



Avis sur le projet immobilier des Halles d'Anjou

Avis du Conseil régional de l'environnement de Montréal

Déposé le 14 mars 2024 à
l'Office de consultation publique de Montréal

À propos du CRE-Montréal

Le Conseil régional de l'environnement de Montréal (CRE-Montréal) est un organisme de bienfaisance indépendant, consacré à la protection de l'environnement et à la promotion du développement durable sur l'île de Montréal depuis 1996. Par le regroupement et la concertation de ses membres, par ses activités de sensibilisation, de représentation publique et ses différents projets-action, il contribue à l'amélioration de la qualité des milieux de vie et de l'équité sociale sur l'île de Montréal.

Le CRE-Montréal est intervenu sur les questions en lien avec la présente consultation dans les projets et publications suivantes :

2023 - Événement *Les Rendez-vous métropolitains sur le stationnement*

2023 - Publication *Le stationnement à Montréal : 23 propositions pour une mobilité efficace, équitable et écologique.*

2022 - Publication du rapport et du site web *Règlement'Action, la réglementation municipale, levier incontournable de la transition écologique* (www.reglementaction.com)

2020 - Publication du rapport *Corridor des Ruisseaux*

2017 - Lancement de la démarche *Stationnement écoresponsable gérer, aménager et réglementer les aires de stationnement* (www.stationnementecoresponsable.com)

Introduction

Cet avis est remis dans le cadre de la consultation de l'OCPM sur le projet immobilier des Halles d'Anjou. Ce projet vise à agrandir le bâtiment abritant le Marché Les Halles d'Anjou du côté de l'avenue des Halles afin d'y accueillir des logements. Comme l'arrondissement d'Anjou, le Conseil régional de l'environnement de Montréal (CRE-Montréal) est d'avis qu'il s'agit d'un projet structurant pour le secteur qui permettra la densification d'une propriété située à proximité de la future station de métro de la ligne bleue.

Ce projet s'inscrit également dans une tendance régionale qui vise la requalification de grands espaces de stationnement de centres d'achats afin de répondre à la demande pressante en habitation dans des milieux déjà pourvus en infrastructures et en services afin de créer des milieux de vie denses et diversifiés ; favorables à la mobilité durable et minimisant l'artificialisation des sols.

Ces projets représentent cependant certains défis du fait qu'ils sont construits pour la voiture et le commerce sur de vastes lots et que les activités commerciales y demeurent en totalité ou en partie. Comme le mentionne le chapitre d'arrondissement Anjou du Plan d'urbanisme de Montréal, « des défis importants devront être relevés dans les secteurs à construire et les secteurs à transformer de façon à répondre aux objectifs du Plan d'urbanisme en matière de qualité des milieux de vie, de transport et d'activités économiques, tout en respectant les préceptes d'un aménagement urbain de qualité et durable soutenus par le Plan. »

Cet avis détaille les observations du CRE-Montréal quant au projet proposé et à la dérogation réglementaire à l'origine de la présente consultation. Il comprend également certaines recommandations qui dépassent la portée de la consultation, liées à l'intégration du projet dans son environnement plus large, afin d'assurer les meilleures retombées au projet.

Le site et son contexte

Avec l'arrivée prochaine du métro dans le secteur et la transformation des espaces de centre commercial, le cadran sud-ouest de l'arrondissement d'Anjou est appelé à renforcer son rôle stratégique de pôle d'emploi et de services dans l'est de Montréal. Avec l'arrivée prévue de milliers de nouveaux ménages dans le secteur, il deviendra un pôle urbain populaire et susceptible de fournir tous les services nécessaires dans un rayon de 15 minutes de marche du domicile.

Or, le passage d'un secteur monofonctionnel centré sur la voiture à un milieu de vie complet de qualité exigera des adaptations importantes. Les défis sont d'ailleurs bien identifiés par le promoteur et l'arrondissement:

- Ilots de chaleur urbains
- Forte circulation automobile aux abords et sur la propriété
- Quais de livraison et camionnage sur la propriété
- Manque perméabilité des déplacements sur le site
- Contraintes de servitudes et de baux commerciaux incluant des exigences de stationnement

Le site se trouve également dans le tracé du Corridor des Ruisseaux développé par le CRE-Montréal, en collaboration avec de nombreux partenaires, une enfilade de parcs et d'espaces verts suivant le parcours de ruisseaux existants ou anciens pouvant être reliés afin de créer une trame verte, bleue et active du Fleuve Saint-Laurent à la Rivière des Prairies. La complétion et la mise en valeur de cette trame visent à contrer les changements climatiques et redonner aux Montréalais, et particulièrement aux plus vulnérables, l'option d'aller travailler, de faire des emplettes ou même de redécouvrir la ville autrement, tout en participant à la mise en valeur des quartiers traversés. Le Corridor des Ruisseaux a également pour objectif d'augmenter l'accessibilité des Montréalais, et particulièrement des populations les plus vulnérables de l'est l'île, à de nombreux havres de paix et de verdure. Suite à une série d'activités de concertation et de réflexion avec les partenaires locaux et régionaux, un rapport a été publié en 2019 afin de proposer des mesures afin de compléter le corridor.¹ Les recommandations du présent avis sont toutefois plus spécifiques et reflètent la position actuelle du CRE-Montréal sur les éléments d'aménagements à réaliser dans le secteur des Halles d'Anjou.

¹ <https://www.cremtl.org/fr/publications-details/corridor-des-ruisseaux-portrait-du-territoire>

Mobilité

Dans le cas d'une propriété accueillant 713 ménages, nous sommes d'avis que les cheminements sur la propriété devraient être traités avec des normes similaires ou supérieures à celles qui prévalent sur les voies publiques de quartiers centraux : trottoirs de chaque côté des voies de circulation, lisibilité des cheminements, respect des lignes de désir, interdiction d'arrêt sur les voies de circulation, design universel, etc.

Nous identifions plusieurs lacunes et imprécisions quant aux réseaux de déplacements actifs qui ne nous permettent pas de conclure que ce projet favorisera une mobilité durable et inclusive des résidents et des visiteurs des bâtiments projetés. Des précisions ou des mesures supplémentaires afin de garantir le confort et la sécurité des déplacements des résidents et visiteurs devraient donc être apportées.

Piétons

- En dehors des heures d'ouverture du centre commercial, il est impossible de traverser la propriété simplement d'est en ouest, donc il n'y a pas d'amélioration de la perméabilité active.
- Le cheminement qui contourne le bâtiment commercial par le sud est sinueux et il brise plusieurs lignes de désir, ce qui se traduira par des comportements dangereux de piétons et de cyclistes: « lorsque les piétons refusent les détours imposés et marchent sur la chaussée, à proximité des véhicules, s'exposant alors à un certain degré de risque. C'est pourquoi il ne faut pas sous-estimer les lignes de désir [...] »²
- Le cheminement vers le nord muni d'un trottoir d'un seul côté semble sous-optimal pour accommoder les déplacements depuis et vers l'ouest sur Jean-Talon, qui comptera de nombreux grands générateurs de déplacements piétons. Des trottoirs des deux côtés de cette voie d'accès semblent nécessaires. Il est aussi à prévoir que des piétons empruntent la zone de manœuvre devant le quai de chargement nord pour accéder à l'intersection Jean-Talon Est / boul. Galeries-d'Anjou. Des mesures pour prévenir ce risque sont à prévoir.
- Les sorties des deux halls des tours A et B débouchent sur des trottoirs minimalistes de 1,8 m. Ce niveau de service correspond à celui d'une rue de triplex. Ils devraient selon nous être beaucoup plus généreux dans le cas d'immeubles de

² Fascicule 5 du Guide d'aménagement durable des rues de Montréal, Direction des transports de Montréal, page 2.15 (2017)

270 ménages. Aussi les voies sous le porte-à-faux, qu'on rencontre normalement dans des débarcadères aménagés en parallèle à des voies de circulation, risquent à notre avis de créer des situations potentiellement dangereuses. En effet, ces débarcadères automobiles à double sens avec une visibilité obstruée par des colonnes et une chaussée coupée par un terre-plein, sont en fait aussi des voies de circulation sur la propriété qui seront empruntés autant par les résidents, les visiteurs et les clients des Halles. Ces espaces d'interaction risquent d'entraîner une confusion entre les voitures circulant dans les deux directions, celles désirant déposer ou attendre des passagers, ainsi que les personnes souhaitant accéder à l'immeuble, à un stationnement ou à la voie publique le plus directement possible.

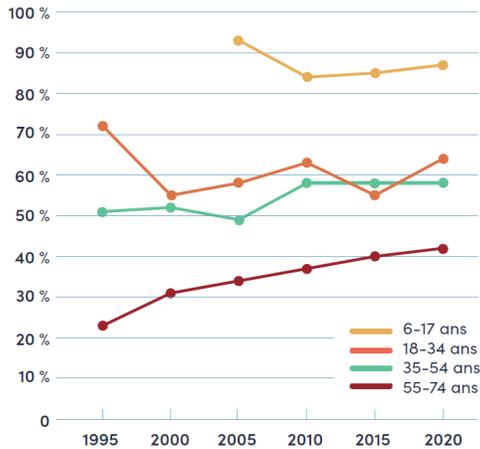
- L'accès au Boisé Jean-Milot, seul lieu de verdure du secteur, ne semble pas prévu.
- Le cheminement piéton au sud de la propriété ignore les lignes de désir et expose les piétons empruntant le chemin direct à la circulation et notamment deux sorties de stationnements.

Cyclistes

La complétion des réseaux cyclables et leur connexion au bâtiment ne semblent pas prévues. Nous faisons les observations suivantes :

- La chaussée désignée sur avenue des Halles ne peut être qualifiée d'aménagement cyclable sécuritaire.
- Les voies cyclables sur la rue Bélanger s'arrêtent sans raison apparente dans MHM et il n'y a pas de lien cyclable entre des Halles et les voies cyclables en bordure du boul. des Galeries-d'Anjou.
- Aucun lien cyclable n'existe sur Jean-Talon Est.

TAUX DE CYCLISTES SELON L'ÂGE



Source : État du vélo au Québec 2020
Vélo Québec

En matière de stationnement vélo pour les résidents et les visiteurs, les documents fournis manquent de précision. Il semble que la réglementation applicable est la suivante :

« 152. Le nombre minimal d'unités de stationnement pour le vélo exigé pour un usage de la catégorie H-3, pour un bâtiment de 5 logements et plus, est de 1 unité par tranche de 5 logements sans excéder 10 unités de stationnement au total. »

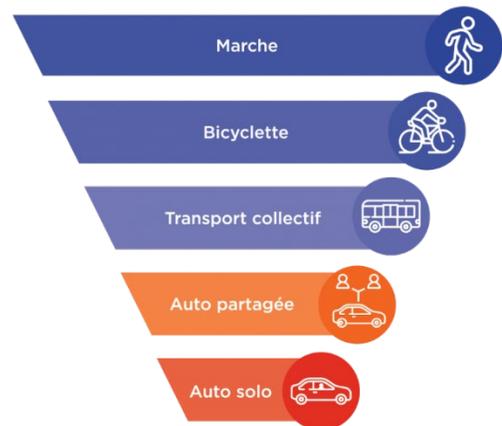
La possibilité qu'un tel complexe immobilier n'offre que 10 stationnements à vélo nous apparaît totalement déraisonnable.

Selon l'État du vélo au Québec 2020³ réalisé par Vélo Québec, la proportion de cyclistes dans la population du Québec est de 42 % chez les 55-74 ans, 59 % pour les 35-54 ans et 64% chez les 18-34 ans et 88% chez les 6-17 ans. À moins de données plus spécifiques sur la future population du projet, ces proportions devraient prévaloir afin de déterminer le nombre de supports à vélo exigé.

Recommandations en mobilité

À la lumière des observations ci-haut, nous ne pouvons pas conclure que l'objectif cité à l'article 23.3 du règlement d'autorisation « assurer la sécurité des usagers sur le site » est atteint. L'article 24.10 « l'aménagement extérieur doit favoriser un lien avec le domaine public » nous semble aussi très faiblement appuyé.

Déplacement des personnes



L'inversion de la pyramide des modes de déplacements est nécessaire afin de redistribuer l'espace public en priorisant les usagers vulnérables pour améliorer la sécurité de tous.

Source : Apaiser la circulation et sécuriser les intersections dans nos milieux de vie
Piétons Québec

³ <https://www.velo.qc.ca/wp-content/uploads/2021/06/vq-edv2020-fr.pdf>

Nous recommandons à l'arrondissement d'exiger du promoteur de :

1. Revoir la hiérarchie des modes sur la propriété afin de prioriser les déplacements actifs, collectifs et, enfin, automobiles.
2. Revoir les cheminements piétons à partir des lignes de désir prévisibles sur la propriété (voir schéma ci-dessous).
3. Considérer l'abandon d'un des quais de chargement.
4. Considérer des restrictions sur les heures de livraison diminuant le risque d'interaction entre poids lourds et usagers vulnérables.
5. Revoir les sorties des tours pour limiter les interactions avec les voitures ; prévoir des espaces plus généreux pour les piétons ; éloigner ou éliminer les débarcadères d'automobiles.
6. Repenser l'accès sud-est et le cheminement des piétons au sud de la propriété (voir le croquis ci-dessous).
7. Planifier les équipements de stationnement pour vélo pour atteindre au moins 60% du nombre de résidents projeté ou 1,5 vélo par logement ou tout nombre basé sur une modélisation crédible de la population de l'immeuble et des proportions de cyclistes. Prévoir 20% des cases à l'extérieur et au moins 50% à l'intérieur. La plateforme Règlementation du CRE-Montréal fournit de nombreux exemples de réglementations exemplaires qui sont appliquées par d'autres arrondissements de Montréal à ce sujet.

Nous recommandons aussi à l'arrondissement de s'entendre avec les pouvoirs centraux afin de compléter le réseau cyclable du secteur avant la prise de possession des logements par leurs habitants :

8. Transformer la chaussée désignée sur avenue des Halles en voies cyclables protégées unidirectionnelles de chaque côté.
9. Compléter les voies cyclables sur Bélanger dans le prolongement des bandes cyclables présentes à l'ouest dans MHM et jusqu'au boul. des Galeries-d'Anjou.
10. Planifier le prolongement de la voie cyclable en bordure du boul. des Galeries d'Anjou afin d'assurer un accès sécuritaire des usagers de tous les modes vers le nord.
11. Envisager la création de voies cyclables protégées sur Jean-Talon Est.

Nous recommandons finalement à l'arrondissement de prévoir un aménagement afin de sécuriser l'entrée du Boisé-Jean-Milot, par exemple une traverse surélevée.

Schéma 1 - lignes de désir des piétons et cyclistes

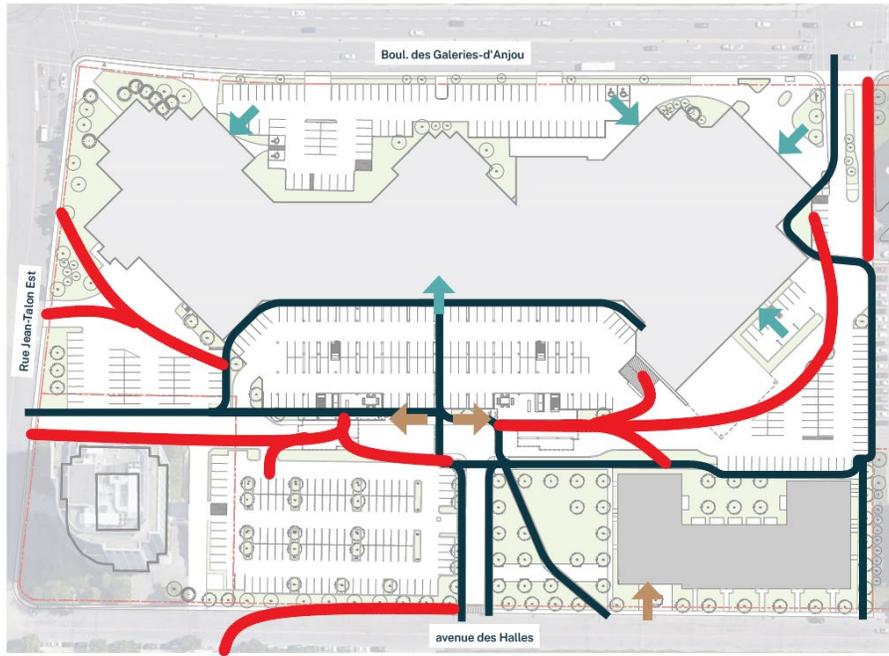
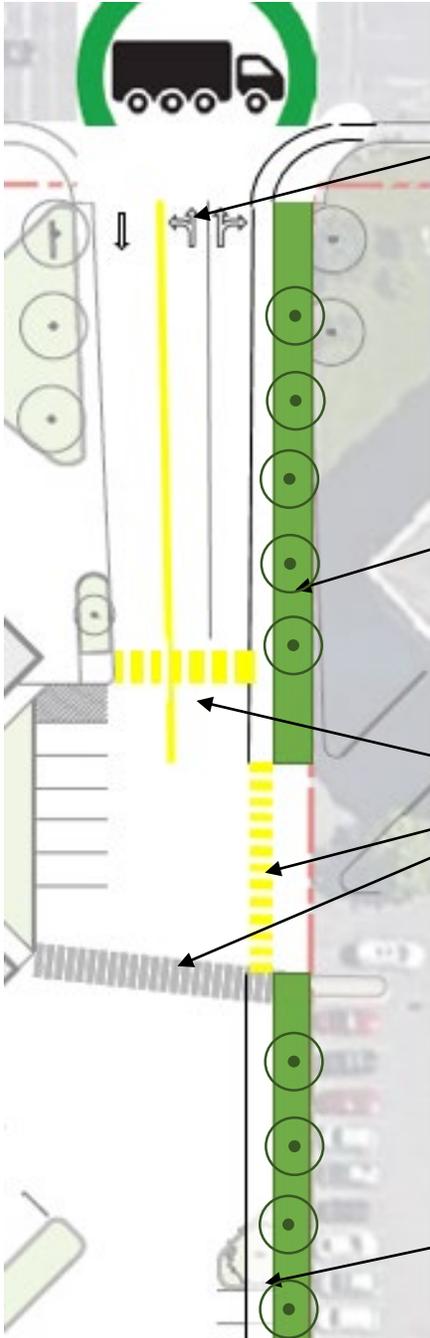


Schéma 2 – proposition d'aménagement des voies du côté sud



Le retrait du terre-plein et de la voie excédentaire entrant sur la propriété (une seule voie de voitures à la fois peut franchir l'intersection pour l'emprunter) permettrait d'aménager un trottoir sur le côté sud de la propriété.

Un espace verdi entre le trottoir et la propriété au sud pourrait être aménagé afin de mettre plus de distance entre les sorties des stationnements au sud et le trottoir, permettant une meilleure visibilité des piétons et un meilleur rayon de virage pour les automobilistes

Des traverses bien marquées, potentiellement surélevées pourraient être aménagées afin de marquer la priorité piétonne, ralentir les véhicules et faciliter le drainage afin de réduire le risque de chutes.

Idéalement, le trottoir suivrait un tracé rectiligne afin de faciliter l'orientation des personnes avec une limitation visuelle. Si un tel cheminement ne peut être aménagé en raison du stationnement, des mesures pour le repérage de ces personnes devraient être prévues.

Photo 1 – Zone d’interaction dangereuse côté sud sans aménagement prévu



Source : Google street view

Photo 2 – Discontinuité du trottoir dans une ligne de désir



Source : Google street view

Aménagement

En matière d'aménagement, nous faisons les observations suivantes :

- Une bonne partie du stationnement est mise en intérieur (souterrain), ce qui est positif, mais aucune stratégie de mutualisation des espaces ne semble prévue. Une mutualisation entre les usagers résidentiels et commerciaux pourrait conduire à des réductions additionnelles de stationnement au profit du verdissement ou des déplacements actifs.
- Le niveau haut du stationnement souterrain d'Equifax prend la forme d'un stationnement de surface et limite grandement le verdissement. On y note quand même quelques espaces verdis avec de la végétation légère. Cependant, l'esquisse montre que seulement une partie du stationnement sera avec un revêtement clair.
- Les petites aires de stationnement situées à l'avant et en cour latérale du centre commercial ne semblent pas bénéficier ni d'un verdissement accru pour attendre un minimum de couverture par la canopée des arbres, ni de revêtements de sol clairs.
- Aucune information ne semble fournie sur la gestion de l'eau de ruissellement des aires de stationnement restantes. Nous supposons que le projet sera soumis au règlement 20-030 qui en demande la gestion sur la propriété or, à ce stade du projet, aucun espace végétalisé ne semble prévu sur le site pour gérer ces eaux pluviales.

Recommandations en aménagement

À la lumière de ces observations, nous recommandons à l'arrondissement d'exiger du promoteur de :

1. Réduire le nombre de stationnements de surface requis grâce à la mutualisation d'une part des stationnements résidentiels et commerciaux et grâce à l'autopartage afin d'augmenter les surfaces dédiées au verdissement et au transport actif. L'inclusion d'autopartage à l'offre de mobilité sur le site offrira une option de mobilité durable pratique et économique aux résidents.
2. Couvrir la totalité de la surface du stationnement d'Equifax de revêtement de sol clair.
3. Améliorer la canopée ou le revêtement de sol des aires de stationnement intouchées au nord, au sud et à l'est du bâtiment.
4. Fournir un plan de gestion des eaux pluviales maximisant le recours aux infrastructures de biorétention.

Conclusion

Le projet immobilier des Halles d'Anjou est un projet porteur qui répond à de nombreux besoins et qui mérite d'être réalisé, moyennant des bonifications substantielles afin d'en faire un milieu de vie urbain complet, convivial et sécuritaire.

Avant de l'autoriser, l'arrondissement devrait donc selon nous exiger du promoteur une bonification importante des mesures favorisant les déplacements actifs et l'aménagement sur la propriété. Il devrait aussi s'assurer que le réseau cyclable soit complété pour accéder à la propriété.

Nous reconnaissons les nombreuses contraintes qui prévalent sur le site et le défi important de requalifier la propriété tout en maintenant les activités commerciales. Nous croyons cependant qu'il est important de mettre toutes les mesures en place pour réellement prioriser la santé, la sécurité et le bien être des résidents et autres usagers. Ceci permettra de faire des Halles d'Anjou un projet qui donne le ton au redéveloppement de tout ce secteur au potentiel immense.

Nous croyons également qu'il en va de l'image de l'ensemble des projets de transformation des centres commerciaux de la région qui sont en préparation. La qualité de la contribution de ce projet à un développement urbain durable fera école et influencera positivement ou négativement la bonne marche de l'ensemble des projets similaires bien au-delà de l'arrondissement d'Anjou.