

Annexe à la présentation d'Imagine Lachine-Est à l'OCPM (*Réflexion 2050*)

Sujet : ÉcoQuartier de Lachine-Est

1. Hauteurs des bâtiments

Il semble y avoir une certaine confusion concernant l'enjeu des hauteurs de bâtiments dans le futur ÉcoQuartier de Lachine-Est.

Selon notre interprétation, il n'a jamais été question d'avoir l'ensemble du nouveau quartier sous forme de tours d'une douzaine à une quinzaine d'étages, mais plutôt d'imposer une gradation en partant des hauteurs plus basses que le seuil de huit étages pour les portions limitrophes aux quartiers existants, et ce afin d'éviter des ruptures d'échelle. L'objectif est davantage d'avoir une moyenne de huit étages, en permettant quelques édifices plus hauts, tout en concédant que plusieurs seraient de taille inférieure. **Il est donc possible de limiter la taille en général à 8 étages, tout en permettant de rares exceptions pour des édifices qui se démarqueraient sensiblement, notamment au niveau de l'architecture, et ce tout en étant adéquatement positionnés dans le quartier** (permettant ainsi d'offrir des lieux d'observation ouverts à tous et à toutes pour admirer le superbe et exceptionnel paysage). À titre d'exemple, mentionnons la *Turning Torso* de la ville suédoise de Malmö, une tour unique qui dépasse sensiblement les autres édifices, mais est devenue le symbole de la ville et de son ÉcoQuartier tout en offrant une vue spectaculaire dans l'observatoire situé à son sommet.

Outre les résidents, il y aura aussi de nombreux emplois.

2. Viabilité du futur tramway

Donc, même en réduisant la hauteur de quelques bâtiments, cela ne devrait aucunement affecter la viabilité du tramway. Réduire la taille de quelques bâtiments n'empêchera pas l'ÉcoQuartier d'avoir une densité exceptionnelle pour Montréal, en dehors du centre-ville.

De plus, toute l'attention est portée sur le futur ÉcoQuartier de Lachine-Est, tel que délimité actuellement dans son Plan particulier d'urbanisme. Il n'en demeure pas moins que le futur tramway permettra de densifier d'autres secteurs de l'arrondissement, notamment au niveau de l'immense stationnement du centre d'achat des Galeries Lachine dont le terrain ne pourra être que densifié avec la venue du tramway.

De plus, outre la densification, l'enjeu le plus important demeure la gestion des stationnements :

- l'abolition des normes minimales de stationnement et l'imposition de normes maximales (lesquelles devraient s'appliquer à 750 M d'une station de la future ligne de tramway);
- l'autre mesure qui est susceptible de faire une grande différence est l'imposition d'en-lieux de stationnements (donc le fait de prévoir un budget permettant de financer auprès des nouveaux résidents le cocktail de la mobilité durable, ce qui constitue la meilleure façon de faire adopter celui-ci par un nombre maximal de nouveaux ménages).

Ensuite, une campagne personnalisée et d'autres incitatifs pourront permettre d'accroître sensiblement le taux d'utilisation des transports collectifs dans la population existante.

De plus, le tramway sera d'autant plus attirant qu'il sera intégré à un réseau régional avec l'antenne qui desservira également l'arrondissement de LaSalle, tout en se poursuivant vers le centre-ville et en rejoignant le futur tram de l'est ainsi que celui destiné à desservir Montréal-Nord.

La section partant de la 32^e avenue et se rendant dans un premier temps jusqu'à une première station de métro devra être réalisée en premier. Le prolongement subséquent jusqu'à Dorval nécessitera effectivement des travaux plus complexes et vraisemblablement plus coûteux pour le passage de l'autre côté de l'autoroute. Une courte section surélevée pourra donc être envisagée. L'accès aux parcs industriels permettrait de desservir une importante zone d'emploi tout en facilitant l'implantation potentielle de service de tram cargo pour la livraison de certains colis. Il est également à noter que l'antenne proposée dans la présentation, reliant notamment le tramway de Lachine à la station de métro Angrignon tout en desservant le territoire de LaSalle, sera aisément implantée en raison des nombreux espaces vides présents sur le territoire.

3. Considérations esthétiques

La diversité architecturale et l'effort de construire de beaux bâtiments ainsi que la qualité des espaces publics doivent jouer un rôle majeur dans l'art de faire beau. À cet égard, mentionnons l'ÉcoQuartier Tivoli à Bruxelles le premier ÉcoQuartier belge, dont la conception de chacun des îlots a dû être prise en charge par une combinaison différente de trois membres de l'équipe d'architectes responsable du projet. L'ÉcoQuartier Danube à Strasbourg est également caractérisé par une grande diversité architecturale et de hauteurs.

Imagine Lachine-Est

www.imaginelachineest.org

