

MÉMOIRE PRÉSENTÉ À L'OCCASION DE LA CONSULTATION DE L'OCPM  
SUR LA PONTE NORD DE L'ÎLE-DES-SŒURS

LE 23 OCTOBRE 2019

PAR MARCEL BARTHE

Au sujet de l'auteur

Je suis résident de l'île des Sœurs depuis quatre ans. À la retraite depuis quelques années, après une carrière de quarante dans le domaine des communications (dont plusieurs à la haute direction de Cossette Communication), je consacre beaucoup de temps bénévole à

ma deuxième passion, mis à part la communication, soit la protection, la préservation et la promotion du patrimoine bâti et paysager, de même que la planification et l'aménagement du territoire et de la qualité de l'architecture. Je suis membre du conseil d'administration d'Héritage Montréal (**bien que j'intervienne ici, je tiens à le souligner, à titre personnel**), membre du comité directeur du projet de Fiducie d'utilité sociale en patrimoine du TIESS (Territoires innovants en économie sociale et solidaire), ex-président de la Fiducie du patrimoine culturel des Augustines (monastère classé datant de 1695 à Québec), ex-membre du conseil d'administration du manoir Mauvide-Genest (Manoir seigneurial français classé datant de 1735 à l'île d'Orléans), ex-membre du comité conseil externe de la Ville de Montréal sur le projet du monastère des Hospitalières de l'Hôtel-Dieu de Montréal et ardent défenseur du Complexe Olympique de Montréal et de l'architecte Roger Taillibert. Dans le cadre d'une maîtrise en géographie culturelle et patrimoniale (pour mon plaisir et nos pas à des fins professionnelles), j'ai réalisé une étude sur les valeurs architecturales et patrimoniales du complexe olympique qui a fait l'objet par la suite de nombreuses sorties publiques dans les médias d'ici, pour défendre ce monument exceptionnel, dont encore, tout récemment, dans le documentaire récemment diffusé à RDI « le Dieu des stades » à l'occasion du décès du grand architecte.

C'est avec ce bagage et mon statut de résident que je vous formule mes commentaires sur le présent projet de PPU soumis à la consultation.

### *Introduction*

Mes commentaires et réflexions se concentreront sur les dimensions suivantes :

- D'abord quelques commentaires sur les failles et les omissions du document soumis pour la consultation qui privent les citoyens d'une information complète et surtout comparative ;
- Puis, une réflexion introductive et personnelle sur la notion des TOD et leurs conséquences pour l'aménagement des territoires situés dans ces zones et conséquemment sur notre zone étudiée ;
- Enfin, une courte énumération des dimensions prioritaires dont l'Office (OCPM) doit tenir compte et sur lesquels il doit insister afin de soumettre aux élus un compte-rendu rigoureux des exigences minimales des citoyens dans la réalisation de ce projet de densification poussé à L'Île-des-Sœurs.

## 1. *Un document de consultation plus pédagogique aurait été nécessaire*

La pièce maîtresse d'un processus de consultation de cette nature est certainement le document de présentation du promoteur, dans ce cas-ci, la Ville de Montréal.

Or, malgré son exhaustivité, le document de consultation pêche par manque de pédagogie et prive les citoyens d'une information plus éclairée qui limite leur capacité de saisir l'ensemble des dimensions de ce projet. Toute l'information nous permettant une analyse comparative des différents éléments est grandement absente.

En voici quelques exemples :

Une importante confusion règne encore auprès des citoyens de l'île quant au territoire à l'étude, qualifié de quartier Pointe-Nord. Pour la vaste majorité des résidents, la Pointe-Nord est strictement constituée de la section au nord de l'autoroute (10) du Pont Samuel-de-Champlain qui coupe l'île complètement et isole ce secteur des autres. Pour ces citoyens, le quartier commercial et de bureaux communément appelé *La Place du commerce* n'a jamais été identifié ou relié à la notion de Pointe-Nord. Même à la soirée de présentation du promoteur, cette question est demeurée ambiguë pour plusieurs participants. Cette différence de perception crée beaucoup de confusion.

Il aurait été indiqué de subdiviser ce territoire étudié en deux sous-entités distinctes (la partie au nord de l'autoroute — entrée et sortie du pont — et la partie au sud qui représente en fait la vraie portion à fort potentiel de densification (puisque la partie au nord est déjà densifiée et ne permettra plus beaucoup de développement additionnel), en plus de la description intégrée présentée, pour mieux faire comprendre la situation. Des comparatifs de taux de densification passés (permis par le règlement et réalité actuelle) avec les taux proposés par le PPU (110 logements/hectare) dans ces deux subdivisions auraient fourni un portrait beaucoup plus éclairant pour les novices sur ce qui s'en vient réellement. La partie au nord de l'autoroute est déjà très densifiée. Il reste donc peu de possibilités de développement résidentiel ou d'affaires sur cette portion. Conséquemment, toute la densification additionnelle se déroulera autour de la Place du Commerce.

Cette situation confuse rend très difficile la comparaison des taux de densification dans l'étude entre la situation actuelle et la situation proposée dans l'ensemble du territoire à l'étude, de même que dans ses subdivisions. À ce premier élément, s'ajoute la différence notoire entre les deux portions de ce territoire à ce sujet (le nord et le sud de l'autoroute). Ainsi, il est extrêmement complexe pour le citoyen de mesurer concrètement l'ampleur du changement envisagé. Le propos demeure flou.

Il en est de même si on ajoute à la densité résidentielle, la densité totale (commerces, bureaux, usines, etc.), cela ne fait qu'ajouter à la difficulté d'analyse comparative.

De plus, il aurait fallu être plus clair quant à la zone visée. On aurait dû clairement tracer un cercle représentant le 1 km (1,4 du document, p. 5) autour de la station REM pour vraiment illustrer ce dont il s'agit. Cela aurait permis aux citoyens d'être rassurés quant à

la véracité de la zone inscrite et de diminuer l'impression que le projet vise plus large que la définition précise du territoire de proximité d'un TOD.

Enfin, notons le ridicule de la catégorie démographique présentée à la p. 14 où la dimension de la composition linguistique des habitants du territoire est qualifiée « à 86 % de francophones ou bilingues » !!! Mais encore ? Quelle est la proportion de francophones ? Et d'anglophones ? Que veut dire « bilingues » (français et anglais, français et autre ou autres) ? Tant qu'à décrire de façon aussi stérile la composition linguistique de L'Île-des-Sœurs, il aurait mieux valu omettre totalement d'aborder cette question. D'autant plus que cet élément de précision ou de différenciation ne sert aucunement à des distinctions analytiques ultérieures. Les typologies de StatsCan sont plus intéressantes et subtiles que celles utilisées dans le document sur ce point.

À la p. 51, on annonce la construction de + ou - 70 000 m<sup>2</sup> de commerces/services additionnels. Combien, il y en a-t-il, aujourd'hui ? Aucune réponse. On annonce l'addition de 110 000 m<sup>2</sup> de bureaux. Combien, il y en a-t-il, aujourd'hui ? Pas trouvé dans le document ! On annonce 25 000 m<sup>2</sup> d'unités institutionnelles. Combien, il y en a-t-il, aujourd'hui ? On veut des comparaisons, pas des chiffres absolus et isolés de leur contexte. Nous voulons constater l'ampleur du changement.

*L'isolement du territoire étudié du reste de l'île nuit à une compréhension et une planification d'ensemble de qualité*

Malgré notre compréhension des délimitations précises d'un PPU et des intentions du promoteur, nous croyons qu'il peut être nuisible et dangereux d'isoler cette section de l'île (la Pointe-Nord) du reste du territoire. Il serait plus facile de faire avaler ce projet et la densification accrue qu'il propose dans cette section précise du territoire, si nous, les citoyens, connaissions mieux les intentions de la ville sur l'aménagement et la planification territoriale du reste de l'île. Nous pensons, notamment, aux grands terrains existants qui bordent le fleuve du côté ouest le long du Chemin du golf, actuellement occupés par de grands entrepôts industriels, centres de distribution et de services, bureaux commerciaux de petite envergure. Ces espaces, à n'en pas douter, seront évidemment, expropriés un jour pour y construire des condos et/ou habitations, afin d'augmenter encore et toujours (jusqu'à la lie, pourrais-je dire !) l'assiette fiscale de la ville par une autre étape de densification à L'Île-des-Sœurs. Si les citoyens pouvaient être rassurés quant à la nature précise de l'affectation de ces espaces encore exploitables et construisibles (les seuls qui restent vraiment mis à part les environs de la Place du Commerce dans le territoire à l'étude par le PPU), notamment par une protection pour y aménager des espaces verts, augmenter la canopée ou encore construire des équipements collectifs dont nous avons tant besoin. Une meilleure connaissance de qui s'en vient par la suite, un plus haut niveau d'information sur une vue d'ensemble de l'avenir de l'aménagement territorial sur l'île - et non pas seulement un regard parcellaire - serait d'une grande utilité, même à cette étape-ci. Le présent PPU ne tient pas compte, malheureusement, de ce besoin, qui pourrait contribuer à mieux faire avaler la pilule. Dans le contexte actuel, le risque est grand pour les citoyens. S'ils souscrivent aux grandes orientations du PPU actuel sur la Pointe-Nord, la densification massive se réalisera et, plus tard, ils pourraient constater que les seules autres parcelles qui

restent encore aménageables feront l'objet d'une autre vague de densification poussée, réduisant encore les espaces verts potentiels, les équipements collectifs et **perturbant de façon marquée le concept de cité-jardin si cher aux concepteurs de départ de L'Île-des-Sœurs et aux citoyens qui y vivent présentement**. C'est là un grand danger qui nous guette. Le rapport devrait sensibiliser les autorités à cette question importante. Cette vision parcellaire plutôt qu'holistique est menaçante à moyen et long terme pour l'avenir de la qualité de vie à l'île.

Toutes les dimensions évoquées auraient permis un document de consultation plus respectueux des citoyens et plus susceptible de mieux comprendre l'ampleur des enjeux.  
*De territoires oubliés ?*

En plus de l'absence d'information sur les espaces évoqués ci-haut (point précédent), un grand espace est complètement oublié dans ce document. Il s'agit du grand territoire occupé par le concessionnaire automobile Gravel, lieu d'une grande importance par son inclusion théorique dans le PPU à l'étude, mais aussi par sa proximité avec le fleuve et les rives. Or, absolument rien n'est mentionné quant à l'affectation possible de ce territoire ou à un éventuel changement de vocation. Dans le contexte d'une extrême rareté de terrains disponibles pour des équipements collectifs, il aurait été important de comprendre les éventuelles intentions quant à l'avenir de ce grand terrain.

## 2. *La mise en contexte*

Théoriquement, nous comprenons bien l'environnement et le contexte dans lequel se situe ce projet de PPU de l'IDS. Nous savons que cette trouvaille d'aménagement (les TOD<sup>1</sup>) constitue un courant moderne et de plus en plus favorisé pour densifier le tissu urbain afin de diminuer l'étalement urbain, au meilleur bénéfice de l'environnement, de la lutte aux changements climatiques et de la préservation de la faune et de la flore. Nous savons aussi que ce projet s'inscrit dans le plan de développement et d'aménagement (PMAD) de la CMM (Commission métropolitaine de Montréal) et que la ville de Montréal, comme d'autres, doit s'y conformer dans le prolongement de l'arrivée imminente d'un système de transport urbain à haute capacité. La venue d'une station REM à l'IDS comportera sûrement de nombreux avantages pour ses résidents. Mais, comme cela arrive souvent, les fleurs viennent avec le pot. Cette venue, et sa conséquence par la création d'un TOD amènera aussi son lot de désagréments. Nous en sommes bien conscients. Malgré cela, dans la tête, ça marche ! Dans le cœur, c'est un peu plus difficile. Vous comprenez sûrement cela. Nous sommes venus habiter ici pour plusieurs raisons :

- La très grande proximité avec le centre-ville de Montréal et ses attraits culturels et sportifs, à partir d'un milieu champêtre et verdoyant exceptionnel ;

---

<sup>1</sup> Il nous semble qu'il y a urgence à trouver un nom français pour désigner et décrire ce concept de TOD (*Transit Oriented Development*). Une simple consultation avec le service de terminologie de l'Office québécois de la langue française serait appropriée. Puissiez-vous en faire la suggestion dans votre rapport. Il en est de même pour l'expression *Water Square*! Place d'eau? Carré d'eau? La ville ne donne pas l'exemple dans le respect de la langue française. À noter svp.

- Un aménagement territorial très bien planifié depuis les tout débuts et qui s'est déployé à partir du concept précis des cités-jardins<sup>2</sup> (voir note plus bas) ;
- Un milieu à échelle humaine où la densité ne ressemble pas à Manhattan ou Griffintown (ce quartier constituant une catastrophe du point de vue la planification urbaine) ;
- Des avenues larges et verdoyantes, des rues en cul-de-sac et en croissants pour diminuer la circulation rapide et dangereuse dans les secteurs résidentiels ;
- La ségrégation automobile, cycliste et piétonne ;
- Une architecture somme toute harmonieuse où les ruptures ne sont pas trop présentes (j'y reviendrai) et où les types d'habitations (en fonction de certains zonages), le choix des matériaux et les styles architecturaux respirent une certaine harmonie (évidemment on ne parle pas ici du site hyperdensifié du nord de l'autoroute) ;
- Un cadre idéal pour des gens de mon âge quoi. Le meilleur des deux mondes. La ville à deux pas dans un milieu calme, apaisant et harmonieux.

Le cynisme pourrait aussi influencer notre vision de ce projet de densification mis en vigueur d'abord pour justifier ce besoin toujours insatiable des villes d'augmenter leurs rentrées fiscales par l'impôt foncier, plutôt que pour les nobles motifs environnementaux évoqués dans le document de consultation (diminuer l'étalement urbain, etc.). Qu'à cela ne tienne, nous convenons que les deux objectifs seront probablement atteints. Une pierre, deux coups !

Plusieurs citoyens qui vivent à l'île depuis de nombreuses années éprouveront sûrement de la tristesse, un sentiment de perte de jouissance et de qualité de vie face aux changements annoncés. Et ce, tant parmi les citoyens âgés que les jeunes familles, qui, sur ce point étonnamment, se rassemblent. Comme cela arrive souvent, le syndrome « pas dans ma cour » viendra prendre une place importante dans le débat — le sempiternel, *c'est peut-être bon, mais pas pour nous, pas dans notre cas !*

Or, malgré tout ce qui précède, pour ma part, je comprends et je souscris en principe à l'orientation proposée même si cela diminuera, du moins en partie, ma qualité de vie, et

---

<sup>2</sup> La cité-jardin de Howard est définie par les principaux points suivants (source Wikipedia) :

- une maîtrise publique du foncier (ce dernier appartient à la municipalité afin d'éviter la spéculation financière sur la terre) ;
- la présence d'une ceinture agricole autour de la ville (pour l'alimenter en denrées) ;
- une densité relativement faible du bâti (environ 30 logements à l'hectare, bien que ce point ne soit jamais mentionné, mais seulement déduit) ;
- la présence d'équipements publics situés au centre de la ville (parcs, galeries de commerces, lieux culturels) ;
- la maîtrise des actions des entrepreneurs économiques sur l'espace urbain : Howard est un partisan de la liberté d'entreprendre tant que l'activité ne nuit pas à l'intérêt collectif. La présence ou non d'une entreprise dans la ville est validée ou refusée par les habitants via la municipalité.

affectera ma vision idyllique du milieu que j'avais si minutieusement choisi. Il faut que chacun fasse sa part pour diminuer l'étalement urbain, pour réduire l'impact de la trop grande présence de l'automobile. Je suis prêt à faire la mienne malgré les tristesses et les pertes de jouissance à venir. Toutefois, pour aider à nous faire accepter ce principe, à s'en accommoder, tant moi que tous ceux qui pensent de la même façon, j'aimerais formuler des commentaires et conditions qui feront mieux passer la pilule, comme on dit. Les voici.

### *3. Le respect de votre engagement envers une architecture forte et de grande qualité*

Le document de consultation (la proposition actuelle de la ville) aborde à quelques reprises la question de la qualité architecturale qu'elle entend promouvoir pour le déploiement de sa stratégie de densification dans la zone concernée, notamment dans toute la section actuelle dans et autour de la Place du commerce. Cette question est de prime importance pour mieux faire accepter la densification du territoire et elle doit se transformer en véritable engagement ferme du point de vue de la ville. Il faut mettre en place des règles et processus clairs et obligatoires, lors des étapes qui s'amorcent, par lesquels nous serons assurés que les édifices résidentiels, commerciaux et d'affaires qui seront construits constituent des exemples d'une architecture de grande qualité qui représenteront avec panache le patrimoine de demain. Dès ses débuts, l'île a pu bénéficier de contributions architecturales et paysagères exemplaires par des concepteurs majeurs de l'époque moderne et contemporaine (l'allemand Mies Van Der Rohe, le québécois d'origine roumaine Dan S. Hanganu, les Américains Johnson, Johnson & Roy, l'américain Stanley Tigerman et le montréalais Philip Davis Bobrow, par exemple). Le nouveau quartier à venir (qui remplacera la Place du commerce actuelle et ses environs) doit être marquant et marqué et revivifier la qualité architecturale à L'Île-des-Sœurs. Le territoire doit être à nouveau doté d'édifices qui traverseront le temps et qui poursuivront dans la veine initiée par les concepteurs de départ. Un grand défi lorsque l'objectif premier est de densifier. La ville de Montréal a ici, une occasion unique de planification ordonnée dans un endroit où tout ou presque repartira à zéro, pour démontrer qu'un de ses premiers TOD sera exceptionnel du point de vue architectural et paysager, afin de réduire les craintes et même, possiblement, créer une saine émulation pour les autres TOD à venir.

Cette proposition doit se transformer en engagement ferme. Il s'agit là d'une condition essentielle pour mieux faire accepter la transformation proposée.

### *4. En harmonie avec le concept de cité-jardin... pour conserver l'esprit du lieu.*

Il n'y a pas que la qualité intrinsèque des bâtiments qui seront construits qui importe. Il y a le cadre d'implantation, l'environnement dans lequel tout cela s'insèrera. Il est primordial que ce nouveau développement se fasse en harmonie avec le reste de l'île, dans le respect du concept de cité-jardin. Je conviens (comme le souligne le document de consultation d'ailleurs) que la Place du Commerce actuelle est déjà en rupture avec ce concept. Mais puisque l'occasion nous est donnée de reprendre tout cela, il faut réfléchir profondément et consulter des spécialistes, afin que le nouveau développement crée un lien, une relation, une harmonie avec le concept de cité-jardin qui identifie L'Île-des-Sœurs. Cela passe nécessairement par une attention poussée au verdissement, à la canopée, à des voies

précises de circulation distinctes pour les piétons, cyclistes et automobilistes, à des repères identitaires et paysagers, à la poursuite voire l'augmentation de l'accès aux rives et au fleuve, à la mise en place de hauteurs qui ne sont pas démesurées et qui fluctuent en fonction des endroits, du zonage et des affectations. Il faut absolument conserver *l'esprit du lieu*, j'oserais dire, redonner vigueur à cet esprit du lieu, à ce qui fait que l'IDS est unique dans le paysage métropolitain montréalais.

5. *Un processus déjà vicié... comme c'est souvent le cas. Les équipements collectifs avant ou en même temps que la densification, pas le contraire.*

Le processus présenté lors de la session d'information nous porte à croire que le processus d'implantation est déjà vicié et qu'il démarre à l'envers (comme d'habitude). On nous parle de construire de nombreux bâtiments, d'augmenter conséquemment significativement la population, de mettre en place les nouvelles règles reliées au bâti et lorsque l'on questionne la ville sur le sujet des espaces publics et communautaires, on nous répond laconiquement. Ah, ça, c'est à venir ! On va en discuter. Après, une fois que le bordel sera installé, que la population aura grandi, il faudra courir après de l'espace (déjà très rare) pour des équipements collectifs (école, centre sportif et de loisir et parcs additionnels, corridor riverain) pour soutenir la qualité de vie d'une population qui atteindra plus de 35 000 personnes. Pour le moment, le seul équipement qui est proposé en amont de la densification poussée c'est la station REM. Il faut donc, IMMÉDIATEMENT, négocier avec les autres partenaires gouvernementaux et privés, l'acquisition ou la possibilité d'occupation d'espaces pour des équipements collectifs et l'augmentation de la canopée, afin que la densification progressive proposée s'accompagne de façon harmonieuse, de l'ajout d'équipements collectifs et communautaires. La situation actuelle à ce sujet à l'IDS est déjà déficitaire avec la population actuelle et il faut donc non seulement combler ce déficit, mais retrouver des ratios convenables, encore plus cruciaux dans le contexte de la croissance imminente de la population du territoire engendrée par la mise en place du TOD. Où seront la 3<sup>e</sup> école primaire, l'école secondaire, la piscine et les gymnases intérieurs, les nouveaux parcs, les terrains de jeu additionnels et les espaces publics devenus nécessaires avec la croissance de la population ? Comment assurerons-nous le maintien et le renforcement de l'accès au fleuve ? Les négociations avec les autres niveaux de gouvernements et les propriétaires privés seront-elles couronnées de succès ? Les espaces ainsi gagnés ou acquis, seront-ils suffisants ? Devra-t-on exproprier ? C'est aujourd'hui que l'on doit se poser ces questions et travailler à résoudre ces enjeux. Pas quand la moitié des nouvelles constructions seront réalisées et qu'il sera trop tard.

C'est le temps maintenant pour la ville d'agir avec fermeté et rigueur afin de ne pas se retrouver dans la même situation désastreuse que dans le projet du site de l'hôpital de Montréal pour enfants (Montreal Children's) où le projet d'école ne s'est pas matérialisé et où celui des logements sociaux ou à prix modérés est présentement dans les limbes et fait l'objet de litige entre la municipalité et le promoteur.

Il faut sortir des vœux pieux et des bonnes intentions et s'attaquer à cette tâche en priorité.

Il s'agit là, d'une autre condition pour mieux faire accepter le projet de TOD IDS.

## *6. Un engagement véritable envers le verdissement et l'augmentation de la canopée*

Dans l'esprit du concept de cité-jardin à conserver et même à renforcer, et dans le contexte où la densification proposée comporte de nombreux risques de pertes visuelles, de hausse des superficies bétonnées et construites et enfin, dans le contexte de la disparition importante d'arbres matures au cours des dernières années à l'IDS (notamment à cause de l'agrile du frêne), il est impérieux que la ville s'engage à atteindre un taux minimal de canopée de 25 % sur le territoire visé (p. 8), alors qu'il est actuellement seulement de 16 % (p. 24).

## *7. Le renforcement de l'accès au fleuve et la mobilité active*

Il est impératif qu'il y ait un lien cyclable de grande qualité entre L'Île-des-Sœurs et le centre-ville de Montréal, par l'autoroute 10, afin de rejoindre le futur parc linéaire (promenade piétonnière et cyclable) que le gouvernement fédéral souhaite aménager le long de cette voie rapide pour hausser l'accès au fleuve dans ce secteur. La seule voie cyclable d'accès actuelle par le pont de l'île des Sœurs vers Verdun n'est pas suffisante et oblige à un grand détour pour entrer au cœur de la métropole.

Nous sommes favorables à l'augmentation des liens de circulation entre l'île et Verdun (p. 37) afin de désengorger les quelques liens qui existent déjà. Toutefois, nous nous objectons à ce que ces nouveaux liens permettent la circulation automobile. Ces nouveaux liens doivent se cantonner à la circulation cycliste et piétonne, où, exceptionnellement au transport collectif ou d'urgence, mais pas l'utilisation de l'automobile individuelle.

Il serait important aussi que le REM permette l'accès aux cyclistes avec leur monture, afin d'augmenter le nombre de kilomètres parcourus par les adeptes de cette forme de mobilité active. Le REM ne doit pas devenir un frein à l'utilisation plus soutenue et sur de plus longues distances des vélos, mais plutôt faire l'inverse.

En fin, soulignons d'une part l'importance d'ouvrir à nouveau l'accès au fleuve et aux pistes piétonnières et cyclables qui le longent dans le secteur au nord de l'autoroute une fois terminées les infrastructures du pont Samuel-de-Champlain et ses abords.

Nous soulignons notre satisfaction quant à la création d'une jonction entre l'île et la piste cyclable du nouveau pont.

Enfin, sur ce point, nous soulignons l'importance d'inclure l'accès au fleuve par une bande riveraine publique accessible aux piétons et aux vélos dans tout nouveau développement, dans toute nouvelle négociation sur des espaces où cet accès est encore interdit ou inaccessible (voir commentaire no ? sur la question de la complémentarité entre la zone étudiée et l'ensemble de l'île), notamment sur la rive ouest, devant le chenal de l'île des Sœurs.

## 8. *La dimension historique, archéologique et patrimoniale*

Cette île a une longue et prestigieuse histoire. Sa fréquentation par les autochtones et son développement subséquent dès les débuts de la colonie française devraient lui conférer une place unique dans le cœur des Montréalais. Pourtant, personne ou presque ne sait vraiment ce qui s'y est passé ni les détails de l'origine de son nom. Peu ou pas de choses nous rappellent aujourd'hui ce passé aventurier et téméraire reliée à la fondation de Montréal et au rôle majeur des congrégations religieuses dans le développement de notre ville et de cette île, potager et foyer nourricier pour plusieurs hôpitaux et résidents défavorisés de la ville de Montréal. Nous accueillons donc avec beaucoup de satisfaction l'intention formulée dans le document du PPU de faire une place au patrimoine, à l'histoire et l'archéologie dans les nouveaux aménagements. Il est difficile de se faire une idée de l'ampleur et de la qualité de ce qui sera réalisé en lisant le document, mais l'intention nous apparaît positive.

Toutefois, nous souhaitons ardemment d'une part que cette intervention soit forte et significative et non pas seulement située à l'endroit proposé dans le document de consultation (oui sous l'emprise du pont, mais pas seulement), mais qu'elle puisse se poursuivre et se déployer à plusieurs autres endroits tout autour de l'île (panneaux d'interprétation historiques, parcours patrimonial, modifications aux noms de certaines rues et places publiques [toponymie], etc. D'autre part, soulignons avec tristesse que « La Croix de chemin » à l'entrée de l'île qui avait été restaurée et réinstallée est retombée dans l'oubli et une certaine décrépitude à peine après quelques années sa réinstallation à cause des travaux routiers très perturbateurs qui se sont déroulés à cet endroit. Il faut à nouveau redynamiser ce beau témoignage patrimonial en le restaurant à nouveau et surtout, en créant autour d'elle un environnement paysager (petite place publique avec bancs, arbres, arbustes, panneau d'interprétation) et un parcours piétonnier pour s'y rendre, s'y reposer et prendre connaissance du rôle des religieuses dans la création de leur milieu de vie.

Enfin, cette intervention patrimoniale, en plus de traiter de la présence autochtone, des colons français et des religieuses, devrait aussi aborder la naissance de l'urbanisation à l'île avec la contribution de grands architectes et planificateurs (évoqués précédemment) et le choix du concept urbanistique de la cité-jardin. Qui donne son caractère unique à l'île.

Nous sommes dans une occasion unique avec ce PPU pour rétablir une situation inacceptable quant au respect de l'histoire et du patrimoine de ce territoire. Il ne faut pas cette fois rater l'occasion.

## 9. *Résumé des recommandations*

- Le respect, et même le renforcement, de votre engagement envers une architecture forte et de grande qualité pour le territoire à l'étude ;
- Le maintien, et même le renforcement, de l'esprit du lieu, par des interventions qui respectent et s'harmonisent avec le concept de cité-jardin ;
- Une planification et la mise en place des équipements collectifs (places publiques, parcs, centres sportifs et de loisir, écoles) avant ou en même temps que la

densification et l'augmentation appréciable de la population, pas le contraire. Le démarchage auprès des autorités supérieures (Québec, fédéral) et privées doit s'amorcer dès maintenant ;

- Un engagement véritable envers le verdissement et l'augmentation de la canopée ;
- Le renforcement de l'accès au fleuve et l'augmentation de la mobilité active ;
- La complétion du parcours riverain piétonnier et cycliste tout autour de l'île ;
- Un lien cycliste entre l'île et le nouveau parc linéaire riverain planifié par le gouvernement fédéral le long de l'autoroute 10 ;
- Un renforcement mémoriel considérable de la dimension historique et patrimoniale de L'Île-des-Sœurs par des interventions fortes, nombreuses et qui abordent les dimensions d'origine (autochtone et présence française et des religieuses) et contemporaine ;
- L'établissement d'une petite place publique en mémoire des sœurs autour de la Croix de chemin à l'entrée de l'île.