



CONSULTATIONS PUBLIQUES DANS LE CADRE DU PROJET DE PLAN D'URBANISME ET DE MOBILITÉ 2050

MÉMOIRE

Développement du 7600,
boulevard Viau à Montréal (Arr.
Saint-Léonard)

20 SEPTEMBRE 2024

 **CONSTRUGEP**

 **FIRST
CAPITAL**

**BÂTIR
PAR
CONVICTION.**



TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION	4
1 LES PARTENAIRES	4
2 LE SITE VISÉ PAR LE PROJET DE DÉVELOPPEMENT	5
3 UNE AFFECTATION DE PLUS EN PLUS LIMITATIVE	7
3.1 LES SECTEURS D'ACTIVITÉS DIVERSIFIÉES COMME REMPART AUX CORRIDORS AUTOROUTIERS	7
3.2 AUTORISER L'HABITATION OU CHANGER D'AFFECTATION OU RÉINTRODUIRE L'HABITATION	7
4 UNE DENSITÉ INEXISTANTE	8
4.1 UNE ABSENCE DE FONCTION RÉSIDENIELLE QUI ÉLIMINE TOUTE NOTION DE DENSITÉ	8
4.2 REVOIR EN PROFONDEUR LA MANIÈRE D'ENCADRER LA DENSITÉ	9
CONCLUSION	11

INTRODUCTION

La Ville de Montréal, qui travaille depuis plusieurs années à la révision de son cadre de planification et réglementaire a adopté en première lecture son projet de « plan d'urbanisme et de mobilité 2050 » (PUM) en juin dernier. Résolument axée sur un développement urbain soucieux de l'environnement, du développement durable et du cadre bâti existant, comme le vocable le suggère, sa vision privilégie un (ré)aménagement du territoire favorisant la mobilité, active et collective. La présente opinion s'inscrit dans le cadre de la démarche de consultation initiée sous l'égide de l'Office de consultation de la Ville de Montréal (OCPM), pour laquelle toutes les personnes intéressées peuvent faire part de leurs observations, commentaires et recommandations.

En tant qu'acteurs majeurs, respectivement dans le domaine de la gestion immobilière commerciale et la construction et du développement immobilier, First Capital Reit (FCR) et Construgep souhaitent ainsi apporter leur voix et préciser concrètement leur opinion quant à certains aspects bien précis du contenu du projet de PUM, et ce, en lien direct avec un site dont FCR est propriétaire et Construgep envisage l'acquisition pour fin de développement. Dans les lignes et pages qui suivent, nous présenterons brièvement qui nous sommes, le projet pour lequel nous désirons attirer l'attention particulière de la Commission et aborderons les thématiques contenues dans le PUM pour lesquelles nous voulons concrètement amener un éclairage.

1. LES PARTENAIRES

1.1 Construgep : un constructeur et développeur ancré dans la réalisation de projets résidentiels inclusifs et durables

Construgep est une entreprise de promotion immobilière, développement et construction, créée en 1997 par Stéphane L'Espérance, entrepreneur et architecte.

Depuis sa fondation en 1997, Construgep a réalisé avec succès de nombreux projets résidentiels diversifiés : logements locatifs, condominiums notamment abordables, ainsi que plusieurs projets de logements sociaux et communautaires.

À titre d'exemple, et ce en collaboration avec la SCHL, deux projets de condominiums sous la bannière « Accès Propriété », Condos Mont-Joli et Condos L'Espérance, totalisant 192 unités ont été livrés, offrant ainsi à des familles et personnes seules l'accession à la propriété.

Par ailleurs, l'entreprise a une vaste expérience en logement locatif, avec près de 1000 unités d'appartements locatifs et de condominium en chantier cette année seulement, et plus de 1700 unités en développement, ou encore en projets de logements sociaux et communautaires. Plusieurs projets, dont entre autres la Coopérative d'habitation des voisins de Viau-Robert, la Maison des Sourds ou encore les

habitations Loggia, en partenariat avec des OBNL et des coopératives ont été livrés avec succès à Montréal, pour plus de 745 unités de logement social et communautaire.

Le logement est véritablement dans l'ADN de Construgep. L'importance de concevoir des projets d'habitation cohérents et qui répondent aux besoins des communautés représente une des valeurs fondatrices de la culture d'entreprise. C'est pourquoi, elle se démarque par sa volonté de favoriser l'abordabilité en logement, mais également par son engagement à consolider, revitaliser et participer à la transformation des milieux de vie urbains.

La démarche de Construgep est aussi ancrée dans la résilience et le respect de l'environnement, avec une attention particulière aux modes et à la durabilité des constructions qu'elle planifie et réalise. Plusieurs projets du groupe ont d'ailleurs reçu des certifications LEED®. Mentionnons Les Habitations communautaires Loggia, le premier complexe résidentiel de mi-hauteur à avoir obtenu l'accréditation au Québec. Construgep a environ 1210 logements locatifs LEED® présentement en planification ou en construction dans la grande région de Montréal sous l'enseigne Exal.

1.2 First Capital : Un propriétaire et gestionnaire de centres commerciaux leader au Canada

Créé il y a maintenant 30 ans, First Capital possède, exploite et construit près de 140 centres commerciaux, totalisant 22,2 millions de pieds carrés de superficie locative brute à travers le Canada. Le groupe s'est consolidé au fil des années par l'acquisition de sites stratégiques, généralement localisés au plus près des communautés, pour leur offrir une base d'achat au quotidien, principalement autour de marchés d'alimentation et de commerces et services de proximité (pharmacies, banques, restauration...).

Dans son portefeuille, 25 propriétés de First Capital se trouvent sur le territoire montréalais, dont le Centre Wilderton, le Centre commercial Van Horne, le centre commercial Domaine, le Centre Domaine ou la Place Viau, pour ne citer de celles-là. Certaines de ces propriétés datant parfois des années 1950 ont successivement été rénovées, d'autres sont des constructions récentes, et d'autres encore ont fait récemment l'objet d'un redéveloppement complet, illustrant la volonté de First Capital de valoriser ses actifs en formant des partenariats stratégiques pour concevoir des projets intégrant d'autres composantes fonctionnelles et une dose de densité.

2. LE SITE VISÉ PAR LE PROJET DE DÉVELOPPEMENT

Très active sur l'île de Montréal, seule ou en partenariat, l'entreprise a fait au fil des années l'acquisition de nombreux terrains longtemps dépréciés, que ce soient des friches industrielles, des terrains vacants ou des immeubles à réhabiliter ou transformer, et ce, avec un seul et même objectif : accroître l'offre résidentielle. C'est d'ailleurs dans cette perspective qu'après Citta, un projet multi-phases exemplaire au cœur de Saint-Léonard, proposant 931 unités résidentielles en copropriété et en location, allant de la maison de ville au bâtiment de huit étages avec mezzanine au toit, Construgep souhaite développer un nouveau projet mixte,

sur le boulevard Viau. Celui-ci serait principalement résidentiel, dans la mesure où l'offre commerciale actuelle dans le secteur est déjà étendue.



En effet, la propriété visée est localisée stratégiquement sur les terrains excédentaires appartenant à First Capital où l'on retrouve la Place Viau, un centre commercial disposant de petites, moyennes et grandes surfaces commerciales et de services à la population locale. La propriété visée se résume présentement à un terrain vague gazonné. Outre l'offre commerciale existante qui est déjà à saturation et la proximité au réseau de transport structurant, le terrain se localise également à un jet de pierre d'une des futures stations prévues dans le prolongement de la ligne bleue du métro de Montréal. La station Viau sera construite à moins de 500 mètres de la propriété, à quelques minutes de marche. Cette proximité convient du potentiel majeur pour développer un projet principalement résidentiel selon les principes du *Transit Oriented Development (TOD)*

Bien qu'il s'agisse d'un concept désormais connu de tous, rappelons qu'il s'agit de privilégier à proximité d'un nœud de transport collectif structurant (un arrêt de tramway, un terminus d'autobus, une gare de train ou une station de métro) une plus grande concentration d'activités urbaines essentielles pour favoriser la mobilité d'une population plus importante à distance de marche dudit nœuds, celle-ci pouvant tout autant y habiter, y travailler, y consommer ou simplement y transiter. Au-delà d'une promotion de la mobilité active et collective, l'idée est ici de proposer une forme urbaine plus compacte et mixte, intégrant ainsi une dose de densité et de hauteur, et une multiplication des usages présents.

Si le prolongement de la ligne bleue représente un projet urbain majeur pour l'est de Montréal et que les travaux sont déjà amorcés, le cadre réglementaire en place demeure encore faible pour soutenir un développement immobilier adapté au contexte. Au Schéma d'aménagement et au Plan d'urbanisme en vigueur, la propriété visée correspond à un secteur d'activités diversifiées, où l'habitation est autorisée uniquement si elle est jugée compatible avec les usages, les nuisances et le cadre bâti existants. Or, au zonage, seul le commerce est permis.

Au niveau de la densité, la hauteur maximale permise varie entre huit étages au zonage et dix au Plan d'urbanisme. Ces paramètres offrent des marges de manœuvre limitées pour imaginer un projet immobilier

véritablement en phase avec l'arrivée du métro. Certes, il ne s'agit pas d'un cadre réglementaire de type « banlieue », mais il demeure peu ambitieux face aux changements à venir dans le quartier.

Nous serions naturellement portés à croire que, considérant la crise du logement actuelle faisant les titres hebdomadaires de la presse, que le projet de PUM prônant justement une urbanisation et une densification du territoire concentrées en grande partie à proximité des points d'accès au transport collectif aurait apporté des réponses concrètes et donc une amélioration significative dans les balises d'aménagement du secteur. Mais la proposition témoigne finalement d'un manque d'audace, avec une affectation qui élimine carrément la fonction résidentielle des usages possibles à l'intérieur d'un secteur d'activités diversifiées. Suivant cette logique d'exclusion de la fonction résidentielle, qui sert d'ailleurs d'unique étalon pour graduer le degré de densification, elle fait également fi du potentiel immobilier d'un territoire localisé à l'intérieur d'une aire *TOD* en ne fixant aucun niveau d'intensification, ni de seuil minimum de densité résidentielle. C'est pourquoi nous jugeons important de partager à la Commission notre lecture de la situation et nos recommandations quant aux changements qui devraient être apportés au contenu du projet de PUM.

3. UNE AFFECTATION DE PLUS EN PLUS LIMITATIVE

3.1 Les secteurs d'activités diversifiées comme rempart aux corridors autoroutiers

Nous sommes persuadés que le projet de PUM a été travaillé avec les meilleures intentions, afin d'offrir aux Montréalaises et aux Montréalais un cadre de planification permettant d'aller dans la bonne direction, soit celle d'une urbanisation plus rationnelle. Mais ce qui est proposé pour le site visé, et qui s'inscrit dans une décision ayant une portée majeure à l'échelle du territoire, remet véritablement en question la possibilité d'insérer à l'intérieur de l'aire d'affectation « activités diversifiées » la fonction résidentielle. Au lieu de conserver le *statu quo* sur ces secteurs souvent complexes, de transition, composés de fonctions et de milieux urbains aux caractéristiques très variées, la Ville choisit donc de trancher, en retirant le résidentiel de l'affectation gardant le même vocabulaire, mais en changeant, là où elle le juge pertinent, l'affectation « activités diversifiées » par l'affectation « mixte » qui elle permet l'habitation.

Nous comprenons dans le contenu du projet de PUM où l'objectif est ici clairement de limiter toute incursion de la fonction résidentielle parmi des ensembles où se côtoient des activités jugées non compatibles avec de l'habitation. Nous pensons entre autres à l'industrie, au commerce de gros ou tout autre usage pouvant avoir un impact négatif dans un contexte où des populations seraient amenées à vivre et s'établir. Pourtant, à l'échelle du territoire montréalais, il s'agit de fonctions urbaines bien éloignées des industries du passé, dont les effets sur la santé publique étaient décriés à raison. Aujourd'hui, la plupart des aires vouées aux activités diversifiées se prêteraient facilement à une cohabitation, sous certaines conditions certes, avec la fonction résidentielle.

À l'image du site visé, on semble d'ailleurs faire une corrélation avec la présence et donc la volonté d'accroître ce type d'activités économiques en bordure des autoroutes. Paradoxalement, ces corridors constituent des axes de transport offrant un potentiel de densification et d'intensification urbaine. Il n'est donc ni justifié ni justifiable de prétendre que de l'habitation, même dense, ne puisse être intégrée aux abords d'une autoroute,

alors même que c'est déjà une réalité un peu partout à Montréal et qu'on privilégie même parfois, lorsque cela fait l'affaire de certains. Il suffit de penser au vaste projet de requalification de Blue Bonnets qui vient se greffer directement sur l'autoroute Décarie... et est même ceinturé de voies de chemin de fer.

3.2 Autoriser l'habitation ou changer d'affectation ou réintroduire l'habitation

Outre l'accès direct à l'autoroute métropolitaine, via le boulevard Viau sur lequel la propriété a front, réitérons qu'une future station de métro se retrouve à moins de 500 mètres, rendant encore moins compréhensible la volonté de garder le secteur dans une affectation diversifiée où l'habitation est désormais proscrite. Si l'on veut être en mesure de rentabiliser le transport en commun et revitaliser un quartier localisé stratégiquement près d'un point d'accès au réseau de transport structurant, il n'est donc pas logique d'avoir défini le secteur ainsi.

C'est pourquoi, nous recommandons à la Ville de Montréal de réviser la proposition en intégrant le secteur dans l'affectation « mixte » comme elle l'a fait ailleurs sur le territoire ou alors de revoir la définition qu'elle souhaite donner à l'affectation « activités diversifiées », en autorisant une gamme plus large d'activités, dont l'habitation, quitte à introduire ou adapter les critères justifiant certaines fonctions, que ce soit au niveau des normes de bruits, comme c'est déjà le cas aux abords des autoroutes.

4. UNE DENSITÉ INEXISTANTE

4.1 Une absence de fonction résidentielle qui élimine toute notion de densité

Comme nous l'avons déjà évoqué, en éliminant la fonction résidentielle de l'aire d'affectation « activités mixtes », la Ville de Montréal supprime *de facto* toute notion de densité pour le secteur. En effet, en l'absence assumée de règles de hauteurs, le projet de PUM limite également le concept de densité aux seuls milieux intégrant de l'habitation. Le site est ainsi localisé « hors secteur d'intensification ». Bien que la densité ne s'exprime pas dans les faits uniquement au niveau de l'habitation, certains milieux pouvant être majoritairement centrés sur les activités économiques, à l'image du centre des affaires, nous comprenons que le projet de PUM s'inscrit dans la lignée des indicateurs utilisés autant dans la Loi d'aménagement et d'urbanisme (LAU) que du Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) ou encore du Schéma d'aménagement et de développement (SAD) et l'agglomération de Montréal.

Pour autant, si nous poursuivons notre raisonnement, selon lequel l'habitation a toute sa place sur le site visé et le secteur élargi, par son contexte particulier, à proximité d'une future station de métro, du réseau de transport structurant, et son statut de terrain vacant propice à un développement à court terme, il faut naturellement prévoir des balises de densité.

Au niveau du PUM, la hauteur n'est plus définie et l'on ne parle donc pas non plus de « coefficient d'occupation du sol ». Tout ceci est remplacé par trois niveaux « d'intensification » urbaine fixés selon la capacité des différentes portions du territoire montréalaise à accueillir une certaine dose de densification. Nous reconnaissons que cette nouvelle manière d'appréhender le développement urbain offre une certaine

flexibilité, notre compréhension étant que le projet de PUM vise à établir les grandes lignes, tandis que les arrondissements fixeront par la suite un cadre réglementaire détaillé. Dans les faits, cela suggère donc que le pouvoir décisionnel revient à ces derniers et qu'ils en useront dans le cadre de l'adoption de règlements de concordances qui, nous tenons à le rappeler, n'amèneront aucune période de débat et de discussions comme c'est le cas dans la présente consultation publique. Ainsi, nous n'avons aucune garantie quant à l'issue de la démarche et donc aucun moyen tangible de savoir à ce stade quelles seront les hauteurs et les densités effectives qui seront proposées pour chacun des secteurs.

Le projet de PUM se contente d'une gradation allant d'une intensité faible, intermédiaire à élevée. Pour justifier le découpage du territoire entre ces catégories, c'est le réseau de transport collectif et le cadre bâti en place qui semblent avoir servi de canevas. Encore là, le résultat nous apparaît quelque peu discutable, dans la mesure où il est fréquent de retrouver une intensité faible ou intermédiaire dans des secteurs localisés directement sur des stations de transport collectif structurant.

Nous comprenons que le site visé, quoiqu'à un jet de pierre d'une future station de métro, puisse être logiquement localisé dans un niveau d'intensification élevée, dans l'optique d'une fonction résidentielle autorisée de plein droit. Pourtant, les milieux urbains voisins proposent plutôt une intensité faible. Il faut attendre d'être à une dizaine de mètres seulement de la station pour qu'on introduise enfin et sans transition le niveau élevé. Certes, le milieu urbain existant est composé en majorité de blocs-appartements, mais le projet de PUM se devrait d'être plus ambitieux et encourager toute forme de densification, ne serait-ce que pour contribuer à la rentabilité du réseau de transport collectif, si ce n'est simplement participer à l'effort visant à réduire les effets de la crise du logement que nous subissons.

Qui plus est, suivant le niveau d'intensification, le projet de PUM prévoit des règles permettant d'aider les arrondissements à fixer les hauteurs. Si pour le niveau élevé ils ont le champ libre, pour les niveaux « faible » et « intermédiaire » on introduit une autre notion, celle de « séquence urbaine ». Selon notre compréhension, cette dernière doit être définie par l'arrondissement selon différents critères permettant d'établir un regroupement de bâtiments ou d'îlots ayant des caractéristiques typomorphologiques plus ou moins semblables, l'élément commun étant ici le plus souvent la hauteur moyenne du cadre bâti. Cela suggère déjà bon nombre de débats, dans la mesure où les règles devant encadrer ces choix demeurent pour le moins discrétionnaire et à notre avis subjective. À l'intérieur de ces séquences urbaines, le projet de PUM prévoit que s'il s'agit d'un niveau d'intensification faible, toute nouvelle construction ne pourra dépasser de plus d'un étage la hauteur de référence déterminée pour ladite séquence. Dans le cas d'un niveau d'intensification intermédiaire, c'est le double de la hauteur en étage qui serait permis.

Si nous ramenons ces règles de calculs au site visé, en considérant que la quasi-totalité des blocs-appartements du secteur immédiat ont une hauteur moyenne de trois étages, cela reviendrait à dire qu'on limiterait à quatre étages tout projet de développement dans la situation où l'on opérerait pour un niveau d'intensification faible et à six étages seulement pour un niveau d'intensification intermédiaire, ce qui est à proprement parler irréaliste. Considérant que le Plan d'urbanisme actuel autorise jusqu'à huit étages et le règlement de zonage huit, c'est un pas en arrière majeur que l'on s'apprête à faire.

4.2 Revoir en profondeur la manière d'encadrer la densité

Au-delà du simple fait que le site ne bénéficierait du moindre barème pour en établir la hauteur et la densité, selon le contenu du projet de PUM, il est certain que l'introduction des niveaux d'intensification urbaine mérite sérieusement d'être revue. Il est impensable que sous prétexte que la propriété est située à près de 300

mètres de l'autoroute métropolitaine, elle ne permette pas l'habitation et que, à moins de 500 mètres d'une future station de métro, et parce qu'elle s'insère dans un milieu urbain de bâtiments de faible hauteur, on en limite la densité.

C'est pourquoi, nous recommandons qu'à *minima* le secteur soit inclus dans un niveau d'intensité intermédiaire et que les règles de calcul limitant au double de la hauteur retenue dans la séquence urbaine soient également revues, de manière à intégrer de façon rationnelle des facteurs aussi importants que la présence d'un nœud de transport collectif structurant à proximité.

CONCLUSION

En conclusion, et dans l'optique de réalisation d'un projet immobilier porteur pour le quartier de la future station de métro Viau, nous sommes d'avis que le projet de PUM devrait chercher à mieux s'adapter à la réalité du milieu. Nous ne pensons pas que la propriété visée soit un cas isolé. Le processus de planification d'un territoire aussi vaste et complexe que celui de Montréal, les enjeux et défis d'aménagement et de développement urbain qui sont sur la table, et les ambitions affichées d'ancrer cet outil de planification dans un horizon de 25 ans sont autant de facteurs qui expliquent selon nous la difficulté à réussir l'exercice. C'est pourquoi notre opinion additionnée à celle de centaines d'autres citoyens et acteurs engagés du milieu doit être prise en considération.

La proposition qui est faite en termes d'usages et de densité pour le site visé est symptomatique des impacts d'une planification à la fois trop prescriptive d'un côté, et trop flexible de l'autre, suivant les aspects touchés. Dans une logique où l'on décide d'éliminer une fonction urbaine essentielle et où l'on souhaite limiter au maximum le potentiel de densification, à l'intérieur de ce qui devrait être une aire TOD, il est préoccupant de se demander comment l'on va être en mesure de développer une offre résidentielle adaptée aux besoins des Montréalaises et des Montréalais dans les années à venir. Qui plus est, dans sa forme actuelle, le projet de PUM nous laisse craindre un manque de prévisibilité, tant au niveau du cadre réglementaire qui servira de base à tout projet, mais aussi les choix discrétionnaires et possiblement subjectifs qui seront sous la coupe des arrondissements dans les étapes subséquentes de concordance, tant le document qui nous est proposé amène d'incertitudes et un manque de clarté.

CONSTRUGEP

400-630, rue Saint-Paul Ouest
Montréal (Québec) H3C 1L9
514.590.0000
www.construgep.com

FIRST CAPITAL

113-7600, boulevard Viau
Montréal (Québec) H1S 2P3
514.787.3215
www.fcr.ca

