

Second projet de Plan métropolitain d'aménagement et de développement révisé (PMADR) de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM)

Faubourg de la Gare – Vaudreuil-Dorion

Mémoire soumis dans le cadre des consultations publiques
prévues par la CMM

28 novembre 2024



TABLE DES MATIÈRES

1. Mise en contexte	3
1.1. Présentation de GWL	3
1.2. Objectif du mémoire	3
1.3. Le Faubourg de la Gare en bref.....	3
1.4. La planification du Faubourg de la Gare au PMADR en bref	4
2. Enjeux	5
2.1. La rentabilisation des opérations de redéveloppement	5
2.2. La capacité d'accueil du territoire	6
2.3. Densité nette vs brute.....	7
3. Conclusion	8

1. Mise en contexte

1.1. Présentation de GWL

Fondée en 1993, Conseillers immobiliers GWL est une société immobilière axée sur la croissance et le développement durable. Les propriétés de GWL sont gérées et aménagées dans une optique de contribution positive à la communauté. Pour générer de la valeur et garantir des rendements à long terme, l'entreprise dispose d'une équipe spécialisée en aménagement, active dans de nombreux marchés. GWL s'appuie sur les résultats de recherches et sur l'expertise locale pour développer des projets qui répondent aux besoins actuels et futurs du marché. Grâce à des méthodes rigoureuses, GWL conçoit des immeubles durables et innovants, accompagnés de services de haute qualité.

1.2. Objectif du mémoire

Le 30 septembre 2024, le conseil de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) adoptait le second projet du Plan métropolitain d'aménagement et de développement révisé (PMADR), ce qui déclencha par le fait même un processus de consultation publique. Selon la CMM, cette nouvelle mouture du PMAD vise à adapter les cibles et les actions aux défis actuels et futurs, afin d'assurer un développement durable du Grand Montréal pour les 20 prochaines années.

Le présent mémoire vise à présenter, dans le cadre de cette consultation, des pistes de réflexion en lien avec les orientations proposées en matière de densification dans le PMADR. L'objectif est de favoriser la mise en place de conditions gagnantes pour assurer une évolution urbaine cohérente et optimisée des espaces stratégiques de redéveloppement (ESR), et plus spécifiquement celui du Faubourg de la Gare dans la Ville de Vaudreuil-Dorion, pour lequel GWL est propriétaire.

1.3. Le Faubourg de la Gare en bref

Le Faubourg de la Gare, situé dans la Ville de Vaudreuil-Dorion, est un espace commercial d'envergure localisé au croisement des autoroutes 30 et 40. Composé du lot 4 865 031, il s'étend sur une superficie de 13,8 hectares. Sa connectivité au réseau de transport collectif et routier, sa proximité à des équipements municipaux diversifiés, de même que son rôle de pôle de desserte en services en fait un lieu au fort potentiel.

Présentement composé de 28 commerces (services de proximité, commerces de détail, etc.) répartis entre 10 bâtiments, et situé à moins de 250 mètres de la gare de train Vaudreuil d'exo, son utilisation du sol sous le modèle commercial monofonctionnel présente une opportunité d'optimisation pour répondre à des défis contemporains (crise du logement, adaptation aux changements climatiques, etc.).

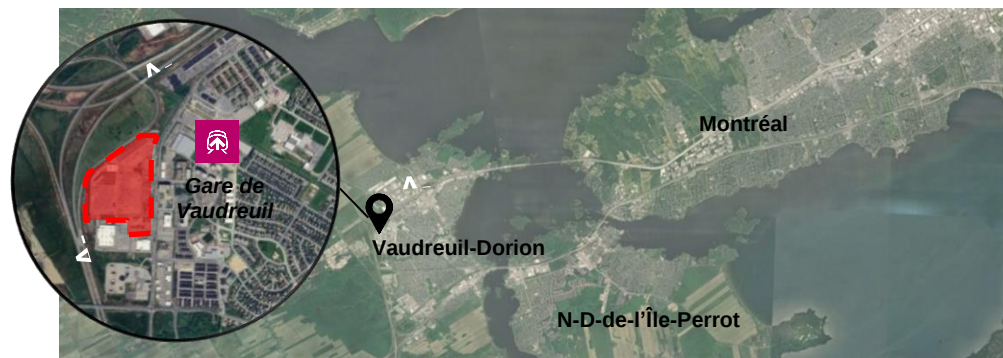


Figure 1 : Localisation du site – Google Earth

1.4. La planification du Faubourg de la Gare au PMADR en bref

1.4.1. Seuil de densité minimal

Au PMADR, le site du Faubourg de la Gare est localisé à l'intérieur d'un espace stratégique de redéveloppement (ESR). Par cette identification, le seuil de densité minimal applicable au site (ESR Faubourg de la Gare Vaudreuil) est de 200 log./ha. net.

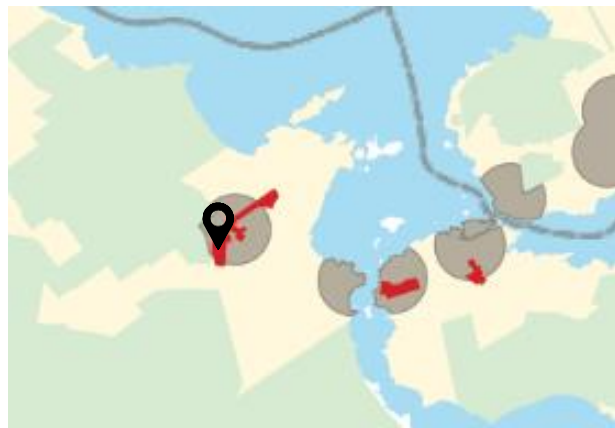


Figure 2 : Extrait de la carte 5 – PIAT & ESR

1.4.2. Transport collectif structurant

La propriété dispose d'un accès direct à un mode de transport collectif, soit la gare de train Vaudreuil d'exo. Or, l'accessibilité au transport collectif est appelée à être bonifiée dans ce secteur. En effet, la CMM, en vertu de la Vision 2050 de l'ARTM, y prévoit une bonification considérable de la desserte en transport collectif structurant. Cette vision inclut notamment :

- Ligne bleu foncé - L'implantation d'un axe de transport collectif entre la gare de Vaudreuil et la station REM l'Anse-à-l'Orme à Saint-Anne-de-Bellevue;
- Ligne bleu pâle - L'implantation d'un axe de transport entre la gare Vaudreuil (A-40) et la gare Dorion (A-20).

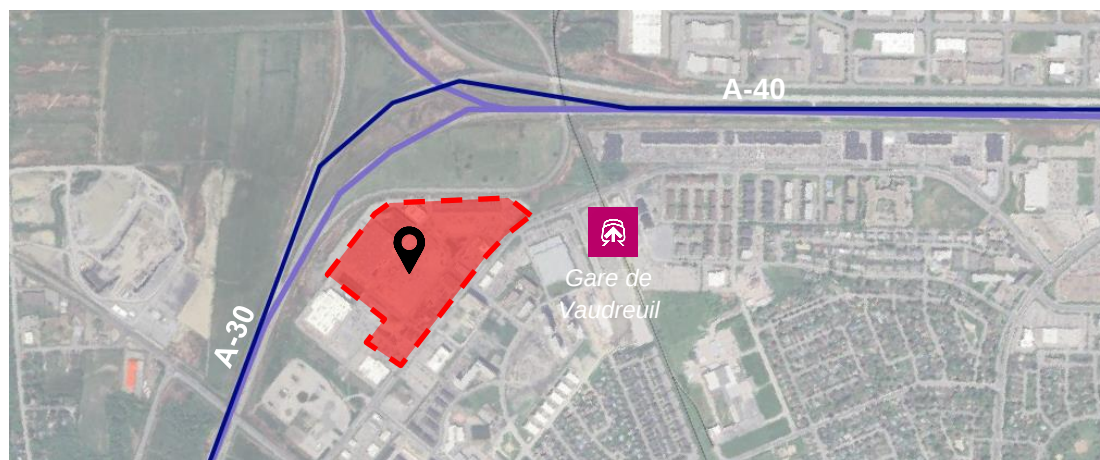


Figure 3 : Projets de transport collectifs projetés dans le PPMADR

2. Enjeux

Dans un premier temps, GWL tient à saluer les efforts déployés par la CMM dans l'élaboration du PMADR et accueille positivement la reconnaissance du Faubourg de la Gare en tant qu'ESR, soit un lieu qui présente effectivement un fort potentiel de densification par sa forme urbaine et sa localisation stratégique. GWL salue également l'augmentation des seuils de densité par rapport au PMAD en vigueur, un ajustement qui s'inscrit davantage dans une véritable démarche intégrée « aménagement-transport ».

Cependant, les paramètres de densification proposés dans le PMADR soulèvent plusieurs enjeux potentiels. En effet, dans le contexte actuel de crise climatique et de pénurie de logements, et compte tenu de la capacité d'accueil limitée de certains territoires, il devient impératif de garantir une gestion du territoire à la fois optimisée et cohérente. Une telle gestion doit non seulement répondre aux besoins immédiats pour les deux prochaines décennies, mais aussi préserver la qualité de vie des générations futures. Ainsi, GML identifie ci-dessous certains enjeux qu'elle souhaite mettre en lumière et qui devraient être pris en compte par la CMM et les différentes parties prenantes lors de ces consultations, afin de contribuer à l'amélioration du PMADR.

2.1. La rentabilisation des opérations de redéveloppement

Un projet de redéveloppement urbain, impliquant l'évolution d'un modèle monofonctionnel commercial à celui d'un milieu de vie tel que favorisé par les paramètres du PMADR, implique des investissements structurants, tant publics que privés, ainsi que des années de planification et de réalisation. En plus de l'augmentation bien documentée des coûts de construction à la suite de la pandémie de Covid-19, ce type de redéveloppement, en particulier celui d'un ensemble commercial, engendre des coûts supplémentaires considérables, dont :

- La gestion des baux et des ententes existants entre les propriétaires et les occupants;
- Les coûts importants liés à la démolition;
- La complexité de la planification d'un site déjà développé (phasage complexe, mitigation des travaux, etc.);
- Les mises à niveau des infrastructures existantes.

Bien que le PMADR ne propose qu'un seuil minimal de densité, ce seuil ne garantit pas nécessairement l'atteinte d'une rentabilisation d'un projet de redéveloppement. Le risque qu'un seuil maximal limitatif soit fixé par les MRC/municipalités demeure l'un des principaux risques pour la concrétisation de ces projets de redéveloppement. En effet, si la densité permise ne permet pas de rentabiliser les investissements importants nécessaires au redéveloppement des ESR, la résultante pourrait être le statu quo pour ces grands espaces au fort potentiel, qui représentent les principaux lieux sur lesquels le PMADR mise pour répondre aux enjeux criants de la crise du logement.

Il ne faut d'ailleurs pas oublier que la densification intelligente ne bénéficie pas uniquement qu'aux promoteurs, mais aussi aux municipalités et aux collectivités. Une telle opération de redéveloppement exige des investissements publics diversifiés et importants, notamment la mise à niveau des infrastructures municipales, l'amélioration de l'accessibilité à ces nouveaux milieux de vie, la création d'espaces publics variés et de qualité (parcs, espaces verts, plateaux sportifs, etc.), ainsi que l'implantation de services pour les futurs résidents, parmi d'autres interventions. L'augmentation du nombre de logements s'accompagne de moyens financiers divers pour les municipalités pour bonifier le cadre de leurs milieux de vie. Limiter le potentiel des ESR, qui ne sont pas si nombreux dans la Couronne Sud, c'est également limiter les opportunités de venir bonifier le cadre de vie des collectivités.

Beaucoup de municipalités rencontreront par ailleurs des enjeux liés à la capacité de leurs infrastructures urbaines (aqueduc, égouts, électricité) pour alimenter les nouveaux projets denses sur le territoire métropolitain, en particulier les ESR. Ces besoins se traduiront en investissements massifs.

- **Recommandation 1 :** Inviter les MRC et les municipalités à ne pas définir de densité maximale dans les ESR. Cette mesure vise à éviter qu'un seuil de densité maximal limitatif soit appliqué dans les schémas d'aménagement et plans d'urbanisme. Les ESR sont des lieux essentiels au développement durable du territoire métropolitain et impactent directement la capacité d'accueil qui sera laissée aux prochaines générations.
- **Recommandation 2 :** Dresser un portrait des ESR qui rencontreront des contraintes liées à la capacité des infrastructures existantes (aqueduc, égouts, électricité). Analyser l'impact de ces limitations sur la capacité d'accueil du territoire et identifier des solutions adaptées pour soutenir la réalisation de ces grands projets d'infrastructures, nécessaires pour répondre aux besoins en logements.

2.2. La capacité d'accueil du territoire

Le PMADR croise les données relatives aux besoins en matière de logement avec la capacité d'accueil de son territoire pour un horizon 20 ans (2026-2046). Cette prévision permet d'identifier des besoins importants en termes de capacité d'accueil, notamment dans les couronnes Nord et Sud de la région métropolitaine. En guise d'exemple, la Couronne Sud, qui inclut la propriété, projette un besoin de 58 900 nouvelles unités d'ici 2046. Sa capacité d'accueil maximale, elle, est estimée à 62 100 unités.

Cette perspective soulève des enjeux cruciaux : à peine 20 ans après l'entrée en vigueur du PMADR, quels seront les effets d'une pénurie d'espace dans les couronnes?

L'atteinte de la capacité d'accueil pour les couronnes pourrait entraîner des effets multiples, incluant une pression accrue sur le prix du logement et sur la demande de part et d'autre de ces territoires. En plus d'avoir pour effet potentiel d'accentuer l'étalement urbain au-delà des limites de la CMM, la demande dans les agglomérations périphériques risque également de suivre la même tendance.

Un questionnement s'impose : qu'arrivera-t-il au-delà de 2046? Quels sont les effets de cette planification sur les prochaines générations?

Si, après 2046, aucune capacité résiduelle n'est disponible sur le territoire des Couronnes en zone blanche, l'empiètement en zone agricole pourrait devenir la prochaine étape. Une telle situation doit absolument être évitée, et les choix stratégiques métropolitains d'aujourd'hui seront déterminants pour en garantir la préservation. Vaudreuil-Dorion, en tant que principal pôle urbain de la MRC de Vaudreuil-Soulanges, doit se voir attribuer ce statut de manière formelle et concrète, avec l'implémentation de densités adaptées aux grands défis à venir dans les ESR. Cela permettra non seulement de répondre efficacement à la croissance démographique et aux besoins en logement, mais aussi de protéger l'intégrité des espaces agricoles, essentiels à la durabilité de la région. Cette situation appelle une réflexion approfondie sur la mise en place de densités cohérentes, alignées sur les tendances démographiques et les enjeux territoriaux, afin de concilier développement urbain et préservation des terres agricoles.

2.3. Densité nette vs brute

Dans le contexte où le seuil de densité nette ne s'applique uniquement qu'aux terrains affectés à une fonction résidentielle, il existe un risque que les propriétaires privés cherchent à limiter la cession d'espaces destinés au domaine public (parcs, espaces verts, rues, etc.) au strict minimum exigé.

L'effet induit de la densité nette est le suivant : plus il y a de superficie du site octroyé au domaine public, plus la superficie du terrain affectée à une fonction résidentielle est appelée à réduire, diminuant ainsi le nombre de logements à l'hectare pouvant être atteints. Ce lien de causalité, dans le contexte potentiel de seuils maximaux limitatifs imposés par les MRC/municipalités, pourrait inciter les propriétaires à restreindre toute cession d'espaces supplémentaires à celles exigées par la réglementation en place.

La méthode de calcul en brut, quant à elle, garantit d'entrée de jeu un nombre minimal de logements pour l'ensemble de la superficie d'un site. Cette garantie rend plus flexible la cession d'espaces supplémentaires au bénéfice de la collectivité, sans compromettre la rentabilité d'un projet de redéveloppement.

- **Recommandation 3 :** Maintenir le calcul de la densité en « brute ». Cette méthode ouvre davantage de possibilités à la bonification du domaine public.

3. Conclusion

GWL souhaite souligner le travail réalisé par la CMM pour assurer une meilleure optimisation des lieux propices à la densification intelligente sur le territoire métropolitain.

Cela dit, certaines technicalités gagneraient à être modifiées, de sorte à garantir des conditions gagnantes propices à l'atteinte de la vision du document. Il incombe ainsi à la CMM de définir des paramètres garantissant un développement à la fois durable et économiquement viable et tenant compte des enjeux contemporains de développement tout comme ceux des prochaines générations, notamment en regard de:

- La capacité d'accueil limitée du territoire;
- Les investissements privés et publics majeurs nécessaires aux opérations de redéveloppement;
- Les crises du logement et de l'environnement;
- La pression des choix de planification sur l'étalement urbain.

En regard de ces enjeux, GWL réitère les recommandations suivantes :

- **Recommandation 1** : Inviter les MRC et les municipalités à ne pas définir de densité maximale dans les ESR. Cette mesure vise à éviter qu'un seuil de densité maximal limitatif soit appliqué dans les schémas d'aménagement et les plans d'urbanisme. Les ESR sont des lieux essentiels au développement durable du territoire métropolitain et impactent directement la capacité d'accueil qui sera laissée aux prochaines générations.
- **Recommandation 2** : Dresser un portrait des ESR qui rencontreront des contraintes liées à la capacité des infrastructures existantes (aqueduc, égouts, électricité). Analyser l'impact de ces limitations sur la capacité d'accueil du territoire et identifier des solutions adaptées pour soutenir la réalisation de ces grands projets d'infrastructures, nécessaires pour répondre aux besoins en logements.
- **Recommandation 3** : Maintenir le calcul de la densité en « brute ». Cette méthode ouvre davantage de possibilités à la bonification du domaine public.