

Identification		Numéro de dossier : 1091333131
Unité administrative responsable	Arrondissement Ahuntsic-Cartierville , Direction du développement du territoire , Division urbanisme_permis et inspection	
Niveau décisionnel proposé	Conseil municipal	
Charte montréalaise des droits et responsabilités	Ne s'applique pas	
Projet	-	
Objet	Rendre une décision quant à l'adoption par le conseil municipal, en vertu du paragraphe 3o du premier alinéa de l'article 89 de la Charte de la Ville de Montréal, d'un projet de Règlement autorisant la construction de plusieurs immeubles multifamiliaux en bordure du boulevard Henri-Bourassa Ouest, près de l'intersection de la rue Meilleur - Lot 3 353 616 du cadastre du Québec - Zone 0217. (Dossier interrelié avec le dossier no. 1114039008)	

Contenu

Contexte

Le lot 3 353 616 a été occupé à des fins de garage de véhicules lourds pour le ministère des Transports du Québec jusqu'en 2006. En 2008, la Société immobilière du Québec a vendu ce terrain à des promoteurs immobiliers qui souhaitent développer ce terrain à des fins résidentielles et commerciales. Ce terrain est affecté par un zonage E.7(1) qui autorise les activités reliées aux équipements de transport et d'infrastructures (ateliers municipaux, cour de matériel et de véhicules de service, etc.) et où les usages résidentiels et commerciaux ne sont pas autorisés. Toutefois, ces usages peuvent être autorisés par l'adoption d'un règlement par le conseil municipal, en vertu du paragraphe 3^o du premier alinéa de l'article 89 de la Charte de la Ville de Montréal.

Décision(s) antérieure(s)

Description

Le site visé par ce projet dispose d'une superficie de 40 864 mètres carrés. Il est bordé au nord par l'établissement de détention Tanguay, à l'ouest par un bureau de la Société d'Assurance Automobile du Québec, au sud par le boulevard Henri-Bourassa Ouest et à l'est par la voie d'accès à l'établissement de détention Tanguay. À proximité de ce site, on retrouve un commerce d'alimentation, un Cégep et une gare de train de banlieue. Plus à l'est, on retrouve un secteur résidentiel composé principalement de résidences unifamiliales et de plex. Mentionnons également que la station de métro Henri-Bourassa est située à environ 1,5 km de ce terrain et que des lignes d'autobus sillonnent le boulevard Henri-Bourassa de façon régulière, permettant d'attendre la station de métro en moins de 10 minutes.

Deux versions précédentes de ce projet ont été présentées au comité consultatif d'urbanisme et au comité d'architecture et d'urbanisme en novembre 2011 et en février 2012.

Dans la première version, le projet consistait en la construction de 11 bâtiments de 8 à 16 étages et comptant environ 1076 unités d'habitation (copropriété et logements sociaux) pour une densité de 262 logements à l'hectare. Le projet prévoyait également des espaces commerciaux et des bureaux dans un

des immeubles bordant le boulevard Henri-Bourassa. En matière de stationnement, le projet proposait un ratio de une unité intérieure par logement pour les logements en copropriété et une unité intérieure par 4 logements pour les logements sociaux. À ces unités s'ajoutaient 96 unités de surface pour la desserte des bureaux, commerces et visiteurs (pour les copropriétés). Le projet prévoyait un espace vert de 2200 m² au centre du site mais celui-ci était encadré par des unités de stationnement de surface à l'est et à l'ouest et par un espace vert privé au nord.

Cette première version du projet a été présentée au comité consultatif d'urbanisme le 9 novembre 2011. Le comité a émis un avis défavorable sur le projet présenté et a recommandé qu'un projet de densité équivalente soit retravaillé selon les critères suivants :

- configurer la ou les voies publiques selon une trame qui permette à chaque bâtiment d'avoir pignon sur rue et en tenant compte de la sécurité incendie, des services d'urgence et de la collecte des déchets tout en privilégiant un ensoleillement optimal et une relocalisation des espaces de stationnement dans les espaces résiduels hors des cours avant;
- advenant l'implantation d'un parc, que celui-ci soit de nature publique ou privée mais pas les deux, et qu'il ne soit pas bordé d'espaces de stationnement;
- corriger les problèmes relevés par la DDT concernant la transparence des basiliaires entre les tours et l'isolement du bâtiment implanté le long de la rue Tanguay;
- augmenter sensiblement le ratio de stationnements réservés aux logements sociaux;
- rattacher les éléments du projet pour en faire un ensemble cohérent avec lui-même et le milieu d'insertion.

Cette même version du projet a été présentée au comité d'architecture et d'urbanisme le 11 novembre 2011. Le comité a estimé que ce projet, qui devait être exemplaire en matière de design urbain et d'architecture, comportait plusieurs failles importantes. Par conséquent, il a recommandé que le projet soit revu de la manière suivante :

- réduire la densité du projet et la hauteur maximale à 12 étages tout en gardant une modulation des hauteurs de manière à créer un milieu de vie davantage lié à la réalité environnante.
- étudier les conséquences de l'arrivée de quelque 2 500 nouveaux résidents pour éviter toute possibilité de clivage avec le milieu existant. Le comité croit ainsi qu'il serait nécessaire de documenter des comparables pour éviter tout écueil prévisible et d'élargir la réflexion pour évaluer s'il est nécessaire d'inclure une plus grande mixité d'usages.
- repenser le projet de manière à ce que tous les immeubles aient réellement pignon sur une voie publique.
- augmenter la superficie du parc, ne plus le border par des espaces de stationnement et revoir le design urbain du projet pour que le parc et l'ensemble des espaces aménagés soient plus intimement liés aux bâtiments. Faire en sorte que l'aménagement des espaces publics reflète les besoins des différents usagers potentiels (enfants, adolescents, etc.) pour inclure, par exemple, des zones de jeux, des lieux de détente, etc.
- régler le conflit fondamental du partage public / privé du parc.
- revoir le design urbain afin de réduire les surfaces asphaltées, de maximiser la fonctionnalité de la future emprise nord-sud, de mieux intégrer le stationnement de surface et d'améliorer l'organisation fonctionnelle du site.

Le comité a déploré que le projet ait été conçu en autarcie sans aucune relation au tissu résidentiel existant. Pour mieux comprendre l'impact du projet, le comité a recommandé que des vues vers le projet soient illustrées à hauteur d'un piéton depuis le quartier résidentiel limitrophe et que des élévations et des coupes soient fournies en incluant les immeubles limitrophes.

Par ailleurs, le comité a également déploré l'absence d'une vision de développement pour ce secteur en mutation alors qu'il est identifié au plan d'urbanisme comme devant faire l'objet d'une planification détaillée. Ainsi, il n'est pas possible de comprendre comment le projet se rattachera à un territoire plus grand appelé à connaître des transformations importantes.

Suite à ces avis, le requérant a apporté d'importantes modifications à son projet. Celui-ci consistait maintenant en 8 bâtiments de 8 à 12 étages et comptait désormais un total 1022 unités d'habitation pour une densité de 245 logements à l'hectare. Le projet comprenait 203 logements sociaux, représentant 19,8% des logements du projet, regroupés dans un immeuble situé à la limite ouest du site, près du boulevard Henri-Bourassa Ouest. Un des immeubles situés en bordure du boulevard Henri-Bourassa Ouest comprenait un rez-de-chaussée commercial qui pouvait également accueillir un centre de la petite enfance.

Comme pour le projet précédent, l'accès à ce projet se faisait au moyen d'une rue en forme de "U" inversé raccordée à deux (2) feux existants du boulevard Henri-Bourassa Ouest. Toutefois, cette rue pénétrait davantage à l'intérieur du projet de manière à ce que tous les immeubles aient façade sur rue. comme l'avaient demandé le CCU et le CAU. Le projet prévoyait également deux (2) emprises de rue orientées vers le nord et vers l'ouest pour favoriser l'extension de la trame urbaine, advenant la relocalisation de l'établissement de détention Tanguay et les bureaux de la SAAQ. Un parc de 4100 m², représentant 10% de la superficie du site, était prévu au centre du projet. Ce parc de forme rectangulaire était entouré sur trois (3) côtés par la nouvelle rue et comprenait une zone de détente et une zone de jeux pour enfants. Le promoteur suggérait que ce parc fasse l'objet d'un concours comme ce fut le cas pour le parc de Place de l'Acadie.

Avis du comité consultatif d'urbanisme

Le 8 février 2012, considérant que cette nouvelle version du projet répondait adéquatement aux commentaires formulés par le comité lors de la présentation de la version précédente et que la densité élevée de ce projet se justifiait par la proximité de la gare de train de banlieue et la densité observée à l'ouest du site, le comité consultatif d'urbanisme a recommandé l'approbation de ce projet sous réserve que le terme « CPE » soit remplacé par le terme « garderie » sur les plans et que le promoteur entreprenne en temps opportun des démarches auprès de Communauto pour réserver des espaces à l'autopartage.

Avis du comité d'architecture et d'urbanisme (CAU)

Le 17 février 2012, considérant l'amélioration notable de ce projet depuis sa première présentation mais considérant aussi que le projet présentait toujours une densité très élevée par rapport à son voisinage à l'est, le comité d'architecture et d'urbanisme a recommandé l'approbation de ce projet sous réserve que la hauteur maximale des constructions soit fixée à 12 étages en incluant les mezzanines et penthouses, tout en gardant une modulation des hauteurs pour s'harmoniser au gabarit de faible densité à proximité. Notamment, le comité a recommandé que les immeubles ayant front sur le boulevard Henri-Bourassa (A et B) ne dépassent pas huit étages (incluant les mezzanines et penthouses). Le comité a également suggéré d'allonger le bâtiment de logements sociaux (bâtiment D) afin de rapprocher sa façade nord de la ligne de lot et ainsi l'aligner au bâtiment G. Le comité a de plus suggéré qu'aucun appartement ne soit aménagé au niveau du rez-de-chaussée des immeubles bordant le boulevard Henri-Bourassa. Finalement, le comité a recommandé de diminuer le stationnement de surface hors rue, en évitant notamment, d'empiéter sur l'espace vert des cours arrières entre les immeubles A et B.

Suite à ces avis, le requérant a apporté de nouveaux changements à son projet :

1. la hauteur des deux (2) bâtiments ayant front sur le boulevard Henri-Bourassa et de celui au sud-ouest du projet (bâtiment D) a été ramenée à 10 étages, sans mezzanine.
2. les logements au rez-de-chaussée des deux (2) bâtiments bordant le boulevard Henri-Bourassa ont été éliminés et remplacés par des espaces commerciaux et communautaires.
3. L'immeuble destiné à accueillir les logements sociaux est maintenant un des deux (2) immeubles situés en bordure du boulevard Henri-Bourassa.
4. Le projet compterait maintenant 932 logements dont 143 logements sociaux. Ainsi la densité du projet est maintenant de 228 logements à l'hectare.
5. le bâtiment le plus à l'ouest (D) est allongé vers le nord et sa hauteur est diminuée à 10 étages sans mezzanine.

Impacts du projet sur la circulation et le stationnement

À la demande de la Direction du développement du territoire, les requérants ont mandaté une firme spécialisée pour étudier les impacts de ce projet sur le stationnement et la circulation.

L'étude conclut que la centralité du secteur et l'offre élevée en transport collectif impliqueront une importante quantité de déplacements qui seront effectués par les modes alternatifs à l'automobile et qui ne demanderont pas de case de stationnement, de sorte que l'offre de stationnement hors-rue du projet devrait répondre adéquatement aux besoins des résidents et clients des commerces prévus sur ce site.

En ce qui concerne la circulation, l'étude évalue que la venue de ce projet résidentiel générera 225 et 265 véhicules aux heures de pointe du matin et de l'après-midi respectivement. Ces véhicules se distribueront sur le réseau routier en utilisant à 80% le boulevard Henri-Bourassa dans les deux sens. La configuration actuelle du secteur à l'étude est adéquate pour supporter les débits additionnels relatifs au projet. L'étude observe cependant que sur le boulevard Henri-Bourassa Ouest, la distance de visibilité (distance sécuritaire d'anticipation) pour effectuer le virage à gauche de l'ouest vers le nouveau développement ne serait pas respectée, en raison de la voie partagée pour les mouvements tout droit et le virage à gauche, ce qui amplifiera la problématique de sécurité, notamment en période de pointe de l'après-midi, où les files d'attente seront plus longues. La firme propose l'installation d'un panneau de signalisation avancé de feux de circulation fixe, à l'approche du viaduc en direction Est, afin d'informer les automobilistes de la présence du carrefour. À noter que la Direction des transports de la Ville de Montréal considère que cette seule mesure ne serait pas suffisante pour assurer la sécurité routière en direction Est et propose plutôt des corrections géométriques à l'aménagement de cette intersection. Cette même direction soulève également la problématique de la sortie des véhicules de l'établissement de détention Tanguay à l'intersection du boulevard Henri-Bourassa Ouest et de la rue Meilleur.

Impacts du projet sur l'ensoleillement

Selon les simulations préparées par l'architecte du projet, l'ombre portée des bâtiments prévus dans ce projet ne devrait pas atteindre de propriétés résidentielles existantes, entre 10 h et 16 h à l'équinoxe du printemps. À ce même équinoxe, le parc serait partiellement ombragé jusqu'à 10 h et à totalement ombragé à partir de 16 h.

Justification

La Direction du développement du territoire considère que ce projet de développement répond en grande partie aux demandes formulées par le CCU et le CAU lors de la présentation de la proposition précédente et émet, conséquemment, un avis favorable à ce projet modifié

Aspect(s) financier(s)

Impact(s) majeur(s)

Opération(s) de communication

Calendrier et étape(s) subséquente(s)

- Résolution du conseil d'arrondissement demandant au conseil municipal d'adopter un règlement en vertu du paragraphe 3^o du premier alinéa de l'article 89 de la Charte de la Ville et un règlement modifiant le Plan d'urbanisme ;
- Présentation au comité exécutif du projet de règlement en vertu du paragraphe 3^o du premier alinéa de l'article 89 de la Charte de la Ville et du projet de règlement modifiant le Plan d'urbanisme ;
- Avis de motion et adoption par le conseil municipal du projet de règlement en vertu du paragraphe 3^o du premier alinéa de l'article 89 de la Charte de la Ville et du projet de règlement modifiant le Plan

- d'urbanisme ;
- Consultation publique de l'Office de consultation publique de Montréal sur le projet de règlement en vertu du paragraphe 3^o du premier alinéa de l'article 89 et le projet de règlement modifiant le Plan d'urbanisme
- Adoption du règlement en vertu du paragraphe 3^o du premier alinéa de l'article 89 de la Charte de la Ville et du règlement modifiant le Plan d'urbanisme.

Conformité aux politiques , aux règlements et aux encadrements administratifs

Ce projet déroge au règlement d'urbanisme no. 01-274 de l'arrondissement d'Achats-Cartierville en matière de hauteur et d'usages et au Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal en matière de hauteur maximale en étages. Le projet est conforme à la Stratégie d'inclusion des logements abordables dans les nouveaux projets résidentiels.

Validation

Intervenant et Sens de l'intervention

Avis favorable avec commentaires :

Affaires juridiques et évaluation foncière , Direction principale (Evelyne GÉNÉREUX)

Avis favorable avec commentaires :

Développement et des opérations , Direction du développement économique et urbain (Claire MORISSETTE)

Avis favorable avec commentaires :

Développement et des opérations , Direction de l'habitation (Denis HOULE)

Autre intervenant et Sens de l'intervention

Responsable du dossier

Pierre ALARIE

Conseiller en aménagement

Tél. : 514 872-3469

Télécop. : 514 868-3299

Endossé par :

Richard BLAIS

Chef de division- Urbanisme_permis et inspections

Tél. : 514 868-3699

Télécop. : 514 868-3299

Date d'endossement : 2012-02-22 14:49:03

Numéro de dossier : 1091333131