

Projet de Plan d'urbanisme et de mobilité (PUM) 2050

Rencontre de préconsultation Secteur de la promotion immobilière

23 août 2024

I. INTRODUCTION

1.1 Contexte global

Dans le cadre de la consultation publique sur le Projet de Plan d'urbanisme et de mobilité 2050 (PUM), l'Office de consultation publique de Montréal (OCPM) a organisé une série de groupes de discussion, segmentés selon divers secteurs d'activités professionnelles. Les objectifs poursuivis étaient :

- recueillir les perceptions globales sur le projet de Plan d'urbanisme et de mobilité;
- identifier les forces et les faiblesses perçues;
- identifier les pistes d'amélioration.

D'une durée moyenne de deux heures et à partir d'un guide d'entretien, les groupes de discussion animés par l'OCPM se sont tenus entre le 6 et le 28 août 2024.

1.2 Synthèse — Promotion immobilière

Le présent compte rendu fait état des commentaires recueillis lors du groupe du secteur de la promotion immobilière qui s'est tenu le 23 août 2024.

Les organismes suivants étaient présents :

- Broccolini;
- Fahey et associés;
- Groupe Quorum inc.;
- TGTA.

II. IMPRESSION GÉNÉRALE

Dans l'ensemble, on estime ambitieux le projet de PUM. Mais cette ambition est bienvenue, car sans ambition, point de progrès. La vision et les orientations sont bien accueillies, mais on doute de la capacité de la Ville à les mettre en œuvre.

Au-delà de cette impression générale, on met en évidence un certain nombre de faiblesses dans la proposition de la Ville, notamment en matière de :

- Prévisibilité
- Intensification urbaine
- Démocratie et gouvernance
- Patrimoine et paysages
- Infrastructure urbaine

III. FORCES ET FAIBLESSES

3.1 Force

- L’articulation entre l’urbanisme et la mobilité est bien accueillie.

3.2 Faiblesses

3.2.1 Prévisibilité

a) Enjeux

- Le projet de PUM ne donne pas suffisamment de prévisibilité en matière de construction immobilière. Cela est d’autant plus important que le manque de prévisibilité est le plus grand frein au développement immobilier. On relève comme principaux facteurs de cette imprévisibilité l’absence de précisions concernant les délais et processus d’approbation ainsi que des normes de densité et de hauteur. Sur ces aspects, la responsabilité de régler les détails est principalement laissée aux arrondissements. Au surplus, la procédure de zonage incitatif ajoute une couche supplémentaire d’imprévisibilité.
- Un autre facteur d’imprévisibilité est la longueur et la lourdeur du processus d’adoption du cadre d’urbanisme et de mobilité à Montréal : le PMAD a été adopté en 2012, le PUM sera adopté en 2025, ensuite, le PMAD sera révisé, ce qui enclenchera un exercice de concordance avec le Schéma d’aménagement et de développement de l’agglomération de Montréal, puis du PUM au Schéma.

b) Proposition et piste de réflexion

- Donner plus de prévisibilité en matière de construction immobilière en donnant davantage de précisions concernant les délais et processus d’approbation et concernant les normes de densité et de hauteur.

3.2.2 Intensification urbaine

a) Enjeux

- Bien que l’Objectif 2.1 stipule que l’intensification urbaine est orientée en fonction de l’accès au transport collectif structurant, dans les faits, elle semble davantage orientée en fonction du cadre bâti. En d’autres termes, en regardant la carte des niveaux d’intensification, on a l’impression que la première condition est subordonnée à la seconde. Cette approche ne permet pas d’optimiser l’utilisation du territoire parce qu’elle restreint souvent la densification autour des axes de transport collectif structurant sous prétexte que le cadre bâti doit être respecté. Limiter la densification autour des axes de transport collectif structurant revient à limiter la rentabilité des investissements effectués en matière de transport collectif.

De surcroît, sans densification, l'apparition de services et commerces de proximité se fera rare.

- Toujours en ce qui concerne le lien entre l'orientation de l'intensification urbaine et le transport collectif structurant, on déplore que la notion d'aires TOD soit absente du PUM.

b) Propositions et pistes de réflexion

- Orienter l'intensification urbaine principalement en fonction des axes de transport collectif structurant. Le respect du cadre bâti doit être relégué au second rang.
- Ajouter la notion d'aires TOD dans le PUM et maximiser l'intensification urbaine dans ces aires.

3.2.3 Démocratie et gouvernance

a) Enjeux

- Les coûts de construction sont très élevés à Montréal comparé à Laval et Longueuil, notamment en raison du coût des terrains, des normes complexes (logement abordable, social et familial, espaces verts, etc.) et des longs délais pour obtenir les permis. Pour rentabiliser le développement d'un terrain, il faut donc bâtir en hauteur. Or, le projet de PUM ne présente aucune norme de hauteur, laissant le soin de définir les normes aux arrondissements. On craint que la réglementation des arrondissements limite fortement les hauteurs pour éviter de causer un mécontentement populaire.
- Beaucoup d'enjeux cruciaux, notamment les normes de densité et de hauteur, ne seront pas réglés par le PUM, mais par les règlements d'urbanisme des arrondissements. Ces règlements seront adoptés sans consultation publique, ce qui pose des questions de déficit démocratique.
- Le public a trop de pouvoir en ce qui concerne les projets immobiliers. En effet, lorsqu'un projet déroge au règlement d'urbanisme, la population détient des leviers pour le bloquer. Dans un contexte de crise du logement, cela revient à subordonner le bien-être collectif à celui du petit nombre. De surcroît, il est peu probable que les cibles du PUM en matière de logement soient atteintes face à de telles embûches.

b) Propositions et pistes de réflexion

- Imposer des hauteurs minimums dans le PUM au lieu d'attendre que chaque arrondissement détermine ses normes. Si possible, amender le PMAD pour que des normes de hauteurs minimums soient établies à la grandeur de l'île.
- Donner moins de leviers à la population pour décider du sort des projets immobiliers dérogeant au règlement d'urbanisme. Devant la crise du logement, il est nécessaire de faire preuve de courage politique en imposant des projets qui contribuent au bien-être collectif, même si la population locale s'y oppose.

3.2.4 Patrimoine et paysages

a) Enjeu

- La liste des immeubles patrimoniaux est trop grande. Idem pour la liste des corridors visuels exceptionnels et intéressants. Cela place trop de contraintes aux projets d'ensembles résidentiels. Par ailleurs, la méthodologie utilisée pour dresser ces listes n'est pas présentée.

b) Proposition et piste de réflexion

- Présenter la méthodologie qui a permis de dresser la liste des immeubles patrimoniaux et celle des corridors visuels exceptionnels et intéressants.

3.2.5 Infrastructure urbaine

a) Enjeu

- Le PUM n'aborde pas la question des infrastructures urbaines. Or, si les infrastructures existantes ne peuvent pas supporter les objectifs du PUM, ceux-ci ne pourront pas être atteints. Par exemple, l'entretien des infrastructures de transport collectif est déjà déficient et des mesures d'entretien ont été reportées en raison des diminutions de budget. Est-ce prudent de bâtir davantage de transport collectif structurant dans ces conditions? La même situation prévaut en ce qui a trait aux projets d'ensembles résidentiels. Est-ce que le réseau d'aqueduc peut soutenir une telle augmentation du nombre de logements?

b) Proposition et piste de réflexion

- S'assurer que les infrastructures urbaines peuvent supporter les objectifs du PUM.