

Le 20 septembre 2024

Madame Francine Simard  
Présidence de commission  
Office de la consultation de Montréal  
1550, rue Metcalfe, bureau 1414  
Montréal (Québec) H3A 1X6

**OBJET : Opinion écrite – Consultation publique – Plan d’urbanisme et de mobilité 2050  
6645 boulevard Décarie – Arrondissement Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce**

---

Madame,

Nous saluons les bonnes intentions de la Ville de Montréal dans l'élaboration du Plan d'urbanisme et de mobilité 2050 (PUM) et apprécions la démarche consultative de l'Office de la consultation de Montréal. Par la présente, nous tenons à mettre en lumière certaines composantes de ce plan ainsi que leurs répercussions sur le développement de notre métropole, en particulier le long du boulevard Décarie.

Tout d'abord, il est impératif que le PUM facilite la densification et les changements d'usage sur les propriétés ciblées pour des redéveloppements. La flexibilité actuelle dont bénéficient les arrondissements et les promoteurs est essentielle pour encourager l'innovation et trouver des compromis constructifs. Une approche rigide nuirait inévitablement à la créativité et à l'efficacité du développement urbain.

Ensuite, la durée du processus de révision du PUM, ainsi que la concordance de la réglementation des arrondissements, doit être clairement balisée et limitée dans le temps. Les promoteurs ont besoin de prévisibilité pour planifier et mener à bien leurs projets sans obstacle. Des délais prolongés et une incertitude persistante peuvent freiner le développement, retardant ainsi des projets de logement dont notre métropole a besoin dans le contexte de la crise du logement.

De surcroît, il convient de souligner que la durée d'approbation et les coûts associés aux modifications réglementaires introduites par le PUM constituent des préoccupations majeures. Les modifications devraient viser à alléger le processus d'approbation afin de réduire les délais qui pèsent déjà sur les promoteurs et retardent la livraison des unités résidentielles tant attendues. L'augmentation des coûts de développement représente un frein significatif à l'offre de nouvelles unités résidentielles à des prix accessibles. Il est donc crucial que le PUM ne contribue pas à cette pression sur les coûts et qu'il cherche à simplifier les processus d'approbation.

Concernant le redéveloppement du boulevard Décarie, HS Properties appuie la désignation « Mixte » attribuée par la Ville aux propriétés situées le long de cette artère. Il convient également de souligner que ce secteur est identifié comme une zone d'intensification intermédiaire. Ce niveau d'intensification permet à l'arrondissement de fixer la hauteur maximale en se basant soit sur le doublement de la ligne de hauteur du cadre bâti ou en étant proportionnel à la largeur de la voie publique. Compte tenu de la grande hétérogénéité

dans les hauteurs du cadre bâti du boulevard Décarie, qui comprend des bâtiments d'un étage jusqu'à 12 étages, nous sommes d'avis que la largeur du boulevard devrait être utilisée afin de fixer la hauteur maximale, plutôt qu'un doublement de la ligne de hauteur du cadre bâti. Cette approche serait plus cohérente avec l'environnement bâti actuel et permet d'établir une vision de redéveloppement plus claire pour le secteur.

Le secteur du « Corridor du boulevard Décarie » représente une véritable opportunité de développement, notamment pour l'augmentation de l'offre résidentielle et des activités économiques. Une hauteur maximale basée sur la largeur du boulevard favoriserait le redéveloppement de ses abords, assurant ainsi une cohérence volumétrique tout en capitalisant sur la proximité des stations de métro.

En conclusion, je vous encourage à considérer ces arguments afin d'optimiser le PUM et de garantir un développement urbain harmonieux et dynamique pour notre métropole.

Veillez agréer, Madame, l'expression de mes sentiments les meilleurs.



Chaim Joseph  
VP & Director of Operations



HS Properties – Les Immeubles HS  
433 Chabanel O. Suite 300  
Montreal, QC H2N 2J4

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

10 229, Avenue Du Bois-de-Boulogne, arr. Ahuntsic-Cartierville

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

20 septembre 2024

Préparé par Fahey et associés

**fahey**



# TABLE DES MATIÈRES

<b>Mise en contexte</b> .....	<b>3</b>
Objectif de ce mémoire .....	3
Présentation des Immeubles HS .....	3
Contexte stratégique de la propriété .....	3
<b>Contexte la planification urbaine – Projet PUM 2050</b> .....	<b>5</b>
Affectation, intensification et densité .....	5
Transport collectif structurant projeté .....	5
<b>Un contexte propice à la densification intelligente</b> .....	<b>7</b>
Quartier de 15 minutes.....	7
Ampleur du site .....	8
Modulation avec le bâti environnant.....	8
<b>Recommandations</b> .....	<b>10</b>
La densité .....	10
<b>Conclusion</b> .....	<b>11</b>

# MISE EN CONTEXTE

## Objectif de ce mémoire

Le 11 juin 2024, la Ville de Montréal a publié en ligne le premier projet de Plan d'urbanisme et de mobilité (PUM) 2050. Ce document énonce diverses orientations et paramètres réglementaires visant à encadrer l'aménagement du territoire de la ville à l'horizon 2050.

Dans le cadre des consultations publiques organisées par l'Office de consultation publique de Montréal (OCPM), la soumission du présent mémoire vise à présenter la position des Immeubles Howard Szalavetz (HS), propriétaire du site situé au 10 229, Avenue Du Bois-de-Boulogne, en réponse au projet de PUM 2050. Ce mémoire a pour objectif d'émettre nos recommandations sur le PUM et les modifications requises.

## Présentation des Immeubles HS

Immeubles HS est une entreprise familiale de gestion immobilière établie depuis 1965, opérant dans le Grand Montréal, l'Est du Canada et aux États-Unis. Gérant exclusivement ses propres propriétés, l'entreprise possède plus de 1000 unités résidentielles et 800 unités pour personnes âgées. Depuis son expansion dans le marché multi-résidentiel en 1992 et commercial en 2013, elle a ajouté à son portefeuille plus de 4 millions de pieds carrés d'espaces industriels à Montréal en 2014. En 2021, Immeubles HS a diversifié ses activités avec des acquisitions dans le commerce de détail, incluant des centres commerciaux sur la Rive-Sud de Montréal et à Terre-Neuve, et a également pénétré le marché américain en acquérant Agellan REIT. Aujourd'hui, elle détient 6,5 millions de pieds carrés d'espaces industriels et de bureaux aux États-Unis ainsi que trois centres commerciaux totalisant 1,2 million de pieds carrés. Son portefeuille global excède 14 millions de pieds carrés.

Immeubles Howard Szalavetz vise à offrir à tous ses locataires résidentiels et pour personnes âgées un environnement sécurisé et confortable, tout en fournissant aux locataires commerciaux, industriels et de détail des espaces de qualité à des prix abordables. L'entreprise valorise le respect et la bienveillance envers ses résidents, ses collègues et la communauté. L'intégrité est au cœur de ses opérations pour maintenir sa réputation de fiabilité. Elle s'engage à la responsabilité et à l'imputabilité dans son travail, visant l'excellence à travers le travail d'équipe et en assurant l'accessibilité à son personnel et à ses services.

## Contexte stratégique de la propriété

Le site est situé sur l'avenue de Bois-de-Boulogne, dans l'arrondissement de Ahuntsic, tout près du collège de Bois-de-Boulogne (voir image ci-dessous). À noter que plus de la moitié de la propriété est occupé par un stationnement de surface servant aux besoins initiaux en stationnement de la résidence pour personnes âgées. Le bâtiment en question est un immeuble de huit étages, abritant la résidence pour personnes âgées Tournesol, et s'intègre dans un quartier où la hauteur des constructions varie de 2 à 12 étages.

Le site bénéficie d'une localisation stratégique, à moins de 100 mètres du Collège de Bois-de-Boulogne, de nombreux commerces et services de proximité, ainsi que de la gare Bois-de-Boulogne de la ligne Saint-Jérôme du réseau de trains de banlieue EXO. Il est également situé à environ 2,5 kilomètres des stations de métro Sauvé et Henri-Bourassa et est desservi par le réseau d'autobus de la STM, qui assure la liaison entre ces différents modes de transport. Cette proximité avec les infrastructures de transport en commun et les services essentiels rend le site facilement accessible et particulièrement attractif pour la communauté montréalaise et étudiante.

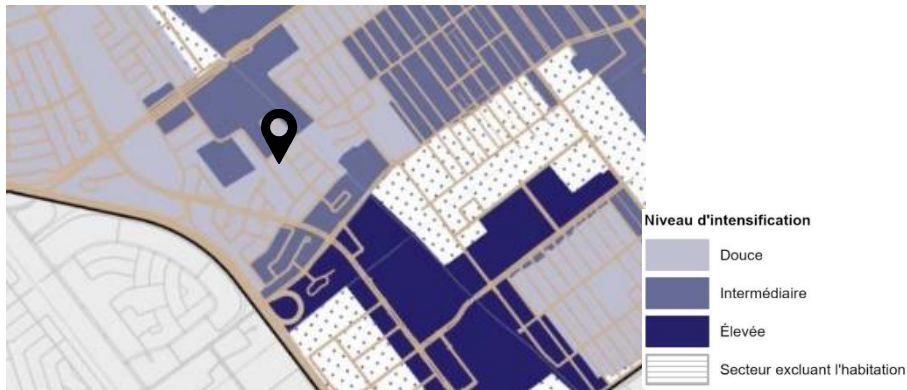


Extrait de Google Earth – Vue aérienne

## CONTEXTE LA PLANIFICATION URBAINE – PROJET PUM 2050

### Affectation, intensification et densité

Selon le projet de Plan d'urbanisme et de mobilité 2050 (PUM), le site est désigné comme une zone à affectation « résidentiel » avec un niveau d'intensification douce et une densité minimale de 80 logements par hectare.



*Extrait de la carte du niveau d'intensification*

### Transport collectif structurant projeté

Le site se trouve à moins de 100 mètres du Collège de Bois-de-Boulogne et de la gare Bois-de-Boulogne de la ligne Saint-Jérôme du réseau de train de banlieue EXO, à plus ou moins 2,5 kilomètres des stations de métro Sauvé et Henri-Bourassa, ainsi que du réseau d'autobus de la STM qui fait le pont entre ces différents modes de transport collectif. En date d'aujourd'hui, la localisation de la propriété en fait un emplacement attractif, facilement accessible et particulièrement attrayant pour la communauté montréalaise et étudiante.

D'ici 2040, le réseau de transport en commun sera renforcé par le développement d'un réseau de tramway reliant la ville d'ouest en est, l'extension de la branche ouest de la ligne orange du métro et l'introduction de nouveaux services de bus rapides (BRT). À l'échelle du site, deux lignes de bus rapides (BRT) sont prévues le long des boulevards Henri-Bourassa et Sauvé.

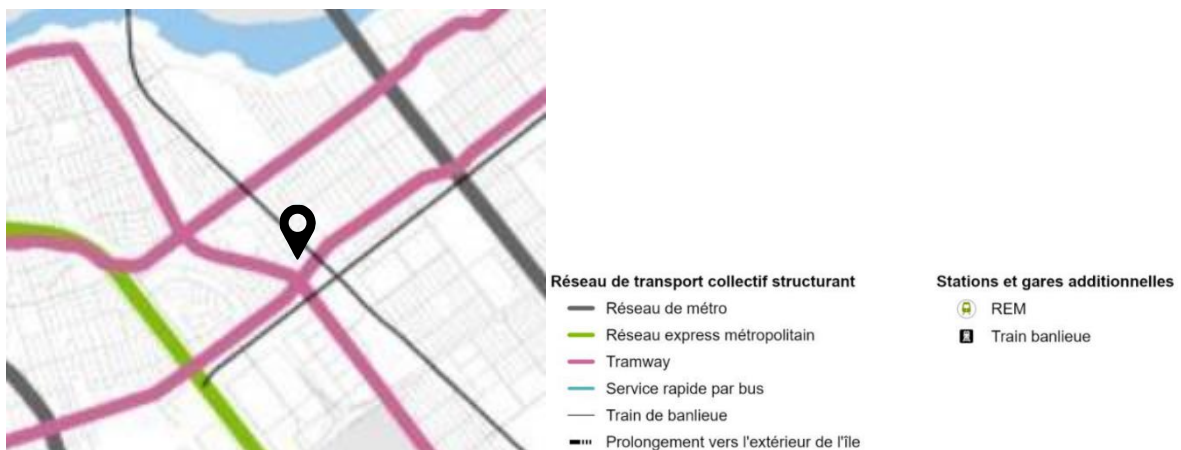


Extrait du réseau de transport structurant (2040)

D'ici 2050, la performance du réseau sera améliorée par l'ajout d'une nouvelle ligne de métro (rose), le déploiement du réseau de tramway à travers la ville et le prolongement de la ligne bleue du métro vers l'ouest.

Trois lignes de tramway sont prévues à proximité du site, en bordure de:

- Le boulevard Acadie ;
- Le boulevard Henri-Bourassa, et;
- L'avenue Sauvé.



Extrait du réseau de transport structurant (2050)



## UN CONTEXTE PROPICE À LA DENSIFICATION INTELLIGENTE

Dans un contexte où la Ville de Montréal est confrontée à une pénurie croissante de logements, exacerbée par l'augmentation de la population et les pressions économiques, il est essentiel d'accélérer la construction de logements, notamment dans les zones stratégiques telles que les abords des réseaux de transport ou à proximité des lieux d'enseignement et de travail. Une augmentation de l'offre contribuerait à stabiliser le marché et à répondre aux besoins des résidents actuels et futurs.

L'enjeu principal du projet de PUM 2050 réside dans le niveau d'intensification douce proposé, qui limite considérablement le potentiel de hauteur à un étage de plus que la hauteur moyenne déterminée par la séquence urbaine. De plus, la densité moyenne minimale de 80 logements par hectare n'est pas alignée avec les principes de développement stratégique d'une aire TOD, qui visent à densifier les secteurs situés aux abords des réseaux de transport collectif structurant.

À titre de comparaison, les bâtiments situés juste au nord du site, présentant des caractéristiques d'insertion similaires, sont inclus dans le niveau d'intensification intermédiaire, avec une densité moyenne minimale projetée de 140 logements par hectare. Le site devrait également être intégré à ce niveau d'intensification.

Ainsi, il paraît évident que la Ville de Montréal manque l'opportunité d'intégrer des paramètres de hauteur et de densité alignés aux bonnes pratiques en matière de création d'aires TOD (Transit-Oriented Development).

### Quartier de 15 minutes

Comme mentionné précédemment, le site bénéficie déjà d'une localisation stratégique, à proximité du Collège de Bois-de-Boulogne, de nombreux commerces, ainsi que des réseaux de transport en commun existants. Bien que déjà bien desservi, le PUM 2050 prévoit un développement significatif du réseau de transport collectif avec l'ajout du SRB et du tramway, en complémentarité avec les infrastructures existantes dans ce secteur. Cela augmentera encore davantage l'accessibilité et l'attractivité du site pour la communauté montréalaise et étudiante qui désire s'installer au sein d'un quartier de 15 minutes.

Un développement sur ce site s'inscrirait en accord avec les objectifs de mobilité du Plan d'urbanisme et de mobilité (PUM) 2050 de la Ville de Montréal. Le site présente un potentiel idéal pour la création d'un milieu de vie complet, répondant ainsi à la cible stratégique 2.1 de la Ville, qui vise à ce que 78 % des résidents vivent à moins de 15 minutes de marche d'une station de transport collectif. Sa proximité immédiate avec le Collège de Bois-de-Boulogne et divers commerces en fait un lieu de choix pour contribuer à la création d'un quartier 15 minutes.

De plus, en accord avec la cible stratégique 2.2 du PUM 2050, qui vise à ce que 75 % des ressources essentielles du quotidien soient facilement accessibles aux populations, le développement de ce site permettrait non seulement d'atteindre cet objectif, mais aussi d'offrir des avantages sociaux et environnementaux. Il contribuerait à augmenter l'offre de logements à Montréal et générerait des retombées économiques significatives, renforçant l'attractivité du

secteur pour les investisseurs, les futurs résidents, ainsi que la communauté étudiante à la recherche de logements près de leur lieu d'enseignement.

## Ampleur du site

Actuellement libre de toute construction, le site est occupé par un stationnement de surface, source de nuisances visuelles et environnementales, comme l'augmentation des îlots de chaleur et la réduction de l'espace public disponible. La grande superficie du site pourrait permettre l'implantation d'un projet intégrant plusieurs composantes intéressantes à l'échelle du secteur Bois-de-Boulogne, alignées avec les besoins contemporains de la population.

En d'autres mots, la transformation de ce stationnement en un projet de développement immobilier respectueux du contexte d'insertion permettrait non seulement de valoriser le potentiel de développement du terrain et du quartier, mais aussi de mieux répondre aux besoins locaux en matière de logements, de services de proximité, ainsi que d'espaces verts végétalisés.



## Modulation avec le bâti environnant

Au cœur d'un îlot composé de bâtiments dont la hauteur varie de 7 à 12 étages, le site présente un potentiel de développement particulièrement intéressant. Cet emplacement stratégique, situé dans un secteur déjà bien établi, offre de nombreuses opportunités pour une densification intelligente et harmonieuse du contexte d'insertion. En intégrant un bâtiment de hauteur comparable à ceux

environnants, tout en respectant le cadre architectural et urbanistique, ce projet pourrait contribuer à mettre de l'avant une utilisation plus durable de l'espace urbain disponible.

En ce qui concerne le quartier résidentiel, principalement composé de bâtiments de 2 à 3 étages, plusieurs options s'offrent pour assurer une intégration harmonieuse du projet. La volumétrie peut être conçue en "gradation", c'est-à-dire en transition progressive entre les bâtiments existants et le projet, afin de respecter l'échelle du voisinage. En suivant les principes d'intégration volumétrique, il est possible d'atténuer l'impact visuel de la nouvelle forme architecturale.

Tel qu'illustré sur la coupe suivante, cette intégration harmonieuse pourrait inclure l'utilisation de reculs, de variations de hauteurs et de modulations dans la façade pour adoucir la transition et minimiser l'effet de rupture. L'objectif est de créer un dialogue entre le projet et le bâti environnant, tout en conservant l'identité du quartier et en répondant aux besoins de densification, principalement aux abords des réseaux de transport collectif structurant dont le site bénéficie.



## RECOMMANDATIONS

Nous tenons d'abord à souligner les efforts de la Ville de Montréal visant à renforcer le réseau de transport collectif dans le secteur de Bois-de-Boulogne. L'ajout prévu du SRB et du tramway, en complémentarité avec l'infrastructure existante, constitue une étape importante vers la création de milieux de vie complets, accessibles et attractifs. Cette initiative s'aligne parfaitement avec les ambitions de la ville.

Toutefois, en examinant les paramètres préliminaires présentés dans ce mémoire, nous aimerions apporter certaines précisions et soulever quelques points d'inquiétude afin d'assurer l'atteinte des objectifs fixés par le PUM 2050.

### La densité

La densité minimale prévue pour cette propriété est insuffisante compte tenu de son emplacement stratégique dans un secteur de type TOD (Transit-Oriented Development) et de l'arrivée prochaine de nouveaux modes de transport collectif, notamment les lignes de tramways prévus sur la rue Sauvé et le boulevard de l'Acadie. Ce niveau d'intensification douce est inadapté à un environnement caractérisé par la présence d'institutions importantes comme le Collège Bois-de-Boulogne, ainsi que de nombreux commerces et services de proximité.

Le site est bordé par un secteur présentant des caractéristiques typologiques similaires, mais bénéficiant d'une intensification intermédiaire, soulignant le besoin d'une meilleure cohérence dans la planification urbaine du secteur. Il est donc crucial d'ajuster les paramètres de densité pour non seulement harmoniser le développement, mais aussi atteindre les objectifs du PUM 2050, notamment en matière d'accessibilité aux transports collectifs et aux services de proximité.

En outre, l'implantation des tramways le long des artères majeures entourant le site, combinée à l'augmentation anticipée de l'achalandage, exige un réexamen du niveau d'intensification proposé. Un tel ajustement garantirait la viabilité des futurs réseaux de transport, tout en permettant de dynamiser le secteur et de mieux intégrer un projet urbain à son contexte. Cela favoriserait également un développement durable et harmonieux, en tirant pleinement parti des infrastructures de transport à venir et en renforçant l'attractivité du quartier.

- **Recommandation 1** : Inclure le site au sein d'une zone dont le niveau d'intensification est intermédiaire;
- **Recommandation 2** : Inclure le site au sein d'une zone la densité de logements moyenne nette est de minimalement 140 log/ha.

## CONCLUSION

En tenant compte des informations exposées dans ce mémoire, nous considérons que les recommandations proposées sont légitimes et devraient être prises en compte par la Ville de Montréal dans le cadre du processus de consultation mené par l'Office de Consultation Publique de Montréal (OCPM).

Étant donné que :

- Le site bénéficie d'une situation stratégique dans un secteur bien connecté, à proximité immédiate du Collège Bois-de-Boulogne;
- Le PUM 2050 prévoit que 78 % des Montréalais(es) habitent à moins de 15 minutes à pied d'un accès au réseau de transport collectif structurant (cible 2.1);
- La pérennité du futur réseau de transport structurant, prévu à l'horizon 2040 aux abords du site, dépend d'une densité démographique suffisante pour en assurer les retombées économiques;
- Le niveau d'intensification proposé pour le site n'est pas adapté au contexte environnant.

Il est donc de la responsabilité de la Ville, via le PUM 2050, de définir des paramètres qui garantissent un développement durable et économiquement viable. Ces paramètres doivent atteindre les objectifs de densification tout en répondant aux enjeux contemporains et aux spécificités du site. En ce sens, nous suggérons deux recommandations à évaluer avant l'adoption finale du Plan d'urbanisme et de mobilité 2050 de la Ville de Montréal:

- **Recommandation 1** : Inclure le site au sein d'une zone dont le niveau d'intensification est intermédiaire;
- **Recommandation 2** : Inclure le site au sein d'une zone la densité de logements moyenne nette est de minimalement 140 log/ha.