



MÉMOIRE D'OPINION

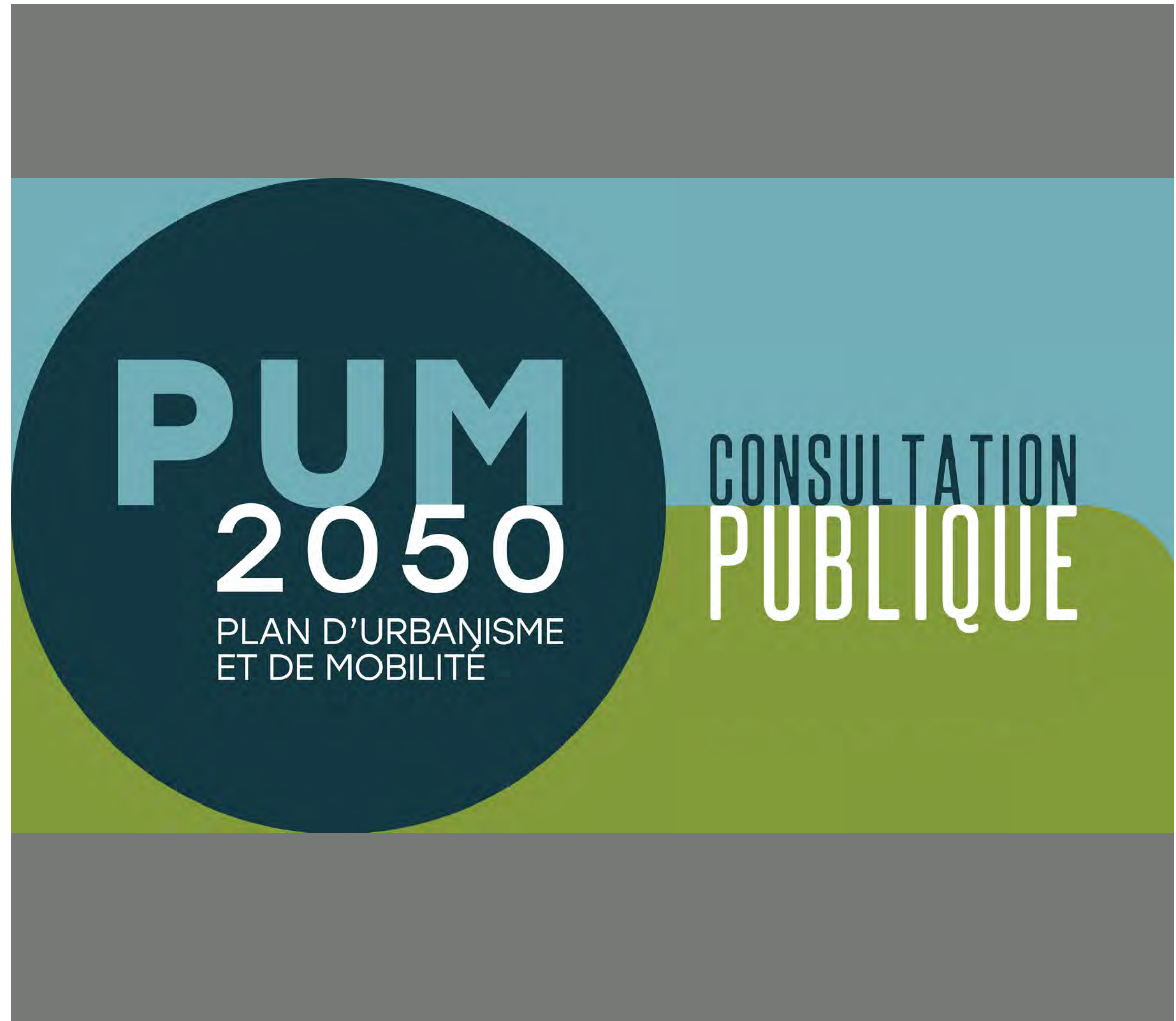
**6625, av. Victoria
Montréal, QC**

Arrondissement
Côte-des-Neiges-
Notre-Dame-de-Grâce



ROGER &
KONRAD
CAPITAL

5 septembre 2024



01

Mise en contexte

LOCALISATION	4
ATTRAITES DU QUARTIER	5
PROPRIÉTÉ	6
CONTEXTE URBAIN	7

02

Cadre de planification

PLAN MÉTROPOLITAIN D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT	9
SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT	10
PLAN D'URBANISME	11
RÈGLEMENT D'URBANISME	12
PLAN D'URBANISME ET DE MOBILITÉ (PUM)	13

03

Proposition conceptuelle

CONCEPT DE DÉVELOPPEMENT	15
PERSPECTIVES DE LA PROPOSITION	16
ÉTUDE D'ENSOLEILLEMENT	18
IMPACT FINANCIER	19

04

Opinions et justifications

PROPOSITION DE MODIFICATION	21
OPINION PROFESSIONNELLE	22
ARGUMENTS SPÉCIFIQUES - 6625 AV. VICTORIA	25
CONCLUSION	26

Le présent mémoire vise à demander une révision des cartes de niveaux d'intensification et de l'affectation du sol proposées pour l'arrondissement Côte-des-Neiges-Notre-Dame-de-Grâce dans le projet de Plan d'urbanisme et de mobilité (PUM) de la Ville de Montréal.

Plus précisément, la demande vise à faire prolonger le niveau d'intensification intermédiaire et l'affectation mixte sur l'avenue Victoria entre l'avenue Plamondon et la rue Mackenzie. Le principal site faisant l'objet du présent mémoire est situé au 6625 de l'avenue Victoria, mais nous croyons que la vision d'ensemble de cette portion de l'avenue devrait être revue afin de répondre adéquatement aux orientations et objectifs du PUM et des documents de planification des paliers administratifs supérieurs.

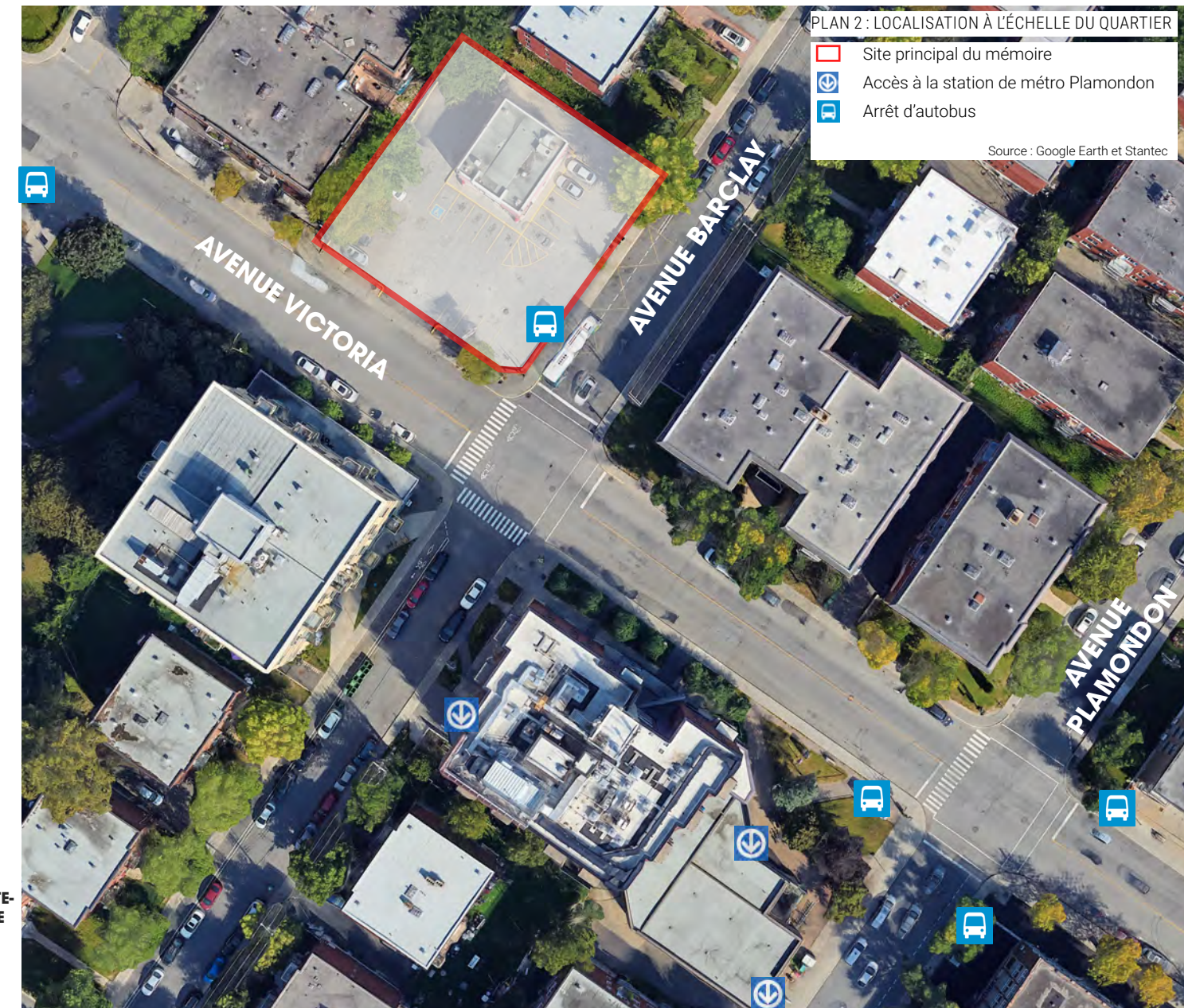
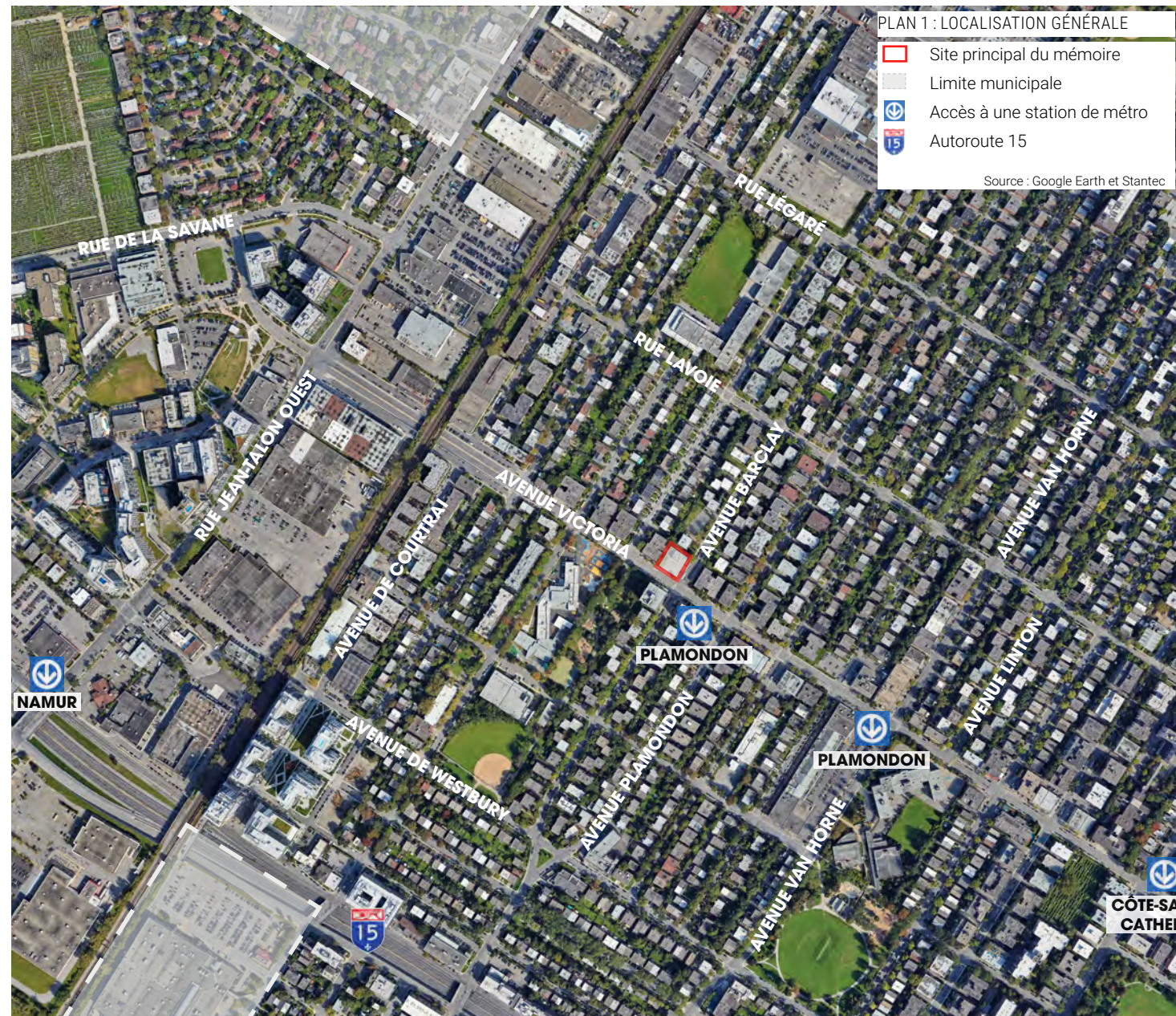
—
01

Mise en contexte

Localisation

Le principal site faisant l'objet du présent mémoire se trouve dans l'arrondissement Côte-des-Neiges-Notre-Dame-de-Grâce, plus précisément sur l'avenue Victoria, au croisement avec l'avenue Barclay. Le terrain est bordé d'un arrêt d'autobus local et un édicule de la station de métro Plamondon (ligne orange) se trouve au même croisement, dans l'îlot en diagonale (6550 av. Victoria et 4815 av. Plamondon). Le terrain est également situé à moins de 30 minutes de marche des stations Côte-des-Neiges et Snowdon de la ligne bleue.

Les abords de l'avenue Victoria sont occupés par des bâtiments mixtes composés de logements et de commerces de proximité, alors que l'avenue Barclay est majoritairement résidentielle. Plusieurs propriétés institutionnelles se trouvent également dans le quartier, incluant des écoles primaires et secondaires, des parcs, des terrains sportifs, l'aréna Bill-Durnan et le centre sportif Côte-des-Neiges (voir Plan 3 à la page suivante).



Attraits du quartier

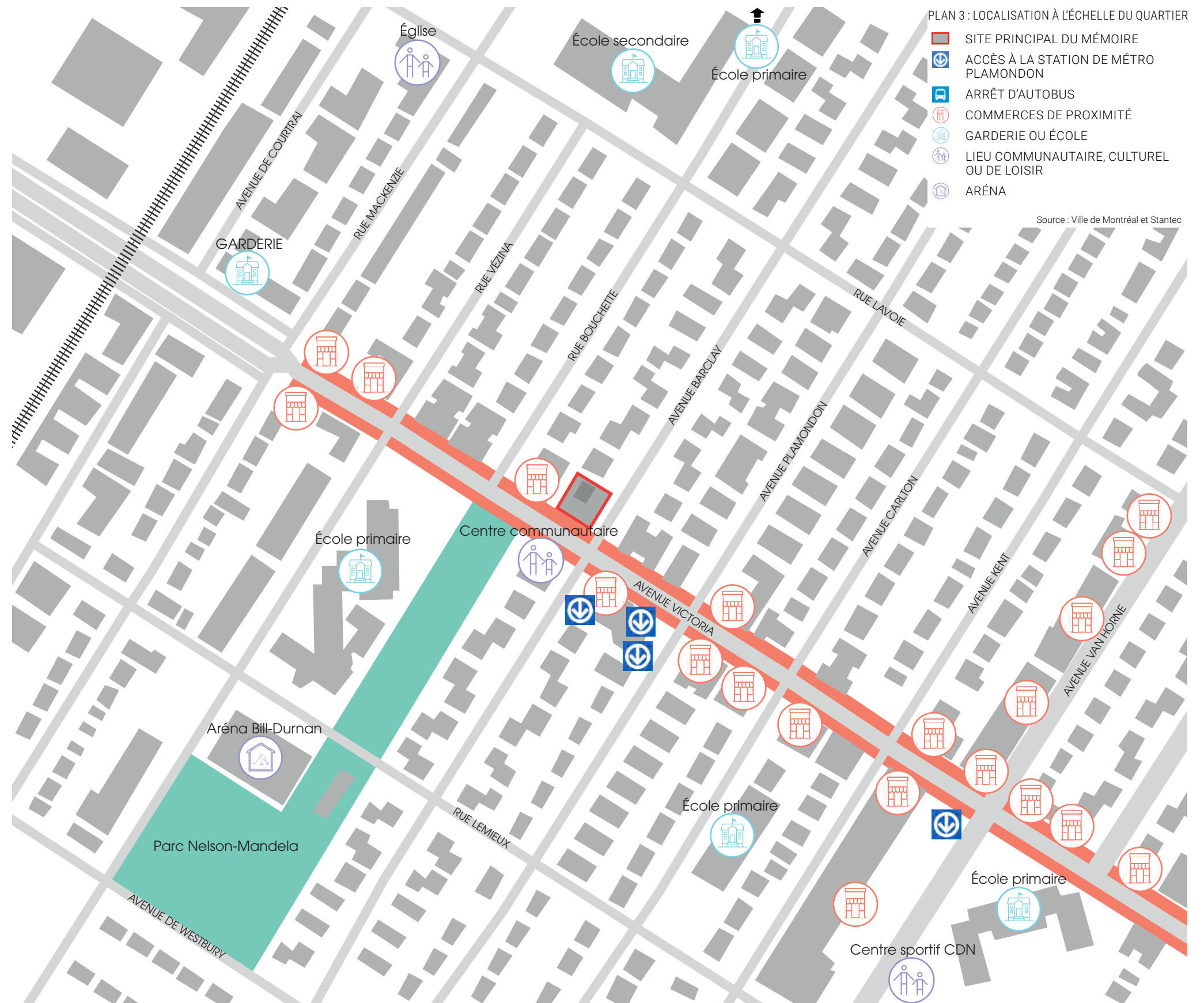
Ce segment de l'avenue Victoria comporte d'excellents atouts de quartier mixte et à l'échelle humaine, avec notamment de nombreux commerces de proximité, dont des restaurants, des petits marchés, des boulangeries, des commerces de vente au détail et des services personnels.

Ces nombreux commerces courants sont accessibles à pied et permettent de répondre aux besoins du quotidien, tout comme les centres commerciaux Plaza Côte-des-Neiges, Carré Décarie et Smartcentres Décarie qui sont situés à un temps de marche allant de 10 à 20 minutes. La disponibilité des transports alternatifs peut également permettre de réduire les temps de déplacement et d'élargir le rayon d'accès aux commerces, services et emplois.

Des garderies, ainsi que des écoles primaires et secondaires sont implantées à même le quartier, encourageant de ce fait l'installation potentielle de jeunes familles.

L'aréna Bill-Durnan, le centre sportif Côte-des-Neiges et le parc municipal Nelson Mandela contribuent à l'offre en loisir du quartier. Au même titre, les installations des collèges Notre-Dame et Jean-de-Brébeuf, de même que de l'Université de Montréal contribuent également à faire du quartier un secteur intéressant pour les familles puisque ces emplacements sont facilement et rapidement accessibles en autobus ou en métro. C'est également le cas des hôpitaux Général juif, St. Mary et CHU Sainte-Justine situés à proximité dans l'arrondissement qui sont à souligner en tant que service à la population, mais aussi à titre de pôles d'emplois.

De manière générale, le quartier répond à de nombreux besoins pour les familles. La consolidation commerciale et résidentielle de l'avenue Victoria offrira assurément des atouts supplémentaires au quartier, faisant ainsi du site du 6625 Victoria une place de choix pour un projet de redéveloppement et l'accueil de nouveaux résidents.



1 Façade - avenue Victoria



Source: Google StreetView, 2022

2 Façade secondaire - avenue Barclay



Source: Google StreetView, 2022

3 Intersection des avenues Victoria et Barclay



Source: Google StreetView, 2022

Propriété

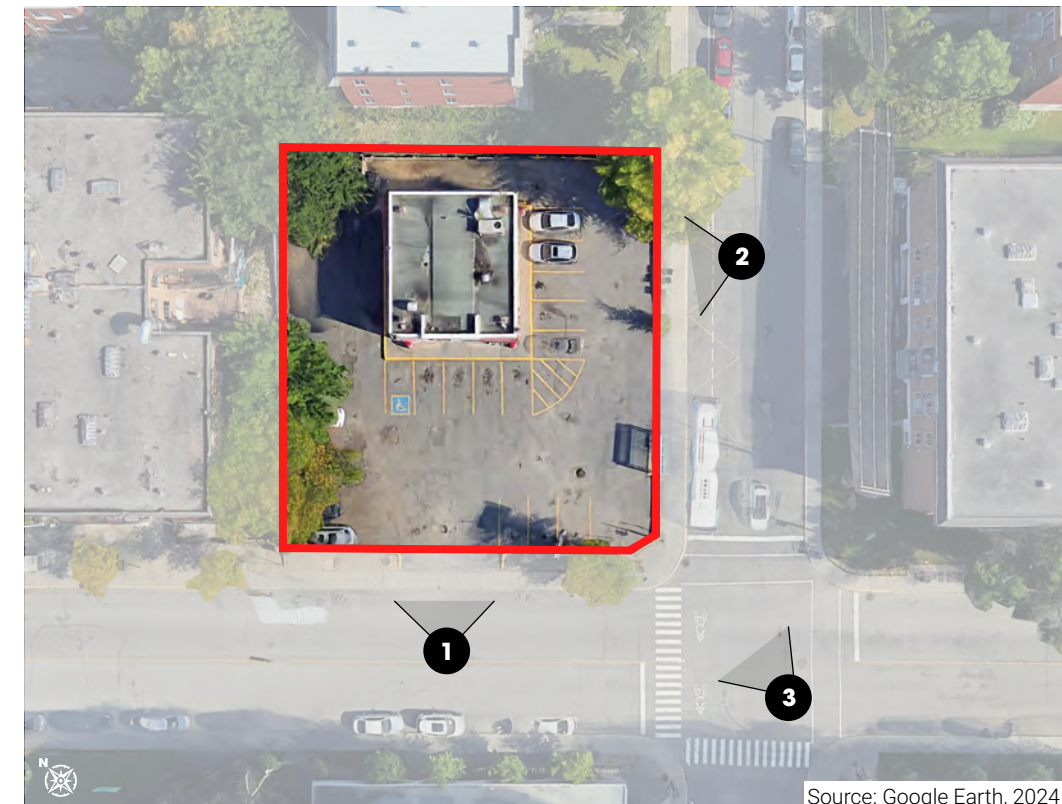
Le site principal visé par ce mémoire correspond au lot 2 649 199 du cadastre du Québec et présente une superficie de terrain de 1 255,20 m².

Le bâtiment existant est occupé par un établissement de restauration rapide depuis de nombreuses années, mais la franchise en question déménagera sous peu dans de nouveaux locaux répondant davantage à ses besoins actuels et permettant au propriétaire foncier d'en optimiser l'utilisation, celle-ci ne correspondant plus aux attentes en matière d'urbanisation.

La propriété est en effet composée d'un bâtiment d'à peine 137,8 m² et d'une grande aire de stationnement (21 cases) occupant la majeure partie du terrain. Le site possède des accès publics sur chacune des avenues Victoria et Barclay, tout en étant desservi par le transport en commun (station de métro et lignes d'autobus) et actifs (trottoir et piste cyclable).

LOT 2 649 199

ADRESSE	6625, avenue Victoria
UTILISATION	Restaurant et établissement avec service complet (avec terrasse)
SUPERFICIE DU LOT	1 255, 20 m ²
PROPRIÉTAIRE	Capital Roger & Konrad Inc.



Source: Google Earth, 2024

1 Intersection des avenues Victoria et Barclay



Google StreetView, 2022

2 Avenue Barclay



Google StreetView, 2022

3 Avenue Victoria



Google StreetView, 2022

Contexte urbain

Le contexte environnant du quartier est composé d'une certaine diversité bâtie, à commencer par la présence de deux immeubles de 8 étages (lots PC-35265 et 2 649 200) à usages mixtes implantés au croisement des avenues Victoria et Barclay (image 1, ci-contre). En effet, le 6550 av. Victoria est occupée par des logements, trois locaux commerciaux et un édicule d'accès à la station de métro Plamondon, alors que le 4811 av. Barclay inclut des logements sociaux et communautaires, en plus de locaux au rez-de-chaussée occupés par des services communautaires.

Les propriétés de l'avenue Barclay (image 2) sont principalement occupées par des habitations multifamiliales de 3 étages et demi, alors que l'avenue Victoria (image 3) est plutôt composée d'une pluralité typologique. On y retrouve notamment des bâtiments mixtes commerciaux-résidentiels de 3 ou 4 étages, des bâtiments résidentiels du même gabarit, ainsi que des écoles et des bâtiments commerciaux de 2 étages.



Source: Google Earth, 2024

—
02

Cadre de planification

PLAN MÉTROPOLITAIN D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT

COMMUNAUTÉ MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL

DOCUMENTS CONSULTÉS :
 Guide d'aménagement pour les aires de TOD
 Réalisé par AECOM en 2011 pour la CMM

Plan métropolitain d'aménagement et de développement
 Dépôt légal en avril 2012

Dans sa version actuellement en vigueur depuis 2012, le Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) promeut des principes d'aménagement durable qui visent notamment à :

- › **Augmenter la densité d'occupation au sol, et la concentrer autour des points de desserte de transport en commun ;**
- › Consolider les zones urbanisées et planifier une mixité des usages mettant l'accent sur la convivialité.

En matière d'aménagement et de développement, le PMAD précise dans son « Orientation 1 : Un grand Montréal avec des milieux de vie durables » que la Communauté métropolitaine de Montréal souhaite orienter 40% de la croissance des ménages aux points d'accès du réseau de transport en commun métropolitain structurant d'ici 2031. **Pour ce faire, le PMAD exige une densification de la fonction résidentielle par un développement immobilier de moyenne à haute densité.**

Le PMAD précise que la réalisation de quartiers TOD vise à améliorer la qualité de vie urbaine et à contribuer simultanément à plusieurs objectifs :

- › **l'augmentation du nombre de ménages et d'emplois localisés dans l'aire d'influence du réseau de transport collectif structurant afin d'améliorer l'accessibilité aux emplois pour un nombre accru de travailleurs;**
- › l'amélioration de l'accessibilité par transport collectif et actif aux services de proximité;
- › la réduction des émissions de gaz à effet de serre par le rapprochement des résidences et des lieux d'activités, et la réduction de la congestion routière;
- › l'optimisation des investissements publics tant municipaux que gouvernementaux;
- › l'augmentation des valeurs foncières et une meilleure réponse aux besoins diversifiés en logement;
- › l'amélioration de la santé publique en réduisant la dépendance à l'automobile et en favorisant les déplacements actifs (vélo, marche);
- › limiter l'élargissement de l'empreinte urbaine sur les milieux naturels et agricoles.

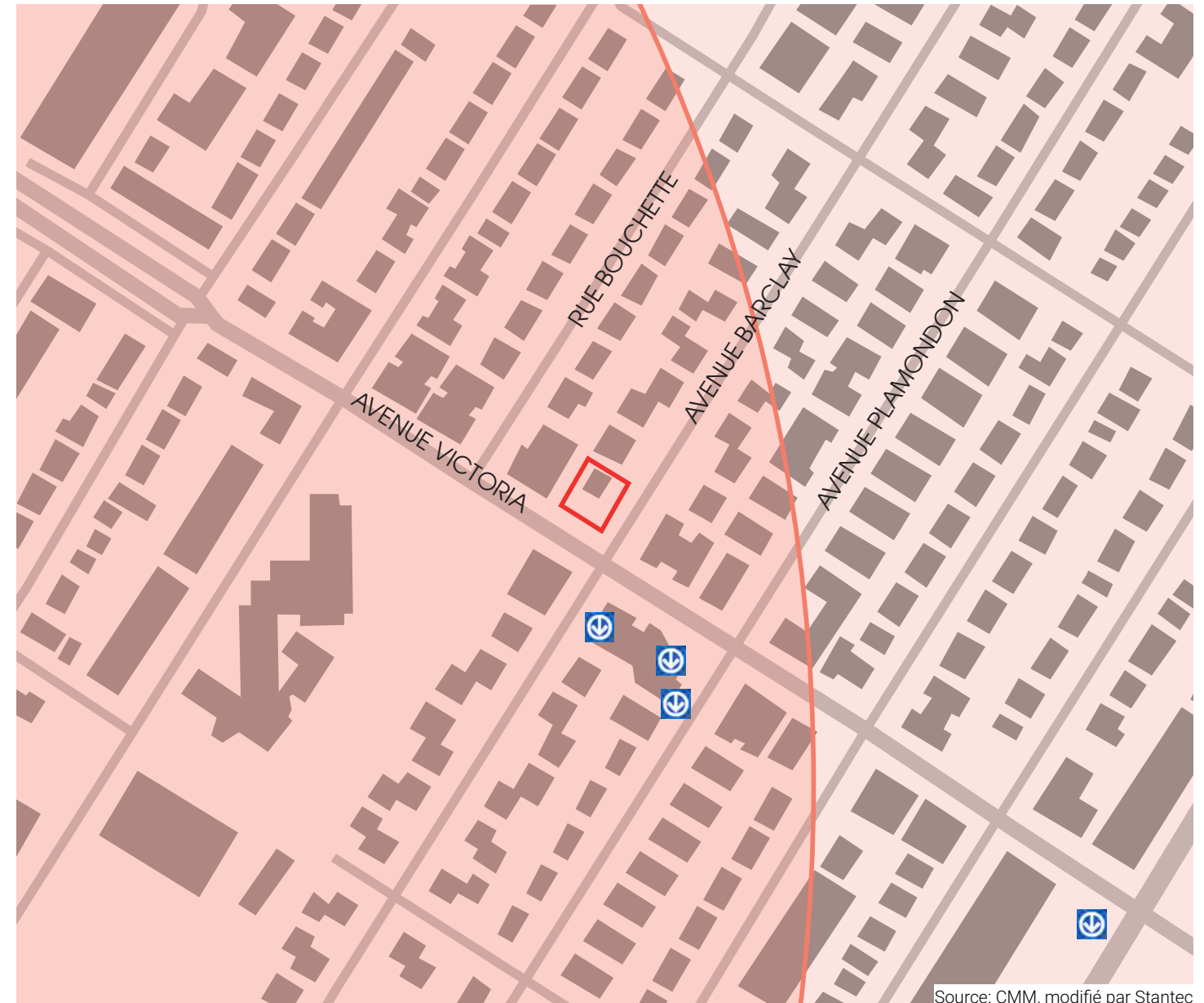
Correspondant à une aire d'un cercle composé d'un rayon de 1 kilomètre autour d'un point d'accès au transport en commun structurant, une aire TOD devrait, selon le Guide d'aménagement pour les aires TOD, favoriser une plus forte densité dans le premier rayon de 500 mètres autour de la station. Une certaine programmation de la mixité verticale des usages est également encouragée pour maintenir l'animation des lieux, notamment par la présence de commerces au niveau du rez-de-chaussée.

Dans le cas du secteur de l'intersection des avenues Victoria et Barclay, une densité brute minimale de 80 logements par hectare est planifiée au PMAD en vigueur puisque le secteur est localisé dans les aires TOD associées aux stations de métro Namur (80 log./ha.), Plamondon (60 log./ha.) et Côte-Sainte-Catherine (60 log./ha.).

Finalement, l'orientation 1 du PMAD met de l'avant la modulation de la densité au sein du territoire de manière à assurer une gradation à partir du point d'accès au transport en commun, le tout de manière à maximiser le développement des terrains public. Cette orientation favorise une mixité et une meilleure intégration des usages, la construction d'une gamme diversifiée de logements, une implantation en front de rue et une facture architecturale variée pour créer un environnement convivial, tout en visant à faciliter l'accès aux infrastructures de transport collectif.

À titre de document de planification métropolitain, le PMAD affiche une volonté de densifier les propriétés situées à proximité des stations de transport en commun structurant. Localisé à l'intérieur de trois aires TOD, le site du 6625 avenue Victoria est ainsi un site de choix pour un redéveloppement optimal permettant d'atteindre les objectifs de cette orientation.

Le PMAD est actuellement en révision par la Communauté métropolitaine de Montréal et un premier projet public devrait être présenté prochainement en vue d'une adoption en 2025. Parmi les éléments à souligner, les premiers signaux indiquent qu'il y est notamment prévu de rehausser les niveaux minimaux de densité dans les aires TOD.



PLAN 4 : AIRES TOD DU PMAD

- ▭ SITE À L'ÉTUDE
- Ⓜ ACCÈS À LA STATION DE MÉTRO PLAMONDON
- AIRE TOD



SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT

AGGLOMÉRATION DE MONTRÉAL

DOCUMENT CONSULTÉ :
Schéma d'aménagement et de développement
Adopté le 22 décembre 2016
Entrée en vigueur le 1er mars 2017

En accord avec le PMAD, le Schéma d'aménagement et de développement (SAD) de l'agglomération de Montréal, **souhaite encourager la planification de quartiers diversifiés et compacts**, où les services et lieux d'emplois sont accessibles par déplacements actifs et où l'architecture et l'aménagement des espaces publics sont de qualité supérieure et durable. Le SAD a ainsi pour but de créer et consolider des milieux de vie complets et dynamiques et de pouvoir accueillir une population toujours grandissante.

Le secteur d'avenue Victoria entre l'avenue Van Horne et la rue Mackenzie est catégorisé dans la grande affectation « Dominante résidentielle ». Cette affectation désigne les secteurs pour lesquels l'Agglomération souhaite la création et la mise en valeur de milieux de vie complets et durables.

En termes d'usages, les composantes autorisées dans ce type d'affectation sont les suivantes :

- › L'habitation,
- › Les commerces,
- › Les bureaux,
- › Les équipements récréatifs, culturels et institutionnels;
- › Certaines occupations à caractère industriel présentes lors de l'adoption du schéma.

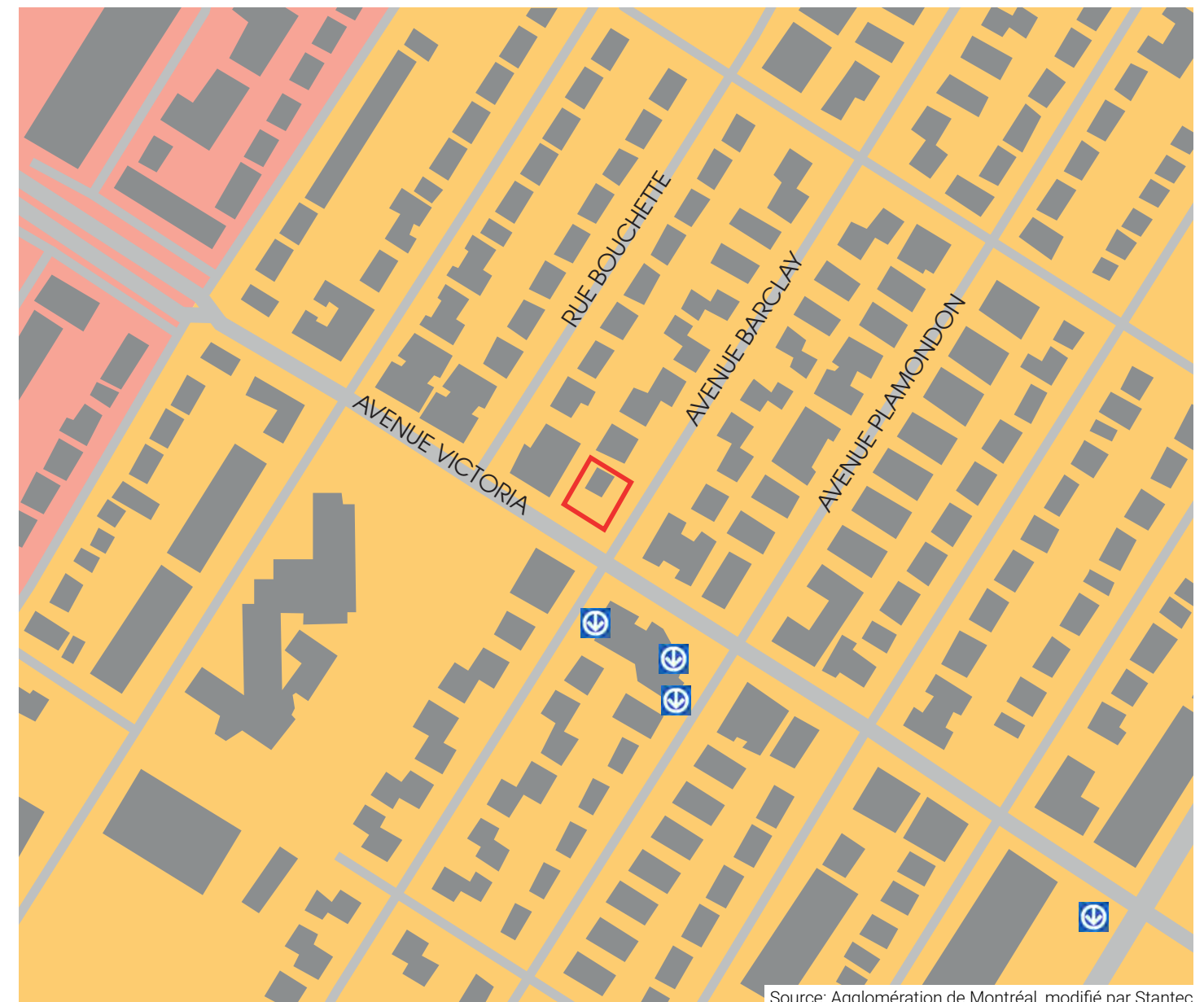
En conformité avec le PMAD, **la densité d'occupation du sol minimale prescrite pour le quartier est de 80 logements par hectare brut**. Cette densité a pour but de consolider la compacité urbaine et la diversification des activités, puisque l'aire de densité correspond à l'aire TOD des stations de métro Namur et Plamondon. Le SAD estime que plus de 75 % des nouveaux logements de l'agglomération de Montréal seront localisés dans les aires TOD.

Pour les secteurs de densification tels que les aires TOD, le Schéma prévoit qu'une démarche de planification doit être entreprise afin d'assurer une modulation de la densité résidentielle en fonction du contexte particulier de chaque secteur et des éléments suivants :

- › Les interfaces des points d'accès au transport en commun
- › La densité des usages adaptée au milieu
- › La mixité des fonctions
- › Le soutien d'une mixité sociale
- › Le réseau de rues et l'accessibilité
- › La gestion de l'offre en stationnement
- › Le design urbain, la sécurité, la qualité des aménagements et l'identité du lieu
- › L'implantation du bâti et architecture diversifiée
- › L'aménagement durable et l'environnement.

L'exercice de planification mentionné doit se traduire à même le plan d'urbanisme, un plan particulier d'urbanisme (PPU) ou tout autre document de planification similaire.

Le document complémentaire du SAD en vigueur ne comporte que peu ou pas de normes ayant un impact significatif sur les hauteurs, les usages ou la densité du secteur.



Source: Agglomération de Montréal, modifié par Stantec

PLAN 5 : GRANDES AFFECTATIONS DU TERRITOIRE

- SITE À L'ÉTUDE
- D ACCÈS À LA STATION DE MÉTRO PLAMONDON
- DOMINANTE RÉSIDENTIELLE
- ACTIVITÉS DIVERSIFIÉES



PLAN D'URBANISME

VILLE DE MONTRÉAL

DOCUMENTS CONSULTÉS :
Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal
Adopté le 23 novembre 2004, en vigueur depuis le 10 décembre 2004

Toutes les modifications au chapitre de l'arrondissement
Côte-des-Neiges-Notre-Dame-de-Grâce

PARTIE I : LES ÉLÉMENTS PANMONTRÉALAIS

Le Plan d'urbanisme désigne l'avenue Victoria, entre la rue Vézina et l'avenue Bourret, comme une rue commerçante et sa consolidation est fortement encouragée. Les commerces qui y seront implantés doivent répondre aux besoins des résidents et contribuer à la création d'un cadre de vie favorisant l'épanouissement des individus. En ce sens, la Ville de Montréal prône le soutien à l'élaboration et à la consolidation de milieux de vie de qualité, diversifiés et complets. « Un milieu résidentiel doit non seulement comporter des logements variés, de qualité et en quantité suffisante pour répondre aux diverses catégories de ménages [...] Le milieu résidentiel doit également être bien desservi en transport collectif et jouir d'un accès adéquat aux différents secteurs d'emplois. » Dans son Plan, Montréal indique que les bâtiments doivent être orientés préférentiellement vers la rue pour animer le domaine public, tout en ayant une occupation au sol maximisée (stationnements souterrains) et des aménagements de qualités qui participe à sécuriser les déplacements des piétons et encourage les transports actifs et collectifs.

La Ville de Montréal accorde beaucoup d'importance à son réseau de transport collectif et l'efficacité de celui-ci. Elle souhaite qu'un maximum de résidents puisse y avoir accès, c'est pourquoi une intensification des activités, plus stratégique, est prescrite aux abords des corridors et des stations de transport. Toujours afin de réduire l'utilisation de l'automobile, la Ville indiquait prévoir améliorer le réseau de transport en commun afin de faciliter les déplacements entre les différents secteurs de son territoire.

Le quartier de l'avenue Victoria et de la station de métro Plamondon est localisé en affectation du sol « Secteur résidentiel ». Les composantes qui y sont autorisées sont :

- › L'habitation,
- › Les commerces,
- › Les équipements collectifs et institutionnels.

Le choix des affectations appuie les principes d'aménagement qui encouragent l'intensification de développement et la diversification des activités autour des stations de métro, toujours dans le but d'accroître l'utilisation quotidienne du transport en commun.

PARTIE II : L'ARRONDISSEMENT CÔTE-DES-NEIGES-NOTRE-DAME-DE-GRÂCE

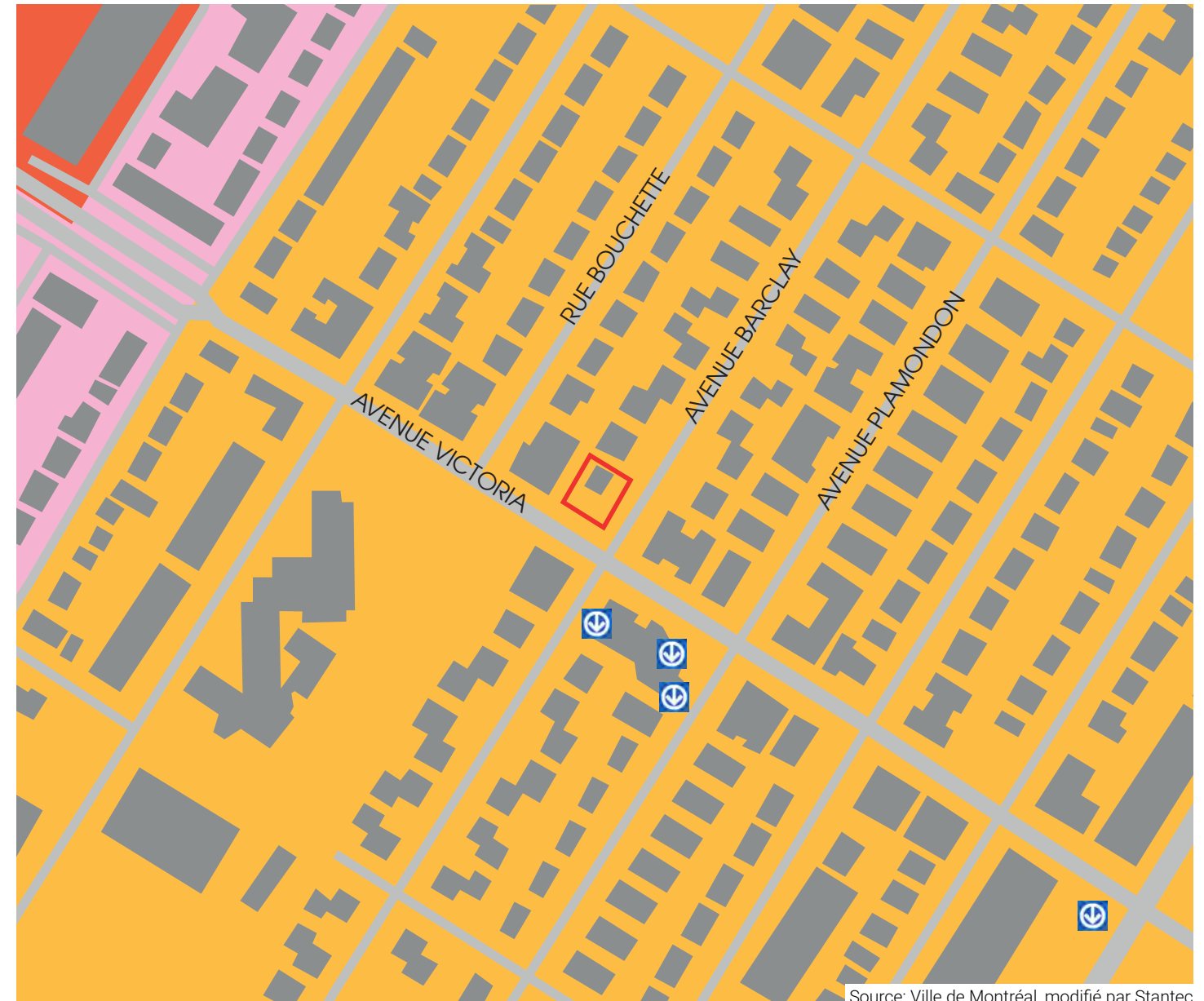
Soutenu par le parti d'aménagement, le quartier de l'avenue Victoria est ciblé par deux orientations spécifiques découlant de celui-ci. En premier lieu, l'ensemble du secteur qui s'étend de l'avenue Mountain Sight à l'ouest montréalais jusqu'à l'avenue Wilderton à l'est, puis de la voie ferrée au nord jusqu'à la station de métro Côte-Sainte-Catherine au sud, est identifié à titre de secteur à revitaliser. Cette identification a ainsi pour but de créer des milieux de vie complets et dynamiques.

Par son objectif 2, la Ville et l'arrondissement souhaitent favoriser la construction d'une gamme variée de logements en incitant notamment les promoteurs immobiliers à proposer des solutions novatrices en matière de logement. Dans cette optique, l'arrondissement souhaite que l'offre de logements locatifs se maintienne ou augmente puisque la population locale est majoritairement locataire (73,8 % selon le recensement de 2021) et que la demande en logement augmentera probablement en fonction de la croissance attendue de la population.

La deuxième orientation pour le secteur est le soutien de la vitalité commerciale. Cette orientation mise sur la consolidation des composantes commerciales les plus dynamiques et vise à en assurer la convivialité. Pour l'avenue Victoria, la Ville et l'arrondissement jugent alors qu'il s'agit d'objectifs pour lesquels la réalisation doit se faire en continu en fonction des projets et des opportunités. Tel qu'indiqué précédemment, le tronçon entre la rue Vézina et l'avenue Bourret est l'un de ceux visés par cette volonté.

Ainsi, le Plan d'urbanisme en vigueur démontre que la Ville et l'arrondissement ont une volonté de revitalisation du secteur misant sur la rénovation et l'ajout de logements, mais également une volonté de consolidation des composantes commerciales sur l'avenue Victoria.

Malgré cela, la densité de construction visée par le Plan d'urbanisme dans le secteur 04-01 mise sur une hauteur de bâtiment de deux ou trois étages hors-sol avec un taux d'implantation au sol de niveau moyen.



Source: Ville de Montréal, modifié par Stantec

PLAN 6 : AFFECTATIONS DU SOL

- SITE À L'ÉTUDE
- Ⓜ ACCÈS À LA STATION DE MÉTRO PLAMONDON
- SECTEUR RÉSIDENTIEL
- SECTEUR D'ACTIVITÉS DIVERSIFIÉES
- SECTEUR D'EMPLOIS



RÈGLEMENT D'URBANISME

ARRONDISSEMENT DE CÔTE-DES-NEIGES-NOTRE-DAME-DE-GRÂCE

DOCUMENT CONSULTÉ :
Règlement d'urbanisme 01-276
Codification administrative à jour du 18 janvier 2024

Le secteur concerné sur la rue Victoria est localisé dans la **zone 0130** en vertu du règlement d'urbanisme de l'arrondissement.

Dans cette zone, les usages suivants sont autorisés :

- › **Commerces et services** en secteur de faible intensité commerciale, ce qui regroupe les établissements de vente au détail, vente en gros, entreposage et activités de services.
- › **Habitation de toute densité.**

Les usages de commerces et services ne peuvent être implantés qu'au rez-de-chaussée ou aux étages inférieurs. Des restrictions de contingentement sont applicables aux usages de restaurant.

Toujours pour les usages commerciaux, la superficie de plancher ne peut pas excéder 200 m² par établissement, à l'exception des épiceries et pharmacies pour lesquelles une superficie de 1 000 m² est autorisée. Les usages additionnels n'ont pas de limite de superficie de plancher, à l'exception des usages atelier d'artiste et d'artisan, laboratoire, salle de billard, service personnel et domestique et soin personnel qui sont limités à 200 m² par établissement.

Présentement, la grille des usages et spécifications autorise une **hauteur maximale de 12.5 mètres, de deux ou trois étages**. Le mode d'implantation est déterminé en fonction des règles d'insertion définies au règlement, mais puisque les bâtiments des terrains adjacents ne sont pas construits jusqu'à la limite latérale, les marges prévues à la grille des spécifications s'appliquent :

- › **Marge avant : Aucune**
- › **Marge latérale : 1.5 mètre**
- › **Marge arrière : 3 mètres**

Dans la zone 0130, le règlement exige un **taux d'implantation des bâtiments se situant entre 35 et 70%**. Dans le cas où un bâtiment aurait un taux d'implantation supérieur à 85%, un total de **10 % (max. 10m²) de la superficie de plancher de chaque logement doit être laissé comme espace libre**. Cet espace libre peut inclure une partie de terrain, un balcon, une loggia, une terrasse,

un jardin intérieur ou un espace collectif intérieur. La réglementation d'arrondissement prévoit également une **densité maximale correspondant à un indice de superficie de plancher (ISP) de 3**.

En termes d'architecture, **une façade doit être revêtue de maçonnerie dans une proportion d'au moins 80 %** de la surface, excluant les ouvertures, et à l'exception du rez-de-chaussée d'un bâtiment situé dans une zone où une catégorie de la famille commerce est autorisée.

En matière d'exigences relatives au nombre de cases de stationnement, le règlement d'urbanisme prévoit les maximums suivants pour une zone à proximité d'un équipement de transport collectif structurant :

Usage	Nombre maximal de cases de stationnement
Tous les usages de la famille habitation	1 case par 150 m ² de superficie de plancher
Clinique médicale	1 case par 100 m ² de superficie de plancher
Hébergement touristique commercial et carburant	1 case par 200 m ² de superficie de plancher
Tous les autres usages de la famille commerce	1 case par 150 m ² de superficie de plancher

Une aire de stationnement doit être aménagée à l'intérieur d'un bâtiment. Il est toutefois possible d'aménager à l'extérieur une seule case de stationnement ou un nombre de cases correspondant à 10 % du nombre maximal autorisé. Des restrictions sont applicables quant à l'emplacement et l'aménagement des cases extérieures.

Une unité de stationnement pour vélo est exigée pour **chaque 70 m²** de superficie de plancher de tout usage de la famille habitation. **Pour les autres usages, un minimum de 5 unités par bâtiment est requis, auquel s'ajoute une exigence d'une unité supplémentaire par tranche de 200 m² de superficie de plancher.**



PLAN 7 : ZONAGE

- SITE À L'ÉTUDE
- Ⓧ ACCÈS À LA STATION DE MÉTRO PLAMONDON
- LIMITE DE ZONE
- 0000 NUMÉRO DE ZONE

Source: Ville de Montréal, modifié par Stantec



PLAN D'URBANISME ET DE MOBILITÉ (PUM) 2050

VILLE DE MONTRÉAL

DOCUMENTS CONSULTÉS :
 Documents détaillés du projet de plan d'urbanisme et de mobilité 2050 de la Ville de Montréal
 Résumé du projet de PUM 2050
 Document synthèse du projet de PUM 2050

Dans son projet de PUM 2050, la Ville de Montréal mise sur une approche d'intensification urbaine qui s'articule autour de l'urbanisme et de la mobilité pour un développement du territoire prenant en compte et répondant aux enjeux de transition écologique. À la base même du PUM, **la présence d'un réseau de transport collectif structurant offre les conditions propices à la densification des milieux qu'il dessert.** Le nouveau plan d'urbanisme devrait également identifier les futurs secteurs à desservir et qui devraient donc faire l'objet d'une planification misant à intensifier l'offre et la diversité des logements, commerces et services de manière à renforcer le déploiement futur du réseau de transport collectif structurant. À cet effet, le Plan d'urbanisme et de mobilité de Montréal prévoit l'implantation d'une ligne de tramway, un service de transport collectif structurant, sur la rue Jean-Talton située au nord du tronçon identifié par le présent mémoire.

Pour le quartier de l'avenue Victoria dans le secteur de Côte-des-Neiges et de la station de métro Plamondon, le niveau d'intensification a été établi à douce pour le segment allant de l'avenue Plamondon à la rue Mackenzie, alors que le tronçon allant de l'avenue Plamondon à l'avenue Saint-Kevin a été classé au niveau intermédiaire. La même logique a également été appliquée en ce qui a trait à l'affectation du sol, alors que l'**affectation résidentielle** a été proposée pour le premier tronçon au nord de la station Plamondon et qu'une affectation mixte accompagne plutôt l'intensité intermédiaire du second segment au sud.

Les secteurs d'intensification douce permettent de préserver les caractéristiques et les qualités des milieux établis ne présentant pas d'opportunités de mutation du tissu urbain. L'approche permet des transformations légères du cadre bâti existant sans changement important de la forme urbaine et des fonctions, afin de maintenir l'homogénéité des milieux.

Pour leur part, les **secteurs d'intensification intermédiaire** visent les secteurs présentant des opportunités de densification de l'occupation du sol et d'évolution de la forme urbaine. **Le potentiel de construction y est valorisé en raison notamment de la desserte en transport collectif et/ou de ressources du quotidien.** L'évolution de la forme urbaine se fait en lien

avec les dimensions de l'espace public ou de la trame bâtie existante, à partir d'une lecture fine du contexte et de ses potentialités de transformation.

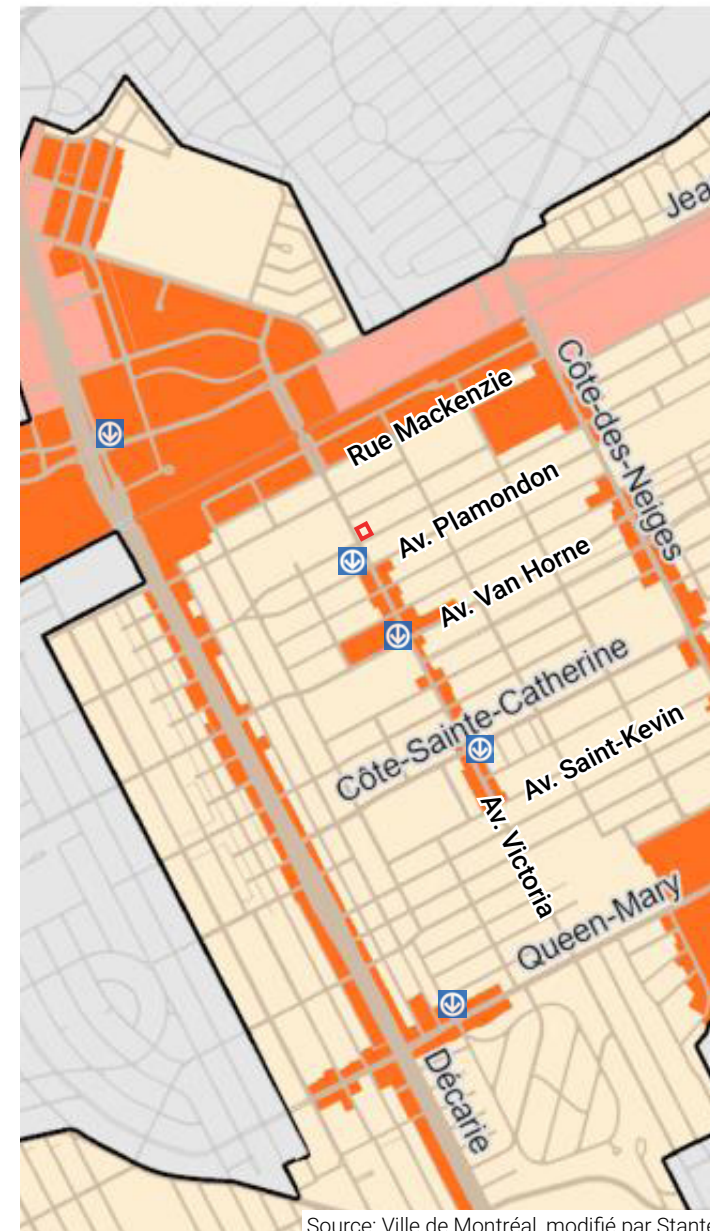
En ce qui a trait à l'aire d'affectation résidentielle, celle-ci se définit par une vocation principalement résidentielle comportant des secteurs accueillant une mixité d'activités (ex. rues commerciales avec habitation). L'affectation du sol vise à reconnaître le cadre bâti et la fonction majoritairement résidentielle des secteurs établis tout en favorisant la consolidation et la bonification des équipements, des commerces et des services de proximité.

Le PUM détermine également des seuils minimaux de densité à atteindre par niveau d'intensification. Il s'agit d'une densité minimum moyenne, exprimée en nombre de logements à l'hectare net s'appliquant aux nouvelles constructions dans les affectations « Résidentielle » ou « Mixte ».

Dans le secteur de l'avenue Victoria dans le quartier Côte-des-Neiges, il est proposé une **densité minimale de 100 logements à l'hectare** pour les zones d'intensification douce et de 140 logements à l'hectare pour les zones d'intensification intermédiaire. Cette densité pourra être modulée par arrondissement au sein des différents niveaux d'intensification, afin d'assurer une intégration et un respect des caractéristiques du cadre bâti.

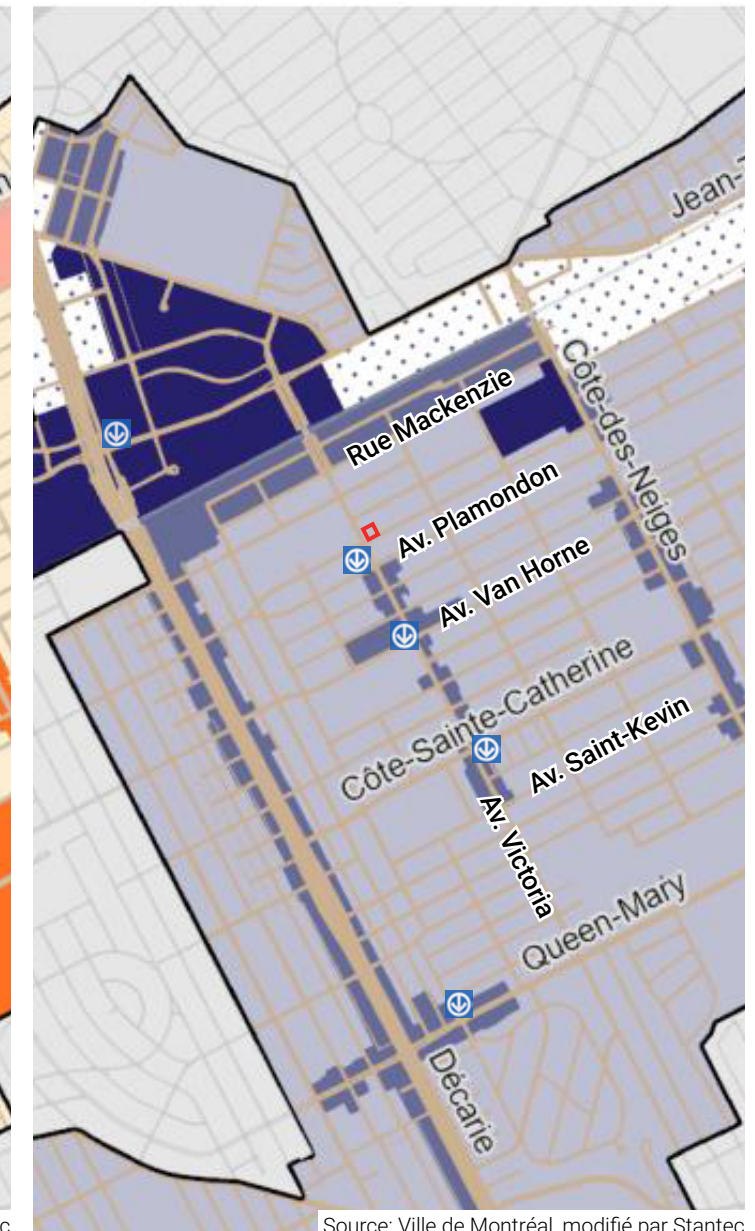
La Ville de Montréal mise sur l'augmentation du potentiel constructif dans les secteurs d'intensification intermédiaire et élevée afin de contribuer à l'effort de diversification et d'abordabilité du parc résidentiel. Pour les secteurs d'intensification douce, on comprend donc que le PUM vise surtout à contrer l'insalubrité des logements, assurer l'entretien et la rénovation des bâtiments, en plus de promouvoir leur adaptabilité ainsi que l'amélioration de leur résilience climatique et leur efficacité énergétique. Dans une optique de consolidation et de redéveloppement de l'avenue Victoria, une intensification intermédiaire semble ainsi plus appropriée.

Le PUM mise également sur l'optimisation et la diminution des espaces réservés au stationnement hors rue en fonction de l'accès aux ressources urbaines et sur des stratégies ayant pour but de favoriser une mobilité décarbonée. En ce sens, le projet du 6625 Victoria répond adéquatement à cet objectif.



PLAN 8 : AFFECTATIONS DU SOL

- SITE À L'ÉTUDE
- ACCÈS À UNE STATION DU MÉTRO
- RÉSIDENTIEL
- MIXTE
- ACTIVITÉS DIVERSIFIÉES



PLAN 9 : NIVEAU D'INTENSIFICATION URBAINE

- SITE À L'ÉTUDE
- ACCÈS À UNE STATION DU MÉTRO
- ÉLEVÉE
- INTERMÉDIAIRE
- DOUCE



Proposition conceptuelle

Concept de développement

Pour le redéveloppement de la propriété du 6625, avenue Victoria, les propriétaires proposent la construction d'un immeuble à usages mixtes, de 8 étages, composés de commerces au rez-de-chaussée et de logements aux étages supérieurs. Des stationnements souterrains seraient accessibles via une entrée de garage donnant sur l'avenue Barclay.

La hauteur de l'immeuble proposé est similaire à celle des deux bâtiments de 8 étages qui sont également situés à l'angle des avenues Victoria et Barclay. Malgré que les bâtiments directement adjacents soient de 4 et 3.5 étages, le projet se situe sur une artère commerciale et à proximité d'une entrée de la station de métro Plamondon, ce qui favorise une approche de densification.

Le bâtiment proposé a une emprise au sol d'environ 925 m² et inclut un total de 90 logements répartis sur les 7 étages situés au-dessus du rez-de-chaussée réservé aux usages commerciaux et aux espaces communs. La répartition prévue des logements est la suivante :

- › 30 logements de type studio;
- › 30 logements de type 3 1/2;
- › 15 logements de type 4 1/2;
- › 15 logements de type 5 1/2.

En regard de la réglementation actuellement en vigueur, un maximum d'environ 34 cases de stationnement seulement pourraient être aménagées dans le stationnement souterrain, alors qu'aucun ratio minimum n'est applicable.

La construction de ce nouveau bâtiment concorde également avec de nombreuses orientations municipales, dont :

- › **La volonté de densifier et favoriser la mixité des usages aux abords des stations de métro (approche de type TOD);**

- › La volonté municipale d'offrir plus de logements en locations aux futurs résidents;
- › L'accès à des logements pour les familles (Plan d'action famille de l'arrondissement);
- › La localisation du site dans un secteur à revitaliser en fait un secteur propice à l'intensification des activités et de l'offre de logements;
- › Le remplacement de l'immeuble commercial existant permet d'utiliser le plein potentiel du terrain, au cœur de l'arrondissement, et donc dans un secteur très urbanisé;
- › La transformation d'un site aménagé pour un usage favorisant l'utilisation de la voiture par un projet à échelle humaine, de facture urbaine et réduisant l'espace dédiée à l'automobile.

Au niveau de l'architecture, la proposition préliminaire pour cet immeuble d'appartements s'apparente au style montréalais classique. Les principaux éléments architecturaux s'inspirent de la tradition montréalaise, à savoir :

- › La brique rouge commune, issue des quartiers ouvriers traditionnels,
- › Une composition tripartite, symétrique, dont la base est soulignée par l'utilisation d'une pierre reconstruite imitant la pierre grise traditionnelle des bâtiments du cœur historique de la ville. Cette même pierre est reprise pour le couronnement,
- › Un couronnement fini par une corniche en métal, souvent visible dans les bâtiments d'après guerre,
- › La fenestration abondante au coin du bâtiment peut rappeler celle des grands bâtiments industriels qui ont marqué le développement de Montréal.

À l'échelle de l'îlot, les matériaux de revêtement potentiels s'inspirent des bâtiments des lots adjacents. Effectivement, la majorité des bâtiments du voisinage sont revêtus de briques rouges/orangées, à l'image du traditionnel plex montréalais. Les bandeaux en pierres blanches font écho au bâtiment mixte voisin, dont le couronnement est à la hauteur du deuxième bandeau.

1 Façade principale potentielle - avenue Victoria



2 Façade secondaire potentielle - avenue Barclay



Perspectives de la proposition conceptuelle

VUE DU CONCEPT À VOL D'OISEAU



Perspectives de la proposition conceptuelle (suite)

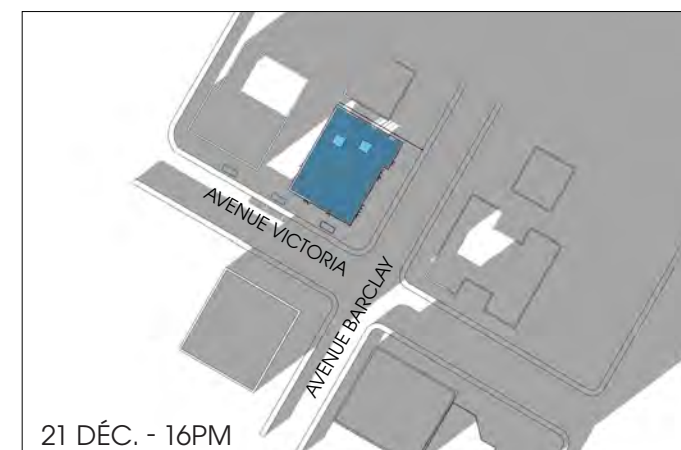
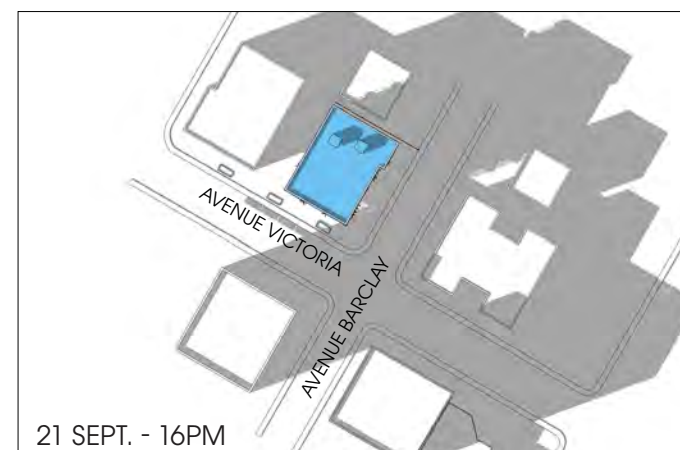
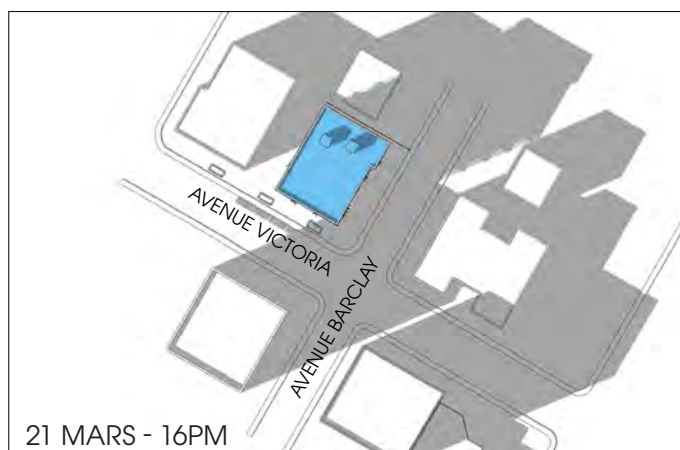
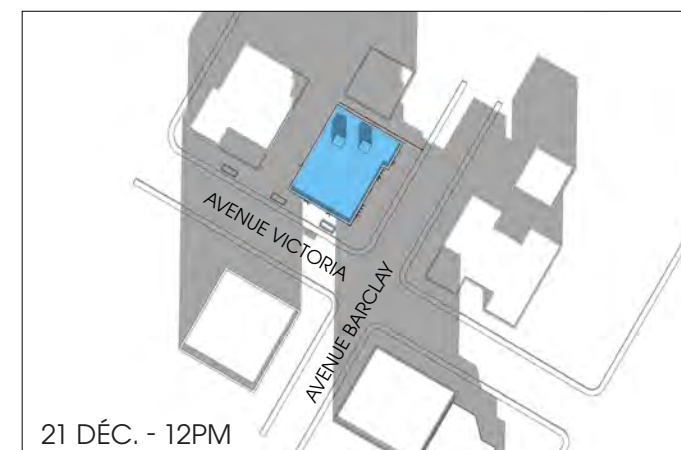
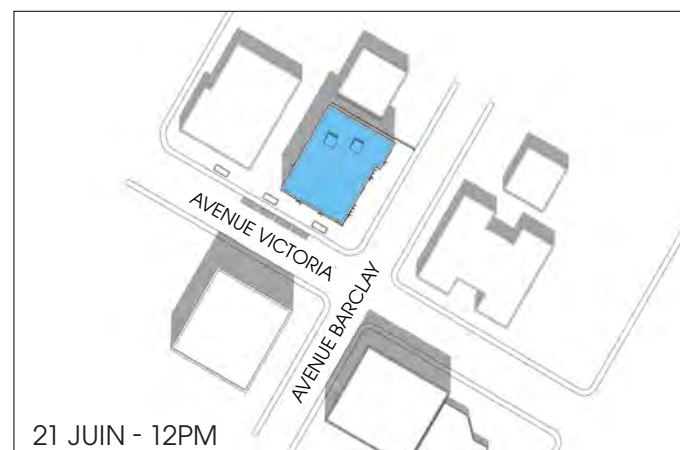
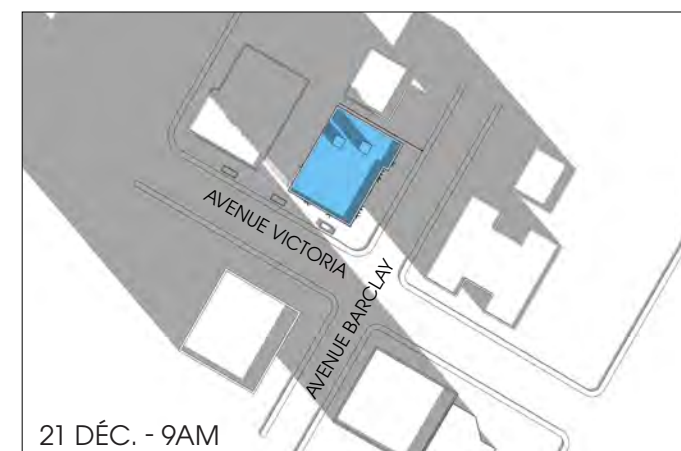
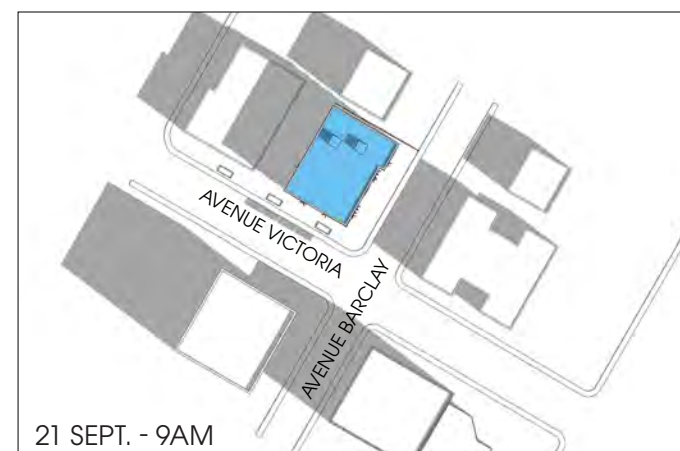
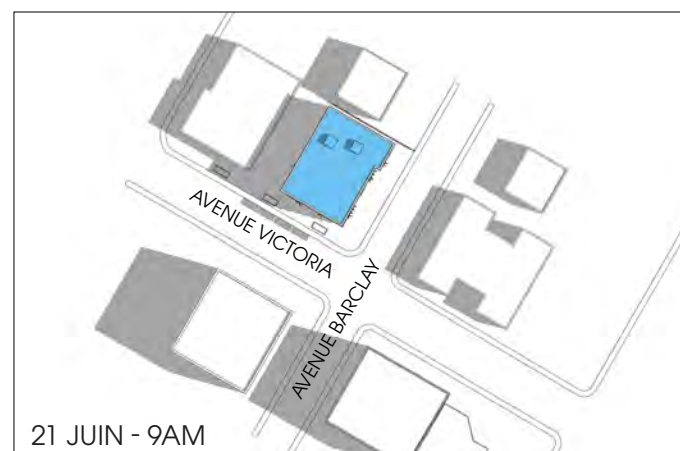
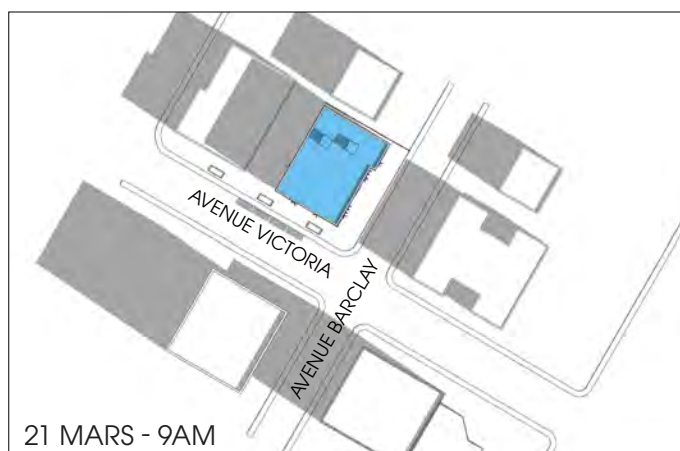


1 VUE DU CONCEPT
DEPUIS L'AVENUE BARCLAY
(VERS LE SUD)

2 VUE DU CONCEPT
DEPUIS L'AVENUE VICTORIA
(VERS L'OUEST)



Étude d'ensoleillement



Impact financier

L'outil de calcul en ligne de la Ville de Montréal a permis de calculer, selon les caractéristiques du projet résidentiel proposé, les contributions financières en fonction du règlement 20-041 visant à améliorer l'offre en matière de logement social, abordable et familial. Nous avons ainsi comparé le tout avec les contributions potentielles pour un projet en fonction de la réglementation actuelle.

En outre, le projet résidentiel proposé augmenterait les frais de parcs d'environ 91 000\$ (3 640\$/log.) à plus de 166 500\$ (1 850\$/log.). À cela, il est également possible d'ajouter l'augmentation des taxes foncières qui seraient alors un peu plus de trois fois plus élevées selon nos estimations par rapport à la situation actuelle, passant d'environ 27 600\$ (1 104\$/log.) annuellement pour le restaurant à au moins 87 200\$ (976\$/log.) pour un projet mixte comportant 90 logements.

Tel que démontré ci-dessus et ci-contre, le projet potentiel du 6625 de l'avenue Victoria permettrait à la Ville d'obtenir des contributions financières et en logements plus importantes en comparaison avec la situation actuelle. Par ailleurs, nous tenons à souligner que l'augmentation de la densité devrait favoriser l'abordabilité des loyers mensuels des résidents puisque, malgré l'augmentation des contributions, la facture par logement serait réduite de près de 2 390\$ à la construction et que la facture foncière annuelle serait réduite d'environ 128\$ par porte.

PROJET RÉSIDENTIEL (ZONAGE ACTUEL)

Superficie résidentielle totale 2 635 m²

Nombre de logements 25

CONTRIBUTION SOCIALE

Vente d'un terrain sur le site du projet : 228 718,00\$

Vente d'un terrain hors du site du projet : 251 720,00\$

Contribution financière : 85 192,00\$ (3 400\$ / logement)

CONTRIBUTION AU LOGEMENT ABORDABLE

Aucune contribution requise

CONTRIBUTION FAMILIALE

Aucune contribution requise

PROJET RÉSIDENTIEL PROPOSÉ

Superficie résidentielle totale 6 468 m²

Nombre de logements 90

CONTRIBUTION SOCIALE

Vente d'un terrain sur le site du projet : 561 596,00\$

Vente d'un terrain hors du site du projet : 617 582,00\$

Contribution financière : 253 844,00\$ (2 800\$ / logement)

CONTRIBUTION AU LOGEMENT ABORDABLE

Aucune contribution requise

CONTRIBUTION FAMILIALE

Logements à construire : 9 logements



© Stantec

Opinion et justifications

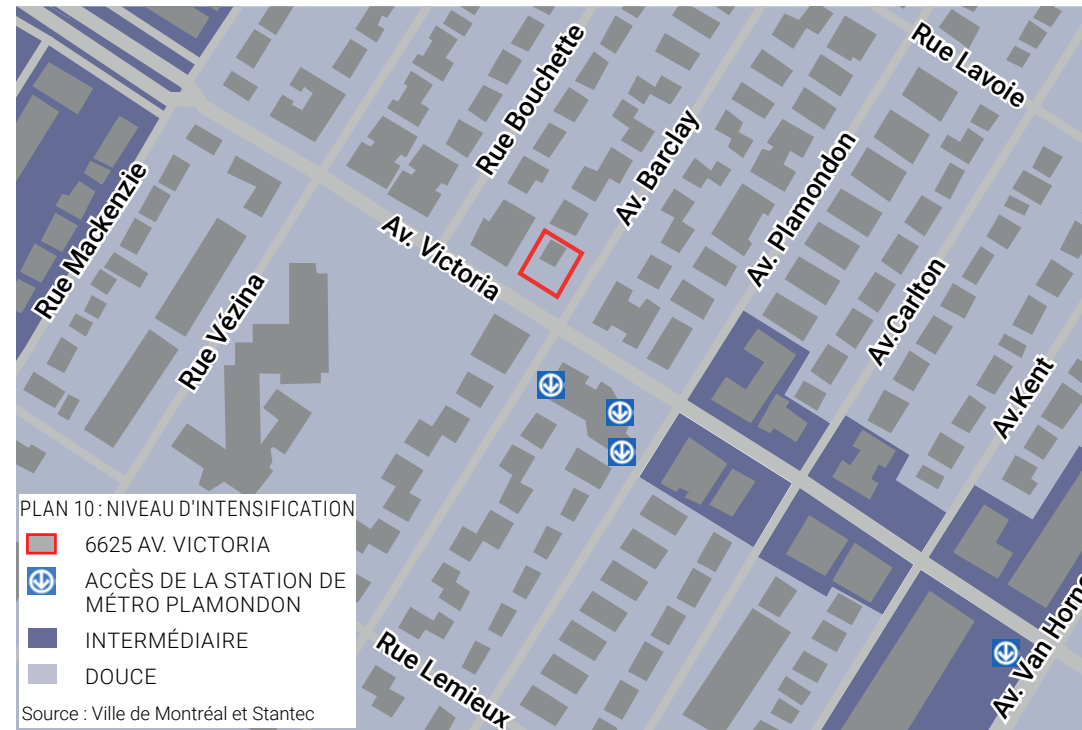
Proposition de modification

En fonction du projet de Plan d'urbanisme et de mobilité 2050 de la Ville de Montréal, le présent mémoire vise à demander une révision des cartes de niveaux d'intensification et de l'affectation du sol pour l'arrondissement Côte-des-Neiges-Notre-Dame-de-Grâce. Plus précisément, la demande vise à faire prolonger le niveau d'intensification intermédiaire et l'affectation mixte sur l'avenue Victoria entre l'avenue Plamondon et la rue Mackenzie.

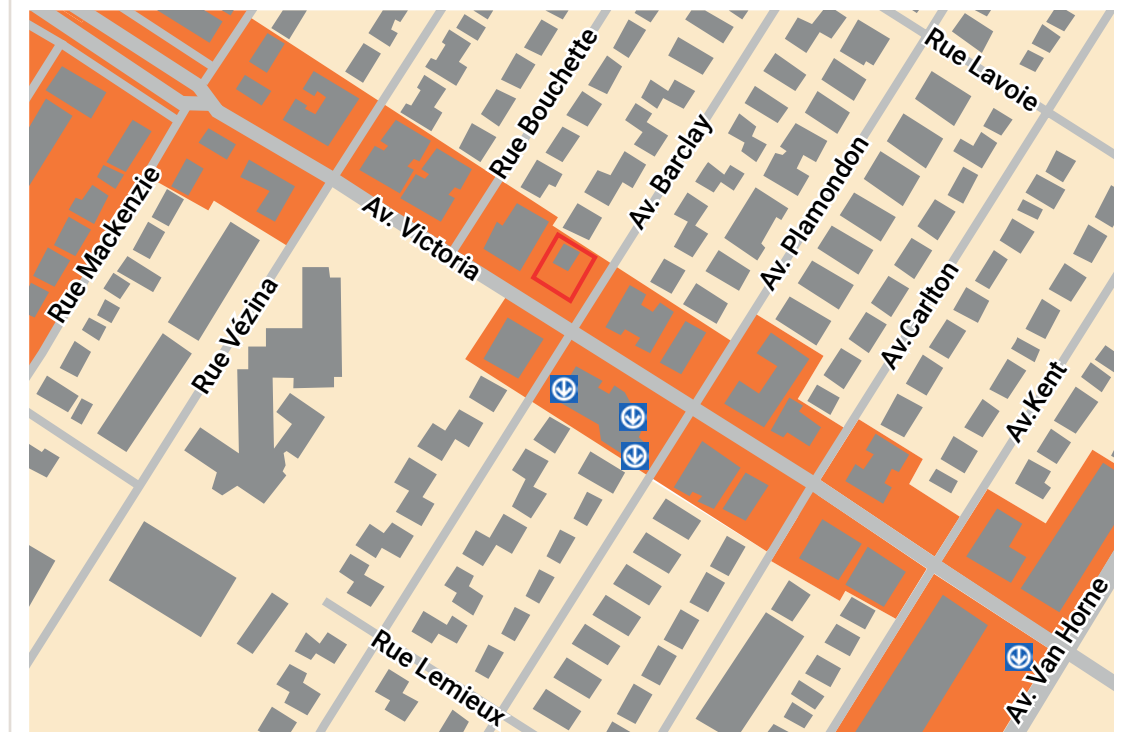
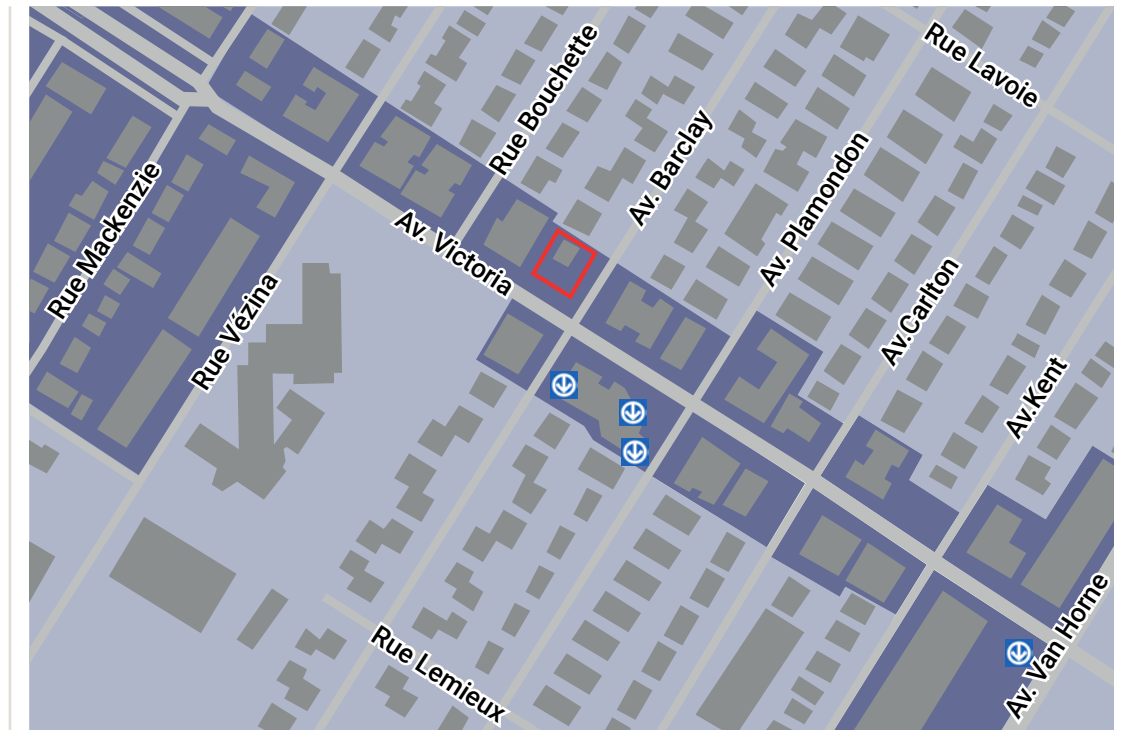
Par le fait même, la Ville pourrait également envisager une révision de la carte des seuils minimaux moyens de densité nette pour les propriétés situées sur ce même tronçon, notamment aux abords des accès à la station de métro Plamondon. Ainsi, certaines propriétés situées à proximité des accès au métro pourraient également miser sur un seuil minimal de densité résidentielle de 140 logements à l'hectare, tel que cela est prévu pour les propriétés bordant l'avenue Victoria entre les avenues Plamondon et Saint-Kevin.

Nous profitons également de l'occasion afin d'encourager l'administration municipale à envisager une plus grande modulation des hauteurs et des taux d'implantation sur l'avenue Victoria, le tout de manière à favoriser une densification plus importante notamment aux abords des accès au métro et à proximité de la rue Jean-Talon et de son potentiel futur tramway. À cet effet, nous croyons que la Ville et l'arrondissement pourraient sans problème prévoir une modulation des hauteurs maximales allant de 5 à 8 étages, en plus d'envisager un taux d'implantation de 80% pour les propriétés adjacentes aux entrées de station de transport en commun structurant.

PROJET DE PUM



PROPOSITION DU MÉMOIRE



Opinion professionnelle

Accompagnant les propriétaires actuels du terrain situé au 6625 de l'avenue Victoria, le Studio d'urbanisme et d'architecture de Stantec est d'avis que la Ville de Montréal doit être plus ambitieuse dans son projet de PUM pour le quartier situé autour de la station de métro Plamondon.

MOBILITÉ

Le tronçon ciblé par le présent mémoire est d'une longueur d'à peine 350 mètres, ce qui correspond au maximum à une distance de marche d'à peine 5 minutes depuis les accès au métro situé sur les avenues Barclay et Plamondon. Dans son Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD), la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) souligne que « situé à distance de marche d'un point d'accès important du réseau de transport collectif, le TOD offre des opportunités de logement, d'emploi et de commerce ». Ainsi, l'Orientation 1 du PMAD tend à « moduler la densité au sein du territoire de manière à assurer une gradation à partir du point d'accès et de manière à maximiser le développement des terrains », « favoriser une mixité et une meilleure intégration, tant horizontale que verticale, des usages », en plus de « favoriser une implantation du cadre bâti en front de rue ainsi qu'une facture architecturale diversifiée afin de diminuer la distance de marche vers les arrêts de transport public ».

À cet effet, il nous semble important de souligner que toutes les propriétés du segment ciblé par ce mémoire sont situées non pas à l'intérieure d'une seule aire TOD, mais plutôt dans deux aires de Transit oriented development, voire même trois pour une grande majorité des propriétés en question. Ces aires TOD correspondent respectivement à celle des stations de métro Plamondon, Namur et Côte-Sainte-Catherine. Au surplus, en fonction de la vision 2040 du réseau de transport collectif structurant intégré au projet de PUM, une ligne de tramway devrait voir le jour sur la rue Jean-Talon, permettant ainsi de relier efficacement le secteur au futur quartier de l'ancien hippodrome de Montréal à l'ouest et

jusqu'à l'avenue du Parc à l'est. Dans les deux directions, le tramway permettrait également de poursuivre son chemin jusqu'au centre-ville.

À cet égard, l'avenue Victoria, de Plamondon à Jean-Talon, correspond et correspondra encore davantage à un secteur névralgique de la métropole en termes de desserte en transport collectif. Il faut également ajouter à cela la présence de ligne d'autobus sur plusieurs avenues du secteur :

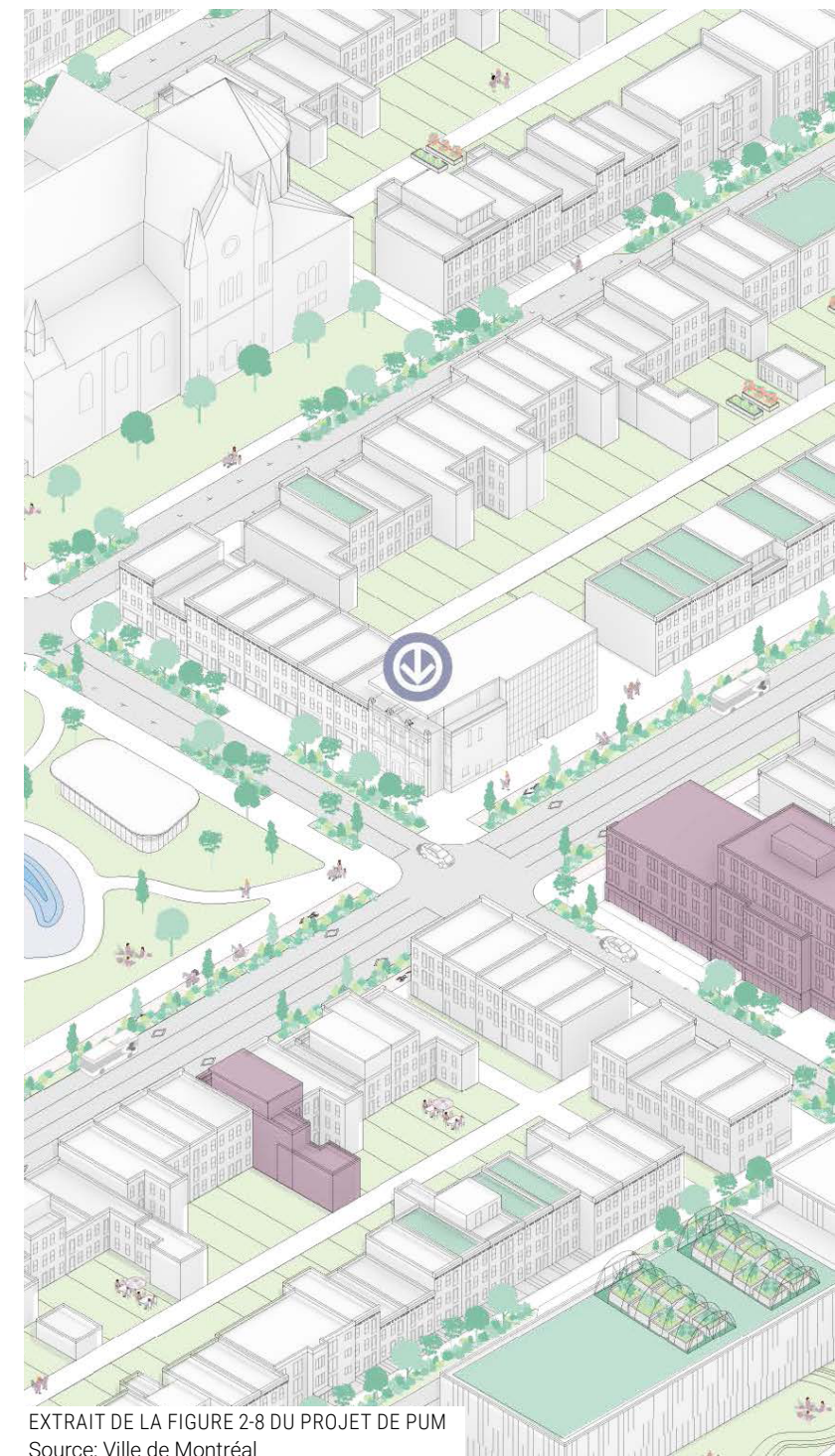
- › 124 - Victoria;
- › 160 - Barclay;
- › 161 - Van Horne;
- › 368/Nuit - avenue-du-Mont-Royal (sur Victoria);
- › 370/Nuit - Rosemont (sur Van Horne).

En considération de cet ensemble de facteurs liés à la question de la mobilité et en ajoutant le fait que la Ville de Montréal jugeait en 2004, dans son Plan d'urbanisme actuel, qu'une grande partie du secteur était à revitaliser, **il nous apparaît évident que le tronçon ciblé sur l'avenue Victoria devrait jouer un rôle important afin de s'attaquer à la crise du logement actuelle.** De par son emplacement dans un corridor de transport collectif, la densification à ce secteur permettrait de réduire la dépendance à l'automobile pour un plus grand nombre de résidents, en plus de favoriser l'abordabilité par l'augmentation du nombre de logements disponibles.

INTENSIFICATION URBAINE

En matière d'intensification urbaine, il est donc primordial que la Ville de Montréal prévoit dès maintenant des paramètres qui viseront à court, moyen et long terme une densification de l'avenue Victoria et des quartiers environnants. Dans son propre projet de PUM, Montréal indique que l'intensification urbaine est une approche de planification visant notamment à réduire les déplacements motorisés individuels, à créer des quartiers complets et à favoriser le renforcement et la diversification de l'offre de logements.

Mot pour mot, le projet de Plan d'urbanisme et de mobilité indique que « **Le réseau de transport collectif structurant vient guider l'intensification urbaine en concentrant les niveaux les plus élevés dans les secteurs les mieux desservis et en offrant les opportunités de transformation les plus importantes** ». À notre avis, le présent mémoire met clairement de l'avant l'importante desserte en transport collectif structurant dans le secteur, alors que **l'identification du secteur pour revitalisation dès 2004 démontre que l'administration municipale considère qu'on y retrouve un nombre suffisant d'opportunités de transformation, à commencer par la propriété du 6625 de l'avenue Victoria.** À la figure 2-8 du projet de PUM, la Ville de Montréal illustre même un exemple de potentiel d'évolution de la forme urbaine dans les secteurs d'intensification intermédiaire. Cette figure correspond en tout point à la situation de l'avenue Victoria sur le tronçon ciblé puisqu'elle mise sur la requalification de terrains sous-utilisés, sur une consolidation de l'offre de commerce de proximité, sur une évolution proportionnelle au cadre bâti environnant, sur la présence d'équipements collectifs et d'espaces publics et surtout sur la présence d'une station d'un service de transport collectif structurant.



EXTRAIT DE LA FIGURE 2-8 DU PROJET DE PUM
Source: Ville de Montréal

Même si l'intensification urbaine est également basée sur d'autres facteurs tels que la capacité des réseaux, ceux-ci ne devraient avoir que peu d'impact dans une situation comme le secteur de l'avenue Victoria. En effet, il est difficile de concevoir que cet argument soit véritablement un enjeu dans le cas présent puisque l'intensification d'une grande portion de l'avenue Victoria (de Saint-Kevin à Plamondon) et de Mackenzie à Jean-Talon est déjà prévue par le PUM.

Dans l'optique où la Ville de Montréal préfère conserver une intensification douce entre l'avenue Plamondon et la rue Mackenzie, nous l'invitons à minimalement revoir sa position quant aux terrains situés aux abords des intersections Plamondon/Victoria et Barclay/Victoria. La révision du niveau d'intensification pour les lots 2 649 199, 2 649 191, 2 649 310 et 2 649 200 devrait être grandement envisagée considérant la présence de la station de métro Plamondon et de deux édifices existants ayant une hauteur de 8 étages. L'augmentation de la densité permettrait ainsi de renforcer une partie du tissu urbain existant et de créer un paysage architectural et un encadrement de rue plus cohérent.

Avec le rehaussement du niveau d'intensification sur l'avenue Victoria et pour la propriété du 6625 de cette même voie publique, l'arrondissement pourra établir des hauteurs et une densité qui favoriseront la construction d'édifice de 8 étages près des accès au transport en commun structurant. En fonction du cadre bâti existant sur les rues adjacentes, la réglementation pourrait prévoir des hauteurs variant de 4 à 6 étages pour le reste du tronçon, assurant ainsi une densification de niveau intermédiaire. La représentation visuelle adjacente illustre schématiquement la densification potentielle proposée de l'avenue Victoria. En misant sur un niveau d'intensification intermédiaire et une modulation de la densité par les outils réglementaires locaux, la Ville et l'arrondissement offriront une meilleure flexibilité de redéveloppement aux promoteurs et propriétaires fonciers, tout en s'assurant de prendre en compte les propriétés adjacentes des secteurs résidentiels de manière à consolider et renforcer la qualité de vie du quartier.



PLAN 12 : POTENTIEL DE DÉVELOPPEMENT
 (M) ACCÈS DE LA STATION DE MÉTRO PLAMONDON
 ■ INTENSIFICATION INTERMÉDIAIRE OU ÉLEVÉE PROPOSÉE AU PUM
 □ INTENSIFICATION INTERMÉDIAIRE PROPOSÉE

Source : Google Earth et Stantec

AFFECTATION DU SOL

En matière d'affectation du sol, l'avenue Victoria constitue déjà une artère commerciale mixte telle qu'identifiée à la carte 2-14 du projet de Plan d'urbanisme et de mobilité. Selon le PUM, l'affectation mixte vise surtout les secteurs d'intensification intermédiaire et élevée possédant un potentiel d'intensification du nombre de logements et d'emplois. En complétant l'identification mixte de l'avenue Victoria de l'avenue Saint-Kevin à la rue Jean-Talon, la Ville de Montréal renforcera son ambition de créer des milieux de vie complets et inclusifs où la mixité des usages permettra d'assurer la vitalité économique des commerces de proximité tout en et misant sur la consolidation d'une mobilité durable.

En misant sur une artère commerciale mixte, la Ville et l'arrondissement de Côte-des-Neiges-Notre-Dame-de-Grâce pourront dynamiser le secteur et encourager un plus grand nombre d'interventions de requalification, de revitalisation/rénovation ou encore de densification en tout genre contribuant ainsi au bien-être et à l'amélioration de la qualité de vie des citoyens. Un tel changement pourrait avoir un effet boule de neige, les premiers projets, comme le 6625 Victoria, auraient la possibilité de stimuler la croissance économique locale sur cette artère et entraîner de nouveaux investissements sur les propriétés adjacentes. C'est sans compter l'augmentation potentielle du trafic piétonnier par les résidents supplémentaires, le tout profitant notamment aux entreprises situées au rez-de-chaussée de l'avenue Victoria et donnant lieu à une communauté plus dynamique basée sur la mixité des usages.

En ce sens, l'occupation et la vitalité des espaces commerciaux doivent être appuyées par une densité minimale résidentielle, ce que le PUM ne nous semble pas permettre d'atteindre pour le site à l'étude. En ce sens, il devient également important d'envisager le rehaussement de la densité autorisée le long des artères commerciales afin d'atteindre les objectifs pour des rues commerciales mixtes et dynamiques, tout en préservant des densités plus faibles pour les rues locales à proximité.

DENSITÉ

Malgré une augmentation des seuils minimaux de densité, les ratios imposés par le PUM se doivent d'être à un niveau pouvant permettre des projets dont le nombre d'étages peut être très varié pour un même secteur. Ce faisant, les densités minimales exigées ne sont souvent pas un problème pour les projets les plus ambitieux. À titre d'exemple, le ratio minimal prévu pour le 6625 de l'avenue Victoria est des 100 logements à l'hectare. Considérant la superficie de ce terrain, soit 1 255 mètres carrés, seul un minimum de 13 logements est donc exigé pour ce terrain. En permettant une hauteur de 8 étages, il serait toutefois possible d'envisager jusqu'à 90 logements, ce qui correspondrait alors à 717 logements à l'hectare.

Même si cette densité peut sembler très importante puisqu'elle excède le plus haut seuil du PUM, il s'agit d'une situation relativement fréquente. Par exemple, le 4811, avenue Barclay et ses 67 logements situés face au 6625 de l'avenue Victoria correspond à une densité de 657 logements à l'hectare. En ce sens, le retrait de la densité maximale dans le projet de PUM est une excellente nouvelle qui permettra d'assurer que les terrains avec le plus de potentiel pourront être développés en fonction de la capacité optimale du terrain par rapport à son milieu d'insertion.

En permettant un seuil minimal moyen de densité nette de 100 ou 140 logements à l'hectare dans le secteur de l'avenue Victoria, la Ville de Montréal s'assure d'une certaine densification du territoire pouvant facilement être modulée en nombre d'étage et de logements. Il sera toutefois important que les règlements d'urbanisme de l'arrondissement viennent ensuite permettre des hauteurs et des densités de niveau intermédiaire sur les artères commerciales, notamment sur l'avenue Victoria et le chemin de la Côte-des-Neiges.

L'augmentation de la densité devrait permettre la construction d'un plus grand nombre d'unités résidentielles, ce qui contribuera certainement à réduire la pénurie de logements, tout en offrant des options de logement plus abordables dans une ville en pleine croissance.



Arguments spécifiques

6625, AVENUE VICTORIA



1. 6410, rue Beaubien, Montréal, QC

Source: Google Street View

NON-CONFORMITÉS

La propriété a actuellement une implantation de seulement 11%, ce qui est nettement inférieur au minimum requis de 35% selon les règlements de zonage actuels. De plus, le bâtiment existant comprenant qu'un seul étage ne répond également pas à l'exigence de hauteur minimale de 2 étages.

RISQUE D'INOCCUPATION

Le bail du locataire actuel, qui occupe le bâtiment, expirera à la fin de l'année 2024 et le locataire a déjà annoncé sa décision de ne pas le renouveler. Si le projet de plan d'urbanisme et de mobilité demeure inchangé en matière de niveau d'intensification, la propriété risque de rester inoccupée, inexploitée ou sous-utilisée pendant une période prolongée, et ce jusqu'à ce que des ajustements soient apportés au PUM et aux règlements d'urbanisme de l'arrondissement.

Le fait de laisser un tel bâtiment et terrain inoccupé pourrait attirer les activités criminelles, les personnes en situation d'itinérance et diverses autres nuisances qui compromettent la qualité de vie du quartier et le sentiment de sécurité des citoyens.

FAISABILITÉ FINANCIÈRE

Le propriétaire pourrait envisager de louer de nouveau le bâtiment actuel, mais celui-ci ne répond pas aux exigences actuelles et son aménagement obsolète le rend peu attrayant financièrement pour les locataires potentiels. De plus, avec l'optique d'une future requalification à court ou moyen terme, très peu de locataires potentiels seront intéressés à y investir pour transformer le bâtiment sans un engagement à long terme, ce qui priverait ainsi le propriétaire, la Ville et la communauté d'une rare opportunité d'ajouter des logements et des espaces commerciaux devant une station de métro. Une augmentation de la densité est toutefois cruciale pour assurer la rentabilité d'un projet de requalification à cet endroit. C'est d'ailleurs l'une des raisons qui aurait conduit la Ville à approuver le projet

du 6600 de l'avenue Victoria et d'aller de l'avant pour la requalification de ce terrain qui était auparavant occupé par un dépanneur.

En raison du contexte socio-économique du quartier, un projet qui respecte strictement le zonage actuel n'est pas financièrement viable et réalisable. L'augmentation de la densité permettrait de réduire les coûts de construction par unité, ce qui se traduirait par des prix de location plus abordables, ce dont le quartier a désespérément besoin.

AVANTAGES ÉCONOMIQUES POUR LA COMMUNAUTÉ

L'augmentation de la densité se traduirait par une utilisation plus efficace des infrastructures existantes, une augmentation des recettes municipales en matière d'impôt foncier, une augmentation ponctuelle des frais de permis et des contributions pour fins de parc, une augmentation des contributions sociales et l'apport de nouvelles familles contribuant au dynamisme économique de l'arrondissement. Ces facteurs contribuent collectivement à la santé financière de Montréal et au développement de la communauté.

AVANTAGES COMMUNAUTAIRES ET FAMILIAUX

La proximité du parc Nelson-Mandela, de l'aréna Bill-Durnan, de l'École primaire des Nations et de l'école secondaire La Voie en fait un endroit idéal pour les familles. À cela, il est possible d'ajouter la présence d'établissements scolaires de niveau collégial et universitaire à proximité, de même qu'une importance de desserte en soins de santé. Une densité plus élevée près de ces infrastructures publiques représente une excellente occasion de renforcer ces atouts communautaires et d'offrir des logements familiaux avec une localisation optimale.

Le zonage actuel permet la construction d'un immeuble de trois étages, pouvant accueillir environ 25 logements, mais sans obligations d'unités familiales (projet inférieur à 50 unités). Un PUM et un zonage permettant la construction d'un bâtiment de 8 étages pourraient donner

lieu à la création d'environ 90 logements, dont au moins 9 unités familiales. Un tel projet permettrait non seulement d'augmenter l'offre globale de logements, mais aussi de participer à la création de logements familiaux à prix raisonnables.

DÉVELOPPEMENT AXÉ SUR LES TRANSPORTS EN COMMUN

La propriété est idéalement située à proximité des principaux transports en commun, notamment la station de métro Plamondon et les arrêts d'autobus adjacents. L'augmentation de la densité et de la hauteur des bâtiments favoriserait le développement axé sur le transport en commun, réduirait la dépendance à l'égard de l'automobile et contribuerait à une croissance urbaine durable.

DÉVELOPPEMENT DURABLE

Une densité plus élevée peut réduire l'impact environnemental par habitant des constructions, permettre de diminuer la consommation d'énergie et de réduire les émissions polluantes, en plus de participer à la préservation des espaces verts et naturels. À cet égard, l'augmentation de la hauteur des bâtiments et de la densité permet une utilisation plus efficace du sol, en accueillant plus de résidents et d'entreprises dans un espace plus restreint, ce qui est essentiel pour une planification urbaine durable.

De plus, une nouvelle construction de plus gros gabarit permet d'intégrer des matériaux de meilleure qualité et des caractéristiques écologiques, telles que des toits verts, puisque les mêmes coûts fixes sont répartis sur un plus grand nombre de logements.

Montréal se concentre sur l'augmentation de la densité urbaine afin de réduire l'étalement urbain et de promouvoir la durabilité. L'augmentation de la densité sur ce site s'inscrit dans les objectifs plus larges de la ville en matière d'urbanisme et d'environnement.

CONCLUSION

En résumé, le présent mémoire a pour objectif de demander à la Ville de Montréal de revoir ses cartes de niveaux d'intensification et d'affectations du sol pour les terrains bordant l'avenue Victoria entre l'avenue Plamondon et la rue Mackenzie. Plus précisément, il est demandé d'accorder un niveau d'intensification de niveau intermédiaire et une affectation mixte pour ce tronçon qui est majoritairement situé à l'intérieur de trois aires de Transit Oriented Development (TOD).

Un tel changement permettra à court, moyen et long terme de consolider la forme urbaine et l'attractivité de cette artère importante en y favorisant une plus grande présence commerciale, une modernisation des locaux disponibles et en y concentrant une certaine partie de la densification résidentielle. De manière stratégique, la dynamisation de l'avenue Victoria, et notamment des abords de la station de métro Plamondon, permettrait d'insuffler une vague de renouveau et d'investissement dans les rues résidentielles adjacentes qui étaient déjà visées à titre de secteurs à revitaliser dans le plan d'urbanisme actuellement en vigueur.

À cet égard, le propriétaire de l'immeuble situé au 6625 de l'avenue Victoria a entrepris de multiples démarches depuis 2018 afin de faire modifier la planification et la réglementation du secteur. En considération de la crise du logement actuelle, de la hausse des coûts de construction et de la flambée des loyers résidentiels, il nous appert important que la Ville de Montréal soit à l'écoute des propriétaires et investisseurs qui cherchent à redévelopper des terrains avec des projets à usages mixtes sur des rues commerciales.

Le projet du 6625, Victoria et tout futur projet dans le segment ciblé devraient pouvoir profiter du contexte favorable de ce secteur qui compte sur une importante présence du transport collectif, sur la proximité de projets de développement majeurs et sur quelques bâtiments existants possédant des caractéristiques de densité intermédiaire. Tel que le démontrent les images ci-contre, il est important de souligner que l'échelle humaine d'un quartier peut tout de même être préservée et consolidée malgré la présence de bâtiment de plus grande densité. Il ne s'agit plus d'être visionnaire, mais simplement de mettre en action la planification des 25 dernières années !



