



Pour un îlot sans auto autour de la station de métro Rosemont

Mémoire de Projet Montréal sur le projet de mise en valeur
du site des ateliers municipaux Rosemont



Présenté à l'arrondissement Rosemont – La Petite-Patrie

Octobre 2006

Contenu

Introduction	1
Brève histoire de l'abolition et de la redécouverte de la rue	2
Une nouvelle priorité : la modération de la circulation	6
Pour un îlot sans auto à Rosemont	8
Recommandations	12

Introduction

Le redéveloppement du site des ateliers municipaux de Rosemont est à l'ordre du jour depuis une vingtaine d'années déjà, puisque les premières esquisses connues datent du début des années 1980. Pour une raison ou pour une autre, ce projet était continuellement remis à plus tard. Avec la démolition l'an dernier du fouillis d'immeubles peu esthétiques constituant les ateliers municipaux, on a aujourd'hui l'assurance que le projet de redéveloppement ira de l'avant. C'est là une excellente nouvelle pour l'arrondissement Rosemont – La Petite-Patrie.

Le projet de redéveloppement a été mûri durant toutes ces années. Un large éventail de partenaires sociaux, économiques et communautaires ont été, par un canal ou un autre, impliqués dans le processus de planification. C'est pourquoi le projet aujourd'hui proposé fait consensus, notamment par le fait qu'il s'articule autour de la notion de développement durable :

« Le concept d'aménagement repose sur une stratégie de développement durable qui prend le parti de favoriser la circulation piétonne et la création d'espaces verts sur l'ensemble du site. Il prend en compte la volonté de construire de 400 à 500 logements ainsi que d'implanter des commerces et des services sur le boulevard Rosemont. (...) Deux gestes majeurs définissent le concept : d'abord l'implantation de la grille de rues en continuité avec le quartier avoisinant, puis, la création d'un front civique sur le boulevard Rosemont ».

Extrait du *Projet de mise en valeur...*, page 20

Un projet de développement urbain durable doit être dense, compact, pluri-fonctionnel et socialement inclusif. S'il est localisé à proximité immédiate d'un grand équipement de transport collectif, ici la station de métro Rosemont, le concept d'aménagement doit être tourné vers cet équipement qui, suivant les principes du *Transit Oriented Development*, le TOD¹, sera mis en valeur et dont l'accessibilité fera l'objet d'une réflexion soignée.

Le projet proposé met bel et bien en œuvre ces nombreuses caractéristiques d'un développement urbain pouvant être qualifié de durable. Il comporte toutefois une faiblesse qui, si elle devait ne pas être corrigée, minera la capacité du projet non seulement à rencontrer les objectifs du développement durable mais aussi à offrir un cadre de vie de qualité aux futurs résidents du micro-quartier : cette faiblesse, c'est la trop grande perméabilité du site à l'automobile.

On l'a vu à la citation ci-haut, l'un des deux gestes majeurs définissant le concept d'aménagement est l'implantation de la grille de rues en continuité avec le quartier avoisinant. Cette idée d'assurer – ou de recréer – la continuité de la grille de rue est d'une part la réponse à certains excès de la *rénovation urbaine*, d'autre part l'une des clefs du *nouvel urbanisme*. Un bref rappel historique permettra de constater que dans le premier cas, ce sont plutôt les villes centrales et anciennes qui sont en cause, alors que dans le second ce sont plutôt les banlieues pavillonnaires

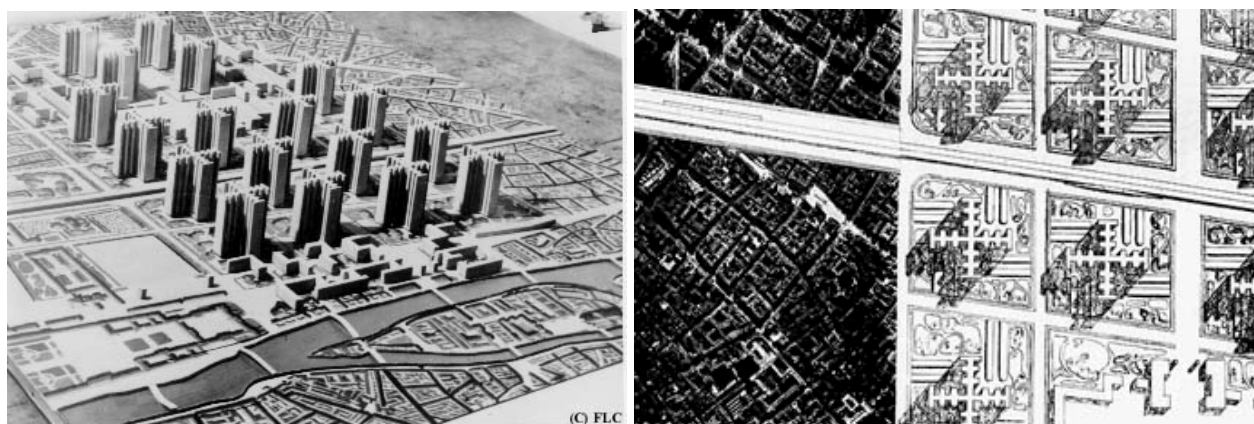
¹ Il existe une abondante littérature sur le TOD. On se limitera ici à attirer l'attention du lecteur sur l'excellent livre *The Transit Metropolis : A Global Inquiry*, de Robert Cervero, publié en 1998 chez Island Press. Soulignons au passage que Robert Cervero, qui enseigne à l'université de Berkeley, en Californie, donnera une conférence à Montréal le 2 novembre prochain (Hôtel Hilton, angle Sherbrooke et Berri, à 16 h).

contemporaines de l'ère de la motorisation de masse. Nous montrerons ensuite en quoi l'idée nous semble contre-indiquée dans le cas des ateliers Rosemont.

Brève histoire de l'abolition et de la redécouverte de la rue

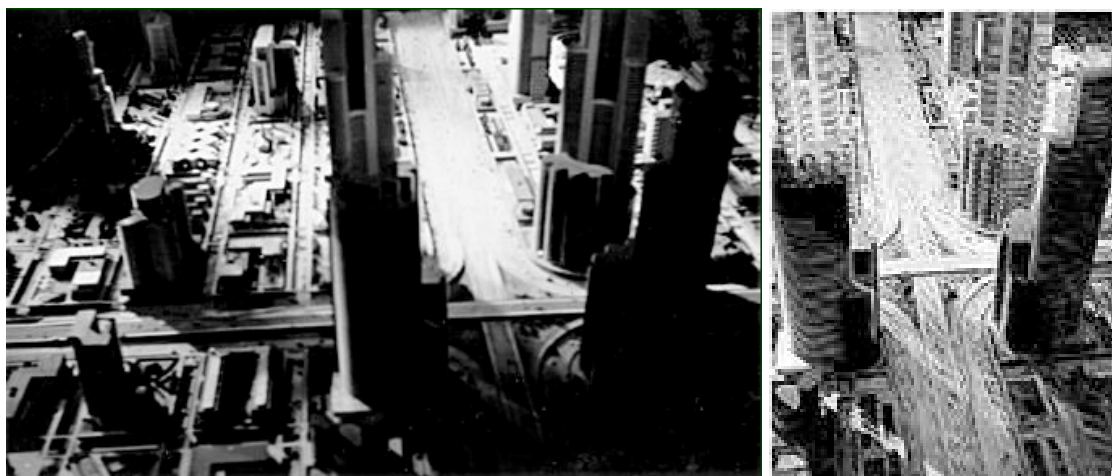
La période dite de la *rénovation urbaine*, qui s'est étendue de l'immédiat après-guerre au tournant des années 1970, fut l'une des plus noires de l'urbanisme du XX^e siècle. L'un de ses idéateurs fut l'architecte et urbaniste Le Corbusier, lequel, dans le Plan Voisin, recommandait notamment de raser Paris, cette plaine confuse et informe, à ses yeux, pour y construire plutôt des méga-édifices capables de loger chacun plusieurs milliers d'habitants.

Le Corbusier, Plan Voisin



À la même époque, le World's Fair de New York présentait la vision General Motors de l'avenir de l'Amérique urbaine, un avenir somme toute assez semblable à celui entrevu par Le Corbusier.

Pavillon Futurama de General Motors, New York World's Fair, 1939



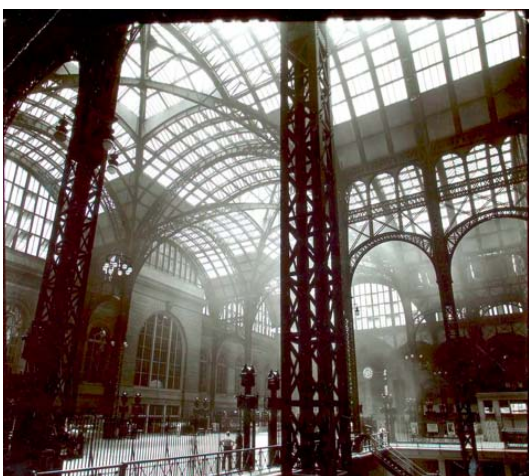
Ce courant dit *moderniste*, aussi appelé *approche fonctionnaliste*, rejetait purement et simplement la rue, qui constituait désormais un concept dépassé. L'avenir serait plutôt fait de méga-îlots délimités sur leurs quatre faces par de grandes artères réservées à la circulation motorisée.

Cette nouvelle théorie de la ville ayant aboli la rue fut mise en œuvre dans les *Cités* françaises strictement constituées de tours et de barres pouvant compter plusieurs milliers de logements. Les anciens pays de l'Est, à commencer par la Russie et sa capitale, Moscou, poussèrent le concept à une échelle totalement démesurée. En Amérique du Nord, l'approche fonctionnaliste permit d'abord et avant tout d'adapter les vieux centres urbains à l'automobile. La méthode fut définie à New-York par Robert Moses qui, durant trente longues années, de 1935 à 1965, détruisit des pans entiers de la ville, de Manhattan tout particulièrement, pour y construire des autoroutes et y tracer des méga-îlots sur lesquels seraient érigés soit des projets de prestige, soit des *Grands ensembles* d'habitation : on dénomma cette façon de faire *Rénovation urbaine*. Il est pertinent de rappeler qu'en novembre 1952, Moses reçut le *GM's Better Highways Award* qui, comme on le devine, récompensait le meilleur essai sur la façon d'adapter les villes américaines à l'automobile.

Durant les années 1950 et 1960, le courant fonctionnaliste domina totalement l'urbanisme mondial. Robert Moses était à cette époque considéré comme un génie à imiter chaque fois que l'occasion s'en présenterait. Partout, on invoquait la nécessité de la rénovation urbaine pour adapter la ville à l'auto et, ce faisant, la débarrasser de ses zones de taudis. Montréal n'y a pas échappé : des quartiers entiers furent rasés, pour un total de 30 000 logements démolis et de 100 000 habitants, pauvres pour la plupart, évincés de leur milieu de vie.

Une approche aussi brutale et inhumaine devait forcément finir par susciter une opposition. On peut en dater la naissance à 1961, qui vit la publication de l'ouvrage *Death and Life of Great American Cities* de la regrettée Jane Jacobs. Au même moment, celle-ci était aux premières loges des luttes visant à sauver la Penn Station et le Washington Square du pic des démolisseurs, dans le but d'ériger un stationnement dans le premier cas, une autoroute dans le second.

Pennsylvania Station et Washington Square, Manhattan, New-York



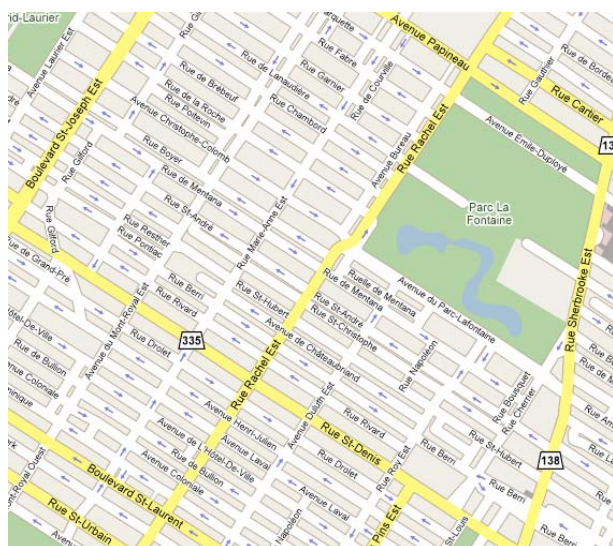
La contestation des idées de Robert Moses prenait appui sur la redécouverte du rôle de la rue en tant que trame de vie et espace social : la rue structure et articule la vie du quartier, dont elle

constitue le principal espace de socialisation. L'abolition de la rue conduisait ni plus ni moins qu'à tuer le quartier et, par extension, la ville, condamnant ses habitants à vivre dans des espaces *décultrés* et déshumanisés.

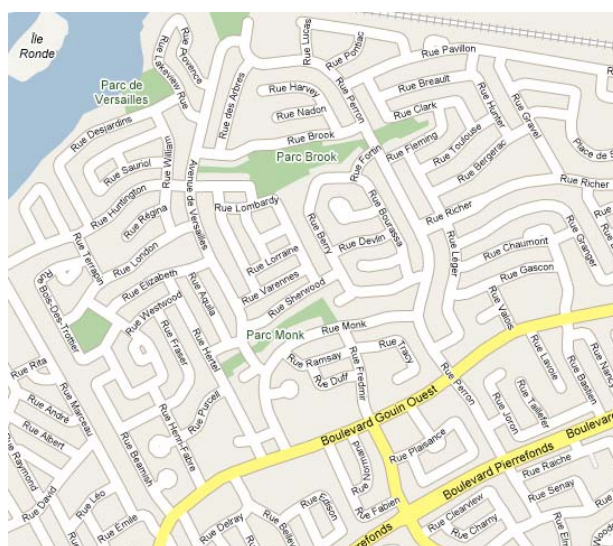
On en vint ainsi à penser que le premier geste à poser, chaque fois que l'occasion s'en présente, est de rétablir la grille de rues en continuité avec le quartier avoisinant. À Montréal, c'est ce qu'on aimerait faire aux Habitations Jeanne-Mance, en rétablissant notamment la continuité de la rue Hôtel-de-Ville. À Faubourg-Québec, le redéveloppement réussi du quartier a commencé par le rétablissement de la grille historique des rues De la Commune et Notre-Dame d'est en ouest, Saint-André, Saint-Timothée et Amherst du nord au sud. La seconde phase de redéveloppement du site des usines Angus a permis de poursuivre la rue Mont-Royal d'est en ouest et de prolonger la rue Molson du nord au sud. Et ainsi de suite pour de nombreux autres exemples tendant à faire du rétablissement de la grille de rues une injonction pour ainsi dire incontournable.

La terminologie *grille de rues* suggère une trame orthogonale où les rues se coupent plus ou moins à angle droit. Déjà généralisée du temps des Grecs et des Romains, la trame orthogonale a été spontanément retenue pour la majorité des grandes villes nord-américaines. Cette façon de structurer et d'organiser la ville comporte d'indéniables avantages autant en termes de clarté et de lisibilité de l'espace que d'efficacité fonctionnelle. Sous l'angle du transport des personnes, notamment. C'est ce qu'ont compris les sociétés de tramway qui, de 1892 à 1907, ont construit 350 km de voies à Montréal, créant de nouveaux quartiers et repoussant les frontières de ceux qui existaient déjà. Ainsi, c'est en partie au tramway que l'on doit la trame orthogonale des quartiers Hochelaga, Maisonneuve, Plateau Mont-Royal, Saint-Henri, Côte-Saint-Paul, Rosemont, Villeray, Côte-des-Neiges, Notre-Dame de Grâce, Villeray et même Ahuntsic.

Trame orthogonale de rues, antérieure à la motorisation de masse : Plateau Mont-Royal



Plan spaghetti typique de l'ère de la motorisation de masse : Pierrefonds



Encore aujourd'hui, on souligne constamment combien la trame orthogonale des rues de Montréal y facilite la circulation motorisée. Ce que l'on ne semble pas avoir remarqué, c'est que depuis l'entrée dans l'ère de la motorisation de masse, correspondant plus ou moins à la fin de la

seconde guerre mondiale, elle fut mise de côté au profit d'un mode diamétralement opposé d'organisation de la ville, que nous dénommerons ici le *plan spaghetti*.

Avec l'auto sont venus les désagréments de l'auto que sont le danger d'être heurté, le bruit et la pollution atmosphérique. Plus une rue d'avant l'ère de l'auto était large, belle et prestigieuse, plus elle devenait dangereuse, bruyante et polluée en cette nouvelle ère de l'auto. Pour cause, ce sont ces rues larges et belles – la rue Sherbrooke, les boulevards Pie-IX et Saint-Joseph, ou encore l'avenue Du Parc, à titre d'exemples – qui devinrent le *réseau artériel* de la ville.

Le défi qui se posa alors fut de trouver une nouvelle façon de planifier la ville qui permettrait de profiter de l'automobile tout en échappant à ses désagréments. Le nouveau mode de planification qui émergea graduellement fut le plan spaghetti. Celui-ci vise expressément à dissuader toute circulation de transit : si l'on n'a pas affaire à l'intérieur d'une partie du plat de spaghetti, on ne s'y engage pas; qui s'y risque tout de même sera désorienté et forcé de revenir à son point de départ, ce qui constitue une expérience frustrante que personne ne cherche à renouveler.

Le plan spaghetti a rempli sa fonction en offrant des cadres de vie sécuritaires marqués par la quiétude. Qui réside dans un quartier construit suivant ce principe pourra passer des jours entiers sans voir une automobile dont il ne connaisse pas personnellement le conducteur passer devant sa porte. Le problème, c'est qu'on y dépend de l'auto, ce qui est plutôt paradoxal : pour échapper aux désagréments de l'automobile des autres, il aura fallu soi-même devenir dépendant de l'auto. De fait, le plan spaghetti ne se prête pas à la marche à cause, d'une part, de la longueur excessive et de l'illogisme des itinéraires, considéré du point de vue d'un piéton et, d'autre part, de l'absence de destination, la banlieue pavillonnaire étant strictement monofonctionnelle. À cet égard, le fait que l'on y trouve ou non des trottoirs est plutôt secondaire. L'essentiel est que le plan spaghetti a aboli la rue, dans le sens fonctionnel, culturel, économique et social du terme, aussi totalement qu'elle l'avait été par la création des méga-îlots. Ce faisant, les habitants des banlieues furent eux aussi condamnés à vivre dans des espaces *déculturés* et déshumanisés.

Depuis vingt-cinq ans, un courant connu sous la dénomination *Nouvel Urbanisme* se consacre à faire de la banlieue un véritable cadre de vie, plutôt qu'un dortoir strictement accessible par auto. Essentiellement, cela a consisté à redécouvrir le rôle de la rue, de la rue commerciale tout particulièrement, et à la remettre au cœur de la vie du quartier.

On vient de voir que durant la période 1945-1970, la rue fut doublement abolie : par les méga-îlots de l'approche fonctionnaliste et par la banlieue pavillonnaire. Ces deux façons avaient en commun de constituer chacune un mode d'adaptation de la ville à l'automobile : « *Les villes doivent être faites pour l'auto* »², professait Robert Moses. À partir du début des années 1960 pour ce qui concerne les villes centrales, du tournant des années 1980 pour ce qui est des banlieues, deux courants contestant avec succès ces façons de faire ont émergé, essentiellement en redécouvrant le rôle de la rue.

² La formulation exacte est : « *Cities are for traffic* ».

Deux exemples de structuration de la ville typiques du *Nouvel Urbanisme*



On aura pu trouver ces explications plutôt longues. Nous les avons voulues telles parce qu'elles permettent de bien comprendre d'où vient cette proposition, pour le redéveloppement du site des ateliers municipaux Rosemont, d'implanter une grille de rues en continuité avec le quartier avoisinant. *A priori* fort louable, cette proposition ne nous semble pas indiquée dans le cadre de ce projet précis, comme nous le montrerons maintenant.

Une nouvelle priorité : la modération de la circulation

Le défaut de la trame orthogonale est qu'elle facilite par trop la circulation motorisée, en offrant une perméabilité optimale de l'espace urbain à l'automobile. C'est précisément pour cette raison que l'on cessa d'y recourir dès le début de l'ère de la motorisation de masse.

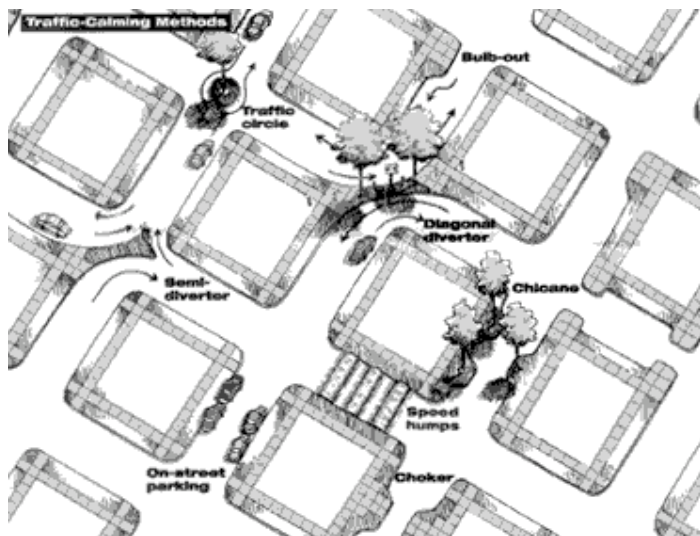
Mais du même geste, on se félicita que, jusque-là, les villes nord-américaines aient été planifiées suivant une trame orthogonale de rues, puisque cela permettrait d'y faire circuler efficacement un très grand nombre d'automobiles et de camions. Au contraire de chercher à atténuer et ralentir la circulation, on prit tous les moyens de l'augmenter et d'en assurer la *fluidité* : les allées plantées qui définissaient les boulevards, dans le sens classique du terme, furent supprimées pour ajouter deux voies de circulation, partout les intersections furent refaites pour permettre aux véhicules motorisés de tourner plus aisément et plus rapidement, souvent la largeur des trottoirs fut réduite pour permettre l'ajout d'une voie de circulation ou de stationnement, un impressionnant dispositif de signalisation routière envahit la ville, et ainsi de suite. Ce qui eut pour conséquence de dévaloriser l'espace urbain central en tant qu'espace de vie : la ville à vivre y avait en quelque sorte été remplacée par la ville à circuler.

Année après année, l'augmentation de la circulation aggravait la situation en ville centrale. Pour cette raison, année après année une nouvelle strate solvable de la population, voulant profiter d'un cadre de vie plus sécuritaire, moins bruyant et moins pollué, décidait à son tour de quitter la ville centrale pour la banlieue. Puisqu'il est à toute fin pratique impossible de vivre sans auto en

banlieue, la taille du parc automobile et le volume de la circulation s'en trouvaient tous deux augmentés, alimentant donc le cercle vicieux d'aggravation de la situation en ville centrale.

À la faveur de la montée en force du courant du développement dit *durable*, une réflexion de fond vit le jour qui questionnait le mode de vie centré sur l'auto et sur le pétrole à bon marché. L'une des principales questions à être posées fut : comment la ville – on comprend qu'il s'agit pour beaucoup de la ville d'avant l'ère de la motorisation de masse – pourrait-elle être rendue à la fois moins invitante pour l'auto et plus sécuritaire et agréable pour ses habitants ? Les diverses techniques identifiées pour atteindre ce but furent réunies sous la dénomination *traffic calming*, traduite en français par modération ou apaisement de la circulation.

Sous l'angle réglementaire, la modération de la circulation recommande essentiellement de réduire la vitesse de circulation à un maximum de 40 ou même 30 km/h, plutôt que 50. Du côté des interventions physiques, elle recommande entre autres de rétrécir les rues, d'implanter des obstacles et des chicanes visant à briser les perspectives et à forcer le ralentissement des véhicules, ou encore à revoir le design des intersections dans le but non plus d'assurer la fluidité de la circulation, mais bien la sécurité et le confort des piétons.



L'effort de réflexion sur la modération de la circulation a aussi porté sur la trame orthogonale, le but poursuivi étant de la rendre moins perméable à l'auto. Comme on le voit à l'illustration ci-contre, les solutions proposées peuvent aller jusqu'à bloquer des intersections ou fermer des rues, de manière à briser la logique même de la trame orthogonale.

Cette proposition se situe à l'opposé de celle enjoignant d'assurer la continuité de la grille de rues avec le quartier avoisinant. Au contraire, elle stipule que pour mieux assurer la sécurité et le

confort des habitants d'un quartier, il faut les mettre à l'abri de la circulation automobile en empêchant purement et simplement celle-ci d'emprunter certains itinéraires.

La proposition a du reste déjà été mise en œuvre à de nombreux endroits sur l'île de Montréal, notamment à l'intersection de la rue Sherbrooke et du chemin de la Côte-Saint-Antoine, à Westmount, ou encore à plusieurs intersections donnant sur le chemin de la Côte-Sainte-Catherine, à Outremont. Ne reste plus qu'à la faire descendre dans les quartiers populaires de Montréal, pourrait-on conclure.

Le plus loin que l'on puisse aller en matière autant de réduction de la dépendance à l'endroit de l'automobile que de modération de la circulation est d'exclure celle-ci d'un quartier. C'est le concept du quartier à circulation limitée ou même sans auto, expérimenté un peu partout dans le monde depuis une bonne trentaine d'années : quartier Vauban à Fribourg, quartiers Arabella Park, Zamila Park ou Messestadt à Munich, quartiers New Westminster ou False Creek à

Vancouver, quartiers du *Nouveau Tramway* à Strasbourg ou Montpellier, nombreuses banlieues satellites de Stockholm, nouveaux quartiers desservis par le *light rail transit* à Portland, etc.

En page suivante, on trouvera des illustrations d'Arabella Park à Munich, de Wällingby à Stockholm et de False Creek à Vancouver.

Pour un îlot sans auto à Rosemont

On a vu que la proposition d'assurer la continuité de la grille de rues avec le quartier avoisinant a été un précieux acquis de l'urbanisme des dernières décennies. On a toutefois aussi vu que si cette proposition est le plus souvent tout à fait justifiée, on ne doit plus la considérer comme une panacée en cette nouvelle ère de développement durable. Le concept de développement durable suggère en effet de proposer des cadres de vie sécuritaires et confortables réduisant autant que possible la dépendance à l'auto. Pour parvenir à cette fin, on devra minimalement chercher à réduire et modérer la circulation. Si on a la chance de disposer sur place d'une alternative forte et attrayante à l'automobile, telle une station de métro, une gare de train de banlieue ou un corridor Nouveau Tramway, on pourra aller jusqu'à créer des quartiers sans auto.

Nous reprenons plus loin, en partie supérieure de la page, la proposition de mise en valeur des ateliers municipaux Rosemont présentement soumise à consultation.

Sur ce site d'un peu moins de cinq hectares de superficie, on prévoit construire entre 400 et 500 logements, pour une densité moyenne variant entre 80 et 100 logements à l'hectare. Considérant que le site est entouré de 900 mètres de rues – Rosemont au nord, Saint-Hubert à l'est, Des Carrières au sud et Saint-Denis à l'ouest, on peut considérer qu'il s'agit de densités nettes. Or, le Cadre d'aménagement³ suggère une densité nette de 200 logements à l'hectare dans les premiers 250 m de rayon entourant une station de métro, comme c'est précisément le cas ici. Convenons qu'un développement plus compact, à la manière d'Arabella Park, de Wällingby ou de False Creek, permettrait aisément d'ajouter quelques centaines de logements au projet de mise en valeur. Pour la suite de la discussion, on prendra pour acquis que le site pourrait accueillir 750 logements, soit une densité de 150 logements à l'hectare.

Le projet proposé prévoit aménager 400 mètres de rues internes au site, qui consommeront environ un demi-hectare de superficie. C'est à nos yeux là que se situe la principale faiblesse du projet : compte tenu de la faible superficie du site, de l'excellente desserte auto-camion assurée par les 900 m de rues qui le ceinturent et, surtout, de la présence sur place d'une station de métro, il n'existe aucune raison de gaspiller espace et argent pour créer des axes de pénétration automobile à l'intérieur même du site. En d'autres mots, on trouve là le quartier sans auto – *îlot sans auto* serait une dénomination plus appropriée, considérant les cinq hectares seulement de superficie – le plus naturel qui soit sur l'île de Montréal.

³ Ministère des Affaires municipales et de la Métropole, *Cadre d'aménagement et orientations gouvernementales, région métropolitaine de Montréal 2001-2021*, juin 2001, p. 78.

Arabella Park, Munich

Quartier sans auto de 10 000 habitants et 18 000 emplois, construit au-dessus d'une station de métro.



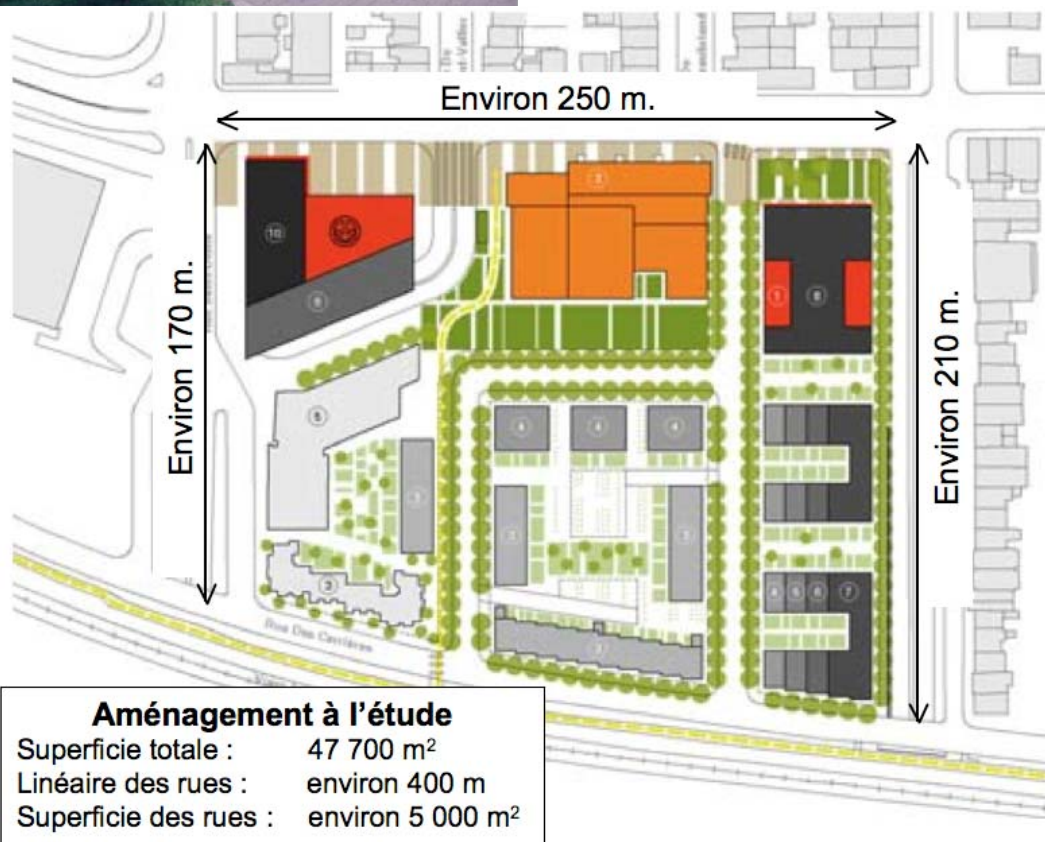
Wällingby, Stockholm

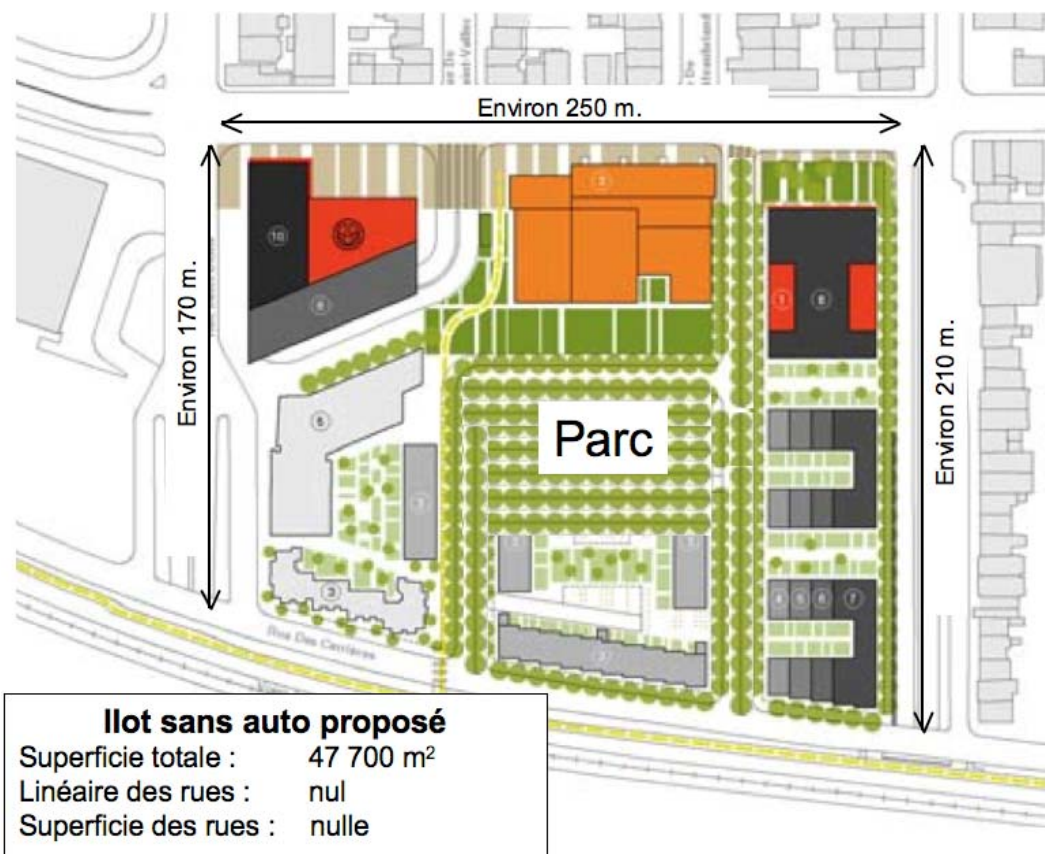
Ville satellite à circulation limitée de 35 000 habitants, construite au-dessus d'une gare de train.



False Creek Urban Village, Vancouver

Quartier sans auto de 15 000 habitants, desservi par plusieurs lignes de trolley bus.





Le propre d'un quartier sans auto est de réduire la dépendance à l'automobile. Dans les quartiers centraux et anciens de Montréal, celle-ci est déjà faible. En effet, 42 % des ménages n'y possèdent pas d'auto et le taux de motorisation s'y élève à 356 véhicules pour 1 000 habitants. Pour fin de comparaison, qu'il suffise de rappeler que dans les couronnes nord et sud de Montréal, moins de 5 % des ménages sont non motorisés et le taux de motorisation est de 613 véhicules pour 1 000 habitants⁴. Si on se limite au district Saint-Édouard, où se trouve le projet, on peut prendre pour acquis que tout au plus un ménage sur deux est motorisé.

L'un des meilleurs moyens de dissuader la propriété et l'usage de l'automobile est de limiter le nombre d'espaces de stationnement offerts. Tel que présentement défini, le projet stipule, pour l'essentiel des logements de marché à être construits, un minimum d'un espace de stationnement pour deux logements. La norme n'est abaissée à un espace de stationnement pour quatre ou six logements que pour les logements sociaux et abordables. Les réflexes des promoteurs sont bien connus : ils rechignent à construire des logements sans stationnement dédiés, si bien qu'ils prévoient au minimum autant d'espaces que le projet compte de logements. Ainsi, c'est au minimum 350 espaces de stationnement qui s'apprentent à être construits sur le site, plutôt 600 si le nombre total de logements devait être porté à 750.

Le second plan présente notre proposition d'aménagement, celle d'un îlot sans auto. Le site ne comporterait plus de rue intérieure. Tous les logements ainsi que les autres fonctions seraient répartis le long des quelques 900 mètres de rues ceinturant le site. Le centre du site, jamais distant de plus de 100 mètres d'une rue périphérique il convient de le souligner, serait occupé par

⁴ Chiffres de l'Enquête Origine-Destination de 2003, STM et AMT.

un parc et par un réseau de sentiers piétonniers conduisant d'une part à la station de métro, d'autre part aux commerces et services répartis le long du boulevard Rosemont. Dans le but de souligner l'objectif de créer un micro-quartier exemplaire sous l'angle du développement durable autant que pour réduire les coûts du projet, il n'y aurait aucune exigence minimale de stationnement et le maximum absolu d'espaces autorisés sur le site serait fixé à 250. Par rapport au projet actuel, une fois porté à 750 logements, cela représenterait une réduction de 350 espaces de stationnement.

En n'aménageant pas 400 mètres de rues et de services sur le site, l'arrondissement économisera au bas mot 1,5 millions de dollars (M\$). De leur côté, les promoteurs privés construiraient 350 espaces de stationnement en moins. S'agissant d'espaces intérieurs, leur coût unitaire peut de façon conservatrice être estimé à 15 000 \$, pour une économie de 5,25 M\$. Au total, le choix du développement durable permet non seulement d'utiliser plus intensivement le site, mais aussi d'abaisser les coûts de redéveloppement de 6,75 M\$. Ce qui permettra d'abaisser de 10 000 \$, en moyenne, le coût de chaque logement construit sur le site et, par le fait même, de le rendre compétitif par rapport aux sites concurrents situés à l'extérieur de l'île de Montréal.

Mais encore cela suppose-t-il que ces 10 000 \$ ne soient pas encaissés par les promoteurs, sous forme de surprofits, mais bel et bien refilés aux futurs habitants du site, que ceux-ci soient propriétaires ou locataires. L'arrondissement Rosemont – La Petite-Patrie devrait à cette fin prévoir les dispositions contractuelles appropriées liant les promoteurs qui participeront au redéveloppement du site.

Recommandations

Considérant l'analyse présentée dans le présent document, Projet Montréal recommande de revoir le plan de mise en valeur des terrains entourant la station de métro Rosemont suivant les paramètres suivants :

- 1) Retenir le principe d'un îlot sans auto;
- 2) En conséquence, ne prévoir aucune rue interne au site;
- 3) Porter à environ 750 le nombre total de logements prévus sur le site, pour une densité moyenne de 150 logements à l'hectare, plutôt que les 400 à 500 actuellement prévus;
- 4) Appliquer la norme de 15 % de logements sociaux et de 15 % de logements abordables à ces quelques 250 à 350 logements supplémentaires;
- 5) Répartir tous les logements sur le pourtour du site, le long des 900 mètres linéaires de rues qui le délimitent;
- 6) Réserver la partie centrale du site à un parc et à des sentiers conduisant au métro et aux commerces et services bordant le site, le long du boulevard Rosemont;
- 7) N'appliquer aucune exigence minimale de stationnement et fixer le maximum à un espace pour deux logements. Au total, limiter le nombre d'espaces sur le site à un maximum de 250, plutôt que les 350 à 600 prévisibles suivant les exigences présentement spécifiées;
- 8) Par l'abolition des rues internes au site et par la limitation du nombre d'espaces de stationnement, réduire les coûts d'investissement d'environ 6,75 M\$, soit 1,50 M\$ d'économies pour l'arrondissement Rosemont – La Petite-Patrie (rues et services internes au site) et 5,25 M\$ pour les investisseurs privés (stationnements intérieurs);
- 9) Par les dispositions contractuelles appropriées visant les promoteurs qui développeront le site, voir à ce que ces économies au chapitre de l'investissement se traduisent par des prix d'achat et par des loyers plus faibles pour les futurs résidents, rendant le site compétitif par rapport à ce qui se construit présentement à l'extérieur de l'île de Montréal;
- 10) Faire la promotion du site en tant qu'îlot sans auto et projet TOD – *Transit Oriented Development* – exemplaire, le *nec plus ultra* en termes de développement durable.