

AVIS

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



» FÉVRIER 2020

présenté par le Comité d'Aménagement du territoire de la SDC District central

TABLE DES MATIÈRES

SOMMAIRE EXÉCUTIF	3
INTRODUCTION	5
SCÉNARIOS	6
TROIS SCÉNARIOS PROPOSÉS	
INTERVENTIONS INCONTOURNABLES	
VISION ET ORIENTATION	10
ORIENTATIONS	11
COMPACITÉ ET LA MIXITÉ	12
MOBILITÉ	16
MONUMENTALITÉ DU SECTEUR	18
COMMUNAUTÉ	19
TRAME VERTE	20
CONCLUSION	21

SOMMAIRE

EXÉCUTIF

Le bureau de projet de l'arrondissement Ahuntsic-Cartierville travaille à une planification détaillée visant l'aménagement d'une aire TOD aux gares Ahuntsic et Chabanel. La SDC District central ayant participé à toutes les rencontres avec le bureau de planification 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 qui a précédé la quatrième rencontre. Malgré le fait que la SDC District central ait été présente à chaque rencontre, certaines des volontés de son Comité d'Aménagement ne semblent pas être intégrées. La SDC District central souhaite s'assurer que sa vision de développement soit intégrée au processus actuel de planification.

Premièrement, le comité se questionne sur les scénarios privilégiés (A et B) sachant qu'avant cette dernière rencontre c'était le scénario C qui était le plus recommandé. En effet, le scénario C paraissait être le scénario le plus intéressant et le plus adéquat aux volontés du Comité d'Aménagement.

Deuxièmement, des éléments jugés importants par le Comité d'Aménagement pour permettre le développement et la pérennité de ce quartier d'affaires ne se retrouvent pas dans les scénarios A et B. Parmi ces éléments, le comité déplore 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, le comité remarque 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.

Ensuite, le comité appuie plusieurs éléments mis en avant par le bureau de projet afin que ces éléments continuent d'être intégrés au processus de planification. Parmi eux, le concept de monumentalité du quartier. Le comité propose d'articuler ce concept 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

Voici les points fondamentaux du Comité d'Aménagement à intégrer tout au long du processus de planification sous forme de recommandations :

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 au sein uniquement 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 à titre d'un nouvel accès à lier au quartier ;
- Gérer la problématique du stationnement afin d'assurer la bonification de la mobilité et des 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, ou d'une bibliothèque, développer des partenariats avec des maisons de 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 qui constituent un réseau de parcours.



INTRODUCTION

Objectif du mandat

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

Le présent document a pour objectif de commenter le dernier document reçu lors de la quatrième rencontre du bureau de projet qui s'est tenue le 4 décembre 2019.

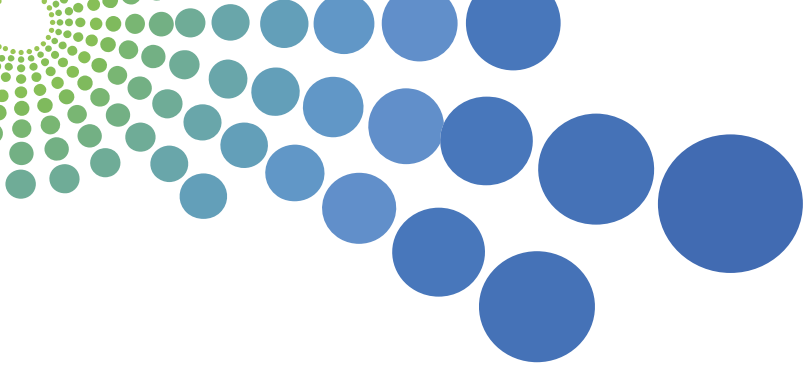
Les commentaires qui seront soulevés ont pour objectifs de s'assurer que la vision de planification des citoyens corporatifs du District central soit prise en considération et intégrée avant l'émission officielle du document TOD Ahuntsic- Chabanel.

Méthodologie

Au travers de ce document, 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 l'Atelier Urbain et Huma s'organise de la façon suivante :

La première partie fait un 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 suivis d'interventions incontournables. Par la suite, le document présente la vision et les orientations. Chaque élément de cette vision et des orientations sont commentés. Ils 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

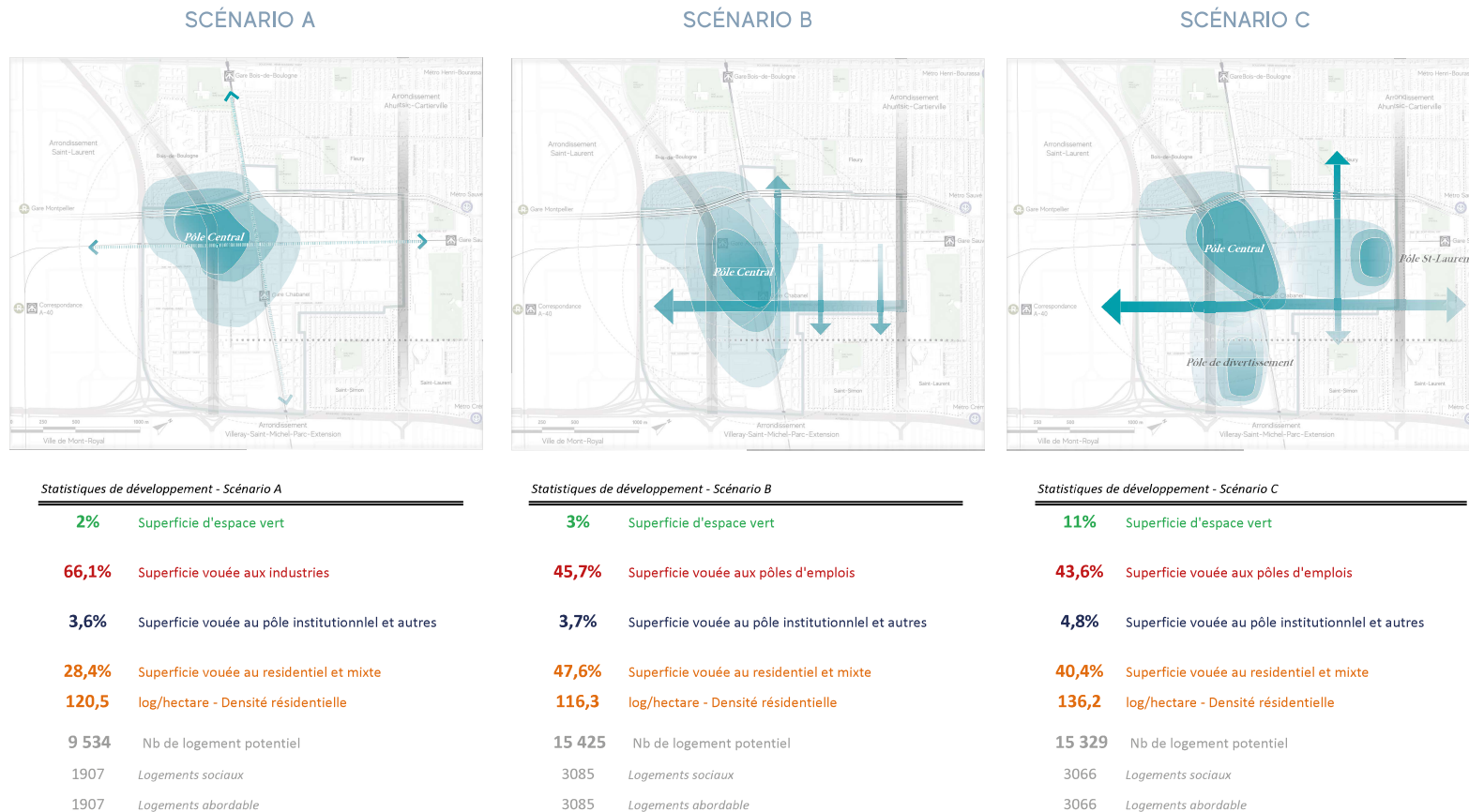


Source : Photo montage - [plan - équipe](#)

SCÉNARIOS PROPOSÉS

Cette première partie expose les commentaires et les observations du Comité d'Aménagement 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'Ahunsi-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'emploi 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).

L'objectif de créer 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.

À la suite d'une réflexion du Comité d'Aménagement sur les 3 scénarios soumis, le comité 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.

Enfin, 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
- **Perçement 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'Ahunsi-Cartierville + Atelier urbain + HUMA

Source : Source : Éléments à retenir, 4 décembre 2019. Réalisé par l'arrondissement d'Ahunsi-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 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 le 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.

Les volontés qui se dégagent de ces deux scénarios ne sont pas celles de la SDC District central, la pensée des gens d'affaires est absente. Or, il est important de l'intégrer tout au long du processus de planification détaillée.



Source : Photo de ville - [plan](#)



» 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**

Dans cette deuxième partie, le Comité d'Aménagement va revenir sur chacun de ces cinq points et exposer plusieurs observations et réflexions.

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 très limitée et compartimentée (ce qui 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 : Projet d'usage mixte - CCO



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 : Atelier Urbain + Huma

Parmi les éléments forts, la densification telle qu'expliquée dans les scénarios A et B 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.

Il est primordial de planifier les activités mixtes avec un apport équilibré en offre de nouveaux logements. Le secteur doit maintenir sa vocation première de quartier des affaires.

Sur seul le terrain vacant Louvain Ouest et l'Esplanade, un calcul préliminaire avait estimé un potentiel résidentiel de 600 logements sur la base de 2,2 personnes par ménages.

Près de 25 millions pieds carrés sont disponibles pour des usages industriels et commerciaux. Si seulement une partie de ce nombre, sans même ajouter d'étages supplémentaires, est converti selon un pourcentage de 12.5% alors près de 3 millions pieds carrés de plancher pourrait être dédié aux logements familiaux équivalents à environ 2500 logements d'une superficie moyenne de 1200 pieds carrés. À ces chiffres conservateurs, il faut ajouter certaines conversions plus importantes et le potentiel de développement du Marché Central.

Il est essentiel que le résidentiel soit en nombre suffisant et que celui-ci soit effectivement 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



Source : Architecture Building de Jessy Orrico - [CC0 1.0](#)

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.

Le ratio hauteur des bâtiments versus celle des personnes pourrait se faire au travers de l'architecture. Le quartier doit rester ouvert via la forme du bâti et l'aménagement des rues. L'aménagement des rues doit inclure une variété de typologie et de gabarit. Des percées visuelles sont à planifier davantage. 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 (élément qui 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 (terrain Louvain Ouest par exemple). Les constructions se développeraient autour et généreraient un encadrement dense et majestueux de par leurs hauteurs et leur compacité. Par conséquent, la mixité verticale serait principalement appliquée sur quelques îlots reflétant ainsi la volonté du comité.

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. Le second aspect souligné par cette étude est la nécessité d'adapter l'offre de stationnement aux besoins du secteur. Les contraintes observées en 2004 n'ont toujours pas été résolues.

Cinq indicateurs sont ciblés afin d'améliorer la convivialité d'un quartier. Elle est étroitement liée aux aménagements réalisés autour de la station de transport. 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 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. »(Lewis, Joubert, 2004) 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 ;**
- **Éliminer la barrière en créant des nouveaux axes de transports (ex: parcours actifs via une diagonale sur le terrain Louvain Ouest et L'Esplanade, navette en circuit relié les gares, les lieux d'emplois, de résidences et les stations de métro) entre le métro sauvé et la rue Chabanel via des axes transversaux ;**
- **Influencer et intégrer la future station du REM à titre d'un nouvel accès à lier au quartier**



Source: København - 8Tallet - Fred Romero [CC BY 2.0](https://creativecommons.org/licenses/by/2.0/)



MOBILITÉ

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 au secteur.

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 des mesures 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 2)

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, pour terminer avec le volet mobilité, 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 aimerait mettre en avant la monumentalité du quartier.

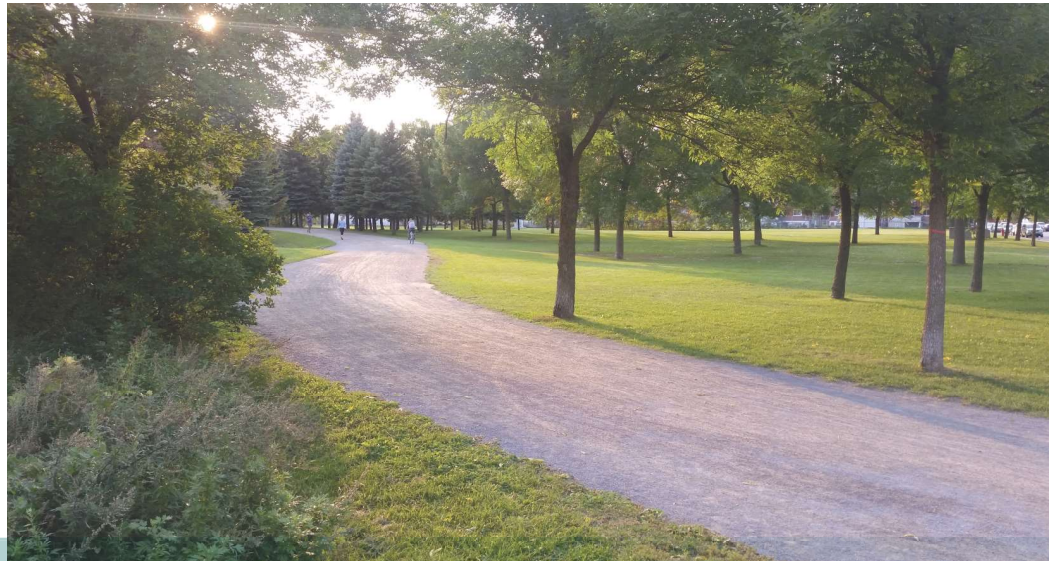
L'idée proposée est d'axer la monumentalité du secteur autour d'un espace vert sur le terrain vacant situé au 50-150 Louvain Ouest. Celui-ci viendrait casser le gabarit type du quartier. Il pourrait être intéressant de jouer dans les reliefs et les courbes en s'inspirant du parc Frédéric-Back situé dans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

Ce square sur le terrain vacant de Louvain Ouest 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 soumis en mars 2019. De plus, 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 rappeler qu'actuellement aucun projet de développement n'est proposé pour le 50-150 Louvain Ouest et que l'usage du terrain au plan de zonage est toujours institutionnel.

Figure 6 : Sentier Nord du Parc Frédéric-Back



Source : Sauvagerie - CC BY - SA 4.0

COMMUNAUTÉ

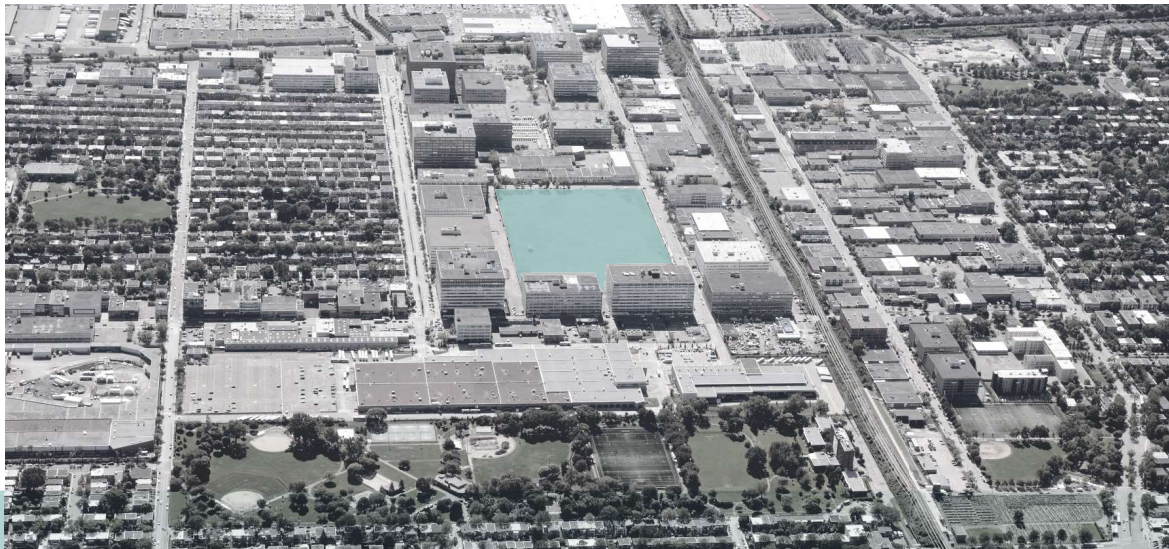
L'aménagement d'une aire TOD avec la venue davantage de travailleurs et de résidents doit prévoir ainsi des services publics en éducation, santé. Pour ce faire, la SDC District central recommande de :

- **Miser sur l'usage institutionnel du terrain situé au 50-150 Louvain Ouest pour proposer la construction d'une école, d'une garderie, ou d'une bibliothèque (développer des partenariats avec des maisons de culture) ;**
- **Miser sur le développement culturel du quartier (exemple : économusée 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 tel que le percement de l'avenue de l'Esplanade afin de connecter les secteurs résidentiels (Sauvé et Saint-Simon) à l'ensemble du quartier de la SDC 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 inciter aux 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 au sein uniquement 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 à titre d'un nouvel accès à lier au quartier ;
- Gérer la problématique du stationnement afin d'assurer la bonification de la mobilité et des activités commerçantes ;
- 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, ou d'une bibliothèque, développer des partenariats avec des maisons de 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 qui constituent 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.

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

