

Mémoire présenté à l'Office de Consultation Publique de
Montréal dans le cadre de la consultation sur

L'avenir du secteur Pierrefonds-Ouest

Densifier et améliorer
Une vision d'aménagement urbain responsable

Mémoire présenté par
Carole Tétreault
Directrice du développement immobilier chez *Gridev*
Bachelière en urbanisme et aménagement du territoire

Avril 2017

Après plus de 60 ans d'un développement urbain valorisant l'étalement urbain par l'accession à la propriété privée selon un modèle à l'américaine où chaque résident bénéficie d'une habitation de type pavillonnaire, sur un terrain à usage privé situé en périphérie des grands centres, on voit aujourd'hui naître une multitude d'initiatives urbanistiques et architecturales qui proposent des modèles différents. Ces modèles portent un regard actualisé sur des manières de faire longtemps oubliées par un urbanisme où la voiture joue un rôle central dans le développement des villes. Avec des principes tels l'agriculture urbaine, le transport actif et la densification, ces projets cherchent à redonner à l'Homme sa place dans la conception de son milieu de vie. Dans le présent mémoire, nous chercherons à exprimer les différentes raisons et avantages qui ont poussés le projet Cap-Nature à proposer une vision urbanistique éco-responsable d'un quartier avec une densité supérieure à la normale dans l'Ouest de Montréal.

Une ville synonyme de santé

Le mode de vie nord-américain place actuellement une large part du temps de ses résidents en mode passif, en position assise. Que ce soit derrière un bureau pour travailler, d'une table pour manger ou encore derrière le volant d'une voiture, entre deux destinations. S'il est difficile d'éliminer le travail de nos agendas, il est toutefois possible d'éliminer ou du moins réduire le temps passé en voiture. En effet, par la valorisation de la densification de nos milieux urbains il est crédible de penser changer les habitudes quotidiennes de ses habitants en diminuant la distance entre des lieux tel la maison et le travail, l'école ou encore l'épicerie. Ainsi que ce soit par le transport en commun, le vélo ou même la marche, il est possible pour la ville d'améliorer la santé de ses citoyens en rendant plus aisée et agréable l'utilisation d'autres moyens que la voiture pour se déplacer.



Exemple d'aménagement basé sur le transport actif
Source : Habiter Montréal

De manière à faciliter l'utilisation des modes de transport alternatif à la voiture, tel que mentionné, il est nécessaire de rapprocher les différentes fonctions de la ville à l'intérieur de points névralgiques dans la trame urbaine. L'une des manières d'arriver à cet objectif constitue la création de pôles multifonctionnels où un résident peut retrouver une multitude de services, tant au niveau commercial, récréatif que professionnel. Contrairement au modèle commercial développé depuis une vingtaine d'années dans les différentes banlieues où l'on regroupe des commerces, sous la forme de "power center" il serait préférable selon nous d'avoir une vision élargie de l'offre en service en plus de favoriser une plus grande proximité avec les espaces résidentiels de manière à créer de véritables milieux de vie, à l'image des quartiers centraux plus anciens, plutôt que des espaces commerciaux à ciel ouvert, désertés après les heures d'ouverture de ses boutiques.

Afin de rendre possible la création de ses pôles multifonctionnels, une densité résidentielle supérieure à celle des quartiers existants dans l'arrondissement doit être planifiée. En effet, de manière à permettre le maintien de commerces et restaurants, il est nécessaire qu'une partie de la population s'y rende sur toute la période des heures d'ouverture, et ce, à tous les jours de la semaine. Actuellement, dans l'arrondissement de Pierrefonds-Roxboro avec une densité bâtie variant entre 8 et 15 logements à l'hectare, la ville peine à maintenir une offre commerciale et professionnelle le long de ses artères principales.

Suite à ces différents points, dans l'objectif de favoriser la santé de ses résidents et de rendre possible la création de noyaux multifonctionnels, dans le projet Cap-Nature nous visons une densité moyenne bâtie de 35 logements par hectare. Ainsi, certains secteurs auront une densité plus faible dans le but de protéger les différents aspects patrimoniaux de la trame bâtie existante. Avec ces différentes densités, nous croyons être en mesure non seulement d'aider à revaloriser les artères commerciales existantes de l'arrondissement mais aussi de procéder à la création d'un noyau multifonctionnel pouvant à la fois intéresser les grandes bannières commerciales et les professionnels.



Image démontrant la diminution de la densité bâtie dans certains secteurs du projet dans le but de favoriser la préservation des caractéristiques patrimoniales de la trame bâtie existante.

Source : Cap-Nature.ca

Une ville stimulante et sécuritaire

Dans l'idée de ne pas répéter les erreurs du passé, avec un développement urbanistique où la voiture occupe une place centrale tant dans la conception du domaine public que dans la vie de ses habitants, nous croyons important d'offrir un milieu de vie sécuritaire et stimulant pour le piéton. L'un des principaux moyens afin d'arriver à cet objectif consiste à rendre moins attractif les déplacements en voiture et du même coup, d'en réduire le nombre. En effet, la voiture, en plus d'être un moyen de transport énergivore, consomme beaucoup d'espace au point de vue de l'aménagement urbain. Que ce soit au niveau des espaces de stationnement extérieurs qui diminuent la visibilité des piétons ou encore de la largeur des rues nécessaires aux déplacements de ces dernières et qui viennent couper la fluidité des autres moyens de transport.

De manière à diminuer la présence des voitures en ville il nous semble essentiel d'offrir des moyens alternatifs aux déplacements. La méthode la plus aisée restant la marche et le vélo, tel qu'expliqué dans la précédente section du document, il nous semble nécessaire d'offrir un réseau de trottoirs d'une largeur intéressante afin de permettre le déplacement des piétons ainsi qu'un réseau de pistes multifonctionnelles à travers les différentes sections et usages d'un quartier.

Dans le même objectif de réduire la place de la voiture dans le domaine public en vue d'augmenter le sentiment de sécurité des piétons, pour les déplacements de plus grande longueur, il est crucial de mettre en place une desserte en transport en commun fiable, rapide et régulière. De manière à favoriser la mise en place d'un tel réseau, une densité bâtie supérieure à celle des quartiers existants dans l'arrondissement doit être prévue, une densité de 30 logements par hectares étant le minimum requis pour rentabiliser des circuits d'autobus avec une desserte soutenue.

Bien qu'il soit aisé de penser mettre en place des infrastructures telles des trottoirs et des pistes cyclables, il faut aussi créer l'engouement pour ces dernières chez les résidents du quartier en vue de les amener à changer leurs habitudes et à utiliser les moyens mis à leur disposition. Pour créer cet engouement, deux facteurs jouent un rôle important, le premier étant la création d'un sentiment de sécurité et le second étant la création d'événements urbains le long des différents parcours.



Exemples d'aménagement de parc pour les différents âges et activités
Sources : Ville de Longueuil
Ville de Montréal

Une des approches à valoriser afin d'augmenter le sentiment de sécurité des résidents consiste à assurer l'animation du domaine public à toute heure de la journée. Un des moyens pour favoriser l'occupation des espaces urbains par les citoyens réside dans l'aménagement de parcs et espaces verts où peuvent se dérouler différentes activités en fonction des heures du jour et des tranches de la population et des saisons.

En fonction de ses différentes méthodes pour réduire la présence de la voiture en ville, il nous semble impératif d'augmenter la densité bâtie afin de rendre économiquement viable la création et l'entretien à long terme de ces différents équipements. Avec une densité de 35 logements par hectare, tel que le propose le projet Cap-Nature nous sommes en mesure d'offrir des espaces récréatifs de qualité et diversifiés ainsi que des réseaux piétons et cyclistes suffisamment étendus afin de créer l'engouement des résidents envers le transport actif.



Exemple d'aménagement public prévu dans le secteur Cap-Nature
Source : Cap-Nature.ca

Une ville aux visages diversifiés

Nos villes contemporaines, de manière naturelle, tendent à regrouper des usages similaires afin de les positionner à l'intérieur d'espaces définis sur son territoire, créant du même coup des secteurs de plus ou moins grand intérêt et de valeur foncière. Ainsi, on peut voir des quartiers d'affaire, industriels ou des résidentiels se dessiner, souvent délimités de manière très précise en fonction de l'outil qu'est le zonage urbanistique. Cette technique, très efficace afin de contenir des nuisances tel le bruit, des polluants ou une activité très dense de déplacement véhiculaire a aussi pour effet, au niveau résidentiel de créer des quartiers qui ne favorisent pas la mixité sociale. Par des mesures visant la concentration d'usages autre que résidentiel, on vient hypothéquer les secteurs résidentiels adjacents en fonction de leur positionnement. Ainsi, à titre d'exemple, un quartier résidentiel où se déverse un flot de circulation provenant d'un secteur commercial se retrouvera défavorisé en fonction d'un autre quartier à proximité, épargné de cette même circulation qui attirera du même coup une clientèle plus aisée.

Suite à ce constat, nous croyons qu'il serait préférable de s'inspirer des quartiers plus anciens où cohabitent différents usages afin d'en favoriser une plus grande intégration que ce soit par un étagement vertical de ces derniers ou encore par une concentration des usages autour d'artères de transport plutôt que par la création de secteurs. Ainsi dans le projet Cap-Nature, nous proposons de favoriser la création d'édifices à usages mixtes qui, tel que démontré, est possible dans des quartiers de plus grande densité. Cette approche en plus de favoriser les modes de transport actif, permettrait une meilleure intégration des différentes classes sociales en amenuisant les niveaux de qualité des différents secteurs du quartier.



Exemple d'édifice à usage mixte rendu possible par une plus grande densité urbaine
Source : Cap-Nature.ca

De manière à favoriser une plus grande diversité sociale dans la représentation des 5 500 logements que comptera Cap-Nature, nous avons prévus la réalisation de 1 650 unités (30%) de logements sociaux et abordables, ce qui correspond aux besoins en logement social pour l'intégralité de l'Ouest de l'île de Montréal. Afin d'assurer de répondre aux besoins d'une population moins aisée et d'assurer la viabilité des différents logements sociaux, nous avons positionné ces derniers à proximité des grands axes de dessertes en transport en commun, afin d'éliminer leur besoin d'avoir un ou des véhicules automobiles. De la même manière, afin d'assurer une même qualité de vie à tous les résidents de Cap-Nature, nous nous sommes assurés de répartir les logements sociaux et abordables à travers des différentes phases du projet afin d'assurer une proximité avec les parcs publics et les commerces.

La densité

L'augmentation de la densité, bien qu'elle puisse faire peur à première vue, comporte plusieurs avantages tangibles pour tous à moyen et long terme en enrichissant collectivement notre société. Que ce soit au point de vue environnemental par la diminution de l'étalement urbain ou encore par les différents bienfaits sur la santé de ses résidents, l'augmentation de la densité de nos milieux de vie constitue la prochaine étape dans le développement de nos villes.

Tel que nous l'avons démontré dans le présent mémoire, le passage d'une densité de 12 à 35 logements par hectares dans l'arrondissement de Pierrefonds-Roxboro constituera une amélioration de la qualité de vie autant pour les résidents du projet que pour ceux des secteurs existants. Ces bienfaits se feront sentir dans un premier temps par l'augmentation de la desserte en transport en commun vers les différents secteurs de l'arrondissement et même vers le centre-ville avec l'arrivée prochaine du REM de la Caisse de Dépôt de Placement du Québec. Ils se feront aussi sentir au niveau économique par une augmentation du nombre de commerces de proximité et du même coup par le nombre d'emploi disponibles dans le secteur. Finalement, ils seront visibles avec la création d'un milieu de vie exemplaire au niveau du domaine public qui n'aurait pas été possible de créer sans augmenter la densité.

Comme vous avez pu le constater dans les différentes parties du présent mémoire, le projet Cap-Nature met de l'avant différentes propositions viables afin d'opérer une densification de la trame urbaine à l'intérieur de la planification d'ensemble pour le secteur Pierrefonds-Ouest.

Bibliographie

Livres

COMMUNAUTÉ URBAINE DE MONTRÉAL, 1986, Répertoire d'architecture traditionnelle sur le territoire de la communauté urbaine de Montréal – Architecture rurale, Montréal, Service de planification du territoire.

Sites Web

Réglementation

Ville de Montréal

http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=5798,85813661&_dad=portal&_schema=PORTAL

Arrondissement Pierrefonds-Roxboro

http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=8377,93579594&_dad=portal&_schema=PORTAL

PIIA

<http://ville.montreal.qc.ca/sel/sypre-consultation/afficherpdf?idDoc=21886&typeDoc=1>

Patrimoine

Le grand répertoire du patrimoine bâti de Montréal

<http://patrimoine.ville.montreal.qc.ca/inventaire/index.php>

Héritage Montréal

<http://www.heritagemontreal.org/>

OCPM

http://ocpm.qc.ca/sites/ocpm.qc.ca/files/pdf/P85/3.1_pierrefondss-ouest-document_dinformation.pdf

Transport actif

<https://habitermontreal.com/en-ville-je-me-deplace-en-vert>