

Séance d'audition des opinions sur le PUM 2050

Mémoire de Fahey et associés

Office de consultation
publique de Montréal (OCPM)

3 octobre 2024



Grands constats du PUM 2050

3 octobre 2024

Densification

Patrimoine et
paysage urbain

Pénurie de
logements

Potentiel de développement
et mise en œuvre

Axée sur **la forme
urbaine**

au détriment

des **réseaux de
transport collectif
existant et projeté**

Complexité
d'encadrement
réglementaire

Coûts liés à la
vision 2050

=

Impact direct sur
**l'abordabilité des
logements**

Mise en œuvre via
concordance

=

**Pause du
développement**

Densification

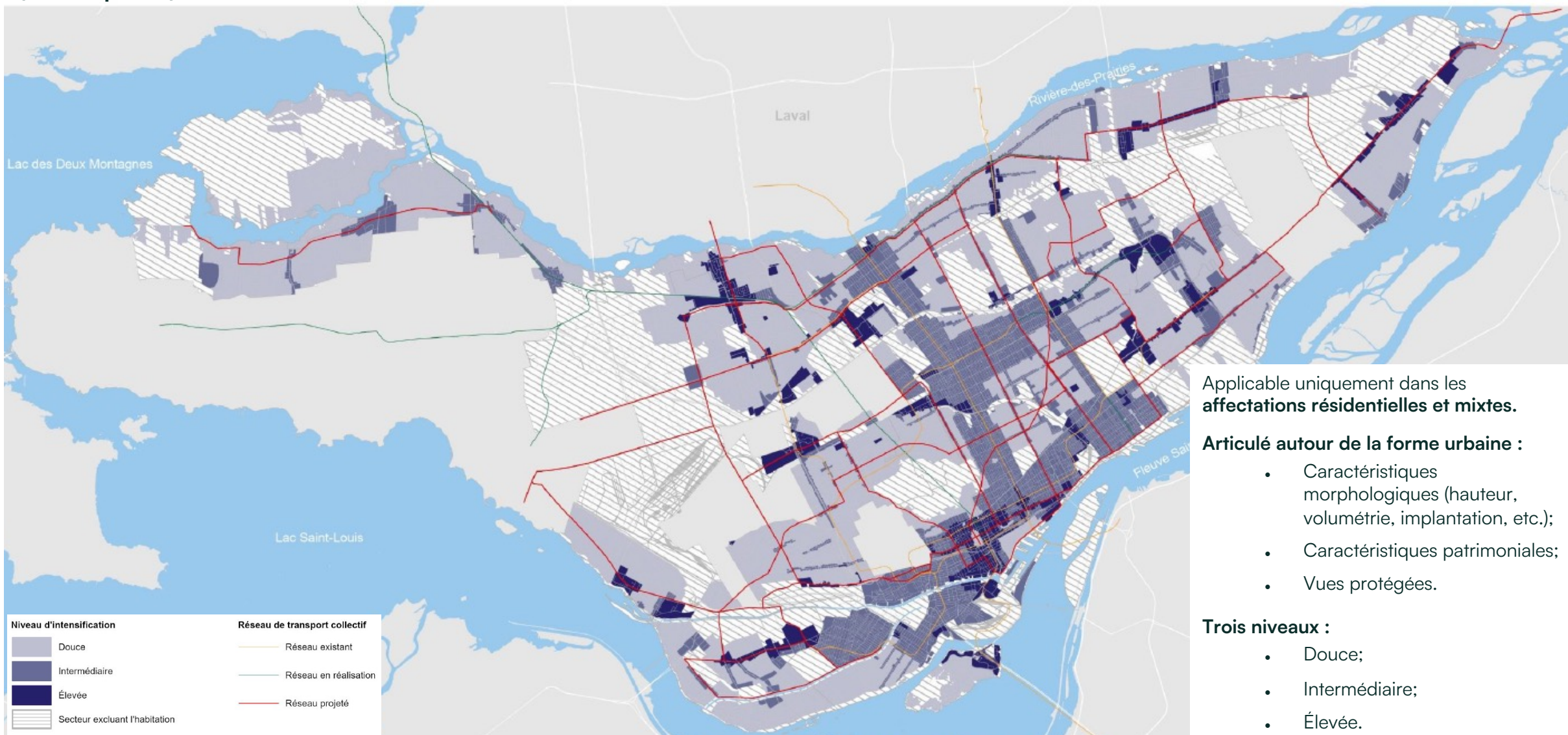


Le lien entre densification et transport collectif

- **Les seuils minimaux de densité résidentielle établis par le projet de PUM sont généralement bas**, oscillant entre 15 et 250 log./ha net (le niveau de 400 log./ha étant applicable uniquement au centre-ville), mais ils sont largement insuffisants pour les sites prenant place aux abords des équipements de transport collectif structurant (tant actuels que projetés)
- L'expérience des dernières années démontre que les groupes des citoyens s'opposent à la densification et **l'utilisation des seuils minimaux qui sont déjà trop bas risque de devenir des seuils maximum** et conséquemment **inadéquat pour supporter un réseau de transport collectif structurant**.
- **Le réseau de transport collectif structurant que la Ville propose ne pourra être développé** sans une masse critique suffisante de résidents et d'usagers pour justifier ces infrastructures coûteuses;
- **L'absence de paramètres définis pour la consolidation et la densification urbaine le long de ces futurs corridors** compromet toutefois l'atteinte de l'objectif du PUM visant à moduler l'intensification urbaine afin d'en maximiser les cobénéfices (chapitre 2, objectif 2).

Intensification vs. Densification

(ch.2, p.48)



Applicable uniquement dans les affectations résidentielles et mixtes.

Articulé autour de la forme urbaine :

- Caractéristiques morphologiques (hauteur, volumétrie, implantation, etc.);
- Caractéristiques patrimoniales;
- Vues protégées.

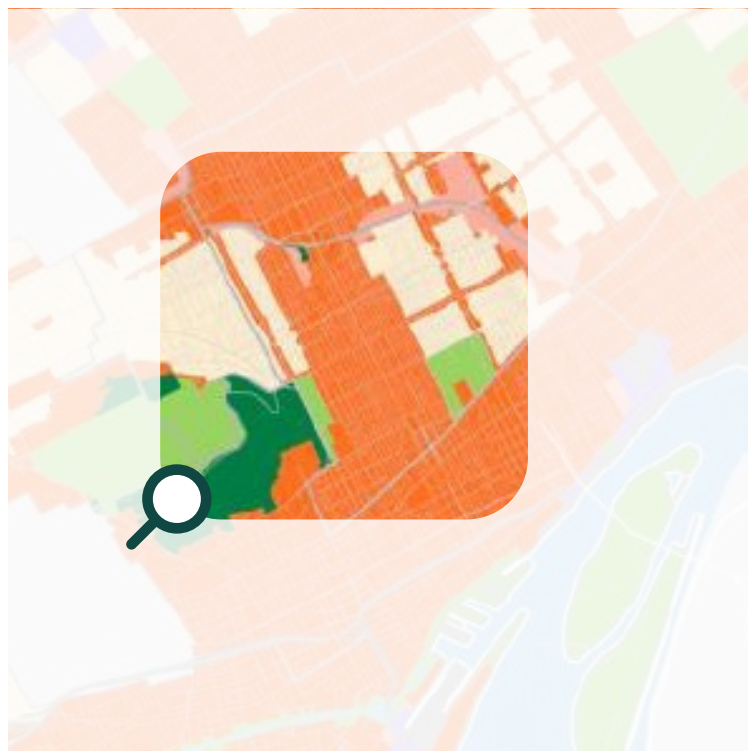
Trois niveaux :

- Douce;
- Intermédiaire;
- Élevée.

Le lien entre affectation, intensification et densité

On ne maximise pas la densité aux abords des stations de métro (ex. ligne orange)

Affectation



Intensification



Densité minimale



Le lien entre densification et transport collectif

Recommandation

Rehausser les paramètres d'intensification et les seuils minimaux de densité résidentielle le long des axes de transport structurant afin d'assurer la viabilité économique des infrastructures de transport collectif.

Recommandation

Accorder un niveau élevé d'intensification aux sites en bordure des infrastructures de transport (existantes ou projetées) pour éviter une occupation à faible densité à court terme qui compromettrait leur potentiel.

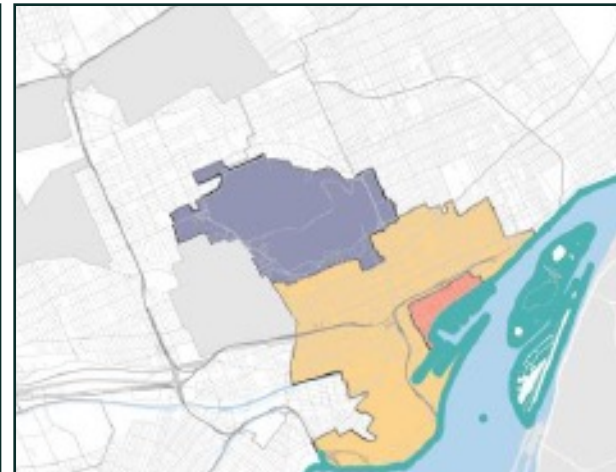
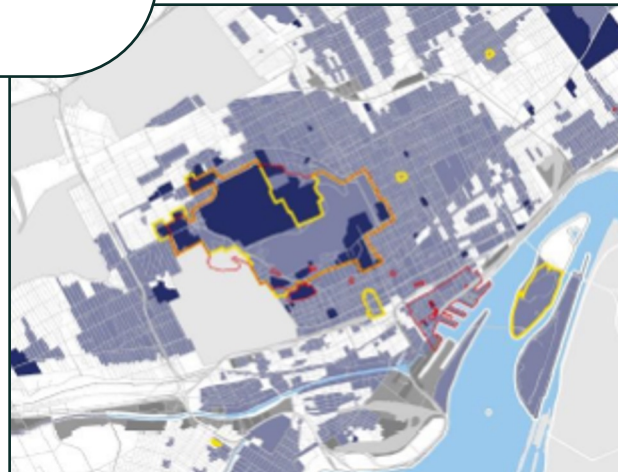
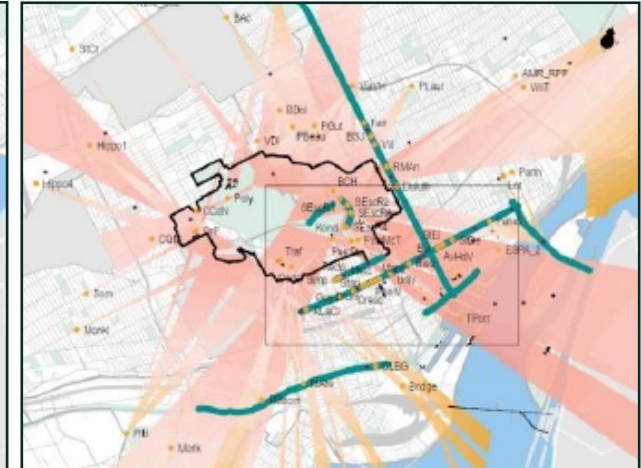
Patrimoine et paysage urbain



Superposition de réglementations entourant l'encadrement du patrimoine

(ch.2, p.48)

6 niveaux à considérer



Projet de Plan d'urbanisme et de mobilité A3-123 Annexe 3 : Liste des immeubles patrimoniaux Arrondissement de Ville-Marie

Adresse	Nom historique	Fait partie d'un ensemble patrimonial
165	rue Saint-Paul Ouest	Magasin-entrepôt Pierre-Dolome
180-194	rue Saint-Paul Ouest	Magasin-entrepôt John-Frothingham
185	rue Saint-Paul Ouest	Magasin-entrepôt Harrison-Stephens I
191	rue Saint-Paul Ouest	Magasin-entrepôt Harrison-Stephens II
201	rue Saint-Paul Ouest	
205	rue Saint-Paul Ouest	
215	rue Saint-Paul Ouest	
220	rue Saint-Paul Ouest	Magasin-entrepôt John-Pratt
221	rue Saint-Paul Ouest	Magasin-entrepôt Andrew-Macfarlane
225-227	rue Saint-Paul Ouest	Magasin-entrepôt John-Pratt
231	rue Saint-Paul Ouest	Magasin-entrepôt Edwin-Abvater I
294	rue Saint-Paul Ouest	Magasin-entrepôt Edwin-Abvater II
296	rue Saint-Paul Ouest	Immeuble Seybold
315	rue Saint-Paul Ouest	Immeuble Henry-Stroud
350	rue Saint-Paul Ouest	Magasin-entrepôt Pratt
365	rue Saint-Paul Ouest	Magasin-entrepôt Rambau
367	rue Saint-Paul Ouest	Magasin-entrepôt Donald-Ross I
373	rue Saint-Paul Ouest	Magasin-entrepôt Donald-Ross II
375-379	rue Saint-Paul Ouest	Magasin-entrepôt Jesse-Joseph V
378-384	rue Saint-Paul Ouest	Magasin-entrepôt Jesse-Joseph VI
389	rue Saint-Paul Ouest	Magasin-entrepôt George-Hagar
407	rue Saint-Pierre	Immeuble South-Copland
410	rue Saint-Pierre	Magasins des scieurs Grises I
417-419	rue Saint-Pierre	Magasin-entrepôt John-Ogilvy
422	rue Saint-Pierre	Edifice Beardmore
428	rue Saint-Pierre	Magasin-entrepôt William-Carter I
430	rue Saint-Pierre	Magasin-entrepôt William-Carter III
432-434	rue Saint-Pierre	Magasin-entrepôt Alexander-Urquhart
438-440	rue Saint-Pierre	Magasin-entrepôts Corse
445-449	rue Saint-Pierre	Edifice Craverhill Block
450	rue Saint-Pierre	Magasin-entrepôt Hugh-Thompson
455	rue Saint-Pierre	Edifice Craverhill Block
470	rue Saint-Pierre	Immeuble Toronto General Trust
701	rue Saint-Pierre	Edifice Canada Life
211	rue du Saint-Sacrement	Edifice Merchants' Exchange

L'encadrement du patrimoine et du paysage urbain

Recommandation

Éviter le **dédoublage de protection** pour les bâtiments bénéficiant déjà d'un statut patrimonial.

Recommandation

Maintenir la **possibilité de dépasser les cotes altimétriques des corridors visuels exceptionnels**, sous réserve d'une approbation discrétionnaire fondée sur des critères qualitatifs.

Financement



Le financement et les redevances de développement

Recommandation

S'assurer que les outils introduits par le PUM **ne créent pas de nouvelles charges pour les promoteurs**, permettant ainsi d'assurer la faisabilité financière des projets.

Recommandation

Étendre les compensations du zonage incitatif à d'autres éléments que seulement des logements abordables ou hors marché (équipements publiques, espaces verts, performance environnementale, restauration patrimoniale, conformément à la LAU).

Conclusion



Le PUM 2050: les défis et les enjeux de Montréal



Pénurie de logements

En quoi le PUM **répond**
à la pénurie de
logements?



Crise climatique

Est-ce que le PUM
réoriente les
investissements futurs
pour faire face à la
crise climatique?



Fonds publics

Dans un contexte de
rareté de fonds publics,
est-ce que le PUM
permet de rentabiliser
adéquatement les
dépenses futures en
infrastructures
publiques?

Le PUM 2050: les défis et les enjeux de Montréal



- Aucune **stratégie de densification le long des axes de transport collectif structurant**, au contraire la majorité des futurs axes de TC sont dans des niveaux d'intensification douce, donc un étage de plus que l'existant.
- Ajout de cônes de vues exceptionnels ou de repères emblématiques avec des rayons de protection de 100 mètres qui **réduisent des potentiels de développement** (Une analyse rapide de seulement trois sites au Centre-Ville en fonction de ces paramètres = une perte de 1M pi² (±1400 unités);
- Au même moment la ville de Vancouver qui a des montagnes aussi, **réduit ses cônes de vues** afin de permettre la construction de **75 000 logements** supplémentaires pour les 30 prochaines années;
- Ajout de **nouveaux coûts de construction des immeubles résidentiels** si on veut accroître la densité par l'imposition d'unités dites « hors marché »;
- **Augmentation des frais de parc** par l'imposition de fournir 10m² d'espaces verts par habitant dans les secteurs d'opportunités priorités;
- Ajout de mesures excessives et de bâtiments « d'intérêts » patrimoniaux qui auront pour effet de **freiner le développement de sites bénéficiant d'un potentiel stratégique**.

Conclusion



Le PUM risque d'accentuer la crise du logement sans réorienter les futures dépenses pour contrer la crise climatique et sans prévoir une densité à la hauteur des investissements requis pour le déploiement du transport en commun

Merci !

