

**Titre :** Projet de modification du plan d'urbanisme visant à rehausser des paramètres de densité en vue de permettre la démolition d'un centre commercial et de le remplacer par un complexe immobilier mixte - retour

**Arrondissement :** Ahuntsic — Cartierville

**Localisation :** 1400, rue Sauvé Ouest

**Demandeur :** Division de l'urbanisme, permis et inspections, Direction du développement du territoire de l'arrondissement d'Ahuntsic-Cartierville

Le Comité Jacques-Viger (CJV) émet un avis écrit au conseil de la ville considérant que le projet requiert une modification au plan d'urbanisme.

## 1 La proposition

La présente proposition fait suite à une première présentation au CJV (en avril 2014) dans le cadre d'un autre projet sur le même terrain, qui comprenait la construction d'environ 1000 logements avec commerces au rez-de-chaussée dans des immeubles de 9 à 15 étages. La présente demande vise quant à elle à remplacer le bâtiment commercial semi-vacant de 1 et 2 étages sis au 1400, rue Sauvé Ouest, par un complexe immobilier mixte de 5 blocs distincts comprenant des immeubles de 8 et 26 étages.

Actuellement, le site du projet se situe dans un « *secteur mixte* » comprenant notamment de l'habitation et un secteur de densité prescrivant un bâti de 4 à 8 étages et un coefficient d'occupation du sol (COS) de 2,0 à 4,0. La première demande de modification du plan d'urbanisme visait à autoriser un bâti de 9 et 15 étages et la présente demande vise à autoriser un bâti de 9 et 26 étages et à augmenter le COS à 6.5 (le projet comporterait des propriétés distinctes dont les COS varieraient de 2.28 à 6.07).

## 2 La modification du plan d'urbanisme

Dans son avis [C14-AC-01 daté du 9 mai 2014] le CJV n'était pas en défaveur de la démolition du centre commercial et de la réalisation d'un projet pourvu d'une densité appréciable. Néanmoins, il était défavorable à la demande de modification du plan d'urbanisme car il estimait que le projet n'apportait pas de réponses satisfaisantes aux enjeux identifiés par l'arrondissement (la densité, la circulation, la gestion des nuisances ainsi que l'aménagement des aires communes et publiques) et ne contribuait pas à l'amélioration de la qualité de vie du voisinage. Entre autres, la disposition des immeubles et la densité du projet ne permettaient pas de créer un milieu de vie intéressant et aucun élément significatif ou aménagement du domaine public ne permettait de contrebalancer l'augmentation souhaitée de la densité.

Le CJV apprécie que les recommandations qu'il avait formulées dans son premier avis aient été prises en compte dans l'élaboration de ce second projet et considère que celui-ci présente de nettes améliorations par rapport au

précédent, en particulier en ce qui a trait à l'intégration urbaine, à l'encadrement et à l'animation de la rue Sauvé et à l'aménagement du parc central. Considérant la présence de ces éléments essentiels à la création d'un milieu de vie d'intérêt, le contexte urbain du secteur, dans lequel d'autres poches de densité sont déjà présentes (en bordure de l'autoroute 15 et du boulevard de la Côte-Vertu dans l'arrondissement Saint-Laurent) et l'impact limité des tours prévues sur le voisinage, le CJV est à l'aise avec les hauteurs proposées dans le projet et il est favorable à la présente demande de modification du plan d'urbanisme.

Toutefois, comme il le mentionnait dans son précédent avis, le CJV considère qu'un projet d'une telle envergure devrait s'inscrire dans une démarche intégrée de planification pour l'ensemble du secteur, qui présente de nombreux enjeux, en particulier liés à la présence de la gare d'Ahuntsic et au redéveloppement de terrains situés en bordure du chemin de fer et de grands axes routiers. Une réflexion globale, en collaboration avec les services centraux de la Ville de Montréal, le CN et l'AMT, devrait être produite en vue d'améliorer la qualité du domaine public et de faciliter les déplacements en transports actifs, en particulier aux abords de la gare. Le CJV recommande dans ce cadre à l'arrondissement d'engager une démarche d'élaboration d'un programme particulier d'urbanisme (PPU).

### 3 Le projet

Le projet prévoit la réalisation de 836 unités de logement (comprenant des copropriétés, des logements locatifs et des logements sociaux), un nombre équivalent d'unités de stationnement intérieur, plus de 12 000 m<sup>2</sup> de commerces, services et de bureaux (rez-de-chaussée et 2 étages sur Sauvé) et 212 unités de stationnement extérieur (sur rue et dans des aires de stationnement : sous l'emprise d'Hydro-Québec, derrière les 2 immeubles bordant la rue Sauvé et le long de l'échangeur de l'autoroute 15).

Dans son avis sur le projet précédent, le CJV déplorait l'absence d'interface des bâtiments avec le domaine public, notamment la rue Sauvé et recommandait de reconfigurer le réseau viaire pour inclure des liens piétonniers facilitant les déplacements à l'intérieur du projet et en direction de la gare Ahuntsic et de la rue Sauvé, ainsi que de retravailler l'esplanade au centre pour en faire un véritable espace public et l'élément central du projet. Le CJV apprécie les améliorations qui ont été apportées à ces aspects.

#### Portes d'entrées

Le traitement du prolongement de la rue Soucy, principale porte d'entrée au projet, est intéressant par la place qui est accordée au piéton et à l'activité commerciale. Le traitement de l'autre voie d'accès au projet, dans le prolongement de la rue de Port Royal, devrait quant à lui être amélioré car cette rue donne accès à la gare Ahuntsic et sera empruntée par de nombreux piétons. L'espace dédié aux transports actifs devrait y être augmenté et l'aménagement devrait contribuer à réduire l'effet de rupture induit par la présence de la ligne électrique.

#### Parc central

Le CJV considère que le parc central est bien configuré, qu'il dispose de bonnes proportions et qu'il constitue un bel attrait pour les familles. Il recommande à cet effet d'y implanter des jeux pour enfants. Il est également d'avis que celui-ci devrait impérativement être réalisé en même temps que la première phase du projet.

**Front bâti en bordure de la rue Sauvé**

L'implantation d'un front bâti en bordure de la rue Sauvé, l'usage commercial et l'aménagement de terrasses, contribuent de manière importante à la définition et à l'animation de cette artère, qui par ailleurs devrait faire l'objet d'un réaménagement. Néanmoins, le CJV est en défaveur de la double entrée des commerces<sup>1</sup>; en effet, il craint que les usagers privilégient l'accès à partir du stationnement ce qui nuirait à l'animation de la rue Sauvé. Il souligne également que cette disposition est souvent mal perçue des commerçants pour des raisons de sécurité.

Par ailleurs, le fait que les résidences en bordure de la rue Sauvé ne disposeront pas d'une adresse sur l'artère, leur accès s'effectuant par l'arrière, ainsi que la définition d'une signature architecturale propre au projet et au secteur, constituent également des enjeux d'importance qui devraient influencer la conception de cette partie du projet.

**Stationnement et circulation automobile**

Le CJV considère que le projet prévoit trop de stationnements extérieurs (212 unités). Selon les normes, 126 unités seraient minimalement requises et selon la réglementation de l'arrondissement, ce nombre s'élèverait à 150. Le comité considère que cette présence trop importante de stationnements nuit à l'urbanité du site et craint de surcroît que ceux-ci ne soient occupés par des usagers de la gare ou toutes sortes d'autres clientèles. Le CJV est particulièrement gêné par les deux aires de stationnement situées en arrière des immeubles bordant la rue Sauvé. Il considère que l'argument motivant leur présence, à savoir la distance trop importante à parcourir depuis les autres aires de stationnement (sous l'emprise d'Hydro-Québec et le long de l'échangeur de l'autoroute 15), n'est pas justifié et que ces stationnements vont induire beaucoup de circulation dans cette partie du site, en plus de nuire à la qualité visuelle des lieux. Le comité recommande d'envisager d'autres options de stationnement, notamment par l'introduction d'une voie de service en bordure de la rue Sauvé avec stationnements parallèles, et de supprimer ces deux aires de stationnement, ou tout au moins de diminuer leur ampleur et de les traiter davantage comme des places publiques.

En ce qui concerne la circulation, le CJV craint l'impact d'une potentielle circulation de transit à travers le site du projet. Il recommande que des mesures soient envisagées afin d'éviter que celui-ci ne constitue un raccourci entre le boulevard de l'Acadie et la rue Sauvé Ouest.

**Vues, orientation des tours et aménagement des toitures**

Considérant l'important impact visuel de la bretelle d'autoroute et de l'emprise Hydro-Québec depuis les logements, le comité considère que l'environnement visuel du projet doit être particulièrement soigné, en particulier en ce qui a trait aux aires de stationnement et aux toitures des basiliaires. Le CJV est par ailleurs soucieux de l'aménagement de ces toitures, considérant les enjeux esthétiques, environnementaux et d'accessibilité qu'elles soulèvent et le fait qu'à l'heure actuelle, le code du bâtiment ne permet pas d'y implanter des toits verts. En ce qui concerne l'orientation des trois plus importantes tours du projet, le CJV est favorable au choix de les orienter perpendiculairement à l'emprise d'Hydro-Québec, à la voie ferrée et à la bretelle d'autoroute.

**Zone adjacente à la voie ferrée**

Le CJV considère que la configuration du site en bordure de la voie ferrée est problématique et craint que la bande de terrain qui longe les bâtiments à l'est, en contrebas du talus, ne constitue une zone dangereuse. Il recommande

---

<sup>1</sup> Il recommande à cet effet de clarifier la situation de l'espace potentiellement dédié à une pharmacie, qui est représentée avec une double entrée dans le projet, contrairement à l'information qui lui a été transmise en réunion.

de rehausser cette partie du terrain jusqu'à hauteur du premier palier du talus de chemin de fer, tout en prolongeant la pente dans les interstices entre les bâtiments, jusqu'au parc central. Cette configuration permettrait par ailleurs de prolonger le stationnement intérieur jusqu'à la limite de propriété. Le CJV recommande également de placer le stockage des déchets à un autre endroit. Il encourage vivement le requérant et l'arrondissement à poursuivre les négociations avec le CN afin de mener à bien la proposition d'aménager un sentier sur la portion désaffectée du talus ferroviaire. Cet aménagement permettrait de connecter directement le site du projet à la gare d'Ahuntsic et d'améliorer l'interface avec le chemin de fer.

**4 En conclusion**

Le Comité Jacques-Viger (CJV) émet un avis favorable à la demande de modification du plan d'urbanisme requise pour permettre la construction d'un complexe immobilier mixte sis au 1400, rue Sauvé Ouest. Le comité considère que ce second projet présente de nettes améliorations par rapport au premier projet qui lui a été soumis en avril 2014. Il formule néanmoins des recommandations quant aux aspects suivants :

- Revoir le traitement de la rue Port Royal, qui donne accès à la gare Ahuntsic, afin d'accorder plus d'espace aux transports actifs.
- Réaliser le parc central lors de la première phase du projet et y prévoir un aménagement dédié aux familles.
- Revoir la configuration du front bâti bordant la rue Sauvé.
- Réduire le nombre d'unités de stationnement extérieur, en éliminant prioritairement les deux aires de stationnement en arrière des bâtiments bordant la rue Sauvé.
- Prévoir des mesures visant à éviter la circulation de transit sur le site.
- Apporter un soin particulier à l'aménagement des aires de stationnement et des toitures.
- Revoir la configuration de la bande de terrain bordant la voie ferrée.

Aussi, le comité encourage l'arrondissement à entamer une démarche de planification (de type programme particulier d'urbanisme) comportant une réflexion globale sur le devenir du secteur afin de mieux encadrer le redéveloppement et de prévoir les interventions sur le domaine public.

Approuvé par :

**ORIGINAL SIGNÉ**

Adrien Sheppard  
Président

Le 9 mars 2015