

Ivanhoé Cambridge
1001, rue du Square-Victoria
Bureau C-500
Montréal (Québec) H2Z 2B5 Canada

+1 514 841-7600
ivanhoecambridge.com

Objet : Consultation publique du projet de PPU du Quartier des gares
Préoccupations sur les impacts de la mise en œuvre du PPU du Quartier des gares
Compléments au mémoire déposé le 11 juin 2015

Madame et Messieurs les commissaires,

AVANT-PROPOS

Ivanhoé Cambridge, filiale immobilière de la Caisse de dépôt et placement du Québec et l'un des plus importants gestionnaires de fonds institutionnels au Canada, a déposé un mémoire auprès de l'Office de consultation de Montréal (OCPM), le 11 juin 2015, dans le cadre de la consultation publique organisée relativement au projet de Programme particulier d'urbanisme (PPU) du Quartier des gares. Rappelons que si Ivanhoé Cambridge a souhaité s'exprimer, c'est avant tout parce qu'elle émet des réserves quant à certains éléments de cet outil de planification.

En effet, nous avons soulevé, dans le mémoire déposé initialement que le périmètre à l'intérieur duquel s'insère le PPU n'est pas seulement un territoire habité, mais davantage un secteur mixte et multifonctionnel où l'on travaille, magasine, flâne, se divertit, transite, mais également que l'on traverse. Or, c'est une dimension peu touchée eu égard aux enjeux qui en découlent, et principalement l'aggravation du phénomène de congestion, ainsi que la capacité de stationnement. Également, nous avons insisté sur le caractère prématuré, selon nous, de l'exercice de planification en cours, dans la mesure où aujourd'hui il y a encore de grandes inconnues concernant le projet d'implantation du SLR, la localisation de ses infrastructures connexes et les impacts de ces changements sur le fonctionnement du quartier.

Au-delà de ces préoccupations, nous souhaitons saisir l'opportunité qui nous est offerte, de part l'extension de la période d'enregistrement des mémoires et les informations révélées récemment, pour apporter, dans la présente, des éclairages nouveaux qui nous semblent importants d'être partagés. Ceci demeure dans l'optique de solliciter l'attention des membres de la commission de l'Office quant à l'examen de ce mémoire, qui se veut un complément à celui initialement déposé, et sa prise en compte dans la révision du projet de PPU du Quartier des gares.

L'ÉLARGISSEMENT DU PÉRIMÈTRE DE SURHAUTEUR SOULÈVE UN ENJEU

Nous avons souhaité prendre part au débat public en déposant un premier mémoire car, comme nous l'avons souligné, nous sommes préoccupés par certains changements proposés et nous nous devons de manifester encore notre position, dans la mesure où de nouveaux éléments ont été portés sur la place publique.

Après une revue du procès verbal des différents mémoires déposés et/ou présentés, dans le cadre du processus de consultation publique, mais aussi les échos qui en ont été faits dans la presse écrite et les réseaux sociaux, nous avons pu constater que certains acteurs estimaient que l'on n'allait pas assez loin en matière de densité (hauteurs). En effet, on a pu lire que certains souhaiteraient que

celle-ci soit étendue encore plus au sud, jusqu'à la rue Notre-Dame, et vers l'est, où l'on souhaite ériger effectivement une série de bâtiments de grande hauteur et densité.

Or, si nous nous questionnions déjà sur la pertinence d'une telle densification dans le secteur des Gares dans le mémoire que nous avons d'ores et déjà déposé à l'Office, ces révélations nous poussent à demeurer encore plus prudents. L'enjeu de la congestion se poserait en effet de façon exponentielle si l'on acceptait d'agrandir le périmètre de surhauteur, voire de densité accrue.

LA DENSITÉ ACCRUE : UN VECTEUR DE CONGESTION SUPPLÉMENTAIRE À PRÉVOIR

Nous l'avons largement souligné dans le mémoire que nous avons déposé le 11 juin dernier, et nous souhaitons le réitérer ici, car cela a un impact important : la congestion automobile est au cœur de nos préoccupations. En effet, qu'il s'agisse de la congestion subie présentement dans le secteur du PPU ou de celle anticipée, dans un horizon de moyen à long termes, si l'exercice de planification en cours est conduit selon la vision et les paramètres énoncés, on pourrait s'attendre à voir la situation empirer. Or, si l'on suit la logique d'un élargissement du périmètre de surhauteur de façon significative, on peut se demander si les impacts n'en seront pas d'autant plus dommageables.

L'argument de la flexibilité que certains peuvent avancer pour justifier l'augmentation des limites de hauteur n'est pas, selon nous, une position sans répercussion. En effet, on le voit dans bien des grandes villes, lorsqu'on augmente la hauteur, on finit par combler le COS maximal autorisé. C'est d'ailleurs l'un des principaux motifs de changements de zonage invoqués par les acteurs du développement immobilier. Ainsi, que ce soit simplement l'augmentation de la hauteur seule ou l'atteinte du COS maximum, le mécanisme produit les mêmes effets : une augmentation de la densité au sens large. Mais, dans une telle logique, nous nous questionnons sur le fait que cette densité accrue puisse être un facteur supplémentaire d'accroissement de la congestion automobile.

Qui plus est, en appliquant un plafond de hauteurs plus important dans le secteur, rappelons que l'on viendrait chercher celles que l'on retrouve traditionnellement dans le cœur du centre-ville. Or, si le secteur visé par le PPU est effectivement dans le centre-ville, il est situé ici aux marges du quartier des affaires. Griffintown n'est d'ailleurs pas loin et on y retrouve des hauteurs beaucoup moins importantes.

Par ailleurs, comme on l'avait déjà précisé, les solutions proposées dans le PPU impliquent la réduction de la capacité physique du réseau viaire pour contenir une circulation véhiculaire, incluant l'ajout d'autobus, augmentation de l'achalandage des nouveaux résidents et travailleurs. Également, il faut considérer la multiplication des nuisances à prévoir, à commencer par la congestion, on l'a vu, mais aussi le bruit ou encore la pollution pour l'ensemble des usagers, ou encore la réduction de la place réservée aux automobiles. L'apport anticipé de nouvelles populations, par le redéveloppement des terrains qui sont présentement sous-utilisés dans le secteur, nous laisse penser que cela diminuerait aussi les possibilités de stationnement hors-rue, en raison de l'utilisation des espaces disponibles par les nouveaux développements immobiliers. Ainsi, aucun projet d'amélioration et d'ajout de capacité supplémentaire au réseau routier n'est prévu et ne saurait compenser suffisamment l'augmentation de la demande que ces nouvelles hauteurs autorisées permettraient.

DES PRÉOCCUPATIONS D'ORDRE URBANISTIQUE

Sur un plan plus général, les inquiétudes dont nous avons fait part dans notre premier mémoire nous amènent à nous questionner sur l'impact que l'augmentation de la hauteur et de la densité par extension pourrait avoir sur le milieu urbain et principalement le centre-ville. En effet, lorsqu'on parle de densité et de surhauteur, on fait directement allusion au centre-ville et au quartier des affaires où se concentrent traditionnellement les plus grands immeubles dont les gratte-ciel. Or, l'ouverture sur de plus grandes densités dans le secteur visé par le PPU, qui se reflète dans les ambitions de certains

projets en planification, laissent présager le développement d'une nouvelle offre en terme commercial et de bureau en particulier dans le panorama montréalais.

Pourrait-on dire qu'actuellement, Montréal compte un taux de croissance qui malheureusement ne favoriserait que le déplacement des activités commerciales et de bureaux et non pas la réponse à une demande accrue en locaux supplémentaires?

C'est pourquoi, on peut se demander si le fait de favoriser implicitement l'ouverture d'un nouveau secteur d'activités urbaines quelque peu en marge du centre-ville n'aurait pas pour impact d'affaiblir les activités du quartier des affaires. Ce dernier mériterait au contraire d'être consolidé, voire renforcé. La Ville de Montréal a misé sur son quartier des affaires. Les investissements actuels injectés dans ce cœur du centre-ville ne méritent-ils pas d'être consolidés et renforcés afin de maximiser ces actions?

À terme, les pôles reconnus d'immeubles à bureaux de prestige du secteur McGill College ou encore du Quartier International ne souffriraient-ils pas d'un déplacement des activités vers ce nouveau secteur, dans un tel contexte? Cela fait partie de nos préoccupations. En somme, nous questionnons ici l'efficacité de certaines initiatives de la Ville de Montréal, tel que la revitalisation de la rue Sainte-Catherine qui ne pourraient, par conséquent, rencontrer les objectifs poursuivis de renouveau urbain.

Au niveau urbanistique, cela pose alors un vrai débat sur la localisation des secteurs de surhauteur et de densité. Ceux-ci, qui reflètent les portions du territoire où l'on est censé retrouver les plus hautes densités, doivent-ils se répandre en dehors du cœur du quartier des affaires?

Ne serait-il pas préférable de concentrer les secteurs de plus forte densité à proximité des infrastructures de transport névralgiques, du RÉSO et ainsi consolider le quartier des affaires, plutôt que d'autoriser des hauteurs significatives sur son périmètre? C'est une véritable question de fond que nous soulevons ici. Dans le principe du *transit développement oriented* (TOD), la densification verticale doit être forte dans le noyau puis diminuer graduellement pour assurer le bon fonctionnement du développement. Or, on compte encore bien des terrains à bâtir dans le centre-ville au sens strict. Ne devrait-on alors pas redévelopper ou densifier en priorité ces terrains sous-utilisés ou vacants avant d'autoriser des hauteurs accrues en périphérie, pour ainsi contrer la congestion et inversement favoriser l'utilisation du transport en commun?

Voilà en quelques pages le fruit de notre réflexion, dans la droite ligne du mémoire que nous avons déposé le 11 juin dernier.

En vous remerciant de l'attention portée à nos préoccupations, nous restons évidemment disponibles pour davantage d'information et toute collaboration avec les instances municipales en charge du dossier. Dans l'attente, veuillez accepter, Madame et Messieurs les commissaires, nos salutations distinguées.


Stéphane Lalonde

Vice-Président Développement Québec

Ivanhoé Cambridge

1001, rue du Square-Victoria, Bureau C-500

Montréal (Québec) H2Z 2B5 Canada

T. 514 875-3323

C. Stephane.Lalonde@ivanhoecambridge.com