totalité des répondants (99 %) réside à L'Île-des-Sœurs, dont 27 % spécifiquement sur le secteur de planification (partie nord de L'Île-des-Sœurs).



Consultation publique tenue au centre communautaire Elgar le 18 septembre 2018



Crédit photo : Oliver Domenchini, CEUM
Participation active de la salle et allocution de M. Jean-François Parenteau, Maire de l'arrondissement de Verdun (photo centrale première ligne),
Suivi de M. Jean-Vincent Lacroix, Directeur, Relations Médias, CDPQ Infra (photo centrale deuxième ligne)

Vision préliminaire de développement de la Ville

Une vision intégrée du développement de la partie nord de L'Île-des-Sœurs

De nombreux documents de planification, politiques ou outils réalisés par la Ville de Montréal orientent le développement et l'aménagement du secteur de planification.

Ces derniers imposent **des éléments incontournables à la planification du secteur. En voici quelques-uns à titre d'exemple :**

- Identification de la partie nord de L'Île des-Sœurs comme une aire TOD (Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD, 2012) de la communauté métropolitaine de Montréal -CMM) ;
- Densité minimale brute prescrite pour le secteur de 110 logements/hectare (Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal -SAD, 2015) ;
- Intégration d'une variété de logements qui respecte la politique d'inclusion de la Ville de Montréal ;
- Favoriser la rétention de familles sur l'ensemble de Montréal, y compris sur l'IDS ;
- Bonification du verdissement : objectif de 25% de canopée (Montréal durable 2016-2020) ;
- Aménagements favorables aux déplacements actifs et collectifs, notamment vers le REM ;
- Minimiser le développement de stationnements de surface sur les terrains privés (politique de stationnement – 2016 et plan de transport - 2008) ;

Éléments immuables à prendre en compte

De plus, dans la définition de la vision préliminaire de développement, la Ville de Montréal doit prendre en compte certains éléments immuables issus des interventions d'autres parties prenantes dans ce secteur, tels que CDPQ Infra, promoteur du Réseau express métropolitain (REM), Infrastructure Canada ou Les Ponts Jacques-Cartier et Champlain Incorporée (PJCCI). L'intégration de ces éléments immuables et la nécessaire coordination avec ces intervenants engendre une certaine complexité à la démarche de planification.

Voici certains éléments immuables à prendre en compte dans la planification du secteur :

- Arrivée d'une station du REM, sans stationnement incitatif ;
- Arrivée d'une nouvelle piste cyclable à L'Île-des-Sœurs via le nouveau pont Champlain ;
- Réaménagement des voies et espaces publics à proximité du REM.

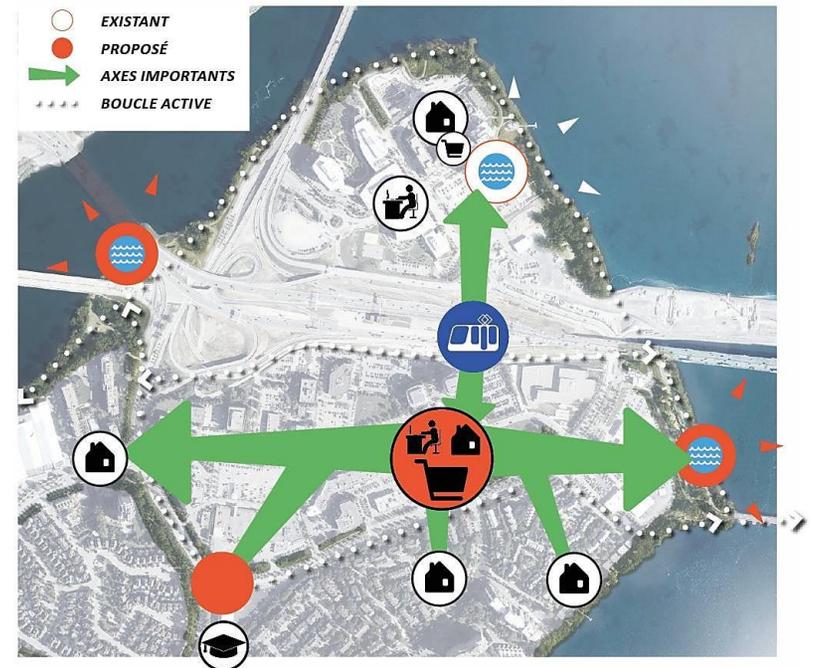
Orientations d'aménagement préliminaires pour le secteur

Les orientations d'aménagement préliminaires sont issues d'une démarche de travail en concertation entre les différents services de la Ville et s'appuient sur un portrait-diagnostic ainsi que différentes analyses réalisées par la Ville de Montréal. Ces orientations visent à :

- Positionner la partie de nord de L'Île-des-Sœurs à titre de **porte d'entrée** de la Ville de Montréal ;
- Consacrer plus d'espaces à la **mobilité active** et au **transport en commun** ;
- Renforcer le noyau commercial en **revitalisant la Place du Commerce** ;
- Attirer de nouvelles clientèles par des **développements immobiliers d'envergure à prédominance résidentielle** ;
- Intégrer davantage **d'équipements collectifs et d'espaces publics** au service des citoyens.
- Mettre en valeur **l'environnement naturel** et le **patrimoine** bâti, historique et archéologique unique.

Consultez le portrait-diagnostic et les autres documents pertinents sur la

www.realisonsmtl.ca/IleDesSoeurs/documents



Orientations préliminaires pour le secteur

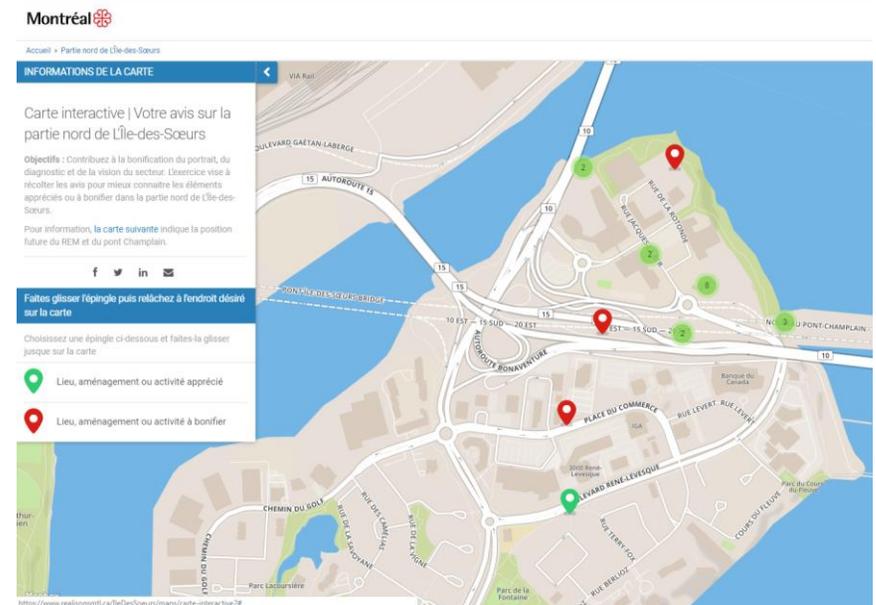
Rétroaction des citoyens

Relativement aux orientations préliminaires et à l'approche d'aménagement et de développement présentée, les participants ont identifié **les forces et les éléments manquants ou les préoccupations** lors de la consultation publique.



Feuilles de prise de notes sur les tables lors de la consultation publique avec les différentes catégories : forces, éléments manquants ou préoccupations.

Pour la carte interactive, les participants étaient invités à identifier quels **lieux, aménagements et activités étaient appréciés et ceux à bonifier**.



Source : carte interactive disponible sur la plateforme **Réalisons Montréal** www.realisonsmtl.ca/leDesSoeurs

Les faits saillants retranscrits ci-après qui sont issus de la consultation publique et de la carte interactive ne constituent pas nécessairement le point de vue de l'ensemble des participants. Ils sont compilés dans ce rapport, car ils sont partagés par plusieurs d'entre eux.

Les forces

Espaces verts, verdissement et canopée

- L'augmentation de l'indice de canopée pour atteindre la cible de 25% fixée par le plan Montréal durable.¹
- L'augmentation de la verdure en général, mais aussi le maintien et la création d'espaces verts et de places publiques.
- Les nouvelles places publiques et nouveaux espaces verts seront aussi des espaces de socialisation.

Accès au littoral

- Un accès public au fleuve pour la population de L'Île-des-Sœurs.
- La bonification de la canopée et de la verdure en bordure du littoral.

Place du Commerce

- Augmentation du nombre et diversification du type de commerces.
- Réduction de l'espace occupé par des stationnements de surface.

Réseau cyclable et piétonnier

- L'augmentation des aménagements pour les piétons et les cyclistes.
- Passages piétonniers et de déplacement actif pour relier la partie nord de la partie sud en passant par la station du REM et la Place du Commerce.

Densité et hauteur des bâtiments

- Développement immobilier de moyenne et haute densité structuré autour de la station du REM (Concept

transit oriented développement (TOD)) et en accord avec le PMAD² et de SAD³.

- Aspect moderne et esthétique du design urbain et de la vision de l'urbanisme orientée vers l'avenir.

Accès à la station du REM

- Accessibilité à la station pour les usagers des transports actifs.
- Diversité des usages (habitation, bureau, commerce) et augmentation de la densité à proximité de la station du REM.
- Pas de stationnement incitatif à la station du REM.

Le REM

- Avoir une station à L'Île-des-Sœurs.
- Transfert modal de l'auto-solo vers le transport en commun grâce au REM et notamment grâce au fait qu'il n'y ait pas de stationnement incitatif.
- La rapidité et la fréquence du REM, notamment pour se rendre au centre-ville et à l'aéroport.

Les forces les plus mentionnées

- Le verdissement et l'augmentation de la canopée.
- L'accès au littoral et la mise en valeur du littoral.
- Le REM pour sa rapidité, sa fréquence et l'accès à la station.

¹ La canopée pour la portion comprise entre le sud de l'autoroute ainsi que le boulevard René-Lévesque est la plus faible de L'Île-des-Sœurs avec 16%.

² Plan métropolitain d'aménagement et de développement du Grand Montréal.

³ Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal.

Éléments manquants ou préoccupations

Espaces verts, verdissement et canopée

- Crainte que l'entretien et la maintenance des espaces verts qui seront créés ne soient pas adéquats. Plusieurs participants motivent ces craintes par le fait qu'il semblerait que l'entretien de certains espaces verts actuels soit déficient.

Place du Commerce

- Bien que cela ne fasse pas partie de la vision présentée, plusieurs participants préviennent qu'ils ne souhaitent pas avoir un développement de type DIX30 ou de magasins à grande surface.

Réseau cyclable et piétonnier

- Évaluer la possibilité que le pont de contournement temporaire ne soit pas démoli afin qu'il soit utilisé à d'autres fins, par exemple comme accès routier pour les urgences.
- Prévoir l'ajout de stations Bixi à proximité du REM, mais aussi ailleurs sur L'Île-des-Sœurs, car actuellement il y en a seulement trois sur le territoire de l'île dont deux dans la partie nord.
- S'assurer d'un aménagement sécuritaire d'une piste cyclable reliant L'Île-des-Sœurs au Centre-ville de Montréal, et ce, pas seulement en direction de Verdun (via le futur prolongement de la piste du boulevard Gaétan-Laberge par exemple ou directement sur le nouveau pont Champlain).
- Relativement aux passages partagés nord-sud : réfléchir à la sécurité des piétons qui croisent des vélos (vitesse appréhendée plus élevée des vélos dans cet espace de cohabitation).

- Adapter les aménagements des espaces publics aux personnes âgées, surtout en hiver. Ils sont intéressants et adaptés pour les jeunes familles.
- S'assurer que la piste cyclable qui ceinture l'Île et qui est actuellement fermée en raison du chantier du pont Champlain, soit rouverte une fois les travaux terminés.

Densité et hauteur des bâtiments

- Craintes quant à l'augmentation du nombre de résidents dans la partie nord de l'île. Une des craintes évoquées est la perte de tranquillité, notamment en raison de l'augmentation de la circulation automobile entraînant des problèmes de circulation.
- Crainte quant à la capacité d'accueil de l'île en termes d'équipements collectifs pour répondre aux nouveaux ménages.
- L'augmentation du nombre de bâtiments parfois plus hauts que ceux présents actuellement à la Place du Commerce inquiète quant à leur intégration harmonieuse avec le secteur.

Accès à la station du REM et capacité d'embarquement

- Inconfort avec le fait que potentiellement des usagers du REM se stationnent dans les rues avoisinantes à la station du REM.
- Souhait d'obtenir un axe cyclable à haute capacité entre le sud de l'île et la future station du REM.
- De manière générale, les citoyens souhaitent obtenir plus de précisions et d'informations sur le service de transport en commun qui sera déployé pour permettre aux résidents de la pointe sud de l'île de se rendre à la station du REM.
- Idée exprimée d'avoir un service de navette fréquent et direct se rabattant sur la station.
- Augmenter le nombre et la fréquence d'autobus pour se rendre au Centre-ville de Montréal, et ce, surtout la

fin de semaine et la nuit. Actuellement, seulement deux lignes d'autobus (ou connexions, 168/178) s'y rendent.

- Crainte quant à la capacité d'embarquement à bord du REM à l'heure de pointe et au nombre de places assises disponibles.

Autres idées qui méritent d'être considérées

- Mettre en valeur les vestiges de l'ancienne ferme Le Ber en créant un parc sous le nouveau pont Champlain.
- Considérer réaménager l'espace présentement occupé par le stationnement des travailleurs du pont Champlain et les roulotte de travail de Signature sur le Saint-Laurent Construction S.E.N.C. (SSL) et al. en parc public.
- Considérer l'implantation d'un premier projet de logements sociaux sur la pointe nord à proximité de la station du REM.
- Se prémunir d'équipements collectifs : aménagement d'équipements sportifs (terrains de tennis extérieurs, piscine extérieure et intérieure).

Circulation et mesures de mitigation

- Crainte qu'il y ait une augmentation des entraves temporaires à la circulation en raison des travaux se réalisant sur l'espace public et privé dans les prochaines années.
- Préoccupations reliées au niveau de bruit occasionné par l'autoroute et éventuellement le REM. À cet égard plusieurs aimeraient savoir quelles mesures seront mises en place pour réduire le bruit.

Les éléments manquants ou les préoccupations les plus mentionnés

- Impacts des travaux sur la mobilité et la quiétude des résidents ;
- Densification du secteur et augmentation de la hauteur des bâtiments ;
- Augmentation de la population (doute sur la capacité d'accueil du secteur et/ou désaccord en lien avec la préservation de la quiétude).
- Aménagement d'une piste cyclable sécuritaire jusqu'à Montréal.
- Manque d'information sur les options de transport en commun qui seront disponibles pour transporter les résidents de L'Île-des-Sœurs à la station du REM.

Rétroaction des propriétaires et promoteurs immobiliers

Prenant la forme de trois ateliers de travail, le processus de consultation des propriétaires et promoteurs immobiliers de la partie nord de L'Île-des-Sœurs s'est échelonné du 10 juillet au 12 octobre 2018. Ce cheminement dans la durée a permis de faire co-évoluer la vision préliminaire développée par la Ville et d'établir au fil du temps un dialogue constructif entre les participants et les professionnels de la Ville. Lors de ces trois séances de consultation, différents thèmes ont été abordés et ont fait l'objet d'exercices de réflexion.

Thèmes principaux	
Atelier 1	<ul style="list-style-type: none">• Présentation du portrait-diagnostic• Évolution historique et enjeux du secteur• Défis des propriétaires et des promoteurs
Atelier 2	<ul style="list-style-type: none">• Démarche de planification• Mise en œuvre du PPU• Vision préliminaire de développement
Atelier 3	<ul style="list-style-type: none">• Orientations municipales• Grands principes d'aménagement préliminaires dans le cadre du PPU

Les faits saillants retranscrits ci-après ne constituent pas nécessairement la pensée de l'ensemble des participants.

L'approche qualitative utilisée lors des consultations visait à recueillir le point de vue de l'ensemble des participants, sans forcément rechercher un consensus.

Les forces

Principes d'aménagement

- Le nouveau développement du secteur selon les principes d'une aire de type TOD.
- La mise en valeur du patrimoine bâti, historique et archéologique unique de l'île.

Espaces verts, verdissement et canopée

- La conservation de la canopée et de la verdure en bordure du littoral.
- L'augmentation de l'indice de canopée (25 %) reprenant la vision originelle de Cité-Jardin sur l'île et la mise en valeur de son patrimoine naturel.

Accès au littoral

- L'aménagement de l'espace situé sous le pont (côté est).
- L'accès public au fleuve qui représente un facteur d'attractivité indéniable pour l'achat et la location de logements.

Place du commerce

- La transformation de la place en véritable milieu de vie conjuguant logements, commerces, emplois et activités culturelles.
- La volonté de revitaliser la place du Commerce par de nouveaux aménagements et la densification de la zone d'achalandage des commerces et services de proximité (arrivée de nouvelles clientèles : résidents et travailleurs).

Densité et hauteur des bâtiments

- Le développement d'ensembles immobiliers d'envergure à prédominance résidentielle, bordant le corridor de transport (REM/Autoroute) et la Place du Commerce.
- Le respect de l'échelle humaine, notamment grâce à l'introduction de basiliaires, au rapprochement des parties basses des bâtiments à la rue, à la transparence des rez-de-chaussée, etc.
- Un zonage qui permettrait une mixité d'usages au rez-de-chaussée des bâtiments (commerces, équipements publics, bureaux, logements, etc.)

Réseau cyclable et piétonnier

- La volonté d'encourager la mobilité active, notamment en créant des pistes cyclables et des trottoirs sécuritaires aux abords de la Place du Commerce.
- La création de parcours cyclables et piétonniers reliant le REM à la Place du Commerce.
- La possibilité d'avoir des liens et des passages ouverts au public, sur des lots privés, permettant une grande connectivité urbaine.

REM et transports collectifs

- Le renforcement de l'offre de transports en commun permettant l'accès au REM depuis l'ensemble des secteurs de l'île.

Démarche de planification

- La mise en place d'un plan particulier d'urbanisme (PPU).
- La consultation des propriétaires et promoteurs immobiliers en amont de la démarche de PPU.

Éléments manquants ou les préoccupations

Espaces verts, verdissement et canopée

- Penser aux 4 saisons dans l'aménagement du domaine public.
- Conserver l'aspect naturel du bord de l'eau au lieu d'opter pour un aménagement minéralisé et construit.

Réseau cyclable et piétonnier

- Améliorer la sécurité des piétons déambulant aux abords des carrefours giratoires.
- Veiller à ce que l'entrée sur rue des parcs de stationnements souterrains ou étagés ne croise pas les voies piétonnes et cyclistes (pour des questions de sécurité).

Circulation et stationnement automobiles

- L'ensemble des promoteurs s'accorde pour dire que seule une forte densification immobilière permettra la faisabilité économique d'une réduction du stationnement de surface au profit du stationnement souterrain ou étagé.
- Bien qu'ils soient enclins à une diminution de la place de l'automobile, ils considèrent que compte tenu des habitudes des résidents de l'île, l'automobile ne peut pas être totalement bannie comme au centre-ville.
- Souhait que quelques places de stationnement de surface soient conservées pour permettre aux clients désirant faire une course rapide d'accéder aux commerces (dépanneur, épicerie, boulangerie, etc.).
- Veiller aux dessertes pour la livraison des commerces.
- Souhait que la réglementation permette la création d'espaces de stationnements convertibles à terme en logements ou en bureaux. Cette disposition permettrait d'amorcer graduellement la transition vers la réduction de l'automobile.

Densité et hauteur des bâtiments

- Compte tenu de son insularité, l'île fait face à des enjeux de gestion des flux routiers entrants et sortants. Sa densification pourrait accentuer ses problèmes d'accès depuis l'extérieur et entraîner des contraintes en cas d'urgence et d'évacuation.
- L'identification d'un manque de cohérence réglementaire : la réglementation actuelle impose de préserver les vues depuis le mont Royal et le pont Champlain, ce qui contraint la construction en hauteur. Parallèlement, le PPU invitera à développer autour de la station du REM un TOD basé entre autres sur la densité. Toutefois, dans le contexte de l'IDS, il paraît difficile de densifier sans construire en hauteur.
- Sans augmentation significative de la densité, le processus de requalification urbaine de la partie nord ne pourra pas s'opérer.

REM et transports collectifs

- Un besoin exprimé d'avoir un service de navette efficace permettant le rabattement de l'ensemble de l'île vers la station du REM.

Taxation et redevances

- La redevance de transport associée au REM s'impose aux stationnements souterrains et étagés, ce qui incite à construire de façon préférentielle du stationnement de surface.
- Cette redevance s'applique également aux logements abordables privés, ce qui pénalise l'atteinte des objectifs de la politique d'inclusion (15 % de logements abordables privés dans les projets de 100 unités et plus nécessitant une modification réglementaire qui porte sur l'usage, la hauteur ou la densité).

Démarche de planification

- La prise en considération des baux en place lors du phasage de l'opération.

Les conclusions

Les différences de points de vue des parties prenantes

Au terme de l'analyse des résultats issus de la consultation des différentes parties prenantes du territoire, nous pouvons conclure que les citoyens et les grands acteurs immobiliers du secteur sont globalement en accord avec la vision préliminaire et les grandes orientations développées par la Ville de Montréal. Un certain consensus semble s'être dégagé sur plusieurs éléments de la vision présentée, notamment en ce qui a trait au renforcement de la mobilité active, au développement de l'offre de transports en commun, à la revitalisation de la place du Commerce et à l'intégration d'espaces publics et d'équipements collectifs. Cependant, la Ville de Montréal devra, au regard de certaines préoccupations évoquées lors des discussions, procéder à certains ajustements (prise en compte des 4 saisons dans l'aménagement et l'entretien des espaces verts, sécurisation des liens piétons et cyclables, etc.).

Aussi, il apparaît une certaine divergence de points de vue entre citoyens et acteurs immobiliers quant à l'augmentation du nombre d'habitants et à la densification du secteur. Ce désaccord peut s'expliquer par la différence de nature et d'intérêt de ces parties. D'une part, les participants de la consultation citoyenne souhaitent légitimement conserver les acquis du milieu existant (quiétude, qualité de vie, etc.). D'autre part, les propriétaires et promoteurs immobiliers émettent des réserves quant à la faisabilité économique de la vision sans densification.

Ainsi, dans l'élaboration de ses stratégies d'aménagement et de mise en œuvre, la Ville de Montréal devra trouver un juste équilibre entre la préservation des spécificités du secteur chères aux citoyens, ainsi que les impératifs économiques et les opportunités que recèle l'arrivée du REM.

Synthèse des points de vue des parties prenantes

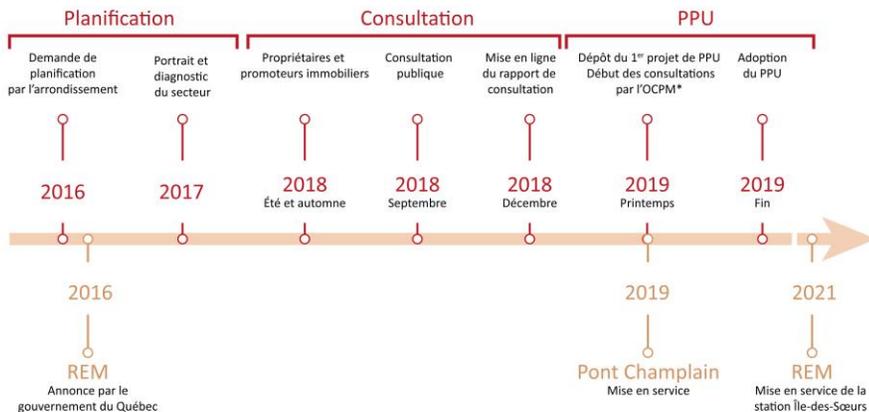
Éléments de convergence

- Le renforcement de la mobilité active.
- Le développement de l'offre de transports en commun.
- Le besoin d'une offre de transports en commun efficace permettant le rabattement vers le REM.
- La revitalisation de la place du Commerce.
- L'intégration d'espaces publics et d'équipements collectifs.
- La mise en valeur et l'accès au littoral.
- L'amélioration des aménagements publics et création de nouveaux équipements collectifs.

Éléments de divergence

- La densification du secteur et l'augmentation de la hauteur des bâtiments.
- L'augmentation de la population sur L'Île-des-Sœurs.

Les prochaines étapes de consultation publique



L'Office de consultation publique de Montréal est un organisme indépendant, responsable de l'organisation des consultations publiques pour plusieurs des projets d'urbanisme majeurs de la Ville, dont les PPU. À la suite des consultations, l'OCPM soumet un rapport détaillé qui inclut des recommandations pour améliorer le projet à l'étude. L'OCPM n'a pas de pouvoir décisionnel – il peut simplement offrir des recommandations sur la base des préoccupations exprimées par la communauté, pour aider élus et autres décideurs à prendre des décisions éclairées.

Source : Office de consultation publique de Montréal et Bricolage urbain, [Le petit guide des programmes particuliers d'urbanisme à Montréal](#)

Tel qu'illustré ci-dessus, le présent rapport vient clore la première étape d'information et de consultation du public ayant eu lieu à l'été et l'automne 2018.

Les résultats de cette première phase serviront d'intrants qui seront évalués par le Service de la mise en valeur du territoire de concert avec l'Arrondissement de Verdun pour l'élaboration d'un premier projet de programme particulier d'urbanisme. Ce PPU sera soumis à une consultation publique organisée par l'Office de consultation publique de Montréal (OCPM). Ce sera donc une occasion pour les citoyens de L'Île-des-Sœurs et de Montréal d'exprimer leurs idées, préoccupations et leurs besoins.

Aussi la Société de transport de Montréal (STM) organisera en 2019 une consultation au sujet de la refonte du réseau des lignes d'autobus. Ce sera une opportunité de réfléchir à l'intermodalité dans le contexte de l'arrivée d'une station du REM dans la partie nord de L'Île-des-Sœurs.

Lexique

Le schéma d'aménagement et de développement (SAD) : il s'agit du document de planification qui établit les lignes directrices de l'organisation physique du territoire d'une municipalité régionale de comté (MRC). Il permet de coordonner les choix et les décisions qui touchent l'ensemble des municipalités concernées, le gouvernement, ses ministères et ses mandataires. Le schéma est, avant tout, un document d'intention formulé et conçu de manière à faire ressortir une vision régionale du développement durable.

Le plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) : il s'agit du document de planification territoriale à l'échelle d'une communauté métropolitaine (CM). Il permet de faire des choix et de prendre des décisions en matière d'aménagement et de développement qui touchent l'ensemble des MRC, villes-MRC et agglomérations d'une communauté métropolitaine.

Basilaire : premier niveau d'un édifice en hauteur, lorsqu'il constitue un volume distinct des autres niveaux. Habituellement, le basilaire est rapproché de la rue et les étages supérieurs en sont plus éloignés.

Canopée : étendue du couvert végétal formé par les arbres sur un territoire. Pour la comptabiliser sous forme d'indice, on calcule l'ombre au sol fournie par la couronne des arbres par rapport au territoire. La plupart des grandes villes nord-américaines disposent d'un indice de leur canopée.

Densité brute : correspond au nombre total de logements compris à l'intérieur d'une zone divisée par le nombre d'hectares visés, incluant, dans cette même zone, les rues et tout terrain affecté à un usage public ou institutionnel.

Déplacement actif ou transport actif : mode de déplacement utilitaire dans lequel l'énergie est fournie par l'être humain et qui exige de celui qui le pratique un effort musculaire sur le parcours qui mène à sa destination. Comme exemples de transport actif, on peut mentionner le vélo, la trottinette, le patin à roues alignées et la marche.

Rue ou voie partagée : espace commun créé pour être partagé par les piétons, les cyclistes et les véhicules motorisés, servant à la fois de corridor de déplacement et de milieu de vie. Il s'agit habituellement d'une rue étroite, sans bordure ni trottoir, dans laquelle la circulation est ralentie par des arbres, des stationnements et autres aménagements créant des obstacles dans la rue.

Transit oriented développement (TOD) :

Selon PMAD : développement immobilier de moyenne à haute densité, structuré autour d'une station de transport en commun à haute capacité, comme une gare de train, une station de métro, une station de Service léger sur rail (SRL) ou un arrêt de bus. Situé à distance de marche d'un point d'accès important du réseau de transport en commun, le TOD est un quartier qui conjugue notamment les déplacements actifs, la mixité sociale et le design urbain.

Verdissement : opération visant à augmenter la quantité de végétaux présents dans un espace donné, motivée par des objectifs environnementaux (réduction des îlots de chaleur, préservation de la qualité de l'eau et de l'air, etc.) et d'amélioration de la qualité de vie.



www.ecologiurbaine.net