

60

Si pour une raison ou une autre, des inexactitudes se glissaient dans les interventions, les représentants du Service de l'urbanisme de la Ville de Montréal pourront user de leur droit de rectification par écrit dans les 48 heures. Les rectifications seront disponibles sur le site de l'Office à la page de la consultation.

65

A la suite des séances d'audition des opinions, les commissaires procéderont à l'analyse de l'ensemble de l'information soumise dans le cadre de la consultation, ils en feront rapport et formuleront des recommandations.

70

Le président de l'Office soumettra le rapport à la mairesse de la Ville de Montréal, rapport qui sera rendu public deux semaines plus tard.

75

Je rappelle que les rapports de l'Office ont une valeur consultative, les décisions finales appartiennent aux élus. Alors, sans plus tarder, nous accueillons nos premiers intervenants et je vous demanderais de vous présenter s'il vous plaît et de préciser l'organisation que vous représentez.

M. RENAUD VALADE ET M. ASHER WALDMAN

9222-3181 Québec Inc.

80

M. RENAUD VALADE :

85

Oui, bonjour, je m'appelle Renaud Valade, chargé de projet en urbanisme chez Fahey et associés. Et je suis accompagné du propriétaire du lot Elmhurst/Sherbrooke, monsieur Asher Waldman.

LA PRÉSIDENTE

90 Alors, bienvenue. Donc, vous connaissez les règles, dix minutes, dix minutes. Avez-vous besoin que je vous indique lorsqu'il reste deux minutes ?

M. RENAUD VALADE :

95 Ce serait apprécié, si possible.

LA PRÉSIDENTE :

100 Alors, ce sera fait. Et je vous précise aussi que nous avons lu le document que vous avez soumis à la consultation. Alors, nous vous écoutons.

M. RENAUD VALADE :

105 Super, merci. En fait, oui on vient vous présenter le mémoire qu'on a déposé à l'OCPM qui vise à promouvoir la réflexion entourant le secteur de la gare de train Montréal-Ouest, notamment pour le lot Elmhurst/Sherbrooke.

110 Donc, notre site, c'est un site vacant qui est vacant depuis plusieurs années déjà. Il accueillait avant une station d'essence, ce qui fait en sorte qu'aujourd'hui, il nécessite une décontamination pour pouvoir accueillir des usages sensibles comme des résidences.

115 C'est un site avec une localisation assez intéressante et stratégique au niveau de son offre en transport structurant. On est localisé directement et de façon adjacente à une station de train, la station Montréal-Ouest. Également, on est adjacent au terminus Elmhurst qui offre une diversité de lignes de bus qui desserrent le territoire, on a sept lignes qui sont directement, qui bordent notre terrain.

120 Egalement, quelque chose qui est intéressant sur ce secteur-là c'est qu'il y a plusieurs activités structurantes. On retrouve, entre autres, l'université Concordia, le campus Loyola qui accueille 10 000 étudiants et plusieurs écoles secondaires dans le secteur. Ils représentent ensemble environ 2 000 étudiants et membres du personnel. On a également un grand secteur d'emploi qui est juste au sud du site.

125 Quelque chose qu'on voit aussi pour ce site-là, c'est que les besoins vont s'accroître dans les prochaines années, notamment l'université Concordia prévoit dans son plan directeur qu'ils vont faire des projets à grande échelle sur site-là. Donc, dans le but d'acquiescer de nombreux nouveaux étudiants dans les prochaines années.

130 En contrepartie, le secteur a peu d'opportunités pour créer du nouveau logement. Entre autres, il y a la CMM qui a publié une étude, une analyse du TOD Montréal-Ouest qui dit qu'il n'y a seulement même pas 3 % de sites vacants dans le secteur, incluant notre site. Et à voir que c'est un des sites aussi qui a le plus grand potentiel pour répondre à ces besoins-là étant donné sa localisation aussi bien située.

135 Donc, si on regarde les paramètres qui sont présentement applicables pour le site, on voit qu'il y a une affectation du sol résidentielle. Dans le PUM, ça dit que ces secteurs-là ne présentent généralement pas d'opportunité de mutation du tissu urbain.

140 On a un niveau d'intensification doux, ce qui nous permettrait d'atteindre quatre étages à cinq peut-être sur un site. Et 80 logements à l'hectare, au même titre que les secteurs déjà développés de part et d'autre.

145 Donc, le mémoire vise, entre autres, à montrer que le site présente tout à fait les caractéristiques pour avoir des paramètres plus adaptés à sa localisation stratégique, accueillir un peu plus de densité, mais aussi tout en s'intégrant bien au contexte existant des alentours.

Entre autres, on voit que, bien que le site soit déjà adjacent à une station de transport collectif existante, il y a également le prolongement de la ligne de métro bleue qui est prévu dans la vision de la ville 2050, qui croise la ligne de train Montréal-Ouest.

150 Donc, on peut voir que dans le futur en 2050, ce lieu-là aura vraiment une vocation multimodale avec la station de train, une station potentielle de métro et le terminus Elmhurst directement adjacent au site.

155 Egalement, on voit que dans la forme urbaine autour du site, que c'est propice à moduler la densité. On a un site quand même d'une grande superficie. On voit également qu'il est bordé par des emprises importantes qui méritent aussi une réflexion sur le bon encadrement à mettre sur ces rues-là.

160 Entre autres, Sherbrooke Ouest qui est l'avant-lot, on a 30 mètres qui séparent le bâti existant de la ligne de lot. Et à l'arrière du terrain, bien en fait on a l'emprise ferroviaire, une rue – la rue Harley – qui sépare le terrain des résidences à l'arrière.

165 Egalement, en termes de bâti environnant, le site est adjacent à une tour de 13 étages, mais le bâti environnant est caractéristique de trois à quatre étages. L'environnement est quand même propice à moduler la densité sur le site. On peut penser, notamment, à avoir un nombre d'étages sur la rue Sherbrooke Ouest qui reprend un peu les hauteurs caractéristiques du secteur, mais en se rapprochant de la gare de train, de la très grande emprise de 80 mètres et de la tour de 13 étages.

170 Bien en fait qu'il y a l'opportunité de juste moduler les hauteurs pour bien s'inscrire aussi dans cette logique-là où est-ce qu'on est dans un lieu très stratégique avec une desserte de transport structurant et avec un bâti déjà existant qui mériterait aussi à avoir cette transition harmonieuse-là avec ce qu'il y a d'existant et notre site.

175 Egalement, pour des sites localisés directement dans une station de transport collectif et structurant, c'est toujours bien aussi de pouvoir lire l'environnement urbain. Que quand on est piéton, on peut savoir qu'il y a un équipement collectif structurant juste en regardant aux alentours puis en sachant que « Ah bien oui, là il y a quelque chose de structurant pour la collectivité. »

180 Donc, au final, on note que le PUM s'est doté d'une vision qui est vraiment plus verte, qui est plus résiliente, qui vise à la densification intelligente, qui vise à prendre action sur des problématiques concrètes comme la crise du logement, l'étalement urbain.

185 Mais, bien que le site présente tout à fait les caractéristiques propices à répondre à cette vision-là, bien en fait la philosophie qui est amenée par le PUM n'est pas vraiment appliquée pour l'instant à ce site.

190 On voit que le site peut amener plusieurs solutions à cette vision-là. Il peut très bien s'inscrire en continuité d'approche aménagement, transport qui est mise de l'avant par le PUM, étant donné sa situation adjacente à une station de train, éventuellement de métro, un terminus d'autobus.

195 Sa localisation aussi, c'est un des derniers espaces disponibles dans ce TOD-là pour le développement puis pour répondre aux besoins en logement qui vont s'accroître dans le secteur avec le plan directeur de Concordia.

200 Et également, c'est un site qui est contaminé. Donc, à la base, il faut des paramètres qui rendent viable une opération de redéveloppement pour pouvoir voir un projet évoluer sur ce site-là dans le futur.

 Donc, au final, nos recommandations sont basées un peu sur notre analyse de d'autres secteurs similaires dans le PUM. Donc, on a regardé ce qui s'appliquait pour des

205 sites qui sont adjacents à des gares de train, qui sont vacants ou bien qui ont le potentiel d'être développés. Et, entre autres, on propose un niveau d'intensification élevé pour le site.

210 Entre autres, ce qui est intéressant avec ce niveau d'intensification là, c'est qu'il y a un paramètre qui prévoit déjà qu'un nouveau projet doit assurer une transition de la forme urbaine harmonieuse adaptée à son contexte. Ce qui est tout à fait souhaitable pour le site, en fait.

215 On propose aussi une affectation du sol mixte. Dans le PUM, l'habitation mixte a comme philosophie d'encourager le rapprochement des activités pour favoriser la mobilité durable, ce qui fait tout à fait du sens pour un site localisé autour de toute cette offre en transports collectifs structurants là.

220 Et finalement, un seuil minimum moyen de densité résidentielle de 200 logements à l'hectare. Ça aussi on s'est basé sur des secteurs similaires du PUM avec des caractéristiques et une forme urbaine qui sont similaires à celles qu'on a ici.

On a mis également quelques exemples dans le mémoire qu'on a déposé à cet effet-là. Donc, au final, on vous remercie. On pense que c'est un site qui a un beau potentiel de répondre à des besoins du secteur.

225 **LA PRÉSIDENTE :**

Même pas eu besoin de vous faire signe, il vous restait deux minutes et demies, alors...

230 **M. RENAUD VALADE :**

Ah super, génial.

LA PRÉSIDENTE :

235 Alors, merci beaucoup. Je vais vous amener sur une question plus générale, parce
qu'en fait, c'est une proposition de plan d'urbanisme et de mobilité qui est, à toutes fins
pratiques, différente du PU qui existe depuis 2004.

240 Qu'est-ce que vous pensez de cette idée, justement, de joindre mobilité et
urbanisme ?

M. RENAUD VALADE :

245 A mon avis d'urbaniste, c'est essentiel pour le développement du territoire.
Notamment, la Ville elle veut promouvoir la mixité, la compacité à des endroits qui font du
sens de la faire. Elle veut promouvoir aussi la mobilité durable, donc quand on a des sites
aussi propices à pouvoir engager dans ces cibles-là et dans ces objectifs-là, bien il faut, selon
moi, il faut aller de l'avant.

250 **LA PRÉSIDENTE :**

255 Mes collègues ont des questions à vous poser spécifiquement sur certaines de vos
recommandations, mais j'aimerais qu'on continue sur le plus global. Est-ce qu'il y a des
choses qui vous ont étonné lorsque vous avez pris connaissance du Projet de plan
d'urbanisme et de mobilité ?

M. RENAUD VALADE :

260 Par rapport au...

LA PRÉSIDENTE :

Comme urbaniste, bien sûr.

265

M. RENAUD VALADE :

Oui, par rapport au site, oui on était quand même assez impressionnés de voir que... parce que de façon générale, le PUM vraiment promeut cette approche-là d'aménagement en transport. On voit que dans, où est-ce qu'il y a des stations de transports collectifs, ils ont identifié des secteurs d'opportunité où est-ce qu'il y a du potentiel de vraiment densifier de façon intelligente certains lieux.

270

Egalement, à l'extérieur de ça, quand il y a des, à l'extérieur des secteurs d'opportunité, il y a tout de même, aux endroits où il y a des stations de transports collectifs existantes, des lieux identifiés à des niveaux d'intensification élevée, des affectations mixtes et une certaine densité qui reflète le potentiel de ces lieux-là.

275

Donc, oui c'était étonnant de voir qu'un site avec autant de potentiel avait un niveau de densification qui ne représente pas vraiment cette approche-là, cette philosophie-là de densifier intelligemment autour des stations de transports collectifs.

280

LA PRÉSIDENTE :

Bien, merci. Lise ?

285

LA COMMISSAIRE :

Oui, j'y vais plus spécifiquement sur vos recommandations. Par exemple, qu'est-ce qui arriverait si, bien en fait, je vais reprendre ma question. Vous demandez, à la

290

recommandation 1, de passer de résidentiel à mixte. Pour quelle raison vous demandez cette modification-là ?

M. RENAUD VALADE :

295

Oui. Déjà les usages étaient déjà intéressants dans le résidentiel. Donc, il y avait résidentiel et commercial qui sont prévus à cette affectation-là. Cela dit, il est indiqué pour l'affectation résidentielle que c'est généralement mis pour des secteurs d'intensification douce à moyenne.

300

Tandis que mixte, c'est vraiment dans la philosophie de la compacité, densification intelligente et tout ça. Donc, c'est plus dans cet esprit-là que le site mérite plus d'être considéré comme dans une affectation mixte.

305

LA COMMISSAIRE :

O.K., j'ai une deuxième question. Puis concernant les recommandations 2 et 3, si on pose par hypothèse qu'elles ne sont pas retenues, qu'est-ce qui adviendrait de votre projet ?

310

M. RENAUD VALADE :

2 et 3 étant élevé et mixte ?

LA COMMISSAIRE :

315

Oui, bien plutôt de passer de douce à élevée puis les 200 logements à l'hectare.

320

M. RENAUD VALADE :

Si je peux me permettre, le site a déjà des contraintes qui ne sont pas comme tous les autres sites, il a besoin d'être décontaminé, ce qui représente des coûts et des investissements assez massifs, surtout en post-pandémie, là.

325

Donc, c'est certain qu'il faut des paramètres qui permettent de rentabiliser une opération de redéveloppement pour pouvoir voir un nouveau souffle donné à ce site-là. Ça fait que c'est certain.

330

M. ASHER WALDMAN :

335

Si c'était rentable pour bâtir cette place, avec le prix que ça va coûter pour décontaminer, avec quatre étages, ça serait fait déjà. C'est il y a plus que 20 ans que le site est là sans rien parce que c'est impossible pour faire quelque chose de rentable. Si on va avoir les changements de zonage, ça va faire un beau projet pour tout le monde. La Ville maintenant elle reçoit juste 100 dollars par année de taxes. Au lieu de ça, ça va être 200 000 par année, minimum.

340

Et il y a beaucoup d'étudiants qui prennent l'autobus pour aller au centre-ville, pour descendre, ils ne sont pas capable de rester là. Et ça c'est aussi un site unique. Beaucoup de TOD sites, il y a juste un paramètre, il y a les trains, il y a les... Et là, vous avez les trains, les autobus et trois lignes pour nos bicyclettes qui viennent à ce coin-là, qui passent par N-D-G.

345

C'est une, it's a great place to have a project.

LA COMMISSAIRE:

350

Mais est-ce que, par exemple, une intensification intermédiaire pourrait être un compromis ?

M. RENAUD VALADE :

355

On l'a bien sûr étudié, puis en fait, avec les paramètres qui sont là, on voit que le potentiel du site n'est encore pas atteint avec ces paramètres-là. On peut peut-être aller jusqu'à sept étages, mais reste qu'avec l'environnement propice comme on pouvait le mentionner tantôt, on peut reprendre des hauteurs caractéristiques du coin sur Sherbrooke et monter un peu plus en hauteur. Mais encore là, atteignons-nous le potentiel et aussi la rentabilité du site avec aussi peu d'opportunités ?

360

LA COMMISSAIRE :

365

Merci.

LA PRÉSIDENTE :

Christian, est-ce que tu as une question ?

370

LE COMMISSAIRE :

Oui. Mais ma collègue a abordé les questions en lien avec les recommandations 2 et 3. Mais si – et je vous le dis tout de suite, là, je ne suis pas un spécialiste de la mécanique entre le PUM et les arrondissements. Mais c'est sûr que ça prend, pour modifier des niveaux d'intensité, ça nécessite un travail entre les cibles et les travaux dans l'arrondissement.

375

Comment vous voyez cette relation-là entre le PUM, la Ville et l'arrondissement ?

380 **M. RENAUD VALADE :**

Au niveau du site, bien c'est sûr que pour voir un projet de gare sur le site, dans le PUM, c'est là qu'on doit avoir les bases pour le faire. Donc, si on ne peut pas atteindre un niveau d'intensité qui permet de faire développer un projet, bien le site ne pourra tout simplement pas connaître un deuxième souffle.

385
Encore là, le site a eu une belle histoire en termes de collaboration avec l'arrondissement. Il y a déjà eu des projets qui ont failli éclore à ce niveau-là. Notamment, avec le terminus Elmhurst qu'il y a à côté, il y a eu des collaborations avec l'arrondissement et la STM pour faire éclore, à un certain point, un projet qui montait aussi plus en hauteur que le niveau d'intensification présentement prévu. Si je ne me trompe pas, c'était huit étages dans le temps.

390
A cause du financement qui était difficile pour la STM, le projet n'a pas pu aller de l'avant. Donc, nous voici aujourd'hui...

395 **M. ASHER WALDMAN :**

400 Mais l'arrondissement est encore intéressé pour louer deux étages pour avoir 80 stationnements pour le monde qui vont venir pour utiliser les autobus et les trains. Maintenant, il n'y a presque pas de parking dans ce coin-là. Ce projet va, la Ville voulait avoir peut-être une dizaine de char – how do you call it, des cars, des rent by the hour.

405 **M. RENAUD VALADE :**

Oh, Communauto.

M. ASHER WALDMAN:

410 Yeah, Communauto. They want to put some Communauto and they want also to rent two floors to have more access to the train and the bus.

M. RENAUD VALADE :

415 Dans le fond, l'arrondissement voyait qu'il y avait des besoins quand même assez importants en demande de stationnement. Ils voyaient aussi un potentiel du site de répondre à ces besoins de mobilité là aussi.

LA PRÉSIDENTE :

420 Alors, merci, le temps est écoulé. Merci beaucoup d'avoir pris le temps de venir nous rencontrer et de discuter avec nous, alors bonne fin d'après-midi.

M. RENAUD VALADE :

425 Merci beaucoup à vous.

LA PRÉSIDENTE :

430 Alors, nous revenons dans quelques instants.

M. ASHER WALDMAN :

Merci.

435