

**Mémoire - Projet de Plan métropolitain d'aménagement
et de développement révisé (PPMADR)
Communauté Métropolitaine de Montréal (CMM)**

Place Vertu

Rédigé dans le cadre des consultations publiques

16 décembre 2024



TABLE DES MATIÈRES

1. Mise en contexte	3
1.1. Présentation de Corporation immobilière Jadco	3
1.2. Présentation du site	3
1.3. Objectif du mémoire	4
2. Projet de Plan d'aménagement et de développement révisé (PPMAR)	4
2.1. Hors PIAT 2026-2031	4
2.2. Espaces stratégiques de redéveloppement (ESR)	6
2.3. Pôle d'emploi.....	7
3. Enjeux	8
3.1. Absence d'un mode de transport collectif de haute capacité pour le secteur	8
3.2. L'absence de classification ESR sur le potentiel de redéveloppement	8
4. Recommandations	9

1. Mise en contexte

1.1. Présentation de Corporation immobilière Jadco

Corporation immobilière Jadco (« **Jadco** ») est une entreprise familiale, fière de son expertise en projets résidentiels et fondée il y a plus de 30 ans. Chez Jadco, nous ne nous contentons pas de construire des immeubles. Nous aménageons des sites emblématiques qui apportent une valeur durable aux communautés et qui s'intègrent de façon harmonieuse à la trame urbaine. Nous accordons une grande importance au caractère exceptionnel d'une bonne conception, aux méthodes de construction durables et aux espaces extérieurs. Ces derniers garantissent ainsi que les personnes qui vivent, travaillent et interagissent avec nos collectivités vivent mieux, sont en meilleure santé et sont plus heureuses au sein des milieux de vie que nous développons.

1.2. Présentation du site

Le centre commercial de la Place Vertu est situé au 3131, boulevard de la Côte-Vertu, dans l'arrondissement Saint-Laurent et plus précisément dans le quadrilatère formé par les boulevards Côte-Vertu, Cavendish, Thimens et la rue Beaulac. Inauguré en 1975, le mail a subi de nombreuses transformations au fil du temps, mais présente aujourd'hui des signes de désuétude, par son état général et par la perte de vitalité à la suite du départ de plusieurs bannières dû à la popularité croissante du commerce en ligne. Jadco s'est portée acquéreuse de ce centre commercial emblématique de Saint-Laurent, afin de le moderniser, maintenir sa compétitivité et de le consolider par l'ajout d'une composante résidentielle. Notre vision est d'y créer un milieu de vie complet et convivial, où se mêlent harmonieusement les aspects résidentiels, commerciaux et récréatifs.

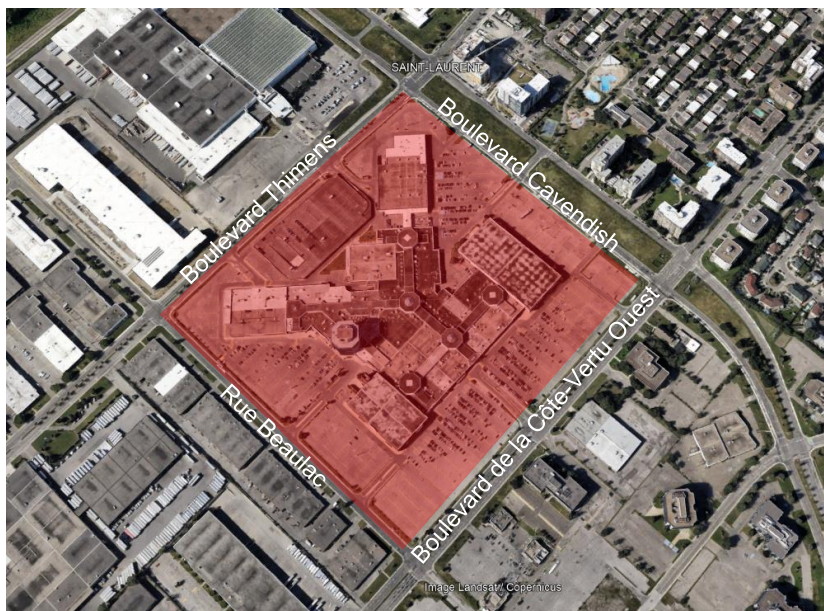


Figure 1- Localisation du site

1.3. Objectif du mémoire

Ce mémoire a pour objectif de formuler des recommandations, dans le cadre de cette consultation, concernant les orientations proposées en matière de densification dans le Projet de plan métropolitain d'aménagement et de développement révisé (PPMADR). L'intention est de promouvoir des conditions favorables à une transformation urbaine harmonieuse des grands ensembles commerciaux péricentriques obsolètes, contribuant ainsi à pallier aux enjeux majeurs du Grand Montréal, tels que la pénurie de logements.

2. Projet de Plan métropolitain d'aménagement et de développement révisé (PPMADR)

Le 30 septembre 2024, le conseil de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) a adopté le deuxième projet de révision du Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD), marquant ainsi le début du processus de consultation publique. Selon la CMM, cette version révisée du PMAD a pour objectif d'ajuster les cibles et les actions en réponse aux enjeux actuels et à venir, dans une perspective de développement durable pour le Grand Montréal sur les deux prochaines décennies.

2.1. Hors PIAT 2026-2031

Le PPMADR propose une « approche de planification intégrée aménagement-transport (PIAT) qui consiste à structurer le territoire de manière à créer des milieux de vie optimisés, favorisant l'utilisation des modes de transport actif et collectif pour satisfaire les besoins de déplacements de la population. »¹

Il définit aussi, « [l]es territoires métropolitains voués à l'urbanisation optimale de l'espace [qui] regroupent :

- Les secteurs de planification intégrée aménagement-transport (secteurs PIAT);
- Les espaces stratégiques de redéveloppement (ESR);
- Les centralités locales (centres-villes, grandes artères et rues commerciales et noyaux urbains ou villageois situés à l'extérieur des secteurs PIAT). »²

Les secteurs PIAT de la CMM incluent les zones TOD et les corridors aménagement-transport (CAT). Ils sont desservis par le réseau structurant de transport collectif et des lignes d'autobus à fréquence élevée. Les CAT, situés à 500 mètres de part et d'autre d'axes d'autobus à fréquence élevée, offrent un potentiel de développement, bien qu'ils ne soient pas desservis par un mode de transport de haute capacité.

Le site de la Place Vertu est situé à l'extérieur des secteurs de planification intégrée aménagement-transport (PIAT), où les seuils de densité résidentielle augmentent progressivement, passant à un minimum de 112 logements par hectare entre 2026 et 2031, pour atteindre un minimum de 130 logements par hectare d'ici 2046.

¹ Extrait du texte du PPMADR – Orientation 1 - Critère 1.1.3 - page 74

² Idem

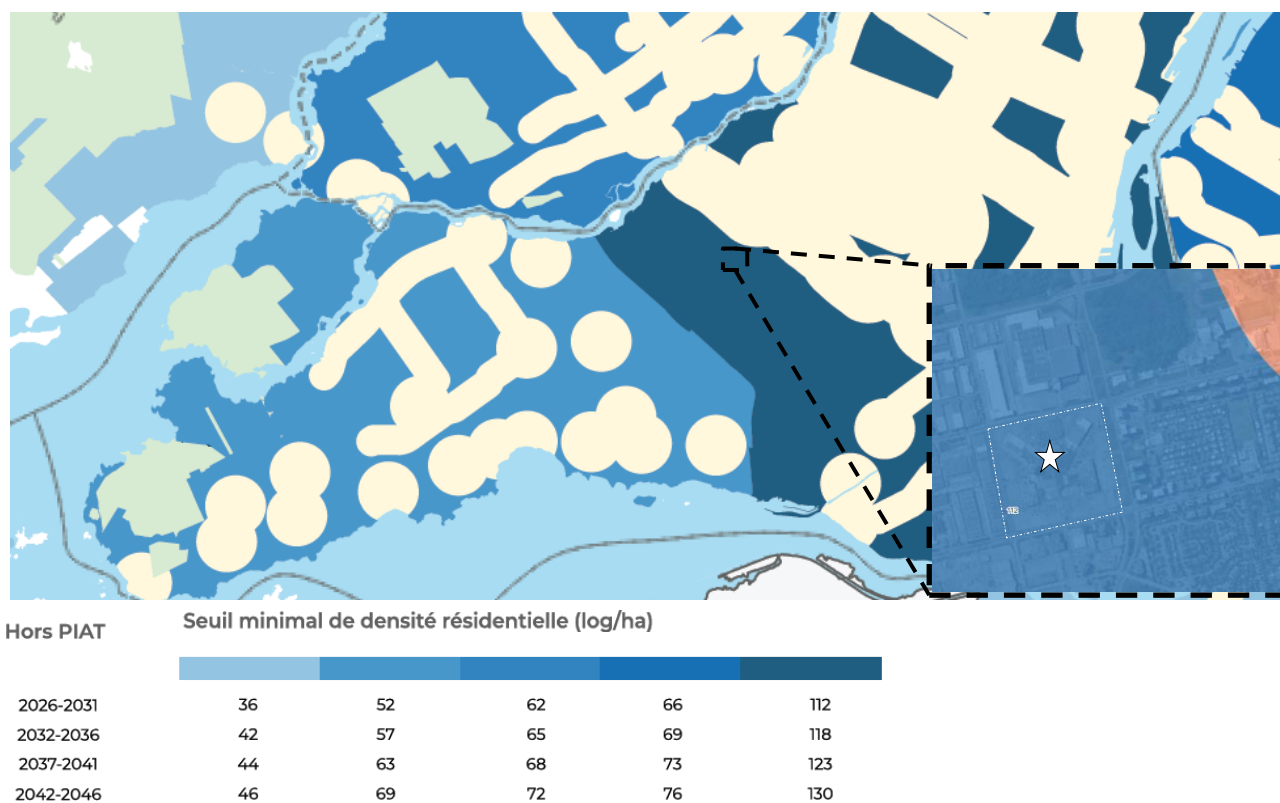


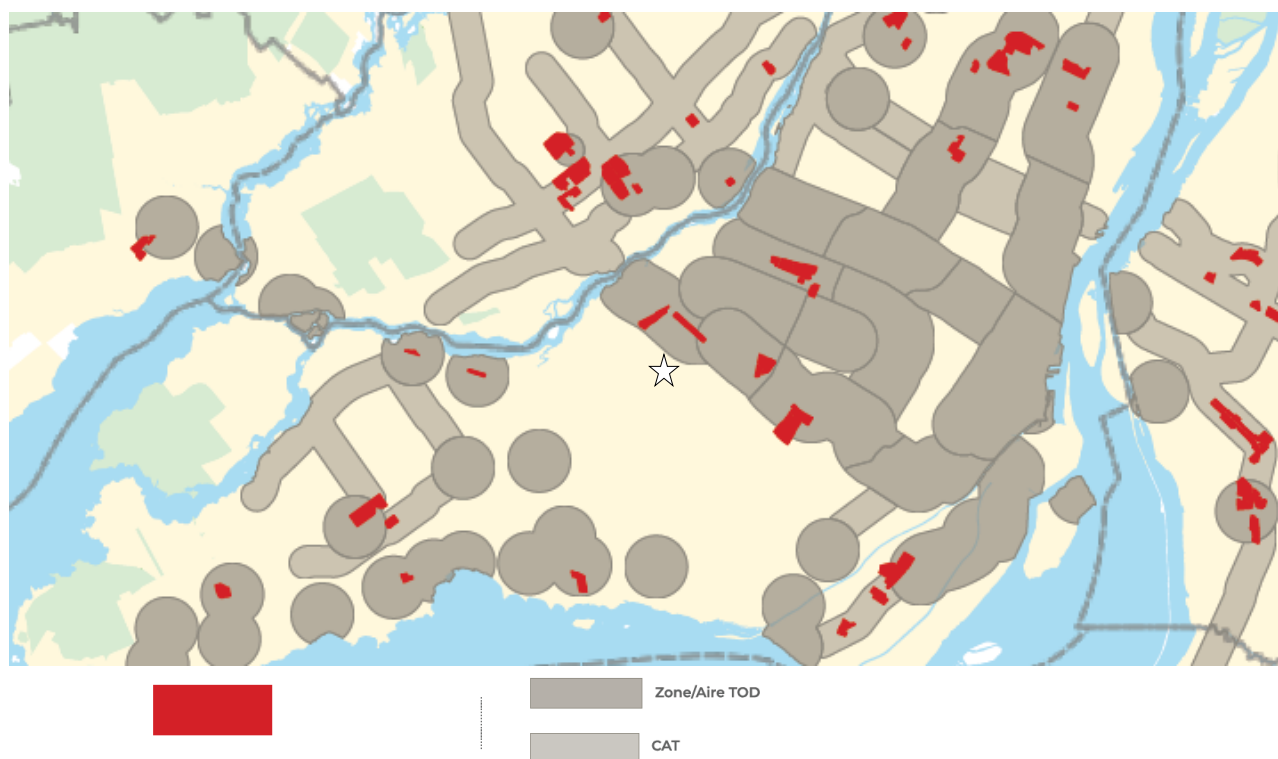
Figure 2- Carte 7- Seuils minimaux de densité résidentielle à l'extérieur des secteurs PIAT

2.2. Espaces stratégiques de redéveloppement (ESR)

Les ESR, tels que définis par le projet de PMAD, sont des secteurs identifiés comme prioritaires pour la revitalisation et la densification. Ces espaces se situent souvent dans des zones déjà urbanisées, où des opportunités de transformation et d'intensification des usages du sol existent.

L'objectif des ESR est de favoriser une utilisation optimale des infrastructures existantes, notamment en matière de transport collectif et d'équipements publics, tout en encourageant un développement durable et équitable. Ces secteurs jouent un rôle clé dans la lutte contre l'étalement urbain en concentrant les efforts sur le redéveloppement de zones stratégiques, souvent marquées par la présence d'anciens terrains industriels ou commerciaux sous-utilisés, ou par leur potentiel de connexion aux grands réseaux de transport.

Les ESR sont donc essentiels pour atteindre les cibles métropolitaines de densité et pour orienter le développement selon les principes du PMAD. Il est important de noter que le site concerné ne figure pas parmi les secteurs désignés comme ESR (espaces stratégiques de redéveloppement). Cette distinction peut influencer les priorités d'intervention et les critères d'évaluation liés à la planification métropolitaine.



Espace stratégique de redéveloppement

Figure 3- Carte 5 - Espace stratégique de redéveloppement

2.3. Pôle d'emploi

Le site est localisé au sein du pôle d'emploi 24 – Saint-Laurent/Dorval. Ce pôle d'emploi regroupe de 63 071 à 183 590 emplois dans les domaines d'aéronautique, du transport aérien, des produits pharmaceutiques et du commerce de gros. Le critère 2.1.2 du pôle d'emploi met l'accent sur l'amélioration de l'accès aux pôles d'emploi par des moyens de mobilité durable. Ce critère vise à répondre à la nécessité croissante de rendre les pôles d'emploi plus accessibles tout en réduisant la dépendance à l'automobile individuelle. Pour atteindre cet objectif, l'agglomération de Montréal est invitée à renforcer les infrastructures et les services de transport actif et collectif qui desservent ces zones stratégiques. Cela implique non seulement d'augmenter la fréquence et la couverture des services de transport en commun, mais aussi de concevoir des aménagements facilitant l'utilisation des modes actifs tels que la marche et le vélo.

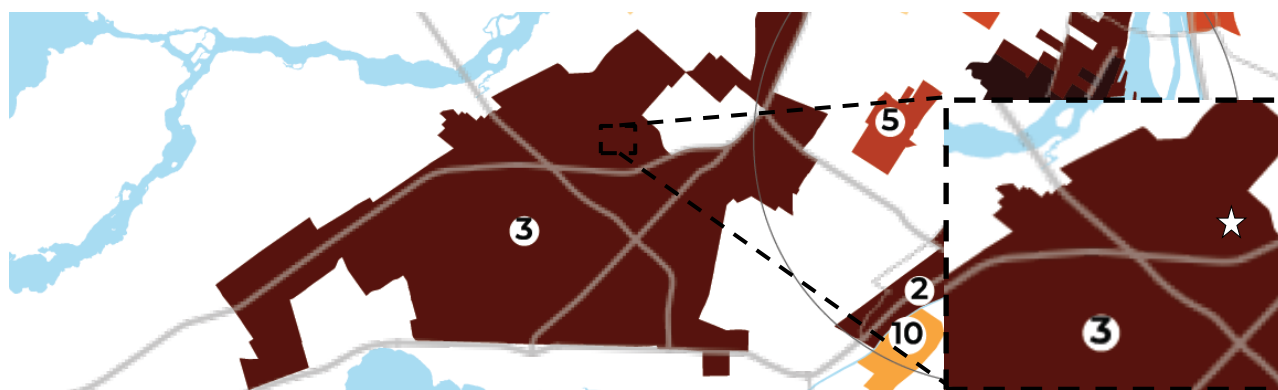


Figure 4 - Carte 8 – Pôle d'Emplois du Grand Montréal

3. Enjeux

3.1. L'absence d'un mode de transport collectif de haute capacité pour le secteur

Le terrain de la Place Vertu possède un fort potentiel de densification, mais son absence de desserte en transport collectif de haute capacité fait en sorte qu'il ne peut être reconnu comme secteur PIAT et espace stratégique de redéveloppement (ESR) dans le cadre du PPMADR. Situé à plus de 500 mètres d'un mode de transport structurant tel qu'une station de métro, une station REM ou une gare ferroviaire, le site n'est pas classifié comme zone TOD, bien qu'il corresponde aux critères d'un corridor aménagement-transport (CAT) avec une desserte en autobus à fréquence élevée.

Actuellement, le site est desservi par les lignes d'autobus 121 et 171, offrant des fréquences respectives de 12 minutes et 15-20 minutes, complétées par un réseau secondaire de lignes à fréquence modérée. Cette accessibilité pourrait être renforcée grâce aux projets prévus dans la Vision 2050 de l'ARTM et du PUM, qui envisagent l'aménagement de deux axes de transport collectif structurants. Ces axes relieront la Place Vertu à des pôles stratégiques tels que l'aéroport Montréal-Trudeau, le boulevard Industriel, la rue Sauvé et le secteur de la rue Saint-Jacques. De plus, le Plan d'Urbanisme et de Mobilité (PUM) de la Ville de Montréal prévoit la mise en place de tramways sur ces mêmes corridors, ce qui permettra d'attribuer au secteur la classification de CAT.

Bien que le site ne satisfasse pas actuellement au critère de proximité immédiate à un mode de transport de haute capacité, il répond aux objectifs de densification et de mobilité durable du PPMADR. Le site est également aligné avec l'objectif 2.1, qui vise à augmenter à 50 % la part modale du transport actif et collectif d'ici 2050, et l'objectif 2.4, qui prévoit l'optimisation des réseaux de transport pour soutenir les déplacements des personnes et des marchandises.

Dans ce contexte, l'exclusion de la Place Vertu des statuts PIAT et ESR représente un enjeu stratégique pour le redéveloppement du site. Le reconnaître comme un ESR permettrait de maximiser son rôle dans la consolidation urbaine et le développement durable, en prenant en compte les améliorations prévues du réseau de transport collectif. Une telle reconnaissance s'inscrirait dans la logique des priorités métropolitaines, en soutenant les efforts pour freiner l'étalement urbain et mieux intégrer la mobilité aux projets d'aménagement et de redéveloppement.

3.2. L'absence de classification ESR sur le potentiel de redéveloppement et la densité

Comme mentionné précédemment, le site n'est pas classé comme PIAT ou ESR. Il est donc identifié comme un secteur hors PIAT **situé au centre** de l'agglomération, avec une densité minimale de 112 logements par hectare prévue entre 2026 et 2031, atteignant un min. de 130 logements par hectare d'ici 2046. Cette densité ne reflète pas le véritable potentiel de redéveloppement du site.

Le site, d'une superficie redéveloppable de 98 586 m² (9.86 ha), est en grande partie occupé par des stationnements extérieurs, représentant au moins 50 % de sa superficie et contribuant à la formation d'un important îlot de chaleur. Par ailleurs, le centre commercial est vieillissant et nécessite une requalification.

Toutefois, en raison de l'ampleur du site, une densité correspondant à la classification ESR est indispensable pour garantir la viabilité du redéveloppement.

Les seuils minimaux de densité résidentielle nette pour les grands ensembles commerciaux situés au centre de l'agglomération de Montréal et ciblés dans un ESR (espace stratégique de redéveloppement) localisés dans un CAT (corridor de transport structurant) bénéficient d'un seuil minimal de 230 logements par hectare.

Si nous effectuons le calcul avec les densités actuellement proposées au PPMADR pour le site, cela représenterait un minimum de 1 104 logements dès 2026, atteignant 1 282 logements d'ici 2046. Cependant, à notre avis, ces objectifs sont insuffisants compte tenu du potentiel du site et des enjeux du Grand Montréal. En effet, l'agglomération de Montréal fait face à des enjeux majeurs, notamment une pénurie de logements et une hausse des loyers. La SCHL a d'ailleurs estimé cette année qu'environ 1,2 million de logements devront être construits au Québec d'ici 2030 pour répondre à la demande.

Cela dit, si le site était classé comme ESR, il serait possible de planifier un minimum de 2 268 logements dès 2026, permettant ainsi d'exploiter pleinement son potentiel et de contribuer de manière significative à la lutte contre la crise du logement.

La révision des documents de planification urbanistique de plusieurs paliers gouvernementaux est une occasion unique pour répondre aux enjeux liés au transport et à la pénurie de logements. Pour maximiser cette opportunité, il est crucial d'adopter une vision consolidée à long terme.

En effet, la planification et la réalisation d'un projet d'une telle envergure sur le site de la Place Vertu nécessitent plusieurs années, voire une décennie. Il est donc essentiel de mettre en place des conditions gagnantes dès maintenant afin de garantir une transformation urbaine cohérente des grands ensembles commerciaux péricentriques obsolètes, contribuant ainsi à résoudre les défis majeurs du Grand Montréal, notamment la pénurie de logements.

4. Recommandations

Afin de garantir une densité représentative du potentiel du site de la Place Vertu, tout en assurant la faisabilité et la viabilité du redéveloppement, nous formulons les trois recommandations suivantes :

- **Recommandation 1 :** Reconnaître les boulevards Cavendish et Côte-Vertu comme des axes de transport structurant à venir et inclure la Place Vertu et les propriétés situées à leurs abords parmi les secteurs désignés PIAT-CAT.
- **Recommandation 2 :** Désigner le site du centre commercial Place Vertu comme un espace stratégique de redéveloppement (ESR) en tenant compte de l'amélioration de son accessibilité grâce à la planification de nouveaux axes de transport collectif structurant à proximité, renforçant ainsi sa vocation de pôle de densification.
- **Recommandation 3 :** Élever le seuil minimal de densité pour le secteur de Place Vertu, en cohérence avec son statut envisagé d'ESR, afin de maximiser son potentiel de redéveloppement et de contribuer à l'atteinte des objectifs métropolitains de densification, de mobilité durable et de pénurie du logement.