

**Projet de Plan d'urbanisme et de mobilité (PUM) 2050
de la Ville de Montréal**
L'avenir des Galeries d'Anjou

Mémoire soumis dans le cadre des consultations publiques
prévues par l'Office de consultation publique de Montréal

20 septembre 2024

Préparé par Fahey et associés

fahey



**Ivanhoé
Cambridge**

TABLE DES MATIÈRES

1. Mise en contexte	3
1.1. Objectif du mémoire	3
1.2. Présentation d'Ivanhoé Cambridge.....	3
1.3. Les Galeries d'Anjou (GDA) en bref	3
2. Le potentiel des Galeries d'Anjou	4
2.1. Une localisation stratégique dans la métropole.....	4
2.2. Un contexte propice à la densification intelligente	4
2.3. L'objectif à moyen et long termes	5
2.4. La planification du secteur des GDA en bref.....	5
3. Recommandations	6
3.1. Une vocation somme toute souhaitable.....	6
3.2. Les faiblesses du PUM pour le secteur des GDA	7
4. Conclusion	11

1. Mise en contexte

1.1. Objectif du mémoire

Le 11 juin 2024, la Ville de Montréal publiait en ligne¹ le premier projet de Plan d'urbanisme et de mobilité (PUM) 2050. Plusieurs orientations et paramètres réglementaires y sont énumérés, dans le but de guider l'aménagement du territoire de la Ville de Montréal d'ici 2050.

Ce mémoire vise à présenter, dans le cadre des consultations publiques menées par l'Office de consultation publique de Montréal (OCPM), l'avis d'Ivanhoé Cambridge sur le contenu de ce projet et de mettre en lumière des pistes de réflexion sur certains des paramètres réglementaires proposés entourant le secteur des Galeries d'Anjou (ci-après nommé « GDA »).

1.2. Présentation d'Ivanhoé Cambridge

Ivanhoé Cambridge, le portefeuille immobilier de la CDPQ, un groupe mondial d'investissement avec 452 G\$ CA d'actifs, se construit dans le monde entier à travers des partenariats stratégiques et des fonds immobiliers qui sont des chefs de file dans leurs marchés. La CDPQ détient une participation dans plus de 1 500 immeubles, principalement dans les secteurs de la logistique, du résidentiel, des bureaux et des centres commerciaux. Ses actifs immobiliers s'élevaient à 77 G\$ CA bruts au 31 décembre 2023.

Ivanhoé Cambridge développe et investit dans des propriétés, des projets et des sociétés immobilières de grande qualité à travers le monde. Elle le fait de manière responsable et s'engage à créer des espaces vivants qui favorisent le bien-être des gens et des communautés, tout en réduisant son empreinte écologique.

1.3. Les Galeries d'Anjou (GDA) en bref

Les GDA, situées dans l'arrondissement d'Anjou à Montréal, sont le 6e plus grand centre commercial au Canada. Avec plus de 160 boutiques et commerces, cet espace commercial attire environ 7 millions de visiteurs chaque année. Fait intéressant, 74 % de ces visiteurs proviennent d'un rayon de seulement 10 kilomètres, soulignant l'importance locale du centre. Depuis 2015, les GDA ont bénéficié d'investissements significatifs, totalisant 260 millions de dollars, renforçant leur attrait et participation à une offre commerciale dynamique et diversifiée dans l'est montréalais.

¹ Source : <https://montreal.ca/articles/demarche-du-plan-durbanisme-et-de-mobilite-2050-15575>

2. Le potentiel des Galeries d'Anjou

2.1. Une localisation stratégique dans la métropole

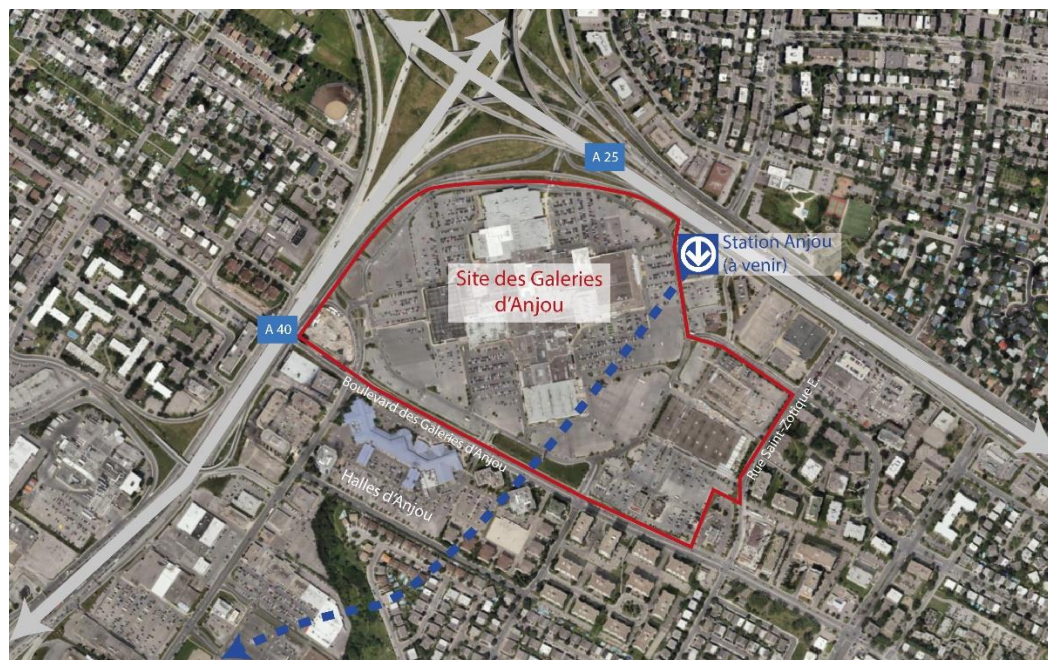
Les GDA jouent un rôle important dans la desserte commerciale et de services dans l'est de Montréal, le PUM leur attribue d'ailleurs un rayonnement métropolitain. À l'intersection des autoroutes 25 et 40, leur positionnement stratégique sera renforcé par l'arrivée imminente de la ligne bleue du métro de Montréal. La station Anjou sera le terminus de cette ligne et occupera un rôle central pour la desserte en transport collectif de l'est de l'Île de Montréal et au-delà.

L'arrivée de la station Anjou marque également une transition en termes de planification urbaine pour le secteur. En effet, les différentes échelles de planification (OGAT, CMM, Agglomération, Ville) favorisent une évolution du développement urbain selon une approche aménagement-transport, où l'on favorise la compacité, la mixité des usages, la mobilité durable et la proximité des services pour les lieux disposant d'une offre en transport collectif structurante. Cette transition au niveau de la planification mérite une attention particulière : la dimension considérable du terrain des GDA, combinée à sa localisation stratégique dans l'est de la métropole et à son rôle de desserte en services de rayonnement métropolitain, en fait un des lieux avec le plus grand potentiel de toute la métropole.

2.2. Un contexte propice à la densification intelligente

Les GDA présentent un contexte optimal pour la mise en place de paramètres de densification et d'intensification de ses activités. Sa grande superficie permet une certaine flexibilité pour l'intégration et la modulation de volumes bâtis, et laisse place à l'opportunité d'y intégrer et d'y diversifier les usages (habitation, équipements collectifs, etc.).

Localisation du site



Source : Google Maps, 2024. Modifié par Fahey et associés

Ses interfaces nord et est sont partagées avec les autoroutes 25 et 40; les quartiers qui y sont limitrophes sont donc séparés par leur importante emprise. Les deux autres interfaces des GDA sont composées de secteurs voués à être redéveloppés en milieux de vie complets, tels que les Halles d'Anjou, et de volumes bâtis en hauteur le long du boulevard des Galeries d'Anjou. Avec l'arrivée d'une station de métro, et sans les contraintes s'accompagnant d'un partage d'interface avec des quartiers de faible densité, ce contexte en fait un secteur tout à fait propice à un exercice de densification.

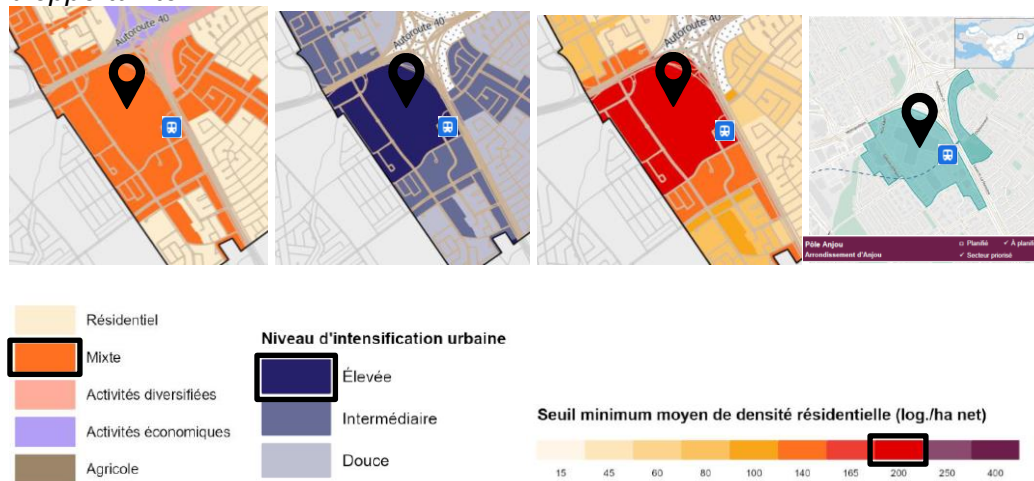
2.3. L'objectif à moyen et long termes

Le centre commercial des Galeries d'Anjou représente un lieu d'ancrage important en termes de desserte commerciale, de divertissement et de services dans l'est de Montréal. Étant l'un des pôles commerciaux les plus fréquentés du Québec, l'intention est de participer dans les prochaines décennies à la densification intelligente de ce lieu stratégique tout en conservant ses actifs existants.

Ses terrains présentent le potentiel d'être en partie repensés pour répondre à des défis de développement urbain actuels et futurs, tels que la crise du logement, la lutte aux îlots de chaleur et la résilience aux changements climatiques. L'arrivée d'une nouvelle station de métro marque l'opportunité de favoriser la mise en place de paramètres qui pourront encadrer de manière flexible l'évolution de la propriété et en faire éventuellement un milieu de vie complet aménagé à son plein potentiel, au bénéfice des résidents actuels et futurs du secteur.

2.4. La planification du secteur des GDA en bref

Affectation du sol, niveau d'intensification, seuil minimal moyen de densité nette et secteur d'opportunité



Source : PUM 2050

Le PUM localise les Galeries d'Anjou :

- Dans un secteur d'opportunité avec une échelle d'impact métropolitaine à planifier;
- Dans une affectation mixte;
- Dans un niveau d'intensification élevée;
- Dans un seuil minimum moyen de densité résidentielle 200 logements à l'hectare net.

Le PUM 2050 retire aussi les minimums de cases de stationnement à fournir pour automobile et intègre désormais des ratios maximums. Un ratio de 0,5 case/100 m² est notamment applicable aux usages commerciaux pour la propriété puisque celle-ci se trouvera à moins de 750 mètres de la future station de métro Anjou.

3. Recommandations

3.1. Une vocation somme toute souhaitable

Le premier projet de PUM se distingue de son prédécesseur de nombreuses façons. Le document oriente la planification urbaine vers l'avenir et vise à faire de la métropole une ville résiliente, responsable et inclusive.

La vision de la Ville est ambitieuse. Un des principaux éléments de cette vision 2050 est le développement de l'offre en transport collectif. La Ville de Montréal entend non seulement favoriser le prolongement de ses réseaux et en développer de nouveaux, mais entend également les intégrer de manière cohérente avec ses stratégies de développement urbain : elle a fait le choix de densifier stratégiquement des lieux propices à un exercice d'intensification des activités urbaines, qui favoriseront des habitudes durables par leurs résidents.

Les GDA n'en font pas exception. Plusieurs objectifs sont identifiés pour le Pôle Anjou et visent ultimement à en faire un milieu de vie complet et durable. À cet effet, le PUM apporte plusieurs bons coups, cohérents et nécessaires pour la réalisation de sa vision :

- Il associe le Pôle Anjou à une échelle d'impact métropolitaine et l'identifie comme un secteur d'opportunité à prioriser;
- Il localise le Pôle Anjou dans un niveau d'intensification élevé et dans une affectation mixte;
- Sa vision inclut un tracé de SRB reliant la future station Anjou du métro, et par le fait même les GDA, aux boulevards Roi-René et Ray-Lawson, lesquels accueilleraient également une ligne de SRB.

Ces différents paramètres et éléments de vision sont bel et bien souhaitables pour favoriser à moyen et long terme des opportunités intéressantes pour de nouvelles utilisations sous un modèle durable au niveau des espaces de stationnement qui entourent le centre d'achat.

Le PUM présente cela dit quelques défis pour mener à terme cette vision, soit les suivants :

3.2. Les défis du PUM pour le secteur des GDA

3.2.1. La densité

Les GDA présentent un potentiel comme peu d'autres lieux dans la métropole de par leur dimension, leur contexte urbain et leur localisation stratégique dans l'est de Montréal.

Une opération urbaine de redéveloppement comme celle envisagée par la Ville pour le Pôle Anjou nécessite des investissements structurants, tant publics que privés, et des efforts particuliers liés à leur complexité (gestion des baux et ententes, servitudes hydroélectriques, phasage, etc.). Un projet urbain aussi structurant, lorsque réalisé, restera en place pour les prochaines générations à venir. Les choix de planification réalisés aujourd'hui auront donc un impact important sur les opportunités de développement futures, d'ici 2050 et au-delà.

Le PUM mise notamment sur les secteurs d'opportunités pour atteindre certaines cibles ambitieuses de la Ville, telle que l'ajout de plus de 200 000 logements en seulement 26 ans à Montréal, une augmentation de plus de 22% du parc de logements actuel.

Nombreux d'ailleurs sont les secteurs d'opportunités dont le succès repose sur des projets de transport collectif projetés par la Ville, dont le financement, la priorisation et la faisabilité sont à déterminer. Rappelons que la planification d'un projet de transport collectif prend plusieurs années à planifier, pour ensuite prendre plusieurs années à construire. Rappelons également que le projet d'extension de la ligne bleue est dans les cartons du gouvernement depuis maintenant bientôt 40 ans². L'arrivée concrète d'une nouvelle station de métro dans un secteur propice au redéveloppement et d'une dimension aussi importante est non négligeable : ces lieux doivent être utilisés à leur plein potentiel.

Les paramètres de densité prévus pour les GDA, bien que fixés en tant que minimum, laissent trop peu de prévisibilité sur les paramètres maximaux qui pourraient être fixés dans les règlements de concordance : permettront-ils bel et bien de maximiser l'utilisation d'un lieu au potentiel aussi rare dans la métropole? La Ville de Montréal a-t-elle fait l'exercice de voir si les densités appliquées au PUM pourront bel et bien répondre à ces cibles non seulement ambitieuses, mais également essentielles pour que Montréal demeure une ville accessible?

Afin de garantir des retombées financières adéquates et maximiser le retour sur investissement, il est crucial d'ajuster la densité projetée.

Recommandation 1 : Modifier le seuil minimal moyen de densité résidentielle net des GDA de « 200 log/ha » à « 350 log/ha ».

Recommandation 2 : S'assurer du **principe gagnant-gagnant d'avoir recours aux mesures de zonage incitatif** pour les développeurs et la Ville et ne pas y limiter la densité minimale.

Recommandation 3 : S'assurer d'une **prévisibilité sur l'échéancier d'adoption des règlements de concordance** et ne pas geler les règlements dans l'intérim.

² Source : <https://www.ledevoir.com/politique/montreal/524810/prolongement-de-la-ligne-bleue>

3.2.2. Le stationnement

Les paramètres applicables au stationnement dans le PUM témoignent d'une réelle volonté de la Ville de favoriser la mobilité durable et d'orienter ses stratégies de développement urbain en conséquence. Le retrait des minimums de stationnement est notamment une belle addition au PUM.

Cela dit, quelques paramètres risquent d'avoir un effet contraire aux volontés de la Ville et de plutôt bloquer ses ambitions pour le redéveloppement de certains secteurs stratégiques. Les ratios maximums de stationnement, notamment pour les usages commerciaux, sont de loin mésadaptés au contexte des GDA, et ce, de plusieurs façons.

Un nuancement manquant au niveau de la temporalité

Les ratios de stationnement prévus dans le projet de PUM semblent adaptés à la finalité de la vision 2050 de la Ville, lorsque ses réseaux de transport collectif seront développés sur tout son territoire, que les lieux stratégiques voués à l'intensification urbaine seront déjà densifiés et que les habitudes de déplacement de la communauté montréalaise auront évolué.

Toutefois, la situation en 2024 est bien différente. L'est de Montréal n'a pas encore fait l'objet d'un exercice d'intensification structurant et stratégique de son territoire, n'a pas encore l'offre en transport collectif structurante de la vision 2050 du PUM et sa population se déplace majoritairement en voiture.

Il est souhaitable que les déplacements en voiture diminuent avec un modèle d'urbanisation favorisant la densification et la proximité des services. Cela dit, pour assurer le succès de ce modèle urbain, il faut favoriser une transition dans les habitudes de déplacement qui suit l'évolution réelle du territoire et son offre en mobilité.

Recommandation 4 : Favoriser une **transition graduelle** des ratios de stationnement maximaux en fonction de la densité bâtie des secteurs environnants et du développement réel de l'offre en transport collectif.

Un nuancement manquant entre un secteur central et un secteur péricentrique

Le contexte urbain, les options de mobilité et les habitudes de déplacement diffèrent considérablement entre un secteur central, dense, habité, mixte et bien desservi par plusieurs options existantes de transport collectif structurant, d'un secteur ne possédant pas encore ces caractéristiques.

Bien que l'arrivée d'une station de métro implique l'opportunité de la création d'un quartier complet, les options de mobilité des quartiers environnants vers celui-ci sont présentement très limitées.

La station de métro Anjou sera un terminus lorsque réalisée, ce qui signifie que les résidents à l'est de cette station n'auront pas accès à un mode de transport collectif structurant compétitif pour s'y déplacer. Notons également l'absence d'un lien en transport collectif nord-sud à l'endroit des GDA et la fracture urbaine que forment les autoroutes 25 et 40 avec les quartiers limitrophes. L'accessibilité et l'offre en transport collectif actuelle rendent un ratio de 0.5 case/100 m² non viable et pourraient même compromettre des initiatives de redéveloppement. Il s'agit d'une approche assez drastique.

Le PUM ne fait pas de distinction entre un secteur central et un secteur non central. Nombreux sont les citoyens qui le fréquentent n'ayant pas accès à un mode de transport collectif efficace pour s'y rendre, ils doivent pour l'instant s'appuyer sur l'utilisation de leur voiture.

Rayon d'influence

Le rayon d'influence des usages commerciaux existants des GDA se prête bien à cette réflexion. Le rayonnement des GDA est d'impact métropolitain comme l'indique le PUM : il accueille 7 millions de visiteurs par année. Celui-ci est localisé dans un secteur qui ne fait présentement pas l'objet d'une desserte compétitive en transport collectif et même avec l'arrivée d'une station de métro, la compétitivité de cette desserte présentera ses limites.

Le ratio pour un usage résidentiel applicable à moins de 750 mètres d'une station de métro convient. Cela dit, le ratio pour un usage commercial à moins de 750 mètres d'une station de métro est mésadapté au contexte d'un équipement commercial localisé hors centre doté d'un tel rayonnement, d'une telle affluence, ainsi qu'en fonction des nécessités de ses locataires pour leurs besoins de base en mobilité, de même qu'aux spécificités des baux et ententes qu'elle entretient avec eux.

Recommandation 5 : Adapter les ratios maximums de stationnement en fonction de la localisation sur le territoire montréalais, en distinguant les secteurs centraux des secteurs péricentriques.

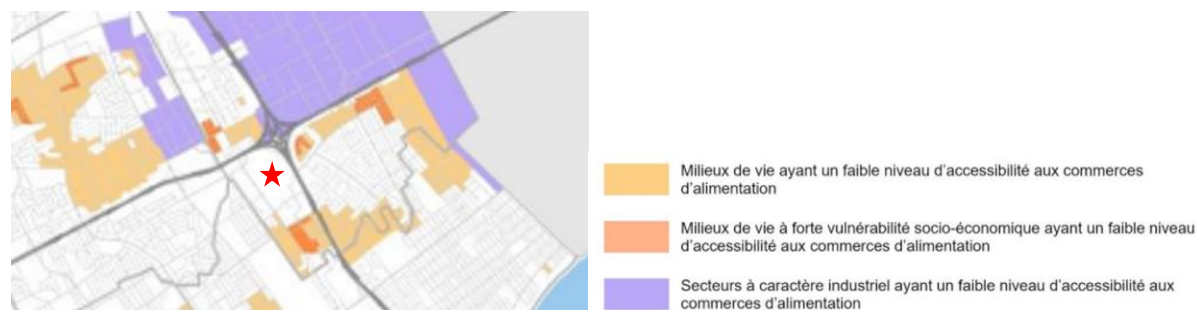
Un nuancement manquant au niveau du type d'usage

Un seul ratio maximal est indiqué au PUM pour un usage commercial, sans distinction du type d'usage. Ce ratio est mésadapté à bien des usages, même dans le contexte de la création de quartiers complets.

En guise d'exemple, une épicerie peut s'accompagner de besoins de mobilité différents de ceux d'un café de quartier. Faire l'épicerie pour une famille résulte en la nécessité de transporter plusieurs sacs lourds sur une distance qui peut être très grande et difficile à faire à pied ou en transport collectif.

Bien que les futurs résidents du Pôle Anjou puissent avoir un accès facile à ce type d'usage, de nombreux résidents existants des quartiers limitrophes fréquenteront eux aussi ces commerces pour leurs besoins essentiels.

Apposer un ratio maximum trop petit pour un usage commercial comme un commerce d'alimentation pourrait avoir un effet contraire à aider à la lutte contre les déserts alimentaires, voire à limiter les commerces d'alimentation à s'implanter dans certains quartiers. Dans le contexte existant, les GDA jouent un rôle important en la matière.



Nombreux seront les usages et ensembles commerciaux qui deviendront en situation de droits acquis suite à l'implantation d'un tel ratio maximum. Au lieu de favoriser le redéveloppement/réaménagement des stationnements sous des principes durables et l'implantation de services de proximité dans tous les quartiers, ce pourrait plutôt avoir l'effet contraire : créer un effet de gel.

Les ensembles commerciaux font l'objet d'ententes et de baux avec leurs locataires, qui déterminent généralement des ratios minimums de stationnement à respecter pour répondre à leurs besoins de mobilité. Pour respecter les échéances à ces baux, conserver ces locataires, voire tout simplement assurer l'utilisation et l'attractivité de leurs locaux existants, ces ensembles commerciaux devront s'assurer de pouvoir offrir un nombre suffisant de cases pour répondre à leurs besoins fonctionnels, au risque que leurs locataires se relocalisent à d'autres endroits où ces besoins seront répondus. Dépendamment du contexte, conserver les stationnements tels quels pourrait être plus rentable qu'entamer une opération de redéveloppement.

Rappelons que les GDA ont une échelle d'impact métropolitaine. Leur desserte se tisse à un territoire bien plus large que seul celui de son quartier et la propriété accueille des usages essentiels à la diversification de l'offre commerciale pour les Montréalais.

Les ratios du PUM sont pour l'instant mésadaptés à leur contexte. Il est essentiel de garantir un nombre suffisant d'espaces de stationnement pour ses visiteurs, sans pour autant limiter la transition de la planification urbaine vers des objectifs durables.

Recommandation 6 : **Adapter et réviser à la hausse les ratios de stationnement commerciaux** en fonction du type de commerce desservi. Pour les commerces et services de la vie courante (ex. épicerie, pharmacie, restaurant, etc.), **proposer un ratio maximal de 1 case par 25 m² de superficie de plancher.**

Recommandation 7 : Dans le cas de la relocalisation d'un usage commercial existant sur un même site **dans le contexte d'une opération de redéveloppement, permettre le maintien du nombre de cases** existants du commerce.

4. Conclusion

Ivanhoé Cambridge souligne l'orientation de la Ville de Montréal de faire de la métropole une ville résiliente, responsable et inclusive. Les objectifs en lien avec le Pôle Anjou sont cohérents avec l'arrivée d'une nouvelle station de métro et le contexte actuel de la propriété. Les Galeries d'Anjou présentent un contexte propice à un exercice d'intensification de ses activités comme peu d'autres lieux dans la métropole, et méritent une attention particulière pour assurer leur utilisation à leur meilleur potentiel.

Or, certaines technicalités du PUM nécessitent d'être révisées pour assurer le succès de cette vision :

Recommandation 1 : Modifier le seuil minimal moyen de densité résidentielle net du lot des GDA de « 200 log/ha » à « **350 log/ha** ».

Recommandation 2 : S'assurer du **principe gagnant-gagnant d'avoir recours aux mesures de zonage incitatif** pour les développeurs et la Ville et ne pas y limiter la densité minimale.

Recommandation 3 : S'assurer d'une **prévisibilité sur l'échéancier d'adoption des règlements de concordance** et ne pas geler les règlements dans l'intérim.

Recommandation 4 : Favoriser une **transition graduelle** des ratios de stationnement maximaux en fonction de la densité bâtie des secteurs environnants et du développement réel de l'offre en transport collectif.

Recommandation 5 : Adapter les ratios maximums de stationnement en fonction de la localisation sur le territoire montréalais, en **distinguant les secteurs centraux des secteurs péricentriques**.

Recommandation 6 : **Adapter et réviser à la hausse les ratios de stationnement commerciaux** en fonction du type de commerce desservi. Pour les commerces et services de la vie courante (ex. épicerie, pharmacie, etc.), **proposer un ratio maximal de 1 case par 25 m² de superficie de plancher**.

Recommandation 7 : Dans le cas de la relocalisation d'un usage commercial existant sur un même site **dans le contexte d'une opération de redéveloppement, permettre le maintien du nombre de cases existants du commerce**.