

# Analyse critique et constructive PPU du TOD des gares Ahuntsic et Chabanel

Comité d'aménagement de la SDC du District Central

Le 23 décembre 2020

SDC ●●●  
DISTRICT  
CENTRAL

---

# Table des matières

---

## Mise en contexte

Mise en contexte	4
Échéancier initial	5
Définition d'un PPU	7

## Analyse du PPU du TOD des gares Ahuntsic et Chabanel

Rappel des recommandations de l'avis TOD février 2020	9
Secteur visé par les interventions d'un PPU	10
Propositions d'aménagement : compacité, mixité	11
Propositions d'aménagement : mobilité	14
Propositions d'aménagement : monumentalité	19
Propositions d'aménagement : communauté	20
Propositions d'aménagement : trame verte	21
Récapitulatif des recommandations	22

## Conclusion

23

---

## Mise en contexte

---



Source : SDC District Central

## Mise en contexte

---

Le comité d'aménagement de la SDC du District Central s'est réuni après une longue période de pause due au COVID-19, le 12 novembre 2020. Cette rencontre a été l'occasion de faire le point sur l'avancement des travaux de planification de l'arrondissement d'Ahuntsic Cartierville relativement à une version préliminaire du programme particulier d'urbanisme (PPU) du TOD des gares Ahuntsic et Chabanel (19144 Version de travail V3R6-R ). Ce document de PPU est émis sans qu'il semble y avoir eu un plan directeur final des gares Ahuntsic et Chabanel. Les chevauchements de différents processus de planification peuvent nuire à la participation citoyenne et à la compréhension des interventions visées.

Toutefois, ce PPU préliminaire a été analysé puis exposé aux membres du comité d'aménagement durant la deuxième rencontre qui s'est tenue le 8 décembre 2020. Des constats, des interrogations et des éléments à améliorer sont détaillés.

Avant de les exposer, un retour sur l'échéancier initial des activités de l'arrondissement est présenté afin de se remémorer le contexte dans lequel s'insère ce PPU. L'outil « PPU » est également défini afin d'indiquer sa portée selon la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (LAU).

Il y a également un rappel des recommandations formulées par le comité d'aménagement en février 2020 sous le document *AVIS TOD*. L'analyse formulée de cette nouvelle version d'un PPU du TOD des gares Ahuntsic et Chabanel repose sur les mêmes cinq thèmes d'aménagement du secteur, compacité et mixité, mobilité, monumentalité, communauté et trame verte afin de formuler les recommandations adéquates. De plus, le choix des outils de planification (plan directeurs, PPU TOD, réglementation d'urbanisme) est aussi évalué. Des moyens de mise en œuvre dans le cas où c'est un PPU TOD ont également attiré l'attention des membres du comité d'aménagement.

# Mise en contexte | Échéancier initial

Le mandat initial de l'arrondissement consistait à élaborer un plan directeur pour le développement d'un TOD des gares Ahuntsic et Chabanel. La version semble migrer vers un PPU ou vers des nouveaux règlements. Ce sont des livrables avec des portées d'interventions territoriales distinctes. Leurs processus ne devraient pas se chevaucher afin d'assurer une gouvernance transparente et où les citoyens puissent participer et commenter sur des objets clairs.

- **Fin 2019 :**

## Élaboration d'un plan directeur pour le développement d'un TOD dans le secteur des gares Ahuntsic et Chabanel

---

Élaboration qui s'est faite suite à deux consultations publiques. Pendant ces consultations, des **interventions** et des **scénarios d'aménagement** ont été présentés et ont fait l'objet d'atelier de travail.
  
- **Décembre 2019 :**

## Planification détaillée préliminaire (rencontre #4 du bureau de projet)

---

Document de planification qui s'est basé sur les résultats obtenus des précédentes consultations et qui a fait **l'objet d'une analyse par le comité d'aménagement (Avis TOD)**. Dans ce document, l'échéancier suivant était proposé :

### 3. PLAN DIRECTEUR ET OUTILS

	DATE CIBLE
3.1 ÉLABORATION DU PLAN DIRECTEUR DE LA PROPOSITION RETENUE .....	Octobre à Novembre 2019
3.2 RENCONTRE # 4 AVEC LE BUREAU DE PROJET - PLAN DIRECTEUR PRÉLIMINAIRE .....	Décembre 2019
3.3 AJUSTEMENT DU PLAN DIRECTEUR .....	Décembre 2019
3.4 ÉLABORATION DES OUTILS RÉGLEMENTAIRES PAR LA VILLE (PPU) .....	Janvier 2020
3.5 RONDE DE VALIDATION AVEC LES ÉLUS .....	Janvier 2020
3.6 RENCONTRE #5 AVEC LE BUREAU DE PROJET - PLAN DIRECTEUR FINAL .....	Février 2020
3.7 DÉPÔT FINAL DE LA PLANIFICATION STRATÉGIQUE .....	Février 2020

Extrait du document : rencontre du bureau de projet rencontre #4 Planification détaillée préliminaire

# Mise en contexte | Échéancier initial

---

- Fin 2020 :** PPU du TOD des gares Ahuntsic et Chabanel

---

**Document de travail (version préliminaire) d'un PPU en continuité au plan directeur** qui reflète le travail fait jusqu'à présent.

L'échéancier proposé dans la rencontre #4 du bureau de projet exposait l'élaboration d'un PPU pour janvier 2020. La pandémie a perturbé l'échéancier initialement proposé et la version préliminaire du PPU a été faite plus tardivement que prévu.

**C'est cette version préliminaire du PPU qui a été analysé et dont les constats et observations sont présentés dans ce document.**
- Mars 2021 :** Dépôt du PPU préliminaire **ou** modification du règlement d'urbanisme

---

**L'étude sera déposée au conseil de février 2021**

Elle pourra alors être dévoilée au public et fera l'objet d'une **consultation publique** au courant du mois de **mars**.

Suite à cette consultation, des ajustements potentiels seront apportés au document. Enfin, ce dernier sera adopté officiellement par le conseil municipal.

# Mise en contexte | Définition d'un PPU

---

- **Définition\*** : Un programme particulier d'urbanisme (PPU) est une **composante du plan d'urbanisme**. Contrairement au plan d'urbanisme qui expose la planification de l'ensemble d'un territoire, un PPU se concentre sur **une portion de territoire plus ciblée et permet d'y appliquer une planification beaucoup plus détaillée incluant son propre plan d'actions et des ressources nécessaires**. Ce document expose les **volontés d'aménagement** détaillées de la municipalité sur une partie de son territoire. Il constitue **un règlement d'urbanisme**.
- **Portée\*** : Un PPU comprend plusieurs éléments qui ont un impact direct sur l'organisation et le développement du territoire sur lequel il s'applique. Ce dernier comprend généralement **l'affectation détaillée du sol et la densité de son occupation, le tracé projeté et le type des voies de circulation, des réseaux de transport, la nature, l'emplacement et le type des équipements et des infrastructures destinés à l'usage de la vie communautaire, les règles de zonage, lotissement et de construction**. Un PPU peut également permettre **l'acquisition d'immeubles à des fins d'aliénation ou de location à des personnes qui en ont besoin pour réaliser un projet conforme au PPU**.
- **Adoption\*** : Comme le PPU est une composante du plan d'urbanisme, **une modification de ce dernier doit être faite afin d'y inclure le PPU et de délimiter son périmètre d'application**. Ce dernier entre en vigueur en même temps que le plan d'urbanisme modifié. Il entraîne généralement des modifications aux règlements d'urbanisme (zonage, PIIA, lotissement, etc.) pour que ces derniers appliquent les volontés du PPU.

Une consultation publique doit être tenue avant son adoption, lors de cette consultation, les règlements d'urbanisme modifiés peuvent être présentés. L'échéancier officiel est à connaître.

\* Source : Guide de la prise de décision en urbanisme. Mamh.gouv.qc.ca

---

# Analyse du PPU du TOD des gares d'Ahuntsic et Chabanel

---

## PPU du TOD des gares Ahuntsic et Chabanel

planification détaillée pour la proposition  
d'aménagement et de développement

no. projet : 19144  
Version de travail V3R6-R



Source : SDC District Central

# Rappel des recommandations, Avis TOD

En février 2020, le comité d'aménagement avait transmis ses recommandations sous le document nommé *Avis TOD* relativement à la planification détaillée préliminaire du quartier qui avait été faite par le bureau de projet de l'arrondissement (rencontre #4). La nouvelle version préliminaire du PPU sera commentée sur la base des recommandations formulées précédemment et sur l'organisation des sections de cette version.

## 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) ;

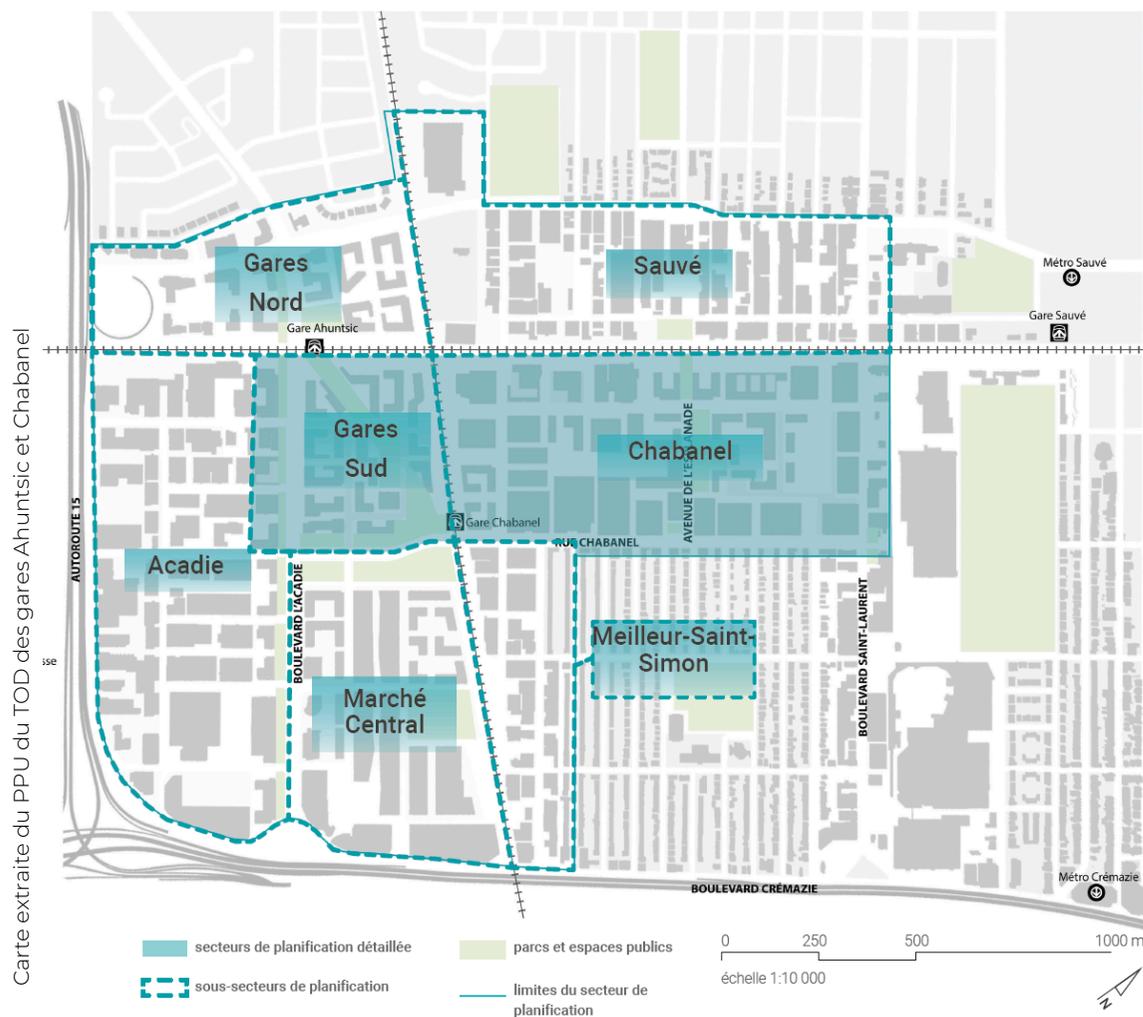
## Trame verte

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

# Secteur visé par les interventions, PPU du TOD des gares

Dans cette section sont exposées plusieurs propositions d'aménagement présentes dans la version préliminaire du PPU qui ont suscité de nombreux commentaires et interrogations lors de son analyse. C'est pourquoi des recommandations sont proposées afin de bonifier la planification détaillée du secteur et d'intégrer la vision des gens d'affaires du District Central.

## Découpage du territoire, secteurs de planification du PPU



Au regard de cette carte, le secteur de planification n'intègre pas :

- Le quartier Saint-Simon (volet résidentiel)
- Le quartier Saint-Laurent (partie du quartier des affaires)
- La future station du REM
- Les stations de métro Sauvé et Crémazie qui génèrent un achalandage important vers le District Central.

### Recommandations :

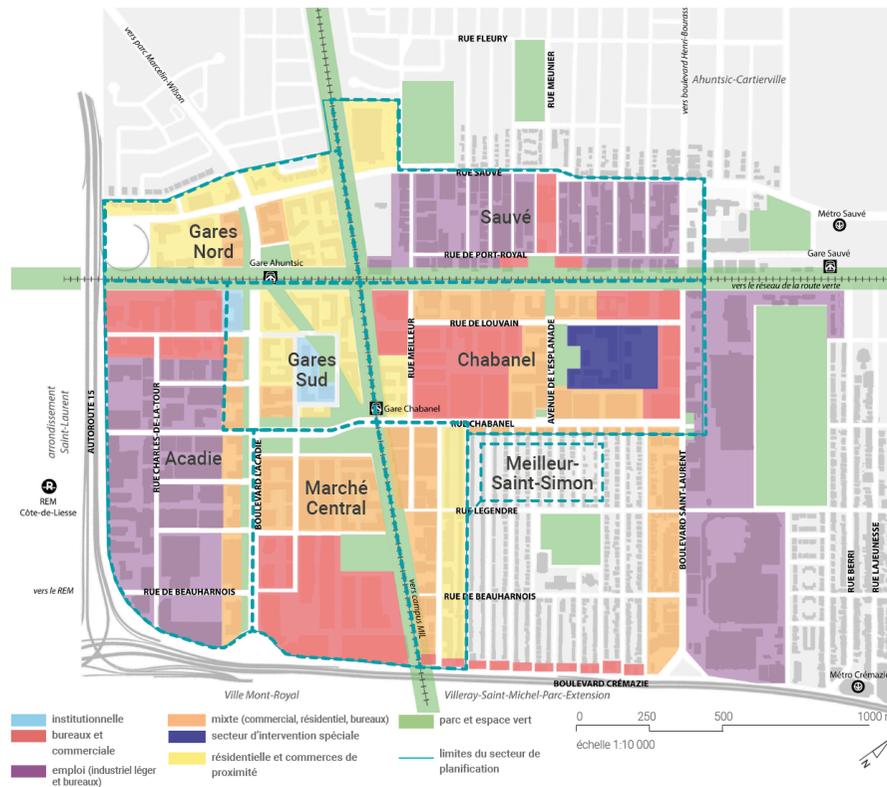
Agrandir le périmètre concerné par le PPU afin qu'il soit arrimé avec celui du District Central et y inclure ses principaux repères et toutes ses clientèles.

# Compacité, mixité et rentabilité, PPU du TOD des gares

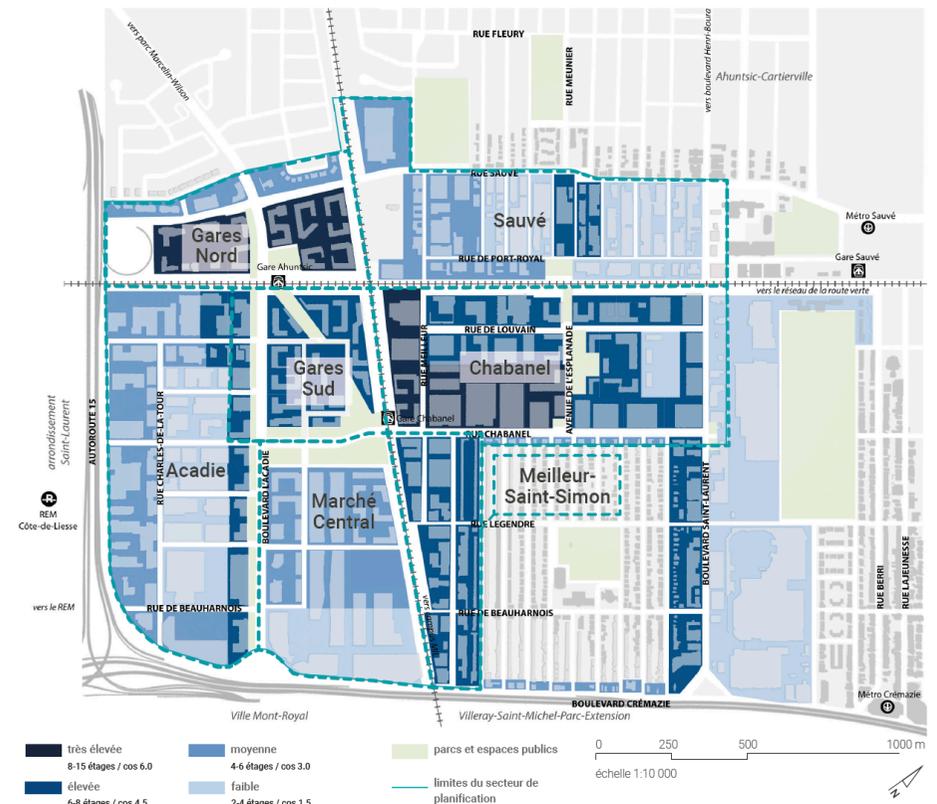


Les propositions d'aménagement de la version préliminaire du PPU des gares ont été réparties dans 5 thèmes : Compacité, mixité et rentabilité, mobilité, monumentalité et design, communauté et trame verte. Des thèmes qui étaient déjà établis dans la planification détaillée faite par le bureau de projet en février 2020 (rencontre #4) qui a fait l'objet de l'avis TOD. Pour le thème compacité, mixité et rentabilité, les deux cartes suivantes exposent l'affectation du sol et la densité projetée.

## Affectation du sol



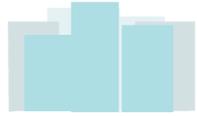
## Densité



Cartes extraites du PPU du TOD des gares Ahuntsic et Chabanel



# Compacité, mixité et rentabilité, PPU du TOD des gares



COMPACTITÉ, MIXITÉ  
ET RENTABILITÉ

- *Objectif : Assurer la proximité par la mixité verticale et des gabarits construits raisonnables*  
Aucune modification notable dans les gabarits, les densités peuvent être largement bonifiées.

## Recommandations :

Une densité très élevée devrait être appliquée à davantage d'îlots compte tenu du principe d'aménagement TOD, de la volonté de la CMM de bonifier l'offre de logements et d'une desserte d'infrastructures majeures en transport unique (5 stations ou gares).

- *Le pôle des gares propose des aménagements à échelle humaine*

## Recommandations :

L'échelle humaine devrait être réfléchi et appliquée à l'entièreté du territoire du District Central vu que le rayon de l'aire TOD couvre une distance de 15 à 20 minutes de marche et que le document migre vers un PPU. Il est limité seulement aux pôles des 2 gares.

- *La rue de l'Esplanade devient l'épine dorsale, le nouveau cœur structurant du secteur Chabanel*

## Recommandations :

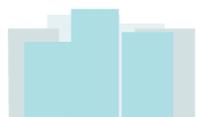
La rue Chabanel n'a pas l'objet d'interventions spécifiques. Il serait nécessaire de réfléchir à ses fonctions. Elle est actuelle commerciale au rez-de-chaussée et offre une mixité d'usages aux étages. Une concentration importante de sièges sociaux donne sur cette artère.

- *Le PPU du TOD introduit les affectations mixtes et découpe l'affectation d'emplois prévue au plan d'urbanisme en deux catégories distinctes : Bureau et commercial puis Emplois.*

## Recommandations :

Les usages sont restés très segmentés. Au final, ce découpage risque d'être un frein à la mixité souhaitée, base même d'une planification TOD. L'institutionnel est limité aux gares.

# Compacité, mixité et rentabilité, PPU du TOD des gares



COMPACTITÉ, MIXITÉ  
ET RENTABILITÉ

Le tableau, ci-dessous, expose l'affectation détaillée du sol. Les usages y sont définis.

## Usages compatibles aux affectations détaillées

		Usages compatibles
Affectations	Mixte	Tous les usages autorisés au plan d'urbanisme
	Résidentielle	Tous les usages autorisés au plan d'urbanisme
	Bureau et commercial	Immeubles à bureaux Immeubles commerciaux Équipements collectifs et institutionnels
	Emploi	Immeubles industriels légers Immeubles à bureaux Équipements collectifs et institutionnels
	Institutionnel	Grands équipements institutionnels (enseignement, soins de santé, sport et culture) Équipements collectifs ou institutionnels
	Secteur d'intervention spéciale	Grands équipements institutionnels (enseignement, soins de santé, sport et culture) Équipements collectifs ou institutionnels Commerces et logements complémentaires
	Parc et espace vert	Tous les usages autorisés au plan d'urbanisme

Tableau extrait du PPU du TOD des gares Ahuntsic et Chabanel

### Recommandations :

Les précisions sur les usages restent très sommaires. Les proportions d'usages principaux et d'usages secondaires ne sont pas ventilées. Il est suggéré de les définir avec davantage de détails, de précisions et d'innovation pour atteindre une mixité et pour que les affectations soient réfléchies à l'échelle du quartier District Central.

# Mobilité, PPU du TOD des gares



. MOBILITÉ

Les prochaines pages traitent des propositions d'aménagement faites par le PPU pour le thème : mobilité. La carte ci-dessous expose les interventions structurantes du PPU en termes de déplacements actifs.

## Mobilité, transport actif



Carte extraite du PPU du TOD des gares Ahuntsic et Chabanel

### Recommandations :

Les interventions structurantes ne mettent pas assez en avant la transversalité dans le secteur de l'axe Chabanel où les bureaux sont prédominants et où l'activité commerciale pourrait être bonifiée au rez-de-chaussée.

Les connexions multiples avec les stations de métro Sauvé et Crémazie sont à bonifier.

L'enjeu de nordicité dans l'aménagement des parcours d'intérêt est à intégrer.

La station du REM doit être traitée d'autant plus qu'elle aura un rôle de nouvelle porte d'entrée sur le quartier.

# Mobilité, PPU du TOD des gares



La carte, ci-dessous, expose les interventions structurantes proposées au PPU pour tout ce qui concerne le transport véhiculaire.

. MOBILITÉ

## Mobilité véhiculaire



Carte extraite du PPU du TOD des gares Ahuntsic et Chabanel

### Recommandations :

Les interventions structurantes exposent des voies de camionnage sur le terrain 50-150 Louvain Ouest. Cet élément est mis en évidence alors qu'une vocation différente du terrain est toujours en réflexion à la Ville de Montréal.

Dans le cadre d'un PPU, ces tracés annoncent une intention claire alors pour une cohérence avec la réflexion d'une autre vocation, il est suggéré de les planifier avec prudence en y indiquant les nuances appropriées.

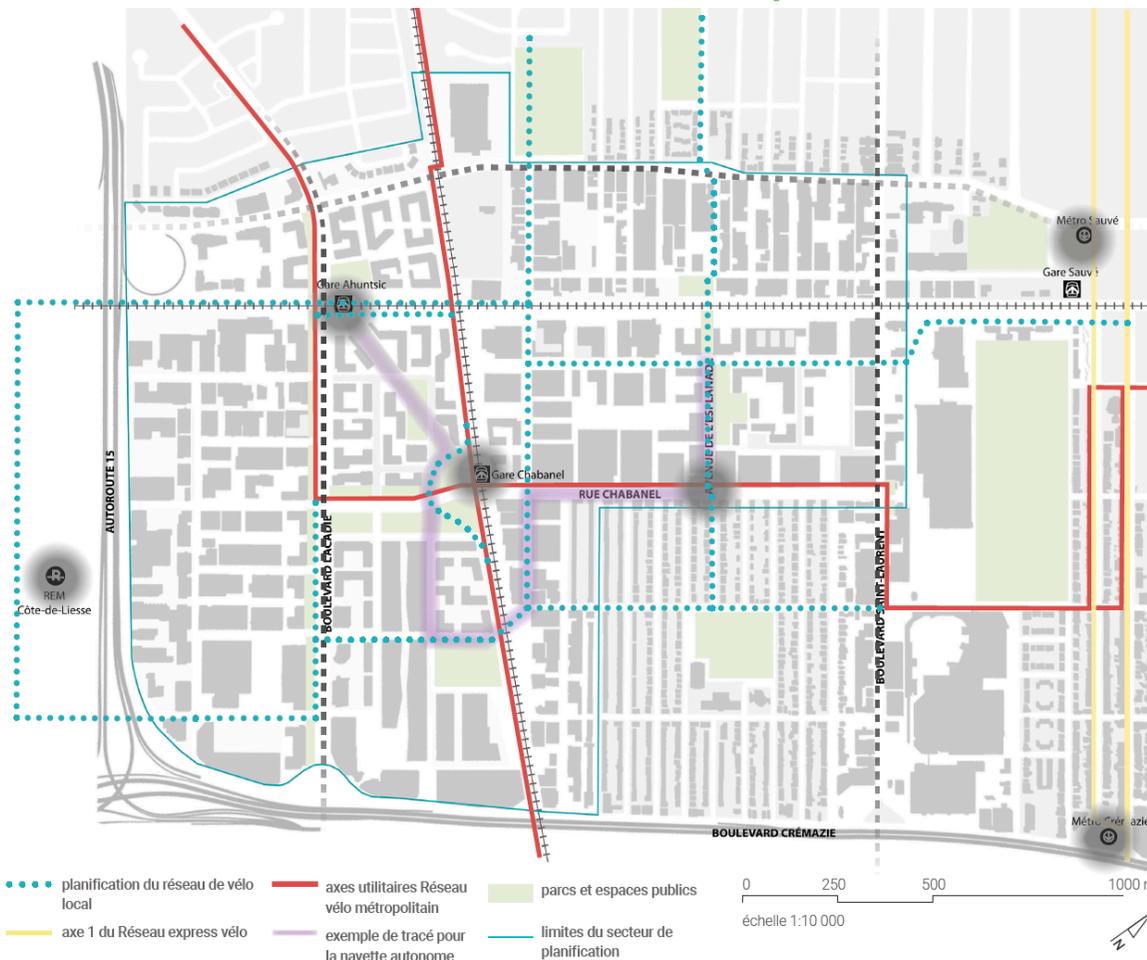
# Mobilité, PPU du TOD des gares



. MOBILITÉ

La carte, ci-dessous, expose les liens entre les différents modes de transport (collectif, actif et véhiculaire).

## Mobilité, interconnexion entre les différents modes de transport



Carte extraite du PPU du TOD des gares Ahuntsic et Chabanel

### Recommandations :

L'intégration de la future station du REM doit faire partie des interventions structurantes.

La navette autonome devrait desservir les stations de métro et la future station du REM. Sa boucle de parcours citée en exemple est trop restreinte et ne permet pas une desserte selon la masse critique. Ce parcours ne favorise pas non plus les mouvements dans l'ensemble du quartier du District Central avec tous les éléments du réseau structurant de transport. Une étude sur les alternatives en transport plus détaillée est à entreprendre avant de fixer un choix dans un cadre d'un PPU.

# Mobilité, PPU du TOD des gares



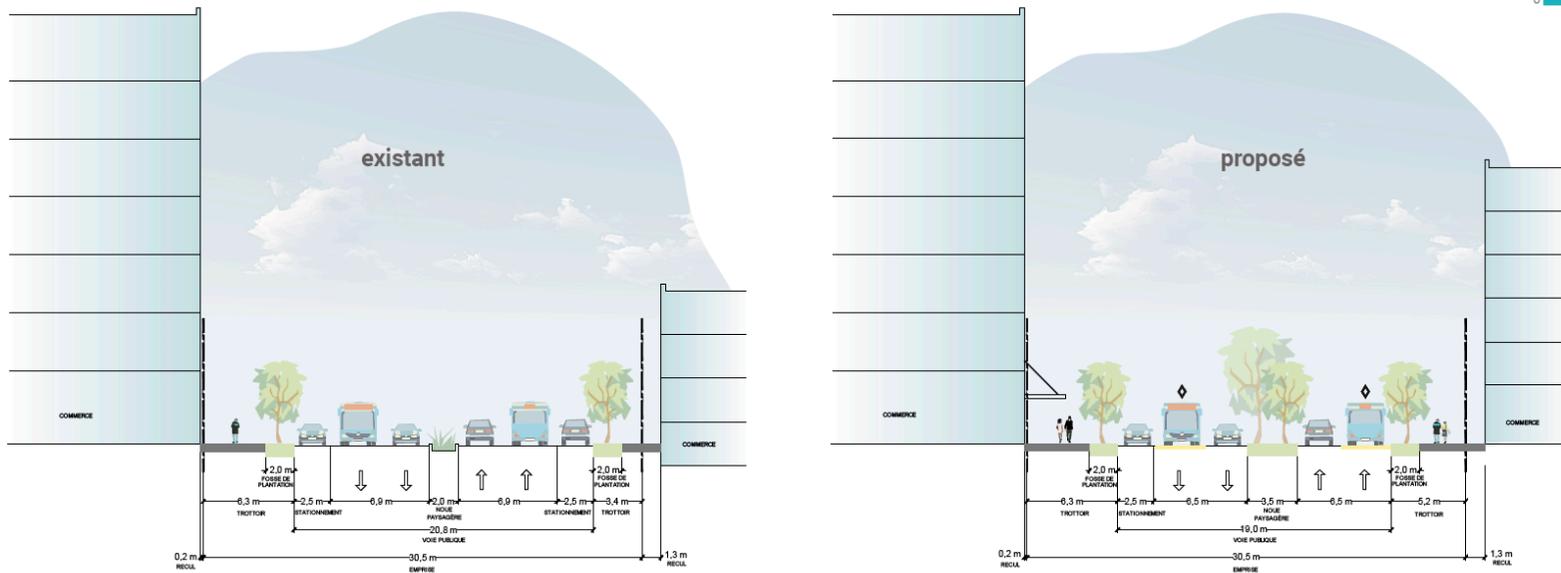
. MOBILITÉ

Les deux figures, ci-dessous, exposent le réaménagement proposé au PPU de la rue Chabanel. Il est possible d'y observer le retrait d'espaces de stationnement sur une rue avec un rez-de-chaussée commercial et bonification du verdissement.

## Réaménagement de la voirie

RUE CHABANEL  
échelle 1:300

terme du projet



■ trottoirs ■ fosses de plantation et de rétention d'eau ■ Mesures préférentielles pour le transport collectif

Réaménagement proposé extrait du PPU du TOD des gares Ahuntsic et Chabanel

# Mobilité, PPU du TOD des gares



. MOBILITÉ

La version préliminaire du PPU propose une réforme de la gestion du stationnement, voici quelques interventions :

## Stationnement

- *Le nombre de cases minimal exigé et maximal exigé autorisé est réduit de 40% à moins de 200 mètres d'une infrastructure de transport collectif structurante et de 30% à moins de 500 m d'une telle infrastructure.*
- *Privilégier davantage le stationnement souterrain : toutes les cases de stationnement de projets mixtes doivent être souterraines (exception des cases réservées aux visiteurs). Toutes les cases de stationnement des projets industriels et commerciaux doivent être souterraines lorsque le nombre de cases est supérieur à 125% du minimum exigé.*
- *Exiger pour le stationnement souterrain, qu'il soit intégré architecturalement à même l'immeuble et qu'il soit accessible pas des entrées discrètes.*

### Recommandations :

La problématique de signalisation du stationnement et d'accessibilité n'est pas abordée. Cependant, le PPU expose l'intégration d'un affichage dynamique. Au-delà de cet affichage, il faut planifier le stationnement comme un ensemble avec les autres mesures de transport alternatif et la mise en œuvre de programmes employeurs. Il n'y a pas d'études citées pour justifier ces mesures préconisées.

Les normes énoncées réduiraient le nombre de cases de stationnement minimal et maximal pour une distribution du stationnement potentiel de 9 852 cases (souterrain et de surface). La construction en souterrain avec une trame bâtie existante peut être difficile à réaliser vu les coûts engendrés et les contraintes structurelles. La mutualisation des espaces de stationnement déjà disponibles devrait être prise en considération. De plus, le réaménagement de la rue Chabanel prévoit le retrait d'espaces de stationnement sur rue pouvant nuire potentiellement à la vitalité de l'activité commerciale. Il serait donc bénéfique de réaliser une étude d'impacts sur ces mesures avant tout déploiement.

# Monumentalité et design, PPU du TOD des gares



Les propositions d'aménagement faites par le PPU pour le thème : monumentalité et design sont énoncées ci-dessous :

- *Objectifs : Harmoniser l'image de marque du secteur pour un milieu de vie unique et complet*  
Les interventions pour atteindre cet objectif sont principalement basées sur l'adoption d'objectifs et critères de PIIA (plan d'intégration et d'implantation architectural).
- *Aménagement de la passerelle monumentale de mobilité active au-dessus de Chabanel*
- *Aménagement d'un grand espace vert central à l'intersection de la rue Chabanel et du boulevard de l'Acadie*

La monumentalité du secteur s'exprime par cette passerelle et ce grand espace vert à l'intersection de la rue Chabanel et du boulevard de l'Acadie.

## Recommandations :

L'audace souhaitée par le comité d'aménagement n'est pas mise en place. Les bâtiments et les grands espaces offrent des atouts à valoriser afin qu'ils soient davantage attractifs. Les interventions se limitent sur des axes précis. Il est nécessaire de valoriser l'ensemble du quartier District Central avec une variété d'interventions complémentaires qui lient les interfaces des bâtiments, des parcours et des espaces publics pour permettre une vision à plus long terme.

# Communauté, PPU du TOD des gares



La carte Équipements collectifs, ci-dessous, résume les propositions d'aménagement structurantes faites par le PPU pour le thème : communauté.

## COMMUNAUTÉ

### Équipements collectifs



Carte extraite du PPU du TOD des gares Ahuntsic et Chabanel

Le développement culturel et institutionnel n'est pas assez abordé pour l'ensemble du territoire et l'innovation n'est pas mise en avant. Il est concentré dans des pôles qu'à proximité des gares alors que le quartier Saint-Simon et les travailleurs sont au-delà du périmètre de marche de 5 minutes.

Le terrain 50-150 Louvain Ouest semble accueillir des activités institutionnelles. Cependant, il n'y a pas d'énoncés clairs sur le développement de ce terrain dans le document ni dans les affectations.

#### Recommandations :

Bonifier l'implantation culturelle et institutionnelle sur l'ensemble du territoire en misant sur l'innovation et l'identité territoriale.

# Trame verte, PPU du TOD des gares



Les propositions d'aménagement faites par le PPU pour le thème : trame verte sont identifiées dans la carte ci-dessous :

## TRAME VERTE

## Trame verte



Carte extraite du PPU du TOD des gares Ahuntsic et Chabanel

Les interventions structurantes n'intègrent pas assez :

- Un verdissement bonifié et significatif pour le secteur Chabanel
- Des infrastructures vertes et parcours d'espaces publics pour les autres pôles, particulièrement celui au sud-est du District Central

La majorité des interventions sont concentrées sur le secteur des gares,

### Recommandations :

Il serait bénéfique d'étendre les interventions structurantes de la trame verte à l'ensemble des secteurs. Elles peuvent permettre une meilleure attractivité et s'inscrivent mieux dans le développement d'une vision d'un quartier complet et résilient.

# Récapitulatif des recommandations, PPU du TOD des gares

Ce récapitulatif expose les recommandations émises pour chaque thème suite à l'analyse de la version préliminaire du PPU :



COMPACTITÉ, MIXITÉ  
ET RENTABILITÉ

- Agrandir le périmètre concerné par le PPU pour l'arrimer avec celui du District Central;
- Appliquer une densité plus élevée à une majorité d'îlots des bureaux et des industries et réfléchir aux formes urbaines qu'elle peut prendre;
- Planifier les interventions selon l'échelle humaine à l'entièreté du District Central;
- Éviter la segmentation multiple des usages et réfléchir à une mixité adéquate;
- Intervenir davantage dans l'axe structurant de la rue Chabanel;
- Détailler les affectations présentées, les planifier à tout le District Central et éviter la concentration institutionnelle uniquement autour des gares.



. MOBILITÉ

- Planifier des parcours vers les stations Sauvé et Crémazie et inclure le volet de la nordicité;
- Retirer le tracé camionnage pour le 50-150 Louvain Ouest vu que les intentions de développement sur ce site sont toujours étudiées;
- Intégrer la future station du REM dans les interventions structurantes.
- Bonifier le tracé de la navette autonome à partir de toutes les gares, stations de métro et de REM;
- Maintenir le stationnement sur Chabanel pour la vitalité commerciale et préconiser la mutualisation du stationnement avant d'ajouter des espaces ou de modifier les normes sans en connaître les impacts.



MONUMENTALITÉ ET  
DESIGN

- Valoriser les bâtiments et les grands espaces qui offrent des atouts afin de les rendre plus attractifs;
- Étendre les interventions à l'ensemble du périmètre pour permettre une vision à plus long terme ;
- Valoriser l'ensemble du quartier District Central avec une variété d'interventions complémentaires qui lient les interfaces des bâtiments, des parcours et des espaces publics.



COMMUNAUTÉ

- Bonifier l'implantation culturelle et institutionnelle sur l'ensemble du territoire en misant sur l'innovation et l'identité territoriale.



. TRAME VERTE

- Étendre les interventions structurantes à l'ensemble des secteurs. Une trame verte bonifiée assure l'atteinte d'une vision à long terme d'un quartier complet et résilient.

---

# Conclusion

---



Source : SDC District Central

# Conclusion

---

Suite à l'analyse de la version préliminaire du PPU du TOD des gares d'Ahuntsic et Chabanel, de nombreux constats sur les interventions structurantes en sont ressortis. Ces constats ont permis de formuler des recommandations qui ont pour objectif de bonifier les interventions en planification territoriale pouvant avoir un impact sur le District Central. C'est également un rappel de la vision des gens d'affaires. Ces recommandations se sont principalement basées sur les interventions structurantes touchant les cinq thèmes d'aménagement du secteur, compacité et mixité, mobilité, monumentalité, communauté et trame verte. Cependant, d'autres informations importantes pour le comité d'aménagement sont véhiculées au travers du document comme la stratégie de mise œuvre et le programme d'acquisition d'immeuble dans le cas où ce document serait adopté selon un PPU. Il serait souhaitable que si c'est le cas que le document final du plan directeur des gares soit publié au préalable.

La stratégie de mise en œuvre des interventions exposée dans la version préliminaire du PPU, montre qu'aucun budget n'est alloué pour chaque intervention sommaire ce qui ne permet pas d'identifier les priorités. Aussi, la SDC du District Central apparaît comme partenaire principal dans les actions qui touchent à modifier les dispositions du règlement sur les PIIA afin d'intégrer des critères d'échelle humaine, de volumétrie, de traitement architectural, de qualité des aménagements paysagers, d'affichage, d'accessibilité universelle, etc. La SDC pourra consulter ses membres afin d'obtenir des commentaires pertinents sur toute réglementation projetée. La stratégie de mise en œuvre nécessite un travail collaboratif plus étoffé pour les interventions, les moyens financiers et les rôles respectifs. Il apparaît risqué de choisir la modification des règlements d'urbanisme sans une planification détaillée pour l'ensemble du territoire du District Central dans le cas où il n'y aurait pas un PPU adopté.

Relativement au programme d'acquisition d'immeuble, cet outil est présenté dans la version préliminaire du PPU afin de permettre à l'arrondissement *de se réserver le droit de procéder à l'acquisition de tout immeuble qui pourrait s'avérer nécessaire pour soutenir la mise en œuvre du PPU, notamment dans le cadre de travaux de réaménagements du domaine public, d'aménagement de nouveaux espaces publics, d'amélioration du cadre bâti, d'optimisation de terrains sous-utilisés ou de réhabilitation d'immeubles vacants, vétustes ou incompatibles ou tous autres travaux d'aménagement, de restauration, de démolition ou de déblaiement requis.* Ce pouvoir est vaste alors il est primordial que le territoire soit étudié adéquatement et que les interventions bénéficient d'une acceptabilité sociale.

Une présentation au conseil d'arrondissement d'Ahuntsic-Cartierville de février 2021 est planifiée. Les recommandations du comité d'aménagement sont à transmettre au préalable afin d'assurer une cohérence avec la vision de développement du District Central.