

Mémoire en faveur de paramètres adaptés au potentiel de la gare de train Montréal-Ouest

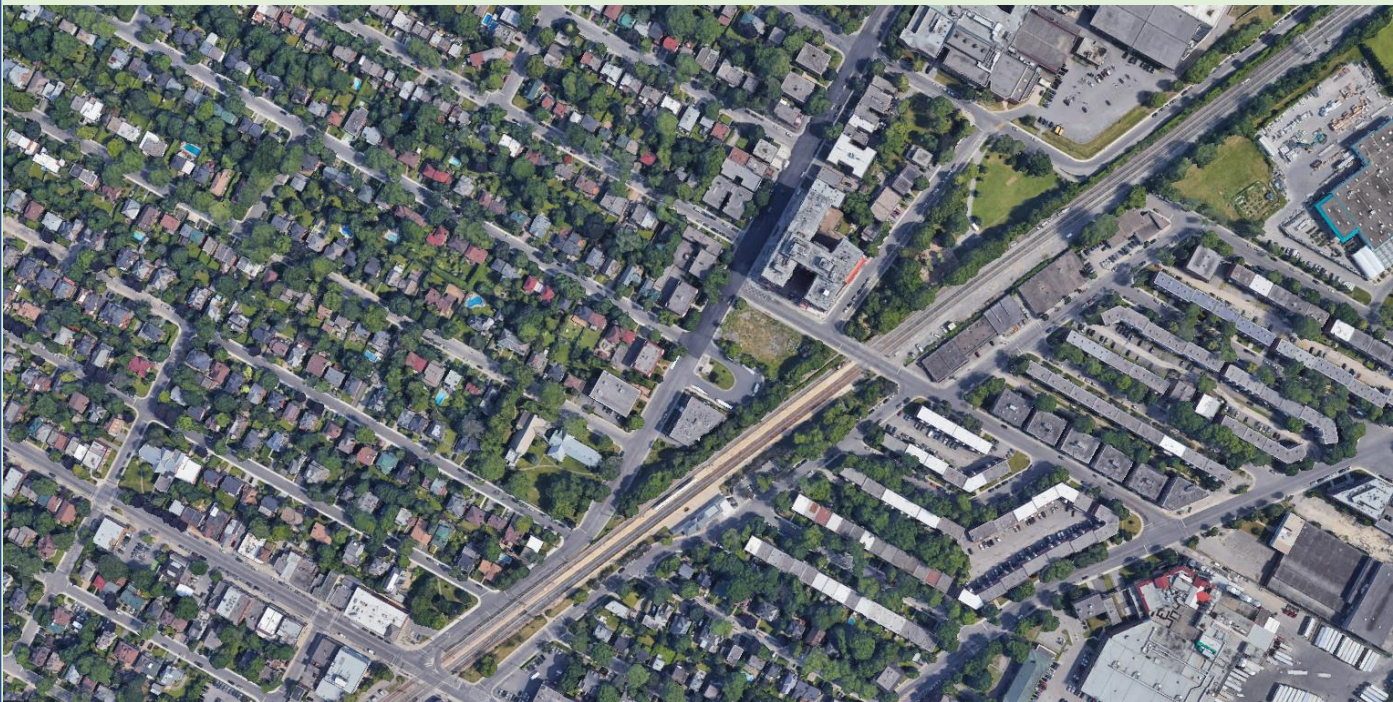
Présenté à l'OCPM dans le cadre du projet de Plan d'urbanisme et de mobilité (PUM) de la Ville de Montréal.

Lot 3 324 686

20 septembre 2024

Préparé par Fahey et associés

fahey



TABLES DES MATIÈRES

1. Introduction	3
1.2. Le site en bref	3
1.2.1. Une localisation stratégique	3
1.2.2. Les besoins du secteur	4
2. Les paramètres du PUM	5
2.1. Un contexte propice à la densification intelligente	6
2.1.1. Un positionnement ancré dans le réseau de transport collectif structurant existant et projeté	6
2.1.2. Un site propice à la modulation de la densité	6
3. Recommandations	9
3.1. Un potentiel inexploité	9
3.2. Les solutions	9
3.2.1. Affectation du sol	10
3.2.2. Densité et niveau d'intensification	10
4. Conclusion	12

1. INTRODUCTION

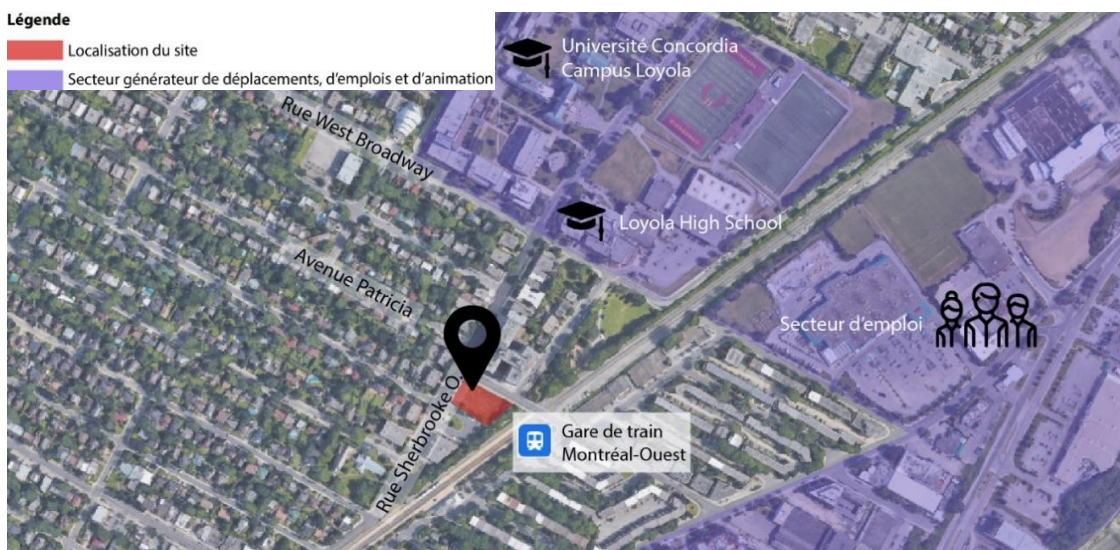
9222-3181 Québec Inc., propriétaire du lot 3 324 686 (ci-après nommé « lot Sherbrooke/Elmhurst ») situé à l'intersection des rues Sherbrooke O. et Elmhurst dans l'arrondissement Côte-des-Neiges-Notre-Dame-de-Grâce, souhaite présenter ce mémoire à l'OCPM. Il constitue un avis sur le contenu du projet de Plan d'urbanisme et de mobilité 2050 de la Ville de Montréal (« PUM ») et vise à contribuer à la réflexion entourant le secteur de la gare de train Montréal-Ouest.

1.2. LE SITE EN BREF

1.2.1. Une localisation stratégique

Situé à l'intersection des rues Elmhurst et Sherbrooke O., le site d'environ 2 320 m² est vacant depuis plusieurs décennies.

Localisation du site



Source : Google Maps, 2023, modifié par Fahey et associés inc.

Il accueillait auparavant une station d'essence sous la bannière Shell. Cette utilisation passée des lieux génère des contraintes à son développement, étant donné la nécessité de décontaminer le site pour l'accueil d'un usage résidentiel. Les coûts associés à cette décontamination seraient d'au moins 4 millions de dollars (évaluation qui remonte à 2017, donc nécessairement nettement plus élevée aujourd'hui).

Le site occupe un emplacement stratégique en termes d'accès à des alternatives concrètes à l'automobile :

- Il est adjacent à la gare de train Montréal-Ouest, soit la gare la plus fréquentée (avec celle de Vendôme) de Montréal, où 36 trains passent chaque matin et 36 autres passent chaque soir, desservant plus de 5 000 passagers par jour et plus d'un million par an;
- Il est adjacent au terminus Elmhurst de la STM, à plusieurs arrêts d'autobus de la STM (lignes 51, 90, 105, 123, 12, 262 et 356);

- Il permet un accès direct à trois pistes cyclables dotées de connexions optimales stratégiques au réseau cyclable de la métropole, notamment vers le centre-ville.

Les activités à proximité du site génèrent d'ailleurs une affluence ayant une portée supérieure à seulement celle du quartier. En effet, au sud du site, un pôle d'emploi accueille divers types d'activités commerciales et industrielles.

Notons que plusieurs institutions scolaires sont présentes dans le secteur : le campus Loyola de l'Université Concordia se situe à moins de 200 mètres de la propriété et est fréquenté par plus de 10 000 étudiants. Plusieurs écoles secondaires sont également situées à distance de marche du lot Elmhurst/Sherbrooke, telles que les écoles Loyola, Royal West Academy & College Prep. International, qui représentent ensemble plus de 2000 étudiants et membres du personnel.

1.2.2. Les besoins du secteur

Les besoins en logement s'accroîtront spécifiquement dans le secteur de la gare Montréal-Ouest dans les prochaines années. L'Université Concordia est actuellement en processus d'élaboration d'un plan directeur visant à la consolidation de ses activités, notamment sur le campus Loyola. L'Université entend y développer des projets à grande échelle, ce qui lui permettra d'accueillir un plus grand nombre d'étudiants quotidiennement¹.

En contrepartie de la croissance anticipée des activités dans le secteur, le potentiel d'accueil de nouveaux logements est quant à lui faible. En effet, selon une analyse de l'utilisation du sol de la CMM, il n'y aurait pas plus de 3% de l'aire TOD qui consiste en des sites vacants².

Cette même analyse met en lumière que seulement quelques hectares auraient le potentiel d'être redéveloppés¹⁷. La propriété faisant l'objet du présent mémoire représente bel et bien un des derniers lieux non bâtis dans un rayon d'un kilomètre entourant la gare de train Montréal-Ouest.

La croissance des activités des générateurs de déplacement du secteur, accompagnée de la rareté des terrains disponibles pour développement, occasionneront nécessairement une pression sur des besoins déjà importants. Le site présente une opportunité de participer à répondre à ces besoins, s'inscrire dans une logique de densification intelligente et durable, tout en s'intégrant de façon optimale à son environnement.

¹ Université Concordia (août 2021) Planning and development orientations executive summary of stage 2 report

² CMM (n.d.), fiche d'information TOD Montréal Ouest

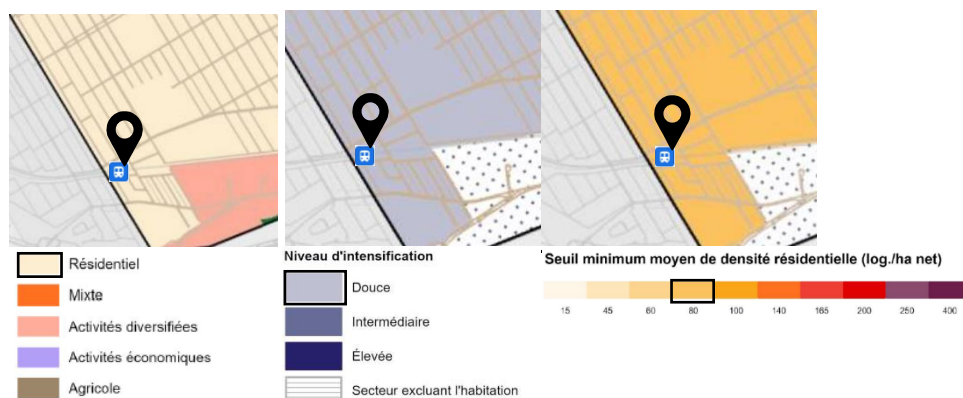
2. LES PARAMÈTRES DU PUM

Bien que la propriété occupe une localisation centrale dans une aire TOD, les paramètres qui y sont applicables dans le PUM ne reflètent en aucun point la vocation qu'une approche aménagement-transport préconise. Une relation symbiotique entre une forme urbaine dense, mixte et compacte et l'utilisation des transports publics est caractéristique d'une aire TOD et des bonnes pratiques d'aménagement.

Or, ce que le PUM prévoit est de doter ce lieu stratégique :

- D'une affectation résidentielle (secteurs ne présentant généralement pas d'opportunités de mutation du tissu urbain et correspondant en grande majorité aux secteurs d'intensification douce);
- D'un niveau d'intensification douce (4-5 étages max. en fonction des paramètres du PUM);
- D'une densité de seulement 80 logements à l'hectare.

Affectation du sol, niveau d'intensification et seuil minimal moyen de densité nette



Source : PUM 2050

La section qui suit met en lumière les caractéristiques urbaines qui font du site et de ses terrains voisins un lieu non seulement propice à la mixité des fonctions et à l'intensification urbaine, mais pour lequel la révision des paramètres actuels est critique pour assurer un développement cohérent de ces lieux, dotés d'une localisation centrale dans une aire TOD, et pour lesquels un projet faisant état d'une plus grande densité peut très bien s'intégrer de façon optimale au contexte existant.

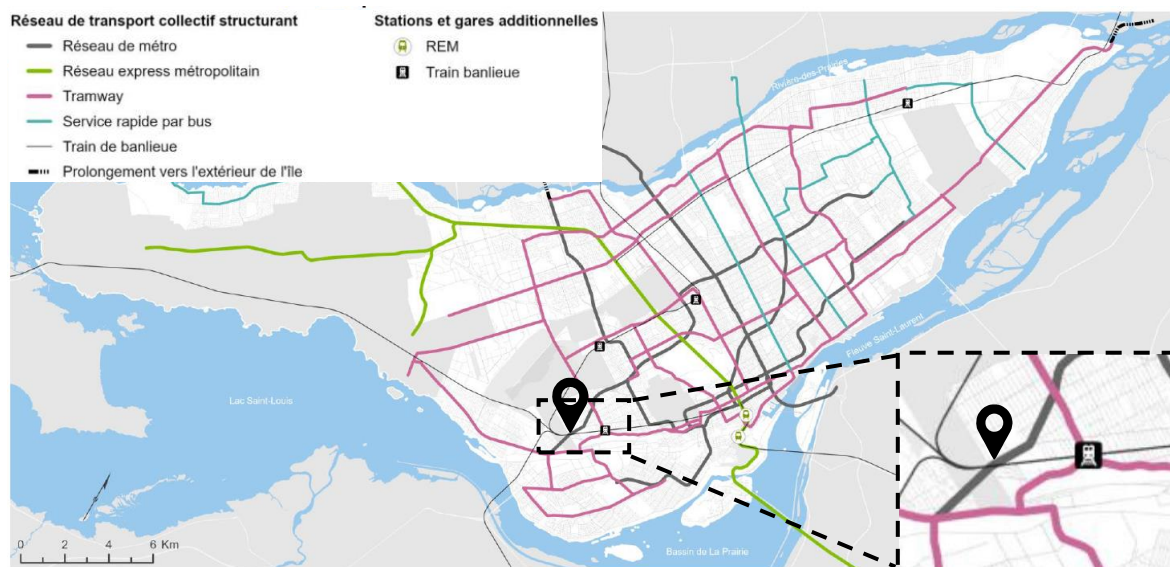
2.1. UN CONTEXTE PROPICE À LA DENSIFICATION INTELLIGENTE

2.1.1. Un positionnement ancré dans le réseau de transport collectif structurant existant et projeté

La propriété est localisée directement aux abords du quai de la station de train Montréal-Ouest et représente un des derniers terrains disponibles pour développement dans ce secteur; il est d'ailleurs certainement celui qui présente le plus de potentiel pour réellement répondre aux besoins croissants en logements du secteur (logements étudiants entre autres). En plus de partager une de ses interfaces avec une station de train, elle en partage également une autre avec le terminus Elmhurst de la STM, ce qui en fait un lieu de desserte optimal pour des correspondances.

Bien que la propriété dispose d'ores-et-déjà d'un accès privilégié et direct à des équipements de transport collectif existants, la vision du PUM 2050 prévoit également le prolongement de la ligne bleue du métro de Montréal, qui semble croiser directement la station de train Montréal-Ouest. Cette vision concrétise le positionnement stratégique de la propriété dans le réseau de transport collectif structurant, et nécessite la mise en place de paramètres cohérents avec la vision à long terme de la Ville.

Vision 2050



Source : PUM 2050

2.1.2. Un site propice à la modulation de la densité

La composition urbaine du lot Elmhurst/Sherbrooke le rend propice à l'accueil d'une densité adaptée à son rôle central et stratégique dans le TOD, et ce, tout en favorisant la mise en place d'un projet qui s'intègre respectueusement au cadre bâti existant. En plus de sa taille importante de 2 320 m², et celle de son lot voisin (terminus à ciel ouvert Elmhurst), le site est bordé par des emprises d'une largeur considérable. Il est bordé :

- au nord par la rue Sherbrooke O. La distance qui sépare la ligne du lot Sherbrooke/Elmhurst des résidences existantes de la même rue est de près de 30 mètres.



Source : Google Maps, 2024.

- au sud par les chemins de fer du Canadien Pacifique. La distance qui sépare la ligne arrière du lot de la propriété des résidences de la rue Harley, incluant l'emprise ferroviaire et la rue Harley, est d'environ de 80 mètres.



Source : Google Maps, 2024.

Selon les principes de design urbain avancés par Jan Gehl, un encadrement optimal de la rue est nécessaire pour assurer une expérience agréable à l'échelle du piéton, permettre des contacts humains plus étroits et une perception accrue des détails de l'environnement bâti³ :

« Dans l'idéal, la rue (d'un bâtiment à un autre, incluant chaussée, trottoirs et cours avant) devrait avoir une largeur équivalente à une ou deux fois la hauteur des bâtiments qui la bordent. Une rue plus large n'offre pas l'encadrement nécessaire à un milieu de vie; la faible perception des détails nuit aux contacts humains et l'environnement bâti n'offre pas assez de stimuli pour une expérience agréable à l'échelle du piéton (Carmona et collab., 2003; Gehl, 2010)⁴.

³ CARMONA, M. HEATH, T. OC, T. TIESDELL, S. (2003). *Public Places, Urban Spaces: The Dimensions of Urban Design*, p. 312, GEHL, J (2010). *Cities for People*, p. 269

⁴ Vivre en Ville, en ligne, R.3 Réduction de la largeur des rues.

En fonction des bonnes pratiques d'encadrement de la rue, si l'on applique une moyenne de 3 mètres par étage résidentiel au nouveau bâtiment avec un rez-de-chaussée de 4,5 mètres, la hauteur optimale de celui-ci au niveau de la rue Sherbrooke serait d'au moins 9 étages. Son interface au niveau de l'arrière lot aurait quant à elle le potentiel d'aller encore plus haut. Ces grandes emprises profiteraient à être considérées dans la réflexion entourant la forme bâtie souhaitable à cet emplacement, il est question d'un site localisé directement aux abords d'une station de transport collectif structurante.

Hauteur des bâtiments voisins



Source : Google Earth, modifié par Fahey et associés, 2023

Le PUM 2050 vise actuellement pour la propriété et ses environs une intensification douce. Malgré son contexte propice à l'accueil d'un projet porteur pour le secteur, en appliquant les paramètres associés à ce niveau d'intensification, la propriété ne pourrait pas accueillir un bâtiment de plus de 4 à 5 étages.

C'est plutôt l'occasion d'enrichir et de bonifier le paysage urbain en créant une transition harmonieuse entre le cadre bâti caractéristique des environs et la tour voisine. À cet effet, il est essentiel d'apposer des modulations au bâtiment qui favoriseront son intégration harmonieuse avec les bâtiments de 4 étages sur la rue Sherbrooke O., sans omettre pour autant sa localisation stratégique au niveau d'une station de transport collectif structurant et sa composition urbaine qui permet en effet une modulation des volumes intra-site. Une hauteur adaptée à son réel potentiel permettrait notamment aux utilisateurs du quartier une meilleure lecture de l'environnement, une signalétique de la présence d'un équipement structurant.

3. RECOMMANDATIONS

3.1. UN POTENTIEL INEXPLOITÉ

La planification urbaine des dernières décennies a mené à l'arrivée de nombreuses problématiques que l'on doit désormais résorber (crise du logement et d'abordabilité, étalement urbain, congestion routière, etc.).

Le PUM s'est doté d'une vision tournée vers le futur, plus verte, plus résiliente, plus dense, qui vise à prendre action sur ces problématiques. Le document a été révisé de façon structurante, notamment au niveau de l'approche de densification du territoire, qui favorise la mise en place de pratiques plus innovantes et responsables en matière d'urbanisme.

Cela dit, les paramètres du PUM appliqués au niveau du lot Elmhurst/Sherbrooke ne reflètent pas cette approche innovante amenée par la Ville et ne semble pas tenir compte de la philosophie même du PUM, ni des caractéristiques morphologiques de ces lieux, à savoir :

- Sa localisation centrale au TOD Montréal-Ouest et son accès direct à une station de transport collectif structurante;
- Les grandes emprises de part et d'autre qui nécessitent un encadrement cohérent;
- La dimension importante de la propriété (et celle de son lot voisin) qui permet sans aucun doute une modulation des volumes intra-site et une intégration optimale au contexte existant;
- Que la lecture de l'environnement urbain profiterait d'avoir un élément distinctif paysager de qualité pour annoncer la présence d'un équipement collectif structurant.

La composition urbaine de la propriété offre un potentiel remarquable pour qu'elle participe à donner un second souffle à ces lieux et qu'elle participe activement au dynamisme et à l'attractivité du quartier.

Il s'agit d'un des derniers espaces disponibles pour développement dans ce quartier, qui sera soumis à une pression montante en demande pour des logements, notamment pour des étudiants. C'est l'occasion de favoriser un projet sur le lot Elmhurst/Sherbrooke en symbiose avec la vision de la Ville, pour lequel ses habitants pourront se déplacer de façon active à leur lieu scolaire ou d'emploi, avoir un accès direct et diversifié au transport collectif, etc.

À noter que la propriété présente également une limitation à son développement : elle doit être décontaminée. Cette opération coûteuse ne peut être que rentable si un projet permet d'amortir ces investissements.

3.2. LES SOLUTIONS

Les recommandations présentées ci-dessous visent à la modification du projet de PUM afin que des paramètres adaptés à la philosophie aménagement-transport soit appliqués au niveau des terrains stratégiques autour de la gare de train Montréal-Ouest. Ces recommandations pourraient d'ailleurs inclure, de façon non limitative, les lots suivants (encadrés en rouge sur la figure ci-dessous) :

- Lot 3 324 687 (boucle de la STM);
- Lot 3 324 686 (propriété à l'étude de 9222-3181 Québec Inc.);
- Lot 3 324 711 (tour voisine de 13 étages - 7370-7420 rue Sherbrooke O).



3.2.1. Affectation du sol

Recommandation 1 : Modifier l'affectation du lot Sherbrooke/Elmhurst de « résidentielle » à « mixte ».

L'affectation résidentielle ne « présente généralement pas d'opportunités de mutation du tissu urbain et correspond en grande majorité aux secteurs d'intensification douce ».

Or, la propriété présente bel et bien les atouts pour contribuer à la consolidation de son milieu de vie et de la mutation de ce lieu stratégique. Ancré dans le réseau de transport collectif structurant, il est certain que le rapprochement des activités favorisera la mobilité durable, comme mentionné et encouragé dans la description de l'affectation du sol « mixte ».

Le site représente la porte d'entrée de la station de train Montréal-Ouest, et potentiellement la porte d'entrée d'une station du prolongement de la ligne bleue dans le futur. Étudiants, employés et résidents empruntent ce chemin quotidiennement. Son approche de développement doit être adaptée en conséquence.

3.2.2. Densité et niveau d'intensification

Recommandation 2 : Modifier le niveau d'intensification du lot Sherbrooke/Elmhurst de « douce » à « élevée ».

Recommandation 3 : Modifier le seuil minimum de densité résidentielle net du lot Sherbrooke/Elmhurst de « 80 log/ha » à « 200 log/ha ».

L'application d'une densité et d'hauteurs cohérentes avec le potentiel de ces lieux est critique pour assurer non seulement l'optimisation en bonne et due forme de ces espaces, mais également la viabilité financière de le décontaminer et d'y réaliser un projet porteur pour le secteur.

Les paramètres du PUM laissent présager qu'avec une intensification douce, un projet ne pourrait aller plus haut que 4 à 5 étages sur ce site stratégique. De prime à bord, ce niveau d'intensification est mis de l'avant pour des secteurs qui présentent peu d'occasions de transformation du tissu urbain, ce qui n'est pas le cas pour la propriété et ce qui n'est pas non plus souhaitable pour un lieu situé directement où se retrouve une station de transport collectif structurant.

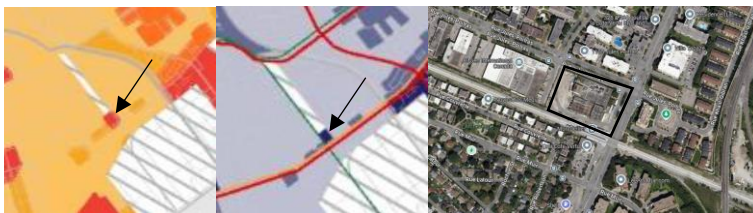
L'intensification intermédiaire laisserait elle aussi peut de marge de manœuvre pour réaliser un projet au plein potentiel de ce site et réellement participer à répondre aux besoins en logement en croissance dans ce secteur (aux alentours de 7 à 9 étages maximum selon l'approche sélectionnée de l'arrondissement).

Le site et ses terrains voisins présentent un potentiel de transformation important pour participer à leur milieu de vie et s'insérer dans les bonnes pratiques d'aménagement-transport, l'intensification élevée est appropriée à leur contexte. Rappelons que l'intensification élevée prévoit que de nouvelles constructions devront être encadrées par le biais de dispositions limitant l'effet de masse et assurer une transition de la forme urbaine harmonieuse et adaptée à son contexte, ce qui est tout à fait souhaitable pour encadrer le développement de ces lieux stratégiques.

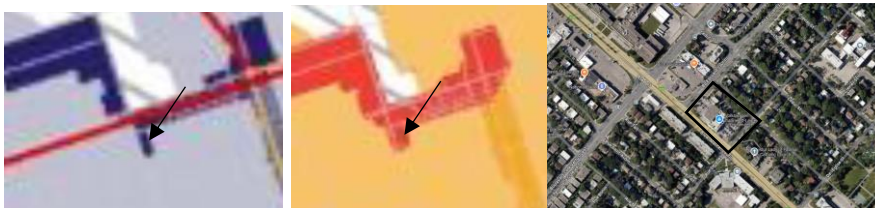
Un seuil minimum moyen de densité résidentielle net de 200 log/ha semble d'ailleurs plus approprié au contexte de la propriété, localisée directement au niveau d'une station de transport collectif. C'est d'ailleurs ce que le PUM lui-même prévoit pour de nombreux lieux au contexte similaire dans la Ville. En voici deux exemples parmi bien d'autres :

Seuil minimal moyen de densité nette, niveau d'intensification et image satellite

- Terrain à l'intersection du chemin de la Côte-Vertu et de la rue Jules-Poitras



- Terrain à l'intersection des boulevards Marcel-Laurin et Edouard-Laurin



Source : PUM 2050 et Google Maps, 2024

4. CONCLUSION

Une relation symbiotique entre une forme urbaine dense, mixte et compacte et l'utilisation des transports publics est caractéristique d'une aire TOD et des bonnes pratiques d'aménagement. Les villes doivent tenir compte des objectifs de réduction des déplacements en automobile, des efforts déployés pour répondre à la crise du logement et de l'empreinte écologique des choix de développement.

Les recommandations proposées dans le présent mémoire visent à assurer la mise en place de paramètres adaptés aux terrains stratégiques aux alentours de la gare de train Montréal-Ouest et d'apporter un nouveau souffle à ce secteur en profitant de sa position stratégique. L'intégration harmonieuse d'un projet plus dense avec les quartiers existants est tout à fait réalisable en fonction des composantes urbaines de la propriété et de ses environs. C'est l'occasion de mettre en place des paramètres à la hauteur des ambitions de la Ville de concrétiser son rôle de ville innovante, responsable et résiliente.