

Montréal, le 6 octobre 2022

OFFICE DE CONSULTATION PUBLIQUE DE MONTRÉAL  
1550, rue Metcalfe, bureau 1414  
Montréal (Québec) H3A 1X6

**Objet : Note d'opinion TGTA – Plan d'urbanisme et de mobilité**

---

Madame, messieurs les commissaires,

Il nous fait grand plaisir de vous soumettre la note d'opinion de TGTA Inc. dans le cadre de la consultaion publique portant sur l'élaboration du Plan d'urbanisme et de mobilité.

Nous vous remercions de cette opportunité de partager certaines de nos idées sur ce projet.

Cordialement,



Martin Galarnéau  
Associé

## INTRODUCTION

Dans le cadre de la discussion sur le futur de Montréal, et de la consultation publique de l'OCPM « Reflexion 2050 » portant sur le plan d'urbanisme et de la mobilité, nous vous soumettons la présente note.

## TGTA

TGTA est une société d'investissement et de développement immobilier basée à Montréal. Depuis plus de 30 ans, l'entreprise est associée à des projets résidentiels et d'immeubles à bureaux novateurs, mais également dans les autres secteurs immobiliers, tel l'hôtellerie, le commerce, l'industrie, la mise en valeur de terrain vacant et les maisons de retraite. Principalement active dans le Grand Montréal, la firme a également opéré aux États-Unis, (sud-est de la Floride).

Au fil des ans, la firme TGTA a participé au développement de plus de trente projets d'envergure incluant notamment environ 7 000 unités d'habitation. Cette expérience permet à TGTA d'avoir une vision globale et un regard critique du développement immobilier dans son ensemble.

Au cours de 15 dernières années, l'entreprise a réalisé plusieurs projets de requalification urbaine dans les quartiers centraux montréalais (Villeray–Saint-Michel–Parc-Extension, Rosemont–La Petite-Patrie, Mercier–Hochelaga–Maisonnette, Ahuntsic-Cartierville) totalisant environ 150 000 mètres carrés.

Une approche patiente, une écoute et une compréhension des besoins locaux et des conditions du marché ainsi qu'une gestion engagée sont profondément ancrées dans notre démarche de développement et permet à TGTA de créer des projets en harmonie l'environnement social et physique dans lesquels ils s'insèrent.

L'entreprise est reconnue pour sa capacité à gérer des projets complexes et sensibles où l'acceptabilité sociale, ou encore les exigences concernant le caractère patrimonial des bâtiments sont des facteurs clés de succès.

Habitée aux partenariats de développement, TGTA s'est associée avec succès à de nombreux promoteurs, à des partenaires institutionnels ou des sociétés immobilières ayant une vision similaire à la sienne et une expertise complémentaire.

## MISE EN CONTEXTE

Malgré la pandémie, la conjoncture économique et l'instabilité géopolitique mondiale, il faut reconnaître que Montréal se porte bien. Notre métropole jouit d'un positionnement avantageux à l'échelle des villes nord-américaines.

Toutefois, il se produit actuellement un certain exode vers l'extérieur de la ville de Montréal et la part démographique relative de Montréal à l'intérieur de la CMM diminue.

Dans un contexte où il y a présentement un grave manque de logements, particulièrement au niveau des logements abordables, où les coûts de construction et les frais de développement ont explosés et où il plane beaucoup d'incertitudes quant au futur des bureaux et des centres urbains en général, il est fondamentale de se doter des outils et mécanismes afin de maintenir l'attractivité et la compétitivité de notre métropole.

Et à ce niveau, nous sommes préoccupés et percevons que Montréal devient moins attrayante.

Il y a plusieurs sujets que nous aurions souhaité traiter, nos ressources étant limitées, nous nous sommes concentrés sur un certain nombre de points ci-dessous.

### 1 / FAVORISER UNE DENSITÉ INTELLIGENTE

Le discours public qu'on entend dans les dernières années est très clair : on veut du développement durable, l'avenir de la planète en dépend.

A cet effet, nous sommes convaincus que de densifier la ville en requalifiant des lieux déjà urbanisés, principalement aux abords des infrastructures de transport en commun tel que métro et le REM, est probablement le meilleur moyen d'atteindre nos objectifs en matière de développement durable.

Bien que le discours public soit tout à fait favorable à la densification, notamment dans le PMAD, le plan d'urbanisme, et même dans la nouvelle Politique nationale de l'architecture et de l'aménagement du territoire, quand vient le temps de réaliser un projet, nous constatons qu'il est bien difficile de mettre en place cette volonté de densifier la ville. Tout ceci, bien souvent, en raison de la mobilisation des riverains (phénomène *Nimby*).

Bien souvent, nous nous retrouvons dans des situations où le Plan d'urbanisme permet une certaine densité et une certaine hauteur de bâtiment, mais le Règlement de zonage est plus restrictif. C'est là que nous sommes face à des situations où les projets ne peuvent

être réalisés selon le potentiel prévu au Plan d'urbanisme puisqu'on se bute à des changements de zonage où les riverains ont, en raison des processus référendaires, droit de vie ou de mort sur les projets.

Afin de contrer ceci, notre recommandation serait qu'une fois le nouveau Plan d'urbanisme adopté, prévoir immédiatement l'adoption des règlements de concordance qui permettent au Règlement de zonage de se calquer au Plan d'urbanisme. Ainsi, nous pourrions plus efficacement atteindre notre volonté collective de densifier la Ville et contribuer à atteindre nos objectifs en matière de développement durable.

## 2 / AVOIR LE MOYEN DE NOS AMBITIONS

### A) Patrimoine

Mentionnons d'abord que nous avons réalisé plusieurs projets impliquant des composantes patrimoniales et que notre expérience est pertinente pour témoigner de la complexité et des risques très importants associés à la requalification et restauration de bâtiment patrimoniaux.

A titre de promoteur privé, nous constatons qu'il n'existe pratiquement pas de ressources financières publiques pour restaurer et rénover les bâtiments patrimoniaux. En conséquence, lorsqu'il s'agit d'un édifice patrimonial qui est dans le domaine privé, le promoteur doit compter uniquement sur ses propres moyens et ne peut pas espérer obtenir une contribution d'argent public.

Nous pourrions faire le choix collectif de verser des fonds publics pour protéger et restaurer les bâtiments patrimoniaux mais ce n'est pas le cas.

Si, en tant que société, nous décidons qu'il est important et souhaitable de préserver notre histoire via le redéveloppement de nos bâtiments patrimoniaux, et qu'aucune ressource financière n'est disponible pour aider à leur réalisation, il serait nécessaire de mettre en place des conditions permettant et encourageant les promoteurs et propriétaires à se lancer dans la restauration de ces bâtiments historiques.

Voici deux exemples de mesures simples qui pourraient facilement être mises en application :

- **Incitatifs fiscaux** : lorsque que l'argent privé investi pour restaurer / rénover un bâtiment patrimonial génère une plus-value, il pourrait y avoir un congé de taxes foncières sur cette plus-value pour un certain nombre d'années (5 ans ou 10 ans). Bien que ce mécanisme représenterait un manque à gagner pour la ville en terme

de revenu, il n'implique aucune sortie de fonds publics immédiate et encouragera le redéveloppement de sites patrimoniaux qui n'aurait peut-être jamais vu le jour sans cet incitatif. Bref, en accélérant la réalisation de projet, on peut penser que le manque à gagner pour la Ville sera minime, voire nul.

- **Faciliter les processus d'approbation de ces projets.** Lorsqu'il existe une composante patrimoniale, il serait nécessaire que le projet puisse sortir du régime général et qu'il ne soit pas assujéti au risque d'être bloqué par référendum. Qui plus est, des mécanismes juridiques permettant de réaliser ceci existent déjà, comme l'article 89.3 de la Charte de la Ville de Montréal, en conséquence, cette mesure est facilement réalisable.

## **B) Développement durable**

Les changements climatiques constituent l'un des enjeux les plus déterminants de notre époque. À cet effet, au Canada, l'environnement bâti contribue à 17% à l'émission de GES<sup>1</sup>. C'est donc une évidence que notre industrie doit absolument s'attaquer au développement durable dès maintenant.

Montréal doit donc faire sa part, mais il faut être vigilant pour ne pas se pénaliser face aux autres villes de la CMM, du Québec, du Canada voir même en Amérique du Nord. Ainsi, les normes et exigences en matière de développement durable devraient idéalement s'appliquer à l'ensemble du Québec, ou minimalement à l'échelle de la Communauté Métropolitaine de Montréal.

S'il est impossible pour ces normes d'être mise en place d'emblée à l'échelle du Québec ou de la CMM et que la Ville de Montréal décidait d'instaurer des mesures très contraignantes, il est clair que l'on diminuera l'attrait de faire du développement à Montréal, laquelle se retrouvera à la remorque des autres villes.

Jusqu'à ce que cette réglementation soit applicable à la grandeur du Québec ou de la CMM, des mesures devraient toutefois être mises en place pour contribuer à la diminution de l'émission des gaz à effet de serre. Plutôt que mettre en place des mesures coercitives qui auraient pour effet de complexifier le processus de développement et en augmenter les coûts, nous suggérons que des incitatifs fiscaux à l'image de ceux évoqués précédemment (voir section A : Patrimoine), ou encore que des mécanismes permettant

---

<sup>1</sup> cité dans article *Eco Habitation* <https://www.ecohabitation.com/guides/3425/2020-batiments-zero-carbone/>

de faciliter les processus d'approbation des projets soient mises en place afin de maintenir la compétitivité de la métropole par rapport aux autres villes, tout en favorisant les principes de développement durable.

### **3 / TRANSPORT COLLECTIF ET AUTRES INFRASTRUCTURES MAJEURES**

Nous ne sommes pas des experts en matière de transport collectif. Mais comme citoyen informé, nous sommes en mesure de faire certaines constatations.

Bien évidemment, nous souhaitons ardemment que d'avantage de ressources financières soient allouées au développement de nouvelles infrastructures, et plus particulièrement, le développement de nos infrastructures en transport collectif. Par contre, nous avons une grande préoccupation concernant l'état de nos infrastructures actuelles, notamment nos infrastructures de transport collectifs et plus précisément, notre métro. Nous constatons que malheureusement, ces équipements souffrent clairement de détérioration physique et de désuétude fonctionnelle, conséquences d'un déficit d'entretien majeur. Bref, des sommes colossales devront être investies afin de palier à ces manquements, et permettre que le réseau actuel puisse continuer à fonctionner de manière efficiente.

La raison pour laquelle nous tenons à soulever ce point, c'est qu'en principe, un Plan d'Urbanisme et de Mobilité, devrait guider et orienter toutes les décisions de la Ville concernant les dépenses d'immobilisation.

En conséquence, il faut s'assurer qu'avant de développer de nouvelles infrastructures, les sommes nécessaires soient investies afin que nos infrastructures actuelles demeurent fonctionnelles. Il n'y a aucun intérêt à étendre le réseau de transport collectif de Montréal si le réseau actuel devient inefficace et dysfonctionnel.

Une des sources pour financer le transport collectif pourrait être une taxe kilométrique imposée à l'échelle de la CMM.

### **CONCLUSION**

Nous vous remercions de nous avoir donné l'opportunité de vous soumettre ces quelques points.