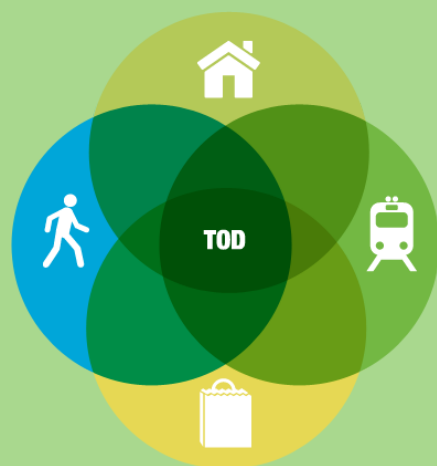


AVIS

Plan directeur de l'aire TOD
Ahuntsic-Chabanel du
4 décembre 2019



» FÉVRIER 2020

SDC ●●●
DISTRICT
CENTRAL



présenté par le comité d'Aménagement du territoire de la SDC District Central

TABLE DES MATIÈRES

SOMMAIRE EXÉCUTIF	4
INTRODUCTION	6
SCÉNARIOS	7
TROIS SCÉNARIOS PROPOSÉS	
INTERVENTIONS INCONTOURNABLES	
VISION ET ORIENTATIONS	11
ORIENTATIONS	12
COMPACITÉ ET MIXITÉ	13
MOBILITÉ	17
MONUMENTALITÉ DU SECTEUR	19
COMMUNAUTÉ	20
TRAME VERTE	21
CONCLUSION	22

TABLE DES FIGURES

FIGURE 1 : Les trois scénarios proposés	8
FIGURE 2 : Les interventions incontournables	10
FIGURE 3 : Les interventions à créer	10
FIGURE 4 : Facteurs déterminants pour le succès des TOD	12
FIGURE 5 : Programmation quantitative du projet TOD des scénarios A et B	14
FIGURE 6 : Parc Frédéric-Back	19

SOMMAIRE EXÉCUTIF

Le bureau de projet de l'arrondissement d'Ahunsi-Cartierville travaille à une planification détaillée visant l'aménagement d'une aire TOD aux gares Ahunsi et Chabanel. La SDC District Central a participé à toutes les rencontres avec le bureau de planification et s'assure de faire valoir la vision de son comité d'Aménagement et des gens d'affaires dans le processus de développement du quartier.

Trois scénarios d'aménagement ont été proposés par le bureau de projet. Ces scénarios ont également été présentés lors de la consultation publique qui a précédé la quatrième rencontre du bureau de projet le 4 décembre 2019.

Suite à la consultation publique et aux trois premières rencontres avec le bureau de projet, c'est le scénario C qui semblait être privilégié, aussi bien par l'arrondissement que la SDC et les parties prenantes. C'est donc avec étonnement que le comité d'Aménagement de la SDC a appris que ce sont plutôt les éléments des scénarios A et B qui ont été retenus.

Des éléments jugés importants par le comité d'Aménagement pour permettre le développement et la pérennité du quartier d'affaires ne se retrouvent pas dans les scénarios A et B. Parmi ces éléments, le comité relève une mixité d'usages trop limitée. Le comité d'Aménagement remarque que le terrain vacant situé au 50-150 Louvain Ouest n'est pas considéré dans l'étude et recommande de se référer au mémoire sur le sujet déposé par la SDC District Central en mars 2019. En mobilité, la question du stationnement est toujours à résoudre et le comité note l'absence de mesures concrètes pour pallier à cet enjeu capital pour assurer le développement du secteur. Le comité rappelle l'importance de travailler la transversalité afin d'inciter les déplacements actifs.

Le comité appuie plusieurs éléments mis de l'avant par le bureau de projet. Parmi eux, le concept de monumentalité du quartier que le comité propose d'articuler autour d'un espace vert qui aurait également une prépondérance dans le quartier d'affaires du District Central. Aussi, le développement d'un quartier où chacun puisse s'identifier et s'épanouir est primordial et doit continuer à figurer parmi les interventions importantes et prioritaires du bureau de projet.

Enfin, le comité d'Aménagement se permet de rappeler certains points fondamentaux à intégrer tout au long du processus de planification afin de s'assurer que la vision des gens d'affaires soit bien prise en compte, mais aussi afin d'assurer le rayonnement de ce quartier d'affaires :

SOMMAIRE EXÉCUTIF

Compacité et mixité

- Favoriser le développement des scénarios B et C ;
- Intégrer une proportion plus élevée de résidentiel que celle proposée;
- Maintenir la prédominance des usages commerciaux, bureaux et industriels constituant le pôle d'emplois ;
- Assurer la mixité via l'ensemble de la forme urbaine et pas uniquement au sein d'un même bâtiment ;
- Appliquer la mixité verticale sur quelques îlots seulement ;

Mobilité

- Développer la transversalité dans le secteur (élément qui participe à l'échelle humaine du quartier) ;
- Influencer et intégrer la future station du REM en créant un nouvel accès au quartier ;
- Gérer la problématique du stationnement afin d'assurer une meilleure mobilité et de favoriser les activités commerciales ;
- Créer une échelle humaine dans le quartier (quartier agréable et sécuritaire qui invite les piétons et cycliste à s'y déplacer) ;
- S'adapter à la Nordicité (élément qui participe à la l'échelle humaine du quartier) ;

Monumentalité

- Avoir une identité particulière en misant sur la monumentalité du quartier ;
- Axer la monumentalité du secteur autour d'un espace vert d'envergure ;

Communauté

- Miser sur l'usage institutionnel du terrain situé au 50-150 Louvain Ouest pour proposer la construction d'une école, d'une garderie, d'une bibliothèque, ou d'une maison de la culture ;
- Développer l'aspect culturel du quartier ;
- Créer des points de repère forts dans le quartier (ex: bâtiment 555) ;

Trame verte

- Ajouter des espaces verts et créer un réseau de parcours.

Objectif du mandat

Actuellement, le bureau de projet de l'arrondissement d'Ahuntsic-Cartierville travaille sur la planification d'un aménagement d'une aire TOD aux gares Ahuntsic et Chabanel.

Le présent document a pour objectif d'émettre des recommandations sur le projet suite à la présentation de la quatrième rencontre du bureau de projet qui s'est tenue le 4 décembre 2019.

Ces recommandations visent à s'assurer que la vision de planification des citoyens corporatifs du District Central soit prise en considération et intégrée avant l'émission officielle du document TOD Ahuntsic- Chabanel.

Méthodologie

Au travers de cet avis, le comité d'Aménagement de la SDC District Central fait part de ses réflexions et de ses commentaires quant à l'étude présentée lors de la quatrième rencontre du bureau de projet. Cette étude réalisée par le bureau de projet en collaboration avec Atelier Urbain et Huma s'organise de la façon suivante :

- 1- Retour sur la consultation publique qui a précédé la quatrième rencontre du bureau de projet. Dans cette partie, les scénarios A, B et C sont présentés et sont accompagnés d'une liste d'interventions incontournables.
- 2- Vision et orientations. Elles concernent les cinq points suivants : compacité et mixité, mobilité, monumentalité, communauté et trame verte.

L'étude de Lewis et Joubert s'intitulant : «Le potentiel du TOD dans le secteur de l'Acadie-Chabanel» écrite en 2004 a permis d'appuyer les réflexions du comité d'Aménagement.



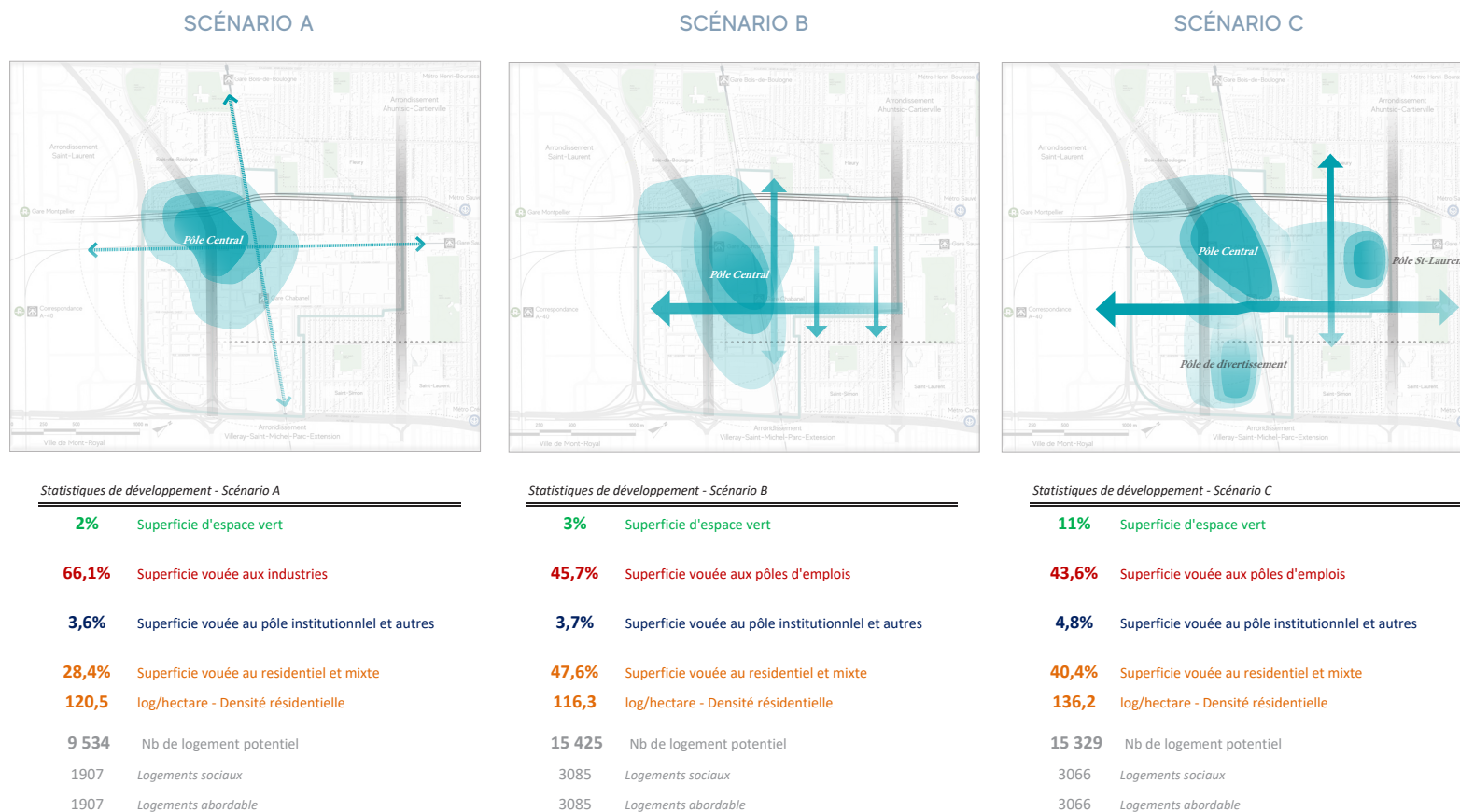
» SCÉNARIOS



SCÉNARIOS PROPOSÉS

Cette première partie expose les commentaires et les observations du comité d'Aménagement de la SDC quant aux scénarios mis en avant par le bureau de projet.

Figure 1 : Les trois scénarios proposés



Source : Scénarios d'aménagement, 4 décembre 2019. Réalisé par l'arrondissement d'Ahuñtsic-Cartierville + Atelier urbain + HUMA

SCÉNARIOS PROPOSÉS

Les réflexions du comité d'Aménagement sont soumises, ci-dessous, pour chaque scénario :

Scénario A

En termes de densification, celle-ci se concentre surtout autour des gares en mettant en avant une mixité avec davantage de résidentiel.

Les secteurs plus éloignés des gares ont une mixité axée sur des pôles d'emplois et de bureaux. Cette forme de mixité reste assez traditionnelle et permet peu de flexibilité dans les usages.

Les usages sont traités distinctement et déterminés principalement par leur fonction principale.

Scénario B

Le scénario B est très similaire au scénario A, à l'exception que les noyaux sont plus étendus et qu'on y retrouve un peu plus d'espace végétalisé et de mixité.

Aussi, l'accent est mis sur des axes structurants, les rues Chabanel et de L'Esplanade, ce qui n'apparaît pas dans le scénario A.

Scénario C

Quant au scénario C, il se différencie des deux précédents avec la création de trois pôles (divertissement, central, et Saint-Laurent).

La création d'une dynamique entre ces différents noyaux en les connectant entre eux et en utilisant l'axe fort de la rue Chabanel est intéressant. De plus, la mixité est étendue à l'ensemble du secteur.

Le comité d'Aménagement est d'avis que de retenir les scénarios A et B plutôt que le C pourrait occasionner un développement trop coupé dans les fonctions (très "fonctionnalistes"). Cette approche est très traditionnelle. La mixité des usages serait à intégrer davantage dans la planification globale des secteurs qui composent le District Central qui détient un fort potentiel en raison de sa centralité. Qui plus est, la mixité assure la viabilité d'une aire TOD.

Le comité d'Aménagement remarque également que le site du terrain vacant 50-150 Louvain Ouest n'est pas considéré dans l'étude. Il recommande de se référer au mémoire sur le sujet déposé par la SDC en mars 2019 pour en saisir toutes les opportunités de développement et l'importance de l'inscrire dans les travaux en cours.

Finalement, le comité d'Aménagement croit qu'il serait bénéfique et intéressant de créer des pôles distinctifs pour favoriser une expérience et des lieux animés à travers le District Central. Ces éléments clés incitent les déplacements actifs qui sont des composantes significatives au succès d'une aire TOD.

INTERVENTIONS INCONTOURNABLES

L'étude du bureau de projet expose à la suite des scénarios, les interventions incontournables et les interventions à créer.

Figure 2 : Les interventions incontournables

INTERVENTIONS INCONTOURNABLES

- **Lien entre les deux gares pour unifier les deux points générateurs**
- Place centrale au coeur du Marché central pour créer un ancrage
- Mixité des usages autour des gares pour assurer le succès du TOD
- Lien piéton pour favoriser un mode de vie actif et sans automobile
- Diminution de l'espace dédié au stationnement de surface
- **Percement de l'avenue de L'Esplanade pour reconnecter les secteurs industriels et résidentiels du secteur Sauvé**
- Création de multiples espaces verts et verdissement
- Création de lien perméables entre les gros gabarits bâtis
- Réaménagement du boulevard Saint-Laurent
- **Connexion entre les liens actifs au centre du Marché Central et de Legendre à Chabanel**

ÉLÉMENTS FORTS

- Concentration de densité et d'activité autour des gares
- Proximité des gares pour les résidents
- **Densification telle que proposée dans les scénarios A et B**
- Création de trois pôles générateurs à travers le secteur
- **Suite successive d'espaces verts permettant l'appropriation des lieux**
- Différentes tailles d'espaces verts et publics
- Possibilité d'accueillir des bâtiments iconiques
- Verdissement novateur
- Construction au-dessus de la cour de voirie pour offrir un espace accessible au public et vert
- **Compacité au lieu de bâtiments de grandes hauteurs, permet de conserver la densité à l'échelle de l'identité de l'arrondissement**

Figure 3 : Les interventions à créer

INTERVENTIONS À CRÉER

- Lien cycliste sur Louvain vers l'axe reliant les deux gares
- Considérer Chabanel comme lien actif
- Prévoir plus de développement sur Legendre et de L'Esplanade
- Revoir le point d'entrée du lien cycliste du Marché Central par la voie ferrée
- Rendre obligatoire l'aménagement d'un toit vert à toute nouvelle construction
- Perméabiliser Legendre d'est en ouest
- **Poursuivre Chabanel au-delà de l'autoroute 15 et de l'autoroute 40 pour briser les barrières et l'enclavement**
- Poursuivre l'avenue de L'Esplanade au sud au-delà de l'autoroute 40
- Réaménager les intersections à conflit avec piéton pour une question de santé publique
- Aménager davantage les secteurs d'arrimage
- **Aménager des lieux publics et de rassemblement intéressant pour le midi**

ÉLÉMENTS À AMÉLIORER

- **Densité plus forte le long du boulevard de L'Acadie**
- Prévoir un zonage vertical
- Raffiner l'intensité de la densité en fonction de la compacité
- Prévoir un COS minimum autour des gares
- **Trop d'incursion résidentiel dans le secteur d'emplois**
- Perte de l'échelle humaine dans les secteurs plus dense
- **Prévoir plus d'espace pour la vocation institutionnelle et l'insertion d'école dans le secteur**
- Faire de l'axe entre les deux gares un lien vert

Source : Source : Éléments à retenir, 4 décembre 2019. Réalisé par l'arrondissement d'A Huntsic-Cartierville + Atelier urbain + HUMA

Source : Source : Éléments à retenir, 4 décembre 2019. Réalisé par l'arrondissement d'A Huntsic-Cartierville + Atelier urbain + HUMA

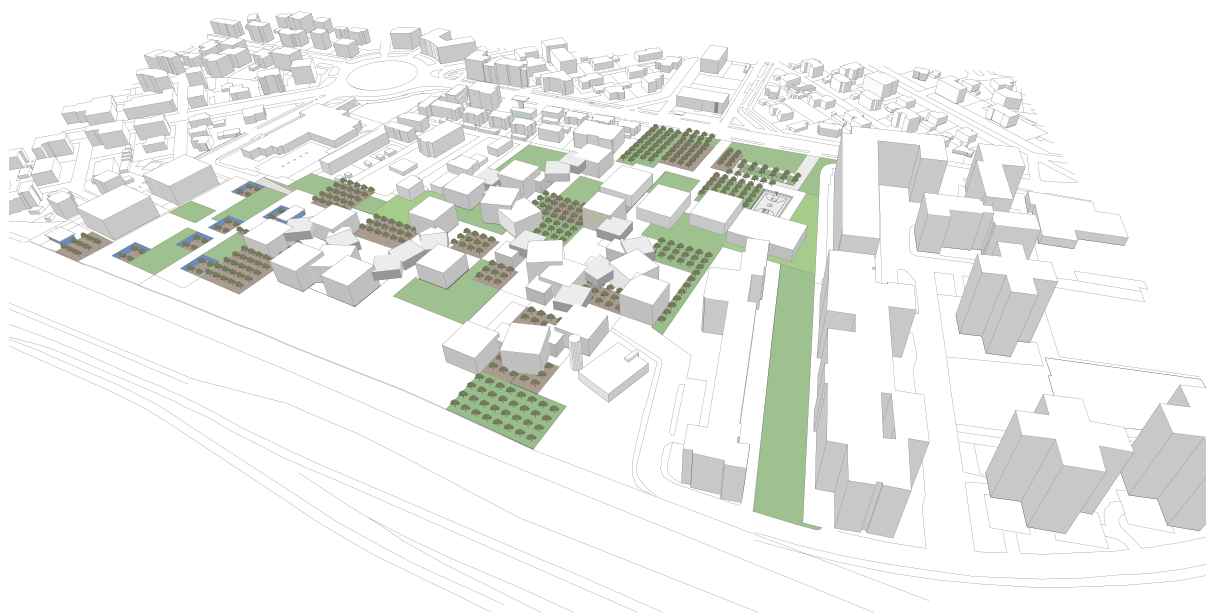
Suite à la consultation et aux trois premières rencontres avec le bureau de projet, c'est le scénario C qui semblait être le plus privilégié aussi bien par l'arrondissement, que la SDC District Central et les parties prenantes. La SDC District Central et son comité d'Aménagement réitèrent que les trois pôles proposés (divertissement, central, et Saint-Laurent) sont bénéfiques à la consolidation d'une aire TOD. Ils assureraient une meilleure connexion à travers l'ensemble du quartier par la tenue d'activités au lieu de les concentrer uniquement autour des gares. Ces pôles englobent un rayon de 500 mètres.

Une définition trop rigide des usages, un pourcentage de mixité pas assez élevé et l'absence de planification pour le terrain vacant situé au 50-150 Louvain Ouest étaient parmi les préoccupations relevées justifiant ainsi le penchant vers le scénario C. C'est donc, avec étonnement, que le comité d'Aménagement de la SDC District Central a appris que ce sont plutôt les éléments des scénarios A et B qui ont été identifiés comme éléments forts.





» VISION ET ORIENTATIONS



ORIENTATIONS

À la suite des éléments forts à retenir, le bureau de projet a présenté, lors de sa quatrième rencontre, sa vision et ses orientations. Ces orientations se regroupent en cinq points :

- **La compacité et la mixité**
- **La mobilité**
- **La monumentalité**
- **La communauté**
- **La trame verte**

D'autre part, la figure 4 permet de rappeler les facteurs déterminants pour le succès des TOD.

Figure 4 : Facteurs déterminants pour le succès des TOD

	Facteurs de succès à l'échelle locale	Facteurs de succès à l'échelle régionale
Nombre de TOD		X
Qualité du mode de transport collectif		X
Technologie du transport collectif		X
Réseau routier	X	X
Stationnement	X	X
Densité d'emplois et de résidents	X	X
Mix commercial	X	X
Localisation des aires commerciales		X
Structure du marché régional		X
Habitudes des consommateurs		X
Habitudes de transport et chaînes de déplacements		X
Flexibilité des règles de zonage		X
Réaction des résidents	X	X
Préférences selon type de logement, style et étape de vie		X
Choix de localisation	X	X
Politiques gouvernementales		X

Source : Niles et Nelson, 1999

COMPACITÉ ET MIXITÉ

Parmi les interventions incontournables exposées au bureau de projet (figure 2), la mixité des usages autour des gares, afin d'assurer le succès de l'aire TOD, y est présentée.

Dans les scénarios A et B, la mixité reste limitée et compartimentée. Ce choix de planification s'oppose au principe même de mixité. Le comité d'Aménagement rappelle l'importance d'amener davantage de résidentiel dans tout le secteur. Son intégration est également possible dans les zones d'emplois. Ces zones d'emplois doivent aussi être maintenues comme un usage prédominant. L'ajout de résidents contribue à la vitalité commerciale. En effet, ces nouvelles habitations permettraient de générer des milieux de vie complets, renforceraient l'âme du quartier et éviteraient que celui-ci soit peu fréquenté le soir venu.

De plus, l'étude de Lewis démontre que pour que les aires TOD soient bien intégrées au secteur, il faut accroître les densités résidentielles.

Cette étude spécifie qu'il y avait déjà en 2004 un potentiel d'une aire TOD dans le secteur L'Acadie-Chabanel pour les travailleurs et plus marginalement pour les clients. Il indique que ce potentiel peut être rehaussé en augmentant la requalification du secteur avec l'arrivée de nouvelles activités telles que des bureaux. Il évoque aussi la reconversion de certains édifices ou terrain de la Cité de la mode ou différents parcs industriels en une fonction résidentielle. Il précise que cela sera en lien avec le type de logements et de clientèle attirée.



Source : Clear Creek Transit Village

COMPACITÉ ET MIXITÉ

Figure 5 : Programmation quantitative du projet TOD des scénarios A et B

Programmation quantitative			
TOD - Des gares Ahuntsic - Chabanel			
Superficie du secteur (hectare)	278.30	100%	
Superficie d'espace vert (hectare)	20.33	7%	
Superficie de résidentiel (hectare)	34.20	12.3%	4825
<i>Résidentiel (densité moyenne)</i>	8.20	2.9%	820
<i>Résidentiel (densité forte)</i>	23.90	8.6%	3585
<i>Résidentiel (densité très forte)</i>	2.10	0.8%	420
Superficie de mixte (hectare)	36.14	13.0%	4214
<i>Mixte (densité moyenne)</i>	10.00	3.6%	800
<i>Mixte (densité forte)</i>	23.50	8.4%	2820
<i>Mixte (densité très forte)</i>	2.70	1.0%	594
Nb de logement potentiel total			9039
Logements abordables			1808
Logements sociaux			1808
Logements Familiaux			1808
Logements autres			3616
Logement à l'hectare/superficie résidentielle			128.5
Logement à l'hectare/superficie total			32
Superficie - Pôle d'emploi - commercial (hectare)	46.20	16.6%	
Superficie - Pôle d'emploi - industriel (hectare)	45.50	16.3%	
Superficie totale dédiée au pôle l'emploi	91.70	33.0%	
Superficie d'institutionnel (hectare)	9.80	4%	
Emprise publique et autres	86.13	31%	

Source : Éléments à retenir, 4 décembre 2019. Réalisé par l'arrondissement d'Ahuntsic-Cartierville + Atelier urbain + HUMA

Parmi les éléments forts, la densification, telle que montrée dans les scénarios A et B (figure 1), est mise en avant. La SDC District Central émet plusieurs réserves face à ces scénarios. La concentration d'activités et de densité autour des gares pourrait être nettement améliorée par rapport aux chiffres présentés à la figure 5, surtout en considérant que des terrains et immeubles centraux et viables pouvant être développés près d'axes de transports structurants sont une rareté au centre de l'île de Montréal.

Il est primordial de planifier les activités mixtes avec un apport équilibré entre une offre de nouveaux logements et le commercial. Le secteur doit maintenir sa vocation première de quartier des affaires. Un exercice plus détaillé du potentiel résidentiel tout en conservant le pôle d'affaires est suggéré.

Une évaluation préliminaire du potentiel a été entreprise, car la programmation (figure 5) apparaissait plutôt comme étant conservatrice. En considérant l'ensemble du potentiel de l'espace résidentiel et 25% de l'espace mixte du secteur du District Central, une disponibilité de près 4,5 millions de pieds carrés pour de l'habitation est envisageable. En admettant une densité de 4 vu que le secteur est en partie déjà construit et par conséquent que le développement ne serait pas attribuable à un seul promoteur, 15 000 logements d'une superficie de plancher moyenne de 1 000 pieds carrés pourraient alors être créés. Sur ce nombre et selon la nouvelle réglementation 20-20-20, il pourrait y avoir 2 500 logements sociaux, 2 500 logements abordables et 1 200 logements familiaux. Ainsi, il y aurait encore une disponibilité de 8 800 unités résidentielles au marché (condos ou locatives). À titre indicatif, un estimé du potentiel résidentiel avait aussi été entrepris dans le mémoire déposé en mars 2019 où sur le seul terrain vacant Louvain Ouest et l'Esplanade près de 600 logements étaient possibles.

Il est essentiel que le résidentiel soit en nombre suffisant et que celui-ci soit adapté aux besoins de logements du quartier. L'habitation doit prévoir une offre abordable et familiale afin que les travailleurs puissent s'y établir.



COMPACITÉ ET MIXITÉ



COMPACITÉ :

La compacité, réfère au rapport entre les surfaces bâties et non bâties.

«Il s'agit d'une manière d'occuper le territoire, de façon à créer des liens (physiques et sociaux) en limitant les vides et les discontinuités. La compacité permet de créer des milieux de vie à la fois denses et conviviaux, respectueux de l'échelle humaine et favorables à la création d'une ville des courtes distances.»

(Définition de VIVRE EN VILLE (s.d.). « Compacité / Densité », Collectivitesviabiles.org, Vivre en Ville. [<http://collectivitesviabiles.org/sujets/compacite-densite.aspx>]).

Le comité d'Aménagement propose une densité qui peut être aussi traitée horizontalement. De plus, la densité pourrait être générée au travers d'autres éléments comme :

- le gabarit des bâtiments ;
- les espaces verts ;
- la compacité ;
- la distance perçue par les piétons.

Une architecture à une échelle humaine est recherchée en modulant la hauteur des bâtiments et son interface avec l'espace public (rue, trottoir, parc, terrasses, etc.) Le quartier ne doit pas être enclavé par la forme du cadre bâti et l'aménagement de ses rues. L'aménagement des rues doit inclure une variété de typologie et de gabarit. Des percées visuelles doivent être ajoutées. Les espaces verts ainsi que le mobilier urbain sont à bonifier.

COMPACITÉ ET MIXITÉ

Ces nombreux éléments peuvent contribuer à améliorer l'attractivité du quartier en lui donnant un aspect monumental. Cet élément fait d'ailleurs partie des éléments de vision du bureau de projet. Cette caractéristique du quartier s'articulerait autour d'un espace vert également monumental, tel que le terrain situé au 50-150 Louvain Ouest. Les constructions se développeraient autour et génèreraient un encadrement dense et majestueux de par leur hauteur et leur compacité. Par conséquent, la mixité verticale serait principalement appliquée sur quelques ilots reflétant ainsi la volonté du comité.

Cinq indicateurs sont ciblés afin d'améliorer la convivialité d'un quartier. Elle est étroitement liée aux aménagements réalisés autour des stations de transport collectif (gares de train et REM ou station de métro). Les interventions proposées et le concept de l'aire TOD devraient démontrer davantage leur atteinte :

- **Établissement de lieux publics qui favorisent la vie communautaire ;**
- **Plus de contacts entre les gens ;**
- **Moins de bruit, moins de stress ;**
- **Risques moindres d'accidents ou autres risques (sécurité accrue) ;**
- **Commodité des services de proximité offerts.**

MOBILITÉ

Une autre intervention incontournable qui est ressortie de la présentation du bureau de projet concerne la diminution de l'espace dédié au stationnement de surface (figure 2). L'enjeu du stationnement est bien réel au District Central et engendre des défis pour les entreprises et le maintien de leurs activités. Le comité d'Aménagement recommande donc que des solutions puissent être envisagées dans les travaux du bureau de projet dans ce dossier.

Tel que relevé par l'étude de Lewis, pour qu'une aire TOD soit bien mise en place « il est nécessaire de prévoir une offre de stationnement optimale pour des clients différents : les résidents, usagers des commerces, les travailleurs. » Ainsi, la diminution du nombre de stationnements ne semble pas être la réponse adéquate à la problématique identifiée.

Tout comme le bureau de projet, le comité d'Aménagement aimerait rendre le quartier plus agréable et sécuritaire afin d'augmenter la proportion de déplacements actifs. C'est pourquoi les éléments suivants sont recommandés par le comité pour qu'ils puissent être intégrés dans le scénario privilégié :

- **Aménager des axes transversaux ;**
- **Aménager des rues et passages en considérant la nordicité (le vent) ;**
- **Intégrer les stations de métro Crémazie et Sauvé ;**
- **Créer des nouveaux axes de transport transversaux (ex: parcours actifs via une diagonale sur le terrain situé au 50-150 Louvain Ouest, navette en circuit reliant les gares, les lieux d'emplois, les résidences et les stations de métro) entre le métro Sauvé et la rue Chabanel ;**
- **Influencer et intégrer la future station du REM en créant un nouvel accès transversal au quartier.**



Source : Thammasat University, Urban farm in Asia

L'étude de Lewis démontre que l'attractivité du secteur contribue également à améliorer l'attractivité des modes de transport collectifs. L'accent doit permettre un aménagement qui favorise les déplacements actifs par le confort et la sécurité sur l'ensemble du quartier des affaires.

La transversalité couplée à l'aménagement de percées entre les gros îlots viendrait diminuer les perceptions de distances des piétons tout en rendant le transport actif plus agréable. De plus, ces axes transversaux permettraient de connecter les deux stations de métro (Chabanel et Sauvé) au secteur.

Le comité d'Aménagement considère aussi l'échelle des îlots comme une caractéristique à mettre en valeur. De plus, il suggère que la subdivision des lots puisse assurer un aménagement des voies publiques selon une trame moins traditionnelle. Une trame de circulation abondante et organique se superposerait à la trame existante. Cette façon favorise les transports actifs sécuritaires et efficaces et permet de traverser les grands îlots par des diagonales.

Le comité rappelle l'importance de faire de la rue Chabanel un lien actif structurant dans le secteur. Pour se faire, il est nécessaire de :

- **Mettre en place des mesures pour que le quartier Saint-Simon s'approprie davantage la rue Chabanel ;**
- **Repenser le gabarit de la rue Chabanel tout en conservant son identité et sa monumentalité .**

Le comité se réjouit de voir que le bureau de projet partage cette volonté et que ceci fait partie des interventions à créer (voir figure 3)

Quant à la station de métro Sauvé, il faut désormais la voir comme l'un des accès principaux au quartier, d'où l'importance de donner un nouveau souffle à ses abords (exemples : aménager un plan d'eau qui serait utilisé comme patinoire durant la saison hivernale, un corridor végétal et un lieu culturel extérieur au niveau du boulevard Saint-Laurent).

Enfin, le comité d'Aménagement aimerait rappeler qu'il est important de ne pas oublier le boulevard Crémazie et qu'il serait judicieux de l'intégrer au réseau de transport routier.

MONUMENTALITÉ

Tout comme le bureau de projet, le comité d'Aménagement aimerait mettre en avant la monumentalité du quartier.

Il propose d'axer la monumentalité du secteur autour d'un espace vert sur le terrain vacant situé au 50-150 Louvain Ouest. Celui-ci viendrait casser le gabarit type du quartier. Il pourrait être intéressant de jouer dans les reliefs et les courbes en s'inspirant du parc Frédéric-Back situé dans l'arrondissement de Villeray-Saint-Michel-Parc-Extension.

Cet espace serait alors perçu comme le poumon du secteur et amènerait davantage d'espace vert en plus des autres usages mixtes déjà suggérés dans le mémoire sur l'avenir de ce terrain soumis en mars 2019. En résumé, il permettrait au secteur :

- **D'avoir une identité particulière en misant sur la monumentalité du quartier ;**
- **D'axer la monumentalité du secteur autour d'un espace vert d'envergure.**

Le comité d'Aménagement tient à réitérer sa préoccupation face à l'absence de considération du terrain situé au 50-150 Louvain Ouest dans l'étude et que l'usage du terrain au plan de zonage est toujours institutionnel.

Figure 6 : Parc Frédéric-Back



Source : journaldemontreal.com

COMMUNAUTÉ

L'aménagement d'une aire TOD propose la venue davantage de travailleurs et de résidents et doit donc prévoir des services publics pour desservir ces clientèles. Pour ce faire, le comité d'Aménagement recommande de :

- **Miser sur l'usage institutionnel du terrain situé au 50-150 Louvain Ouest pour proposer la construction d'une école, d'une garderie, d'une bibliothèque ou d'une maison de la culture ;**
- **Miser sur le développement culturel du quartier (exemples : écomusée ou musée du textile) ;**
- **Créer des points de repère forts dans le quartier (ex: bâtiment 555).**

Ce serait aussi l'occasion de mettre de l'avant l'art urbain et l'expérience urbaine au travers d'évènements et de structures éphémères.

Le comité propose de faire du 555 rue Chabanel un repère. Celui-ci étant déjà visible de loin et facilement identifiable, il pourrait jouer le rôle d'un phare pour le quartier. Il serait bénéfique d'adopter une attitude avant-gardiste avec ce repère tout en faisant attention aux pollutions nocturnes qu'il pourrait générer.

Le comité rappelle que le projet doit être consciencieux dans son développement et doit contrôler, dans la mesure du possible, l'embourgeoisement avec notamment l'abordabilité des logements. Ce dernier élément a également été soulevé par le bureau de projet.



TRAME VERTE

Le comité d'Aménagement appuie plusieurs interventions du bureau de projet tels que le percement de l'avenue de l'Esplanade afin de connecter les secteurs résidentiels (Sauvé et Saint-Simon) à l'ensemble du District Central, la création de liens perméables entre les gros gabarits bâtis et la création de multiples espaces verts. Le scénario C prévoit d'ailleurs 11 % de sa superficie en espaces verts alors que les scénarios A et B en prévoient respectivement 2 % et 3 %. Le ratio d'espace vert doit être rehaussé substantiellement pour assurer l'attractivité et favoriser les déplacements actifs.



CONCLUSION

La SDC District Central est le porte-voix des entreprises du District Central et rappelle l'importance de considérer la vision des citoyens corporatifs dans les travaux entourant le développement des aires TOD autour des gares Ahuntsic et Chabanel. Une dizaine de bénévoles d'affaires se sont concertés au comité d'Aménagement. Leurs travaux ont permis de développer des recommandations reflétant ainsi la pensée et les besoins des gens d'affaires du District Central. En résumé, le comité d'Aménagement émet les recommandations suivantes :

Compacité et mixité

- Favoriser le développement des scénarios B et C ;
- Intégrer une proportion plus élevée de résidentiel que celle proposée;
- Maintenir la prédominance des usages commerciaux, bureaux et industriels constituant le pôle d'emplois ;
- Assurer la mixité via l'ensemble de la forme urbaine et pas uniquement au sein d'un même bâtiment ;
- Appliquer la mixité verticale sur quelques îlots seulement ;

Mobilité

- Développer la transversalité dans le secteur (élément qui participe à l'échelle humaine du quartier) ;
- Influencer et intégrer la future station du REM en créant un nouvel accès au quartier ;
- Gérer la problématique du stationnement afin d'assurer une meilleure mobilité et de favoriser les activités commerciales ;
- Créer une échelle humaine dans le quartier (quartier agréable et sécuritaire qui invite les piétons et cycliste à s'y déplacer) ;
- S'adapter à la Nordicité (élément qui participe à la l'échelle humaine du quartier) ;

Monumentalité

- Avoir une identité particulière en misant sur la monumentalité du quartier ;
- Axer la monumentalité du secteur autour d'un espace vert d'envergure ;

Communauté

- Miser sur l'usage institutionnel du terrain situé au 50-150 Louvain Ouest pour proposer la construction d'une école, d'une garderie, d'une bibliothèque, ou d'une maison de la culture ;
- Développer l'aspect culturel du quartier ;
- Créer des points de repère forts dans le quartier (ex: bâtiment 555) ;

Trame verte

- Ajouter des espaces verts et créer un réseau de parcours.

Ces réflexions sur la planification détaillée du plan directeur préliminaire du bureau de projet ont été établies sur la base des recommandations du comité d'Aménagement de la SDC District Central lors des réunions tenues au cours de l'année 2019.

Nous remercions les membres de ce comité pour leur implication active :

Jacqueline Saucier, Fonds Immobilier de solidarité (présidente du comité)

Clément Canac Marquis, Ahuntsic en Fugue

Michel Caumartin, Marché Central, Quadreal

Délia De Gasperis, CGS Inc.

Frédéric Lizotte, AEDN Realty

Adnane Ramromi, Sol Air Eau

Maxime Savaria, Rédidant et étudiant en génie civil

Sylvain Simard, Simard Architecture

Howard Szalavetz, HS Properties

Gabriel Tupula Yamba, Big Bang ERP

Permanence SDC District Central

Geneviève Dufour

Hélène Veilleux

Expertise urbanistique

Martine Peyton, urbaniste Elements Planification Urbaine inc., permis no.1089

L'accompagnement du comité en termes d'expertise urbanistique, de recherches, de rencontres et de rédaction du présent avis sur l'aménagement d'une aire TOD fut entrepris

Pour le client



Par

