

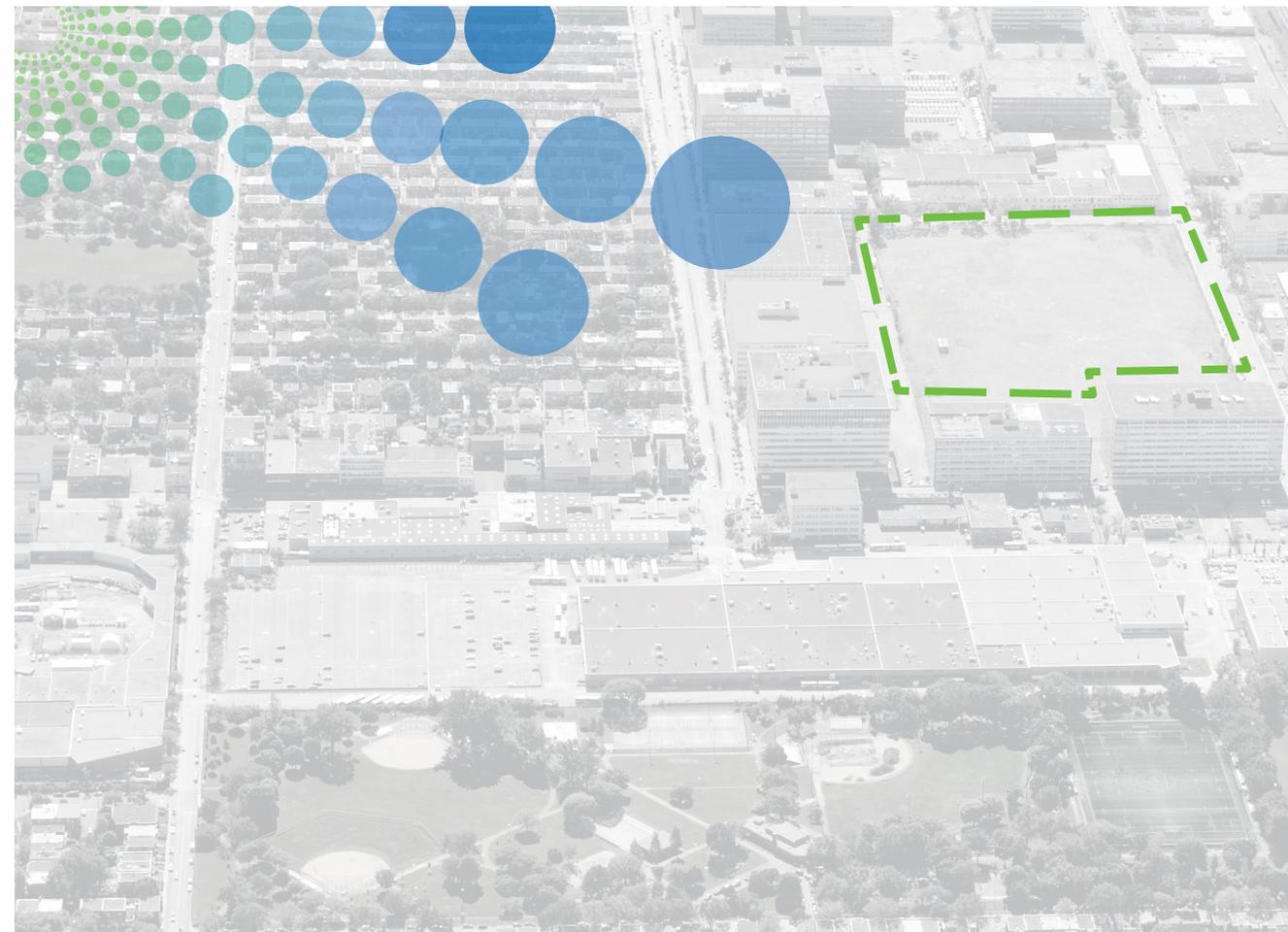


MÉMOIRE Réflexion sur l'avenir du terrain
situé au 50-150 Louvain Ouest

présenté par le comité d'aménagement du territoire de la SDC District Central

TABLE DES MATIÈRES

3	MOT DU PRÉSIDENT ET DE LA DIRECTRICE GÉNÉRALE	20	ANALYSE ET CONSTATS
4	RÉSUMÉ DE LA POSITION ET DES RECOMMANDATIONS	26	POSITION ET RECOMMANDATIONS
5	DÉMARCHE	37	POTENTIEL DE DÉVELOPPEMENT
6	POURQUOI CE MÉMOIRE?	42	CONCLUSION
7	ORGANIGRAMME DU COMITÉ D'AMÉNAGEMENT	44	ANNEXES
8	MANDAT DU COMITÉ D'AMÉNAGEMENT	45	ANNEXE A. ORGANISMES CONSULTÉS
9	PROCESSUS ET ENJEUX	46	ANNEXE B. DIAGNOSTIC DÉTAILLÉ
10	MOMENTS CLÉS DE LA RÉFLEXION	50	ANNEXE C. SECTEUR DE RECENSEMENT
11	MISE EN CONTEXTE	51	ANNEXE D. GRAPHIQUES SUR LA MOBILITÉ
12	LOCALISATION	52	ANNEXE E. PROJETS DE SERVICES MUNICIPAUX INSPIRANTS
15	HISTORIQUE	58	ANNEXE F. TABLE DES PLANS ET FIGURES
17	CONTEXTE RÉGLEMENTAIRE	59	ANNEXE G. MONOGRAPHIE DE LA TABLE DES PLANS ET FIGURES
18	PROJET DE VOIRIE DE 2016		
19	COURS DE SERVICES MUNICIPAUX EXISTANTES, AHUNTSIC-CARTIERVILLE		



» DÉMARCHE

Source :SDC District Central

POURQUOI CE MÉMOIRE ?

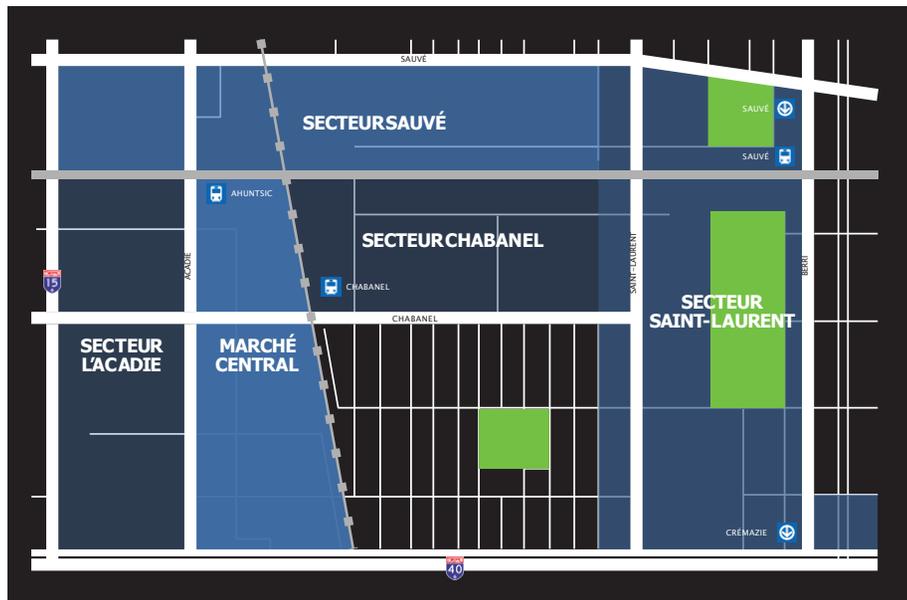


FIGURE 1. secteurs de la sdc

Caractéristique | 50-150 Louvain Ouest

- » Lots : 2 497 668 et 1999 283
- » Superficie au sol : 648 880 pi²
- » Fonction actuelle : Terrain vacant
- » Passé : Ancienne usine Works et Transcoltée.
- » Évaluation foncière du terrain : 9 014 300 \$
(14 \$ du piedcarré)
- » Propriétaire : Ville de Montréal

Le District Central est un vaste territoire de 3 km² qui connaît une requalification d'un secteur industriel à un secteur d'affaires. Au cours des dernières années, de vastes espaces disponibles ont amené des professionnels de divers horizons à s'y installer. Leur arrivée pose l'exigence de repenser le territoire sous l'angle d'un lieu de travail combiné à un milieu de vie.

Dans ce contexte, la volonté de la Ville de Montréal d'installer une cour de voirie multiservice sur le terrain du 50-150 Louvain Ouest, en plein cœur d'un district d'affaires, a soulevé bien des préoccupations auprès des gens d'affaires du District Central. Comme peu d'information sur le projet à venir avait été divulguée publiquement, la SDC District Central a formé un comité d'aménagement du territoire afin de pouvoir mettre en lumière le projet prévu sur le terrain vacant et ouvrir un dialogue afin de mieux en comprendre les tenants et aboutissants.

Il est à noter qu'à priori, les gens d'affaires représentés par la SDC District Central ne sont pas favorables à l'implantation d'une cour de voirie multiservice sur le site. Le présent mémoire est donc le fruit de la réflexion du comité et vient exprimer la pensée des gens d'affaires concernant le développement futur de ce terrain.

ORGANIGRAMME DU COMITÉ D'AMÉNAGEMENT

PRÉSIDENTE

JACQUELINE SAUCIER
Fonds immobilier de solidarité FTQ

GESTION ET RÉFLEXION URBANISTIQUE

HÉLÈNE VEILLEUX
directrice générale SDC District Central

MARTINE PEYTON
urbaniste, ELEMENTS Planification Urbaine

MEMBRES

CLÉMENT CANAC MARQUIS
Concerts Ahuntsic en fugue

MICHEL CAUMARTIN
QuadReal Property Group

CATHERINE COLLERETTE
SDC District Central

GABRIEL DUTIL
Résident et Mandala Gr. Immobilier

FRÉDÉRIC LIZOTTE
AEDN Group

HOWARD SZALAVETZ
HS Properties

GABRIEL TUPULA
Big BangERP

MANDAT DU COMITÉ D'AMÉNAGEMENT



FIGURE 2. comité d'aménagement de la SDC District Central

Le comité d'aménagement du territoire de la SDC District Central agit de manière autonome. Il traite de tous les enjeux liés à l'aménagement du territoire. Plus spécifiquement, en 2018, ses membres ont eu pour mandat d'analyser, de prendre position et d'effectuer des recommandations quant au projet de développement du site vacant situé au 50-150 Louvain Ouest de la Ville de Montréal.

Trois principales activités ont été accomplies.

- 1) La production du portrait du secteur et procéder à des recherches spécifiques en lien avec le site.
- 2) La définition des axes de développement à privilégier concernant son aménagement.
- 3) La production d'un mémoire reflétant la pensée des gens d'affaires du District Central concernant l'avenir du site.

Les travaux du comité se sont déroulés de mai à novembre 2018. Le processus, les enjeux identifiés et les moments clés de la réflexion sont présentés dans les pages suivantes. La liste des organismes ayant contribué aux travaux est quant à elle présentée à l'annexe A.

PROCESSUS ET ENJEUX

En raison de la grande superficie disponible (650 000 pieds carrés) et du positionnement stratégique de ce site au sein du quartier des affaires, la localisation choisie par la Ville de Montréal pour la cour de voirie multiservice a d'abord été remise en question par le comité d'aménagement. Les membres du comité ont indiqué qu'ils ne trouvaient pas souhaitable qu'un tel projet s'implante au District Central.

Afin de nourrir sa réflexion et pour prendre position sur le projet, le comité a procédé à une analyse exhaustive des forces, des faiblesses, du potentiel et des contraintes du quartier. Ce diagnostic est présenté à l'annexe B.

Plusieurs projets similaires ayant été réalisés ailleurs au Canada ou dans le monde ont aussi été examinés. Des voiries municipales intégrées à des zones sensibles d'environnement, à des quartiers résidentiels, à d'autres usages et à des quartiers denses ont notamment été étudiées. Un bâti architectural de qualité et privilégiant l'ensemble des activités à l'intérieur a aussi été favorisé lors de la sélection des projets inspirants. À ces exemples, ce sont greffés des bâtiments récemment construits à Vancouver, New York et San Francisco qui combinaient des usages résidentiels avec d'autres usages nuisibles. Les projets inspirants retenus sont présentés à l'annexe E. L'exercice a permis de mieux cerner les enjeux soulevés par la venue d'une cour de voirie multiservice dans un quartier en évolution.

Au terme de son analyse et compte tenu de la volonté claire de la Ville de Montréal d'aller de l'avant avec le projet, le comité d'aménagement

a confirmé la nécessité de faire de la cour de voirie multiservice un projet intégré, structurant et porteur pour l'avenir du quartier des affaires District Central. Des enjeux furent soulevés par le comité en réponse à l'élaboration du diagnostic.

- Favorisation d'un milieu de vie sain;
- Renforcement du potentiel économique déjà présent;
- Maintien d'une offre de logements diversifiée et à proximité pour la main-d'œuvre ;
- Soutien des besoins et des attentes de la population vivant sur le territoire et de la communauté d'affaires (ex. : offre commerciale, fluidité et sécurité de la mobilité active);
- Intégration de l'histoire du quartier pour sa redéfinition.

Afin de répondre à ces enjeux découlèrent deux conditions essentielles à respecter dans l'élaboration du projet;

1) Couvrir les activités de la voirie afin de minimiser, entre autres, les nuisances sonores et visuelles engendrées par la circulation.

2) Optimiser le site en favorisant l'ajout d'autres usages et l'aménagement d'espaces verts de qualité pour la communauté (espaces publics conviviaux de qualité).

Dans un esprit d'ouverture et de collaboration, le comité avance par ailleurs six grandes recommandations permettant la création d'un projet répondant aux préoccupations exprimées par les différents intervenants en cours d'analyse.

MOMENTS CLÉS DE LA RÉFLEXION

Questionnement

Le choix de la localisation et les impacts socio-économiques.

Consensus

La volonté que ce soit un projet structurant incluant d'autres usages aériens, une voirie couverte et le tout intégré au bâti et aux activités du milieu.

Être partie prenante

Le comité d'aménagement souhaite être partie prenante à la définition du nouveau projet de voirie et s'assurer du suivi des recommandations soumises.

28 mai 2018
Rencontre #1

20 juin 2018
Rencontre #2

13 août 2018
Rencontre #3

20 septembre 2018
Rencontre #4

novembre 2018
Rencontre #5

automne 2018
livrable

Printemps 2019

- MANDATS
- CARACTÉRISATION
- PARTAGE
D'INFORMATIONS

- S.W.O.T
- RÉFLEXION
COMMUNE

- FOCUS
- OPTIMISATION
DU TERRAIN VACANT

- AVANCEMENT
- QUESTIONS/
RÉPONSES

- MÉMOIRE
PRÉLIMINAIRE

- MÉMOIRE SUR
L'AVENIR DU SITE
LOUVAIN/
DE L'ESPLANADE

- ADOPTION PAR
LE CONSEIL
D'ADMINISTRATION DE LA
SDC DISTRICT CENTRAL

Conceptualisation du projet idéal

L'idée d'une voirie couverte devient une condition essentielle tout comme la mise en valeur du potentiel économique de ce vaste site.

Progrès de la position de la ville

La Ville de Montréal confirme le retrait du terrain du programme régulier des cours de voirie et analyse divers scénarios afin qu'il soit développé comme un grand projet distinct de voirie avec d'autres activités.



» MISE
EN CONTEXTE

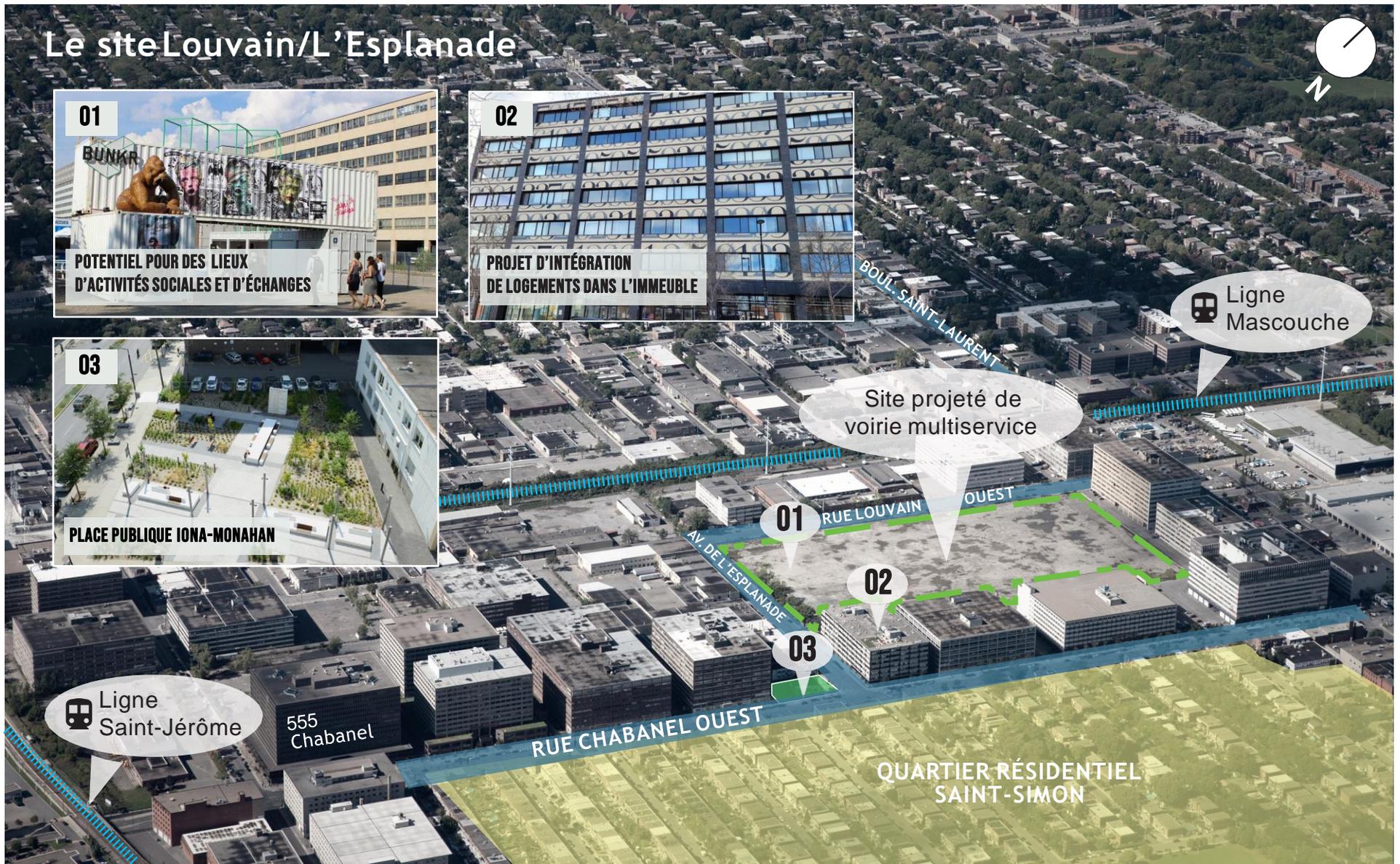
Source :SDC District Central

LOCALISATION



PLAN 1. Vue aérienne du District Central

LOCALISATION



PLAN 2. Vue aérienne des alentours du site

HISTORIQUE

Le site du 50-150 Louvain Ouest possède une histoire qui le positionne comme l'un des premiers bâtiments industriels du quartier. D'abord conçu pour contribuer à l'effort de guerre, il accueillit ensuite des entreprises de l'industrie du textile. Cet espace s'est réinventé à travers une multitude d'usages et a été un témoin de la transformation du secteur vers *la cité de la mode*.



1943

Construction de l'usine de munitions de la Defence industries Limited Montreal Works. Il s'agit du premier bâtiment du secteur industriel.

FIGURE 5. Ancien bâtiment de l'usine de munitions Montreal Works
Crédit photo : Keven Lavoie, [Flickr](#)



1946

Après la guerre, l'usine est **convertie en divers espaces industriels**. L'essor de l'industrie du textile engendre la construction d'autres bâtiments industriels qui ceinturent le site, ne laissant plus la façade visible depuis le boulevard Saint-Laurent.

FIGURE 6. Reproduction d'un édifice industriel situé rue Chabanel à Montréal, [Vers 1970], BAnQ Vieux-Montréal, Fonds Armour Landry, (06M,P97,S1,D18274-18274), Armour Landry.
<https://numerique.banq.qc.ca/patrimoine/details/52327/3233191?docsearchtext=rue%20chabanel>

2013

La Ville de Montréal fait l'acquisition des terrains et de l'immeuble visé et décide d'en faire un **site de voirie et de bureaux**.

2015

Un incendie touche l'arrière du bâtiment et une extension est démolie. Le comité exécutif statue que la construction est vétuste. **Le bâtiment doit alors être détruit.**

2016

Des organismes s'opposent à la démolition du bâtiment, vu son **caractère historique**. Le permis de démolition est néanmoins délivré le 9 mars par le comité de démolition.

FIGURE 7. extérieur de l'usine avant sa démolition

Crédit photo : Keven Lavoie, [Flickr](#)

FIGURE 8. le site lors de la démolition

crédit photo : Mélanie Meloche-Holubowski, [Journaldesvoisins.com](#)



FIGURE 10. modélisation 3d pour le projet de voirie DE 2016

Le projet en chiffres

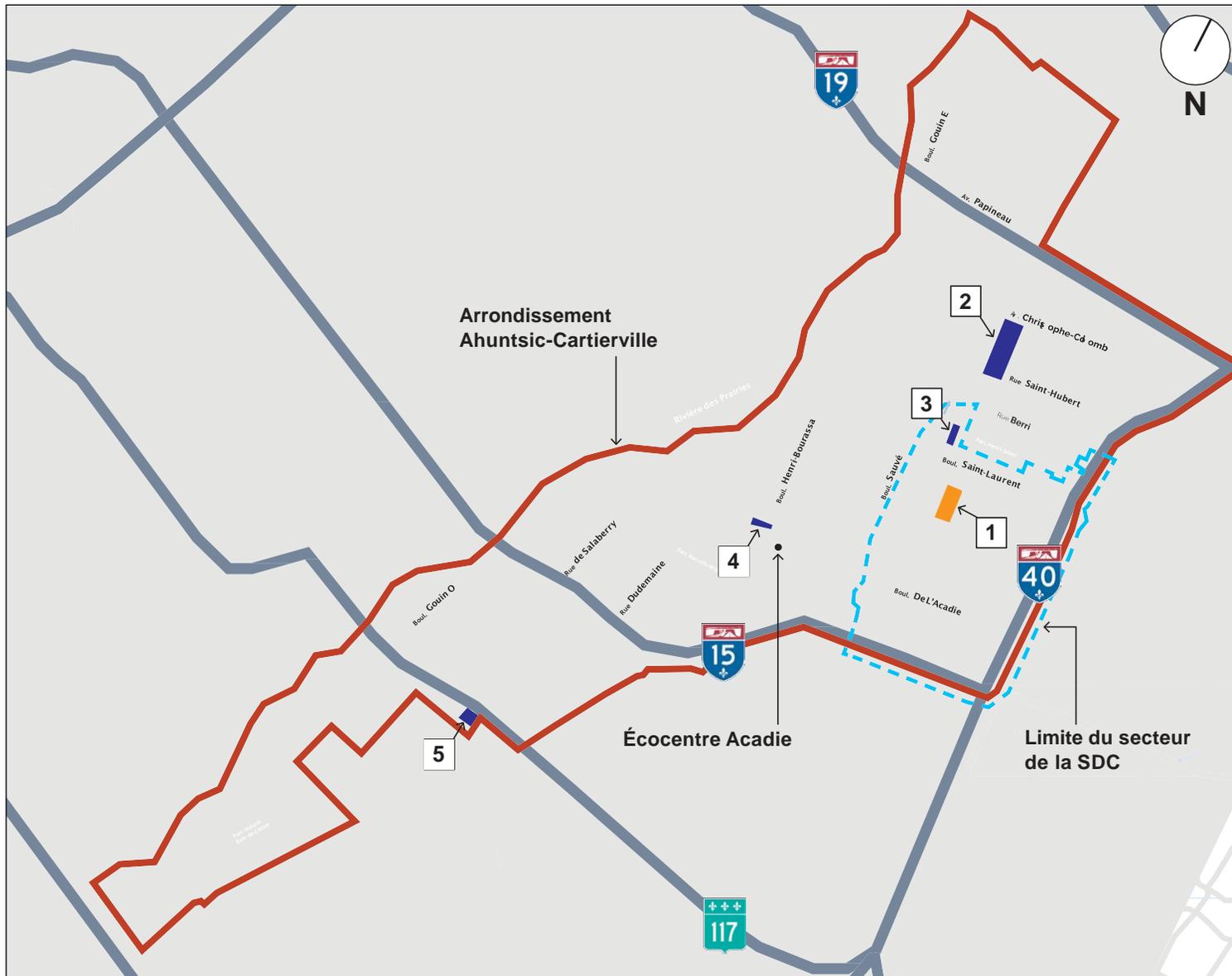
- » 650 nouveaux travailleurs dans le secteur
 - 215 employés de la Direction de l'environnement
 - 220 employés de la Direction de l'approvisionnement
 - 235 employés dans la cour de services
- » Immeuble projeté d'approximativement 7 000 m²
- » Superficie du site projeté d'approximativement 38 000 m²
- » Le déménagement vers le site permettra de construire plus de 1000 nouveaux logements sur les espaces laissés libres par les anciens sites de voirie.

En 2006, un programme particulier d'urbanisme visant le secteur l'Acadie-Chabanel est adopté par la Ville de Montréal. L'un des enjeux principaux du document est la transformation des espaces sous-utilisés et la densification du secteur pour favoriser la relance du secteur.

Le site L'Esplanade-Louvain vivait, à cette époque, de nombreuses problématiques liées à sa situation économique, mais aussi à la nature des émissions que rejetait l'usine Plastique Transco. La compagnie ferme finalement ses portes en 2010. Considérant le site comme un endroit à fort potentiel pour le déménagement de ses activités de services municipaux incluant ceux de la voirie et répartis à travers plusieurs sites actuellement, la Ville achète le site de l'ancienne usine. Les cours de services municipaux existantes dans l'arrondissement Ahuntsic-Cartierville sont localisées au plan 3.

Puis, trois ans plus tard, le 11 mars 2013, le conseil d'arrondissement adopte un premier projet de règlement modifiant le règlement d'urbanisme pour permettre les usages de services municipaux et gouvernementaux et d'équipements de transport, de communication et d'infrastructures sous les catégories E.6(1) et E.7(1). Les objectifs énoncés par la Ville lors de cette présentation sont l'amélioration de l'image du quartier et la réduction des impacts visuels, sonores et environnementaux. Finalement, malgré l'opposition rencontrée, le bâtiment présent sur le site est démoli en 2016 et les premières images génériques de la cour de voirie multiservice sont présentées lors de la consultation publique (figure 10).

COURS DE SERVICES MUNICIPAUX EXISTANTES, AHUNTSIC-CARTIERVILLE



LÉGENDE

SITE PROJETÉ PAR LA VILLE

1. Site 50-150 Louvain Ouest

COURS DE SERVICES MUNICIPAUX

2. Site en requalification (rue Louvain Est, entre la rue Saint-Hubert et l'avenue Christophe-Colomb)

3. Site Port-Royal

4. Site Poincaré

5. Site Pontgravé

PLAN 3. Cours de services municipaux dans l'arrondissement Ahuntsic-Cartierville



» ANALYSE ET CONSTATS

Source : Ville de Montréal

Les analyses effectuées par le comité d'aménagement et le regard porté sur le projet de 2016 ont permis de dégager un certain nombre de constats à prendre en considération en ce qui a trait au projet actuel.

Les constats abordés touchent les thématiques suivantes :

- 1) La renaissance du quartier par ses transformations et ses actions stratégiques;
- 2) La requalification en cours d'un secteur industriel à un secteur d'affaires;
- 3) La mobilité qui constitue un chantier de réflexion en tant que tel et où des problématiques relatives aux connexions et à la sécurité dans un quartier d'affaires ressortent;
- 4) Le milieu des affaires et les citoyens mobilisés et ayant à cœur l'avenir de leur territoire.

RENAISSANCE DU QUARTIER

De Chabanel à District Central

Le District Central se distingue notamment par l'histoire du secteur Chabanel, associée principalement à celle du textile. Ce quartier légendaire a connu son apogée dans les années 1990, alors que l'industrie du textile était florissante. Après plusieurs années de déclin et de quête de renouveau, le quartier renaît enfin. Une nouvelle vague d'entrepreneurs audacieux, créatifs et déterminés vient s'y installer. Ils se regroupent autour de trois pôles importants:

- le design;
- la manufacture urbaine;
- la technologie.

Aujourd'hui, des entreprises comme SSENSE, Pixmob, Big Bang ERP, la Maison Marie Saint Pierre, Matt & Nat, les Fermes Lufa, Terra Café, Bois Urbain, Altitude Sports et CIOT ont pignon sur rue dans le District Central. Grâce à elles, le quartier du textile est devenu celui du design. Les fabriques se transforment en manufactures urbaines et l'industrie de la technologie s'implante.

Un projet porteur et une vision concertée

La Société de développement commercial (SDC) District Central est le catalyseur et le porte-voix du monde des affaires d'Ahuntsic-Cartierville. Elle représente la force d'action de quelque 1 800 chefs d'entreprise regroupés à développer un secteur à haut potentiel économique, urbain et humain.

Depuis octobre 2017, elle a travaillé avec l'ensemble de l'écosystème économique et politique pour développer une vision concertée et portée par plus d'une centaine de leaders d'affaires. Dans cette nouvelle vision, elle souhaite humaniser le monde des affaires en créant des ponts et en conciliant vie d'affaires et de société pour les travailleurs et les citoyens du quartier, dans l'objectif que ces derniers se l'approprient. De plus, dans un contexte de pénurie de main-d'œuvre, il est crucial pour l'organisation de créer des milieux de vie dynamiques et attractifs pour que les entreprises puissent attirer des travailleurs qualifiés.

- Près de 1 800 entreprises
- 4^e plus importante concentration d'emplois à Montréal
- 25 000 travailleurs
- 25 M de pieds carrés de surface commerciale et industrielle

La SDC District Central fonde le développement de l'ensemble de son territoire sur quatre piliers fondamentaux.

- **Créer un lien durable avec le monde des affaires d'Ahuntsic-Cartierville.**
- **Développer des projets porteurs de sens et de prospérité pour ses membres.**
- **Structurer des lieux d'affaires d'exception et mémorables pour augmenter la qualité de vie des travailleurs du district.**
- **Communiquer afin de mieux faire rayonner le district dans l'ensemble des marchés.**

Le territoire et ses acteurs sont désormais dotés d'une forte vision et d'une identité visuelle rassembleuse. Par l'arrimage des efforts communs qui permettront à des projets structurants de voir le jour tout en assurant un meilleur dynamisme économique, il est possible de présager une requalification de ce quartier des affaires.

REQUALIFICATION PERÇUE

Le secteur a vu, en peu de temps, une transformation notable et suffisante s'opérer, ce qui permet de croire que le secteur serait propice à une requalification.

« Une requalification est un changement de fonctionnement ou de vocation d'un lieu qui s'opère par un changement d'activité ou de forme, afin de faire jouer à un quartier le rôle qu'on souhaite le voir jouer dans la ville. Bien qu'elle puisse les englober, la requalification se distingue de l'opération esthétique (rénovation) ou économique (revitalisation), puisqu'elle implique un changement important. La transformation d'une zone industrielle en un quartier résidentiel, ou la densification d'un secteur de maisons individuelles sont deux exemples de requalification. »

(Source : <http://collectivitesviables.org/sujets/requalification.aspx>)

L'étiquette « quartier industriel » pour le secteur n'est plus appropriée. Des professionnels de nouveaux horizons cherchent à s'implanter en raison du fort potentiel des espaces disponibles. De plus en plus, ils désirent un lieu de travail combiné avec un milieu de vie tels que les quartiers de Griffintown et du Mile-End qui sont des anciens quartiers industriels aux usages complètement transformés.

D'autres constats sont ressortis du portrait des données démographiques et économiques extraites du secteur de recensement (SR) 267. Ces constats soutiennent cette requalification (voir limites du secteur à l'Annexe C).

Sa population est **active** et se qualifie de **relativement jeune**.



Volet Population

- » Âge médian : **38 ans**
- » Population active : **70 %**
- » Augmentation de la population de 2011 à 2016 : **4 %**

Une proportion de sa population détient un **diplôme universitaire** et plus de 50 % occupent un **emploi**.



Volet Éducation et emploi

- » 21 % détiennent un **diplôme universitaire**
- » 27 % ne détiennent **aucun diplôme**
- » Taux d'emploi : **56 %**

MOBILITÉ À REPENSER

Le territoire du District Central bénéficie d'une accessibilité majeure autant via l'autoroute 40 que par le réseau structurant de transport collectif (stations de métro Sauvé et Crémazie et future station A40 du Réseau électrique métropolitain). La future station A40, tout comme le potentiel TOD (Transit Oriented Deplacement) près de la gare Chabanel, pourrait modifier la dynamique des transports.

Les piétons et les cyclistes ont exprimé la dangerosité que présentent certains endroits précis des trajets actifs sur le territoire. Une déficience des infrastructures et la présence de voies de circulation favorisant les hautes vitesses y contribuent. Une circulation lourde associée aux activités de la future voirie pourrait accentuer cette problématique. La provenance des travailleurs est majoritairement des quartiers centraux de Montréal ou de Laval.

Les modes de transport privilégiés pour accéder au territoire misent sur des déplacements par automobile (56 %), suivi du transport collectif (26%) . L'autobus est le favori. L'automobile en solo utilisée nécessite un questionnement sur la gestion du stationnement. Les modes alternatifs en transport doivent être améliorés afin de rendre l'expérience des usagers plus agréable.

Les automobilistes ont mentionné une difficulté à se stationner gratuitement. Le stationnement est restrictif sur rue dans le quartier Saint-Simon et il y a une pression sur rue dans la journée pour les axes Meilleur, Louvain et l'Esplanade.

L'embauche d'un nombre élevé de nouveaux travailleurs habitant à l'extérieur du territoire par les entreprises en croissance et l'ajout des travailleurs associés aux activités de la cour de voirie multiservice fera en sorte de créer une pression sur l'ensemble des déplacements du territoire. Cela est d'autant plus accentué étant donné le nombre limité de logements dans le secteur du District Central.

Des graphiques dressant un portrait de la mobilité et complémentaires se trouvent à l'Annexe D. Les études spécialisées suivantes peuvent être consultées également pour plus de détails :

- MOBA / *Mobilité Alternative*. 2017. *Sondage sur les habitudes de déplacements des travailleurs du District Central*;
- CIMA +.2017. *Étude de stationnement et de transports collectifs et actifs, Secteur Chabanel*;
- AECOM, 3 juillet 2018, *Plan local de déplacements (PLD) de l'Arrondissement Ahuntsic-Cartierville*.

SENTIMENT D'APPARTENANCE

Un fort sentiment d'appartenance anime les entreprises, les propriétaires fonciers, les travailleurs et les citoyens du territoire. Ils sont confiants quant à la tendance du marché actuel favorable pour le secteur et souhaitent également contribuer à l'améliorer. Ils veulent que la Ville en fasse tout autant. Il est rare de voir un milieu s'approprier le territoire aussi intensément. Au fil du temps, une culture « underground » a pris naissance. Il est important de la souligner vu la solidarité qui en découle et la volonté de se réapproprier un espace public dédié aux citoyens et enrichi par son histoire et ses cultures.

Quelques témoignages clés dénotent l'effervescence économique du territoire, son tissu social serré et une réelle préoccupation quant à l'utilisation de ce site vacant par la Ville de Montréal. Ces témoignages s'ajoutent à ceux des membres corporatifs du comité d'aménagement s'engageant dans la redéfinition de ce site pour leur quartier. Celui de M. Atallah provient du communiqué officiel émis lors du lancement du nouveau quartier des affaires District Central le 12 novembre 2018. Le commentaire de Mme Éthier fut envoyé directement à la SDC et visait à exprimer sa vision du quartier.

Il est indéniable que le site offre déjà un potentiel pour les activités de la communauté comme celles qui ont lieu au village éphémère le BUNKR (figure 11). Ce sont des installations ludiques situées en plein coeur du site de l'Esplanade/Louvain et qui ont permis de créer un lieu de rassemblement unique prisé par les travailleurs et la population.

« En 2005, SSENSE a déménagé dans son tout premier bureau et entrepôt sur Chabanel. Depuis, on a déménagé nos bureaux trois fois et on compte maintenant plus de 600 employés, mais on est toujours resté au District Central. Au cours des années, le quartier nous a offert la flexibilité dont on a besoin pour soutenir notre croissance. Être basé à Montréal, et au District Central, nous a permis de nous concentrer sur notre vision : bâtir une plateforme de mode globale et redéfinir le futur du commerce au détail. »

- **Rami Atallah**, cofondateur et PDG de SSENSE

« [...]C'était un quartier industriel...Il lui faut des parcs, de la verdure, des endroits de rencontres pour les citoyens, de la convivialité, des terrasses, de la joie, des événements rassembleurs, comme l'histoire de ce quartier! »

- **Suzanne Éthier**, citoyenne



» POSITION ET RECOMMANDATIONS

Source :SDC District Central

RÉSUMÉ DE LA POSITION ET DES RECOMMANDATIONS

« *Compte tenu de la volonté claire de la Ville de Montréal d'aller de l'avant avec l'implantation d'une cour de voirie multiservice, le comité d'aménagement du territoire de la SDC District Central recommande qu'elle soit intégrée à un ensemble d'usages mixtes, structurants et porteurs pour l'avenir du quartier des affaires du District Central* »

01. ÉLABORER UN PROJET INTÉGRÉ DANS LA COMMUNAUTÉ

En raison de la requalification perçue du quartier et du fort sentiment d'appartenance des gens d'affaires au territoire, leur participation est essentielle à l'élaboration d'un projet inclusif, structurant et innovant. De plus, ce projet devra être exemplaire.

02. SAISIR LE POTENTIEL ÉCONOMIQUE ET SOCIAL

Le site du 50-150 Louvain Ouest présente un fort potentiel de développement économique et social. Un scénario de développement optimal, réaliste et susceptible d'assurer la pérennité du quartier des affaires a été développé par le comité.

03. MISER SUR UNE MIXITÉ DES USAGES

Afin de demeurer fidèle à l'identité du quartier, le comité d'aménagement souhaite que la cour de voirie multiservice cohabite harmonieusement avec d'autres usages, tels qu'une place publique et des logements.

04. CONSTRUIRE UN BÂTI DURABLE

La construction doit s'inspirer des meilleures pratiques environnementales à la fois sur le plan de l'architecture qu'en ce qui a trait à l'aménagement global du site. Les sources de nuisances possibles doivent être minimisées en optant pour une cour de voirie multiservice où la plupart des activités se déroulent à l'intérieur.

05. FAVORISER UNE QUALITÉ ARCHITECTURALE

Le choix des matériaux et leur agencement doivent permettre d'oublier la fonction d'une cour de voirie multiservice. Cette dernière doit s'intégrer au milieu avoisinant et permettre une ouverture sur l'espace public (voies et places publiques).

06. ASSURER UNE MOBILITÉ ACTIVE

La localisation stratégique du site doit assurer une mobilité active et offrir des solutions de rechange aux déplacements en automobile. L'ensemble doit être pensé comme un milieu de vie intégré offrant des connexions sécuritaires et multiples pour les piétons et les cyclistes.

Le comité a énoncé cette position face à l'implantation possible d'une cour multiservice : « **Compte tenu de la volonté claire de la Ville de Montréal d'aller de l'avant avec l'implantation d'une cour de voirie multiservice, le comité d'aménagement du territoire de la SDC District Central recommande qu'elle soit intégrée à un ensemble d'usages mixtes, structurants et porteurs pour l'avenir du quartier des affaires du District Central** ».

Deux conditions essentielles sont ciblées à la suite de la réflexion entreprise et vu son impact :

- 1 Couvrir l'espace dédié à la voirie afin de minimiser, entre autres, les nuisances sonores et visuelles engendrées par ses activités;
- 2 Optimiser le site en favorisant l'ajout d'autres usages et l'aménagement d'espaces publics conviviaux, verdoyants et d'un design urbain de qualité au bénéfice de la communauté.

Dans un esprit d'ouverture et de collaboration, le comité avance par ailleurs six grandes recommandations visant à y répondre.

01. ÉLABORER UN PROJET INTÉGRÉ DANS LA COMMUNAUTÉ



FIGURE 11. bunkr

Un **sentiment d'appartenance** anime fortement le milieu corporatif et les citoyens pour l'avenir de ce site.

Le comité souhaite être partie prenante dans l'élaboration du grand projet. Il est donc essentiel d'adopter une approche **participation-citoyens corporatifs** et d'avoir recours à l'expertise diversifiée des gens d'affaires pour en faire un projet **porteur** de sens et de **prospérité** pour tous.

02. SAISIR LE POTENTIEL ÉCONOMIQUE ET SOCIAL



FIGURE 12. image d'inspiration - potentiel économique et social
Analyse photo créé par mindandi - [freepik.com](https://www.freepik.com)

Il est important que la Ville de Montréal puisse saisir **l'occasion exceptionnelle** qu'offre maintenant ce terrain. En effet, des entreprises **innovantes** et **prospères** façonnent ce secteur qui est en pleine expansion. Il faut souligner qu'il est très rare de retrouver des terrains vacants à développer d'une telle superficie.

Il est possible pour la Ville de conserver le terrain pour la cour de voirie multiservice et même songer à un développement au-dessus en vendant les droits superficiaires. Par conséquent, il serait approprié d'approfondir divers scénarios en lien avec ce **potentiel économique et immobilier** déterminant pour le secteur.

03. MISER SUR UNE MIXITÉ DES USAGES



FIGURE 13. mission bay - san fransisco, mixité des usages avec un industriel lourd
[UCFS Mission Bay de Payton Chung](#) - [CC by 2.0](#)

La cour de voirie multiservice doit **cohabiter** avec d'autres usages et inspirer la communauté en quête de **lieux de vie complets**.

- » Une place publique, symbolisant le passé du quartier et les nations qui y vivent, axée sur la culture, accessible à toute la communauté, et intégrant des végétaux ou des jardins communautaires.
- » Un espace regroupant les fonctions clés pour habiter, travailler, se divertir et apprendre.
- » Un bâti ajoutant une offre d'usages tels que des bureaux, des résidences abordables, des commerces et des institutions.



Processus de conception intégrée

Une approche de conception interdisciplinaire misant sur la collaboration de tous les acteurs impliqués au cours des étapes de conception et touchant l'ensemble du cycle de vie d'un projet. L'optimisation des interactions entre diverses disciplines permet au client et autres parties prenantes de développer et d'atteindre ensemble les objectifs environnementaux et économiques d'un projet.

Source : Roadmap for the Integrated Design Process , BC Green Building Roundtable



FIGURE 14. Vancouver, Cours urbaine sur toit – [CCO](#)

Un processus de **conception intégrée** soutenu par une **gouvernance forte** assurera la cohabitation d'usages lourds avec d'autres activités qui contribuent à la création d'un milieu de vie. Les éléments clés pour atteindre ces résultats sont présentés en suivant des modèles étudiés à Vancouver, New York et San Francisco. Le comité favorise l'idée de couvrir le futur bâtiment de la voirie pour valoriser les activités.



FIGURE 15. processus d'idéation d'un espace public sur le site par un membre du comité

En n'ayant aucune cour extérieure, il est alors possible de réaliser un projet de développement attrayant sur le dessus d'un basilaire avec l'ajout d'un **espace public d'envergure** accessible à tous. La cour de voirie multiservice serait intégrée au bâti existant par une **approche intégrée à son environnement**.

De plus, le programme particulier d'urbanisme L'Acadie-Chabanel de la Ville de Montréal énonce clairement deux orientations pouvant favoriser la mixité des usages et le développement d'usages autres que ceux industriels.

Orientation 1 : Optimiser le développement des activités;

Orientation 2 : Améliorer les interfaces entre les milieux résidentiels et industriels.

04.

CONSTRUIRE UN BÂTI DURABLE

de la **ventilation** du bâtiment comme le *Bullitt Center* à *Seattle* ou comme l'exemple montréalais du terminus d'autobus Bonaventure à Montréal.

Les membres du comité d'aménagement s'entendent sur le fait qu'il est primordial que le bâti, dès sa conception, comprenne des **solutions alternatives innovantes** dans son aménagement afin de contrer de potentielles nuisances :

- impacts sonores;
- circulation engendrée;
- desserte en stationnement hors rue;
- vibrations;
- odeurs et qualité de l'air.

Une attention particulière devrait être portée sur la **circulation de l'air** naturel pour optimiser la performance de la **ventilation** du bâtiment comme le *Bullitt Center* à *Seattle* ou comme l'exemple montréalais du terminus d'autobus Bonaventure à Montréal.

Le stationnement des véhicules, les équipements et l'entreposage pourraient être entièrement construits à l'intérieur tel qu'en souterrain ou en demi-sous-sol.



FIGURE 16. Bullitt Center- Seattle Washington par Joe Mabel – [CC by SA 3.0](https://creativecommons.org/licenses/by-sa/3.0/)

05.

FAVORISER UNE QUALITÉ ARCHITECTURALE



FIGURE 19. centre stinson de la stm – montréal

Crédit photo : Patrick Bourque

Les membres du comité souhaitent que le bâti présente une **architecture de qualité**. Les aspects suivants sont à considérer :

- transparence de l'enveloppe;
- interface ouverte avec l'espace public;
- intégration des principes du design actif;
- efficacité énergétique globale du bâti et de son environnement (ex. : gestion des eaux, toit végétalisé);
- activités situées entièrement à l'intérieur du bâtiment;
- optimisation de l'ensoleillement;
- aménagement à l'échelle humaine des espaces pour faciliter les parcours sur le site.

Le Centre Stinson de la STM (figure 20) est soumis comme une autre référence s'ajoutant aux inspirations précédentes.

06. ASSURER UNE MOBILITÉ ACTIVE



FIGURE 20. exemple de place publique active – Modèll des Quartiers Am Sandtorpark par [MissyWegner](#)

Il serait judicieux de profiter de la **localisation stratégique** et privilégiée en termes de transport collectif. Des points de transit majeurs comme les gares et les stations de métro sont déjà en place dans le quartier. De plus, l'aire TOD (Transit Oriented Development) est déjà en cour de planification pour Chabanel. La Ville pourrait approfondir cet aspect et y trouver certains avantages notamment pour les 600 nouveaux employés. Le bénéfice d'une telle desserte en transport collectif combiné à une gestion efficace de l'offre de stationnement est **l'accroissement de la mobilité active**.

La densité, la mixité et la présence d'espaces de qualité participeront à promouvoir un milieu complet avec une vie de quartier.



Design actif

Une approche du développement urbain qui identifie des stratégies reconnues en aménagement du territoire, urbanisme, design urbain et architecture pour soutenir des collectivités en santé, et plus spécifiquement pour favoriser un mode de vie actif. Imbriqué dans l'approche des environnements favorables aux saines habitudes de vie, le design actif vise à aménager et à concevoir l'espace pour faciliter les choix sains.

Source : Vivre en Ville inspiré de Center for active Design, 2013

Certes, des piétons et des cyclistes sont déjà présents sur le territoire et leur sécurité constitue une priorité. Par conséquent, des **parcours actifs** doivent être intégrés dans l'aménagement d'une voirie cohabitant avec d'autres usages.

Il est possible d'imaginer un passage sécuritaire et convivial qui traverserait le site sur l'espace public aménagé au-dessus du basilaire. Une **diagonale** a été imaginée qui pourrait suivre une trajectoire à partir de l'intersection de la rue Louvain et du boulevard Saint-Laurent jusqu'à l'avenue de l'Esplanade.

De plus, il serait opportun de bien **sécuriser** les cyclistes et les piétons compte tenu de la circulation supplémentaire qu'engendreraient des camions associés aux activités de la cour de voirie multiservice.

En résumé, il est important de mettre l'accent sur la mobilité active tout en y assurant une circulation sécuritaire et en pensant aux **connexions** à la périphérie du site.

POTENTIEL DE DÉVELOPPEMENT

Par les discussions et l'expertise des membres, le comité d'aménagement développa une vision optimiste en imaginant le potentiel économique du site. Afin de l'évaluer sommairement, la firme Altus a été mandatée pour connaître l'estimation de la valeur économique d'un tel emplacement. Les grandes lignes retenues par le comité d'un projet de cour de voirie multiservice cohabitant avec d'autres usages établis au terme de cet exercice sont présentées ici. Il est à noter que lorsqu'un concept d'aménagement aura été produit, **une évaluation plus approfondie du marché devra être entreprise.**

CONTEXTE ÉCONOMIQUE DU TERRAIN

- » La **vitalité économique** du District Central permet de saisir le potentiel de densification, mais pose aussi l'exigence d'implanter un projet structurant qui réponde aux besoins de la communauté du secteur tels que ceux en matière de logements abordables.
- » Une masse critique de résidents pour que s'implantent les **commerces de proximité** nécessaires à la **rétention de la main-d'oeuvre.**
- » La Ville de Montréal a besoin d'un **lieu de convergence** pour les services municipaux.
- » Les équipements collectifs doivent être aménagés de façon innovante et exemplaire, à l'image des gens qui y vivent pour tisser **une communauté.**
- » Une **dimension** de terrain **unique** dans un secteur aussi central de la région urbaine de Montréal.

Valeur moyenne du terrain

Le rapport d'Altus accorde une valeur moyenne estimée de 23 \$/pi² pour le terrain en vrac d'une superficie de 646 860 pi², soit une valeur totale de près de 15 M \$.

POTENTIEL DE DÉVELOPPEMENT

Du fait qu'Altus ne possédait pas de concept d'aménagement comme base d'étude, une analyse comparant des valeurs de terrains a été préconisée. Les points saillants de cette étude d'Altus émise à l'automne 2018 sont résumés ci-dessous.

Paramètre de terrain - Copropriété et locatif

Le prix ajusté des terrains analysés lors de l'étude varie entre 40 \$ et 120 \$ par pied et se situe en moyenne à 76 \$ par pied carré. Les prix ajustés par unité varient de 24 000 \$ à 53 000 \$ avec une moyenne de 33 000 \$.

Paramètre de terrain - Vrac

Le prix ajusté des terrains analysés lors de l'étude varie entre 9 \$ et 33 \$ par pied carré avec une moyenne de 23 \$.

Paramètres - Terrain commercial et bureau

Le prix ajusté des terrains analysés lors de l'étude varie entre 25 \$ et 77 \$ par pied et se situe en moyenne à 49 \$ par pied carré. Les prix ajustés par superficie constructible varient entre 8 \$ et 34 \$ avec une moyenne de 21 \$ par pied carré.

- La mise en valeur de cette parcelle d'envergure devrait être planifiée pour offrir une **variété d'usages**. Cela permettra de réduire la durée de développement et de favoriser un écoulement rapide en rejoignant un bassin de clientèle plus large.
- La planification du site devra miser sur une approche de style « **milieu de vie** » et l'aménagement devra être pensé afin de rassembler les résidents. La création d'un espace de vie intéressant avec des espaces verts, de l'aménagement paysager et des allées piétonnes avec mobilier urbain devrait être planifiée dès les premières étapes.
- Tenant compte de l'ampleur du site et son temps de développement, la part résidentielle du futur développement devra s'adapter à la **composition et aux goûts des ménages**, le vieillissement de la population, les changements de goûts en matière de style de vie et d'habitation, etc.
- Étant donné l'environnement déstructuré dans lequel se trouve actuellement le site, le comité pense que le développement devrait être partiellement axé sur **l'abordabilité**. Particulièrement s'il devait être mis en valeur dans un horizon de court à moyen terme.

- ALTUS, 1er octobre 2018, Paramètre de marché, Cour de voirie de la rue Louvain, Arrondissement Ahuntsic-Cartierville, Montréal (Québec).

PROPOSITION

- » Une **approche exemplaire** pour un terrain, à ce jour, sous-exploité pour son potentiel. La proposition vise la reconnaissance d'un besoin urgent de créer un milieu de vie complet pour les travailleurs dans ce lieu parfaitement adapté aux esprits créatifs. Les catégories d'usages présentés devront tenir compte de **l'absorption du marché**.
- » **L'envergure de l'espace** permettra la transformation d'un potentiel d'une cour de voirie multiservice d'abord perçue comme étant rébarbative en un milieu de vie complet.
- » La **future cour de voirie multiservice** pourrait être un basilaire intérieur sur un seul niveau d'une hauteur libre adéquate pour les manoeuvres des véhicules lourds.
- » Un **regroupement d'immeubles en surhauteur** qui seront intégrés à leur environnement et mettront en valeur **un grand espace vert**.



- ENVIRON 300 000 PI² POUR LES SERVICES MUNICIPAUX

- 200 UNITÉS DE COPROPRIÉTÉS & 400 UNITÉS LOCATIVES

- 200 000 PI² DE BUREAUX ADMINISTRATIFS MUNICIPAUX

- 200 000 PI² DE BUREAUX, SERVICES PUBLICS ET COMMUNAUTAIRES OU 200 AUTRES UNITÉS RÉSIDENTIELLES

- 50 000 PI² DE LOCAUX COMMERCIAUX

- UN ESPACE VERT DE 60 000 PI²

RETOMBÉES ANTICIPÉES

- » L'ensemble de ces usages pourrait offrir une superficie construite estimée de **1,15 M pi²**, et permettre éventuellement l'ajout d'une autre **phase résidentielle** selon la vitesse d'absorption du marché.
- » La Ville pourrait transférer les risques et devenir locataire des lieux. La valeur de transaction du terrain à un taux hypothétique de 21 \$ le pi² s'élèverait à **6 300 000 \$** pour la Ville de Montréal.
- » Le choix du projet proposé permet d'estimer la partie terrain des **unités résidentielles** de 24 000 \$ à 53 000 \$ la porte avec une moyenne de **33 000 \$ la porte**.
- » Une valeur moyenne légèrement inférieure à **28 000 \$** est estimée pour les **copropriétés**, et à **24 000 \$** pour les unités **locatives**.

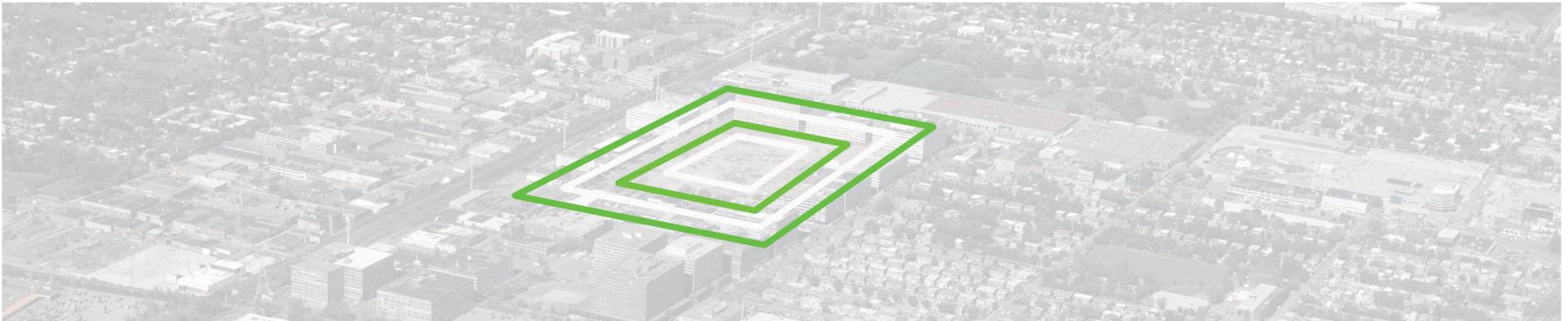
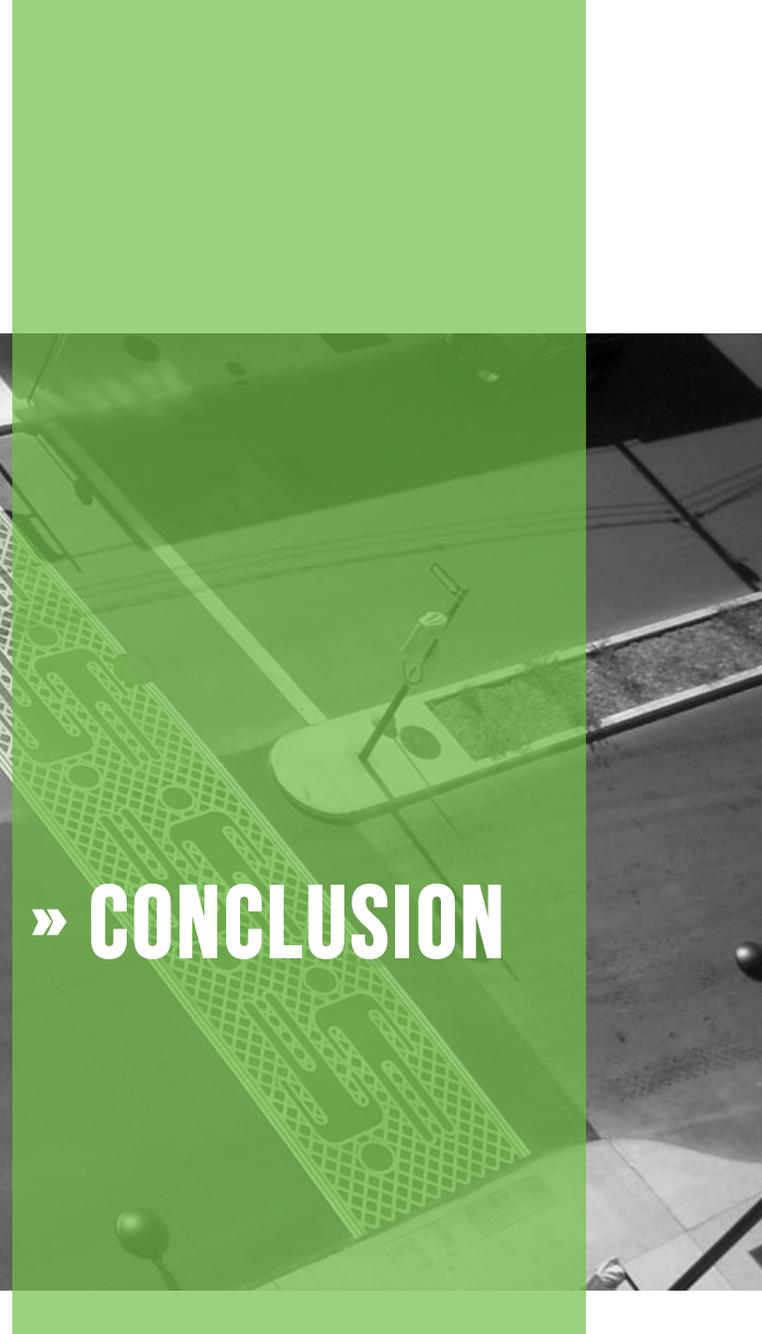


FIGURE 21. photo aérienne du site

- » Le potentiel de valeur de l'usage résidentiel s'élèverait donc à **5,6 M\$** pour les **copropriétés** et à **9,6 M \$** pour l'usage **multirésidentiel locatif**
- » Les espaces à **bureaux** s'inscriraient selon les besoins de la Ville et sans impact aux bureaux existants. Un **total maximum de 400 000 pi²** a été estimé. Une autre option est de les remplacer par l'ajout de 200 autres unités résidentielles dans une phase ultérieure selon l'absorption du marché. À terme, ceci constituerait une valeur supplémentaire **4 à 5 M \$**.
- » L'intégration de **50 000 pi² de commerces** basée sur une valeur estimée de 25 \$ le pi² ajouterait une valeur totale de **1,25 M \$**.
- » Un projet de 1,15M pi² pourrait offrir une **valeur de droits aériens** de près **de 20 M \$** dans le but de densifier l'espace au-dessus de la cour multiservice. Dans le cas d'un marché dynamique, un montant allant jusqu'à **32 M \$** serait possible.
- » Supposant un coût total de développement d'une moyenne de 250 \$ le pi², donc de **325 M \$** à la base, le projet lui-même a le potentiel de créer **1 300 emplois** dans le secteur de la construction et d'attirer de **2 000 à 3 000 travailleurs** au total. Un minimum de 1300 nouveaux résidents s'ajouterait au quartier en se basant sur la construction de 600 logements et sur la moyenne de l'arrondissement de 2,2 personnes par ménage. Ceci pourrait contribuer à amorcer une revitalisation urbaine durable considérant l'arrivée de cette nouvelle masse critique.



» CONCLUSION

Crédit photo :Version Paysage Inc.

CONCLUSION

Le présent mémoire aura permis d'illustrer l'incroyable potentiel économique et social que possède le terrain vacant situé au 50-150 Louvain Ouest, en plein cœur du District Central. Afin d'offrir un rayonnement à la mesure de ce secteur qui se positionne aujourd'hui comme le nouveau quartier d'affaires à Montréal, il est important que les futures décisions qui affecteront cet endroit névralgique soient prises en harmonie avec la vision des gens d'affaires.

Il a été soulevé dans ce mémoire, que pour les gens d'affaires du District Central, l'implantation d'une cour de voirie multiservice sur ce site, n'est pas souhaitable. Or, compte tenu de la décision de la Ville centre d'évaluer conjointement avec l'arrondissement divers scénarios afin que le site soit développé comme un grand projet distinct, avec le maintien des services de voirie, le comité a souhaité effectuer des recommandations afin de que le projet qui sera développé soit intégré à un ensemble d'usages mixtes, structurants et porteurs pour l'avenir du quartier.

Le comité d'aménagement préconise que le développement de ce site crucial permette au District Central de se démarquer à l'échelle métropolitaine. Il a la conviction que c'est en considérant les recommandations émises dans ce document qui inclut une gouvernance forte et une conception intégrée que le projet pourra servir de référence et devenir un projet exemplaire dans la création de milieux plus complets.

Pour conclure, dans un esprit d'ouverture et de collaboration, le comité d'aménagement du territoire de la SDC District Central souhaite être une partie prenante active dans les discussions à venir avec la Ville de Montréal et l'arrondissement d'Ahuntsic-Cartierville.



» ANNEXES

Source : Bunkr

ANNEXE E - PROJETS DE SERVICES MUNICIPAUX INSPIRANTS

01

» CALAGARY, CANADA

- Une cour de voirie non traditionnelle intégrant des bureaux.
- Des activités s'effectuant principalement à l'intérieur.
- Des murs qui ne sont pas aveugles et qui intègrent des ouvertures en abondance.
- Une conception avec des niveaux multiples et s'ouvrant sur une vaste place publique.



SOURCE. Calgary Municipal Building - [0](#)



SOURCE. Calgary City Hall et Municipal Building de Qyd - [CCby2.5](#)

02

» DATTNER DISCTRICK, NEW YORK

- Une transparence qui forme l'enveloppe du bâti.
- L'application des principes du design actif.
- Un bâti qui est durable et ayant ses activités à l'intérieur.
- L'ajout d'un toit vert rendant la vue agréable pour les bâtiments limitrophes.
- Une signature architecturale unique, mais sans la mixité.
- L'intégration d'un oeuvre d'art pour l'enclos à sel.



SOURCE. Manhattan district de Tdorante – [CCby-SA 4.0](#)



SOURCE. Manhattan district - Détail de toit de Tara Kothari pour Journals From America – [CCby-SA 4.0](#)

03

» CENTRE DE TRI, PARIS

- Un bâtiment d'une haute qualité architecturale.
- Une intégration qui s'inscrit dans un tissu urbain dense et mixte.
- L'ensemble des activités du tri et de livraison se font à l'intérieur.

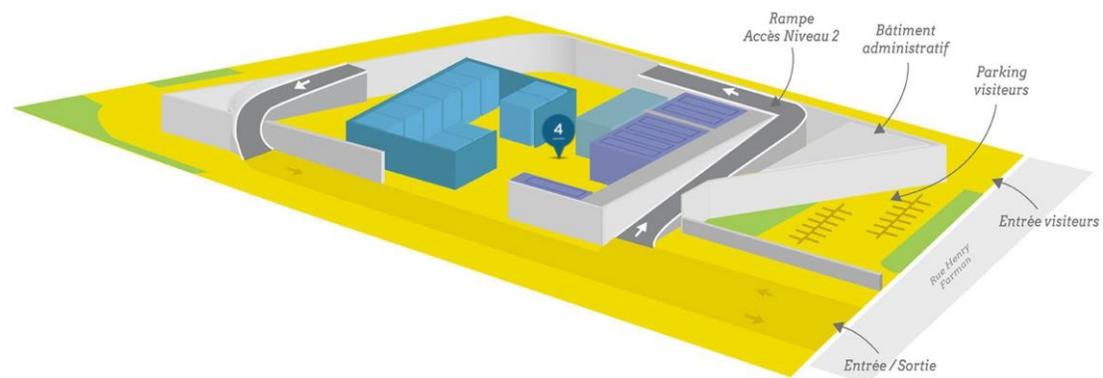


SOURCE. [Sytom](#), service public de traitement des déchets ménagers dans la métropole parisienne

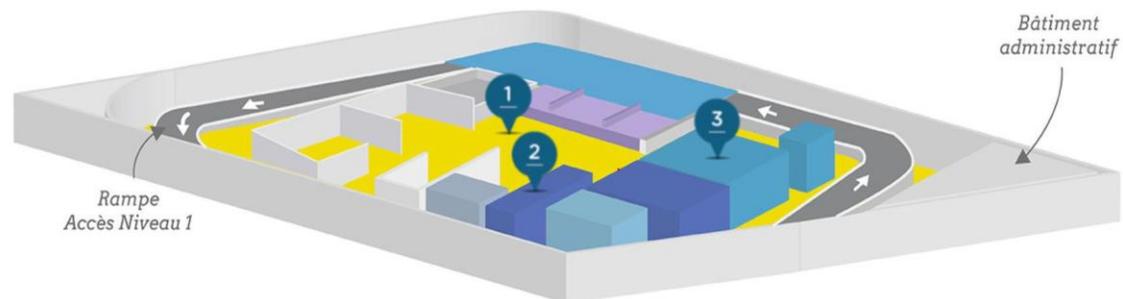
ANNEXE E - PROJETS DE SERVICES MUNICIPAUX INSPIRANTS

AMÉNAGEMENT DES AIRES DE PLANCHER DU CENTRE DE TRI

➤ NIVEAU 1



➤ NIVEAU 2



SOURCE. [Sytom](#), service public de traitement des déchets ménagers dans la métropole parisienne