

Projet de Plan métropolitain d'aménagement et de développement révisé (PPMADR) de la Communauté métropolitaine de Montréal

Place Greenfield Park et Mail Montenach

Mémoire soumis dans le cadre des consultations publiques
prévues par la Communauté Métropolitaine de Montréal (CMM)

16 décembre 2024

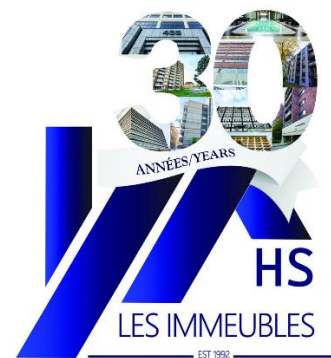


TABLE DES MATIÈRES

1.	Mise en contexte.....	3
1.1.	Présentation de HS Properties	3
1.2.	L'objectif du mémoire.....	3
1.3.	La Place Greenfield Park et le Mail Montenach en bref	3
1.4.	Leur planification dans le 2 ^e projet de PMADR en bref.....	5
2.	Enjeux.....	6
2.1.	Seuil de densité net vs brut	7
2.2.	La rentabilisation et l'optimisation des retombées économiques des opérations de redéveloppement.....	7
2.3.	Le financement et rentabilisation de projets publics urbains majeurs	8
3.	Conclusion et recommandations.....	8

1. Mise en contexte

1.1. Présentation de HS Properties

HS Properties, une entreprise familiale de gestion immobilière, opère depuis 1965 dans le Grand Montréal, l'Est du Canada et aux États-Unis. Gérant exclusivement ses biens, elle détient plus de 1 000 unités résidentielles et 800 unités pour personnes âgées, ainsi que des propriétés commerciales et industrielles. Au fil des années, elle s'est diversifiée pour inclure le marché multi-résidentiel, commercial et industriel avec des investissements significatifs dans des centres commerciaux et des propriétés industrielles. L'entreprise est notamment propriétaire de la Place Greenfield Park dans la Ville de Longueuil.

1.2. L'objectif du mémoire

HS Properties dépose un mémoire visant à présenter sa réflexion sur le Projet de Plan métropolitain d'aménagement et de développement révisé (PPMADR) dans le cadre du processus de consultation publique mené par la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM). Ce mémoire se concentre spécifiquement sur le développement des espaces stratégiques de redéveloppement de la Place Greenfield Park à Longueuil et du Mail Montenach à Beloeil.

L'objectif principal est de proposer des recommandations pour assurer un redéveloppement urbain cohérent, intégré et optimisé de ces espaces, en harmonie avec les priorités du PMADR. Ce mémoire vise à mettre de l'avant le potentiel de redéveloppement de ces sites en les intégrant dans une vision d'aménagement qui favorise la densification, la durabilité, et la mixité des usages et qui permettra de répondre aux besoins futurs de la collectivité.

En formulant des recommandations, ce mémoire entend guider les décisions qui assureront un développement structuré et pérenne, aligné avec les orientations métropolitaines, afin d'enrichir l'offre urbaine et de renforcer l'attractivité de ces secteurs pour les générations actuelles et futures.

1.3. La Place Greenfield Park et le Mail Montenach en bref

La Place Greenfield Park est située à Longueuil le long du boulevard Taschereau, entre les rues Gladstone et Margaret, dans l'arrondissement de Greenfield Park. Actuellement, la propriété d'environ 10 hectares est composée d'un ensemble bâti occupé par 17 commerces et de vastes espaces de stationnement de surface.

Le Mail Montenach se situe au 600 boul. Sir-Wilfrid-Laurier, dans le centre-ville de Beloeil, en bordure de la route 116. Ce secteur de la ville présente une mixité d'usages comprenant du résidentiel, du commercial ainsi que de l'institutionnel. Le site est facilement accessible depuis le boulevard Sir-Wilfrid-Laurier (route 116) et l'autoroute 20. De plus, une diversité de services et de commerces est située dans un rayon de marche de 15 minutes autour du site contribuant à faire de ce dernier un lieu stratégique pour un redéveloppement mixte.

Les sites de la Place Greenfield Park à Longueuil et du Mail Montenach à Beloeil partagent un contexte similaire. Tous deux occupent actuellement un rôle de desserte commerciale de leurs communautés respectives. Situés sur de vastes terrains stratégiquement localisés, ces espaces

sont caractérisés par des surfaces considérables de stationnement et offrent un potentiel unique pour accueillir des projets de redéveloppement.

Ces sites se trouvent en plein cœur de plusieurs quartiers résidentiels, constituant des pôles de convergence et de vie communautaire. Ils représentent une opportunité majeure pour une modulation de densité, permettant ainsi de répondre aux enjeux contemporains tels que la crise du logement. Grâce à une vision d'aménagement qui intègre mixité des usages et densification responsable, ces espaces peuvent être transformés en véritables moteurs de développement, contribuant à enrichir l'offre résidentielle et à revitaliser leur environnement.

De plus, localisés en bordure d'axes de circulation majeurs, ces sites présentent une occasion idéale pour intégrer des accès au transport collectif structurant, tirant parti de leurs dimensions et de leur connexion directe avec des stations ou gares existantes. Ils offrent ainsi une opportunité unique de renforcer et de bonifier le réseau de transport collectif structurant, en parfaite adéquation avec les orientations du PMADR.



Extrait de Google Earth

1.4. Leur planification dans le 2^e projet de PMADR en bref

Seuils de densité

Au 2^e projet de PMADR, ces deux sites sont localisés au sein d'un espace stratégique de redéveloppement (ESR), ainsi qu'au sein d'un corridor d'aménagement-transport (CAT). De par cette identification, le seuil de densité minimal applicable au site de la place Greenfield Park (ESR Taschereau/Auguste) est de 200 log./ha. net alors que le seuil de densité minimal du Mail Montenach (ESR Mail Montenach) est de 170 log./ha. net.



Carte de la CMM – PIAT et secteurs de densification

De plus, la CMM propose désormais des seuils de densité minimaux nets, excluant ainsi les rues et les espaces publics du calcul, en plus de préciser que « les seuils minimaux de densité sont applicables uniquement à la portion du lot spécifiquement concernée par le projet ». Par conséquent, les projets immobiliers devront réduire considérablement le nombre de logements proposés. D'autant plus que cette réduction du nombre de logements proposé est susceptible de ne plus être alignée avec les intentions de densification et d'optimisation des espaces à proximité d'un accès au réseau de transport collectif structurant tel que visé par le PPMADR.

Transport collectif structurant.

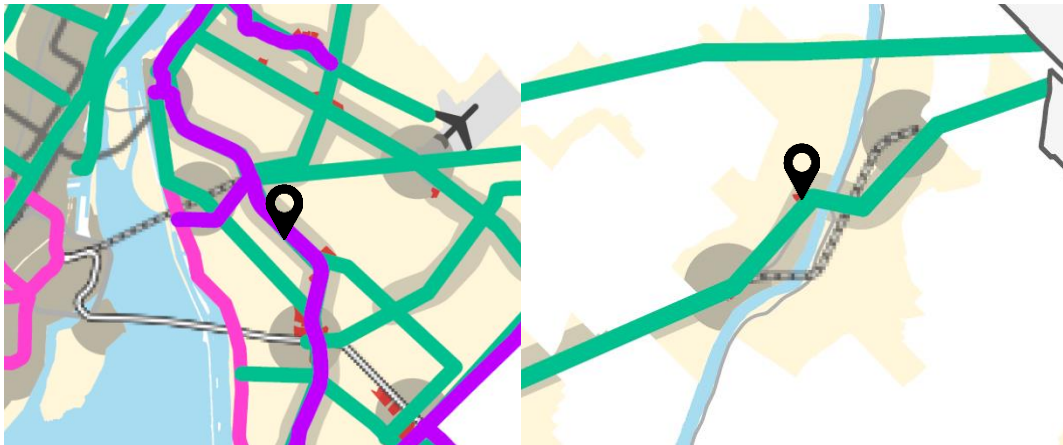
Autrement, la CMM prévoit une bonification considérable de la desserte en transport collectif structurant des sites à l'étude.

Place Greenfield Park

- Projet structurant de transport collectif électrique dans un axe est-ouest sur le territoire de la couronne Sud passant notamment sur le boulevard Taschereau;
- Ajout d'un mode structurant de TC permettant de faciliter les liens entre le REM à Brossard et la station de métro Longueuil-UdeS.

Mail Montenach

- Ajout d'une ligne d'autobus avec mesures préférentielles sur la R-116, entre les villes de McMasterville et Mont-Saint-Hilaire.



Carte de la CMM – modes de transport projetés

2. Enjeux

Les sites de la Place Greenfield Park à Longueuil et du Mail Montenach à Beloeil ont été identifiés comme des Espaces Stratégiques de Redéveloppement (ESR), un statut qui souligne leur fort potentiel de densification et de redéveloppement urbain. Comme le souligne le projet de PMADR : « Les ESR regroupent principalement les grands centres commerciaux dans les secteurs PIAT (...), ces espaces sont considérés stratégiques en raison de leur fort potentiel de densification et de leur proximité habituelle au réseau de transport collectif. »

En outre, l'augmentation des seuils de densité par rapport au PMAD en vigueur témoigne d'une véritable approche Aménagement-Transport, axée sur une planification intégrée qui vise à tirer profit de la proximité de ces sites avec les infrastructures de transport collectif.

Cependant, l'approche de densification proposée présente certaines limites. Elle s'inscrit dans un contexte complexe, marqué à la fois par la crise climatique, une pénurie de logements, une capacité d'accueil restreinte dans certains territoires, et les investissements publics nécessaires pour le développement d'infrastructures d'utilité publique et de transport. Dans ce cadre, il est essentiel de mener une réflexion approfondie afin d'assurer une gestion optimisée et cohérente du territoire sur le long terme.

Cette démarche doit privilégier un aménagement durable et responsable, favorisant la densification de la ville sur elle-même pour limiter l'étalement urbain tout en préservant les milieux naturels. Elle doit non seulement répondre aux besoins des vingt prochaines années, mais également tenir compte des générations futures, garantissant ainsi une vision à long terme pour un développement équilibré et résilient.

2.1. Seuil de densité net vs brut

Un des enjeux principaux réside dans l'application d'un seuil de densité net, qui exclut le domaine public (parcs, espaces verts, rues, etc.) et qui se calcule uniquement sur la portion du terrain à développer. Ce changement est susceptible d'inciter les propriétaires privés à limiter la cession d'espaces au domaine public pour maximiser la rentabilité du développement, notamment l'augmentation du nombre de logements, en se conformant uniquement aux normes minimales imposées par la réglementation. Cette situation est préoccupante pour la création de milieux de vie de qualité et axés sur la proximité et le bien communautaire, car elle pourrait restreindre la bonification des espaces publics verts et attractifs, en complémentarité de l'offre existante au sein d'un quartier déjà bien établi.

À l'inverse, une méthode de calcul de densité en brut – qui prendrait en compte l'ensemble d'un site, domaine public inclus – pourrait encourager les propriétaires à libérer davantage d'espace pour des usages publics, en garantissant ainsi un nombre minimal de logements dès le départ.

2.2. La rentabilisation et l'optimisation des retombées économiques des opérations de redéveloppement

D'entrée de jeu, pour réussir la transformation de grands espaces commerciaux (ESR au PMADR) en milieux de vie adaptés aux enjeux actuels, notamment à la crise du logement, il est essentiel d'établir des paramètres de densification qui rendent ces projets d'envergures viables financièrement. Ces redéveloppements urbains exigent des années de planification, de grands efforts logistiques et des investissements financiers conséquents.

Il est crucial d'éviter que les propriétaires de ces sites ne se limitent qu'à la préservation de leurs centres commerciaux dans leur forme actuelle, qui rappelons-le, sont souvent composés d'une grande superficie d'espaces minéraux (stationnements et autres). La hausse des coûts de construction rend difficile le développement de nouveaux milieux de vie de qualité, et les centres commerciaux posent des défis supplémentaires, tels que :

- La gestion des baux et des ententes existantes entre les propriétaires et les occupants;
- Les coûts importants liés à la démolition, la relocalisation de certains locataires et la renégociation des baux;
- La complexité de planification par rapport à un lot vacant, notamment le phasage;
- Les mises à niveau des infrastructures existantes;
- Et parfois, les coûts de décontamination.

Ainsi, de nombreux propriétaires de centres commerciaux dans les ESR hésitent à initier des projets de redéveloppement en raison de paramètres faisant en sorte de rendre les projets de redéveloppement insuffisamment rentables. Cette inaction risque d'aggraver la crise du logement en limitant la création de nouveaux milieux de vie adaptés aux besoins actuels, surtout en prenant en compte le potentiel de développement de ce type d'espace dans le calcul de la capacité d'accueil du territoire.

2.3. Le financement et rentabilisation de projets publics urbains majeurs

La densification des espaces commerciaux en milieux de vie nécessitera des investissements importants ainsi que des interventions publiques dans plusieurs domaines urbains clés : infrastructures, services de transport collectif concurrentiels, espaces publics et parcs, écoles, et autres services essentiels.

Il est crucial de se projeter à long terme pour garantir l'atteinte des objectifs visés par la mise en place des grands projets de transport collectif structurants en cours de planification. Actuellement, les densités appliquées ne reflètent pas les ambitions de mobilité prévues, limitant ainsi les retombées économiques nécessaires à l'amortissement des nouveaux corridors de transport collectif prévu.

La mise en œuvre de projets structurants de transport collectif le long de l'axe du boulevard Taschereau et de la R-116 représente des opportunités à ne pas sous-estimer. Pour maximiser leur impact, il sera fondamental d'accompagner ces initiatives par un modèle de densification et de revitalisation urbaine qui s'inscrit dans une vision cohérente et durable, renforçant ainsi le potentiel d'attractivité et de fonctionnalité de ces espaces.

3. Conclusion et recommandations

Nous tenons d'abord à souligner les efforts de la Communauté Métropolitaine de Montréal (CMM) visant à renforcer le réseau de transport collectif de son territoire. L'ajout de liens de mobilité structurants, en complémentarité avec les infrastructures existantes, constitue une étape importante vers la création de milieux de vie complets, accessibles et attractifs. Cette initiative s'aligne parfaitement avec les ambitions de la ville.

Toutefois, en examinant les paramètres présentés dans ce mémoire, nous aimerions apporter certaines précisions et soulever quelques points d'inquiétude afin d'assurer l'atteinte des objectifs fixés par le Projet de PMADR.

Une densification intelligente pourrait offrir de nombreux bénéfices à la collectivité en assurant un développement urbain, économique, social et environnemental durable. Elle permettrait la création de logements sociaux, familiaux et abordables, d'équipements collectifs (écoles, parcs, espaces verts), de projets certifiés durables, d'architecture de qualité, et renforcerait les revenus municipaux, contribuant ainsi à un avenir prospère et inclusif.

Il est essentiel d'assurer une gestion du territoire qui tient compte les besoins des futures générations, au-delà de 2046, et ne pas miser sur la capacité d'accueil du territoire comme étant une des solutions à la crise du logement à l'échelle métropolitaine. En ce sens, il est essentiel de mettre en place des paramètres adaptés aux spécificités du redéveloppement des centres commerciaux, tout en intégrant une vision d'aménagement du territoire à long terme, au-delà des projections pour 2046.

Malgré l'identification d'ESR ayant des seuils de densité résidentielle supérieurs, nous considérons tout de même que la CMM manque l'opportunité d'intégrer des paramètres de densité cohérents avec l'atteinte des objectifs d'aménagement prévu à l'échelle du territoire métropolitain.

Il est de la responsabilité de la CMM, au travers du PMADR, de définir des paramètres qui garantissent un développement durable et économiquement viable, qui prend en compte les enjeux de développement contemporains, notamment :

- La capacité d'accueil limitée du territoire;
- Les investissements privés et publics d'envergures nécessaires;
- Les crises du logement et de l'environnement.

En ce sens, nous suggérons cinq recommandations à évaluer avant l'adoption finale du Plan métropolitain d'aménagement et de développement révisé de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) :

- **Recommandation 1** : Augmenter les seuils de densité (nette) prévus au sein des Espaces Stratégiques de Redéveloppement (ESR) de manière à s'apparenter à l'intention de densification du Projet de PMADR en établissant un seuil de densité nette de 375 log./ha. (300 log./ha. brut);
- **Recommandation 2** : Adapter les seuils de densité des ESR en fonction de l'offre de transport collectif projetée, plutôt que de se limiter à l'offre actuelle. Ainsi, le site de la Place Greenfield Park bénéficierait d'un seuil de densité plus élevé, représentant le potentiel d'accueil réel du site, si l'on prenait en compte l'ajout d'un axe de transport collectif sur la R-116;
- **Recommandation 3** : Abroger la disposition qui définit l'échelle de calcul de la densité pour la portion redéveloppée uniquement et la calculer à l'échelle globale d'une propriété;
- **Recommandation 4** : Maintenir le calcul de la densité en fonction du « brute » puisque la superficie du domaine public varie d'un projet à l'autre, diminuant le potentiel de développement des propriétés lorsque plus de parcs, espaces verts et domaine viaire sont aménagés;
- **Recommandation 5** : Inviter les municipalités à ne pas définir de densité maximale dans les aires de planification intégrée aménagement et transport.