

Projet de Plan d'urbanisme et de mobilité (PUM) 2050 de la Ville de Montréal

L'avenir des Galeries Saint-Laurent

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

19 septembre 2024

Préparé par Fahey et associés

GROUPE SHAPIRO

TABLE DES MATIÈRES

1. Mise en contexte	3
1.1. L'objectif de ce mémoire.....	3
1.2. Groupe Shapiro.....	3
1.3. Les Galeries Saint-Laurent.....	3
2. Le projet de Plan d'urbanisme et de mobilité (PUM) 2050 de la Ville de Montréal	5
2.1. Stationnement	5
3. Les besoins du Groupe Shapiro	6
3.1. Stationnement	6
4. Conclusion	8

1. Mise en contexte

1.1. L'objectif de ce 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), le positionnement du Groupe Shapiro par rapport au projet de PUM 2050 et de mettre en lumière des pistes de réflexion sur certains des paramètres réglementaires proposés, afin d'assurer la viabilité du projet de redéveloppement des Galeries Saint-Laurent en cours de planification.

1.2. Groupe Shapiro

Depuis plus de quatre décennies, le Groupe Shapiro est un acteur important dans le domaine de la propriété, du développement foncier et de la gestion immobilière dans le Grand Montréal et dans l'Est de l'Amérique du Nord. Notre portefeuille diversifié comprend plus de 50 propriétés, totalisant plus de 10 millions de pieds carrés. Nos actifs immobiliers comprennent des espaces de bureaux, des propriétés commerciales/industrielles polyvalentes, des centres commerciaux, des terrains à développer, des installations de mini-entrepôt et des projets résidentiels. Nous sommes extrêmement fiers de notre vaste expertise dans le secteur du développement immobilier, en particulier dans la transformation de propriétés en difficulté en histoires à succès.

1.3. Les Galeries Saint-Laurent

Le site

Les Galeries Saint-Laurent est un centre commercial à caractère local et établi sur le territoire de l'arrondissement Saint-Laurent (ci-après, **l'Arrondissement**), tel que représenté à la figure ci-bas. Le site bénéficie d'une localisation privilégiée au cœur de l'Arrondissement, à la croisée du quartier historique Norvick au nord-est et du secteur Bois-Franc en pleine effervescence au sud-ouest. L'ouverture imminente de la station Bois-Franc du REM, située à distance de marche du site, constitue un atout clé pour le développement du secteur Bois-Franc, dont une partie se trouve désormais dans une aire « TOD » (*Transit Oriented Development*).

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

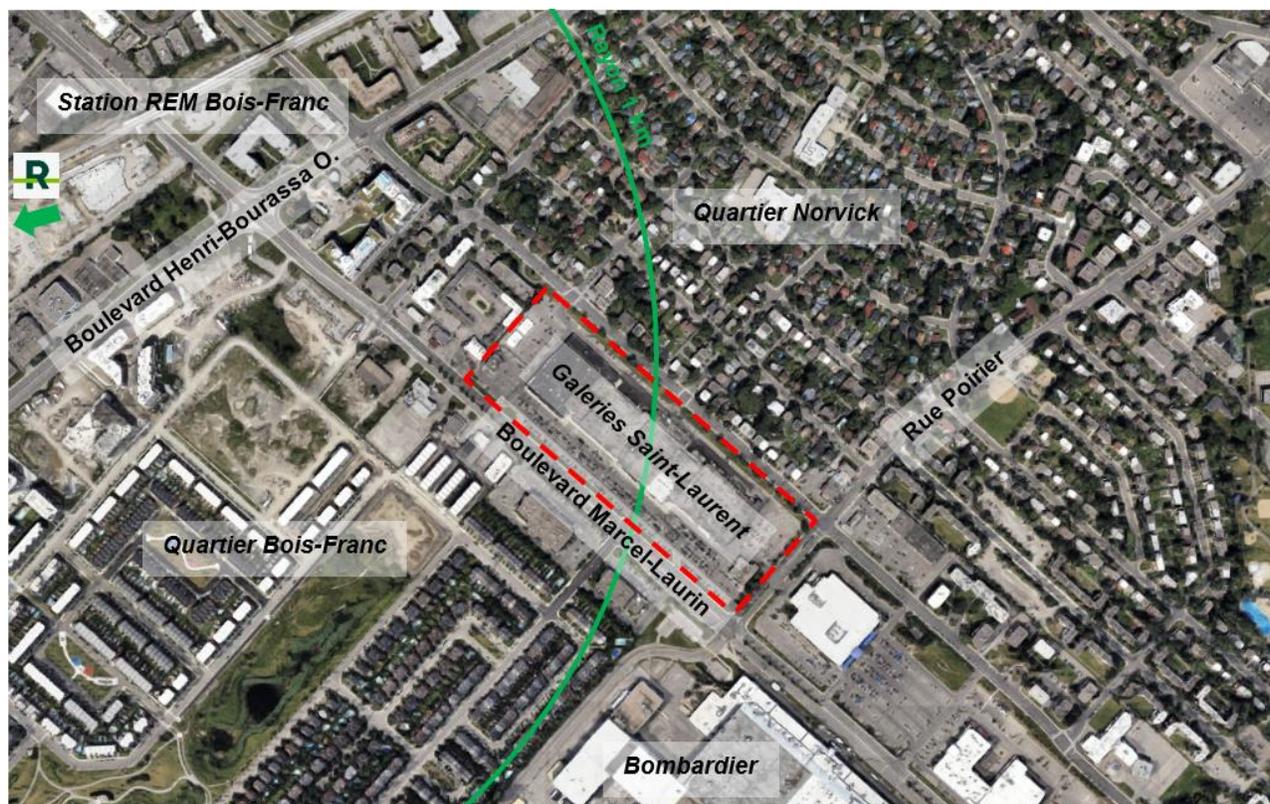


Figure 1, Localisation du site. Le site se retrouve en partie dans le rayon de 1 km de la station du REM Bois-Franc. Source; Google Earth 2024.

Enjeux

Dans la foulée de l'annonce de l'arrivée d'un système léger sur rail structurant (REM) sur son territoire, et pour favoriser la conception de projets novateurs dans les aires TOD identifiées au PMAD (*Plan métropolitain d'aménagement et de développement*), l'arrondissement Saint-Laurent a procédé à une analyse urbaine approfondie du secteur Bois-Franc et à une planification détaillée découlant d'une consultation citoyenne et d'une charrette d'idéation organisée en 2019 (source : PPU TOD Bois-Franc, Ville de Montréal). Cet exercice a culminé par l'adoption du Programme particulier d'urbanisme du secteur TOD Bois-Franc (ci-après, **PPU Bois-Franc**) en avril 2023.

Groupe Shapiro fait partie intégrante des discussions avec la Direction de l'aménagement urbain et des services aux entreprises de l'Arrondissement depuis 2019. Cet exercice de planification concertée a permis de dresser une série de paramètres de développement et de principes d'aménagement s'inscrivant en tout point dans la vision des parties prenantes pour ce secteur névralgique de l'arrondissement Saint-Laurent, et qui bénéficiera à l'ensemble de la population.

Un projet de redéveloppement des Galeries Saint-Laurent est actuellement en cours de planification, sur la base des paramètres réglementaires introduits dans le PPU Bois-Franc. À terme, le site accueillera une nouvelle population résidante, mais conservera également une portion commerciale afin de maintenir les services que le centre commercial offre aux résidents du secteur depuis 1974.

Bien qu'une nouvelle population s'installera sur le site, la fonction commerciale des Galeries Saint-Laurent dessert actuellement une vaste clientèle extra-locale et régionale, qui peut provenir d'une distance de plusieurs kilomètres du site. Par exemple, le centre accueille l'un des deux seuls bureaux de passeports sur

l'Île de Montréal, ce qui génère une affluence importante de clients. Ainsi, pour maintenir le haut niveau de satisfaction de notre clientèle actuelle, il est primordial que le projet de redéveloppement puisse subvenir à l'ensemble de leurs besoins, notamment en termes de mobilité. En effet, bien qu'une petite partie de notre clientèle située dans le secteur immédiat continuera de bénéficier de nos services à une distance de marche ou de vélo, la vaste majorité de notre clientèle (habitant des secteurs unifamiliaux de basse densité éloignés) n'est pas desservie adéquatement en transport collectif ou actif, et l'utilisation de la voiture demeure une nécessité.

2. Le projet de Plan d'urbanisme et de mobilité (PUM) 2050 de la Ville de Montréal

Le 11 juin 2024, la Ville de Montréal a publié en ligne les paramètres réglementaires préliminaires pour le projet de PUM 2050. Parmi les nombreux paramètres énumérés applicables au site, nous porterons notre attention sur les suivants :

2.1. Stationnement

Le projet de PUM 2050 établit des ratios de stationnement maximums par usage et par localisation dans un secteur de référence en stationnement (à l'intérieur d'un rayon d'accès de 750 m ou moins d'un accès au métro à un train léger) ou non. Le site des Galeries Saint-Laurent chevauche deux secteurs, tel que représenté à la figure ci-bas, tirée du chapitre 6 du projet de PUM (p. 116) :

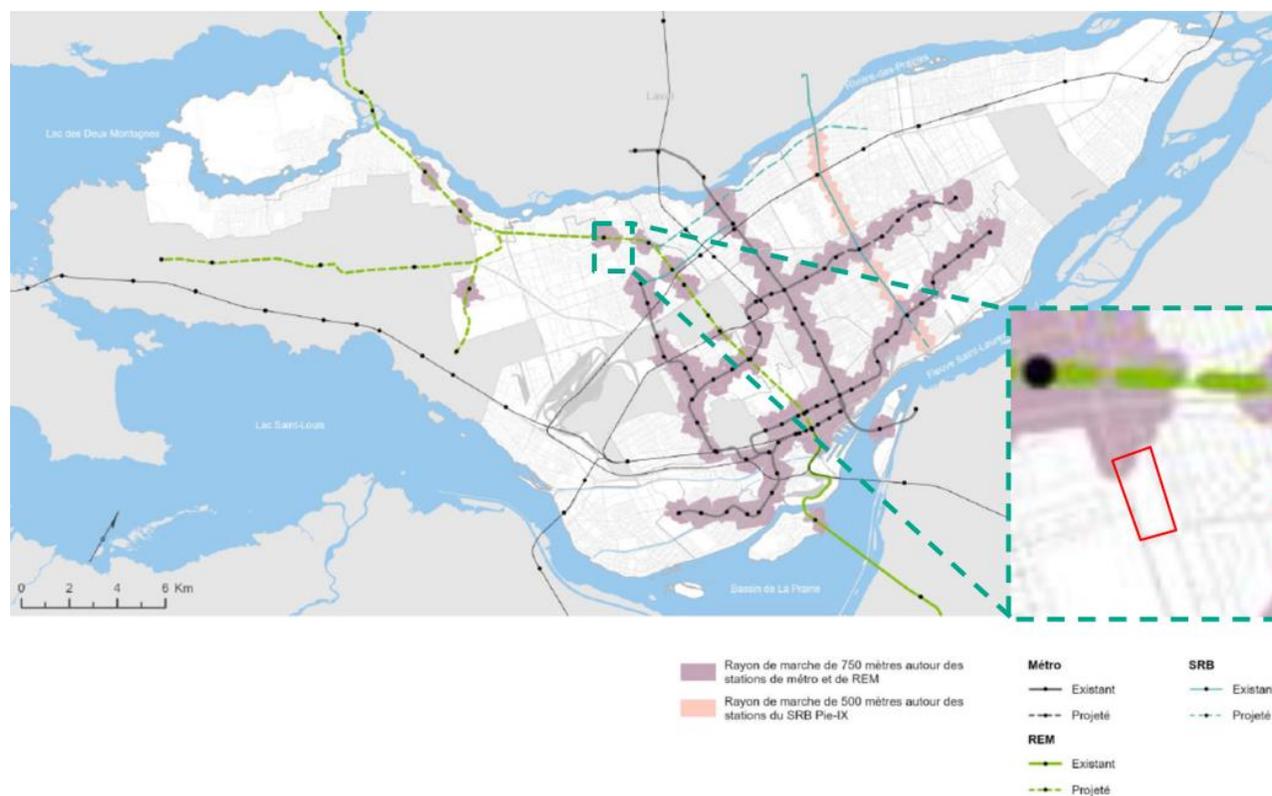


Figure 2, Extrait de la carte de référence en stationnement du projet de PUM 2050 (chapitre 6, p.116)

- Pour la partie ouest (côté Tim Hortons) : à l'intérieur d'un rayon d'accès de 750 m ou moins d'un accès au métro ou un train léger, soit un ratio de :
 - Résidentiel : **max. 0,5 case/logement;**

- Commercial : **max. 0,5 case/100 m² de sup. de plancher**
- Pour la partie centrale et est (côté SAQ) : hors secteur soit un ratio de :
 - Résidentiel : **max. 1 case/logement;**
 - Commercial : **max. 1 case/100 m² de sup. de plancher**

3. Les besoins du Groupe Shapiro

Dans un premier temps, Groupe Shapiro salue les efforts entrepris par la Ville de Montréal dans l'élaboration du PUM 2050 et accueille favorablement la vision partagée pour la nécessité de redévelopper les grands ensembles commerciaux péricentriques en quartiers mixtes innovants.

Concernant les paramètres préliminaires présentés à la section précédente, nous souhaitons apporter certaines précisions et soulever certaines préoccupations, afin de permettre la réalisation d'un projet de redéveloppement fonctionnel et de qualité, autant pour la nouvelle population qui y élira domicile que pour la fidèle clientèle actuelle qui fréquente le centre.

3.1. Stationnement

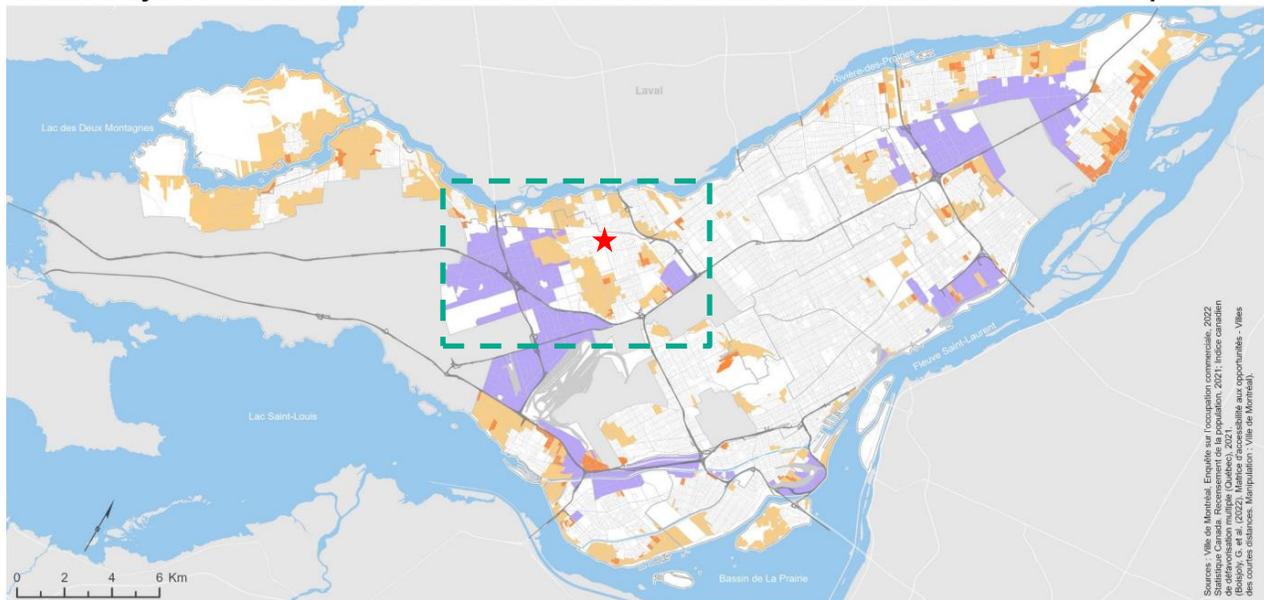
Les ratios de stationnement maximums proposés par le projet de PUM sont les mêmes à l'échelle de la Ville de Montréal. Or, le contexte urbain et les options de mobilité sont très différents entre un secteur central de la Ville (Ville-Marie, le Plateau Mont-Royal, le Sud-Ouest, etc.) et un secteur péricentrique tel que Saint-Laurent, Lachine, Pierrefonds-Roxboro, etc. Bien que l'arrivée d'une station du REM puisse créer l'opportunité d'un TOD mixte dans le quartier Bois-Franc, les options de mobilité des quartiers environnants vers cette aire TOD sont limitées, à moins d'être soi-même résident d'une autre aire TOD.

Dans tous les cas, la vaste majorité de nos clients actuels devront continuer à utiliser leur voiture pour se rendre sur le site des Galeries Saint-Laurent, et un manque de cases de stationnement compromettrait la viabilité de tout locataire commercial. Devant une telle restriction, très peu de nos locataires commerciaux actuels seront favorables à un projet de redéveloppement. Il importe d'ailleurs de noter que plusieurs de nos locataires ont des clauses dans leurs baux respectifs, dans lesquels un ratio de stationnement minimum de **4,5 cases par 1 000 pi² de superficie de plancher commerciale (±4,84 cases par 100 m²)** doit être maintenu en tout temps.

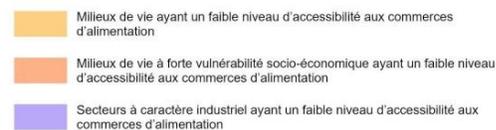
En bref, si les baux ne sont pas respectés et **si nous n'avons pas l'appui de nos locataires, aucun projet de redéveloppement ne peut être réalisé, et le statu quo est maintenu**, ce qui irait à l'encontre des objectifs de la Ville de Montréal et du Groupe Shapiro d'augmenter le nombre de logements sur le territoire.

Le projet de PUM reconnaît d'ailleurs l'existence de déserts alimentaires dans les secteurs péricentriques actuellement bâtis (dont Saint-Laurent), caractérisés par un modèle de développement de basse densité et peu desservis en transport collectif et en services de la vie courante à distance de marche des lieux de résidence et/ou de travail (chapitre 2, carte 2-15). Imposer des ratios de stationnement trop stricts serait contreproductif à la volonté de combattre les déserts alimentaires et de services, car les citoyens habitant ces secteurs verraient leurs options de mobilité davantage restreintes, alors qu'ils sont déjà essentiellement limités à l'utilisation de la voiture uniquement.

Secteurs ayant un faible niveau d'accessibilité aux commerces d'alimentation en 15 minutes à pied



Note : La carte présente les secteurs à partir desquels l'accessibilité aux commerces d'alimentation complets à distance de marche est faible. Ces commerces contribuant à la santé de la population et à l'adoption de modes de vie sains, l'absence d'une offre adéquate à proximité du domicile tend à favoriser l'utilisation de l'automobile pour les déplacements à des fins d'approvisionnement. Dans ce contexte, les ménages défavorisés et/ou non motorisés peuvent être contraints d'effectuer des déplacements plus longs et plus pénibles pour s'approvisionner ou de fréquenter plus régulièrement des commerces offrant une moins grande variété et qualité de produits alimentaires. Les milieux de vie où la vulnérabilité socioéconomique est élevée sont représentés distinctement afin de permettre une priorisation des interventions. Les commerces d'alimentation considérés pour cette analyse comprennent les supermarchés, les épiceries, les fruitières, les grandes surfaces comportant une section d'épicerie complète et les marchés publics. Les dépanneurs et les établissements d'alimentation spécialisés (ex. : boucherie, poissonnerie, etc.) sont exclus.



Ainsi, nous aimerions formuler plusieurs recommandations visant à assurer le redéveloppement de centres commerciaux qui répondraient aux besoins de tous, et non seulement des personnes qui les habiteront. Groupe Shapiro est d'avis que les ratios de stationnement commerciaux devraient être nuancés par secteur de la Ville de Montréal et par type de commerce, plutôt que d'employer une approche universelle qui ne tient pas compte des enjeux spécifiques à chaque secteur.

En premier lieu, les ratios de stationnement commerciaux au sein des centres commerciaux péri-centriques localisés à l'extérieur du centre-ville et des secteurs directement adjacents devraient être revus à la hausse pour refléter davantage les enjeux de mobilité créés par le développement suburbain de basse densité qui entourent ces grands centres. Un nombre insuffisant de cases de stationnement pour desservir la population de ce type de secteurs les empêcheraient non seulement d'accéder aux services et commerces essentiels, mais affecterait également la viabilité des locataires commerciaux sur le site.

Ensuite, nous sommes d'avis que les ratios de stationnement devraient être adaptés selon le type de commerce desservi. Un café de quartier ou un bureau de poste ne devrait pas avoir le même ratio de stationnement qu'une épicerie, pharmacie, animalerie ou centre de rénovation (par exemple), qui ont de réels besoins fonctionnels en termes de stationnement (achats nombreux, lourds, encombrants et difficilement transportables à pied ou en transport collectif).

Enfin, Groupe Shapiro croit que tout ratio de stationnement imposé dans le PUM 2050 devrait faire l'objet d'un phasage graduel en fonction de la densité bâtie du secteur et du maillage, et de l'efficacité des services de transport collectif et actif. Actuellement, le projet de PUM présente des ratios de stationnement potentiellement viables en 2050 lorsque (et si) l'ensemble du réseau de transport collectif proposé est réalisé, mais la réalité de 2024/2025 est toute autre. Tant qu'une certaine densité de population et de desserte en transport collectif et actif n'est pas atteinte, les ratios proposés ne sont non seulement pas viables, mais

empêcheraient en tout point la réalisation de tout projet de redéveloppement visant à accroître la densité de population.

4. Conclusion

Afin d'assurer un contexte réglementaire viable et propice à un projet de redéveloppement de qualité, qui ne répond pas seulement aux besoins de la population résidante, mais également celle des quartiers environnants, Groupe Shapiro formule deux recommandations à considérer dans l'adoption du Plan d'urbanisme et de mobilité 2050 :

- **Recommandation 1 :** Pour les grands ensembles commerciaux péricentriques, nuancer et reconnaître le caractère relativement immuable et les enjeux de mobilité relatifs aux secteurs existants de basses densités avoisinant les centres commerciaux;
- **Recommandation 2 :** En lien avec la recommandation 2, différencier et ajuster les ratios de stationnement commerciaux maximums à **4,33 cases par 100 m² de superficie de plancher** (4 cases par 1 000 pi²) pour les centres commerciaux péricentriques localisés, notamment les secteurs mal desservis en services identifiés à la carte 2-15. Pour ces mêmes secteurs, transitionner graduellement les ratios de stationnement maximums en fonction de la densité bâtie du secteur environnant et du développement du service de transport collectif.