

POUR UN TOD RÉUSSI À L'ÎLE-DES-SŒURS

Mémoire présenté à l'OCPM dans le cadre de l'étude
du Plan particulier d'urbanisme de la partie nord de
l'Île-des-Sœurs

23 octobre 2019

MACH

TABLE DES MATIÈRES

POUR UN TOD RÉUSSI À L'ÎLE-DES-SŒURS	3
1 UNE MEILLEURE COMBINAISON DENSITÉ + HAUTEUR	4
2 POURQUOI UNE PLANIFICATION DIFFÉRÉE POUR LE LITTORAL EST?.....	6
3 TOD VERSUS TAD	8
À PROPOS DE MACH	10



POUR UN TOD RÉUSSI À L'ÎLE-DES-SŒURS

MACH applaudit l'initiative d'un Plan particulier d'urbanisme (PPU) consacré à la partie nord de l'Île-des-Sœurs en amont de l'arrivée prochaine d'une gare du Réseau express métropolitain (REM) et voit d'un très bon œil la création d'un *Transit-Oriented Development* (TOD) autour de cette future gare.

Nous appuyons sans ambages le principe de captation foncière développé par la Caisse de dépôts et placements du Québec pour financer le développement du REM et pour éventuellement faire fructifier l'avoir des Québécois, d'où l'importance, à notre avis, de bien réussir ce nouveau développement immobilier centré sur le transport en commun pour le bien de la société.

À titre de propriétaires d'un édifice situé à un jet de pierre de la future gare et vu que nous détenons des intérêts dans un autre site situé à proximité, dans une zone exclue pour le moment de ce PPU, nous nous sentons interpellés au premier chef par la consultation et nous exposons dans ce mémoire les éléments du plan particulier d'urbanisme que nous souhaiterions voir modifiés.



« Nous déplorons que les hauteurs permises soient inégales d'un côté à l'autre du futur rail. Il existe en effet un différentiel allant de 6 mètres à 21 mètres entre les hauteurs maximales qui seront permises au nord et celles autorisées au sud. »

1

UNE MEILLEURE COMBINAISON DENSITÉ + HAUTEUR

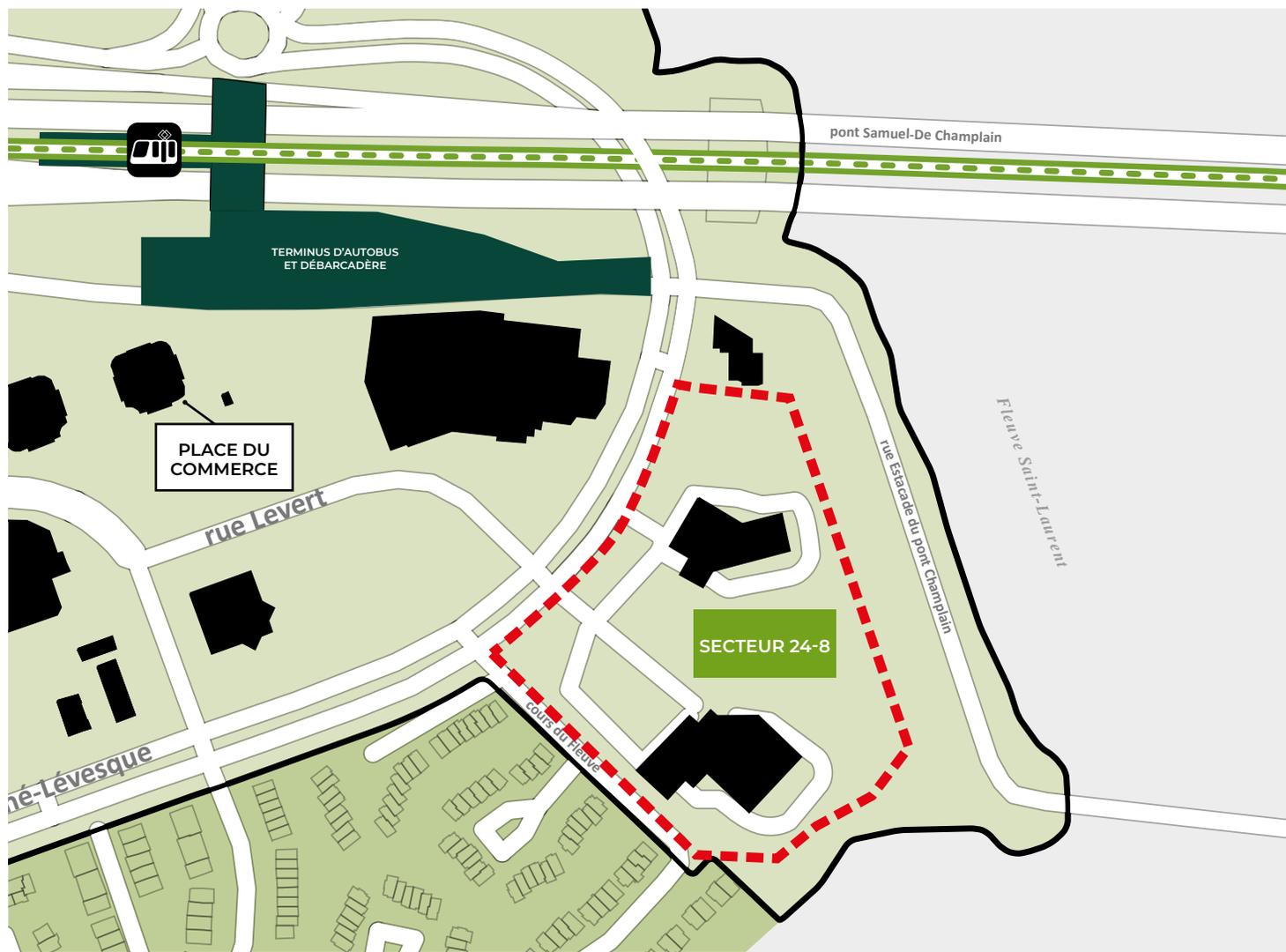
Les experts du monde entier sont unanimes : pour qu'un projet de *Transit-Oriented Development* (TOD) fonctionne, il faut instituer la plus grande densité possible dans un premier rayon de 500 mètres autour de la gare, avec une densité décroissante plus on s'en éloigne. C'est le principe des cercles concentriques.

C'est donc en considérant cette prémisse fondamentale que nous déplorons que les hauteurs permises par ce PPU soient inégales d'un côté à l'autre du futur rail et nous croyons qu'il y a là iniquité à notre égard, sans parler d'un certain manque de vision. Il existe en effet un différentiel allant de 6 mètres à 21 mètres entre les hauteurs maximales qui seront permises au nord et celles autorisées au sud, alors que des coefficients d'occupation au sol (COS) identiques sont prescrits de part et d'autre.

Imposer la construction d'édifices multifonctionnels dans de plus petits édifices enlève la marge de manœuvre nécessaire à la création de bâtiments d'une grande valeur architecturale au sud de l'autoroute. C'est en effet la hauteur qui permet la création de superbes signatures architecturales. Nous sommes donc d'avis que cette limite injustifiée vient contredire directement l'un des principes énoncés dans ce PPU, à savoir que « *les premiers projets de développement immobilier devront être exemplaires pour bien marquer la porte d'entrée de l'île* ».

Il a aussi été démontré que lorsque construits en conséquence, des édifices très hauts à proximité des voies offrent une importante protection contre le bruit pour le reste de la communauté.

Il s'en trouvera pour dire que notre édifice, qui est situé au 16 place du Commerce, est de toute façon en phase avec les règles de zonage qui sont actuellement en vigueur. C'est vrai. Mais si des conditions appropriées à la réussite d'un TOD étaient mises en place dans le futur zonage, rien ne dit que MACH ne construirait pas à la place un autre édifice adapté à la nouvelle réalité. Nous espérons donc que le redécoupage des zones, tel qu'annoncé dans ce PPU, ou à tout le moins une meilleure modulation des hauteurs permises, permettront de corriger cette injustice.





2 POURQUOI UNE PLANIFICATION DIFFÉRÉE POUR LE LITTORAL EST?

Un nouveau développement immobilier centré sur le transport en commun se doit de susciter une attention particulière de la Ville de Montréal. Le Plan particulier d'urbanisme (PPU) du nord de l'Île-des-Sœurs vise en effet à planifier adéquatement les secteurs limitrophes à la future station du REM, principalement dans les 500 premiers mètres.

Dans ce contexte, nous nous inquiétons de la volonté de l'administration de soustraire pour le moment le littoral Est (secteur 24-08) de ce PPU. MACH détient des intérêts sur cette parcelle de terrain, où sont actuellement situées, entre autres, les concessions automobiles du groupe Gravel. De notre point de vue, la proximité de l'emplacement avec la future gare du REM en faisait pourtant une zone primordiale à étudier et à planifier, comme les autres, vu qu'elle se trouve à moins de 500 mètres de la future gare.

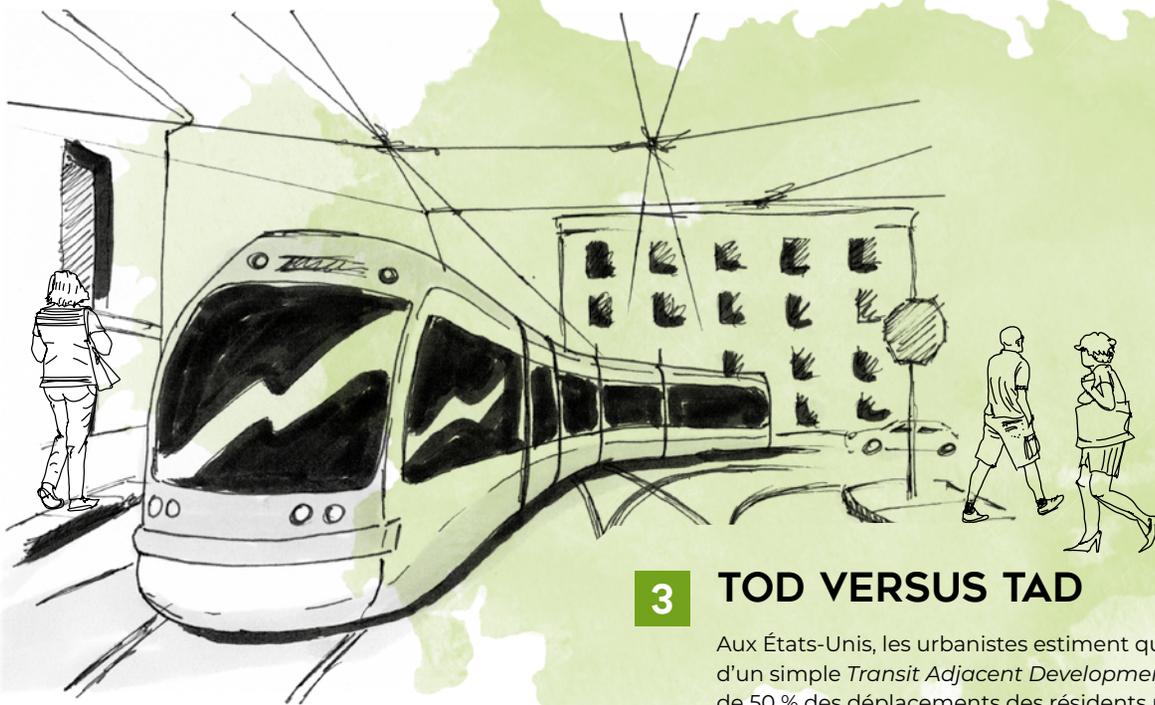
Nous estimons qu'en refusant de statuer dès maintenant sur cette zone, on nous empêche de participer au développement d'un TOD fructueux pour la collectivité. Car si le PPU mentionne du bout des lèvres que c'est à cet endroit que seraient potentiellement développées des infrastructures publiques et communautaires, il en reporte toutefois l'implantation aux calendes grecques, à notre détriment et au détriment de tous les citoyens de l'île. Cette valse-hésitation handicape le concept même du *Transit-Oriented Development* (TOD) puisque sa réussite dépend entre autres du fait qu'il propose des espaces collectifs, communautaires et un cœur rassembleur à proximité de la station.

Nous sommes donc très perplexes face à cette mise en veilleuse, dans la mesure où l'administration pourrait être tentée de procéder à des expropriations dans le futur et pourrait vouloir simplement éviter une augmentation de la valeur des lots du secteur 24-8 au lendemain de l'adoption de ce PPU.

Nous sommes d'avis que si c'était le cas, cette pratique serait hautement déloyale et nous demandons à l'arrondissement et à l'administration de préciser davantage leurs intentions pour le secteur 24-8. Les citoyens ont le droit de connaître les intentions concrètes de la part de la Ville de Montréal pour le littoral Est et surtout, ils sont en droit d'exiger que l'ensemble des conditions urbanistiques favorables soient mises en place dès le départ pour assurer le succès de ce projet TOD et non pas qu'on en repousse des éléments importants *sine die*.

« Nous nous inquiétons de la volonté de l'administration de soustraire le littoral Est de ce PPU. De notre point de vue, la proximité de l'emplacement avec la future gare du REM en faisait pourtant une zone primordiale à étudier et à planifier, comme les autres, vu qu'elle se trouve à moins de 500 mètres de la future gare. »





3 TOD VERSUS TAD

Aux États-Unis, les urbanistes estiment que pour que l'on puisse parler d'un véritable TOD, et non pas d'un simple *Transit Adjacent Development* (TAD), considéré comme une tentative ratée, il faut que plus de 50 % des déplacements des résidents reposent sur des modes de transport durables (marche, vélo et transport en commun).

Or, à notre avis, ce PPU manque carrément d'ambition et d'imagination en matière de transport collectif et actif. C'est pourtant le quatrième ingrédient indispensable à la réussite du TOD, après la densité accrue autour de la station, la mixité des usages et un cœur rassembleur. Tous les experts s'entendent en effet pour dire qu'un TOD réussi propose une excellente desserte de transport en commun, pas seulement à partir de la banlieue vers le centre de l'agglomération, mais grâce aussi à une offre locale de transport en commun qui est arrimée au lien principal, dans ce cas-ci, qui serait arrimée au REM.

Dans cette perspective, nous croyons que le PPU, tel que proposé, pourrait possiblement accommoder les futurs résidents qui s'installeront dans les nouveaux développements, mais qu'il n'aide en rien les résidents actuels de l'Île-des-Sœurs à sortir de leur dépendance à l'automobile.

Il aurait plutôt fallu imaginer une véritable boucle de transport en commun – réseau de corridors ou de voies réservés aux autobus, aux navettes, tramways ou autres trolleys – bref, une trame de transport collectif qui ferait systématiquement le tour de l'île, à intervalles hyper rapprochés. Les trajets s'arrêteraient impérativement au terminus d'autobus de la future gare, l'idée étant de permettre aux résidents actuels des secteurs plus éloignés de l'Île-des-Sœurs de pouvoir se rendre eux aussi à la gare, grâce à un système novateur qui passerait à l'intersection de leur rue toutes les 5 minutes, sous une forme ou une autre.

Dans sa forme actuelle, nous craignons que le plan présenté s'apparente davantage à un simple TAD qu'à un TOD, parce qu'il crée une dichotomie entre les modes de vie de ses résidents et n'offre aucun point de rencontre pour le moment entre l'actuel et le nouveau.

« Le plan présenté s'apparente davantage à un simple TAD qu'à un TOD, parce qu'il crée une dichotomie entre les modes de vie de ses résidents et n'offre aucun point de rencontre pour le moment entre l'actuel et le nouveau. »



À PROPOS DE MACH

MACH est l'un des plus grands propriétaires et promoteurs immobiliers privés du Canada. Nous possédons ou gérons près de 30 millions de pieds carrés de propriétés commerciales, industrielles ou résidentielles. Depuis notre fondation, nous cherchons à investir de façon permanente dans les communautés et nous administrons nos propriétés sur le long terme. Avec une approche intégrée, qui comprend le développement, les services immobiliers et la construction, MACH porte une attention particulière aux besoins des clients et des usagers. Notre parc immobilier comprend notamment l'Édifce Sun Life, la tour CIBC, Place Victoria ou encore l'Édifce TELUS à Québec. En 2018, MACH a reçu deux prix INOVA pour la qualité de ses projets de construction.

Nous développons présentement trois nouveaux quartiers mixtes sur l'île de Montréal qui comprennent au total **plus de 1 000 logements sociaux**, répartis dans les projets du Quartier des lumières, du Quartier Jean-Nicolet à St-Léonard et dans un projet mixte de plus de 700 000 pieds carrés dans le sud de Pointe-Saint-Charles, sur les anciens terrains du CN.



630, rue Saint-Paul Ouest
Bureau 600
Montréal QC H3C 1L9
Téléphone : 514 374-6224