



Projet immobilier les Halles d'Anjou

Rapport de consultation publique
Le 17 mai 2024



Projet de règlement P-23-042

MANDAT

Tenir une consultation publique sur le projet proposé pour le site situé au 7500, boulevard des Galeries-d'Anjou. Actuellement occupé par le marché et centre commercial « les Halles d'Anjou », la propriété est délimitée par le boulevard des Galeries-d'Anjou, l'avenue des Halles et la rue Jean-Talon Est. La proposition pour ce site consiste à agrandir le bâtiment existant par l'ajout, du côté de l'avenue des Halles, de :

- deux tours d'habitation de 19 étages reposant sur un basilaire commun d'un étage, et
- un bâtiment multifamilial de 6 à 8 étages, avec maisons de ville.

Office de consultation publique de Montréal

1550, rue Metcalfe, bureau 1414

Montréal (Québec) H3A 1X6

Téléphone : 514 872-3568

ocpm.qc.ca

info@ocpm.qc.ca

Dépôt légal - Bibliothèque et Archives nationales du Québec, 2024

Dépôt légal - Bibliothèque et Archives Canada, 2024

978-2-925161-37-0 (imprimé)

978-2-925161-38-7 (PDF)

Montréal, le 17 mai 2024

Madame Valérie Plante
Mairesse de la Ville de Montréal
Monsieur Luc Rabouin
Président du comité exécutif
Ville de Montréal
Hôtel de ville – Édifice Lucien-Saulnier
155, rue Notre-Dame Est
Montréal (Québec)
H2Y 1B5

Objet : Rapport de consultation publique sur le Projet immobilier les Halles d’Anjou

Madame,
Monsieur,

J'ai le plaisir de vous transmettre le rapport de la consultation portant sur le projet immobilier les Halles d’Anjou dans l’arrondissement du même nom et, plus précisément, sur le projet de règlement P-23-042. Celui-ci vise à autoriser plusieurs dérogations permettant d’ajouter au bâtiment existant, du côté de l’avenue des Halles :

- deux tours d’habitation de 19 étages reposant sur un basilaire commun ;
- un bâtiment multifamilial de 6 à 8 étages, avec maisons de ville.

La plus importante dérogation est à l’effet de permettre l’habitation dans ce secteur zoné commercial.

La consultation, qui s’est déroulée entre les mois de février et avril 2024, a permis de constater que, tout en étant favorables à accroître la mixité et la densification du site, plusieurs participants relèvent d’importantes lacunes et réclament des ajustements qui permettront une meilleure intégration dans le secteur, la sécurité des modes actifs de déplacement et la prise en compte des orientations de la Ville en matière d’urbanisme et de développement durable. Les avis et recommandations de la commission vont en ce sens.

Vu le prolongement imminent de la ligne bleue du métro, ce développement immobilier constitue le premier d'une série de projets similaires qui devraient voir le jour dans ce secteur. Conséquemment, il apparaît nécessaire que l'arrondissement d'Anjou se dote d'une vision d'ensemble pour le développement durable de cette aire TOD afin qu'elle puisse offrir une réponse adéquate, tant à la crise du logement qu'à la crise climatique. Une telle vision rendra assurément plus harmonieux le développement de ce secteur.

Ce rapport sera rendu public le 31 mai 2024, à moins que vous souhaitiez qu'il le soit à une date antérieure.

Je vous prie de recevoir, madame la mairesse, monsieur le président du comité exécutif, l'expression de mes sentiments respectueux.

Le président,



Philippe Bourke

PB/II

c. c. Robert Beaudry, conseiller de ville et membre du comité exécutif responsable de l'urbanisme, de l'OCPM et de l'itinérance
Luis Miranda, maire de l'arrondissement d'Anjou

TABLE DES MATIÈRES

1.	La démarche de consultation.....	1
1.1	Le mandat	1
1.2	La commission.....	1
1.3	Le site et son contexte	1
1.4	La description du projet du promoteur	2
1.4.1	La zone d'intervention et le plan d'ensemble.....	3
1.4.2	L'accessibilité du site	5
1.4.3	La typologie et le phasage	6
1.4.4	Les mesures de mitigation.....	7
1.4.5	Le paysage – aménagement au sol et au toit.....	7
1.5	Les études réalisées	8
1.6	Le projet de règlement et le cadre réglementaire	8
1.6.1	L'atteinte des objectifs au Plan d'urbanisme et la compatibilité des usages	8
1.6.2	La conformité réglementaire.....	9
1.7	Les avis des instances consultatives	10
1.8	Le dossier de documentation	12
1.9	La démarche de consultation.....	12
1.10	Le tableau synthèse de la participation	13
2.	Les préoccupations, les attentes et les opinions des participants	15
2.1	L'accueil général.....	15
2.2	Les modifications réglementaires souhaitées	16
2.3	Les usages	17
2.4	Le cadre bâti.....	19
2.5	Les aménagements et les espaces publics.....	20
2.6	La biodiversité	22
2.7	La mobilité.....	24

2.7.1	La circulation de transit	24
2.7.2	Les déplacements actifs et la sécurité.....	24
2.7.3	Les stationnements	26
3.	Les constats et l'analyse de la commission	29
	Introduction.....	29
3.1	Le contexte général et la planification d'ensemble.....	30
3.1.1	La modification d'usage.....	30
3.2	La mixité sociale et la transition écologique.....	32
3.2.1	Le secteur TOD et la mixité sociale.....	32
3.2.2	La typologie proposée	33
3.2.3	Le prix des logements.....	33
3.2.4	Les services de proximité	35
3.2.5	La transition écologique	36
3.3	La mobilité.....	39
	Conclusion	41
	Annexe 1 – Les déclarations d'engagement des commissaires	43
	Annexe 2 – Les renseignements relatifs au mandat.....	47
	Annexe 3 – Les recommandations	51





1. La démarche de consultation

1.1 Le mandat

Le mercredi 25 octobre 2023, le conseil municipal de la Ville de Montréal a adopté le projet de règlement intitulé « *Règlement autorisant la transformation du bâtiment commercial situé au 7500, boulevard des Galeries-d'Anjou afin d'ajouter une composante résidentielle au site* » conformément à l'article 89 de la Charte de la Ville de Montréal, métropole du Québec (RLRQ, c. C-11.4). Il a mandaté l'Office de consultation publique de Montréal (OCPM) afin de tenir le processus de consultation publique requis¹.

1.2 La commission

La commission constituée par l'Office et responsable de cette consultation était composée de Marie Leahey, présidente, des commissaires Danielle Casara et Luba Serge, et de l'analyste Joseph Tchinda Kenfo.

Elle présente son rapport en trois chapitres. Le premier décrit les transformations envisagées par le promoteur Jadco aux Halles d'Anjou, l'encadrement réglementaire proposé par l'arrondissement d'Anjou, ainsi que la démarche de consultation mise en place par l'OCPM. Le deuxième chapitre rassemble les opinions exprimées par les participants. Enfin, le troisième chapitre est consacré aux constats et recommandations de la commission. Toute la documentation reçue et produite dans le cadre de cette consultation est disponible sur le site web de l'OCPM à l'adresse suivante : <https://ocpm.gc.ca/fr/hallesdanjou/documentation>.

1.3 Le site et son contexte

Les Halles d'Anjou sont situées au 7500, boulevard des Galeries-d'Anjou (lot 1005110) dans l'arrondissement d'Anjou et à la limite de l'arrondissement de Mercier—Hochelaga-Maisonneuve, à Montréal.

Le terrain d'une superficie de 45946,3 m² est situé dans le quadrilatère formé par la rue Jean-Talon Est, l'avenue des Halles, la rue Bélanger et le Boulevard des Galeries-d'Anjou.

Le site des Halles d'Anjou est facilement accessible grâce à la proximité des autoroutes 40 et 25. Il est desservi par plusieurs lignes d'autobus (141, 44 et 85) et se trouve à distance de marche de la future station de métro Anjou².

¹ Comité exécutif, CE23 1686, doc. 1.6.2, p. 1; Conseil municipal, CM23 1302, doc. 1.6.3, p. 1.

² Jadco, Les Halles d'Anjou, document de présentation, doc. 3.1, p. 9-10.

Figure 1 : le site et son contexte



Source : Jadco, Les Halles d'Anjou, document de présentation, document 3.1, p. 7

1.4 La description du projet du promoteur

Le projet qui fait l'objet de la présente consultation a été présenté en 2022 à l'arrondissement d'Anjou en tant que projet particulier de construction, de modification ou d'occupation d'un immeuble (PPCMOI), car l'usage « Habitation » n'est pas autorisé dans la zone affectant la propriété. L'arrondissement a adopté les deux premiers projets de résolution du PPCMOI (CA22 12245 et CA22 12287).

Par la suite, des personnes habilitées à voter ont sollicité l'ouverture d'un registre afin de soumettre le projet au référendum, contraignant le promoteur Jadco à retirer sa demande. En conséquence, le conseil d'arrondissement a adopté une résolution indiquant le retrait du PPCMOI, ce qui a conduit à la présente consultation qui, depuis 2023, s'inscrit dans le cadre du paragraphe 3 de l'article 89 de la Charte de la Ville de Montréal³.

³ Sommaire décisionnel, doc. 1.1, p. 1.

1.4.1 La zone d'intervention et le plan d'ensemble

Le projet proposé est un agrandissement du bâtiment actuel des Halles d'Anjou avec l'ajout de trois bâtiments résidentiels locatifs et en copropriété accueillant 693 unités. Il comprendrait :

- deux tours résidentielles de 19 étages (A et B) reliées par un basilaire d'un étage;
- la tour C serait un bâtiment multifamilial d'une hauteur de 6 à 8 étages.

Le basilaire créerait une zone de transition entre la composante commerciale et résidentielle du site⁴.

Le projet vise la portion arrière du terrain des Halles d'Anjou, qui comprend actuellement deux marquises utilisées par les maraîchers, ainsi qu'une grande aire de stationnement en surface. Il est important de noter que dans le cadre de ce projet, le lot n'a pas fait l'objet d'un morcellement; le promoteur a acquis des droits superficiaires⁵. Ceci lui permet d'exploiter la surface d'une section de la propriété sans posséder des droits sur le sous-sol⁶.

Selon le promoteur, des travaux seraient effectués dans certaines zones du terrain, notamment le réaménagement des aires de stationnement extérieures de la cour arrière, la bonification de l'aire de stationnement de surface située au-dessus du stationnement souterrain de la propriété voisine (Équifax), et l'aménagement d'un nouvel espace pour les maraîchers du côté du boulevard des Galeries-d'Anjou. L'objectif serait d'assurer la fonctionnalité du site et une intégration adéquate entre les activités des Halles d'Anjou et de la nouvelle composante résidentielle⁷.

En ce qui a trait au verdissement, des toits végétalisés destinés aux résidents seraient prévus sur le basilaire des tours A et B ainsi que sur le chalet urbain. Aussi, un jardin accessible à tous serait aménagé en bordure de l'avenue des Halles, entre la tour C et les tours A et B⁸.

L'aire de stationnement de surface existante serait conservée au-dessus du stationnement souterrain d'Équifax⁹. Au total, on prévoit 455 cases de stationnement pour les clients des Halles¹⁰ et 589 cases de stationnement souterrain de 2 étages réservées exclusivement aux résidents des tours¹¹.

⁴ Transcription de la séance d'information et de questions et réponses du 27 février 2024, doc. 7.1.1, p. 6.

⁵ *Ibid.*, p. 13 et 32.

⁶ *Ibid.*, p. 35.

⁷ Jadco, Les Halles d'Anjou, document de présentation, doc. 3.1, p. 27.

⁸ Transcription de la séance d'information et de questions et réponses du 27 février 2024, doc. 7.1.1, p. 14.

⁹ Jadco, Les Halles d'Anjou, document de présentation, doc. 3.1, p. 28-29.

¹⁰ Il s'agit de 331 cases de stationnement en surface et 124 cases couvertes sous le basilaire.

¹¹ Transcription de la séance d'information et de questions et réponses du 27 février 2024, doc. 7.1.1, p. 13 et 17.

Figure 2 : plan d'ensemble - situation actuelle



Jadco, Les Halles d'Anjou, document de présentation, document 3.1, p. 7

Image 3 : plan d'ensemble, projet projeté



Jadco, Les Halles d'Anjou, document de présentation, document 3.1, p. 29

1.4.2 L'accessibilité du site

Selon le promoteur, le projet garantirait l'accessibilité des piétons et automobilistes au site.

Pour les piétons :

- de nombreux liens piétons, notamment depuis l'avenue des Halles;
- un lien multifonctionnel proposé à la limite sud-est du site pour relier directement l'avenue des Halles au boulevard des Galeries-d'Anjou;
- une entrée vers les Halles d'Anjou prévue depuis le stationnement couvert permettant de maintenir une entrée accessible depuis l'avenue des Halles¹².

Pour les automobilistes :

- L'entrée de l'aire souterraine de stationnement des résidents se trouverait dans le basilaire des tours A et B et serait accessible depuis l'avenue des Halles, la rue Jean-Talon Est et le boulevard des Galeries-d'Anjou;
- l'accès au stationnement couvert pour les Halles d'Anjou se ferait uniquement par une entrée située entre l'aire de livraison des Halles et la tour A;
- le stationnement étagé existant d'Équifax serait entièrement séparé du stationnement souterrain résidentiel;
- il y aurait un seul accès depuis l'avenue des Halles;
- les deux accès depuis la rue Jean-Talon Est seraient conservés : l'un permet d'accéder à l'aire de livraison et l'autre au stationnement d'Équifax et au reste du site;
- un plan de gestion du déneigement serait mis en place pour éviter les problématiques¹³.

Pour la livraison des commerces des Halles :

- une entrée indépendante est proposée pour l'aire de livraison depuis la rue Jean-Talon Est. Les quais de livraison sont intérieurs;
- seuls de petits camions de livraison pourraient circuler au rez-de-chaussée du stationnement couvert par une allée de circulation longeant le mur des Halles d'Anjou afin de desservir les commerces qui s'y trouvent;
- l'aire de livraison située à proximité du magasin Archambault serait couverte;
- l'aire de livraison située à l'est du site serait accessible par le boulevard des Galeries-d'Anjou uniquement¹⁴.

¹² Jadco, Les Halles d'Anjou, document de présentation, doc. 3.1, p. 30.

¹³ *Ibid.*, p. 31.

¹⁴ *Ibid.*, p. 32.

1.4.3 La typologie et le phasage

Le projet proposé comprendrait des unités abordables telles que définies par la Société canadienne d'hypothèque et logement (SCHL). Conformément au Règlement pour une métropole mixte (RMM)¹⁵, le projet comprendrait 69 unités familiales et une compensation financière est aussi prévue pour le volet social¹⁶. Le détail du nombre d'unités par tour est présenté dans le tableau ci-dessous.

	Nombre d'unités	Unités de 3 c.c	Nombre de cases de stationnement résidentiel
Tour A	270	14 (5%)	270 cases (1 / logement)
Tour B	270	14 (5%)	243 cases (0,9 case / logement)
Tour C	152	18 (10%) + 26 (résiduel tours A et B)	76 cases (0,5 case / logement)
Total	693	72	589

La première phase du projet comprendrait la construction du stationnement couvert, la tour A, et le réaménagement de l'équivalent d'une marquise en cour avant des Halles¹⁷. La deuxième phase correspondrait à la tour B, et la troisième phase à la tour C. Enfin, la dernière phase du projet consisterait en l'aménagement du jardin bordant le projet ainsi que l'aménagement et la modification du revêtement du stationnement au-dessus du stationnement souterrain d'Équifax¹⁸.

Image 4 : le phasage



Jadco, Les Halles d'Anjou, document de présentation, document 3.1, p. 42

¹⁵ <https://montreal.ca/articles/metropole-mixte-les-grandes-lignes-du-reglement-7816>.

¹⁶ Jadco, Les Halles d'Anjou, document de présentation, doc. 3.1, p. 42.

¹⁷ Transcription de la séance d'information et de questions et réponses du 27 février 2024, doc. 7.1.1, p. 13 et 32.

¹⁸ Jadco, Les Halles d'Anjou, document de présentation, doc. 3.1, p. 42.

1.4.4 Les mesures de mitigation

Le promoteur propose plusieurs mesures de mitigation afin d'assurer une cohabitation harmonieuse entre l'usage résidentiel du site et les activités commerciales des Halles d'Anjou, de réduire les nuisances sonores, de favoriser les déplacements sécuritaires, et de réduire les inconforts reliés au vent. Parmi ces interventions :

- l'ajout d'un toit végétalisé au-dessus de l'aire de chargement située du côté sud-est du site permettrait de masquer l'aire de chargement depuis les unités résidentielles et de réduire le bruit;
- le positionnement du chalet urbain sur le toit du basilaire permettrait de créer une zone tampon entre le toit-terrasse et le toit du bâtiment des Halles d'Anjou ainsi que de masquer les équipements mécaniques qui y seraient visibles;
- l'utilisation d'un pavé, la présence des colonnes au centre de la voie de circulation et le rétrécissement de la voie de circulation devant les tours A et B;
- l'aire de chargement située du côté de la rue Jean-Talon Est serait séparée des autres stationnements et des voies de circulation¹⁹.

1.4.5 Le paysage - aménagement au sol et au toit

Au sol

Le projet propose un aménagement au niveau du trottoir de l'avenue des Halles. L'objectif serait de doubler les espaces verts au sol qui passeraient de 7,8 % (situation actuelle) à 15,6 % avec l'augmentation du nombre d'arbres à 136.

Un jardin, ouvert à tous, serait aménagé au centre du projet avec un espace ouvert et gazonné permettant des activités libres. Un sentier en diagonale le traverserait pour relier l'avenue des Halles au bâtiment des Halles d'Anjou. Un second sentier ceinturerait en partie le parc pour encourager la déambulation des piétons²⁰.

Au toit

La partie centrale du toit du basilaire serait occupée par une piscine, entourée d'un sentier avec bancs et d'une plantation de vivaces et d'arbres. Un chalet urbain serait ajouté sur le toit du basilaire. Le positionnement du chalet urbain permettrait de réduire les vues vers les toits des Halles d'Anjou et de favoriser l'intimité des utilisateurs. Sur le toit de ce chalet, des aménagements de sedums²¹ seraient également prévus. Sur le toit de la Tour C seraient planifiés

¹⁹ Jadco, Les Halles d'Anjou, document de présentation, doc. 3.1, p. 45.

²⁰ *Ibid.*, p. 47.

²¹ Le Sedum est une plante exceptionnelle par sa résistance à la sécheresse, aux écarts de température ainsi qu'aux maladies et parasites. Ses boutures sont extrêmement faciles à réaliser. Elle est devenue la plante de référence pour les toitures végétales, les jardins urbains ou les jardins économes en eau. Pour en savoir plus : <https://www.promessedefleurs.com/conseil-plantés-jardin/fichefamille/sedum-ou-orpion-planter-cultiver-multiplier/>.

des espaces potagers et de longues tables permettant de créer des lieux de rencontres et de détente pour les résidents²².

1.5 Les études réalisées

Deux études ont été produites par des firmes privées. L'étude d'impact sur la circulation déposée par le promoteur conclut que les pointes en après-midi et en fin de semaine présentent des conditions de circulation difficiles en raison de débits importants et propose des mesures d'atténuation pour répondre à certaines problématiques identifiées à l'intersection Jean-Talon/avenue des Halles²³. L'étude d'impacts éoliens sur le confort des piétons conclut que les vitesses de vent anticipées autour du développement ne dépassent pas en général 25 km/h et, par conséquent, ne dépassent pas le seuil de la condition de sécurité du vent établie à 72 km/h²⁴.

1.6 Le projet de règlement et le cadre réglementaire

1.6.1 L'atteinte des objectifs au Plan d'urbanisme et la compatibilité des usages

Les Halles d'Anjou se situent à l'intérieur d'un secteur d'activités diversifiées à dominance économique du Plan d'urbanisme de Montréal. Cette catégorie d'affectation du sol permet l'intégration d'un usage résidentiel uniquement aux conditions que ledit usage soit situé à proximité du réseau de transport collectif et qu'il convienne à son milieu d'insertion.

Pour assurer une intégration harmonieuse du projet avec l'évolution de son milieu d'accueil, le promoteur soutient que le concept d'aménagement aurait été élaboré en intégrant les orientations de la Planification détaillée - Galeries d'Anjou– Jean-Talon Est tout en respectant les objectifs et les balises d'aménagement issus de la Vision préliminaire de mise en valeur du territoire élaborée par la Ville de Montréal pour le projet de prolongement de la ligne bleue²⁵.

Ces balises prévoient, entre autres, la requalification des grandes propriétés commerciales sous-utilisées en quartiers complets; la consolidation du tissu urbain sur les sites sous-utilisés; l'augmentation du couvert végétal; la primauté de la construction de stationnements intérieurs en remplacement des stationnements extérieurs; et la construction résidentielle de haute densité²⁶.

En ce qui a trait à la compatibilité des usages, le projet de redéveloppement des Halles d'Anjou se situe à moins de 300 m, soit ± 220 m, de l'emprise de la voie rapide de l'autoroute 40 (identifiée comme une voie à débit important), mais n'est pas adjacent à cette dernière. Par

²² Jadco, Les Halles d'Anjou, document de présentation, doc. 3.1, p. 50.

²³ Étude d'impact sur la circulation, doc. 3.2, p. 35.

²⁴ Étude d'impacts éoliens sur le confort des piétons, doc. 3.3, p. 83.

²⁵ Jadco, Les Halles d'Anjou, document de présentation, doc. 3.1, p. 59.

²⁶ *Ibid.*, p. 59-60.

conséquent, conformément aux dispositions de l'article 117.3 du Règlement de zonage (RCA40)²⁷, l'usage habitation ne serait pas incompatible avec la présence de l'autoroute 40 soutient le promoteur.

1.6.2 La conformité réglementaire

Pour le promoteur, la proposition d'aménagement répondrait aux orientations et aux objectifs du Plan d'urbanisme ainsi qu'aux usages autorisés, hauteur de bâtiment, coefficient d'occupation des sols (COS)²⁸, seuil minimal moyen de logements par hectare et taux d'implantation. Au Plan d'urbanisme, l'usage habitation serait autorisé dans la mesure où, selon le promoteur, une étude de compatibilité confirmerait que cet usage est compatible avec son milieu d'insertion²⁹.

Au niveau du zonage, le site étant situé dans la zone C-503, le projet déroge à certains éléments de la réglementation d'urbanisme de l'arrondissement d'Anjou³⁰. Afin de se concrétiser, le projet de redéveloppement devra être approuvé par le processus d'approbation de l'article 89.3 de la Charte montréalaise³¹.

Les dérogations concernent notamment les usages, l'alignement et les marges, ainsi que l'occupation des espaces extérieurs. Le tableau suivant fait état de plusieurs modifications proposées par le règlement en comparaison avec ce qui est autorisé actuellement.

Tableau 1 : comparaison entre le Règlement concernant le zonage (RCA 40) et le Projet de règlement P-23-042 autorisant des dérogations à ce même règlement

	Règlement concernant le zonage (RCA 40)	Projet de règlement P-23-042
Usages	C 1 – Commerce C 2 – Commerce local C 3 – Hôtellerie et divertissement commercial. C 5 – Commerce de moyenne ou grande surface P2d – Établissement à caractère culturel et sportif ou relié aux affaires	H 3 – Habitation multifamiliale
Espace pour maraîchers	- opérations de vente et étalage de produits alimentaires et horticoles sous les marquises, dans la cour avant opposée à la façade principale du bâtiment (soit l'avenue des Halles ici) - étalage et vente de fleurs, de plantes, de fruits et de légumes pour la catégorie C 1	- opérations de vente et étalage de produits alimentaires et horticoles en cour avant, face au boulevard des Galeries-d'Anjou - étalage et vente de fleurs, de plantes, de fruits et de légumes pour la catégorie C 5

²⁷ Selon cet article, un terrain ou une partie de terrain, se trouvant dans le secteur de planification stratégique indiqué à l'illustration 12 de l'annexe A et situé à moins de 300 m de l'emprise d'une autoroute ou d'une voie rapide, adjacent à cette emprise destinée à être occupée par un usage sensible doit respecter certains seuils sonores minimums afin de limiter les nuisances découlant de la proximité du réseau routier.

²⁸ https://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_dad=portal&_pageid=2761,3096724&_schema=PORTAL.

²⁹ Transcription de la séance d'information et de questions et réponses du 27 février 2024, doc. 7.1.1, p. 6-7.

³⁰ Jadco, Les Halles d'Anjou, document de présentation, doc. 3.1, p. 68.

³¹ <https://montreal.ca/demarches/demander-lapprobation-dun-projet-grace-larticle-89-de-la-charte-de-la-ville>.

	Règlement concernant le zonage (RCA 40)	Projet de règlement P-23-042
	- vente d'arbres de Noël autorisée uniquement pour les usages de la catégorie C 5 munis d'une aire d'entreposage extérieure de produits horticoles	- vente d'arbres de Noël sans qu'une aire d'entreposage extérieure de produits horticoles soit aménagée - implantation d'un ou des pavillons de marché en cour avant
Marges entre immeubles	Marges latérales de 1,25 m/étage, soit un minimum de 25 m pour 20 étages	Marge latérale minimale de 20 m entre le volume de la tour A et la limite de terrain
Marges-Stationnement	- minimum 4,5 mètres de toute ligne avant - minimum 50 % de la superficie resurfacée doit être recouverte par un revêtement offrant un IRS minimal de 29	- minimum 1 m de la ligne avant pour l'aire de stationnement située face à l'avenue des Halles - ne pas appliquer les articles 147, 148 et 149 du RCA 40 , concernant l'aménagement paysager de l'aire de stationnement située face à l'avenue des Halles
Équipement et occupations sur le toit	- équipement mécanique - capteur solaire	- piscine - terrasse - jardin potager - pavillons de jardin
Pavillons de jardin	1 pavillon de jardin par terrain Superficie maximale de 15 m²	- plus d'un pavillon de jardin par terrain - superficie maximale des pavillons de 10 % de la superficie du toit de la construction sur laquelle ils sont implantés
Espace végétalisé	minimum 10 % de la superficie totale du terrain	minimum 22 % de la superficie totale du terrain

Source : règlement, document 1.3 et règlement concernant le zonage (RCA40)
Codification administrative, document 5.1

1.7 Les avis des instances consultatives

Le 30 juin 2023, le Comité Jacques-Vigier (CJV) a émis un avis favorable à l'objectif général de modification de la réglementation d'urbanisme de l'arrondissement, à savoir l'autorisation de construire de l'habitation, à partir de l'article 89 de la Charte de la Ville Montréal, sur la partie de lot visée par le projet immobilier qui lui a été soumis. Le CJV a exprimé certaines réserves, notamment en ce qui a trait à l'insertion du projet dans une vision d'ensemble du redéveloppement de ce secteur stratégique de planification³². En outre, il a formulé cinq recommandations qui ont fait l'objet d'un suivi de la part de l'arrondissement et du promoteur.

³² Avis du Comité Jacques-Vigier, doc. 1.4, p. 3.

Tableau 2 : recommandations du Comité Jacques-Viger (Avis, 30 juin 2023) et suivis effectués par l'arrondissement et le promoteur

Recommandations du CJV	Suivi du promoteur et de l'arrondissement
<p>Arrondissement</p> <ul style="list-style-type: none"> • Arrimer les projets immobiliers proposés autour des Galeries d'Anjou à la planification du Secteur stratégique de planification Anjou-Langelier et du Secteur à transformer ou à bâtir O2-T1 de l'arrondissement d'Anjou, et veiller à en assurer la cohérence. • S'assurer que tout projet de requalification présenté au Comité Jacques-Viger soit accompagné d'une réflexion globale sur l'aire TOD et d'une scénarisation de la densification du secteur des Galeries d'Anjou. • Appuyer la réflexion du Secteur stratégique sur une analyse de la circulation et des connexions entre les composantes, incluant les parcours actifs et les espaces verts, ainsi qu'une présentation volumétrique générale des projets. <p>Au promoteur</p> <ul style="list-style-type: none"> • Reconsidérer le remplacement de la structure du stationnement d'Équifax pour permettre la densification harmonieuse du site. • Raffiner la proposition de maisons de ville le long de l'avenue des Halles et revoir la volumétrie de la tour C pour assurer une meilleure transition d'échelle vers les résidences en vis-à-vis. 	<ul style="list-style-type: none"> • Démarches entamées par l'arrondissement auprès du Service de l'urbanisme et de la mobilité en vue de l'élaboration d'un plan directeur pour l'aire TOD des Galeries d'Anjou. L'objectif est de bonifier la vision d'ensemble et d'établir des balises d'aménagement permettant de mieux encadrer les projets et interventions à venir. • Le futur Plan d'urbanisme et de mobilité en cours de rédaction comprend de nouvelles normes de densification pour le secteur de l'aire TOD des Galeries d'Anjou. • Dans le cadre du prolongement de la ligne bleue du métro de Montréal, plusieurs transformations liées à la mobilité prendront place à moyen terme dans l'aire TOD des Galeries d'Anjou. Des études de mobilité, en cours de préparation, permettront d'établir les principaux liens actifs à prioriser et à mettre en valeur. • Le stationnement souterrain d'Équifax n'appartient pas à la Corporation Jadco ou aux propriétaires actuels des Halles d'Anjou, d'où l'impossibilité d'en modifier la structure. Toutefois, dans un souci d'améliorer l'interface du stationnement et de contribuer à la réduction des îlots de chaleur, les aménagements paysagers dans l'aire de stationnement ont été bonifiés en respectant les limites de charges de la structure actuelle avec la plantation de 10 arbres et l'ajout de 256,8 m² d'espaces verts dans l'aire de stationnement. • Un décroché de 4 m est proposé entre les maisons de ville et les étages supérieurs du bâtiment C. Ce décroché permet de faire ressortir les maisons de ville et de créer une meilleure transition avec les résidences en vis-à-vis.

Source : document 1.4, p. 4; et document 1.4.1, p. 1-2

1.8 Le dossier de documentation

L'arrondissement d'Anjou et le promoteur (Groupe Jadco) ont déposé le projet de règlement et le document de présentation du projet ainsi que plusieurs documents complémentaires d'information aux fins de la présente consultation.

Ils sont disponibles sur le site de l'Office à l'adresse suivante :

<https://ocpm.qc.ca/fr/hallesdanjou/documentation>.

1.9 La démarche de consultation

Les consultations publiques de l'OCPM se déroulent en trois étapes : une période d'information, une période d'expression des opinions et une période réservée à l'analyse des opinions et de la documentation déposées. L'OCPM ne limite jamais la participation et favorise l'expression du plus grand nombre de personnes. Les rapports de l'Office sont remis aux élus municipaux et rendus publics.

L'avis public et le dépliant

L'OCPM a fait paraître l'avis public annonçant la consultation le 10 février 2024 dans le journal Le Devoir. Près de 8712 dépliantes annonçant la consultation publique ont ensuite été distribués dans le voisinage des Halles d'Anjou.

La soirée d'information et de questions et réponses, en salle, en ligne et par téléphone

Les personnes représentant le Groupe Jadco et l'arrondissement d'Anjou ont présenté le projet de l'agrandissement du bâtiment commercial des Halles d'Anjou et l'encadrement réglementaire proposé lors d'une séance publique, laquelle s'est déroulée le 27 février 2024 au 7550, boulevard Henri-Bourassa Est. Les citoyens ont pu poser leurs questions aux représentants de l'arrondissement et du promoteur.

L'expression des opinions

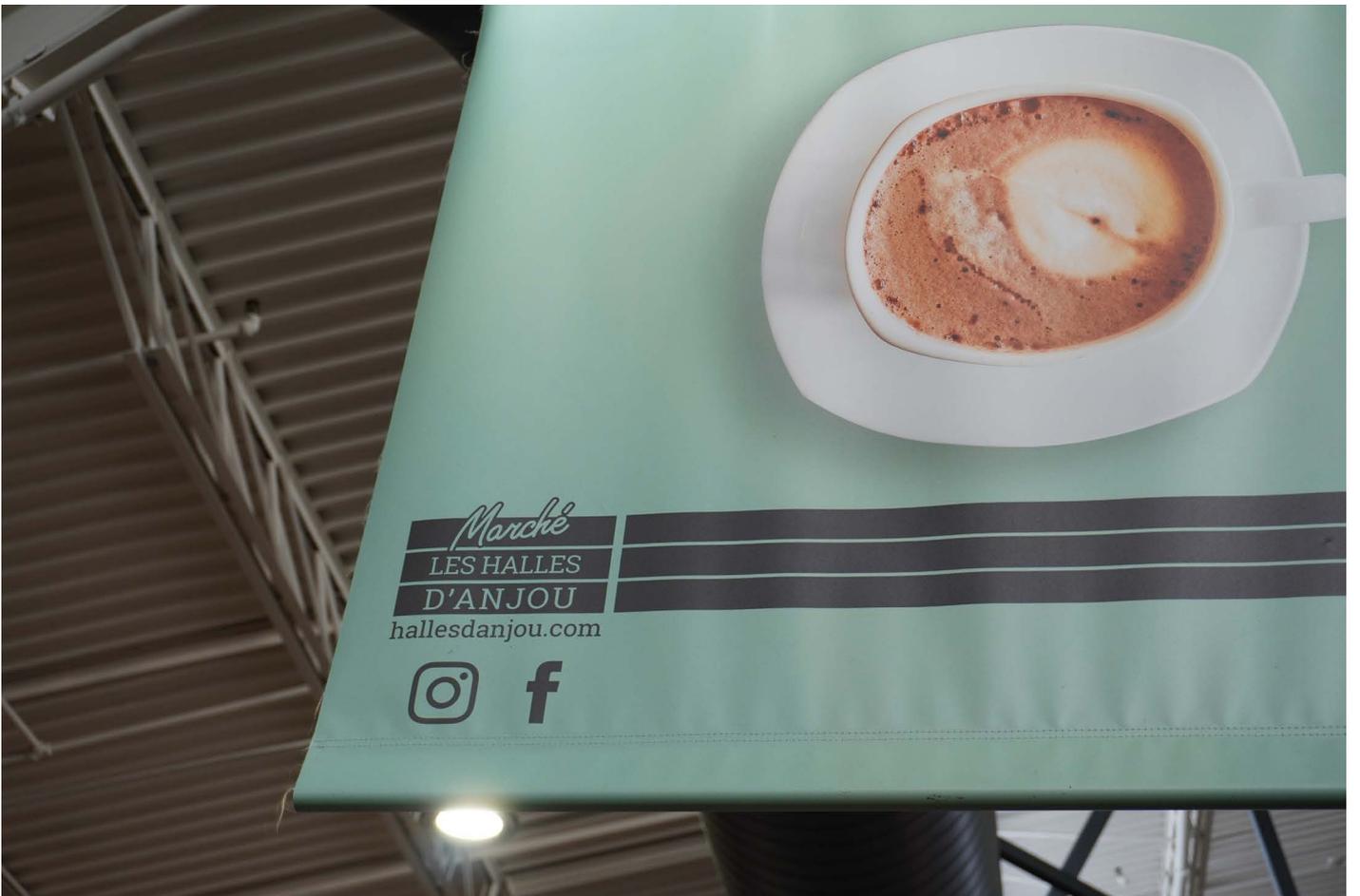
Du 28 février au 14 mars 2024, les citoyens avaient la possibilité d'écrire un commentaire en ligne en répondant à des questions ouvertes. Les thématiques proposées étaient les suivantes : usages, cadre bâti et architecture, accessibilité et déplacements, stationnement, aménagements et espaces extérieurs.

La démarche de consultation a été clôturée le 19 mars 2024 par la tenue d'une séance d'audition des opinions. Les personnes qui le désiraient ont pu présenter leur opinion devant les commissaires concernant le projet de l'agrandissement du bâtiment commercial des Halles d'Anjou et l'encadrement réglementaire. Cette séance a eu lieu au 7550, boulevard Henri-Bourassa Est. Il était également possible de transmettre un mémoire à la commission sans en faire la présentation, ainsi que de participer à distance.

Au terme de la démarche de consultation, les commissaires ont procédé à l'analyse de l'ensemble des opinions et formulé des recommandations qui sont présentées au chapitre 3 du présent document.

1.10 Le tableau synthèse de la participation

Date	Activités	Présences en salle	Contributions	Visionnements en direct et en différé
Phase d'information				
27 février 2024	Soirée d'information et de questions-réponses	23	10	610
Expression des opinions				
Du 28 février au 14 mars 2024	Commentaires en ligne	s/o	40	
19 mars 2024	Mémoires déposés		5	
	Présentations devant les commissaires (1)	15	9	192
Totaux		38	64	802



2. Les préoccupations, les attentes et les opinions des participants

2.1 L'accueil général

La majorité des participants à la consultation sont favorables à la densification du site des Halles d'Anjou. En effet, 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. Le 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, complets et diversifiés, favorables à la mobilité durable et minimisant l'artificialisation des sols³³.

Toutefois, des questions subsistent. On souligne que les défis et enjeux sont bien définis, mais que les solutions proposées sont partielles et inadaptées³⁴. Les uns doutent des aspects positifs du projet pour les commerçants des Halles et les résidents du secteur et insistent sur les impacts négatifs du projet sur la tranquillité et la qualité de vie des résidents qui n'ont pas suffisamment été consultés³⁵. D'autres préoccupations concernent la sécurité des déplacements actifs et l'accessibilité à la future station de métro Anjou; l'intégration du projet dans son environnement immédiat; la hauteur des tours A et B; le lien avec le domaine public; la protection des espaces verts avoisinants et le futur des Halles d'Anjou³⁶.

Par ailleurs, des participants ont identifié des lacunes importantes quant à la biodiversité et à l'arrimage du projet dans la matrice qui l'entoure; celle des espaces verts, dont le parc du Bois-Jean-Milot. Aussi, le projet bouleverserait la dynamique du secteur sans bénéfices substantiels pour la communauté dans un secteur où on a peu de résidences privées pour aînés (RPA) à loyer modique³⁷.

D'autres également s'inquiètent des conséquences du dynamitage du site sur les résidences avoisinantes et, au-delà des responsabilités en cas de problème, puisque le promoteur Jadco a acquis seulement des droits aériens. En effet, il existe deux entités légales sur le site; celle qui appartient au propriétaire des Halles d'Anjou et celle du propriétaire des tours³⁸.

Toutefois, il s'agirait d'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

³³ CRE Montréal, doc. 8.4, p. 3-4; Transcription de la séance d'audition des opinions, doc. 7.2.1, p. 5.

³⁴ André Boisvert, doc. 8.7, p. 1; Accessibilité et déplacements, doc. 9.1, p. 3-4.

³⁵ Emilie Seliskar, doc. 8.6, p. 1; Antonietta Diraddo, doc. 8.13.1, p. 57.

³⁶ André Boisvert, doc. 8.7, p. 1; Cadre bâti et architecture, doc. 9.3, p. 3; Accessibilité et déplacements, doc. 9.1, p. 1-2; Autres enjeux et préoccupations, doc. 9.6, p. 1-2; CRE Montréal, doc. 8.4, p. 7; Transcription de la séance d'audition des opinions, doc. 7.2.1, p. 5.

³⁷ Infologis de l'Est de l'Île de Montréal, doc. 8.2, p. 3-4; Action dignité de Saint-Léonard, doc. 8.8, p. 3; Association québécoise de défense des droits des personnes retraitées et préretraitées de la Pointe-de-l'île de Montréal, doc. 8.5, p. 3-4.

³⁸ Jocelyne Mandanice, doc. 8.14.1, p. 75-78; André-Philippe Drapeau Picard, Transcription, doc. 8.10.1, p. 34.

complet, convivial et sécuritaire. Aussi, le passage d'un secteur monofonctionnel centré sur la voiture à un milieu de vie complet de qualité exige des adaptations importantes³⁹.

Par conséquent, des participants souhaitent du promoteur une bonification importante des mesures favorisant les déplacements actifs (à l'intérieur et autour du site) et des aménagements appropriés sur la propriété. Il devrait aussi s'assurer que le réseau cyclable soit complété pour accéder à la propriété et planter des haies d'arbres pour préserver l'intimité des résidences attenantes⁴⁰. Ces mesures contribueraient à assurer l'acceptabilité sociale du projet.

2.2 Les modifications réglementaires souhaitées

Plusieurs participants se sont spécifiquement prononcés au sujet de certaines modifications réglementaires souhaitées.

Ils acceptent majoritairement l'ajout de l'usage habitation, mais émettent des réserves sur les types de logements avec l'absence de logements abordables et sociaux au sens du Règlement pour une métropole mixte (RMM). Des préoccupations relatives à la définition du logement abordable selon les normes de la SCHL sont également exprimées⁴¹.

Sans s'opposer aux équipements et installations sur le toit, on souhaite que des espaces pour potager accessibles aux résidents y soient aménagés⁴².

Des inquiétudes ont été exprimées concernant les zones maraîchères couvertes par les marquises. Pour certains, leur relocalisation, à l'avant en face du boulevard des Galeries-d'Anjou, ne serait pas viable et donc finalement pourrait occasionner leur disparition; diminuant ainsi l'offre alimentaire de qualité, d'autant plus que les petites boutiques des Halles ne sont pas économiquement accessibles aux familles de la classe moyenne, contrairement aux maraîchers qui offrent des produits locaux et abordables⁴³. D'autres, en revanche, estiment que leur relocalisation, dès le début des travaux, permettrait aux maraîchers de poursuivre leurs activités sans interruption⁴⁴.

On regrette aussi que le projet ne prenne pas en compte d'autres projets à venir ainsi que la planification d'ensemble de ce secteur d'importance. Par ailleurs, les espaces verts sont jugés insuffisants⁴⁵.

³⁹ CRE Montréal, doc. 8.4, p. 4 et 14.

⁴⁰ CRE Montréal, doc. 8.4, p. 14; Autres enjeux et préoccupations, doc. 9.6, p. 3; Accessibilité et déplacements, doc. 9.1, p. 4; Voir aussi la section 2.7 sur la mobilité.

⁴¹ Aurélie Noël, Transcription, doc. 8.12.1, p. 56.

⁴² Autres enjeux et préoccupations, doc. 9.6, p. 2.

⁴³ Madeleine Martin, doc. 8.3, p. 1; Transcription de la séance d'audition des opinions, doc. 7.2.1, p. 29.

⁴⁴ Sandalwood Management Canada ULC et Nobel REIT LP, doc. 8.9, p. 6.

⁴⁵ Voir les sections 2.5 et 2.6.

2.3 Les usages

La grande majorité de participants s'est montrée en faveur de l'ajout de l'usage habitation en mettant de l'avant non seulement les avantages du projet, mais aussi en formulant des craintes et attentes.

Pour les uns, le projet constitue une réponse à la crise du logement qui frappe particulièrement la Ville de Montréal, laquelle connaît un faible taux d'inoccupation (1.5 %). En effet, l'ajout d'environ 700 unités de logement contribuerait à renforcer l'abordabilité du logement, notamment dans les zones sensibles où l'offre insuffisante risque d'entraîner des rénovictions et des déplacements. Pour certains d'entre eux, par le phénomène de filtration (*filtering*), la construction de logements au prix du marché lance une chaîne de déménagements qui profite aux familles à revenus modestes⁴⁶. La construction de près de 700 logements est donc un atout positif pour le quartier. Elle représente aussi une opportunité d'optimisation d'un espace sous-utilisé à proximité d'un futur mode structurant de transport collectif⁴⁷.

Cet ajout d'unités d'habitation est complémentaire aux autres usages déjà présents. En effet, le secteur présente une mixité d'usages (résidentiel, commercial et bureaux) qui sont segmentés. L'ajout d'une composante résidentielle sur le terrain des Halles d'Anjou permettrait une synergie entre les usages résidentiels et commerciaux sur le site qui sont complémentaires les uns aux autres. L'ajout serait également bénéfique pour le quartier en générant une nouvelle clientèle potentielle. Les nouveaux résidents généreraient un afflux qui contribuerait à l'augmentation de l'achalandage et constitueraient un catalyseur pour l'arrivée de nouveaux commerçants. De fait, la synergie entre le commerce de détail (alimentation) et les activités résidentielles créerait un environnement dynamique et attrayant, tout en stimulant l'activité économique du centre commercial⁴⁸.

D'autres participants, sans rejeter l'usage résidentiel proposé, formulent des réserves relatives au logement social et au risque d'embourgeoisement.

Plusieurs organismes communautaires estiment que le projet tel que présenté ne tient compte ni du profil sociodémographique dans le secteur ni des besoins des locataires de l'arrondissement; il ne reflète pas non plus la volonté de la Ville d'augmenter la construction de logements sociaux⁴⁹. En effet, pour ces organismes, la situation du logement locatif dans l'arrondissement d'Anjou est très difficile avec de fortes augmentations de loyer, l'absence d'organisme sans but lucratif (OSBL) en habitation, et la faible proportion de logements sociaux

⁴⁶ Construisons Montréal, doc. 8.1, p. 1.

⁴⁷ Sandalwood Management Canada ULC et Nobel REIT LP, doc. 8.9, p. 1-4.

⁴⁸ *Ibid.*, p. 4-5.

⁴⁹ Infologis de l'Est de l'Île de Montréal, doc. 8.2, p. 3-4; Action dignité de .Saint-Léonard, doc. 8.8, p. 3; Association québécoise de défense des droits des personnes retraitées et préretraitées de la Pointe-de-l'île de Montréal, doc. 8.5, p. 3-4.

comparée aux secteurs voisins de Mercier-Est⁵⁰. Le projet, tel que présenté, contribuerait plutôt à embourgeoiser le secteur au profit de personnes aisées en provenance de l'extérieur de l'arrondissement d'Anjou plutôt que de répondre aux besoins des personnes à faibles revenus⁵¹. L'absence de logements à loyer modique et la faible proportion de logements familiaux favoriseraient les promoteurs au détriment de la population dans le besoin. Sans ces deux composantes, l'augmentation de l'offre n'aurait aucun impact sur la crise du logement⁵². C'est pourquoi les participants déplorent le fait que le promoteur choisisse de payer des compensations financières plutôt que de construire du logement social *in situ*.

Par ailleurs, on regrette le fait que les déplacements actifs soient les seuls critères pris en compte dans la planification des TOD, au détriment de la mixité de la population et de l'abordabilité du logement, mettant les équipements collectifs au seul profit de personnes nanties.

Il est proposé que 40 % des unités de logement soient consacrés au logement social⁵³. Tout en appuyant l'ajout d'usage habitation, des participants proposent l'augmentation du nombre d'unités consacrées au logement familial; l'intégration au projet de services de proximité et lieux communs pour les résidents des tours et du quartier, notamment les garderies, une clinique, un local communautaire⁵⁴. De plus, afin d'attirer des résidents plus stables qui s'investiraient à plus long terme, il serait souhaitable de privilégier la vente d'unités plutôt que la location⁵⁵. Ceci ouvrirait la voie à la mutualisation des espaces avec la possibilité pour les résidents du secteur d'accéder aux équipements sportifs moyennant un abonnement, comme c'est le cas avec la Piscine La Cité⁵⁶. On aurait également souhaité que les unités résidentielles soient composées de maisons de ville, car les hauteurs projetées ne s'arrimeraient pas aux duplex et cottages dans le secteur⁵⁷.

Plusieurs personnes remettent en cause la pertinence d'autoriser un usage habitation sur le site pour plusieurs raisons. D'abord, il ne serait pas compatible avec les activités commerciales qui se tiennent sur ce site. Pour eux, en effet, « *l'habitation locative projetée, destinée aux jeunes familles, pour être compatible avec l'usage convoité, doit offrir des services de proximité aux résidents comme parcs, écoles, bibliothèques, centres communautaires*⁵⁸. » Dans

⁵⁰ Infologis de l'Est de l'Île de Montréal, doc. 8.2, p. 4-5; Action dignité de Saint-Léonard, doc. 8.8, p. 4-5; Association québécoise de défense des droits des personnes retraitées et préretraitées de la Pointe-de-l'île de Montréal, doc. 8.5, p. 4-5; Transcription de la séance d'audition des opinions, doc. 7.2.1, p. 17.

⁵¹ Infologis de l'Est de l'Île de Montréal, doc. 8.2, p. 3-4; Action dignité de Saint-Léonard, doc. 8.8, p. 3; Association québécoise de défense des droits des personnes retraitées et préretraitées de la Pointe-de-l'île de Montréal, doc. 8.5, p. 3-4.

⁵² Jocelyne Mandanice, doc. 8.14.1, p. 76; Les usages, doc. 9.2, p. 1; Transcription de la séance d'audition des opinions, doc. 7.2.1, p. 16 et 21.

⁵³ Infologis de l'Est de l'Île de Montréal, doc. 8.2, p.6-7; Action dignité de Saint-Léonard, doc. 8.8, p. 6-7; Association québécoise de défense des droits des personnes retraitées et préretraitées de la Pointe-de-l'île de Montréal, doc. 8.5, p. 6-7; Les usages, doc. 9.2, p. 1-2; Transcription de la séance d'audition des opinions, doc. 7.2.1, p. 15 et 18.

⁵⁴ Aurélie Noël, Transcription, doc. 8.12.1, p. 53.

⁵⁵ Les usages, doc. 9.2, p. 1-2.

⁵⁶ Autres enjeux et préoccupations, doc. 9.6, p. 2.

⁵⁷ Antonietta Diraddo, doc. 8.13.1, p. 62.

⁵⁸ Madeleine Martin, doc. 8.3, p. 1; Transcription de la séance d'audition des opinions, doc. 7.2.1, p. 24-25.

l'arrondissement d'Anjou, ces services seraient éloignés, car situés soit au nord de l'autoroute 40 ou à l'est de l'autoroute 25. Les solutions proposées resteraient partielles et n'offriraient pas les conditions propices au succès d'un projet d'habitation familiale locative de qualité⁵⁹.

L'ajout d'un usage résidentiel peut, à terme, menacer les Halles d'Anjou et toutes les interactions sociales qui s'y déroulent. En effet, ce lieu social et culturel est très important pour les aînés qui le visitent, y magasinent, déjeunent, socialisent et brisent leur isolement⁶⁰.

Finalement, certaines personnes estiment inopportun l'ajout de nouveaux logements, car le secteur est déjà congestionné avec de nombreuses habitations multifamiliales sur la rue Bélanger et l'avenue des Halles en l'absence de services de proximité. En lieu et place de l'érection de condos sur le site, certains estiment que l'arrivée de la future station de métro est une opportunité d'ajouter les commerces spécialisés et bonifier l'espace du marché public pour en faire un grand marché Jean-Talon de l'Est⁶¹. Des craintes sont aussi exprimées quant à l'éventualité que le secteur perde son potentiel commercial au profit uniquement de tours résidentielles⁶².

2.4 Le cadre bâti

De nombreux participants ont émis des préoccupations relatives aux hauteurs et à l'insertion du projet dans le milieu. Sans remettre en question le besoin de densifier le site et d'ajouter une composante résidentielle, ils soutiennent que les tours de 19 étages ne sont pas adaptées aux familles dans le secteur du fait de l'absence d'infrastructures, d'équipements collectifs et de services de proximité. Pour eux, le secteur, déjà très dense avec plus d'une dizaine de tours de 10 à 14 étages, n'offre pas les conditions pour en faire un milieu de vie de qualité⁶³.

Le projet ne s'arrimerait pas avec le secteur résidentiel voisin notamment de Mercier—Hochelaga-Maisonneuve (MHM). En effet, bâti à échelle humaine, développé pour offrir une qualité de vie aux familles à la ville, il est composé principalement d'habitations à deux étages. En conséquence, avec ses 19 étages, le projet changerait complètement le paysage du quartier, obstruerait les vues des résidents dans le voisinage et nuirait à la qualité de vie⁶⁴.

Par ailleurs, certains s'inquiètent de ses impacts sur la valeur des condos Les Châteaux des Halles attenants à la tour C et souhaiteraient que la hauteur ne dépasse pas celle des tours Équifax et Hydro solution⁶⁵. Ceci aurait l'avantage de créer une harmonie avec le voisinage et les rendraient

⁵⁹ Madeleine Martin, doc. 8.3, p. 2.

⁶⁰ Jocelyne Mandanice, doc. 8.14.1, p. 73.

⁶¹ Les usages, doc. 9.2, p. 1.

⁶² Autre enjeux et préoccupations, doc. 9.6, p. 3.

⁶³ Madeleine Martin, doc. 8.3, p. 1; Les usages, doc. 9.2, p. 2; Autres enjeux et préoccupations, doc. 9.6, p. 1; Transcription de la séance d'audition des opinions, doc. 7.2.1, p. 28.

⁶⁴ Emilie Seliskar, doc. 8.6, p. 1; Madeleine Martin, doc. 8.3, p. 1.

⁶⁵ Autres enjeux et préoccupations, doc. 9.6, p. 1; Les usages, doc. 9.2, p. 2; Cadre bâti et architecture, doc. 9.3, p. 1-2.

moins imposantes. À la limite, il est également proposé de conserver les tours A et B en les ramenant à 10 étages, et de retirer la tour C au profit de plus d'espaces verts accessibles à la population du secteur⁶⁶.

Du point de vue architectural, certains soulignent que le projet contribuerait à rehausser l'esthétique globale du site. La conception architecturale prévue pour les bâtiments résidentiels et l'aire des maraîchers contribuerait également à donner un nouvel aspect à l'ensemble du centre commercial, améliorant significativement son apparence générale⁶⁷. Cet avis n'est pas partagé par d'autres qui estiment qu'esthétiquement, les deux tours proposées ne sont pas très jolies, en plus d'obstruer la vue sur les Halles et d'autres immeubles emblématiques du secteur, dont la tour RBC. Ils auraient souhaité que ce projet mixte soit limité à 12 étages et comprenne une réorganisation du bâtiment des Halles qui aurait plutôt des commerces au rez-de-chaussée et des habitations au-dessus. Cette optimisation de la vaste surface déjà utilisée par les Halles se ferait en harmonisant les couleurs, le design et les matériaux avec ceux des immeubles voisins⁶⁸.

2.5 Les aménagements et les espaces publics

Plusieurs participants ont émis des commentaires relatifs aux aménagements et aux espaces publics. Pour les uns, la reconfiguration du site contribuerait à renforcer la sécurité des utilisateurs et des piétons. La division des quais de chargement et des espaces de stationnement en zones distinctes favoriserait une circulation plus fluide et sécurisée entre les camions, les voitures et les piétons. Par ailleurs, l'aménagement des trottoirs faciliterait les déplacements des piétons dans le stationnement et sur le site⁶⁹. Cette position ne fait pas l'unanimité, puisque pour d'autres, il n'y a pas d'aménagements prévus pour des zones d'interaction dangereuses côté sud, ajouté à une discontinuité du trottoir dans une ligne de désir⁷⁰.

En effet, le projet est situé à la jonction de trois arrondissements : Anjou, Saint-Léonard et Mercier-Hochelaga-Maisonneuve. Les citoyens desdits arrondissements partagent des espaces communs comme le parc du Boisé-Jean-Milot et les commerces (les Halles), générant autant de lignes de désirs⁷¹ ou de recoins qui ne sont pas toujours pris en compte en urbanisme. Or, l'accessibilité du parc est vraiment déficiente et dangereuse et pourrait générer du stress et de l'insécurité pour les piétons⁷².

Par ailleurs, non seulement, aucune information ne semble fournie sur la gestion de l'eau de ruissellement des aires de stationnement restantes, mais aussi aucun espace végétalisé ne

⁶⁶ Cadre bâti et architecture, doc. 9.3, p. 3.

⁶⁷ Sandalwood Management Canada ULC et Nobel REIT LP, doc. 8.9, p. 5.

⁶⁸ Jocelyne Mandanice, doc. 8.14.1, p. 74; Cadre bâti et architecture, doc. 9.3, p. 1-2.

⁶⁹ Sandalwood Management Canada ULC et Nobel REIT LP, doc. 8.9, p. 5.

⁷⁰ CRE Montréal, doc. 8.4, p. 11.

⁷¹ Les lignes de désir sont des raccourcis que les piétons empruntent pour se rendre le plus rapidement possible à leur destination.

⁷² Aurélie Noël, Transcription, doc. 8.12.1, p. 51-52.

semble prévu sur le site pour gérer les eaux pluviales⁷³. Pourtant, dans ce secteur fortement urbanisé et minéralisé, l'aménagement du territoire affecte la perméabilité du sol. Or, la gestion de l'eau de ruissellement, enjeu important, ne semble pas être une préoccupation du promoteur. Ceci se traduit par l'absence d'aménagement de biorétention ou d'infrastructures vertes permettant la réduction des eaux de ruissellement à la source⁷⁴.

Des participants soulignent que la configuration du stationnement souterrain d'Équifax limiterait grandement le verdissement en surface. Aussi, malgré la présence de quelques espaces verts composés de végétation légère, l'esquisse du projet montre que seulement une partie du stationnement présenterait un revêtement clair⁷⁵. Cela contribuerait peu à la réduction des îlots de chaleur, mais pas à la gestion des eaux de ruissellement.

Les participants ont soumis plusieurs propositions en matière d'aménagements des voies côté sud. D'abord, le retrait du terre-plein et de la voie excédentaire entrant sur la propriété permettrait d'aménager un trottoir sur le côté sud de la propriété. Ensuite, un espace vert entre le trottoir et la propriété au sud pourrait être aménagé afin de créer 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. Aussi, 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 ayant une limitation visuelle. Si un tel cheminement ne peut être envisagé en raison du stationnement, des mesures pour le repérage de ces personnes devraient être prévues⁷⁶.

On estime également que la vision d'aménagement doit prendre en compte le milieu environnant et éliminer les barrières physiques que l'on croise dans ces trois arrondissements, et rendre les lieux (parc du Boisé-Jean-Milot et les Halles) accessibles depuis l'avenue des Halles en rendant l'expérience plus intéressante, d'autant plus que les Halles constituent un lieu social très fréquenté par les aînés⁷⁷. Dans la même perspective, les aménagements à l'intérieur et autour du site doivent viser la promenabilité, la marchabilité et la fluidité pour les piétons et cyclistes, notamment sur les rues Jean-Talon Est, l'avenue des Halles et bien au-delà⁷⁸.

Finalement, il est proposé que les infrastructures projetées soient fiables, résilientes et durables, en favorisant le plus possible la gestion des eaux pluviales à la source afin de minimiser les volumes d'eau à traiter ainsi que les coûts de construction et d'entretien des ouvrages. Il s'agirait aussi de couvrir la totalité de la surface du stationnement d'Équifax de revêtement de sol clair⁷⁹.

⁷³ CRE Montréal, doc. 8.4, p. 12; Transcription de la séance d'audition des opinions, doc. 7.2.1, p. 5 et 13.

⁷⁴ Aménagements et espaces extérieurs, doc. 9.4, p. 1.

⁷⁵ CRE Montréal, doc. 8.4, p. 12; Transcription de la séance d'audition des opinions, doc. 7.2.1, p. 6-7.

⁷⁶ CRE Montréal, doc. 8.4, p. 10.

⁷⁷ Transcription, doc. 8.12.1, p. 51-53.

⁷⁸ Transcription, doc. 8.12.1, p. 55; Accessibilité et déplacements, doc. 9.1, p. 4.

⁷⁹ CRE Montréal, doc. 8.4, p. 13; Aménagements et espaces extérieurs, doc. 9.4, p. 1.

2.6 La biodiversité et les espaces verts

Plusieurs interventions soulignent le déficit d'espaces verts et la faible place réservée à la protection de la biodiversité.

Il y a un consensus sur le fait que le site du projet est majoritairement occupé par une grande surface asphaltée, spécifiquement consacrée au stationnement des véhicules, et que ces aires de stationnement ne sont pas toutes utilisées à leur pleine capacité, constituant un important îlot de chaleur⁸⁰. En plus de la forte minéralisation, le site est enclavé par les autoroutes 25 et 40. Par conséquent, les petits verdissements prévus en bordure ou sur les toits seraient insuffisants pour diminuer la température du site et réduire l'îlot de chaleur. L'aménagement du petit parc, adjacent à la tour C, ne pourrait à lui seul répondre à la demande d'espaces verts des résidents⁸¹. Aussi, en l'absence de mesures pour la gestion des eaux pluviales, le projet n'offrirait pas de vision d'aménagement durable et de transition écologique. Par ailleurs, aucun effort n'est fait pour enraceriner la nature en ville et respecter les orientations et les priorités du Plan stratégique de Montréal 2030 en matière de transition écologique⁸². En outre, les petites aires de stationnement situées à l'avant et en cour latérale du centre commercial ne semblent bénéficier ni d'un verdissement accru pour atteindre un minimum de couverture par la canopée des arbres, ni de revêtements de sol clairs⁸³.

On note également qu'autour du projet, il y a une entrée qui mène au parc du Boisé-Jean-Milot où plus de 550 espèces d'oiseaux, d'insectes nocturnes et d'abeilles ont été recensées. Le projet ne semble pas en tenir compte de manière à contribuer à l'atteinte de la priorité 2 du plan de protection des pollinisateurs de la Ville de Montréal à savoir « *enraciner la nature en ville en mettant la biodiversité, les espaces verts ainsi que la gestion, les développements du patrimoine naturel, riverain et aquatique au cœur de la prise de décisions*⁸⁴. » Dans cette perspective, certains s'étonnent que l'analyse du site n'ait pas pris en compte le seul espace vert et poumon du quartier, le parc du Boisé-Jean-Milot, situé à environ 250 mètres à pied des nouvelles habitations et lieu de ressourcement pour les résidents. Pourtant, le projet pourrait avoir un impact négatif direct en augmentant la pression sur les écosystèmes au regard de l'achalandage qui pourrait entraîner l'ajout de nouveaux résidents. Ceci démontre une absence de sensibilité à l'égard de la protection et de la préservation du milieu naturel adjacent⁸⁵.

On fait aussi valoir que les collisions avec les fenêtres et la pollution lumineuse constituent, entre autres, les principaux facteurs du déclin des oiseaux en ville. En effet, les vitres de verre sur les édifices, principalement les tours A et B du projet soumis représenteraient un risque important

⁸⁰ Sandalwood Management Canada ULC et Nobel REIT LP, doc. 8.9, p. 4.

⁸¹ Aménagements et espaces extérieurs, doc. 9.4, p. 1.

⁸² Madeleine Martin, doc. 8.3, p. 1-2.

⁸³ CRE Montréal, doc. 8.4, p. 9; Transcription de la séance d'audition des opinions, doc. 7.2.1, p. 13-14 et 26.

⁸⁴ André-Philippe Drapeau Picard, Transcription, doc. 8.10.1, p. 32-34.

⁸⁵ Transcription de la séance d'audition des opinions, doc. 7.2.1, p. 32-33.

pour la centaine d'oiseaux qui fréquentent le parc du Boisé-Jean-Milot. De même, la pollution lumineuse serait une source de perturbation importante et pourrait nuire à la reproduction et à la conservation des oiseaux, des insectes nocturnes et des papillons⁸⁶. D'autres s'interrogent sur le choix des palettes végétales⁸⁷ retenues dans les options d'aménagements et, particulièrement, le peu d'espèces indigènes, de conifères ou d'arbustes; l'aménagement semble surtout basé sur l'aspect esthétique des plantes, certes belles, mais qui n'ont pas nécessairement d'intérêt écologique, notamment pour les pollinisateurs⁸⁸. Pourtant, les conifères, importants entre autres pour les oiseaux en tant que refuge pendant les tempêtes et en hiver, n'y sont pas prévus. Par ailleurs, la strate arbustive, peu considérée, pourrait fournir un habitat et un refuge intéressant pour plein d'espèces, notamment les oiseaux, et une niche pour les insectes⁸⁹.

Afin de contribuer à la diminution de l'îlot de chaleur et la protection de la biodiversité, des mesures importantes sont souhaitées : la plantation d'arbres et de végétaux; l'aménagement de toits verts; la construction d'infrastructures vertes; l'élaboration d'un plan de gestion des eaux pluviales en maximisant le recours aux infrastructures de biorétention; l'amélioration du revêtement du sol des aires de stationnement intouchées au nord, au sud et à l'est du bâtiment; l'aménagement et la sécurisation des accès au parc du Boisé-Jean-Milot à partir de l'avenue des Halles⁹⁰. Le recours à un éclairage écologique aux DEL, mais à moins de 3000 kelvins, minimiserait les risques d'impact et les effets néfastes de la pollution lumineuse⁹¹.

De plus, le projet représente aussi une opportunité de favoriser la biodiversité en créant des micro-habitats intéressants pour les insectes. En conséquence, on souhaite que le choix de végétaux reflète davantage les priorités en conservation, c'est-à-dire prioriser des espèces indigènes et nectarifères pour les pollinisateurs. Des projets avec de tels aménagements existent notamment à la coopérative Polliflora et sur le Campus de l'École de technologie supérieure (ÉTS). Afin de mieux sélectionner les plantes, on invite le promoteur à s'inspirer des ressources disponibles sur le site Internet d'Espèce pour la vie et d'ajouter les composantes de biodiversité à l'analyse recommandée par le Comité Jacques-Viger quant aux connexions avec les composantes du secteur (notamment le parc du Boisé-Jean-Milot)⁹².

⁸⁶ André-Philippe Drapeau Picard, Transcription, doc. 8.10.1, p. 33-35.

⁸⁷ « Palette végétale » est un terme paysagiste pour décrire la liste des espèces qui seront incluses dans un plan de plantation.

⁸⁸ André-Philippe Drapeau Picard, doc. 8.10, p. 10; Transcription, doc. 8.10.1, p. 34.

⁸⁹ André-Philippe Drapeau Picard, Transcription, doc. 8.10.1, p. 34.

⁹⁰ Sandalwood Management Canada ULC et Nobel REIT LP, doc. 8.9, p. 5; CRE Montréal, doc. 8.4, p. 9 et 13; Aménagements et espaces extérieurs, doc. 9.4, p. 1; Le comité de surveillance Louis-Riel, doc. 8.11, p. 14; André-Philippe Drapeau Picard, doc. 8.10, p. 12.

⁹¹ André-Philippe Drapeau Picard, Transcription, doc. 8.10.1, p. 33.

⁹² André-Philippe Drapeau Picard, doc. 8.10, p. 12; Transcription, doc. 8.10.1, p. 35-36; Le comité de surveillance Louis-Riel, doc. 8.11, p. 14; Transcription de la séance d'audition des opinions, doc. 7.2.1, p. 41-43.

2.7 La mobilité

Plusieurs préoccupations en lien avec la circulation de transit, les stationnements et les déplacements actifs ont été soulevées.

2.7.1 La circulation de transit

Les participants sont préoccupés par le trafic qui sera généré sur l'avenue des Halles en raison de la densification, ainsi que par d'autres conséquences que sont le bruit, la pollution automobile et surtout les risques d'accidents. Pour beaucoup, les rues du secteur ne sont pas construites pour recevoir un tel volume de circulation. En effet, la circulation dans ce secteur est déjà surchargée. La rue Beaufort, avec une seule sortie sur la rue Bélanger, dessert difficilement toute la circulation générée par les nombreuses tours de condos. La rue Bélanger, assez étroite, est achalandée par la circulation de transit d'automobilistes se rendant aux Galeries-d'Anjou qui évitent le boulevard des Galeries-d'Anjou et la rue Jean-Talon. Cette situation, en plus de constituer un danger pour les piétons et cyclistes, impacte grandement la qualité de vie des résidents, principalement aux heures de pointe et les week-ends⁹³.

Aussi, des réserves sont émises sur les études de circulation commandées par le promoteur et les conclusions concernant le trafic et ses impacts sur la rue Bélanger et l'avenue des Halles. Non seulement les données ne seraient plus actuelles (car datant d'avril 2022), mais l'une des recommandations qui consiste à proposer une modulation du temps des feux de circulation n'est pas convaincante⁹⁴.

Afin de faire face aux multiples désagréments causés par l'augmentation de la circulation de transit, plusieurs scénarios sont proposés : soit la fermeture de la rue Bélanger à la hauteur de l'avenue des Halles, comme à l'origine⁹⁵; soit l'optimisation de l'aménagement de l'avenue des Halles avec la création de trois voies, dont une réservée aux autobus à certaines heures⁹⁶.

2.7.2 Les déplacements actifs et la sécurité

Les participants sont préoccupés par la sécurité des déplacements actifs. Pour eux, alors que la marche et le vélo prennent de plus en plus d'importance comme modes de déplacement, notamment dans les milieux urbains denses, le projet semble prioriser l'automobile. En effet, l'accessibilité au site semble avoir été planifiée pour un minimum de dérangement pour les automobilistes. Ainsi, le concept d'aménagement présenté par le promoteur pour les déplacements actifs ne semble pas très approfondi.

⁹³ Antonietta Diraddo, doc. 8.13.1, p. 57-60; Madeleine Martin, doc. 8.3, p. 1; Emilie Seliskar, doc. 8.6, p. 1; Accessibilité et déplacements, doc. 9.1, p. 1-3; Autres enjeux et préoccupations, doc. 9.6, p. 1-2; Cadre bâti et architecture, doc. 9.3, p. 3.

⁹⁴ Jocelyne Mandanice, doc. 8.14.1, p. 75.

⁹⁵ Antonietta Diraddo, doc. 8.13.1, p. 57.

⁹⁶ Cadre bâti et architecture, doc. 9.3, p. 3.

Aussi, les réseaux de déplacements actifs proposés présenteraient des lacunes et imprécisions, et ne favoriseraient pas la mobilité durable et inclusive des résidents et des visiteurs des bâtiments projetés. Plusieurs de ces liens ne seraient pas sécuritaires pour les piétons et cyclistes. À titre d'exemples : le lien de déplacement actif vers la rue Jean-Talon, partagé avec l'accès des camions et des automobiles au stationnement d'Équifax et des commerces; 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; le lien entre la tour C et le boulevard des galeries d'Anjou semble cheminer dans un stationnement; le seul accès au site vers le boulevard des galeries d'Anjou pour les camions, autos, vélos et piétons est partagé avec les voisins; le cheminement qui contourne le bâtiment commercial par le sud serait sinueux et briserait plusieurs lignes de désir, ce qui exposerait les piétons empruntant le chemin direct à la circulation avec les deux sorties de stationnements et pourrait se traduire par des comportements⁹⁷. Les sorties des deux halls des tours A et B débouchent sur des trottoirs minimalistes de 1,8 m. Ce niveau de service correspondrait à celui d'une rue de triplex. De plus, les voies sous le porte-à-faux, rencontrées normalement dans des débarcadères aménagés en parallèle à des voies de circulation, risquent de créer des situations potentiellement dangereuses⁹⁸.

Plus spécifiquement pour les cyclistes, une des lacunes du projet serait non seulement le manque d'informations et d'indications sur l'accès et le stationnement des vélos des résidents et visiteurs, mais aussi la cohabitation avec les automobiles et les espaces réservés aux vélos dans le stationnement souterrain. Les documents fournis manquent de précision. La possibilité qu'un tel complexe immobilier n'offre que 10 stationnements à vélo, en vertu de la réglementation actuelle⁹⁹, apparaîtrait totalement déraisonnable¹⁰⁰. Par ailleurs, la complétion des réseaux cyclables et leur connexion aux bâtiments ne semblent pas prévues. En effet, la chaussée désignée sur l'avenue des Halles ne peut être qualifiée d'aménagement cyclable sécuritaire. Aussi, les voies cyclables sur la rue Bélanger s'arrêtent sans raison apparente dans MHM et il n'y a pas de lien cyclable entre l'avenue des Halles et les voies cyclables en bordure du boulevard des Galeries-d'Anjou, sans oublier l'inexistence de lien cyclable sur Jean-Talon Est¹⁰¹.

Plusieurs propositions sont faites à l'effet de garantir la sécurité des piétons et cyclistes. On propose, par exemple, de revoir à la fois la hiérarchie des modes sur la propriété, les cheminements piétons à partir des lignes de désir prévisibles sur la propriété, et les sorties des tours. Il s'agira aussi de garantir la lisibilité des cheminements, de réduire les vitesses permises,

⁹⁷ André Boisvert, doc. 8.7, p. 1; CRE Montréal, doc. 8.4, p. 5-6.

⁹⁸ CRE Montréal, doc. 8.4, p. 5-6.

⁹⁹ Selon l'article 152 du Règlement de zonage, « 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 ».

¹⁰⁰ CRE Montréal, doc. 8.4, p. 6-7.

¹⁰¹ André Boisvert, doc. 8.7, p. 1; CRE Montréal, doc. 8.4, p. 6-7.

d'aménager des passages piétons et de considérer le design universel¹⁰². L'objectif serait de prioriser les déplacements actifs et de limiter les interactions avec les voitures¹⁰³.

On demande également de considérer l'abandon d'un des quais de chargement et l'ajout de restrictions sur les heures de livraison. Ces mesures diminueraient le risque d'interaction entre poids lourds et les usagers vulnérables. Il est également souhaité que l'accès sud-est et le cheminement des piétons au sud de la propriété soient repensés. Ce réaménagement s'étendrait à l'ensemble du site en prenant en compte l'accès aux commerces des Halles et aux différents espaces publics (parcs, pistes cyclables) du secteur. Par exemple, l'aménagement des trottoirs permettant aux piétons d'emprunter de façon sécuritaire la zone de manœuvre devant le quai de chargement nord afin d'accéder à l'intersection Jean-Talon Est / boulevard des Galeries-d'Anjou¹⁰⁴.

Concernant spécifiquement les cyclistes, les participants proposent de compléter le réseau cyclable du secteur avant la fin des travaux. Il s'agirait soit :

- de transformer la chaussée désignée sur l'avenue des Halles en voies cyclables protégées unidirectionnelles de chaque côté comme le Réseau express vélo (REV);
- de compléter les voies cyclables sur la rue Bélanger dans le prolongement des bandes cyclables présentes à l'ouest dans MHM et jusqu'au boulevard des Galeries-d'Anjou;
- de planifier le prolongement de la voie cyclable en bordure du boulevard des Galeries d'Anjou afin d'assurer un accès sécuritaire des usagers de tous les modes vers le nord;
- d'envisager la création de voies cyclables protégées sur Jean-Talon Est¹⁰⁵.

D'autre part, l'on insiste sur la planification des équipements de stationnement pour vélo afin d'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. À cet effet, prévoir 20 % des cases à l'extérieur et au moins 50 % à l'intérieur comme l'exigent les réglementations appliquées par d'autres arrondissements de Montréal serait une avenue à explorer¹⁰⁶.

2.7.3 Les stationnements

Des participants s'inquiètent de la réduction des cases de stationnement et les impacts négatifs pour les clients qui pourraient être dissuadés de se rendre aux Halles ou de fréquenter les zones

¹⁰² Le Design Universel est un concept qui vise à créer des environnements, des produits et des services accessibles et utilisables par tous, sans nécessiter d'adaptations ou de conceptions spécifiques pour les personnes ayant des limitations fonctionnelles.

¹⁰³ CRE Montréal, doc. 8.4, p. 5; Accessibilité et déplacements, doc. 9.1, p. 1-2.

¹⁰⁴ André Boisvert, doc. 8.7, p. 1; CRE Montréal, doc. 8.4, p. 5; Transcription de la séance d'audition des opinions, doc. 7.2.1, p. 9

¹⁰⁵ CRE Montréal, doc. 8.4, p. 8; Accessibilité et déplacements, doc. 9.1, p. 2; Transcription de la séance d'audition des opinions, doc. 7.2.1, p. 7-8 et 11.

¹⁰⁶ CRE Montréal, doc. 8.4, p. 8.

maraîchères couvertes par des marquises. En effet, les conséquences seraient significatives pour les aînés qui habitent dans le secteur et se déplacent principalement en auto¹⁰⁷.

Certains s'étonnent qu'aucune stratégie de mutualisation des espaces de stationnement souterrain et extérieur ne semble prévue¹⁰⁸. Toutefois, cette idée ne fait pas l'unanimité, car d'autres appellent à une meilleure gestion des stationnements extérieurs afin qu'ils ne soient pas utilisés par les visiteurs des résidents¹⁰⁹.

De plus, l'accès au stationnement des résidents, en plein milieu du site, ajoute de la circulation et nuit à la sécurité des résidents et visiteurs¹¹⁰.

Des participants proposent de localiser directement l'entrée du stationnement des résidents sur l'avenue des Halles. L'allée prévue vers l'avenue des Halles serait, dans ce scénario, une descente vers le stationnement privé. Pour l'accès au stationnement des commerces, il faudrait garder l'accès actuel du stationnement existant sur l'avenue des Halles. Ceci permettrait d'agrandir la zone de verdissement. On pourrait également réaménager des sections du stationnement autour de la Tour C afin de sécuriser un lien de transport actif vers le boulevard des Galeries-d'Anjou. De même, une mutualisation entre les usagers résidentiels et commerciaux pourrait conduire à des réductions additionnelles de stationnement au profit du verdissement ou des déplacements actifs. Enfin, l'inclusion d'autopartage à l'offre de mobilité sur le site offrirait une option de mobilité durable pratique et économique aux résidents¹¹¹.

¹⁰⁷ Jocelyne Mandanice, doc. 8.14.1, p. 74; Emilie Seliskar, doc. 8.6, p. 1; Accessibilité et déplacements, doc. 9.1, p. 3.

¹⁰⁸ CRE Montréal, doc. 8.4, p. 12.

¹⁰⁹ Stationnement, doc. 9.5, p. 1; Cadre bâti et architecture, doc. 9.3, p. 2.

¹¹⁰ André Boisvert, doc. 8.7, p. 1.

¹¹¹ André Boisvert, doc. 8.7, p. 1; CRE Montréal, doc. 8.4, p. 12-13.



3. Les constats et l'analyse de la commission

Introduction

Le projet soumis à la consultation consiste en l'agrandissement du bâtiment commercial des Halles d'Anjou afin d'ajouter une composante résidentielle au site. Il se situe dans un contexte de crise du logement et d'une conscientisation croissante aux impacts des changements climatiques sur les milieux de vie. Le projet est situé à l'intérieur d'une aire TOD (Transit-Oriented Development) de la future station Anjou de la ligne bleue du métro, qui est prévue pour 2030. Il répond ainsi aux objectifs de densification du secteur préconisé par le Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal (SAD) et par le Plan d'urbanisme (PU)¹¹².

L'arrondissement d'Anjou, favorable au projet, a adopté deux premiers projets de résolution du Projet particulier de construction, de modification ou d'occupation d'un immeuble (PPCMOI). À la suite d'une demande de référendum par les personnes habilitées à voter dans le secteur, le promoteur Jadco a retiré sa demande. Le 7 février 2023, les deux résolutions ont été abrogées. Par la suite, le projet modifié a été réintroduit dans le cadre de l'article 89, paragraphe 3, de la Charte de la Ville de Montréal et a fait l'objet d'un avis du Comité Jacques-Viger, d'où le processus de consultation publique actuel à l'OCPM.

Dans son analyse du projet, la commission a considéré le projet des Halles d'Anjou en fonction de son insertion dans une aire TOD et de sa contribution environnementale. Ainsi, plusieurs observations/commentaires de la commission traitent du projet présenté par le promoteur. Toutefois, il est important de souligner l'importance du rôle de l'arrondissement dans l'encadrement du projet et du leadership requis de sa part lors de cette première étape de transformation du secteur.

Le dossier présenté aux citoyens présentait des lacunes concernant plusieurs enjeux; il y avait des contradictions entre les renseignements donnés par le promoteur et l'arrondissement, ainsi que des réponses incomplètes et vagues aux questions posées. Parmi les enjeux qui auraient dû faire l'objet de plus de précisions, notons entre autres :

- le droit de propriété superficielle du promoteur, tout en étant propriétaire du stationnement souterrain de 2 étages;
- les logements abordables prévus;
- les phases de construction du stationnement souterrain;
- la sécurité des piétons et des cyclistes;
- la gestion des déchets et des eaux pluviales.

¹¹² PMAD, doc. 5.3, p. 8-10 et 84-86; Plan d'urbanisme-planification détaillée-Galeries-d'Anjou-Jean-Talon Est, doc. 5.5, p. 1-2.

3.1 Le contexte général et la planification d'ensemble

L'arrivée d'un mode de transport en commun structurant aux Galeries d'Anjou aura un très grand impact sur le développement urbain existant. On peut penser raisonnablement que le secteur subira, dans les 20 prochaines années, une transformation majeure. En effet, l'aménagement de l'aire TOD dans le secteur est une opportunité de bien faire les choses en construisant des milieux de vie complets, qui conjuguent la densification, les déplacements actifs et collectifs, la mixité sociale, la mixité des usages et l'aménagement urbain.

Que ce soit dans le Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) ou dans le Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal (SAD), on insiste sur le développement durable, ce qui comprend une densification dans des quartiers vivants bien aménagés et permettant un transport actif agréable et sécuritaire, connecté aux transports en commun structurants. Au moment de l'écriture de ce rapport, le futur Plan d'urbanisme et de mobilité de la Ville de Montréal annoncé n'est pas encore dévoilé. À la suite de la consultation publique sur le document *Projet de Ville : vers un plan d'urbanisme et de mobilité*, certaines tendances fortes devraient être reprises, telles : la densification aux abords des projets structurants de transports en commun, la transition écologique et la mixité sociale. Dans ce contexte, il est surprenant que la présentation de l'arrondissement devant les citoyens reprît peu ces grands enjeux de développement. Leurs réponses aux questions citoyennes et des commissaires étaient évasives, se référant à des démarches en cours¹¹³.

3.1.1 La modification d'usage

La principale dérogation demandée consiste à modifier l'usage du terrain destiné actuellement aux commerces, équipement collectif et institutionnel pour permettre l'usage habitation multifamiliale, s'il est compatible avec les autres usages du secteur. La commission a reçu très peu de commentaires négatifs sur le fait de construire des habitations; c'est le nombre de logements proposés qui fait craindre une trop importante circulation automobile dans les rues avoisinantes. Aussi, plusieurs questions et commentaires entendus portaient sur la hauteur des bâtiments proposés¹¹⁴, leur intégration aux quartiers avoisinants¹¹⁵ et l'inadéquation face aux besoins des familles¹¹⁶. La commission tient à souligner que les hauteurs proposées (20 étages) sont permises selon le zonage actuel.

Cependant, la commission presse l'arrondissement d'évaluer, outre la construction de tours, toutes les options de densification lors du processus de redéveloppement du secteur, en visant une meilleure intégration au paysage urbain existant.

¹¹³ Réponse de l'arrondissement d'Anjou, doc. 6.4.1, p. 1 et 3.

¹¹⁴ Les usages, doc. 9.2; Autres enjeux et préoccupations, doc. 9.6.

¹¹⁵ Cadre bâti et architecture, doc. 9.3.

¹¹⁶ *Idem*.

Indépendamment du projet proposé, la commission ne voit pas d'incompatibilité d'usage à ce que le site puisse être occupé par des logements.

Recommandation 1

La commission recommande de modifier l'article 11 et la grille des spécifications du Règlement concernant le zonage (RCA 40) pour que l'usage H3 – habitation soit autorisé.

La commission remarque que le projet ne mentionne aucunement l'accessibilité universelle aux différents bâtiments ni l'adaptabilité des logements. La Ville a une politique à cet effet; il est donc plutôt étonnant de lire, dans la Grille d'analyse Montréal 2030 préparée par l'arrondissement, que l'élément/la catégorie « accessibilité universelle » soit coché « S.O. »¹¹⁷.

Recommandation 2

La commission recommande :

- **que le projet du promoteur soit universellement accessible, tel que défini dans la Politique municipale d'accessibilité universelle de la Ville de Montréal;**
- **que l'arrondissement, pour tout projet futur, veille à ce que les immeubles soient construits conformément à la Politique municipale d'accessibilité universelle de la Ville de Montréal.**

Afin de réaliser le projet d'habitation, le promoteur demande des dérogations au Règlement concernant le zonage. La commission ne voit pas de raison pour s'opposer à la plupart d'entre elles concernant les marges latérales, l'équipement sur le toit ou la création de plusieurs pavillons sur un même terrain, considérant qu'il y aura trois bâtiments et un basilaire.

Recommandation 3

La commission recommande d'accepter les dérogations suivantes au règlement concernant le zonage RCA 40 :

- **Article 87 : un terrain peut accueillir plus d'un pavillon de jardin;**
- **Section V du chapitre VII : aménagement au toit des bâtiments les équipements suivants : piscines, terrasse, jardin potager et pavillon de jardin.**

La construction des tours adossées aux Halles nécessite le déplacement du marché des maraîchers et de la vente d'arbres de Noël. Le promoteur est prêt, selon l'entente conclue, à réaménager, à ses frais, une structure pour le marché des maraîchers à l'avant des Halles dès le début de la phase 1¹¹⁸; ceci nécessite une dérogation au Règlement concernant le zonage (RCA 40).

¹¹⁷ Grille d'analyse Montréal 2023, doc. 1.5, p. 44.

¹¹⁸ Transcription de la séance d'information et de questions-réponses, doc. 7.1.1, p. 32-33.

La commission ne s'oppose pas au déplacement du marché dans le stationnement avant des Halles sur le boulevard des Galeries-d'Anjou, mais déplore l'absence d'un plan détaillé des entrées et sorties et circulation dans l'aire restante de ce stationnement qui donne sur le boulevard des Galeries-d'Anjou. Elle exhorte l'arrondissement à veiller à sa production.

Recommandation 4

La commission recommande une modification aux articles 43, 75.1, 76, 93 du règlement concernant le zonage RCA 40 afin de permettre, en cour avant des Halles d'Anjou, sur le boulevard des Galeries-d'Anjou :

- **un marché des maraîchers;**
- **l'étalage et la vente de fleurs, plantes, fruits et légumes de la catégorie C5;**
- **la vente d'arbres de Noël sans qu'une aire d'entreposage extérieure de produits horticoles ne soit aménagée;**
- **l'implantation d'un ou des pavillons de marché.**

Recommandation 5

La commission recommande de prévoir, lors des diverses activités du marché des maraîchers, une délimitation claire entre la présence des clients et le stationnement qui donne sur le boulevard des Galeries-d'Anjou.

3.2 La mixité sociale et la transition écologique

Lors de la présentation du projet, le promoteur a rappelé que son projet répond en « *partie, à la mesure de la hauteur du projet, aux deux crises importantes que l'on vit en ce moment, soit la crise climatique et la crise du logement*¹¹⁹ ». Questionné sur les hauteurs des deux tours, le promoteur a répondu : « *On veut construire le plus d'unités possible pour pallier la crise du logement, et on s'est rendus à la hauteur qui est permise par le règlement actuel*¹²⁰ ».

3.2.1 Le secteur TOD et la mixité sociale

Selon le PMAD, l'aménagement des aires TOD vise à « *favoriser la construction d'une gamme diversifiée de logements (typologies et tenures) afin de mieux répondre aux besoins des différents types de ménages et de mieux intégrer les différents groupes socioéconomiques à la vie du quartier (soutien d'une mixité sociale)*¹²¹ ». De la même façon, le SAD propose que le soutien de la mixité sociale soit un des éléments sur lesquels la planification des secteurs de densification s'appuie¹²².

¹¹⁹ Transcription de la séance d'information et de questions-réponses, doc. 7.1.1, p. 18, l. 530-534.

¹²⁰ *Ibid.*, p. 56, l. 1715-1717.

¹²¹ PMAD, doc. 5.3, p. 90.

¹²² Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal, doc. 6.4, p. 141.

3.2.2 La typologie proposée

Le projet propose 270 logements pour les tours A et B et 172 logements dans le bâtiment C, pour un total de 712 logements dont 52 studios, 342 logements d'une chambre à coucher, 244 logements de deux chambres à coucher et 74 logements de trois chambres à coucher, dont 10 maisons de ville¹²³. Ainsi, plus de la moitié des logements proposés, soit 55 %, sont des petits logements d'une chambre à coucher ou moins.

Selon le promoteur, le projet s'adresse à une « *clientèle variée et répond à une étude de marché des besoins [...] actuels dans le secteur*¹²⁴ ». Selon les participants, il y a un besoin important de logements familiaux dans le quartier¹²⁵. De plus, les données de 2022 de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) montrent que le taux d'inoccupation des logements de trois chambres à coucher ou plus est sous le seuil d'équilibre de 3 %. L'Observatoire du Grand Montréal en conclut que « *Les logements les plus grands, qui peuvent notamment convenir aux familles avec enfants, demeurent, de façon générale, les plus rares sur le marché*¹²⁶ ».

Les tours A et B seront construites avant le bâtiment C. Le promoteur prévoit « *maximiser les unités de logement familial dans la Tour C*¹²⁷ ». La cible de 10 % de logements familiaux sera atteinte avec les 74 unités de trois chambres à coucher. La commission est préoccupée par cette concentration des unités familiales dans le bâtiment C. Cela pourrait prendre plusieurs années avant que ce dernier ne soit construit et que les unités familiales soient disponibles.

Recommandation 6

La commission recommande à l'arrondissement de faire respecter le minimum de 10 % des logements familiaux prévus, et ce, dans chacun des bâtiments du projet.

3.2.3 Le prix des logements

Le Règlement pour une métropole mixte (RMM), en vigueur lors du dépôt du projet¹²⁸, est un des moyens que la Ville s'est donnés pour encourager/atteindre l'objectif de la mixité sociale. Des participants ont souligné les fortes augmentations de loyer dans un secteur majoritairement locataire, les besoins des ménages, surtout des familles, pour des logements abordables et de taille convenable ainsi que le manque flagrant de logements sociaux dans l'arrondissement¹²⁹.

¹²³ Sommaire décisionnel, doc. 1.1, p. 18-19/44.

¹²⁴ Transcription de la séance d'information et de questions-réponses, doc. 7.1.1, p. 31, l. 933-939.

¹²⁵ Voir chapitre 2, section 2.3.

¹²⁶ Communauté métropolitaine de Montréal, Les Notes de l'Observatoire Grand Montréal, Juin 2023 *Les grands indicateurs du logement locatif dans le Grand Montréal, Édition 2023*, p. 3.

¹²⁷ Jadco, Les Halles d'Anjou, document de présentation, doc. 3.1, p. 42.

¹²⁸ Suspendu jusqu'en 2026.

¹²⁹ Voir chapitre 2, section 2.3.

Selon le promoteur, le projet est conforme au RMM puisqu'il comprend des unités abordables ainsi que des unités familiales¹³⁰. Cependant, souligne-t-il, « *les conditions de propriété sur le site ne permettent pas de faire du logement social [...] le terrain va toujours appartenir aux Halles d'Anjou et Jadco achète des droits aériens sur ce terrain-là. Donc, le logement social doit nécessairement avoir assise sur le terrain comme tel et ça ne nous appartient pas*¹³¹ ». Ainsi, des montants forfaitaires de 2,6 millions seront reversés à la Ville par le promoteur au titre de la contribution pour le volet logement social.

La commission considère que la question du logement abordable n'est pas traitée avec suffisamment de sérieux et de rigueur par le promoteur. En outre, les informations ne sont pas claires et paraissent contradictoires¹³². Le promoteur prévoit verser 1,1 million comme montant forfaitaire pour le logement abordable¹³³, mais inclut le logement abordable dans la description du projet¹³⁴. Il est prévu que 10 % des logements seront abordables selon les normes de la SCHL¹³⁵. Quoiqu'aucune entente n'est encore signée entre le promoteur et la SCHL¹³⁶, ces logements « *consiste[nt] en un logement où le loyer correspond à maximum 30 % du revenu médian du ménage*¹³⁷ ». Alors pourquoi le promoteur offre-t-il une compensation financière?

Est-ce que les montants forfaitaires seront versés à la Ville parce qu'il y a une disparité entre les règles du RMM et de la SCHL? Lors de la soirée de questions et réponses, l'arrondissement n'a pas été capable de fournir une réponse claire. Tout au plus, il a indiqué que le projet est situé hors zone abordable en vertu du RMM. Il n'y a donc pas d'obligation pour le promoteur d'offrir du logement abordable.

Bien que la commission reconnaisse les efforts du promoteur en matière de logement abordable selon les normes de la SCHL et la compensation financière en respect du RMM, il n'en reste pas moins que peu des logements futurs sur le site seront accessibles à une très grande majorité de ménages qui vit encore plus difficilement la crise du logement.

La commission déplore vivement l'insuffisance de logements sociaux et communautaires dans l'arrondissement. Cette absence contrevient à la volonté de mixité sociale énoncée dans plusieurs plans-cadres et politiques de la Ville.

¹³⁰ Jadco, Les Halles d'Anjou, document de présentation, doc. 3.1, p. 12.

¹³¹ Transcription de la séance d'information et de questions-réponses, doc. 7.1.1, p. 35, l.1060-1065.

¹³² Réponse du promoteur, doc. 6.3.1, p. 3.

¹³³ Sommaire décisionnel, doc. 1.1, p. 19/44.

¹³⁴ Jadco, Les Halles d'Anjou, document de présentation, doc. 3.1, p. 18 et 42.

¹³⁵ Transcription de la séance d'information et de questions-réponses, doc. 7.1.1, p. 66, l.2011-2015.

¹³⁶ *Idem*.

¹³⁷ Réponse de l'arrondissement d'Anjou, doc. 6.4.1, p. 2.

Recommandation 7

La commission recommande à l'arrondissement d'utiliser tous les outils disponibles pour créer des logements sociaux, communautaires et abordables, en travaillant avec tous les acteurs concernés afin de garantir la mixité sociale dans la future aire TOD.

3.2.4 Les services de proximité

Dans la présentation du projet, le promoteur cherche à démontrer « *dans un rayon de marche qui varie de 10 à 12 minutes, l'importance des différentes activités qu'on retrouve dans le secteur*¹³⁸ ». Cependant, les gens du quartier, tout en admettant que les commerces de proximité soient présents, notent qu'il manque de services, que ceux existants sont difficilement accessibles en transport actif, dans un environnement pensé pour le déplacement en auto. Pour eux, il est difficile, en l'absence de lieux communs, de créer une vie de quartier.

Certains services et aménagements proposés pourraient améliorer l'offre dans le secteur. Le projet proposé inclut des espaces sur le toit du basilaire où seront aménagés un chalet urbain, une piscine et un espace jardin¹³⁹. Un espace à l'intérieur « *va servir d'espace de gym et de coworking, etc., pour les résidents essentiellement*¹⁴⁰ ». Dans le sommaire décisionnel, il est précisé que l'espace sur le basilaire est « *destiné aux résidents des tours A et B et du bâtiment C*¹⁴¹ »; pourtant, le promoteur note que « *les résidents de la tour C auront leurs propres espaces communs*¹⁴² ». Néanmoins, ceux-ci ne sont pas décrits dans le document de présentation. Seul le jardin le long de l'avenue des Halles sera accessible publiquement¹⁴³.

Ce projet est l'un des premiers dans l'aire TOD et il est sans doute prévu par l'arrondissement que des services et espaces communautaires y seront intégrés éventuellement. Toutefois, la commission est d'avis que le promoteur devrait évaluer la possibilité d'offrir l'accès aux équipements aux citoyens du quartier, moyennant un abonnement, tel que suggéré par un participant¹⁴⁴. Ceci augmenterait non seulement les services offerts dans le secteur, mais pourrait aussi alléger la pression exercée par l'arrivée de milliers de résidents sur le parc du Bois-Jean-Milot.

La commission s'inquiète de l'absence de services de proximité et d'équipements collectifs dans ce secteur compte tenu des développements à venir.

¹³⁸ Transcription de la séance d'information et de questions-réponses, doc. 7.1.1, p. 11, l. 316-319.

¹³⁹ Jadco, Les Halles d'Anjou, document de présentation, doc. 3.1, p. 50.

¹⁴⁰ Transcription de la séance d'information et de questions-réponses, doc. 7.1.1, p. 18, l. 522-524.

¹⁴¹ Sommaire décisionnel, doc. 1.1, p. 18/44.

¹⁴² Réponse du promoteur, doc. 6.3.1, p. 2-3.

¹⁴³ Jadco, Les Halles d'Anjou, document de présentation, doc. 3.1, p. 29.

¹⁴⁴ Autres enjeux et préoccupations, doc. 9.6.

Recommandation 8

La commission recommande que l'arrondissement, en collaboration avec la Ville, saisisse l'occasion qu'offre le développement de ce secteur afin de créer un véritable milieu de vie comprenant des services de proximité dans le secteur en utilisant tous les outils à sa disposition.

3.2.5 La transition écologique

Le promoteur décrit son projet comme une réponse partielle à la crise climatique. L'analyse du projet par l'arrondissement avec la Grille d'analyse Montréal 2030 lui permet de conclure que le projet contribue à la priorité d'enraciner la nature en ville « *en mettant la biodiversité, les espaces verts, ainsi que la gestion et le développement du patrimoine naturel riverain et aquatique au cœur de la prise de décision en augmentant la canopée et la réduction des îlots de chaleur*¹⁴⁵ ».

Il est vrai que le projet proposé répond au besoin de limiter l'empreinte écologique en réduisant les espaces de stationnement en surface et en les verdissant, notamment par l'ajout d'un parc et d'arbres ainsi que des toits verts.

Toutefois, selon la commission, le projet aurait pu faire preuve de plus d'audace et d'innovation dans son approche, surtout considérant que c'est une première étape dans la transformation du secteur. Par exemple, en réponse à des questions de la commission, le promoteur a maintenu qu'« *une certification LEED et une certification Boma Best sont visées*¹⁴⁶ ». Toutefois, il n'était pas clair, ni dans le projet soumis par le promoteur ni dans la description de l'arrondissement, quelles seront les mesures mises en place afin d'obtenir ces certifications. De la même manière, bien que le projet présenté propose une stratégie de récupération des eaux de pluie, peu de détails sont offerts¹⁴⁷. La commission a aussi posé des questions quant à la gestion des déchets, mais n'a reçu aucune réponse¹⁴⁸.

D'autres modifications aux aménagements requises pour l'adaptation à la crise climatique manquent. Le verdissement du site est salué, mais une approche plus innovante et plus sensible à l'environnement serait l'utilisation des plantes indigènes et l'augmentation du nombre de conifères et d'arbustes afin de soutenir la biodiversité. De plus, dans un contexte où, à partir de 2035, la vente de voitures à essence sera interdite à travers le pays, il est surprenant qu'à peine 60 cases de stationnement résidentiel, soit seulement 10 % des cases prévues, auront les infrastructures nécessaires pour accueillir les voitures électriques. Fait encore plus surprenant, il n'y a aucune norme ou exigence quant aux véhicules électriques de la part de l'arrondissement¹⁴⁹.

¹⁴⁵ Grille d'analyse Montréal 2030, doc. 1.5.

¹⁴⁶ Réponse du promoteur, doc. 6.3.1, p. 3.

¹⁴⁷ *Idem*.

¹⁴⁸ *Idem*.

¹⁴⁹ Réponse de l'arrondissement d'Anjou, doc. 6.4.1, p. 1.

Quoiqu'une piste cyclable est prévue le long du boulevard des Galeries-d'Anjou et que la présentation du projet en prend note¹⁵⁰, peu de détails sont offerts quant au stationnement des vélos¹⁵¹. Selon le promoteur, « *pour la question des vélos, évidemment, là, il y a des règles à respecter, en vertu de la réglementation, pour offrir des supports à vélo et des casiers pour les cyclistes*¹⁵² ». Toutefois, la réglementation de l'arrondissement à laquelle fait référence le promoteur semble être prohibitive plutôt qu'incitative et limite le nombre d'unités de stationnement à vélos dans les immeubles multirésidentiels à 10¹⁵³.

Plusieurs participants ont noté la forte tendance à l'auto solo et la dépendance aux voitures dans le secteur¹⁵⁴. Bien que le projet propose de réduire le ratio de cases de stationnement pour résidents avec chaque phase du projet afin d'arriver à une moyenne de 0,75 case par logement, d'autres moyens pour réduire la dépendance à l'auto sont peu évidents. Par exemple, la mutualisation des stationnements pourrait réduire le nombre de places de stationnement nécessaires et ainsi augmenter les espaces verdis¹⁵⁵. L'autopartage ne semble pas être recherché non plus, mais, répond le promoteur, « *si une entreprise d'autopartage, telle que Communauto, a des intérêts envers le site, une entente sera possible*¹⁵⁶ ».

À l'instar du Comité Jacques-Viger, les citoyens déplorent que le projet ne fasse pas mention du Boisé-Jean-Milot, « *le seul espace vert et poumon du quartier*¹⁵⁷ ». Des craintes quant à l'impact d'une fréquentation accrue avec l'arrivée des nouveaux résidents¹⁵⁸ ont été exprimées. Cette utilisation pourrait s'intensifier étant donné que le parcours menant au futur métro Anjou est jugé difficile et que les gens pourraient être tentés de passer plutôt par le boisé afin de se rendre au métro Langelier¹⁵⁹. Or, ce boisé représente un important lieu de biodiversité avec 550 espèces répertoriées¹⁶⁰. Bien que hors de l'arrondissement, sa proximité est un atout pour le projet et mérite que des moyens de protection soient intégrés. Les propositions apportées par des participants incluent la création de zones tampons pour réduire l'achalandage du boisé et le jardin projeté le long de l'avenue des Halles pourrait en faire partie. D'autres moyens, outre le choix de plantes dans le jardin, seraient des mesures de réduction des risques d'impact dans les fenêtres par les oiseaux et la préconisation d'un éclairage écologique pour protéger les insectes nocturnes. Ces moyens permettraient non seulement de protéger la biodiversité existante, mais seraient une occasion de l'étendre et de servir comme exemple pour les projets à venir.

¹⁵⁰ Jadco, Les Halles d'Anjou, document de présentation, doc. 3.1, p. 60.

¹⁵¹ André Boisvert, doc. 8.7.

¹⁵² Transcription de la séance d'information et de questions-réponses, doc. 7.1.1, p. 53, l. 1605-1606.

¹⁵³ Transcription de la séance d'audition des opinions, doc. 7.2.1, p. 6-7, l. 184-189; Ville-Marie 8 logements et + : 1 unité pour les 8 premiers logements + 1 unité / 5 logements additionnels <https://velosympathique.velo.qc.ca/ressources/reglements-durbanisme-en-faveur-du-stationnement-pour-velos/>.

¹⁵⁴ Voir chapitre 2, section 2.7.

¹⁵⁵ Transcription de la séance d'audition des opinions, doc. 7.2.1, p. 13-14.

¹⁵⁶ Réponse du promoteur, doc. 6.3.1.

¹⁵⁷ Aménagements et espaces extérieurs, doc. 9.4, p. 1.

¹⁵⁸ Transcription de la séance d'audition des opinions, doc. 7.2.1, p. 42, l. 1276-1277.

¹⁵⁹ Accessibilité et déplacements, doc. 9.1, p. 1-3.

¹⁶⁰ Transcription de la séance d'audition des opinions, doc. 7.2.1, p. 32, l. 979.

Recommandation 9

La commission recommande au promoteur que le projet intègre d'une façon plus explicite des éléments écologiques et qui soutiennent la biodiversité tels que :

- **la gestion des déchets;**
- **la gestion des eaux pluviales;**
- **le choix des plantes/arbustes indigènes;**
- **l'éclairage écologique;**
- **l'obtention d'une certification environnementale.**

Recommandation 10

La commission recommande que l'arrondissement réévalue, à la hausse, les normes concernant les bornes de recharge pour les automobiles électriques dans les stationnements d'immeubles et dans les stationnements de surface ainsi que les normes de stationnement pour tous les types de vélos.

Recommandation 11

La commission recommande au promoteur :

- **de revoir à la hausse l'ensemble des places pour les véhicules électriques et vélos;**
- **de réduire le nombre d'espaces de stationnement par le recours à l'autopartage et la mutualisation.**

Tout comme cela a été fait dans les répartitions des logements familiaux entre les trois bâtiments, les ratios de stationnement par logement ont des seuils différents. Selon les phases, on passe d'un ratio de 1 dans la tour A à 0.9 dans la tour B et à 0.5 dans la tour C, pour une moyenne de 0,75/logement pour l'ensemble du projet¹⁶¹. La commission estime que dans une aire TOD, et en ayant recours aux transports actifs, à l'autopartage et à la mutualisation, le ratio de stationnement peut être abaissé.

Recommandation 12

La commission recommande de construire le stationnement dès la première phase à partir d'un ratio maximum de 0.70/logement.

La commission note que le stationnement de surface actuel sera réduit à la suite des aménagements proposés. Cependant, elle est d'avis que ceci doit se faire non seulement en considérant les besoins de la clientèle externe qui fréquente les Halles, mais aussi en cohérence avec une vision de transition écologique et des objectifs de la Ville.

¹⁶¹ Transcription de la séance d'information et de questions-réponses, doc. 7.1.1, p. 17.

Recommandation 13

La commission recommande de déroger aux articles 147 à 149 du règlement de zonage RCA 40 relatifs à l'aménagement des aires de stationnement de 40 cases et plus.

3.3 La mobilité

La question de la mobilité a été une des préoccupations majeures des participants. L'arrivée de résidents de plus de 700 nouveaux logements et de leurs véhicules suscite des craintes quant à la circulation dans le secteur. Toutefois, c'est surtout la sécurité sur le site lui-même qui a soulevé le plus de soucis. Parmi ses recommandations, le Comité Jacques-Vigier avait inclus d'« appuyer la réflexion du Secteur stratégique sur une analyse des circulations et des connexions entre les composantes, incluant les parcours actifs et les espaces verts¹⁶² ».

Le promoteur reconnaît le potentiel du site et semble viser l'intégration du transport actif en ces termes : « À l'heure actuelle, le secteur n'offre pas un environnement urbain agréable et propice pour les déplacements actifs. La réalisation de ce projet contribuera à la transformation du secteur dans une logique d'un réel pôle de mobilité améliorant et favorisant les déplacements actifs¹⁶³ ». Selon lui, le projet atteint l'objectif d'assurer « une perméabilité cyclable et piétonne entre les stations et les milieux environnants en évitant la création de barrières physiques¹⁶⁴ » entre autres en créant un environnement « attrayant et sécuritaire pour les déplacements piétonnier¹⁶⁵ » et en reconsidérant « l'aménagement des stationnements dans un objectif de faciliter et d'encourager les déplacements actifs vers et à travers le site¹⁶⁶ ».

Toutefois, en dépit de ces déclarations, l'aménagement du site est avant tout axé sur le déplacement en voiture. Or, les problèmes de circulation sur le site découlent non seulement de la cohabitation avec la circulation des voitures, du manque de trottoirs par endroits et de l'insuffisance des largeurs de trottoirs, mais aussi de la cohabitation entre les résidences et la fonction commerciale. Le concept d'aménagement des déplacements actifs présenté par le promoteur est très lacunaire et ne semble pas prioriser la sécurité des piétons et des cyclistes.

¹⁶² Avis du Comité Jacques-Vigier, doc. 1.4, p. 26/44.

¹⁶³ Jadco, Les Halles d'Anjou, document de présentation, doc. 3.1, p. 60.

¹⁶⁴ *Idem.*

¹⁶⁵ *Idem.*

¹⁶⁶ *Idem.*

Voici des exemples :

- le débarcadère des Tours CA et B est aménagé à double sens, en parallèle aux voies de circulation, et rend difficile, voire dangereux, l'accès des cyclistes et des piétons;
- hors des heures d'ouverture des Halles d'Anjou, le trajet piétonnier pour se rendre au boulevard des Galeries d'Anjou est considéré « sinueux » et « *ne respecte pas les lignes de désir [...]*¹⁶⁷ »;
- l'absence de piste cyclable dans l'ensemble du projet;
- l'inexistence de sortie cyclable vers la rue Jean-Talon;
- les difficultés d'accès des cyclistes au stationnement intérieur.

La commission constate que toute la question des déplacements actifs sur le site et les accommodements pour accéder à des structures sécuritaires hors site est à revoir. S'il semble difficile, voire impossible, d'éliminer une aire de chargement pour les camions sur le site, on pourrait alors penser à revoir la configuration de la sortie vers Jean-Talon, limiter les heures de livraison afin d'éviter les accidents avec les piétons et les cyclistes. À ce propos, les recommandations du CRE sont tout à fait justifiées et reprennent en grande partie la politique de la Ville sur la vision zéro en matière de sécurité routière.

Recommandation 14

La commission recommande au promoteur :

- ***d'appliquer la Vision Zéro, la vision de sécurité de Montréal;***
- ***d'aménager des voies piétonnes et cyclables sécuritaires sur tous les stationnements extérieurs;***
- ***de redessiner les débarcadères des tours A et B pour favoriser la sécurité des piétons et des cyclistes;***
- ***de prévoir les heures de livraison pour les commerces des Halles.***

Recommandation 15

À l'instar du CRE, et dans un contexte de planification de mobilité durable, la commission recommande à l'arrondissement de revoir la hiérarchie des modes afin de prioriser les déplacements actifs, collectifs et, enfin, automobiles dans l'aire TOD.

¹⁶⁷ Transcription de la séance d'audition des opinions, doc. 7.2.1, p. 5, l. 145-154

CONCLUSION

Le projet présenté demande plusieurs dérogations au Règlement. La plus importante dérogation était à l'effet de permettre l'habitation dans un secteur zoné commercial. Les autres dérogations acceptées par la commission découlaient de la première.

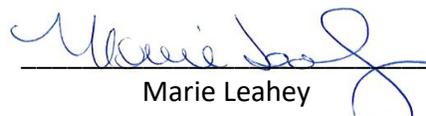
Dans le contexte d'une crise de logement, cette initiative ne peut être que bien accueillie. Cependant, le projet présente d'importantes lacunes dans sa réponse à la crise climatique, y compris l'intégration d'éléments de développement durable.

Il est nécessaire de situer le projet présenté dans un contexte plus large du développement de l'aire TOD. Pour la commission, il s'agit de la première construction d'immeubles dans un secteur qui accueillera bientôt une station de métro. La commission a émis plusieurs réserves, soit sous forme d'avis ou de recommandations, en se basant sur les volontés affichées dans divers documents de planification et politiques de la Ville, soit la densification dans une aire TOD, l'importance du transport en commun et du transport actif, la mixité sociale et d'usage ainsi que la résilience face aux changements climatiques.

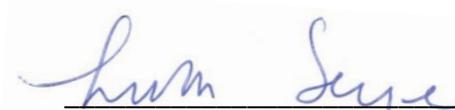
La commission est reconnaissante envers tous les participants qui ont présenté des opinions, soulevé des questions, apporté des éléments de réflexion et de connaissance et suivi la démarche de consultation tout au long.

La commission remercie également le promoteur et l'arrondissement pour leur disponibilité à répondre aux questions.

Fait à Montréal, le 17 mai 2024.

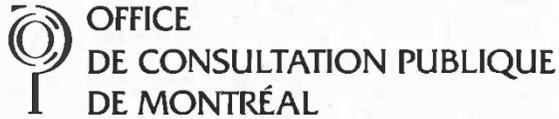

Marie Leahey
Présidente de commission


Danielle Casara
Commissaire


Luba Serge
Commissaire



Annexe 1 – Les déclarations d'engagement des commissaires



Déclaration d'engagement éthique et déontologique

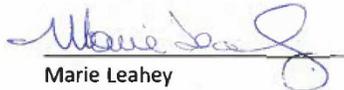
Je soussignée, Marie Leahey, commissaire *ad hoc* de l'OCPM, déclare avoir pris connaissance du Code d'éthique et de déontologie des commissaires de l'Office et en saisir le sens et la portée. J'affirme ma ferme résolution à me comporter conformément aux principes énoncés dans le Code. Je m'engage aussi à adopter une conduite éthique guidée par les valeurs de l'Office.

Je ne vois pas de conflit d'intérêts potentiel, ni apparence de conflit pour le mandat « Les Halles d'Anjou » et il n'y a, à ma connaissance, aucune situation qui pourrait entacher ma crédibilité.

Je n'ai aucun intérêt, financier ou autre, dans la réalisation, la modification ou le refus du projet. Il en est de même des personnes qui me sont liées par le sang, le mariage, l'union civile, l'union de fait ou l'adoption et à ma connaissance, des personnes avec qui j'entretiens une relation personnelle ou professionnelle qui pourrait m'influencer dans l'exercice de mes fonctions.

Je ne suis membre d'aucune association dont les objets ou les activités sont en lien avec la nature du projet.

Dans les dernières années, je n'ai pas exprimé publiquement d'opinion à titre personnel concernant ce projet



Marie Leahey
Commissaire *ad hoc* de l'Office de consultation publique de Montréal

8 Mars 2024
Date



Déclaration d'engagement éthique et déontologique

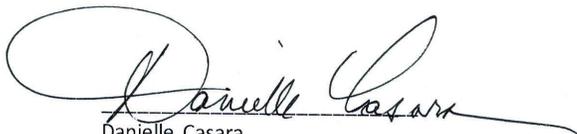
Je soussignée, Danielle Casara, commissaire *ad hoc* de l'OCPM, déclare avoir pris connaissance du Code d'éthique et de déontologie des commissaires de l'Office et en saisir le sens et la portée. J'affirme ma ferme résolution à me comporter conformément aux principes énoncés dans le Code. Je m'engage aussi à adopter une conduite éthique guidée par les valeurs de l'Office.

Je ne vois pas de conflit d'intérêts potentiel, ni apparence de conflit pour le mandat « Les Halles d'Anjou » et il n'y a, à ma connaissance, aucune situation qui pourrait entacher ma crédibilité.

Je n'ai aucun intérêt, financier ou autre, dans la réalisation, la modification ou le refus du projet. Il en est de même des personnes qui me sont liées par le sang, le mariage, l'union civile, l'union de fait ou l'adoption et à ma connaissance, des personnes avec qui j'entretiens une relation personnelle ou professionnelle qui pourrait m'influencer dans l'exercice de mes fonctions.

Je ne suis membre d'aucune association dont les objets ou les activités sont en lien avec la nature du projet.

Dans les dernières années, je n'ai pas exprimé publiquement d'opinion à titre personnel concernant ce projet



Danielle Casara

Commissaire *ad hoc* de l'Office de consultation publique de Montréal

8 mars 2024

Date



Déclaration d'engagement éthique et déontologique

Je soussignée, Luba Serge, commissaire *ad hoc* de l'OCPM, déclare avoir pris connaissance du Code d'éthique et de déontologie des commissaires de l'Office et en saisir le sens et la portée. J'affirme ma ferme résolution à me comporter conformément aux principes énoncés dans le Code. Je m'engage aussi à adopter une conduite éthique guidée par les valeurs de l'Office.

Je ne vois pas de conflit d'intérêts potentiel, ni apparence de conflit pour le mandat « Les Halles d'Anjou » et il n'y a, à ma connaissance, aucune situation qui pourrait entacher ma crédibilité.

Je n'ai aucun intérêt, financier ou autre, dans la réalisation, la modification ou le refus du projet. Il en est de même des personnes qui me sont liées par le sang, le mariage, l'union civile, l'union de fait ou l'adoption et à ma connaissance, des personnes avec qui j'entretiens une relation personnelle ou professionnelle qui pourrait m'influencer dans l'exercice de mes fonctions.

Je ne suis membre d'aucune association dont les objets ou les activités sont en lien avec la nature du projet.

Dans les dernières années, je n'ai pas exprimé publiquement d'opinion à titre personnel concernant ce projet



Luba Serge
Commissaire *ad hoc* de l'Office de consultation publique de Montréal

Le 11 mars 2024

Date



Annexe 2 – Les renseignements relatifs au mandat

Le mandat

Le mercredi 25 octobre 2023, le conseil municipal de la Ville de Montréal a adopté le projet de règlement P-23-042 intitulé « *Règlement autorisant la transformation du bâtiment commercial situé au 7500, boulevard des Galeries-d'Anjou afin d'ajouter une composante résidentielle au site* ».

Le site étant situé dans la zone C-503, le projet déroge à certains éléments du Règlement concernant le zonage (RCA 40) de l'arrondissement d'Anjou. Ainsi, les dérogations proposées par le projet de règlement P-23-042 concernent notamment les usages, l'alignement et les marges, ainsi que l'occupation des espaces extérieurs et des toits.

Ce projet de règlement serait adopté en vertu de l'article 89(3) de la Charte de la Ville de Montréal métropole du Québec (RLRQ, c. C-11.4), qui exige la tenue d'une consultation publique de l'OCPM au préalable.

Commissaires et analystes assignés au dossier

Marie Leahey, présidente de la commission
Danielle Casara, commissaire *ad hoc*
Luba Serge, commissaire *ad hoc*
Joseph Tchinda Kenfo, secrétaire-analyste

L'équipe de l'OCPM

Soraya Boucetta, analyste
Philippe Bourke, président par intérim
Sébastien Boyer, technicien administratif
Caroline d'Auteuil, consultante
Laurent Maurice Lafontant, agent administratif
Marc-André Lapointe, analyste
Lizon Levesque, adjointe administrative
Laurent-Olivier Lord, consultant
Gabriel Martre-Dufour, chargé aux affaires publiques
Gilles Vézina, attaché de recherche et de documentation

Les représentants de l'arrondissement d'Anjou, Ville de Montréal

Mathieu Perreault, conseiller en aménagement
Réjean Boisvert, directeur de l'aménagement urbain et des services aux entreprises
Marie-Christine Chartrand, chef de division urbanisme

Les représentants du Groupe Jadco (promoteur) et personnes-ressources

Mathieu Melançon, directeur du développement chez Jadco immobilier
Brian Fahey, urbaniste-conseil pour le projet
Anne-Claire Lefebvre, directrice du projet chez Fahey
Claudia Trottier, professionnelle en urbanisme chez Fahey
Marie-Clémence Côté, urbaniste, chargée de projet chez Fahey
Éric Gauthier, architecte chez FABG Architectes
Sabrina Duguay, vice-présidente, Cabinet de relations publiques NATIONAL

Personnes ayant posé des questions à la séance d'information et de questions-réponses du 27 février 2024 en soirée

André Boisvert
Claude Hénault
Élisabeth Néron
Emily Seliskar
Dino Atena
Marie Petriello
Alexander Niszhelski
Salera
Adrianna
Mario Piccirelli

Mémoires avec présentation devant les commissaires, le 19 mars 2024, en soirée

Construisons Montréal
Infologis de l'Est de l'île de Montréal
Madeleine Martin
Conseil régional de l'environnement de Montréal
André-Philippe Drapeau Picard
Le comité de surveillance Louis-Riel

Présentation devant les commissaires, sans mémoire, le 19 mars 2024, en soirée

Aurélie Noël
Antonietta Diraddo
Joselyne Mandanice

Mémoires déposés sans présentation devant les commissaires

Association québécoise de défense des droits de personnes retraitées et préretraitées de la
Pointe-de-l'île de Montréal
Emily Seliskar
André Boisvert
Action dignité de Saint-Léonard
Sandalwood Management Canada ULC et Nobel REIT LP

Opinions reçues en ligne

Brian Juteau

Jean Bélanger

Alexandre Lafontaine

Nicole DJean

Julie Morin

Aurélie Noël

Davide De Rose

Sarah Filiatrault

Sylvain Blanchette

Marie-Josée Leblond

Gerry Valente

Anne Levac-Noiseux

Teresa Salera

Julie Dubois

Luis Ribeiro

Marilyn Tremblay

Mary Petriello

Roger Dumais

Simon Charron

Francine Gagné

Emily Seliskar

Caroline Emmanuel

Lynne Shand

Albert Chrétien

Vanessa Rosa Delvecchio

ETD



Annexe 3 – Les recommandations

Recommandation 1

La commission recommande de modifier l'article 11 et la grille des spécifications du Règlement concernant le zonage (RCA 40) pour que l'usage H3 – habitation soit autorisé.

Recommandation 2

La commission recommande :

- ***que le projet du promoteur soit universellement accessible, tel que défini dans la Politique municipale d'accessibilité universelle de la Ville de Montréal;***
- ***que l'arrondissement, pour tout projet futur, veille à ce que les immeubles soient construits conformément à la Politique municipale d'accessibilité universelle de la Ville de Montréal.***

Recommandation 3

La commission recommande d'accepter les dérogations suivantes au règlement concernant le zonage RCA 40 :

- ***Article 87 : un terrain peut accueillir plus d'un pavillon de jardin;***
- ***Section V du chapitre VII : aménagement au toit des bâtiments les équipements suivants : piscines, terrasse, jardin potager et pavillon de jardin.***

Recommandation 4

La commission recommande une modification aux articles 43, 75.1, 76, 93 du règlement concernant le zonage RCA 40 afin de permettre, en cour avant des Halles d'Anjou, sur le boulevard des Galeries-d'Anjou :

- ***un marché des maraîchers;***
- ***l'étalage et la vente de fleurs, plantes, fruits et légumes de la catégorie C5;***
- ***la vente d'arbres de Noël sans qu'une aire d'entreposage extérieure de produits horticoles ne soit aménagée;***
- ***l'implantation d'un ou des pavillons de marché.***

Recommandation 5

La commission recommande de prévoir, lors des diverses activités du marché des maraîchers, une délimitation claire entre la présence des clients et le stationnement qui donne sur le boulevard des Galeries-d'Anjou.

Recommandation 6

La commission recommande à l'arrondissement de faire respecter le minimum de 10 % des logements familiaux prévus, et ce, dans chacun des bâtiments du projet.

Recommandation 7

La commission recommande à l'arrondissement d'utiliser tous les outils disponibles pour créer des logements sociaux, communautaires et abordables, en travaillant avec tous les acteurs concernés afin de garantir la mixité sociale dans la future aire TOD.

Recommandation 8

La commission recommande que l'arrondissement, en collaboration avec la Ville, saisisse l'occasion qu'offre le développement de ce secteur afin de créer un véritable milieu de vie comprenant des services de proximité dans le secteur en utilisant tous les outils à sa disposition.

Recommandation 9

La commission recommande au promoteur que le projet intègre d'une façon plus explicite des éléments écologiques et qui soutiennent la biodiversité tels que :

- **la gestion des déchets;**
- **la gestion des eaux pluviales;**
- **le choix des plantes/arbustes indigènes;**
- **l'éclairage écologique;**
- **l'obtention d'une certification environnementale.**

Recommandation 10

La commission recommande que l'arrondissement réévalue, à la hausse, les normes concernant les bornes de recharge pour les automobiles électriques dans les stationnements d'immeubles et dans les stationnements de surface ainsi que les normes de stationnement pour tous les types de vélos.

Recommandation 11

La commission recommande au promoteur :

- **de revoir à la hausse l'ensemble des places pour les véhicules électriques et vélos;**
- **de réduire le nombre d'espaces de stationnement par le recours à l'autopartage et la mutualisation.**

Recommandation 12

La commission recommande de construire le stationnement dès la première phase à partir d'un ratio maximum de 0.70/logement.

Recommandation 13

La commission recommande de déroger aux articles 147 à 149 du règlement de zonage RCA 40 relatifs à l'aménagement des aires de stationnement de 40 cases et plus.

Recommandation 14

La commission recommande au promoteur :

- ***d'appliquer la Vision Zéro, la vision de sécurité de Montréal;***
- ***d'aménager des voies piétonnes et cyclables sécuritaires sur tous les stationnements extérieurs;***
- ***de redessiner les débarcadères des tours A et B pour favoriser la sécurité des piétons et des cyclistes;***
- ***de prévoir les heures de livraison pour les commerces des Halles.***

Recommandation 15

À l'instar du CRE, et dans un contexte de planification de mobilité durable, la commission recommande à l'arrondissement de revoir la hiérarchie des modes afin de prioriser les déplacements actifs, collectifs et, enfin, automobiles dans l'aire TOD.



Office de consultation publique de Montréal
1550, rue Metcalfe, bureau 1414
Montréal (Québec) H3A 1X6
Téléphone : 514 872-3568



L'Office de consultation publique de Montréal (OCPM), créé en septembre 2002 et inscrit à la Charte de la Ville de Montréal, est un organisme indépendant qui réalise les mandats de consultation publique confiés par le conseil municipal ou le comité exécutif de la Ville de Montréal.

L'OCPM est chargé de recueillir l'opinion des citoyens et des parties prenantes concernées sur divers sujets. Ses commissaires ne sont ni des élus ni des employés municipaux et mènent les débats en toute impartialité.

Une consultation publique de l'OCPM permet la compréhension en profondeur d'un projet et de ses enjeux. Elle donne une voix à la communauté, offre une tribune pour poser des questions et recueille les points de vue afin de préparer des recommandations spécifiques pour la décision publique.

L'OCPM a également le mandat de proposer des règles afin d'assurer la mise en place de mécanismes de consultation crédibles, transparents et efficaces à Montréal.

ocpm.qc.ca

Suivez l'OCPM sur...

