Montréal, le 5 novembre 2026

PAR DÉPÔT ÉLECTRONIQUE

Office de consultation publique de Montréal (OCPM)
1550, rue Metcalfe, bureau 1414
Montréal (Québec) H3A 1X6

Objet : Lettre d'opinion — Consultation publique sur le secteur Pie-IX / Jean-Talon et l'avenir du site du Centre d'achat Le Boulevard

---

Mesdames, Messieurs les commissaires,

Qui nous sommes

Nous sommes Daniel Gagnon (Daniel Gagnon Services-Conseils inc.) et John Rosato (JRosato Conseils Immobiliers Stratégiques), consultants qui accompagnent des propriétaires dans la réalisation de leurs projets de développement immobilier.

Daniel Gagnon cumule plus de 30 ans d'expérience en développement et en construction immobilière. Pendant plus de 25 ans, il a été responsable de l'ensemble des projets immobiliers d'Ivanhoé Cambridge au Québec. Il a notamment piloté le redéveloppement du Centre Eaton de Montréal, qui comprenait l'intégration de la station McGill du REM. Il a aussi participé à l'élaboration du plan directeur axé sur le transport collectif (TOD) des Galeries d'Anjou, conçu en fonction du prolongement de la ligne bleue, lui-même au cœur de la présente consultation. Ancien conseiller municipal, il a présidé le comité consultatif d'urbanisme de Sainte-Catherine.

John Rosato compte plus de 35 ans d'expérience en développement immobilier et en revitalisation urbaine. Ancien vice-président exécutif chez Ivanhoé Cambridge, il a supervisé des projets partout en Amérique du Nord. Il a notamment piloté CIBC Square, un développement axé sur le transport collectif à Toronto, ainsi que le redéveloppement de la Place Ville Marie et de l'hôtel Reine Elizabeth à Montréal.

Par souci de transparence, nous précisons que nous avons réalisé pour Transgesco, propriétaire du Centre d'achat Le Boulevard, une étude de faisabilité d'un TOD sur

ce site. Nous poursuivons aujourd'hui un mandat d'accompagnement stratégique auprès de Transgesco. C'est cette connaissance approfondie du site qui fonde l'opinion que nous soumettons à la commission.

Un site d'une autre époque au cœur d'un carrefour d'exception

Le Centre d'achat Le Boulevard est le produit d'une autre époque. Inauguré en 1953, il fut le troisième centre commercial construit à Montréal. À une époque où l'on magasinait surtout sur les rues commerçantes, il proposait une formule nouvelle : des commerces regroupés autour de grands stationnements, accessibles d'abord en voiture. Comme bien des centres de sa génération, il a été conçu autour de grands magasins comme Steinberg, Pascal et Morgan (devenu La Baie), dans un secteur alors en pleine urbanisation.

Or, depuis, les habitudes de consommation ont profondément changé. L'émergence du commerce électronique et la disparition de plusieurs grandes bannières commerciales ont significativement transformé le rôle des centres commerciaux traditionnels, dont celui du Centre d'achat Le Boulevard. Ainsi, le centre arrive difficilement à se repositionner et à attirer de nouvelles enseignes. Ses vastes stationnements de surface en font par ailleurs un îlot de chaleur important, qui offre peu d'espaces de qualité aux citoyens, dans un environnement où l'automobile est omniprésente : plusieurs dizaines de milliers de véhicules franchissent chaque jour le carrefour Pie-IX / Jean-Talon.

Pourtant, ce site occupe une position que peu de terrains montréalais peuvent revendiquer. Il bénéficiera d'une desserte en transport collectif hors du commun :

- le service rapide par bus (SRB) Pie-IX, déjà en service, auquel la station Vertières sera reliée par un lien piéton;
- la future station Vertières de la ligne bleue, à l'angle de Pie-IX et Jean-Talon, dont la mise en service est prévue en 2031 et qui offrira une correspondance avec la ligne orange à la station Jean-Talon;
- un nouveau terminus d'autobus qui sera intégré à la future station Vertières.

La Ville a d'ailleurs reconnu ce potentiel en lançant une démarche de planification d'environ 35 hectares autour de l'intersection Pie-IX et Jean-Talon, à l'horizon 2050. Nous y voyons une occasion rare : bâtir un véritable quartier TOD autour d'un pôle de transport collectif unique en son genre dans l'est de Montréal. Coordonner ainsi

l'investissement public dans le métro avec l'aménagement du territoire, c'est faire du prolongement de la ligne bleue bien plus qu'un projet de transport.

Ce qui fait un TOD réussi

Un TOD réussi ne se résume pas à des immeubles près d'une station. Il concentre logements, commerces, services et espaces publics autour du transport collectif pour créer un quartier compact, mixte et agréable à parcourir à pied. Sa diversité d'usages, de typologies de bâtiments et d'aménagements fait naître une véritable vie de quartier, axée sur la mobilité active sous toutes ses formes. Concrètement, il doit :

- réduire la place de l'automobile;
- offrir des espaces verts et collectifs de qualité, en nombre suffisant pour une vraie vie de quartier;
- réduire les îlots de chaleur et gérer adéquatement les eaux pluviales;
- faciliter la vie des citoyens qui choisissent de vivre sans voiture : trottoirs larges, traversées sécurisées, pistes cyclables protégées, plantation d'arbres et liens directs vers le métro et les arrêts d'autobus;
- accueillir des commerces et services de proximité adaptés aux besoins du quartier;
- favoriser l'intégration de logements de différentes typologies, incluant des logements familiaux et hors marché.

Les bénéfices dépassent largement le site lui-même :

- **Pour l'environnement :** moins de déplacements en voiture, c'est moins d'émissions de GES, un air de meilleure qualité et moins de congestion. Un développement compact limite également l'étalement urbain.
- **Pour les résidents :** un meilleur accès aux emplois, aux établissements d'enseignement et aux soins de santé, et des dépenses de transport réduites pour les ménages. Les aînés, les jeunes et les personnes à mobilité réduite y gagnent en autonomie.
- **Pour l'économie locale :** une clientèle accrue pour les commerces, de nouveaux investissements privés et des emplois dans la construction, le commerce et les services.

Ces bénéfices ne découlent toutefois pas automatiquement de la présence d'une station de métro. Trois conditions doivent être réunies : la localisation, la forme et

l'intensité de la densification. La localisation, le site l'a déjà. La forme dépend de la qualité de l'aménagement : un quartier conçu prioritairement pour le piéton plutôt que pour l'automobile, avec une offre résidentielle diversifiée. L'intensité, pour sa part, déterminera si le projet aura les moyens de ses ambitions.

La densité : le moyen d'y parvenir

Tous ces objectifs passent par une densité accrue et bien conçue. Nous comprenons que la densité suscite des préoccupations légitimes. Un projet d'ensemble de qualité exige toutefois une masse critique de résidents. C'est elle qui permet de financer les parcs, les équipements collectifs et les logements hors marché, et de faire vivre durablement les commerces et les services. Ces bénéfices ne profiteront pas qu'aux futurs résidents : ils serviront l'ensemble des citoyens du secteur.

Cette densité peut s'intégrer harmonieusement au milieu existant. Le site est bordé par deux grands axes. La rue Jean-Talon est aujourd'hui majoritairement commerciale et compte très peu de bâtiments résidentiels susceptibles d'être touchés par une densité accrue. Le boulevard Pie-IX, quant à lui, offre par sa grande largeur un recul important par rapport au cadre bâti existant. Il est donc possible de concentrer les hauteurs le long de ces axes, puis de réduire graduellement la densité et d'augmenter les dégagements à l'approche des secteurs résidentiels. Les impacts sur le voisinage seraient ainsi limités, et les résidents voisins profiteraient en retour d'un nouveau quartier vert et de qualité.

Ainsi intégrée, la densité apporte des bénéfices concrets :

- **Des services publics :** un bassin de population suffisant pourra justifier que la Ville y concentre des services et des équipements collectifs de qualité, en nombre adéquat. La croissance de l'assiette fiscale l'aidera à les financer.
- **Plus d'espaces verts :** construire en hauteur libère le sol : on peut y aménager un parc central, des espaces collectifs, telle une dalle-jardin au-dessus du terminus d'autobus, et des espaces publics généreux et invitants.
- **Une mobilité active facilitée :** la densité rend viables les équipements comme BIXI, l'autopartage (Communauto) et des parcours piétonniers et cyclables continus jusqu'aux installations de transport collectif.
- **Des commerces vivants :** une population permanente sur place assure l'animation du secteur matin, midi et soir, et attire des commerces de

proximité de qualité. Elle permet aussi d'accueillir des commerces de grandes bannières.

- **Une offre résidentielle diversifiée :** logements locatifs, logements familiaux et logements hors marché peuvent répondre aux besoins de différents types de ménages. Des logements plus petits, mieux adaptés au coût élevé des loyers, peuvent être compensés par des espaces communs bien planifiés.
- **Une utilisation efficace du sol :** transformer un terrain commercial sous-utilisé en quartier mixte tire le meilleur parti des infrastructures existantes.

Un projet d'une telle envergure doit aussi reposer sur des bases financières solides. Les parcs, les équipements collectifs, les logements abordables et hors marché que souhaite le milieu ont un coût, et ce sont en bonne partie les revenus générés par le projet qui permettront de les financer. La densité est donc, avant tout, un levier pour concrétiser ces bénéfices collectifs, notamment en partenariat avec des organismes et les programmes publics.

C'est pourquoi nous croyons que le niveau de densité et l'ampleur des bénéfices attendus doivent être réfléchis ensemble : plus la densité permise sera adaptée au potentiel du site, plus le quartier pourra offrir des espaces verts, des espaces communautaires et une offre résidentielle à la hauteur des attentes du milieu.

Pistes de réflexion pour la commission

Nous invitons la commission à considérer les pistes suivantes pour la planification du secteur Pie-IX / Jean-Talon, afin que celle-ci :

1. reconnaisse le site du Centre d'achat Le Boulevard comme un site stratégique de requalification en quartier TOD, en lien direct avec la station Vertières et le SRB Pie-IX;
2. permette une densité et des hauteurs suffisantes pour atteindre la masse critique nécessaire au financement des espaces verts, des équipements collectifs et des logements hors marché, en concentrant les hauteurs le long de Pie-IX et de Jean-Talon et en modulant la densité et les marges de recul près des secteurs résidentiels existants;
3. prévoie en contrepartie un aménagement de qualité : parc central, espaces verts et collectifs généreux, verdissement et gestion durable des eaux pluviales;

4. favorise la mixité des usages, des typologies de logements et des commerces, de proximité comme de grandes bannières;
5. réduise la place de l'automobile au profit de la marche, du vélo, de l'autopartage et d'un lien direct, sécuritaire et universellement accessible vers la station;
6. encourage, dans la mesure où la viabilité du projet le permet, l'intégration de logements hors marché en partenariat avec des organismes et les programmes publics, ainsi que le soutien aux commerces locaux déjà établis.

Une occasion à saisir

L'arrivée de la station Vertières offre une occasion unique qui ne se reproduira pas : transformer un centre commercial en déclin, entouré de stationnements, en un nouveau quartier axé sur la qualité de vie, les espaces verts et une mobilité sans auto. Une telle transformation mérite d'être menée avec ambition. Une densité assumée et bien conçue est, selon nous, la condition pour que ce quartier tienne ses promesses envers ses futurs résidents et envers les citoyens qui l'entourent.

Quantité et qualité ne s'opposent pas : c'est le nombre de résidents qui rendra possibles les espaces verts, les services et l'animation qui feront de ce secteur un milieu de vie accessible, durable, inclusif et dynamique pour l'est de Montréal.

Nous remercions la commission de l'attention portée à la présente et demeurons disponibles pour lui présenter notre point de vue et pour échanger avec elle, ainsi qu'avec les citoyens et les organismes du milieu, afin de contribuer à une vision partagée de l'avenir du secteur.

Veuillez agréer, Mesdames, Messieurs les commissaires, l'expression de nos sentiments distingués.



Daniel Gagnon
Daniel Gagnon Services-Conseils inc.



John Rosato
JRosato Conseils Immobiliers Stratégiques