



**EXPRESSION D'OPINION PRÉSENTÉE DANS LE CADRE DE LA CONSULTATION PUBLIQUE MENÉE PAR L'OFFICE  
DE CONSULTATION PUBLIQUE ET PORTANT SUR LE PROJET DE PROGRAMME PARTICULIER DE LA PARTIE  
NORD DE L'ÎLE-DES-SOEURS**

PRÉSENTÉ PAR JOSÉE BÉRUBÉ, ARCHITECTE-URBANISTE, PA LEED

LE 23 OCTOBRE 2019

## L'EXPRESSION D'OPINION

Je présente cette expression d'opinion à titre d'architecte-urbaniste, en mon nom personnel et comme résidente de longue date à l'Île-des-Sœurs; soit de 1987 à 2015.

Une brève description de mon parcours professionnel qui s'étend sur plus de trois décennies: plus récemment, entre 2000 et 2010, associée du Groupe Cardinal et Hardy, qui a réalisé plusieurs projets à l'Île dont le projet l'Isle qui s'est mérité plusieurs prix canadiens en matière d'architecture et d'architecture de paysage. Depuis 2015, je suis associée du cabinet multidisciplinaire Provencher\_Roy; la firme réalise actuellement le projet Symphonia, sur la Pointe sud de l'Île.

À titre d'activités para-professionnelles, je siège comme présidente du Conseil d'administration d'EXO et je siège également sur le Conseil d'administration de l'Institut de développement urbain. J'ai agi à titre de vice-présidente du Comité Jacques-Viger, de 2013 à mai 2019 et je suis professeure invitée à la Maîtrise en architecture de l'université de Montréal. J'ai également eu l'honneur de siéger sur le Comité consultatif de l'Arrondissement de Verdun de 2002 à 2004.

L'objectif de cette expression d'opinion n'est pas de commenter l'ensemble du document du projet de Programme particulier d'urbanisme mais il s'agit plutôt de commenter des éléments que je juge d'importance dans le développement de futures aires TOD et particulièrement celle de l'Île-des-Sœurs.

### LE PROJET DE PROGRAMME PARTICULIER D'URBANISME, UNE DÉMARCHÉ DE PLANIFICATION D'INTÉRÊT INITIÉE PAR LA VILLE DE MONTRÉAL

Il est important de souligner l'intérêt de la démarche de planification initiée par la Ville de Montréal en collaboration avec l'Arrondissement de Verdun. Entre autres, la séance publique du 30 septembre dernier a permis de comprendre les questionnements des résidents, des professionnels et d'autres personnes qui s'intéressent au devenir de ce territoire avec la venue d'un mode de transport structurant qu'est le REM. J'ai personnellement assisté à cette séance publique; j'ai grandement apprécié la qualité des questions des participants de même que la conduite exemplaire de cette séance par la présidente.

### L'ÎLE-DES-SŒURS, UN TERRITOIRE UNIQUE AUX ABORDS DU CENTRE-VILLE MONTRÉAL

L'Île-des-Sœurs représente un territoire unique aux qualités environnementales et paysagères exceptionnelles. À même le fleuve Saint-Laurent et aux abords du centre-ville de Montréal, l'île sera bientôt sur le tracé du système léger et structurant de transport collectif du REM; d'un territoire d'exception, l'île deviendra un territoire convoité autant pour y habiter qu'y travailler. De là l'importance d'une planification en amont des secteurs qui bordent la future station de train, dont celui où se trouve la majeure partie des commerces et bureaux.

Le document de projet de Programme particulier d'urbanisme (ci-après appelé projet de PPU) fait état de la désuétude de la partie commerciale de l'île, de la présence de grandes surfaces de stationnement extérieur qui bordent les grands boulevards et qui contribuent aux îlots de chaleur. En somme, la venue du REM crée l'opportunité de réfléchir sur le devenir et la densification de ce secteur stratégique de l'île.

### LA DENSITÉ COMME LEVIER ET ENJEU DE DÉVELOPPEMENT URBAIN

Avec la venue du REM vient l'obligation d'un développement urbain d'une densité minimale de 110 logements/hectare qu'impose le PMAD pour tout territoire autour des gares et équipements structurants de transport collectif. En conséquence, le territoire assujéti au projet de PPU verra son développement s'intensifier dans les prochaines années, notamment le secteur situé au sud du Pont Champlain. Il s'agit d'une opportunité extraordinaire pour le développement d'un milieu mixte, l'aménagement d'un domaine public exemplaire et ceci, sur la base d'une approche durable. En contrepartie, il est important de saisir les principaux enjeux associés à l'intensification du développement d'un territoire unique.

# ENJEU 1 LA NÉCESSITÉ DE CONDUIRE DES ÉTUDES PARTICULIÈRES EN SUPPORT À LA PLANIFICATION PAR PROGRAMME PARTICULIER D'URBANISME

## LES CONSTATS

Lors de la séance de consultation du 30 septembre dernier, plusieurs personnes ont posé des questions sur la disponibilité d'études portant sur les accès véhiculaires, les accès et mesures d'urgences, les besoins en équipements sportifs extérieurs/intérieurs, les besoins en école primaire, la complétion du réseau cyclable, les besoins en stationnement etc. En d'autres termes, les participants ont tenu à savoir si l'intensification du développement projeté sur le territoire du PPU est d'une part, supporté par la réalisation d'études sérieuses et si, d'autre part, il est prévu de réaliser des projets qui offriront les services de support nécessaires à une population qui croîtra. Les participants ont également demandé où seraient prévus de tels projets dans la perspective où il se trouve très peu de propriétés municipales au sein de ce territoire.

- Les réponses données par les représentants de la Ville et de l'Arrondissement étaient courtes, vagues et peu rassurantes. Il semble que peu d'études particulières ont été faites à ce jour et qu'il n'est pas trop clair lesquelles seront faites dans les prochains mois.

## LES RECOMMANDATIONS

Il est recommandé que la Ville enrichisse son projet de PPU en se penchant sur les questions suivantes :

**Accès / sorties véhiculaires :** Ils devront répondre adéquatement à l'accroissement de population prévue. Bien qu'il soit attendu que la venue du REM entraîne un changement notable de la part modale du transport collectif, il est peu probable que les résidents se tournent complètement vers le transport collectif et qu'ils n'utilisent plus ou peu leur voiture. De plus, il est connu que les accès/sorties de l'Île aboutissent sur l'approche au pont Samuel-de Champlain et sur des voies autoroutières achalandées induisant ainsi des problèmes fréquents d'accès/sorties sur l'Île.

**Accès / sorties d'urgence;** Puisqu'il n'y a pas d'établissement hospitalier sur l'Île, il est que le réseau réseau de voirie, dans une perspective de croissance de la population, soit planifié de manière à permettre un accès/sortie d'urgence à toute heure du jour. Plusieurs résidents, m'y incluant, ont vécu des situations stressantes à cet égard.

**Les écoles primaires :** Elles continuent d'être une très grande préoccupation pour les résidents de l'Île-des-Sœurs et un enjeu de taille puisque les terrains de propriété publique pour y réaliser ces dernières sont très rares ou onéreux. Les résidents continuent de manifester le souhait que leurs enfants fréquentent l'école primaire sur l'Île. Il ne s'agit pas d'une problématique particulière au projet de PPU mais dans la foulée de cette planification d'ensemble, les résidents veulent s'assurer que les besoins en écoles seront comblés dans l'expectative d'un accroissement de population. Il en est de même pour les équipements sportifs, surtout intérieurs qui font cruellement défaut sur le territoire de l'Île. Ces besoins futurs devront être identifiés et chiffrés.

**La norme de stationnement :** La réduction de la norme et l'obligation de mettre les stationnements en souterrain proposée dans le projet de PPU est une mesure trop rapide et trop drastique; ces nouveaux critères et normes ne semblent pas s'appuyer sur des études sérieuses. Cette mesure semble plutôt reposer sur le "souhait" qu'ont les autorités municipales d'augmenter la part modale du transport collectif et d'inciter l'usage du transport actif. Les preuves quant aux critères et normes suggérées restent à faire. Toutefois, la Ville a entièrement raison dans son analyse de la situation existante à l'effet que les vastes étendues d'asphalte qui cadrent les boulevards n'ont plus leur place sur un territoire en quête de renouveau et d'urbanité. La localisation, l'aménagement, le verdissement et la mise en place d'un période transitoire (i.e. d'une norme de stationnement permissive vers une norme restrictive) devront faire l'objet d'un examen sérieux de la part de la Ville.

**Le réseau cyclable :** Il s'agit d'une priorité pour les résidents de l'Île et ce mode de déplacement cadre tout à fait dans la vision du projet de PPU qu'est le développement des transports actifs. Pour toute réponse aux questions des résidents à ce sujet, le représentant de la Ville a répondu qu'il était "hors-territoire du PPU". Il s'agit d'une réponse insatisfaisante quand le recours au transport actif fait partie de la vision de développement durable qu'endosse le projet de PPU. Il sera requis que la Ville, dans son chapitre de mise en œuvre, voit à ce qu'une étude soit faite sur le territoire de l'Île de manière à ce que les pistes cyclables proposées rencontrent les besoins des citoyens qui sont d'une part, de transiter d'un bout à l'autre de l'île et, d'autre part, de connecter l'île de manière la plus directe au centre-ville de Montréal ainsi qu'aux rives nord et sud du fleuve.

## ENJEU 2 LA NÉCESSITÉ DE COLLABORATION ENTRE LES PARTIES PRENANTES AU DÉVELOPPEMENT

### LES CONSTATS

Des participants à la séance du 30 septembre dernier ont demandé si la Ville a consulté et impliqué les promoteurs immobiliers et fonciers en cours d'élaboration du projet de PPU. Le représentant de la Ville a répondu que ces derniers furent impliqués au même titre que les citoyens, ni plus ni moins. Or, à la lecture du document de projet de PPU, on constate que certains éléments du domaine public et certains équipements (i.e. grand axe vert, réseau piétonnier menant à la station du REM, équipements sportifs et accès aux berges du fleuve) se retrouvent sur des terrains privés. Il est peu surprenant que les propriétaires fonciers et immobiliers directement impliqués par cette planification soient venus poser des questions et manifester leur mécontentement.

Pourtant la Ville de Montréal a à son actif des réalisations exemplaires où elle a impliqué l'ensemble des parties prenantes au développement de son territoire; le plus récent projet étant le Campus MIL de l'Université de Montréal. Il sera intéressant de connaître les raisons qui ont motivé son choix de ne pas impliquer les parties prenantes dans cet exercice de planification stratégique. À une certaine époque, pas si lointaine, plusieurs projets se sont vus bonifiés par la collaboration entre les promoteurs et le service d'urbanisme de l'Arrondissement Verdun. Entre autres, le réseau vert, qui ceinture l'Île par la voie de ses berges, aurait été impossible à réaliser sans la participation des promoteurs par la voie de servitude, de cession de terrain; à la suite de discussions et d'échanges. Certains promoteurs de l'Île réalisent des projets depuis plusieurs décennies; ils sont respectés et ils ont beaucoup participé au développement de l'Île. La collaboration des parties prenantes à la planification du territoire du CCU est une condition sine qua non à la réussite des projets privés et ceux qui concernent le domaine public. La Ville possède peu de terrain et des fonds limités pour faire l'acquisition de terrains onéreux; la collaboration des parties prenantes s'impose.

### LA RECOMMANDATION

Il est fortement recommandé que la Ville crée un groupe de travail qui comprendrait les principaux acteurs du développement (incluant CDPQ Infra) de manière à s'assurer que la planification du territoire fasse consensus et que le projet de PPU soit le reflet d'une vision collective gagnante et ceci, en respect des façons de faire le développement sur l'Île.

## ENJEU 3 LA DENSITÉ ET L'AMÉNAGEMENT DU DOMAINE PUBLIC

### LES CONSTATS

Il est logique et souhaitable de densifier les territoires aux environs des gares, stations qui accueillent le transport collectif; ils limitent l'usage de l'automobile pour les gens qui auront fait le choix d'habiter et de travailler dans les aires TOD (i.e. Transit Oriented Development). La densité, qui pourrait se définir par la conjugaison d'une importante implantation au sol et de la grande hauteur des bâtiments, peut avoir des effets indésirables si elle n'est pas assortie d'un domaine public généreux. Les rues, les réseaux piétonniers, les parcs, les places permettent au tissu urbain dense de respirer. Or, ce domaine public doit être structuré et planifié de concert avec la planification du développement des terrains privés et vice versa. Le projet de PPU ne semble pas créer de relation étroite entre la densité de développement et l'aménagement du domaine public. La densité, la hauteur, entres autres, sont régies par des indices chiffrés par zone sur la base d'une réglementation traditionnelle. Par exemple, la création de liens piétonniers et véhiculaires vers le REM, les larges boulevards qui caractérisent l'île, les carrefours giratoires, les carrefours réguliers, les abords des places et des parcs, les rives du fleuve sont des lieux plus dégagés qui pourraient accueillir une densité de développement sans toutefois devenir des lieux oppressants.

### LA RECOMMANDATION

Il est recommandé que la Ville revisite la planification du territoire du projet de PPU sous l'angle de la «forme urbaine»; en d'autres termes, elle devra planifier un réseau d'espaces publics hiérarchisés et complet autour et le long duquel sera articulée une intensité et densité de développement. La forme urbaine est une approche holistique de l'aménagement qui confère richesse et singularité au tissu urbain; elle témoigne des nouvelles pratiques en matière d'aménagement urbain. Elle a donné lieu au «Form-Base Code», une approche «qualitative» réglementaire qui s'éloigne de l'approche traditionnelle normative de zonage.

## ENJEU 4 LES TRADITIONS D'AMÉNAGEMENT DE L'ÎLE-DES-SOEURS

### LES CONSTATS

- Lors de la séance du 30 septembre derniers, certains participants sont venus exprimer, dans des mots simples, leur malaise en rapport aux perspectives d'ambiance présentées; un milieu trop urbain et trop froid.
- D'autres ont exprimé le souhait que l'île ne se transforme pas en milieu urbain dense et anonyme perdant ainsi ses qualités paysagères et architecturales. L'île ne devrait pas aspirer à devenir un autre «Griffintown» aux dires d'un autre participant. En d'autres termes, les propos des résidents étaient à l'effet que le développement d'une partie de l'île en aire TOD ne se fasse pas au détriment de ses qualités intrinsèques mais qu'il cherche plutôt à les protéger et les mettre en valeur.
- Sans vouloir relater l'historique de développement de l'île-des-Sœurs, il est connu que les premières phases de développement de l'île-des-Sœurs se sont faites sur le modèle de «cité-jardin» où le développement immobilier s'est fait en harmonie avec la nature et non à son détriment. La nature et le cadre bâti sont intimement liés : ils forment un tout indissociable. Pendant très longtemps, l'île ne comportait que deux types de gabarit : la basse densité structurée par un réseau de cours communes et de liens piétonniers et des bâtiments en hauteur aux abords du fleuve. Les premières phases étaient entièrement locatives. Un noyau communautaire (i.e. école primaire et équipements sportifs) et commercial occupait le centre de la cité-jardin et on pouvait s'y rendre à pied sans traverser de rues. De grands boulevards, de style «parkway» traversaient l'île.

- Les centres commerciaux et les aires de stationnement qui occupent une bonne partie du territoire du PPU sont de piètre qualité en comparaison aux premières phases de l'île et la Ville a raison de vouloir en faire une planification sérieuse. Il semble toutefois qu'elle propose un concept de développement très étranger au caractère propre de l'île; quelques exemples illustrent cette affirmation :
  - › Le PPU propose des édifices en hauteur avec basilaire de manière à cadrer les rues avec une échelle plus humaine. Bien que cette pratique donne de bons résultats dans les milieux urbains denses traditionnels, il s'agit d'une forme totalement étrangère à l'île-des-Sœurs.
  - › L'axe vert, de type «rambla», proposé (i.e. axe verts sur le site des centres commerciaux) et autour duquel s'organise des commerces est un type d'aménagement totalement étranger à l'île-des-Sœurs.
  - › Des bâtiments implantés à l'alignement «zéro» est aussi étranger à l'île-des-Sœurs; le contact à la nature par le biais de marges de recul verdoyantes sur rue est plutôt privilégié et correspond davantage au rapport nature/cadre bâti qui fait la singularité de l'île.

### LA RECOMMANDATION

Le défi que pose la venue d'un mode structurant de transport collectif est grand; intensifier et densifier le développement immobilier sans perdre les caractéristiques intrinsèques de l'île. La volonté d'organiser un secteur commercial et mixte, les besoins connexes en espaces de stationnement posent également un enjeu de taille face à la préservation du cadre naturel de l'île.

Il y a donc lieu pour la Ville de se pencher sérieusement sur cette question et de trouver la façon dont peut se faire la densification du cadre bâti dans le respect de la forme urbaine, du modèle d'aménagement et des qualités paysagères de l'île-des-Sœurs. Les réponses se trouvent dans l'analyse des différents rapports du cadre bâti avec la nature et non dans des analyses «en silo» des qualités paysagères et du cadre bâti. La singularité de l'île réside dans la nature des rapports entre ce qui est construit et ce qui est vert.

## ENJEU 5 L'ÎLE-DES-SŒURS, L'AVANT-PLAN AU CENTRE-VILLE DE MONTRÉAL

### LE CONSTAT

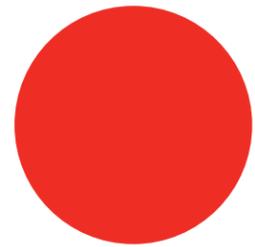
La venue de bâtiments en hauteur sur le territoire du PPU modifiera l'avant-plan du centre-ville de Montréal, en provenance de la Rive-Sud. Si les édifices en hauteur sont souhaitables pour plusieurs raisons (i.e. aspect signalétique, emprise limitée au sol pour laisser place à la nature, contribution à l'augmentation de la densité), leur localisation doit être soigneusement étudiée. L'avant-plan au centre-ville doit être minutieusement cadré et permettre des vues dégagées sur ces gratte-ciel, la montagne.

### LA RECOMMANDATION

Pour ce faire, la Ville doit procéder à des études visuelles détaillées et faire en sorte que l'ajout de bâtiments en hauteur sur le territoire du PPU contribue à la qualité des panoramas d'ensemble, des avant-plans et des arrière-plans. Encore une fois, il est question de «forme urbaine» et du rapport qu'entretient le territoire de l'île avec le centre-ville de Montréal. Cette analyse des rapports, par exemple, pourrait conduire à une hausse des hauteurs de bâtiments à certains endroits ou l'inverse; une logique d'aménagement qui relève du «picturesque», de la forme urbaine et non d'une simple densité chiffrée établie par zone.

Je termine cette expression d'opinion en réitérant mon enthousiasme vis-à-vis la volonté de la Ville de Montréal et de l'Arrondissement de Verdun de voir au développement structuré d'un des derniers secteurs de l'île. Je suis persuadée que la consultation menée par l'Office offrira des pistes pertinentes et intéressantes permettant d'enrichir le projet de PPU.

Le projet de Programme particulier d'urbanisme devra jeter les bases propices au développement d'un milieu unique et durable; il fera école dans la manière d'inscrire un développement immobilier dense dans le respect du cadre naturel d'une île au cœur du fleuve Saint-Laurent.



**CETTE EXPRESSION D'OPINION VISE À ÉCRIRE ET DIRE LES CHOSES POUR ENSUITE MIEUX LES RÊVER**

