



CARREFOUR PIE-IX / SAINT-MICHEL

Mémoire déposé à l'Office de consultation publique de Montréal (OCPM) :

Plan d'urbanisme et de mobilité 2050 de la Ville de Montréal

fahey

Préparé par Fahey et associés

20 septembre 2024

1. Introduction

1.1 Présentation de Crofton Moore

Depuis sa création en 1997, Crofton Moore a participé à de nombreuses transactions et projets de développement dans le secteur de l'immobilier commercial. Depuis 25 ans, nous jouons un rôle clé dans l'essor du marché immobilier canadien en apportant notre expertise en développement, location, gestion et construction d'immeubles commerciaux et de bureaux.

Aujourd'hui, notre portefeuille immobilier dans les régions métropolitaines de Montréal, Québec et Toronto représente une superficie de plus de 4 millions de pieds carrés.

Pour maximiser la valeur de nos projets, nous nous appuyons sur une connaissance approfondie des marchés immobiliers. En tenant compte du profil démographique et en nous inspirant des spécificités architecturales de chaque immeuble, nous revitalisons nos propriétés en fonction de leurs caractéristiques uniques au sein de leur secteur commercial.

1.2 Propriétés Pie IX/Jean-Talon

Crofton Moore est propriétaire des immeubles commerciaux sis au 4113-4119 et 4125-4149 rue Jean-Talon Est dans l'arrondissement Villeray—Saint-Michel—Parc-Extension, en bordure de la limite administrative de l'arrondissement Saint-Léonard. Ces propriétés sont situées à l'intersection de la rue Jean-Talon Est et du boulevard Pie-IX, un secteur en pleine transformation.

Ces immeubles de faible gabarit construits à la fin des années 1950 accueillent en ce moment des activités commerciales qui ne témoignent pas du plein potentiel que recèlent ces sites, principalement dû à l'arrivée de deux infrastructures de transport collectif majeures.



Figure 1 : Les immeubles sujet du présent mémoire, sis au 4113-4119 et 4125-4149 rue Jean-Talon Est.

1.3 Un secteur en pleine transformation

Caractérisé par l'importante présence de centres commerciaux développés dans les années 1950, le secteur du boulevard Jean-Talon Est témoigne de logiques commerciales du passé reposant sur l'utilisation prédominante de l'automobile. Celui-ci n'est plus aligné avec les besoins contemporains dans l'optique d'assurer une transition écologique de la forme urbaine, misant sur des aspects clés tels que la densification, la mixité des fonctions et la complémentarité entre développement urbain et transport collectif structurant.

Suivant l'arrivée récente du service rapide par bus (SRB) Pie-IX et l'annonce du prolongement de la ligne bleue du métro de Montréal avec une future station en face de la propriété, ce secteur est voué à connaître d'importantes transformations. Les propriétés commerciales qui composent ce secteur seront inévitablement le sujet de projets de requalification, offrant une opportunité de création de milieux de vie durables. D'ailleurs les orientations du PUM vont exactement dans ce sens, visant à assurer une plus grande cohérence entre transport collectif et densification urbaine.



Figure 2 : Le site à l'étude et son environnement urbain en pleine transformation.

2. Recommandations pour le projet de PUM 2050

2.1 Approche méthodologique et manque de prévisibilité

À la différence du Plan d'urbanisme en vigueur, le projet de PUM 2050 n'établit pas de critères précis sur la hauteur et la densité des constructions. Il privilégie une approche basée sur des niveaux d'intensification en dialogue avec la forme urbaine environnante, laissant aux arrondissements le soin de calculer et définir des paramètres normatifs adaptés.

Cette nouvelle méthodologie très complexe nécessitant la caractérisation d'aires paysagères rendra difficile le fait de respecter le délai de 180 jours prévu par la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme pour la mise en concordance avec leurs règlements. La Ville de Montréal a l'opportunité d'utiliser des mesures spéciales prévues par sa charte et la LAU, permettant de prolonger ce délai jusqu'à deux ans suivant l'entrée en vigueur du PUM via un règlement de remplacement.

Il importe de souligner que le fait que notre site soit à la limite de deux arrondissements et voisin de deux modes de transport collectif structurants (SRB et métro) contribue à la complexité de la détermination du niveau d'intensification.

Cela aura pour effet de créer une forte incertitude pour les projets de développement en cours de planification durant les deux années suivant l'entrée en vigueur du PUM, notamment en raison du manque de clarté autour de la méthodologie pour le calcul des paramètres de hauteur et de densité. Ceci rendra impossible la conclusion d'ententes de financement pour développer de nouveaux projets d'habitation, qui pourraient contribuer à atténuer les effets de la pénurie de logements.

***Recommandation 1 :** Offrir plus de visibilité concernant les paramètres spécifiques de hauteur et de densité dans le PUM afin de clarifier le potentiel de développement offert par le territoire. Cela permettra aux acteurs du développement de poursuivre efficacement leurs efforts de planification au cours des deux prochaines années.*

***Recommandation 2 :** Prévoir, dans le PUM, un mécanisme visant la création de groupes de travail réunissant les arrondissements et les acteurs du développement pour définir les paramètres de développement (hauteur et densité) lors de la concordance entre le PUM et les règlements d'urbanisme en arrondissement. Cela permettra de favoriser des échanges constructifs et de sensibiliser les professionnels municipaux aux défis auxquels les développeurs sont confrontés.*

2.2 Rehaussement des paramètres de développement conséquemment à la présence d'infrastructures de transport collectif

Le projet de PUM représente une étape significative dans le développement du secteur Jean-Talon Est, qui est en pleine transformation. Toutefois, il est essentiel d'examiner les niveaux d'intensification proposés pour s'assurer qu'ils soient cohérents avec le potentiel stratégique que recèle le secteur. Actuellement, le projet de PUM offre un seuil minimum moyen de densité résidentielle net de 140 logements par hectare (log./ha) pour les propriétés de Crofton Moore, ainsi qu'un niveau d'intensification intermédiaire, malgré son identification au sein d'un grand ensemble commercial péricentrique (carte 2-16). Ce seuil minimal demeure largement insuffisant face aux défis de transition écologique et d'abordabilité du logement auxquels fait face le Grand Montréal.

Les grandes propriétés à requalifier à proximité du site (ex. centres Jean-Talon et Le Boulevard) bénéficient d'un niveau d'intensification élevé, mais se limitent à un seuil de densité d'habitation conservateur de 165 log./ha. Une telle approche ne permettra pas d'exploiter pleinement le potentiel stratégique de ce secteur, qui offre des accès privilégiés aux infrastructures de transport collectif d'importance, notamment grâce au nouveau SRB Pie-IX et au prolongement de la ligne bleue (pour laquelle une nouvelle station sera implantée à même le secteur). Pour rationaliser les investissements nécessaires à la mise en place de ces équipements, il est impératif d'augmenter le potentiel de développement des sites à proximité.

Les paramètres d'intensification prévus pour des propriétés à proximité, qui permettent un coefficient d'occupation du sol (COS) de 6,0 et une hauteur de 14 étages (en vertu du PPU Jean-Talon Est de l'arrondissement Saint-Léonard, p. 79), démontrent qu'un encadrement plus ambitieux est non seulement possible, mais nécessaire. Il est donc crucial que les propriétés de Crofton Moore, au cœur de cette redéfinition du carrefour Pie-IX/Jean-Talon Est, soient intégrées au secteur à requalifier, bénéficiant ainsi des mêmes paramètres de développement que les centres Le Boulevard et Jean-Talon. Alors que certains projets dans le secteur atteignent déjà près de 15 étages, la propriété de Crofton Moore situé en face de la nouvelle station de métro devrait bénéficier de la hauteur la plus importante des environs.

L'actuelle proposition de densité pour le site de Crofton Moore (min. 140 log./ha net), correspondant à un COS minimal d'environ 1,4 (sur la base d'une équivalence de 100 m² par logement), se situe en ce sens très largement en deçà des besoins pour initier une requalification à grande échelle de ce secteur. Dans cette lignée, le redéveloppement optimal pour une propriété commerciale dans un secteur stratégique devrait viser un COS de 6,0, ce qui correspondrait à une densité de 600 log./ha (net).

Il est donc recommandé d'introduire une densité d'habitation minimale de 375 log./ha (net) pour les propriétés de Crofton Moore ainsi que pour les centres Le Boulevard et Jean-Talon. Cette densité s'aligne sur les paramètres introduits par la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) dans son Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) révisé, qui prône une densité minimale de 375 log./ha (net) (300 log./ha brut) pour les espaces stratégiques de redéveloppement (ESR), qu'ils soient localisés dans les quartiers centraux ou en périphérie.

Pour garantir que ces ambitions se réalisent, il est également fondamental que la réglementation de concordance au niveau des arrondissements permette d'atteindre un potentiel minimal viable, à savoir un COS de 6,0 et une hauteur constructible maximale de 15 étages. Cela permettra non seulement de répondre aux besoins d'habitation actuels, mais aussi de contribuer à une transition écologique axée sur le changement modal et la création de milieux de vie mixtes, complets et compacts.

Recommandation 3 : *Augmenter le potentiel de développement du 4113-4119 et 4125-4149 rue Jean-Talon Est, favorisant un développement viable misant sur la présence d'infrastructures de transport collectif d'importances, c'est-à-dire :*

- *Niveau d'intensification : Élevé (carte 2-10);*
- *Seuil minimal moyen de densité nette : 375 log./ha (net) (carte 2-11);*
- *Le tout permettant le développement de projets de redéveloppement présentant une densité bâtie 6,0 (COS) et une hauteur de construction de 15 étages.*

3. CONCLUSION

Le projet de Plan d'urbanisme et de mobilité (PUM) 2050 représente une occasion cruciale de redéfinir le développement du secteur Jean-Talon Est, notamment aux abords du nœud Pie-IX/Jean-Talon Est où prennent place les propriétés de Crofton Moore. Le secteur qui connaîtra prochainement des transformations majeures grâce aux nouvelles infrastructures de transport collectif, il est impératif que le PUM reflète cette dynamique en offrant des paramètres de développement adaptés. Actuellement, les seuils proposés sont nettement insuffisants pour exploiter pleinement le potentiel stratégique de ce secteur.

En intégrant ces ajustements, la Ville de Montréal pourra véritablement capitaliser sur les avantages offerts par les nouvelles infrastructures de transport collectif et transformer le secteur Jean-Talon Est en un exemple de développement urbain moderne et durable.

Recommandation 1 : *Offrir plus de visibilité concernant les paramètres spécifiques de hauteur et de densité dans le PUM afin de clarifier le potentiel de développement offert par le territoire. Cela permettra aux acteurs du développement de poursuivre efficacement leurs efforts de planification au cours des deux prochaines années.*

Recommandation 2 : *Prévoir, dans le PUM, un mécanisme visant la création de groupes de travail réunissant les arrondissements et les acteurs du développement pour définir les paramètres de développement (hauteur et densité) lors de la concordance entre le PUM et les règlements d'urbanisme en arrondissement. Cela permettra de favoriser des échanges constructifs et de sensibiliser les professionnels municipaux aux défis auxquels les développeurs sont confrontés.*

Recommandation 3 : *Augmenter le potentiel de développement du 4113-4119 et 4125-4149 rue Jean-Talon Est, favorisant un développement viable misant sur la présence d'infrastructures de transport collectif d'importances, c'est-à-dire :*

- *Niveau d'intensification : Élevé (carte 2-10);*
- *Seuil minimal moyen de densité nette : 375 log./ha (net) (carte 2-11);*
- *Le tout permettant le développement de projets de redéveloppement présentant une densité bâtie 6,0 (COS) et une hauteur de construction de 15 étages.*