



MÉMOIRE PUM 2050

Développement des propriétés du 750 et 600 rue Peel

Présenté par Cadillac Fairview, agissant pour :

- White Property Holdings LP, 750 rue Peel
- Red Property Holdings LP, 600 rue Peel

Préparé avec la collaboration de Fahey et associés

20 septembre 2024

TABLE DES MATIÈRES

Mise en contexte	3
Objectif de ce mémoire.....	3
Présentation de Cadillac Fairview.....	3
Approche de développement de Cadillac Fairview à Montréal.....	3
Quad Windsor.....	3
Présentation des dernières phases du Quad Windsor.....	4
750 rue Peel.....	4
600 rue Peel.....	4
Retour sur la démarche d’adoption du PPU Quartier des gares.....	5
Impression globale du plan d’urbanisme et de mobilité 2050	6
Impression globale du PUM.....	6
Impact sur le développement du 750 rue Peel.....	7
Situation au plan d’urbanisme en vigueur.....	7
Proposition du PUM.....	7
Enjeux au développement.....	8
Recommandations.....	8
Impact sur le développement du 600 rue Peel.....	8
Situation actuelle au plan d’urbanisme en vigueur.....	8
Proposition du PUM.....	9
Proposition de Cadillac Fairview et enjeux au développement.....	10
Recommandations.....	10
Enjeux communs aux deux propriétés – secteur vulnérable et prioritaire.....	10
Proposition du PUM.....	10
Enjeux PUM.....	10
Recommandations.....	10
Conclusion	11
Retour sur la vision du Quad Windsor.....	11
Retour sur les principaux enjeux du PUM.....	11
Retour sur les six recommandations.....	11

MISE EN CONTEXTE

Objectif de ce mémoire

L'objectif du mémoire est de présenter les principaux impacts du premier projet de Plan d'urbanisme et de mobilité de la Ville de Montréal sur le développement des propriétés situées au 750 et 600 rue Peel. Ces impacts sont d'autant plus significatifs qu'ils arrivent tardivement dans un processus de planification entamé en 2014 et dans lequel Cadillac Fairview collabore avec la Ville pour la réalisation des dernières phases du Quad Windsor.

Présentation de Cadillac Fairview

Propriété exclusive du Régime de retraite des enseignantes et des enseignants de l'Ontario, dont les actifs sous gestion s'élèvent à plus de 30 milliards de dollars, Cadillac Fairview gère plus de 36 millions de pieds carrés d'espace locatif dans 68 propriétés emblématiques au Canada, y compris le Centre Toronto-Dominion, CF Toronto Eaton Centre, la Tour Deloitte, CF Carrefour Laval, CF Chinook Centre et CF Pacific Centre. Cadillac Fairview a acquis la réputation de prendre des décisions audacieuses à la suite de l'acquisition et du développement réussis de terrains adjacents aux régions centrales traditionnelles des villes, en développement des programmes d'investissement dans des quartiers à fort potentiel.

Approche de développement de Cadillac Fairview à Montréal

Au centre-ville de Montréal, Cadillac Fairview a une approche innovante depuis plus d'une décennie. En effet, afin de réaliser le potentiel des espaces urbains, elle propose des projets qui réinventent l'avenir des immeubles de bureaux, des commerces de détail, des développements résidentiels et des développements à vocation mixte.

C'est dans ce contexte que Cadillac Fairview a développé la première tour résidentielle de plus de 50 étages au centre-ville de Montréal avec la tour des Canadiens 1 dans la première étape du projet Quad Windsor, entraînant l'arrivée de plusieurs autres projets immobiliers de natures similaires par d'autres promoteurs. À cet effet, le Quad Windsor a été un précurseur des projets majeurs d'habitations du centre-ville de Montréal, suivant la réflexion de la Ville de Montréal pour faire, dans le Plan d'urbanisme en place, un milieu de vie complet où l'habitation côtoie bureau et centre commercial.

Quad Windsor

Localisé au sud du centre-ville, et au nord du secteur Griffintown, le Quad Windsor est en développement depuis douze ans. Ce projet comprend la revitalisation de la gare Windsor, les tours construites (tour des Canadiens 1, 2 et 3) ainsi que la Tour Deloitte. Présentement, dans les dernières phases de ce projet majeur, les deux derniers terrains sont aujourd'hui en conception, avec un potentiel de six tours résidentielles ou commerciales.

Ce programme de développement a été fait, en parallèle de celui du PPU du Quartier des gares de la Ville de Montréal, inscrit dans le plan d'urbanisme en vigueur. Il s'agit d'une planification que la Ville de Montréal a adopté à cet égard il y a moins de 10 ans après une série de consultations publiques. Jusqu'ici ce programme d'investissement a permis l'émergence de projets majeurs immobiliers au centre-ville, la revitalisation des terrains vacants du sud du centre-ville ainsi que la

réfection et la rénovation de la Gare Windsor, un joyau architectural que Cadillac Fairview a valorisé au coût de 50 millions de dollars.

Le projet jusqu'au point présent a été possible grâce à une collaboration entre Cadillac Fairview et la Ville de Montréal, avec des projets où des ajouts et échanges ont permis de bonifier les phases réalisées et de contribuer au développement des derniers grands terrains vacants du centre-ville de Montréal. Ces réalisations furent possibles par la vision ambitieuse et flexible de la Ville de Montréal dans le cadre du précédent plan d'urbanisme.

Présentation des dernières phases du Quad Windsor

Aujourd'hui, dans ces dernières phases de développement du Quad Windsor, le changement de vision abrupte de la Ville aura un impact sur la réalisation des deux projets suivants.

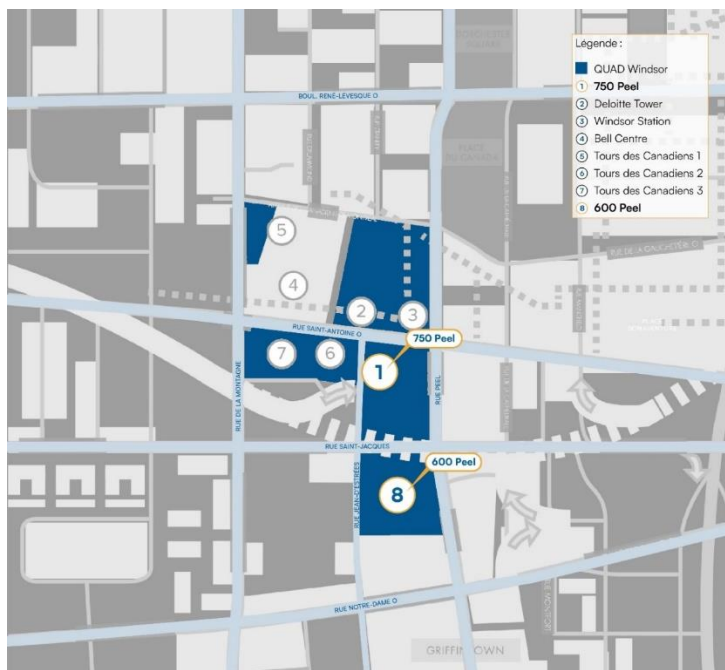
750 rue Peel

Le 750 rue Peel sera constitué de deux ou trois tours, offrant plus de 510 logements dans la phase 1 présentement en construction. Avec la phase 2 en étape de conception avancée, le 750 rue Peel offrira des services commerciaux, des bureaux et des logements.

Il est important de noter que le PUM a un impact négatif majeur sur le développement de la phase 2 du projet initialement prévu. Cadillac Fairview tient à souligner que la phase 1 aurait été conçue différemment si lors des collaborations avec la Ville de Montréal, celle-ci aurait fait état de changement éminent et drastique à son cadre de planification.

600 rue Peel

Situé au sud-est du Quad Windsor, le 600 rue Peel pourrait accueillir jusqu'à quatre tours, qui offriront 1,5 million de pieds carrés où se côtoieront maisons de ville, condominiums, boutiques de quartier et autres espaces commerciaux. Le complexe a été pensé en fonction des liaisons entre chacun de ses bâtiments et des grands espaces invitants pour chacun de ses habitants.



Retour sur la démarche d'adoption du PPU Quartier des gares

En 2015, la Ville a mandaté l'OCPM dans son processus d'adoption du PPU du Quartier des gares. Ce processus de consultation publique a culminé avec l'adoption du PPU par la Ville de Montréal en 2016. Parmi plusieurs mesures pour assurer des aménagements de qualités exceptionnelles pour ce secteur, ce PPU a permis de réviser la hauteur maximale autorisée sur la portion nord du lot composé des rues Saint-Antoine, Peel, Saint-Jacques et Jean-d'Estrées à 170 mètres.

Cette modification adoptée a permis le développement d'un projet d'ensemble au 750 rue Peel et l'émission d'un permis pour la 1^{re} phase de construction de ce projet. Toutefois, aujourd'hui, le projet du PUM par l'entremise des corridors de vue exceptionnels vient grandement limiter le développement de la phase 2 du projet en restreignant la hauteur maximale et empêchant le développement de la proposition initialement développée et présentée. Cela réduit le potentiel initial du site, qui n'a précédemment pas été remis en question et qui a permis le développement de la phase 1 du projet.

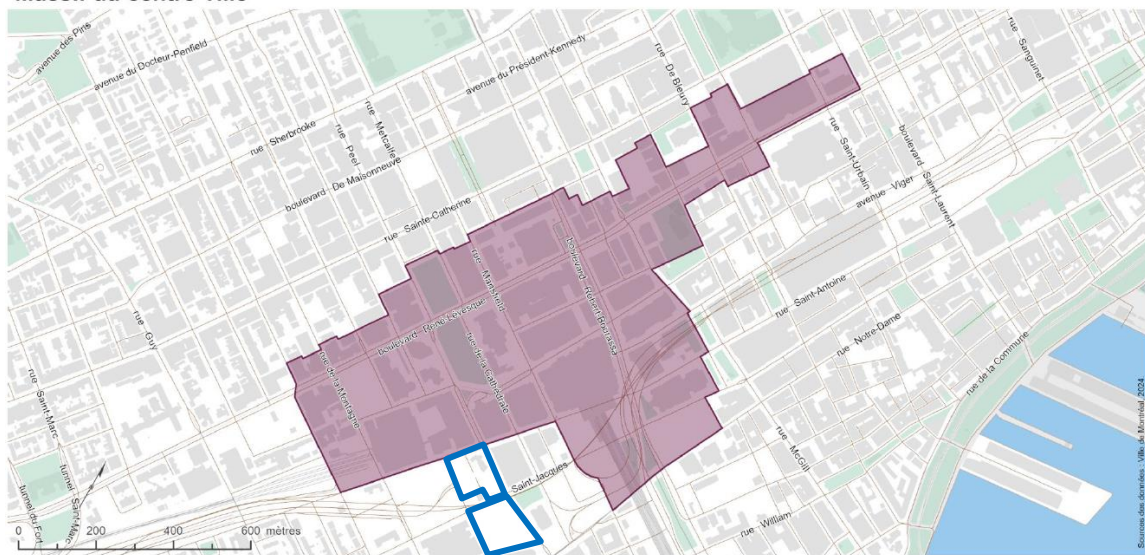
Aujourd'hui, devant la proposition faite dans le PUM, Cadillac Fairview et ses professionnels sont d'avis que la première phase aurait été conçue différemment dans le contexte du PUM. En effet, ce document impacte la prévisibilité du projet et occasionne un préjudice sur le potentiel de développement de la phase 2 de ce site. En d'autres mots, la phase 2 n'aura plus le même potentiel de bénéfice pour la collectivité en considérant les réalités du marché et les besoins en logements. Sa valeur en est ainsi fortement impactée. À ce titre, Cadillac Fairview rappelle que de limiter la hauteur du projet aurait inévitablement un impact sur la taille du basilaire et les dégagements de superficies au sol.

IMPRESSION GLOBALE DU PLAN D'URBANISME ET DE MOBILITÉ 2050


Impression globale du PUM

Le projet de PUM propose une mise à jour importante du cadre de planification suivant une évolution sensée des pratiques en aménagement du territoire n'étant pas étranger aux pratiques de plusieurs grandes villes. Avec un seuil de densité minimal de 400 logements à l'hectare et une intensification élevée, le PUM apporte des bases pertinentes pour le développement d'un projet d'envergure. Toutefois, Cadillac Fairview est préoccupé par certains choix pour délimiter et encadrer le massif du centre-ville. De plus, il est d'avis que le PUM manque de clarté sur la mise en œuvre du développement du territoire sur certains aspects et limite avec rigidité le développement du territoire sur d'autres aspects, sans réel égard à la flexibilité utilisée et nécessaire pour le développement des projets en cours de conception. À cet effet, Cadillac Fairview est inquiet de l'impact du PUM 2050 sur la réalisation de la phase 2 du 750 rue Peel, qui a été présentée dans le cadre de l'approbation de la phase 1 à la Ville. Pour sa part, le 600 rue Peel est en conception et sommairement discuté avec la Ville de Montréal.

Massif du centre-ville



 Propriété à l'étude

 Massif du centre-ville (secteur où le 232,5 m d'altitude est autorisé)

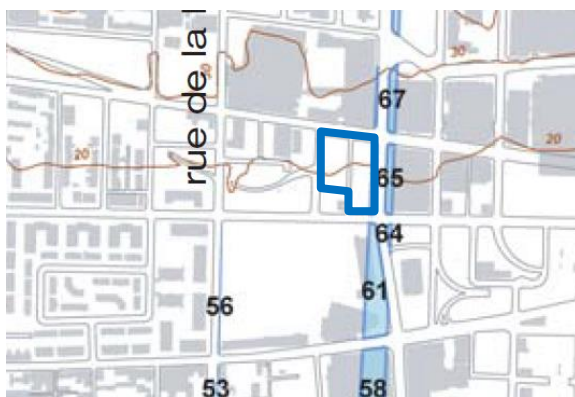
Finalement, Cadillac Fairview tient à souligner son incompréhension devant le choix de limiter les hauteurs imposées aux deux dernières phases de son projet dans le PUM, alors qu'il collabore depuis 2015 avec la Ville de Montréal. D'abord, dans le processus du PPU du Quartier des gares et ensuite, au travers des différents processus d'adoption et d'émission des permis, Cadillac Fairview a toujours cherché à maximiser les bénéfices pour la collectivité en assurant la qualité, l'exemplarité et la rentabilité de ses projets.

Impact sur le développement du 750 rue Peel

Situation au plan d'urbanisme en vigueur

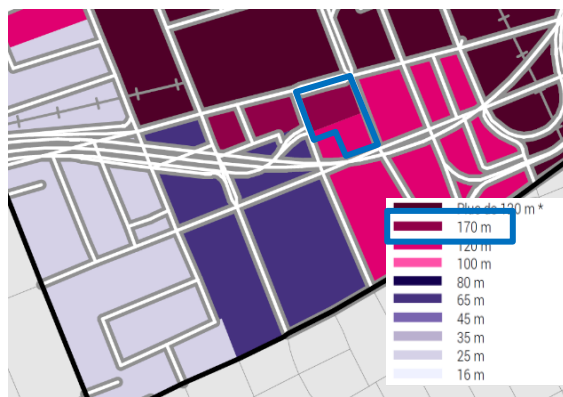
Le Plan d'urbanisme en vigueur et modifié par le PPU du Quartier des gares autorise une hauteur maximale de 170 m sur la partie nord du site et de 120 m pour la partie sud du site, avec un coefficient d'occupation du sol (COS) maximal de 12, soit le plus élevé autorisé à Montréal. Ce plan autorise aussi des corridors à partir de la rue Peel, du belvédère Kondiaronk, du belvédère du parc Summit et du sentier de l'escarpement Est, avec un encadrement en révision architecturale au-delà de 64 et 61 m selon la partie du terrain visée, ainsi que depuis le pont Champlain et vers le Mont-Royal. La proposition de développement de la phase 1 et 2 de cette propriété a été élaborée sur cette base.

Corridors de vue



Source : Extrait du Plan d'urbanisme, annexe F, fiche de côté altimétrique des vues, p. 5.

Limites de hauteur



Source : Extrait du PU, chapitre de l'arrondissement Ville-Marie. Carte des limites de hauteur.

Proposition du PUM

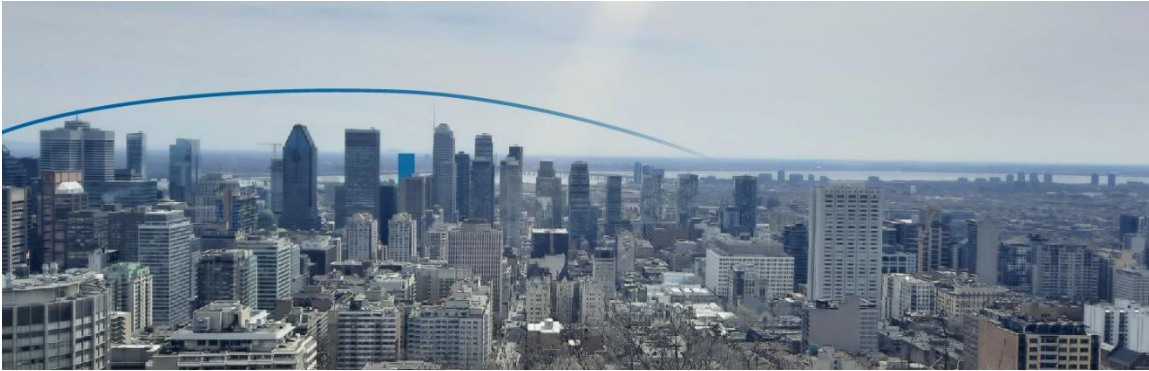
Avec le développement du centre-ville, le PUM adopte une approche plus restrictive pour l'évaluation des corridors de vue. Autrement, les autres paramètres ont été simplifiés, avec un secteur d'intensification élevée et une affectation mixte dans le secteur emblématique du centre-ville. Le PUM propose aussi des corridors de vues exceptionnels, limitant le développement à une cote altimétrique de 132 à 135 mètres (Kond_7) et un corridor de vue intéressant (PeelDu_1) dans l'angle de la rue Peel à partir d'une cote altimétrique de 78 mètres. Le projet est situé à l'extérieur du massif du centre-ville.

Limites altimétriques pour le corridor de vue Kondiaronk (Kond_7)



Source : Extrait de la carte Chapitre 6, page 66 du PUM, limites altimétriques pour le corridor de vue Kondiaronk (Kond_7).

Vue panoramique au Kondiaronk inscrite au PUM



Source : Ville de Montréal, PUM 2050, annexe 4, page 26, 2024. À noter que l'emplacement et la hauteur de l'immeuble sont approximatifs.

Ci-haut, sur l'illustration, l'immeuble projeté est représenté en bleu. Selon le cadre inscrit dans le Plan d'urbanisme en vigueur, celui-ci respecte les limites de hauteur inscrites. Le positionnement de l'immeuble maintient une visibilité du fleuve et il n'empêche pas la visibilité du mont Saint-Grégoire. À noter qu'il s'agirait de l'encadrement définitif de cette vue au sud de René-Lévesque puisque les terrains voisins sont déjà développés. De plus, ce projet maintient la hauteur du massif du centre-ville.

Enjeux au développement

Le 750 rue Peel fut modulé en deux phases afin d'assurer un développement optimal de la propriété dans deux étapes distinctes et cohérentes, entre les phases et avec l'ensemble du cadre de planification établie. Le changement abrupt de direction pour la hauteur maximale autorisée est à la fois une surprise et un enjeu pour le développement de cette propriété qui n'a pas été réfléchi dans l'optique de développer un basilaire dense sur plusieurs étages et peu propice aux fonctions résidentielles. De plus, la mise de l'avant d'une limite de hauteur fermée sur le nord de la phase 2 contredit les attentes et échanges entrepris avec la Ville de Montréal concernant la réalisation de ce projet d'ensemble. Ce changement au cadre de planification en urbanisme aurait un impact majeur sur le projet en planification et la possibilité de rehausser le nombre de logements offerts.

Recommandations

- 1° Intégrer le 750 rue Peel au massif du centre-ville;
- 2° Retirer le corridor de vue exceptionnel Kond_7 ou redéfinir l'approche des corridors de vue exceptionnels pour maintenir l'approche qualitative du Plan d'urbanisme en vigueur dans ce corridor de vue, plutôt qu'un plafond de hauteur en mètres purement normatif;
- 3° Réinstaurer l'applicabilité de la carte des hauteurs contenue au PPU des Gares pour le 750 rue Peel.

Impact sur le développement du 600 rue Peel

Situation actuelle au plan d'urbanisme en vigueur

Le Plan d'urbanisme en vigueur et modifié par le PPU du Quartier des gares permet une hauteur maximale de 120 m pour le 600 rue Peel, avec un coefficient d'occupation du sol (COS) maximal

de 12, soit le plus élevé autorisé à Montréal. Finalement, le plan d'urbanisme en vigueur autorise aussi des corridors à partir de la rue Peel, du belvédère Kondiaronk, du belvédère du parc Summit et du sentier de l'escarpement Est, avec un encadrement en révision architecturale au-delà de 64 et 61 m selon la partie du terrain visée, ainsi que depuis le pont Champlain et vers le Mont-Royal. La proposition de développement de la phase 1 et 2 de cette propriété a été élaborée sur cette base.

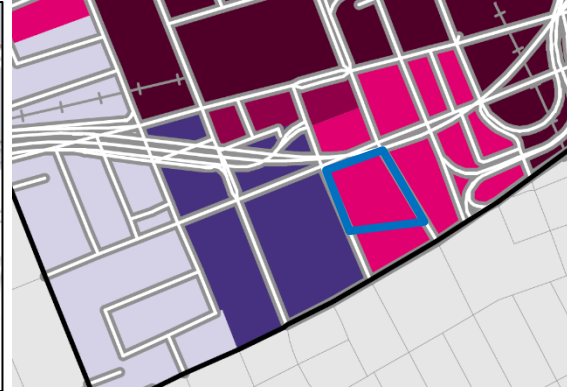
Extrait du plan d'urbanisme en vigueur

Corridors de vue



Source : Extrait du Plan d'urbanisme, annexe F, fiche de côté altimétrique des vues, p. 5.

Hauteur maximale autorisée



Source : Extrait du PU, chapitre de l'arrondissement Ville-Marie. Carte des limites de hauteur.

Proposition du PUM

Le PUM propose plutôt un secteur d'intensification élevée, une affectation mixte dans le secteur emblématique du centre-ville, soit l'un des 4 grands secteurs de la Ville de Montréal. Toutefois, le PUM propose aussi des corridors de vues exceptionnels, limitant le développement à une cote altimétrique maximale de 132 à 135 mètres (Kond_7) et un corridor de vue intéressant (PeelDu_1) dans l'angle de la rue Peel à partir d'une cote altimétrique de 78 mètres.

Limites altimétriques pour le corridor de vue Kondiaronk (Kond_7)



Source : Extrait de la carte Chapitre 6, page 66 du PUM, limites altimétriques pour le corridor de vue Kondiaronk (Kond_7).

Proposition de Cadillac Fairview et enjeux au développement

Le 600 rue Peel sera modulé en plusieurs tours afin d'assurer un développement optimal de la propriété dans des étapes distinctes et cohérentes entre elles et avec l'ensemble du cadre de planification établie. Les motivations d'intégration avec le contexte avoisinant, notamment le pavillon principal de l'ETS au sud de l'îlot partagé avec le projet ne donnent que trop peu de prévisibilité pour la planification de ce projet dans les années à venir, des densités clairement établies au PUM et des balises claires concernant l'intégration aideraient à l'avancement du projet.

Recommandations

- 4° Retirer le corridor de vue exceptionnel Kond_7 ou redéfinir l'approche des corridors de vue exceptionnels pour maintenir l'approche qualitative du Plan d'urbanisme en vigueur dans ce corridor de vue plutôt qu'un plafond de hauteur en mètres purement normatif;
- 5° Intégrer le 600 rue Peel au massif du centre-ville;
- 6° Réinstaurer l'applicabilité de la carte des hauteurs contenue au PPU des Gares pour le 600 rue Peel.

Enjeux communs aux deux propriétés – secteur vulnérable et prioritaire

Proposition du PUM

Les propriétés du 750 et 600 rue Peel sont dans un secteur de vulnérabilité et prioritaire du PUM comportant des opportunités pour l'augmentation et la consolidation des activités économiques et la valorisation des milieux naturels. L'atteinte de ces opportunités pour améliorer l'indice d'équité des milieux de vue (IEMV) passerait par l'actualisation de la planification et des études pour évaluer la capacité des réseaux d'égout (chapitre 4, p. 29). Le secteur est considéré comme planifié sur la carte des secteurs d'opportunité d'échelle d'impact métropolitaine et de quartier (chapitre 4, p. 42). Par souci de cohérence et de compréhension, il serait préférable de préciser si la planification est à actualiser.

Enjeux PUM

Avec la transformation du secteur des gares, le projet Quad Windsor a transformé le paysage du sud du centre-ville, territoire emblématique de la Ville de Montréal. Le positionnement des dernières phases du projet assurera la connexion principale entre le quartier de Griffintown au cœur de la métropole. À cet effet, Cadillac Fairview est préoccupé par le peu d'informations inscrites au PUM, la déconnexion entre ces terrains et la gestion des espaces, considérant ces intentions de limiter les surhauteurs et d'implanter des normes en arrondissement visant à tirer des bénéfices de résilience inconnus et imprécis.

Recommandations

- 7° Clarifier les attentes de la Ville de Montréal dans le PUM quant aux mesures de résilience climatique;
- 8° Offrir aux développeurs des mécanismes discrétionnaires permettant de bonifier les projets apportant des bénéfices supplémentaires pour la collectivité (échange de densité, rehaussement en échange de prestation supplémentaire, etc.).

CONCLUSION

Retour sur la vision du Quad Windsor

Le présent mémoire de Cadillac Fairview a pour objectif de présenter l'impact du projet de Plan d'urbanisme et de mobilité (PUM) sur la vision commune qu'avait la Ville de Montréal et Cadillac Fairview pour développer le sud du centre-ville de Montréal. En effet, le Quad Windsor a pour objectif de joindre le secteur de Griffintown au centre-ville par un programme de revitalisation comprenant la revitalisation de la gare Windsor et d'une dizaine de tours d'habitation. Présentement, dans les dernières phases de ce projet majeur, la réalisation du 750 rue Peel et le 600 rue Peel seront définitivement pénalisées par les limites inscrites au projet de PUM et elles ne pourraient que partiellement participer au projet de massif du centre-ville et à la qualité des milieux de vie.

Cadillac Fairview est d'avis que la Ville de Montréal ne doit pas, dans son changement de plan d'urbanisme, progresser vers un cadre de planification impactant négativement les projets en cours de conception connus par la Ville et pour lesquels la collaboration est fructueuse depuis plus d'une décennie. Notamment, en allant dans une direction opposée de celle convenue dans le PPU du Quartier des gares, un document ayant fait l'objet d'une consultation à l'OCPM et à partir duquel Cadillac Fairview a pris ses décisions d'investissements, de densification et de conception. Particulièrement pour le 750 rue Peel, où ce grand terrain en développement a été réfléchi comme un tout où les décisions et les choix de conception ont été fait pour une réalisation en phases, et pour laquelle, une première phase est en chantier. La réalisation de projets immobiliers d'envergures nécessite un cadre de planification d'une plus grande prévisibilité que celui proposé par le PUM. L'ajout de contraintes majeures dans ce document pénalisera les promoteurs ayant choisi une collaboration sur le long terme avec la Ville de Montréal.

Retour sur les principaux enjeux du PUM

Le massif du centre-ville n'est pas bien défini dans le PUM et les corridors de vue exceptionnels changent de manière grave et incongrue un projet de conception en cours puisqu'il va contre les choix de hauteurs des dernières années et qu'il est ainsi peu cohérent avec la vision commune de la Ville de Montréal dans son dernier plan d'urbanisme et les modifications des dernières années ayant abouti aux premières tours du projet Quad Windsor et à la restauration de la Gare Windsor. Plus particulièrement, les limites ajoutées au PUM impactent négativement les potentiels de développement de la seconde phase du 750 rue Peel et elles impacteraient la vision d'ensemble sur laquelle Cadillac Fairview collabore avec la Ville de Montréal depuis près de dix ans.

Retour sur les six recommandations

- 1° Intégrer le 750 rue Peel au massif du centre-ville;
- 2° Retirer le corridor de vue exceptionnel Kond_7 ou redéfinir l'approche des corridors de vue exceptionnels pour maintenir l'approche qualitative du Plan d'urbanisme en vigueur dans ce corridor de vue plutôt qu'un plafond de hauteur en mètres purement normatif;
- 3° Réinstaurer l'applicabilité de la carte des hauteurs contenue au PPU des Gares pour le 750 rue Peel;

- 4° Retirer le corridor de vue exceptionnel Kond_7 ou redéfinir l'approche des corridors de vue exceptionnels pour maintenir l'approche qualitative du Plan d'urbanisme en vigueur dans ce corridor de vue plutôt qu'un plafond de hauteur en mètres purement normatif;
- 5° Intégrer le 600 rue Peel au massif du centre-ville;
- 6° Réinstaurer l'applicabilité de la carte des hauteurs contenue au PPU des Gares pour le 600 rue Peel;
- 7° Clarifier les attentes de la Ville de Montréal dans le PUM quant aux mesures de résilience climatique;
- 8° Offrir aux développeurs des mécanismes discrétionnaires permettant de bonifier les projets apportant des bénéfices supplémentaires pour la collectivité (échange de densité, rehaussement en échange de prestation supplémentaire, etc.).