



Rapport de consultation publique
SECTEUR DES FAUBOURGS





OFFICE
DE CONSULTATION PUBLIQUE
DE MONTRÉAL

L'AVENIR DU SECTEUR DES FAUBOURGS

Rapport de consultation publique

Le 26 juillet 2019

Édition et diffusion

Office de consultation publique de Montréal
1550, rue Metcalfe, bureau 1414
Montréal (Québec) H3A 1X6
Téléphone : 514 872-3568
Télécopieur : 514 872-2556
Internet : www.ocpm.qc.ca
Courriel : info@ocpm.qc.ca

Dépôt légal - Bibliothèque et Archives nationales du Québec, 2019

Dépôt légal - Bibliothèque et Archives Canada, 2019

ISBN 978-2-924750-63-6 (imprimé)

ISBN 978-2-924750-64-3 (PDF)

Le masculin est employé pour alléger le texte.

Tous les documents déposés durant le mandat de la commission ainsi que les enregistrements de toutes les interventions publiques sont disponibles pour consultation aux bureaux de l'Office de consultation publique de Montréal.

Montréal, le 26 juillet 2019

Madame Valérie Plante
Mairesse de la Ville de Montréal
Monsieur Benoit Dorais
Président du comité exécutif
Ville de Montréal
Hôtel de ville – Édifice Lucien-Saulnier
Édifice Lucien-Saulnier
155, rue Notre-Dame Est
Montréal (Québec)
H2Y 1B5

Objet : Rapport de consultation publique sur l'avenir du secteur des Faubourgs

Madame la Mairesse,
Monsieur le Président du comité exécutif,

J'ai le plaisir de vous remettre le rapport de l'Office de consultation publique de Montréal (OCPM) portant sur l'avenir du secteur des Faubourgs.

Cette consultation en amont invitait la population à réfléchir aux propositions de la Ville pour ce secteur et à se prononcer sur des questions telles la mobilité, la relance socio-économique, le logement, les commerces et services, les équipements collectifs et le patrimoine. Des sujets précis comme la reconfiguration de l'autoroute Ville-Marie (A-720) et de la rue Notre-Dame, la création de nouveaux liens vers le fleuve, l'aménagement des abords du pont Jacques-Cartier, le sort de grands ensembles ou terrains vacants à réaffecter (hôpital de la Miséricorde, Radio-Canada, brasserie Molson, Portes Sainte-Marie) étaient également mis au jeu. L'exercice visait à dégager une vision, des orientations et à mettre en lumière les priorités et les attentes des citoyens.

On ne peut passer sous silence les conditions particulières dans lesquelles se sont déroulées les différentes phases de cette consultation. En plus de clore plus d'une décennie de participation citoyenne où l'Office avait consulté onze fois sur des projets concernant une partie ou l'autre de ce vaste territoire, tout le processus de consultation a été ponctué d'annonces, de nouvelles informations et idées, qui sont venues altérer le cadre de réflexion au fur et à mesure que les travaux avançaient.

Plus de 1000 participations ont néanmoins été recensées aux différentes séances ainsi qu'aux forums et aux exercices prospectifs proposés. La commission a reçu 223 contributions écrites (105 mémoires et 118 opinions en ligne) et entendu 58 intervenants. Ce large tour d'horizon a permis à la commission de constater l'engagement et le dévouement des diverses parties prenantes et de bien saisir les enjeux et les défis posés par la planification de ce territoire.

Les participants ont remis de l'avant les objectifs et les orientations qu'ils ont maintes fois formulés au cours des dernières quinze années. Leurs attentes sont claires, documentées et bien définies. Prenant l'ensemble de ces éléments en considération, la commission y va de différentes recommandations pour la suite des choses qui permettront de poursuivre la conversation sur un projet de PPU en phase avec l'importance stratégique du territoire et les aspirations de tous. Parmi celles-ci, on retrouve notamment celle de ne pas restreindre le PPU aux seules notions d'usage, de densité, de paramètres normatifs ou discrétionnaires d'encadrement de projets d'infrastructures ou d'équipements publics. La commission est d'avis que ce PPU doit aussi s'ouvrir sur la notion de développement durable qui inclut les dimensions économiques, sociales et environnementales et qu'il doit s'appuyer sur la culture du lieu, son histoire et les caractéristiques des populations qui l'habitent et la fréquentent.

Le secteur des Faubourgs représente une opportunité de réaliser la vision d'un centre-ville habité et animé proposée dans la Stratégie centre-ville. Situé aux portes du Quartier latin, du Vieux-Montréal et du quartier des affaires, il est à la fois un quartier d'atterrissage, un milieu de vie riche de traditions, un lieu d'innovation. Les communautés LGBTQ2+ s'y reconnaissent et se sont approprié une bonne portion du territoire qu'elles souhaitent à leur image. L'itinérance et la précarité y sont bien présentes et remettent de l'avant la nécessité de pérenniser des ressources pour y faire face. Les blessures du passé quadrillent le territoire et rendent inévitable la création de passerelles pour lier le présent et le passé. Pour grandir et s'épanouir dans le secteur des Faubourgs, il faut y retrouver les attributs d'un quartier complet, solidaire, inclusif, durable et participatif.

La commission reconnaît que les nouveaux îlots à requalifier accueilleront des immeubles de plus grande hauteur que les milieux de vie existants, car la construction immobilière dans un secteur central répondra nécessairement aux lois économiques. De plus grandes hauteurs peuvent néanmoins être acceptables lorsqu'elles sont associées à de larges espaces publics accueillants et ouverts, des commerces de proximité, des équipements publics, des emplois, du transport

actif et collectif et une qualité des composantes architecturales des bâtiments qui doivent également être en harmonie avec le caractère et l'identité du lieu d'insertion.

En ce sens, les balises d'aménagement proposées par la commission et qui découlent de la consultation visent à mettre en relief la nécessité de revoir la cohabitation avec la circulation de transit qui marque ce territoire, d'encadrer les projets sur les îlots à requalifier, de réfléchir à des aménagements modernes et pratiques.

L'Office rendra ce rapport public le 7 août 2019, à moins que vous ne souhaitiez qu'il le fasse à une date plus rapprochée. De plus, si vous le jugez opportun, je pourrais me rendre disponible pour présenter le rapport aux élus concernés.

Je vous prie d'agréer, Madame la Mairesse et Monsieur le Président, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

La présidente,



Dominique Ollivier

DO/II

c. c. Monsieur Éric Alan Caldwell, responsable de l'OCPM



TABLE DES MATIÈRES

Introduction.....	1
1. L'avenir du secteur des Faubourgs.....	3
1.1 La localisation du secteur.....	3
1.2 Vers un programme particulier d'urbanisme (PPU)	4
1.3 Un bref survol historique	5
1.4 Le profil du secteur	11
1.5 Les principaux enjeux et caractéristiques du secteur.....	13
1.6 Les milieux de vie existants.....	14
1.7 La zone à requalifier.....	15
1.8 Les orientations d'aménagement pour le secteur.....	16
1.9 La vision de développement pour la zone à requalifier	17
1.10 Le dossier de documentation	20
1.11 La démarche de consultation.....	21
1.11.1 Kiosque lors de la journée communautaire Fierté Montréal (18 août 2018)	21
1.11.2 Activité contributive citoyenne <i>101 histoire, un territoire</i> (février et mars 2019)	
1.11.3 Séance d'information générale et conférence sur la mise en récit (19 février 2019).....	22
1.11.4 Forums thématiques (16 et 23 mars 2019)	22
1.11.5 Opinions en ligne (16 mars au 22 avril 2019)	23
1.11.6 Séances d'audition des opinions (9 au 17 avril 2019)	23
1.11.7 Portrait de la participation.....	24
2. Les préoccupations, les attentes et les opinions des participants	25
2.1 Accueil général.....	25
2.2 Repères identitaires	25
2.2.1 Territoire d'appartenance.....	26
2.2.2 Tissu social	27

2.2.3	Culture et arts	30
2.2.4	Histoire et patrimoine.....	31
2.2.5	Relation au fleuve	34
2.3	Mobilité.....	36
2.3.1	Connectivité	37
2.3.2	Transport véhiculaire	37
2.3.3	Axe Ville-Marie/Notre-Dame	38
2.3.4	Accès au pont Jacques-Cartier	40
2.3.5	Transports collectifs.....	41
2.3.6	Transports actifs.....	43
2.3.7	Transports des marchandises	44
2.4	Milieus de vie	45
2.4.1	Quartiers complets	45
2.4.2	Adaptation aux changements climatiques	46
2.4.3	Habitation	47
2.4.5	Architecture et design.....	51
2.4.6	Activités commerciales et services	53
2.4.7	Équipements collectifs.....	55
2.4.8	Parcs, espaces verts et espaces publics	56
2.4.9	Emplois.....	58
2.5	Mise en œuvre du PPU	60
2.5.1	Concertation	61
2.5.2	Suivi du PPU	62
3.	Les constats et l'analyse de la commission	63
3.1	La mise en contexte	63
3.2	Quinze ans de consultations publiques	67
3.2.1	PPU du quartier Sainte-Marie – janvier 2012.....	68
3.2.2	Plan d'action de la Stratégie centre-ville	69
3.3	Les repères identitaires multiples du secteur.....	71

3.4	Grandir et s'épanouir dans le secteur	75
3.4.1	Propositions de vision et de concept d'aménagement	76
3.5	Se déplacer en sécurité dans le secteur	77
3.5.1	Mobilité durable et fluidité de la circulation de transit	77
3.5.2	Marchabilité.....	80
3.5.3	La mobilité.....	82
3.5.4	Le réaménagement du secteur d'approche du pont Jacques-Cartier	83
3.5.6	L'accès au fleuve	85
3.6	Habiter dans un quartier inclusif et solidaire	87
3.6.1	Le logement accessible	88
3.6.2	Le logement étudiant et pour familles	90
3.6.3	L'ancien hôpital de la Miséricorde.....	91
3.6.4	La rénovation et la restauration	92
3.7	Accéder aux commerces et services de proximité	93
3.7.1	La rue Sainte-Catherine	93
3.7.2	La rue Ontario	93
3.7.3	Les projets commerciaux annoncés.....	94
3.7.4	Plan de développement commercial	95
3.7.5	La rue Atateken.....	96
3.8	Travailler dans un quartier animé et diversifié.....	96
3.9	Contrer les effets de la hausse des valeurs mobilières	98
3.10	Les paramètres d'encadrement des projets urbains.....	99
3.10.1	La rue Ontario, à l'est de la rue Saint-Hubert.....	100
3.10.2	La rue Parthenais	101
3.10.3	Le quadrilatère formé par les rues Ontario, Parthenais, Sainte-Catherine et De Lorimier	101
3.10.4	L'îlot occupé par le Grand quartier général de la Sûreté du Québec et ses abords.....	101

3.10.5 Le quadrilatère formé par les rues Sainte-Catherine, Parthenais, René-Lévesque et l'avenue De Lorimier (Les Portes Sainte-Marie) (Groupe Prével)	102
3.10.6 Le secteur du pont Jacques-Cartier	103
3.10.7 La zone à requalifier (version mars 2019)	104
3.10.8 Le site de Radio-Canada (Groupe Mach et Broccolini)	106
3.10.9 Le site de la brasserie Molson (Groupe Sélection/Montoni).....	107
3.10.10 La station de pompage Craig au cœur d'une concentration d'infrastructures, de bâtiments et d'activités à caractère patrimonial	109
3.11 Approche règlementaire à venir	110
3.12 S'engager et s'impliquer	111
Conclusion.....	115
Annexe 1 – Les renseignements relatifs au mandat	117
Annexe 2 – La documentation	121
Annexe 3 – Les recommandations	131





Introduction

Le 27 juin 2018, l'Office de consultation publique de Montréal (OCPM) a reçu le mandat du comité exécutif de la Ville de Montréal de réaliser en deux étapes une démarche participative sur l'avenir du secteur des Faubourgs. La présente consultation, dite d'amont, avait pour objectif de mobiliser la population, de connaître son degré d'appréciation du territoire et les améliorations qu'elle souhaiterait y voir. Elle a aussi permis aux participants de se prononcer sur une vision de développement et des orientations d'aménagement mises au jeu par l'arrondissement de Ville-Marie. Les fruits de la consultation seront ensuite considérés par l'équipe de l'arrondissement dans l'élaboration d'un programme particulier d'urbanisme (PPU) à présenter aux citoyens dans le cadre d'une seconde consultation, en vue de son adoption par les élus municipaux.

Un PPU est une composante du Plan d'urbanisme¹. C'est un plan détaillé produit lorsqu'un secteur fait ou fera face à des changements importants. Il permet de dégager une vision d'ensemble et d'encadrer les interventions futures sur un territoire donné à partir d'orientations. Il fixe des objectifs pour l'avenir et propose des mesures pour les atteindre, incluant de nouveaux règlements d'urbanisme, des aménagements publics améliorés, des programmes et des politiques².

Durant son mandat, la commission, formée de Bruno Bergeron, de Danielle Casara et de Christian Giguère, a conduit diverses activités pour informer et recueillir l'opinion du plus grand nombre sur les propositions de l'arrondissement. Plus de 31 000 dépliants ont été distribués dans les environs du secteur des Faubourgs pour annoncer la consultation et inciter à la participation. Un peu plus de 1 000 participations ont été recensées dans le cadre de l'exercice.

La démarche a débuté au mois de février 2019 avec l'activité contributive citoyenne *101 histoires, un territoire*, où les participants ont été invités à raconter en mots et en images ce qui les unissait au secteur des Faubourgs. Cet exercice avait pour but de constituer de façon collaborative une représentation de l'identité du secteur et de mieux comprendre ce qui faisait son caractère, son essence.

Le 19 février 2019, la commission a tenu la séance d'information principale à l'Écomusée du fier monde pour que l'arrondissement puisse présenter ses propositions et répondre aux questions du public. Près d'un mois plus tard, les 16 et 23 mars 2019, la population a pu participer à quatre forums citoyens qui examinaient le territoire sous l'angle des Transports et déplacements, des Milieux de vie complets, de l'Architecture, patrimoine et paysages et de la Vie communautaire.

¹ L'article 85 de la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme* présente les composantes d'un PPU, de même que certaines des actions publiques que peut poser une municipalité dans le cadre de sa mise en œuvre

² Le petit guide des programmes particuliers d'urbanisme (PPU) à Montréal :

http://ocpm.qc.ca/sites/ocpm.qc.ca/files/pdf/publications/fr/le_petit_guide_des_programmes_particuliers_d039urbanisme_ppu-fr.pdf

Ces rencontres ont été suivies par une phase d'opinions en ligne, au cours de laquelle la commission a questionné les citoyens sur des enjeux particuliers. La démarche de consultation s'est conclue par la tenue de huit séances d'audition des opinions qui ont eu lieu entre le 9 et le 17 avril 2019 à l'Écomusée du fier monde.

Dans ses efforts de diffusion de l'information relative aux consultations publiques, l'OCPM s'appuie sur une communauté de citoyens et d'organismes qui suivent ses activités et les partagent. Chaque consultation est annoncée aux abonnés de son infolettre, ainsi qu'aux abonnés de ses comptes Facebook, Twitter, et Instagram. Les réseaux sociaux de l'Office permettent aussi de faire des rappels avant les séances publiques et de suivre l'évolution des consultations, par exemple, lors de l'annonce de séances supplémentaires ou de la mise en ligne de nouveaux documents.

Le présent rapport comporte trois chapitres. Le premier chapitre expose les propositions de l'arrondissement de Ville-Marie pour l'avenir du secteur des Faubourgs. Il reprend l'essentiel des documents d'information et des présentations qu'il a réalisées lors de la séance d'information et des forums thématiques. Le deuxième chapitre présente les étapes de la démarche de consultation et résume les préoccupations et les propositions des participants. Enfin, le troisième et dernier chapitre est consacré à l'analyse de la commission et à la présentation de ses recommandations.

Par l'intermédiaire de ce rapport, la commission souhaite communiquer aux élus municipaux les opinions citoyennes et contribuer, par son analyse, à la prise de décision. Elle destine également ce rapport à la population afin qu'elle se l'approprié et qu'elle y trouve un instrument de suivi utile, qui dépasse l'exercice de consultation lui-même.

Rappelons enfin que toute la documentation reçue et produite dans le cadre de cette consultation est disponible sur le site web de l'OCPM à l'adresse suivante : <http://ocpm.qc.ca/fr/faubourgs/documentation>.

1. L'avenir du secteur des Faubourgs

Ce premier chapitre présente la vision de développement et les orientations d'aménagement de l'arrondissement de Ville-Marie pour le secteur des Faubourgs. Il brosse un portrait du secteur réalisé à partir du document de mise en situation (document 3.1), des 13 fiches d'information³ (documents 3.2 et suivants) et du profil statistique (documents 3.3.1 et 3.3.2). Il tient également compte des nouvelles informations qui ont été communiquées par l'arrondissement à l'occasion des séances publiques, à mesure qu'avançaient ses réflexions (documents 3.5, 3.6, 3.7, 3.8 et 3.9).

1.1 La localisation du secteur

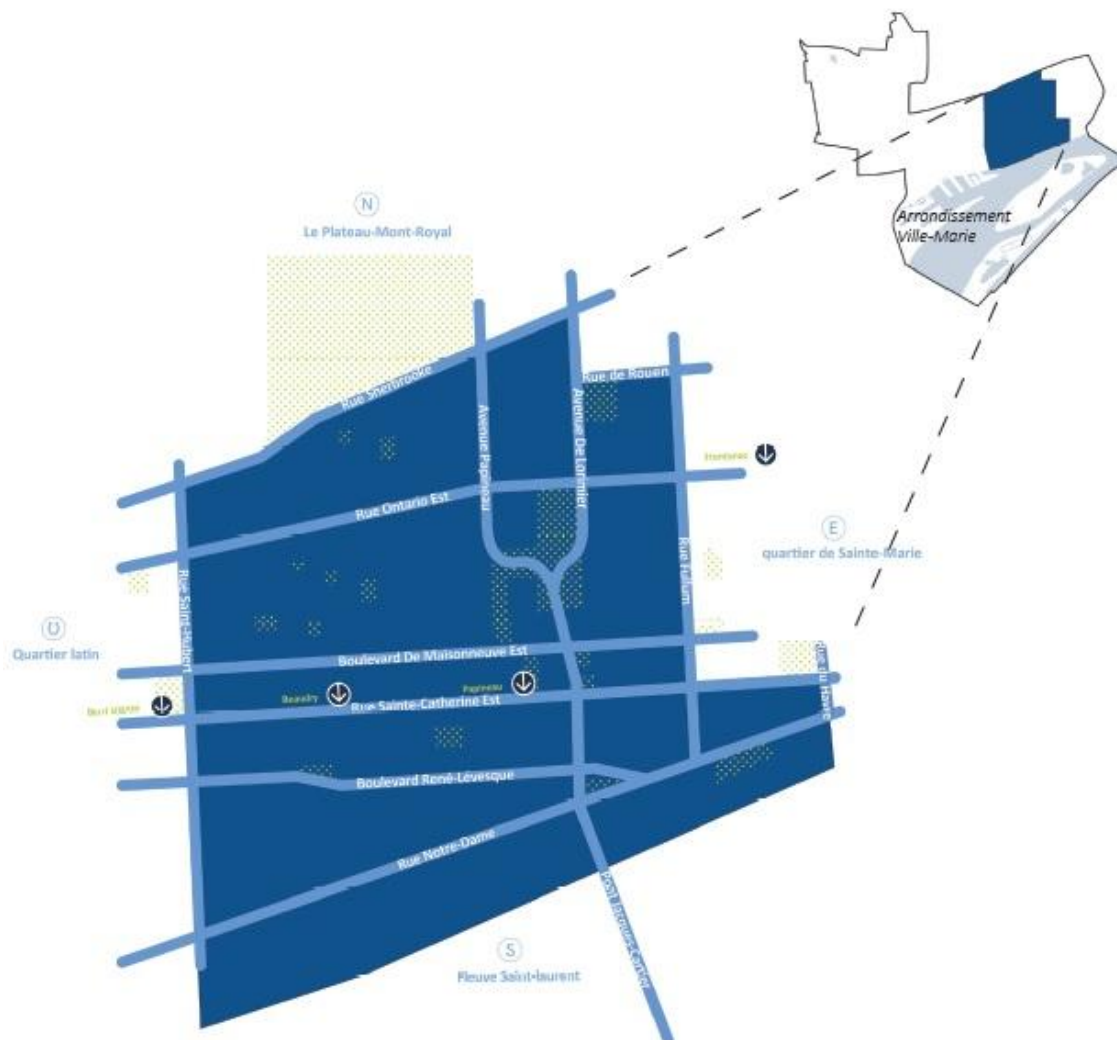
Le secteur des Faubourgs est situé dans l'arrondissement de Ville-Marie, à l'est du centre-ville de Montréal. Ses limites sont la rue Saint-Hubert à l'ouest, la rue Sherbrooke au nord, les rues Fullum et du Havre à l'est, et les berges du fleuve Saint-Laurent au sud. Elles ont été définies en fonction des opportunités et des projets annoncés et planifiés.

Le secteur comprend, au nord du boulevard René-Lévesque, le quartier résidentiel Centre-Sud, et au sud, une zone déstructurée qui fait face à des changements importants, notamment avec le départ de la brasserie Molson et le déménagement de la Maison de Radio-Canada.

Il est traversé par deux infrastructures routières importantes, l'autoroute Ville-Marie et le pont Jacques-Cartier, qui sont respectivement de juridiction provinciale et fédérale. Deux stations de métro, Beaudry et Papineau, se trouvent au sein du secteur, alors que deux autres stations, Frontenac et Berri-UQAM, se trouvent à proximité de ses limites est et ouest. Le secteur des Faubourgs est ceinturé à l'ouest par le Quartier latin et au nord par l'arrondissement du Plateau-Mont-Royal. À l'est, sa frontière divise le quartier Sainte-Marie.

³ L'arrondissement de Ville-Marie a découpé le secteur des Faubourgs en 13 sous-secteurs, allant d'un seul bâtiment à une portion de quartier. Chaque sous-secteur a été documenté dans une fiche qui présente une description historique, un état de la situation et une déclinaison des enjeux relevant de l'urbanisme auxquels pourrait répondre le futur PPU. Carte interactive, doc. 3.2

Figure 1 : la localisation du secteur des Faubourgs



Source : document de mise en situation, doc. 3.1, p. 2

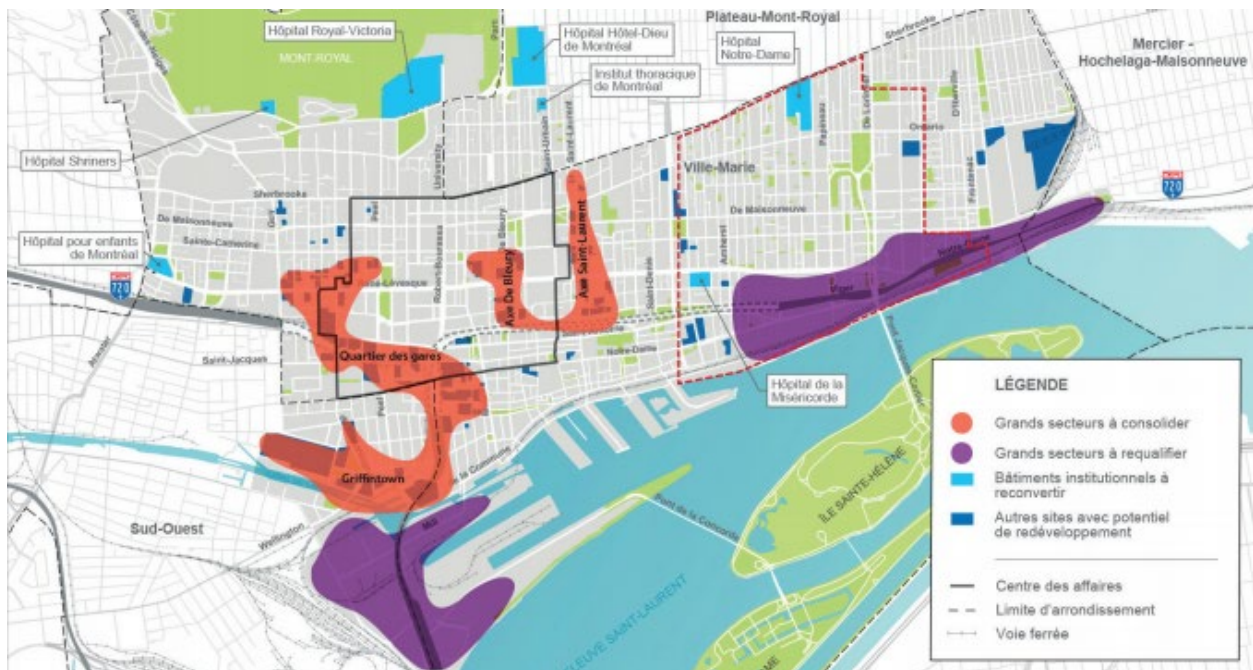
1.2 Vers un programme particulier d'urbanisme (PPU)

L'arrondissement a identifié diverses raisons qui justifient l'élaboration éventuelle d'un PPU pour le secteur des Faubourgs. D'abord, en 2017, le secteur riverain du quartier Centre-Sud a été identifié comme une grande zone à requalifier dans la planification de la Stratégie centre-ville (2016) et inscrit prioritairement pour faire l'objet d'une planification dans le plan d'action de la Stratégie (2017). De plus, selon l'arrondissement, le contexte actuel de changement dans le secteur, avec le départ des activités industrielles de la brasserie Molson et la construction de la nouvelle Maison de Radio-Canada, offre une opportunité unique de repenser le rapport du secteur au fleuve, de même qu'avec le Vieux-Montréal. Aussi, le devenir de la fin de l'autoroute Ville-Marie peut être considéré en lien avec les restructurations des sites mentionnés précédemment pour disposer d'une vision d'ensemble intégrant planification, mobilité et design

urbain. À cet égard, le ministère des Transports du Québec (MTQ) a d'ailleurs un projet de remise à niveau des tunnels de l'autoroute Ville-Marie.

En outre, l'arrondissement dit souhaiter poursuivre l'accroissement de sa population, en offrant des milieux de vie complets et agréables qui soignent la place du piéton, accueillent les équipements collectifs nécessaires et permettent une offre commerciale ajustée. Il dit également souhaiter que les résultats de la requalification s'harmonisent aux quartiers consolidés et qu'ils contribuent à l'atteinte des objectifs de développement durable (ODD) inscrits dans le Plan Montréal durable 2016-2020⁴.

Figure 2 : les secteurs à consolider et à requalifier dans la Stratégie centre-ville



Il est à noter que la ligne pointillée rouge correspond aux limites du secteur des Faubourgs.

Source : document de mise en situation, doc. 3.1, p. 5

1.3 Un bref survol historique

Le terme « *Faubourgs* » correspond à un volet important de l'histoire de Montréal. Il fait référence aux premiers développements construits à l'extérieur des fortifications (Vieux-Montréal), qui ont mené à la ville qu'on connaît aujourd'hui. Le territoire d'aujourd'hui présente des caractéristiques urbanistiques particulières attribuables aux événements qui ont marqué son développement.

⁴ Document de mise en situation, doc. 3.1, p. 5

L'urbanisation du secteur des Faubourgs a principalement débuté durant la deuxième moitié du 18^e siècle le long de la rue Notre-Dame. Le territoire est alors occupé par des fermes et devient peu à peu un lieu de villégiature pour la bourgeoisie⁵. À cette époque, les développements urbains du secteur sont considérés comme des faubourgs, par opposition à la centralité du Vieux-Montréal⁶. En continuité avec le Vieux-Montréal, l'urbanisation du secteur des Faubourgs se poursuit vers l'est le long de l'axe Saint-Antoine. La rue de la Visitation constitue la première antenne de développement vers le nord. Au début du 19^e siècle, ces deux axes représentent les deux principales voies de développement du secteur. À cette époque, la rive naturelle du fleuve accueille surtout des villas, mais aussi la brasserie Molson qui apparaît dans le paysage urbain en 1786⁷. Les activités de la brasserie ont éventuellement permis à la famille de construire des résidences, une église et même une école.

Figure 3 : le secteur des Faubourgs en 1825



Source : présentation de l'arrondissement de Ville-Marie lors de la séance d'information du 19 février 2019, doc. 3.5, p. 11

⁵ Fiche Secteur 2 – Les abords du fleuve, doc. 3.1.2

⁶ Document de mise en situation, doc. 3.1, p. 8

⁷ Fiche Secteur 3 – La brasserie Molson, doc. 3.1.3

Des institutions, dont les bâtiments sont encore présents aujourd'hui, voient le jour à cette époque, telles que l'ancienne prison des Patriotes-au-Pied-du-Courant en 1840 et l'ancien hôpital de la Miséricorde en 1853⁸. Au fil des années, l'habitat disparaît graduellement au bord du fleuve au profit des activités industrielles, avec, entre autres, la construction des gares Dalhousie et Viger vers la fin du 19^e siècle, puis l'expansion de la brasserie Molson⁹. L'expansion des activités ferroviaires du Canadien Pacifique mène d'ailleurs à la construction des ateliers ferroviaires De Lorimier, sur le site actuel des Portes Sainte-Marie en 1883, et à la démolition d'une partie du Faubourg Québec¹⁰. Avec l'aménagement des quais et des voies ferrées, l'accès piétonnier au fleuve n'est plus possible, bien que les parcs Sohmer et Bellerive, tous deux de tenure privée, offrent des fenêtres sur le fleuve à partir des années 1880¹¹. C'est aussi lors de la même période que la Ville de Montréal fait construire la station de pompage Craig, permettant de rediriger les eaux d'égout dans le fleuve via l'égout collecteur avec quatre pompes à vapeur alimentées au charbon. Cette dernière contribue ainsi à éviter d'éventuelles inondations du secteur, au même titre que l'aménagement de la voie maritime du Saint-Laurent et le dragage du fleuve¹². La fin du 19^e siècle se caractérise par l'apparition des premiers grands magasins à rayons sur la rue Sainte-Catherine avec l'ouverture de *Dupuis et Frères*¹³. L'arrivée du tramway électrique en 1892 contribue fortement à l'essor économique de la rue commerciale à cette époque¹⁴.

Le 20^e siècle est témoin de plusieurs transformations dans le territoire, alors que l'entièreté du territoire du quartier Centre-Sud est urbanisé¹⁵. La rue Ontario connaît un essor considérable avec l'ouverture du théâtre *La lune rousse* et l'installation de l'ancienne usine Aird & Son¹⁶. Près du fleuve Saint-Laurent, l'expansion des activités ferroviaires et industrielles se poursuit au tournant du siècle et entraîne de nouvelles démolitions dans le Faubourg Québec¹⁷. Les travaux mènent notamment à l'aplanissement de la colline située entre les rues Berri et Beaudry pour accueillir les voies ferrées. Au cours des années 1920, le territoire des Faubourgs voit l'apparition d'une infrastructure de transport majeur : le pont Jacques-Cartier. La construction de ce dernier s'échelonne sur cinq ans jusqu'en 1930¹⁸. C'est aussi au cours de cette décennie que plusieurs équipements majeurs sont construits, tels que l'hôpital Notre-Dame et le stade De Lorimier¹⁹. Les activités de la brasserie Molson prennent de l'expansion au cours de cette période, et ce, jusqu'en 1950. Tous les bâtiments non industriels, comprenant une église, un collège et des résidences, laissent place aux installations de la brasserie²⁰. Finalement, la gare Viger cesse ses opérations en 1951²¹.

⁸ Document de mise en situation, doc. 3.1

⁹ Fiche Secteur 2 – Les abords du fleuve, doc. 3.1.2

¹⁰ Fiche Secteur 7 – Le terrain Portes Sainte-Marie, doc. 3.1.7; Fiche Secteur 2 – Les abords du fleuve, doc. 3.1.2

¹¹ Fiche Secteur 2 – Les abords du fleuve, doc. 3.1.2

¹² Fiche Secteur 5 – La station de pompage Craig, doc. 3.1.5

¹³ Fiche Secteur 13 – Les principales artères commerciales, doc. 3.1.13

¹⁴ Idem

¹⁵ Fiche Secteur 11 – Centre-Sud, doc. 3.1.11

¹⁶ Fiche Secteur 13 – Les principales artères commerciales, doc. 3.1.13

¹⁷ Fiche Secteur 2 – Les abords du fleuve, doc. 3.1.2

¹⁸ Fiche Secteur 9 – Les abords du pont Jacques-Cartier – la tête de pont, doc. 3.1.9

¹⁹ Fiche Secteur 11 – Centre-Sud, doc. 3.1.11; Fiche Secteur 13 – Les principales artères commerciales, doc. 3.1.13

²⁰ Fiche Secteur 3 – La brasserie Molson, doc. 3.1.3

²¹ Fiche Secteur 2 – Les abords du fleuve, doc. 3.1.2

Figure 4 : le quartier Centre-Sud en 1907



Source : fiche Secteur 11 – Centre-Sud, doc. 3.1.11, p. 3

Pendant la deuxième moitié du 20^e siècle, le territoire est notamment marqué par l'arrivée de plusieurs équipements culturels majeurs et le développement du réseau routier, à commencer par la réalisation des travaux de la tour de Radio-Canada. C'est en 1963 que le gouvernement fédéral, la Ville de Montréal et la Société Radio-Canada identifient le site qui accueillera les activités de l'entreprise publique de radiodiffusion²². Les travaux conduisent à la démolition d'une partie du Faubourg Québec avec ses écoles, ses établissements commerciaux, religieux et plus de 600 logements. Au cours de la même décennie, la brasserie Molson s'agrandit vers l'ouest, notamment sur le parc Sohmer²³. Les stations de métro Berri-de-Montigny, Papineau et Beaudry sont également érigées²⁴. À partir des années 1970, les premiers établissements

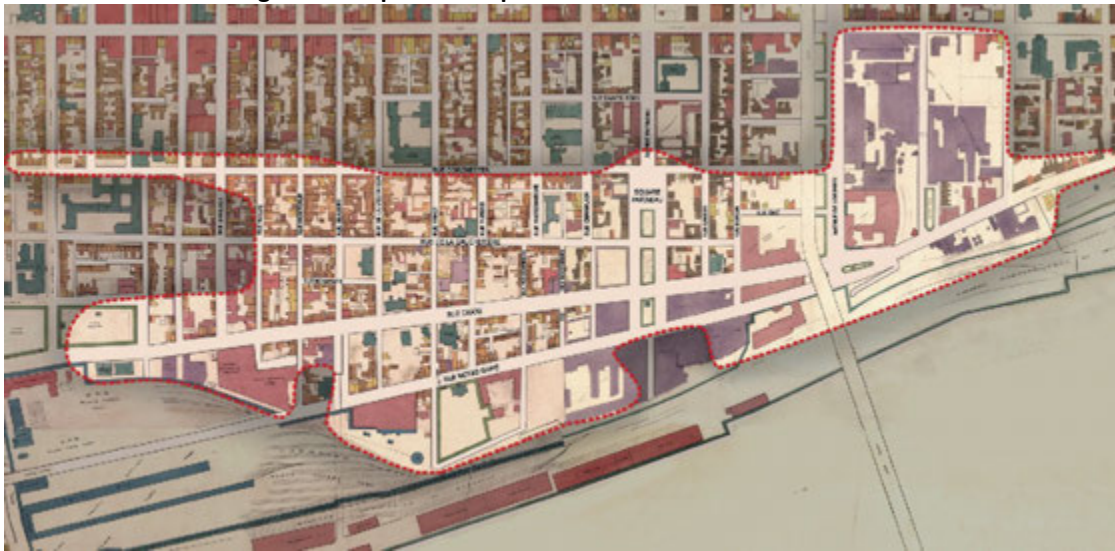
²² Fiche Secteur 4 – Le site de Radio-Canada, doc. 3.1.4

²³ Fiche Secteur 3 – La brasserie Molson, doc. 3.1.3

²⁴ Fiche Secteur 13 – Les principales artères commerciales, doc. 3.1.13

destinés à une clientèle gaie font leur apparition sur la rue Sainte-Catherine, dans ce qui constitue aujourd'hui le Village²⁵. Cette décennie est aussi marquée par des démolitions majeures. La mise en œuvre du projet de l'autoroute Ville-Marie en 1972 entraîne la démolition de 1 200 logements sur trois ans²⁶. Alors que le ministère des Transports de l'époque projette de démolir la prison des Patriotes-au-Pied-du-Courant pour réaliser l'autoroute Ville-Marie, des protestations permettent le classement de celle-ci comme site historique en vertu de la Loi sur les biens culturels²⁷. Les travaux ont toutefois pour effet d'enclaver totalement la station de pompage Craig, située sur un terre-plein de l'autoroute, qui est déclarée bâtiment excédentaire en 1987²⁸. La fin du 20^e siècle est témoin de nouvelles démolitions, cette fois entre les bretelles d'accès au pont Jacques-Cartier, l'avenue De Lorimier et la rue Ontario²⁹.

Figure 5 : le quartier disparu entre les années 1960 et 1980



Source : document de mise en situation, doc. 3.1, p. 14

Contrastant avec le siècle dernier, l'activité ferroviaire en bordure du fleuve cède peu à peu place, dans les années 2000, aux habitations et à d'autres établissements. Le Faubourg Québec débute ainsi sa reconstruction sur le site de l'ancienne cour de triage du Canadien Pacifique³⁰. À l'est du pont Jacques-Cartier, un incendie provoque la démolition de la dernière usine de l'îlot situé entre la rue Sainte-Catherine, la rue Parthenais, le boulevard René-Lévesque et l'avenue De Lorimier, qui avait autrefois une vocation entièrement industrielle³¹. Trois ans plus tard, en 2004, le projet

²⁵ Fiche Secteur 10 – Le Village, doc. 3.1.10

²⁶ Fiche Secteur 1 – Le boulevard Ville-Marie et l'accès au pont Jacques-Cartier, doc. 3.1.1

²⁷ Fiche Secteur 6 – La prison des Patriotes-au-Pied-du-Courant, doc. 3.1.6

²⁸ Fiche Secteur 5 – La station de pompage Craig, doc. 3.1.5

²⁹ Fiche Secteur 9 – Les abords du pont Jacques-Cartier – la tête du pont, doc. 3.1.9

³⁰ Fiche Secteur 2 – Les abords du fleuve, doc. 3.1.2

³¹ Fiche Secteur 7 – Le terrain Portes Sainte-Marie, doc. 3.1.7

Portes Sainte-Marie est autorisé, bien qu'il n'ait jamais vu le jour³². L'aménagement du parc des Faubourgs, à la tête du pont Jacques-Cartier, est achevé l'année suivante³³. Vers la fin des années 2000, un projet pilote débute sur la rue Sainte-Catherine. Cette dernière devient alors piétonne pendant la période estivale³⁴. Ceci marque le début d'une époque qui voit de plus en plus d'aménagements publics favoriser le transport actif. Le belvédère du Chemin-Qui-Marche est aménagé au-dessus des voies ferrées en 2012. Pendant ce temps, les abords du parc du Pied-du-Courant, autrefois appelé parc Bellerive, deviennent de plus en plus animés. À partir de 2014, le site à l'ouest du parc accueille durant l'été le Village au Pied-du-Courant³⁵.

Figure 6 : le secteur des Faubourgs aujourd'hui



Source : document de mise en situation, doc 3.1, p. 6

Ces dernières années sont marquées par des événements annonciateurs de changement. En 2015, la Société Radio-Canada déclare son intention de déménager dans sa nouvelle Maison, située entre le prolongement de la rue Alexandre-DeSève et l'avenue Papineau³⁶. Deux ans plus tard, une des industries ayant le plus marqué le paysage du secteur des Faubourgs, la brasserie Molson, annonce la mise en vente de sa propriété et, à l'horizon 2021, le transfert de ses activités de production à Longueuil. Des changements se dessinent aussi pour la zone située à l'est du pont Jacques-Cartier, alors que le gouvernement du Québec acquiert le bâtiment situé au 1 000, rue Fullum, pour en faire un pôle institutionnel³⁷. Ces quelques événements figurent d'ailleurs parmi les éléments qui motivent aujourd'hui l'arrondissement de Ville-Marie à effectuer une démarche de planification.

³² Fiche Secteur 7 – Le terrain Portes Sainte-Marie, doc. 3.1.7

³³ Fiche Secteur 9 – Les abords du pont Jacques-Cartier – la tête de pont, doc. 3.1.9

³⁴ Fiche Secteur 13 – Les principales artères commerciales, doc. 3.1.13

³⁵ Fiche Secteur 2 – Les abords du fleuve, doc. 3.1.2

³⁶ Fiche Secteur 4 – Le site de Radio-Canada, doc. 3.1.4

³⁷ Fiche Secteur 12 – Le pôle institutionnel, doc. 3.1.12

1.4 Le profil du secteur

L'exercice de planification du PPU s'inscrit dans une croissance de la population de l'arrondissement de Ville-Marie de 19 % entre 2001 et 2016. Quant au secteur des Faubourgs, il connaît une hausse de 13,6 % de sa population pour la même période, ce qui fait qu'en 2016, on y compte 24 035 personnes réparties au sein de 13 950 ménages³⁸. À lui seul, le secteur accueille un peu plus du quart de la population de l'arrondissement (27 %)³⁹.

En 2016, le secteur est composé d'une population majoritairement adulte : 69 % des résidents sont âgés de 25 à 64 ans. Entre 2011 et 2016, il perd 23 % de ses résidents de 15 à 24 ans, et la même part de ses résidents âgés de 80 ans et plus⁴⁰.

En quinze ans, le nombre d'immigrants double dans le secteur des Faubourgs, passant de 2 925 personnes en 2001 à 5 665 personnes en 2016. La population immigrante forme près du quart (24 %) de la population actuelle du secteur, ce qui reste sous la moyenne de l'agglomération de Montréal (34 %). Fait à noter, le quart des immigrants du secteur (25 %) sont nés en France, tandis que la Chine et le Maroc sont les deux autres principaux pays d'origine, avec respectivement 5 % et 4 %⁴¹.

Avec une moyenne de 1,7 personne par ménage, un peu plus de 54 % des ménages du secteur sont composés d'une personne seule, contre 40 % dans l'agglomération de Montréal (moyenne de 2,2 personnes par ménage). Entre 2011 et 2016, on note une croissance importante des familles de 37 %. Près de 60 % des familles du secteur des Faubourgs sont sans enfant en 2016, alors que 22,4 % d'entre elles ont au moins un enfant. Pour l'agglomération, ces proportions se chiffrent respectivement à 36 % et 48 %. En 15 ans, le nombre de familles avec conjoints, mais sans enfants, connaît une hausse de 55 %, avec quelque 1 000 familles de plus en 2016 comparativement à 2001. Pour leur part, les familles avec enfants font un bond de 27,5 %, contre 4,9 % au sein de l'agglomération⁴².

En 2016, la population du secteur des Faubourgs est sensiblement plus scolarisée que quinze années auparavant. La progression la plus notable se situe au niveau des détenteurs de diplômes universitaires, dont le nombre a doublé, passant de 5 110 personnes en 2001 à 10 225 personnes en 2016. Alors que les diplômés universitaires comptent pour 48 % de la population du secteur en 2016, cette part est de 36 % dans l'ensemble de l'agglomération de Montréal⁴³.

³⁸ Document de mise en situation, doc. 3.1, p. 8; Profil statistique, doc. 3.3.1, p. 1

³⁹ Document de mise en situation, doc. 3.1, p. 10

⁴⁰ Profil statistique, doc. 3.3.1, p. 1

⁴¹ Profil statistique, doc. 3.3.1, p. 3

⁴² Profil statistique, doc. 3.3.1, p. 1

⁴³ Profil statistique, doc. 3.3.1, p. 4

Le secteur des Faubourgs compte près de 27 000 emplois (en 2016) sur les 318 000 (en 2012), répartis dans l'arrondissement de Ville-Marie, soit environ 8,5 % (doc. 3.1, p. 11). Tandis que la population active du secteur des Faubourgs a augmenté de 18 % entre 2001 et 2016, passant de 12 910 à 15 270 personnes, le nombre de chômeurs a diminué de 29 % passant de 1 660 à 1 175. Ainsi, durant cette période, le taux de chômage est passé de 12,9 % à 7,7 %, ce qui constitue une meilleure performance que celle de l'ensemble de l'agglomération (9,2 % en 2001 et 9 % en 2016)⁴⁴.

Le revenu moyen d'un ménage du secteur des Faubourgs (61 303 \$) est inférieur à celui des ménages de l'agglomération (76 614 \$). La progression du revenu des ménages entre 2001 et 2016 est largement supérieure dans le secteur des Faubourgs (+80 %) à celle de l'agglomération (+55 %)⁴⁵.

Dans le secteur des Faubourgs, au recensement de 2016, le nombre de personnes se trouvant en situation de faible revenu est de 6 845, ce qui correspond à 29 % de la population. Il s'agit d'une amélioration par rapport à 2001, où 49 % des personnes vivaient dans un ménage à faible revenu. La proportion de ménages à faible revenu (18 %) est près de trois fois plus élevée dans le secteur des Faubourgs que dans l'agglomération (6,9 %)⁴⁶.

En 2017, le secteur des Faubourgs possède un parc immobilier qui comprend surtout des immeubles multiplex de 4 à 11 logements (31 %). Les immeubles de plus de trois étages et de 12 logements et plus occupent aussi une part importante, soit une proportion de plus de 21 %. On peut qualifier son parc immobilier d'ancien avec près de la moitié de ses logements (47 %) qui ont été construits avant 1946, contre 22 % dans l'agglomération⁴⁷.

72 % des logements se trouvant dans le secteur des Faubourgs sont occupés par des locataires. Toutefois, entre 2001 et 2016, le nombre de ménages propriétaires a doublé, passant de 1 745 en 2001 à 3 915 en 2016, représentant une augmentation de 124 %. On note également une hausse considérable du coût des logements pour cette période, à savoir 63 % pour les propriétaires et 58 % pour les locataires. Ces hausses sont sensiblement plus importantes que celles subies par l'ensemble des propriétaires (+51 %) et des locataires (+49 %) de l'agglomération de Montréal pendant la même période⁴⁸.

Dans leurs déplacements du domicile vers le travail, les résidents du secteur des Faubourgs utilisent surtout les transports collectifs (43 %). Les autres modes de transport sont l'automobile (conducteur ou passager) pour 27 %, la marche pour 20 % et, enfin, le vélo pour 9 % des

⁴⁴ Profil statistique, doc. 3.3.1, p. 4

⁴⁵ Profil statistique, doc. 3.3.1, p. 5

⁴⁶ Idem

⁴⁷ Données sur les ménages et les logements, doc. 3.3.2, p. 7

⁴⁸ Document de mise en situation, doc. 3.1, p. 10

résidents⁴⁹. Entre 2001 et 2016, ce comportement n'a guère changé. On note néanmoins que la proportion d'usagers du vélo a presque doublé. Les modes de déplacements des travailleurs du secteur se distinguent cependant des autres habitants de l'île de Montréal, où plus d'une personne sur deux se rend au travail en voiture, et 8 % seulement s'y rendent à pied. Quant au transport en commun, il est utilisé par 35 % des travailleurs de l'agglomération de Montréal⁵⁰.

Comparativement à l'ensemble des Montréalais, la population du secteur des Faubourgs est plus encline à déménager. En 2016, 43 % des résidents de l'agglomération ont changé d'adresse, tandis que 58 % des résidents du secteur ont déménagé en provenance de l'arrondissement de Ville-Marie ou d'un autre arrondissement montréalais⁵¹.

1.5 Les principaux enjeux et caractéristiques du secteur

Le secteur des Faubourgs, composé de divers quartiers articulés autour d'infrastructures publiques, possède une histoire riche, particulièrement marquée par des démolitions, des constructions et des mouvements sociaux. En plus de milieux de vie bien établis, le secteur comprend des sites qui sont voués, dans l'éventuel PPU, à une requalification, dont ceux de Radio-Canada, de la brasserie Molson et des Portes Sainte-Marie. Dans cette optique, l'arrondissement de Ville-Marie a décidé d'aborder dans son document de mise en situation le secteur des Faubourgs sous deux angles : les milieux de vie existants et la zone à requalifier. Ces deux grandes zones se situent principalement de part et d'autre du boulevard René-Lévesque. Au nord, on retrouve principalement le quartier Centre-Sud. Au sud se trouve une zone décrite comme étant déstructurée et faisant face à des changements importants.

⁴⁹ Document de mise en situation, doc. 3.1, p. 11; Profil statistique, doc. 3.3.1, p. 6

⁵⁰ Profil statistique, doc. 3.3.1, p. 6

⁵¹ Profil statistique, doc. 3.3.1, p. 3

Figure 7 : les limites du secteur des Faubourgs



Source : dépliant, doc. 2.1, p. 1

1.6 Les milieux de vie existants

Les milieux de vie existants sont à dominante résidentielle. La mixité des usages se concentre particulièrement sur les axes commerciaux d'importance, soit les rues Ontario, Sainte-Catherine, et dans une moindre mesure sur la rue Amherst (portant aujourd'hui le nom Atateken) et le boulevard De Maisonneuve. De plus, des sites et des bâtiments possédant une valeur exceptionnelle ponctuent cette partie du territoire.

L'arrondissement identifie les enjeux suivants pour les milieux de vie existants :

- le parc de logements locatifs, une caractéristique importante du quartier, notamment pour les populations à faibles revenus, a tendance à se réduire et les coûts pour se loger à augmenter;

- le devenir de certains bâtiments publics d'intérêt patrimonial ou liés à l'histoire du quartier n'est pas assuré;
- le pont Jacques-Cartier crée une coupure entre l'est et l'ouest du secteur et ses abords sont marqués par la présence d'un achalandage routier mal intégré;
- les principales artères commerciales du secteur (les rues Sainte-Catherine et Ontario) ne répondent pas nécessairement aux besoins locaux;
- le secteur est actuellement déconnecté des abords du fleuve;
- et certains équipements collectifs font défaut⁵².

De plus, les fiches d'information fournies, associées à la carte interactive du secteur des Faubourgs, font état d'enjeux qui touchent des bâtiments et des sites particuliers du territoire. Celles-ci portent sur l'ancien hôpital de la Miséricorde⁵³, la tête du pont Jacques-Cartier⁵⁴, le Village⁵⁵, le quartier Centre-Sud⁵⁶, le pôle institutionnel⁵⁷, et les principales artères commerciales⁵⁸.

1.7 La zone à requalifier

La zone à requalifier a une prédominance d'usages liés à l'emploi. Le terrain de Radio-Canada est notamment caractérisé par un usage mixte. Le site longeant le fleuve qui accueille la brasserie Molson est, quant à lui, inscrit comme un secteur d'activités diversifiées au Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal. Ce site s'étend jusqu'à la limite est de l'arrondissement de Ville-Marie, mais exclut le parc du Pied-du-Courant, anciennement appelé le parc Bellerive⁵⁹. En plus de ce parc, le secteur comprend plusieurs espaces verts de petite taille et d'autres de taille plus importante, dont le square Viger et le parc des Faubourgs.

Dans la zone à requalifier, la densité de construction résidentielle, de même que la hauteur sont relativement faibles. Ces paramètres urbanistiques augmentent cependant en bordure du pont Jacques-Cartier et du fleuve pour arriver à un maximum de 45 mètres de hauteur pour le terrain de Radio-Canada et celui des Portes Sainte-Marie⁶⁰. Ces deux sites sont, par ailleurs, inscrits dans le Plan d'urbanisme comme possédant une valeur patrimoniale intéressante.

Comme pour les milieux de vie existants, les fiches d'information présentent aussi des enjeux qui touchent des bâtiments et des sites particuliers de la zone à requalifier, parmi lesquels

⁵² Document de mise en situation, doc. 3.1, p. 9-11, 16

⁵³ Fiche Secteur 8 – L'hôpital de la Miséricorde, doc. 3.1.8

⁵⁴ Fiche Secteur 9 – Les abords du pont Jacques-Cartier – la tête de pont, doc. 3.1.9

⁵⁵ Fiche Secteur 10 – Le Village, doc. 3.1.10

⁵⁶ Fiche Secteur 11 – Centre-Sud, doc. 3.1.11

⁵⁷ Fiche Secteur 12 – Le pôle institutionnel, doc. 3.1.12

⁵⁸ Fiche Secteur 13 – Les principales artères commerciales, doc. 3.1.13

⁵⁹ Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal, carte de l'affectation du sol, doc. 5.1.1

⁶⁰ Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal, carte de la densité de construction, doc. 5.1.2; Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal, carte des limites de hauteur, doc. 5.1.3

figurent : l'axe Ville-Marie et l'accès au pont Jacques-Cartier⁶¹, les abords du fleuve Saint-Laurent⁶², la brasserie Molson⁶³, le site de Radio-Canada⁶⁴, la station de pompage Craig⁶⁵, la prison des Patriotes-au-Pied-du-Courant⁶⁶, et le terrain des Portes Sainte-Marie⁶⁷.

L'arrondissement identifie les enjeux suivants pour la zone à requalifier :

- le boulevard Ville-Marie, connexion entre la rue Notre-Dame et l'autoroute en tranchée, et les accès au pont Jacques-Cartier, par la rue Notre-Dame et l'avenue Papineau, ont été aménagés au détriment des circulations locales et des mobilités actives;
- la présence de mégas îlots introvertis et monofonctionnels coupe le secteur des abords du fleuve et des quartiers adjacents comme le Vieux-Montréal;
- la trame urbaine traditionnelle des quartiers existants a disparu au sud du boulevard René-Lévesque au cours de la seconde moitié du 20^e siècle;
- les terrains utilisés pour du stationnement contribuent à créer un effet d'îlot de chaleur et ne favorisent pas le verdissement;
- des milieux de vie incluant des équipements collectifs et des services sont inexistantes au sud du boulevard René-Lévesque;
- le patrimoine institutionnel et industriel est encore présent, mais nécessite de trouver de nouvelles vocations pour assurer sa pérennité; et
- la présence du Port de Montréal et des voies ferrées est indissociable du rapport au fleuve dans le secteur⁶⁸.

1.8 Les orientations d'aménagement pour le secteur

À partir des enjeux propres au secteur des Faubourgs, l'arrondissement de Ville-Marie propose de grandes orientations d'aménagement qui viendront encadrer les interventions futures sur le territoire et guider l'élaboration du futur PPU.

L'arrondissement énonce trois orientations pour l'ensemble du secteur des Faubourgs⁶⁹ :

- articuler les différentes échelles, du local au métropolitain;
- arrimer les secteurs en redéveloppement aux quartiers environnants, notamment en accord avec la trame urbaine traditionnelle existante;
- décroiser le quartier pour les déplacements actifs aux abords de l'entrée du pont Jacques-Cartier, ainsi que vers le fleuve, le Vieux-Montréal et l'est de Sainte-Marie.

⁶¹ Fiche Secteur 1 – Le boulevard Ville-Marie et l'accès au pont Jacques-Cartier, doc. 3.1.1

⁶² Fiche Secteur 2 – Les abords du fleuve, doc. 3.1.2

⁶³ Fiche Secteur 3 – La brasserie Molson, doc. 3.1.3

⁶⁴ Fiche Secteur 4 – Le site de Radio-Canada, doc. 3.1.4

⁶⁵ Fiche Secteur 5 – La station de pompage Craig, doc. 3.1.5

⁶⁶ Fiche Secteur 6 – La prison des Patriotes-au-Pied-du-Courant, doc. 3.1.6

⁶⁷ Fiche Secteur 7 – Le terrain Portes Sainte-Marie, doc. 3.1.7

⁶⁸ Document de mise en situation, doc. 3.1, p. 12-16

⁶⁹ Document de mise en situation, doc. 3.1, p. 18

Il présente deux orientations pour les milieux de vie existants :

- préserver et consolider le quartier Centre-Sud, notamment dans ses caractéristiques sociales et architecturales, par la protection du patrimoine bâti et du parc résidentiel existant;
- répondre aux besoins du milieu en matière d'équipements collectifs et de diversité commerciale.

Il établit finalement six orientations pour la zone à requalifier :

- reconnecter les trames de rue des quartiers Centre-Sud et Vieux-Montréal;
- transformer le lien routier entre la fin de l'autoroute Ville-Marie, l'avenue Papineau (accès au pont Jacques-Cartier) et la rue Notre-Dame pour l'adapter au contexte urbain et y concilier toutes les mobilités;
- soutenir et orienter la reconstruction des grands terrains vacants et des zones à transformer du secteur;
- créer de nouveaux milieux de vie incluant les équipements collectifs nécessaires;
- mettre en valeur le patrimoine institutionnel et industriel afin d'assurer une requalification respectueuse de l'histoire des lieux;
- inventer un rapport durable au fleuve tenant compte de la présence du Port de Montréal et des voies ferrées.

1.9 La vision de développement pour la zone à requalifier

Pour l'arrondissement, l'ampleur des transformations des cinquante dernières années nécessite une remise en question en vue de retisser la trame urbaine et ainsi permettre une réappropriation du secteur. Selon lui, la recomposition de la trame urbaine en continuité entre le Vieux-Montréal et le quartier Centre-Sud est une condition préalable essentielle pour s'assurer que la requalification des grands sites, comme celui de Radio-Canada ou de Molson, puisse contribuer à l'amélioration de la qualité de vie des milieux de vie existants⁷⁰. Ainsi, aux fins de l'exercice de planification en cours, l'arrondissement a établi une stratégie pour la reconfiguration de l'axe Ville-Marie/Notre-Dame et pour le retissage des rues locales dans le secteur à requalifier.

Les propositions de l'arrondissement ont été présentées dans le cadre des séances publiques tenues par l'OCPM. En séance d'information et durant les forums thématiques, les représentants de l'arrondissement ont dévoilé de nouvelles informations et idées qui sont venues bonifier la documentation de base de la consultation, au fur et à mesure que les travaux avançaient.

⁷⁰ Document de mise en situation, doc. 3.1, p. 14

L'une des principales interventions proposées est d'adapter l'axe Ville-Marie/Notre-Dame au contexte urbain existant et à venir, de façon à créer de nouveaux liens entre les quartiers et le fleuve. Cette proposition se traduit par l'aménagement d'un boulevard urbain qui intégrera, au sein de son emprise, les circulations est-ouest et les accès au pont Jacques-Cartier et à l'avenue De Lorimier. L'unification des modes de déplacement en un seul boulevard permettra ainsi d'y faciliter les déplacements actifs et collectifs⁷¹. Des intersections seront aménagées, à la hauteur de la rue de la Visitation, à l'embouchure du tunnel et à la hauteur du boulevard René-Lévesque. Une autre, au croisement de la rue Fullum, reste à confirmer⁷².

En ce qui concerne le retissage des rues locales, l'arrondissement propose de prolonger le plus grand nombre de rues possible depuis le boulevard René-Lévesque jusqu'au fleuve et de prolonger vers l'est la rue de la Commune, ce qui permettrait l'aménagement d'une promenade fluviale jusqu'à la rue Alexandre-DeSève. Pour réaliser ce prolongement, le niveau du sol le long des voies ferrées devra être relevé au-dessus des conteneurs de trains⁷³. La rue Notre-Dame, à la hauteur de la brasserie Molson, pourra ainsi retrouver sa vocation locale et son viaduc pourra être transformé en rue partagée avec une seule voie de circulation⁷⁴. À l'est du pont Jacques-Cartier, le prolongement de rues est proposé pour améliorer les liens de part et d'autre de l'avenue De Lorimier. Au total, 20 nouvelles intersections sont prévues pour le secteur en requalification et près de 7 km de trottoirs seront aménagés⁷⁵.

Ce retissage permettra la création de nouveaux îlots et l'ajout d'adresses. Ce faisant, le PPU devra permettre de clarifier les paramètres d'encadrement de l'urbanisation sur les sites à transformer⁷⁶. Ceux-ci accueilleront logements, emplois, équipements, services, espaces verts et école(s), afin de créer de nouveaux milieux de vie dans le prolongement des quartiers existants⁷⁷. À terme, environ 10 000 nouveaux logements pourront être construits dans le secteur⁷⁸. Avec la nouvelle Stratégie d'inclusion de logement social, abordable et familial (20/20/20), devenue entretemps le projet de règlement pour une métropole mixte, 2 000 logements sociaux et 2 000 logements abordables pourront être mis à la disposition de la population⁷⁹.

⁷¹ Transcription de la séance d'information du 19 février 2019, doc. 7.1.1, L. 453

⁷² Transcription de la séance d'information du 19 février 2019, doc. 7.1.1, L. 487, 780

⁷³ Transcription de la séance d'information du 19 février 2019, doc. 7.1.1, L. 504

⁷⁴ Transcription de la séance d'information du 19 février 2019, doc. 7.1.1, L. 525

⁷⁵ Transcription des forums citoyens tenus le 16 mars 2019 – Transports et déplacements et Milieux de vie complets, doc. 7.2, L. 271

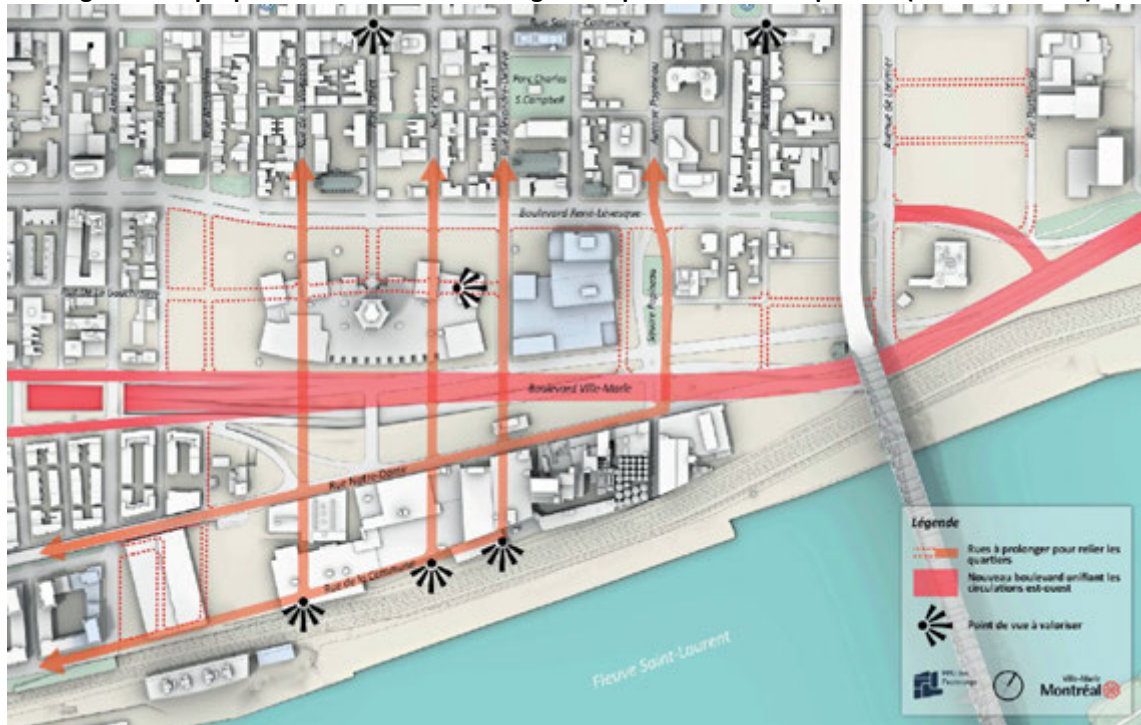
⁷⁶ Sommaire décisionnel, doc. 1.1, p. 2

⁷⁷ Transcription des forums citoyens tenus le 23 mars 2019 – Architecture, patrimoine et paysages et Vie communautaire, doc. 7.2; Document de mise en situation, doc. 3.1, p. 19

⁷⁸ Transcription de la séance d'information du 19 février 2019, doc. 7.1.1; Présentation de l'arrondissement de Ville-Marie lors de la séance d'information du 19 février 2019, doc. 3.5

⁷⁹ Transcription de la séance d'information du 19 février 2019, doc. 7.1.1, L. 509

Figure 8 : la proposition de vision d'aménagement pour la zone à requalifier (décembre 2018)



Source : document de mise en situation, doc. 3.1, p. 19

Figure 9 : proposition d'une vision d'aménagement pour la zone à requalifier (mars 2019)



Source : vision d'aménagement proposée par la Ville de Montréal, doc. 3.10, p. 2

Plusieurs espaces publics, dont le Square Papineau, seront transformés et d'autres seront créés. L'arrondissement prévoit l'aménagement d'un nouveau square face à l'Église de Saint-Pierre-Apôtre sur une partie du site de Radio-Canada en bordure du boulevard René-Lévesque. Un autre

parc, « la pièce maîtresse », est planifié sur le site de l'ancien parc Sohmer, en bordure du fleuve⁸⁰. À plusieurs reprises dans les séances publiques, l'arrondissement a mentionné que le rapport au fleuve sera pensé de manière durable, en tenant compte de la présence des activités portuaires et ferroviaires. À cet effet, il étudie la possibilité de construire une passerelle à l'extrémité de la rue de la Visitation, liant le bord du fleuve à la rue de la Commune.

Dans sa démarche de planification, l'arrondissement prévoit aussi d'introduire des vues au Plan d'urbanisme comme étant des éléments à prendre en compte pour les nouveaux développements immobiliers. La Figure 8 présente celles-ci, parmi lesquelles figurent des vues vers le fleuve, le pont Jacques-Cartier, la biosphère, la future murale de la Maison de Radio-Canada et le quai de l'horloge. Ceci s'inscrit notamment dans la volonté de l'arrondissement d'assurer un lien entre les milieux de vie existants et futurs. L'exercice de planification pourra aussi mener à la définition de balises d'encadrement que devront respecter les nouveaux développements du secteur des Faubourgs. En séances publiques, l'arrondissement a notamment dit vouloir favoriser les toits verts sur les édifices commerciaux ou institutionnels. Il a aussi émis le souhait d'encadrer la gestion des eaux, alors que les infrastructures, même souterraines, seront reconstruites dans le cadre des travaux prévus.

1.10 Le dossier de documentation

Le dossier de documentation, disponible sur le site web de l'OCPM (<http://ocpm.qc.ca/fr/faubourgs/documentation>) recense un ensemble de documents d'information. La majorité de ces documents ont été déposés par l'arrondissement (section 3), tandis que d'autres ont été proposés par des citoyens (section 4).

L'arrondissement a choisi de présenter une série de documents qui viennent compléter la carte interactive et les 13 fiches d'information des sous-secteurs (doc. 3.2). Parmi eux, on compte :

- Le rapport du BAPE sur le Projet de modernisation de la rue Notre-Dame à Montréal par le ministère des Transports du Québec (2002) (doc. 3.1.1.1);
- L'étude de préféabilité pour le secteur Square Papineau/Pied du Courant. Évaluation des conditions favorables à la réalisation d'un boulevard entre le tunnel Viger et la rue Frontenac (2018) (doc. 3.1.1.2);
- Le règlement autorisant la construction du projet Solano (2001) (doc. 3.1.2.1);
- Le règlement autorisant la modification et l'occupation du bâtiment Héritage (ancien entrepôt frigorifique) (2001) (doc. 3.1.2.2);
- La carte des installations du Port de Montréal (doc. 3.1.2.3);
- La résolution autorisant l'implantation d'un complexe immobilier sur la partie Est du site de Radio-Canada (2017) (doc. 3.1.4.1) (doc. 3.1.2.3);
- L'accord de développement pour les parties Est et Ouest du site de Radio-Canada (2017) (doc. 3.1.4.2);

⁸⁰ Transcription de la séance d'information du 19 février 2019, doc. 7.1.1, L. 496

- L'étude des valeurs architecturales et patrimoniales de la station de pompage Craig (2005) (doc. 3.1.5.1);
- Le règlement autorisant la construction et l'occupation du projet des Portes Sainte-Marie (2004) (doc. 3.1.7.1); et
- L'étude patrimoniale de l'ancien hôpital de la Miséricorde (2003) (doc 3.1.8.1).

Les documents déposés par les participants comprennent pour leur part :

- Le rapport synthèse de l'événement autour d'une vision de développement du sud-est de Ville-Marie (2017) (doc. 4.1);
- L'histoire du Centre-Sud cartographiée (2009) (doc. 4.2);
- Le portrait du Village (2019) (doc. 4.3);
- Le projet d'inversion de l'accès ferroviaire du CP au Port de Montréal (2008) (doc. 4.4.).

1.11 La démarche de consultation

Pour recueillir l'opinion du plus grand nombre et s'assurer qu'une diversité d'acteurs du milieu participe à la consultation, l'OCPM a élaboré une démarche qui s'est déroulée en 6 étapes :

- la tenue d'un kiosque lors de la journée communautaire Fierté Montréal (18 août 2018);
- l'activité contributive citoyenne : *101 histoires, un territoire* (février et mars 2019);
- la séance d'information générale (19 février 2019);
- les forums thématiques (16 et 23 mars 2019);
- la consultation en ligne (16 mars au 22 avril 2019);
- les séances d'audition des opinions (9 au 17 avril 2019).

1.11.1 Kiosque lors de la journée communautaire Fierté Montréal (18 août 2018)

Des membres de l'équipe de l'OCPM ont tenu un kiosque à l'occasion de la journée communautaire Fierté Montréal. Le but était d'informer les Montréalais sur la nature du mandat de consultation et de les encourager à y participer le moment venu.

1.11.2 Activité contributive citoyenne *101 histoires, un territoire* (février et mars 2019)

L'activité contributive citoyenne *101 histoires, un territoire* a consisté en la première étape de la démarche de consultation. Elle visait à rassembler des histoires racontées par des gens qui participent à la vie du secteur des Faubourgs comme des résidents, des travailleurs ou des visiteurs. Cet exercice avait pour but de constituer, de façon collaborative, une représentation de l'identité du secteur et de mieux comprendre ce qui faisait son caractère, son essence.

101 histoires, un territoire s'est décliné en trois volets. Il était d'abord possible de partager en ligne photos, vidéos et récits, via Facebook ou Instagram, en utilisant le mot-clic

#101histoires1territoire. Pour ceux et celles désirant aller un peu plus loin, une trousse « prêt-à-consulter » à télécharger en ligne était mise à la disposition des personnes ou groupes intéressés à organiser leur propre activité. Les participants ont alors été invités à raconter une histoire qui les unissait au secteur des Faubourgs à l'aide d'une photo ou d'un objet évocateur, à créer avec d'autres une visite guidée, puis à formuler des souhaits pour l'avenir du territoire. La commission a finalement organisé, entre le 3 et le 7 février 2019, quatre activités spéciales auprès de publics cibles (familles, aînés, jeunes et travailleurs), afin de mieux comprendre leur réalité et cerner leurs besoins.

L'ensemble des histoires recueillies ont par la suite été partagées dans le cadre d'une exposition présentée lors de la séance d'information générale et des forums thématiques.

Pour plus de détails sur cette activité au : <http://faubourgs.ocpm.qc.ca/101histoires.html>.

1.11.3 Séance d'information générale et conférence sur la mise en récit (19 février 2019)

Le 19 février dernier, la commission a tenu en soirée une séance d'information à l'Écomusée du fier monde. Les participants ont pu assister à une présentation des représentants de l'arrondissement de Ville-Marie sur les propositions de vision et d'orientations qu'ils souhaitaient mettre au jeu. Ces derniers ont pu, par la suite, répondre aux questions des citoyens.

Dans la foulée de l'activité contributive citoyenne, *101 histoires, un territoire*, la séance a été précédée d'une conférence sur l'expérience de mise en récit de Loos-en-Gohelle en France. Cette conférence de Julian Perdrigeat a été l'occasion d'en apprendre plus sur le potentiel de la mise en récit comme outil de changement collectif et de transformation du territoire.

La séance et la conférence ont été diffusées en ligne sur Facebook, Twitter et sur le site web de l'OCPM. Les vidéos ont, par la suite, été archivées pour le visionnement en différé sur YouTube.

Sur le site web de l'OCPM, il est possible de consulter :

- l'archive vidéo de la séance d'information
<https://www.youtube.com/watch?v=XKj4OywMeHY>
- l'archive vidéo de la conférence <https://www.youtube.com/watch?v=CiRBk8vYnxw>
- ou encore la transcription de la séance d'information
http://ocpm.qc.ca/sites/ocpm.qc.ca/files/pdf/P97/7.1.1_ocpm-190218_faubourgs.pdf

1.11.4 Forums thématiques (16 et 23 mars 2019)

La commission a organisé quatre forums les 16 et 23 mars, dont les thèmes étaient : Transports et déplacements, Milieux de vie complets, Architecture, paysages et patrimoine et Vie communautaire. L'objectif de ces rencontres était d'approfondir les propositions soumises à la consultation.

Durant ces deux journées, les représentants de l'arrondissement ont fait des présentations thématiques qui ont été suivies de périodes de questions du public. Ces derniers ont profité des forums pour partager l'état d'avancement de leurs travaux en présentant de nouvelles informations qui ne figuraient pas dans la documentation de base de la consultation. Le troisième forum (Architecture, patrimoine et paysages) s'est vu bonifié par la présentation de trois panélistes invités. Ils ont accepté de partager avec la salle leurs réflexions sur l'aménagement des espaces publics dans un contexte de changements climatiques, sur le génie du lieu, puis sur les mesures favorisant l'appropriation de l'espace public par les citoyens.

Des ateliers créatifs ont également été proposés aux participants. Deux ateliers ont permis de recueillir des idées de projets visant à améliorer les déplacements au sein du secteur, ou encore à créer/consolider des milieux de vie complets et agréables à vivre. Un autre atelier s'est intéressé aux recommandations des participants en matière d'architecture et de design, aux repères identitaires ainsi qu'aux éléments de l'histoire et du patrimoine à protéger et mettre en valeur.

1.11.5 Opinions en ligne (16 mars au 22 avril 2019)

La mise en ligne de questions préparées par la commission a offert l'occasion aux participants de se prononcer sur certains aspects de la vision et des orientations d'aménagement proposées par l'arrondissement. Ces questions ouvertes étaient regroupées en huit thématiques : Histoire et patrimoine, Habitation, Équipements collectifs, Transports et déplacements, Architecture, Mixité sociale et cohabitation, Activités commerciales et Accès au fleuve. Les citoyens pouvaient répondre au nombre de questions de leur choix et leurs réponses ne devaient pas dépasser 250 mots.

Pour consulter les questions et les résultats de cette étape :
<http://ocpm.qc.ca/fr/faubourgs/documentation> (Section 9).

1.11.6 Séances d'audition des opinions (9 au 17 avril 2019)

Les activités de consultation se sont conclues avec la tenue de huit séances d'audition des opinions.

Elles ont été l'occasion pour tous ceux qui le désiraient de présenter devant la commission leurs propositions d'avenir pour le secteur des Faubourgs et d'échanger avec elle. L'ensemble des séances ont eu lieu à l'Écomusée du fier monde, en après-midi ou en soirée, entre le 9 et le 17 avril 2019.

Au terme de la démarche de consultation, la commission et son équipe ont procédé à l'analyse de l'ensemble des opinions et références qui lui ont été fournies dans le but de formuler des recommandations à remettre aux élus municipaux.

1.11.7 Portrait de la participation

Un peu plus de 1 000 participations ont été recensées dans le cadre de la consultation. En février, quelque 300 personnes ont participé à la séance d'information générale et à la conférence. *101 histoires, un territoire* a permis de rencontrer 35 personnes lors des quatre activités spéciales auprès de publics cibles, et a été l'occasion de recueillir près de 80 récits, dont 8 vidéos. Un peu plus d'une centaine de personnes ont participé à chacun des quatre forums thématiques du mois de mars. La commission a reçu 105 mémoires au total, dont 58 ont été présentés en personne lors des séances d'audition des opinions d'avril. Elle a aussi entendu sept présentations orales sans dépôt de mémoire. À ce nombre se sont ajoutées 118 contributions en ligne.





2. Les préoccupations, les attentes et les opinions des participants

Ce deuxième chapitre propose une synthèse des préoccupations, des attentes et des opinions présentées par les participants durant les différentes étapes de la consultation.

Il ne présente pas le détail de chacune des opinions lues et analysées par la commission, mais fait état des grandes lignes et tendances qui se dégagent de l'exercice.

Il est possible de consulter en tout temps les opinions présentées à la commission sur le site web de l'OCPM : <http://ocpm.qc.ca/fr/faubourgs/documentation>.

2.1 Accueil général

La grande participation à cette consultation témoigne d'un grand intérêt pour l'avenir du secteur des Faubourgs. Les participants saluent l'initiative de la Ville de tenir une consultation d'amont permettant de définir une vision d'ensemble pour cette partie du territoire, qui a longtemps été laissée pour compte.

Plusieurs sont d'avis que la planification doit contribuer à renforcer la connectivité et la complémentarité entre les milieux de vie existants, la zone à requalifier et les secteurs voisins. Ils maintiennent que la transition d'un quartier à un autre doit se faire de façon fluide et naturelle, en facilitant les déplacements actifs et l'accès aux services, en préservant l'esprit du lieu et en favorisant le « vivre ensemble ».

De l'avis de plusieurs, le PPU est perçu comme une occasion de compenser la population du secteur à qui on a imposé de lourds sacrifices au nom de la modernité. Comme les attentes des Montréalais sont élevées, tous ne s'entendent pas sur la façon de planifier le secteur. Même si la plupart des idées proposées par l'arrondissement ont été bien accueillies, certaines d'entre elles ont fait l'objet de critiques et de bonifications. Deux constantes semblent s'être dégagées de la consultation. La première est la volonté d'innover et de faire preuve d'audace et de créativité dans l'aménagement du secteur. La seconde est le souhait d'arrimer aménagement et développement social, culturel et économique.

Les thèmes qui ont fait l'objet du plus grand nombre d'interventions sont en ordre d'importance : la relation avec le fleuve, l'habitation abordable, l'histoire et le patrimoine, les équipements collectifs, les transports actifs, les activités commerciales, les hauteurs et densités des projets futurs et les transports collectifs.

2.2 Repères identitaires

La consultation a démontré l'importance de l'esprit du lieu. Elle a été l'occasion pour les participants de mettre en évidence certains éléments matériels et immatériels qui contribuent à

définir l'identité du secteur et à en faire un ensemble urbain singulier et unique. Une organisation recommande d'ailleurs la formation d'un groupe de travail en amont de l'élaboration du PPU, sur le maintien de l'esprit du lieu et des composantes patrimoniales⁸¹.

Pour de nombreux citoyens, il importe de s'appuyer sur l'identité du secteur, tant dans les milieux de vie existants que dans la zone à requalifier, pour projeter le secteur dans l'avenir, le moderniser et favoriser son adaptation aux modes de vie d'aujourd'hui et de demain. Dans cette section, la question des repères identitaires est traitée sous l'angle du territoire d'appartenance, du tissu social, de la culture et des arts, de l'histoire et du patrimoine, puis, finalement, de la relation au fleuve.

2.2.1 Territoire d'appartenance

Le choix du nom du secteur « des Faubourgs » est parfois félicité par certains participants pour sa profondeur historique et sa dimension plurielle. Pour d'autres, il s'agit plutôt d'une dépossession des quartiers existants au profit d'une construction administrative. Dans un cas comme dans l'autre, les citoyens souhaitent que le PPU célèbre la diversité du secteur. Ils sont certes en faveur d'une planification d'ensemble, mais s'opposent à une approche « uniformisante » qui ne tient pas compte du caractère distinctif de chacun des quartiers actuels et futurs. Il est proposé notamment que la Ville mise sur le développement de « signatures physiques » pour accentuer la personnalisation des quartiers. Ces signatures pourraient, par exemple, se manifester à travers l'aménagement du domaine public, l'architecture, l'art public et la toponymie. Cette pluralité du territoire se traduit aussi dans le sentiment d'appartenance des résidents. Ces derniers ne s'identifient pas au secteur des Faubourgs, mais aux quartiers Centre-Sud, Sainte-Marie, Saint-Jacques, Faubourg Québec ou au Village.

L'inclusion du secteur dans le prolongement du centre-ville, tel qu'annoncé dans la Stratégie centre-ville et le Cadre de révision des hauteurs et densités, est loin de faire l'unanimité. Les opposants, composés majoritairement de résidents, expriment à de nombreuses reprises leurs craintes. Ils redoutent qu'une telle approche dénature les quartiers qu'ils connaissent et apprécient, et qu'elle mine « l'ambiance de faubourg ouvrier » et « l'esprit de village » qui lui sont si caractéristiques. Pour eux, leurs quartiers, bien que centraux, n'ont rien à voir avec le centre-ville. Ils sont des milieux de vie mixtes à dominante résidentielle et doivent le demeurer.

En revanche, des acteurs économiques considèrent le secteur, et plus particulièrement la portion située au sud de la rue Sainte-Catherine, comme la continuité naturelle du centre-ville et du quartier des affaires⁸². D'après eux, le secteur des Faubourgs est un territoire stratégique qui vient répondre à une demande grandissante de gens voulant habiter, travailler et se divertir au

⁸¹ Héritage Montréal, doc. 8.81, p. 5

⁸² Institut de développement urbain du Québec, doc. 8.84, p. 6-8; Consortium Groupe Sélection Montoni, doc. 8.19, p. 20; Chambre de commerce du Montréal métropolitain, doc. 8.80, p. 8, 11; Devimco Immobilier Inc., doc. 8.64, p. 7-8; Groupe MACH, doc. 8.91, p. 20

centre-ville. Il peut aussi combler un manque d'immeubles de première classe offrant des bureaux prestigieux. Comme le boulevard René-Lévesque traverse l'entièreté du centre-ville, ils souhaitent qu'il maintienne son caractère d'axe de prestige. De plus, ils soutiennent que les abords du pont Jacques-Cartier doivent être traités comme l'entrée est du centre-ville. Ceux-ci estiment que l'architecture iconique du pont, sa signature lumineuse, la traversée du fleuve et les vues vers le quartier des affaires gagneraient à être valorisées et exploitées pour offrir une expérience d'arrivée forte et distinctive.

2.2.2 Tissu social

L'activité contributive citoyenne *101 histoires, un territoire* avait pour but de constituer de façon collaborative une représentation de l'identité du secteur et de mieux comprendre ce qui faisait son caractère, son essence. Les récits recueillis ont permis de révéler, de façon implicite ou explicite, des valeurs partagées par une majorité de participants. Parmi elles, on compte notamment la solidarité, la générosité, l'engagement citoyen, l'esprit de communauté et de convivialité, le respect et l'accueil des différences, la justice sociale, l'inclusion et l'équité. Ces valeurs teintent les préoccupations, les attentes et les opinions exprimées tout au long de la consultation⁸³.

Les transformations profondes qu'occasionneront les grands projets de revitalisation urbaine annoncés par l'arrondissement soulèvent d'importantes inquiétudes chez les résidents qui craignent les effets d'un embourgeoisement qui s'accélère. Des questions émergent dans le milieu. Comment le tissu social sera-t-il affecté? Le coût des loyers sera-t-il haussé? Les commerces de proximité abordables fermeront-ils leurs portes? Les organismes communautaires seront-ils forcés à quitter ou à se réinventer? La hausse du revenu moyen et la modification de l'indice de défavorisation conduiront-ils à la diminution de certains services publics jugés essentiels, notamment dans les écoles? Ainsi, à l'instar des démolitions antérieures, plusieurs appréhendent l'éviction économique des habitants actuels du secteur. Ils réaffirment à de nombreuses reprises la nécessité de préserver l'identité « populaire » et de placer les besoins des populations actuelles au cœur des décisions entourant l'avenir du territoire (services, commerces, équipements, logements, etc.).

Des propositions sont formulées pour limiter les effets de l'embourgeoisement et faire en sorte que les ménages à faibles revenus puissent rester dans le secteur. Il est recommandé de s'inspirer des réflexions issues des Assises sur la gentrification 2017 de l'arrondissement de Mercier-Hochelaga-Maisonneuve⁸⁴. Il est aussi suggéré de construire de nouveaux logements sociaux, communautaires et abordables, de bonifier le parc locatif, de proposer une offre commerciale pour toutes les bourses et de prévoir des emplois adaptés à tous les profils.

⁸³ Histoires des participants recueillies dans le cadre de *101 histoires, un territoire*, doc. 6.5.1; Vidéos des participants recueillies dans le cadre de *101 histoires, un territoire*, doc. 6.5.2; Brochure de présentation des vidéos, doc. 6.5.3; Synthèse des activités spéciales réalisées dans le cadre de *101 histoires, un territoire*, doc. 6.5.4

⁸⁴ Arrondissement de Mercier-Hochelaga-Maisonneuve, *Assises sur la gentrification 2017*, http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=9417_142589527&_dad=portal&_schema=PORTAL

Il est rappelé à diverses occasions l'importance que le secteur des Faubourgs demeure un milieu de vie inclusif prônant la mixité sociale. La plupart des intervenants adhèrent à une vision où des personnes appartenant à des catégories socioprofessionnelles, à des cultures, à des tranches d'âge et aux parcours de vie différents se côtoieraient au quotidien, tant au nord qu'au sud du boulevard René-Lévesque. Pour ce faire, certains recommandent d'aménager le secteur de manière à favoriser la rencontre et l'ouverture entre tous les citoyens. Un regroupement invite la Ville à inclure au PPU des éléments empruntés au « Food Oriented Development » (FOD), afin de répondre notamment à l'enjeu de la sécurité alimentaire⁸⁵. D'autres participants proposent qu'une attention particulière soit accordée à des catégories de population éprouvant des besoins particuliers comme les femmes, les personnes en situation de handicap, les aînés, les adolescents, les familles, les enfants, les populations vulnérables et que celles-ci soient parties prenantes du processus de planification et de prise de décisions. Plus spécifiquement, il est proposé :

- d'effectuer une analyse différenciée selon les sexes;
- d'appliquer la politique d'accessibilité universelle;
- de mettre à profit les résultats du Plan d'action municipal pour les personnes aînées afin de briser l'isolement et d'améliorer le sentiment général de sécurité (par exemple, miser sur l'accessibilité universelle des commerces, des services et des équipements collectifs, la présence de mobilier urbain dans l'espace public, l'amélioration de l'éclairage urbain, et les courtes distances);
- d'améliorer l'offre de services et d'activités aux adolescents afin de contribuer à développer leur plein potentiel et leur persévérance (par exemple, aménager des piscines et des terrains de soccer et de basketball intérieurs et extérieurs, des centres sportifs intérieurs consacrés à la pratique du skateboard, du BMX, de la trottinette et du patin à roues alignées, des skateparks, des parcs et installations qui leur sont destinés, et offrir un soutien aux organismes existants);
- d'offrir des ressources de proximité pour les familles et les enfants (par exemple, prévoir des services de proximité et de garde, des activités et des lieux de rencontre destinés aux pères, des coopératives de prêts, des haltes-garderies avec horaires atypiques, des espaces collectifs de rassemblement, des programmes de loisirs et de services sociaux à l'enfance); et
- de pérenniser les ressources destinées aux populations vulnérables (par exemple, les sites d'injection supervisée, les refuges, les maisons d'hébergement, les centres de jour et de soir, les sites fixes, les services de santé de proximité et les banques alimentaires, le travail de rue et de milieu, le soutien à l'employabilité et à l'insertion socioprofessionnelle).

Des participants soulignent l'importance du rôle des organismes communautaires dans le secteur. Ils demandent, entre autres, que l'arrondissement élabore une stratégie pour favoriser

⁸⁵ Carrefour alimentaire Centre-Sud, doc. 8.41, p. 3-4

le maintien et l'amélioration des locaux communautaires dans les milieux de vie existants et pour soutenir le développement de nouveaux espaces dans la zone à requalifier. Pour assurer une mixité et une cohabitation social dans l'espace public, il est aussi suggéré de s'appuyer sur l'expertise des organismes communautaires déjà présents dans le milieu. Un promoteur propose la création d'une Maison du développement social en collaboration avec les organismes communautaires. Il est aussi suggéré que l'arrondissement mette en place des espaces favorisant le dialogue social qui s'inspirerait du Comité d'accompagnement des grands projets du Centre-Sud. Ce comité, porté par la Corporation de développement communautaire (CDC) Centre-Sud et l'équipe de Rayside Labossière Architectes, aurait pour but d'alimenter les échanges et réflexions entre la société civile et les grands propriétaires et promoteurs immobiliers du secteur. Des groupes recommandent, pour leur part, de miser sur l'information, la médiation et la sensibilisation des résidents et des commerçants, notamment en incitant à la tolérance et en luttant contre les préjugés et les craintes non fondées envers les personnes marginalisées et itinérantes.

Toujours dans un souci de respect de la diversité et d'inclusion, des intervenants souhaitent que le PPU donne une plus grande visibilité aux communautés LGBTQ2+ et qu'il traite de l'avenir du Village. Ils demandent, entre autres, que ce dernier soit reconnu officiellement comme quartier afin que son caractère, son importance symbolique et ses rôles social, communautaire et culturel soient préservés. En plus d'être un lieu de divertissement et de tourisme, certains soutiennent que le Village est aussi un milieu de vie et un lieu d'appartenance fort dont le statut particulier devrait être reconnu et préservé.

Il est également suggéré que le document de planification de l'arrondissement tienne compte des réflexions du comité sur l'avenir du Village, une démarche qui consiste à permettre aux acteurs du Village d'échanger, de partager leurs préoccupations, leurs idées, leurs souhaits, dans le but de travailler de façon transversale à sa prospérité. Parmi les enjeux identifiés par le comité figurent le manque de logements sociaux et abordables, des problèmes de toxicomanie, d'itinérance et de cohabitation entre les différentes populations, la hausse du coût des loyers commerciaux et l'absence d'espaces destinés aux organismes communautaires LGBTQ2+. Ce dernier enjeu attire particulièrement l'attention durant la consultation. En effet, bon nombre de participants réclament l'établissement dans la zone à requalifier d'un centre communautaire et culturel LGBTQ2+, centralisant l'offre de services aux communautés. Enfin, un collectif formule une demande de création d'un lieu hommage aux communautés LGBTQ2+, qu'il souhaiterait situer dans un espace vert au cœur du Village sur la rue Sainte-Catherine. Ce lieu de commémoration évolutif honorerait des gestes visant des faits, des personnages et des pratiques, de même que des mouvements culturels significatifs. Il favoriserait, entre autres, la reconnaissance publique, la transmission de la mémoire collective, le consensus social et collectif, ainsi que la diversité culturelle, sexuelle et de genre comme valeurs universelles.

2.2.3 Culture et arts

Pour des organismes et des citoyens, la culture et les arts représentent l'un des fondements de l'ADN du secteur, de même qu'un levier important de développement social et économique. Des acteurs du milieu rappellent que le secteur a subi des transformations profondes dans les dernières décennies, en passant de milieu industriel à « hub » culturel. Qualifié de « coulisse du quartier des spectacles » par certains, il regorge désormais d'organismes, d'entreprises et de lieux de diffusion qui promeuvent les télécommunications, les arts de la scène, les arts et effets visuels et l'artisanat. Ils mentionnent d'ailleurs que son dynamisme a été reconnu en 2009, lorsque la Ville y a créé le premier pôle de création culturelle.

Pour des citoyens et des organismes des milieux culturels et économiques, le PPU doit faire une place de choix à la culture et aux arts. Certains demandent néanmoins que les mesures qui y seront mises de l'avant tiennent compte des plans de développement existants, dont le plan d'action de Montréal métropole culturelle, qui intègre une vision des quartiers culturels, le plan local de développement culturel de l'arrondissement de Ville-Marie, l'Agenda 21 de la culture, qui déclare la culture 4^e pilier du développement durable, et le Plan stratégique du tourisme culturel de Tourisme Montréal.

Des groupes avancent également que le PPU doit miser sur la création d'une identité culturelle forte qui participe à la qualité de vie, au sentiment d'appartenance des résidents, à l'embellissement du secteur ainsi qu'à son attrait touristique. Pour ce faire, il est recommandé, entre autres, de mettre en place des éléments de signature, tels que des installations artistiques lumineuses ou une œuvre d'art public sur la rue Ontario, à l'image des guirlandes de boules du Village. Il est aussi proposé de prévoir une signalétique attrayante sur les artères principales et à la sortie des stations de métro qui indiquerait la localisation des lieux de création et de diffusion et faciliterait leur accès. Pour certains, l'identité culturelle du secteur devrait se traduire par l'implantation d'incubateurs consacrés au soutien de la relève, au développement des cultures émergentes et au partage des savoirs.

Des recommandations ont également trait à l'enrichissement de la vie culturelle et artistique dans l'espace public. On souhaite ainsi pouvoir contribuer à rendre la culture plus accessible à tous. Les efforts de requalification présentés dans le cadre de la consultation sont perçus comme une occasion à saisir pour créer de nouveaux équipements culturels qui répondent aux besoins de clientèles variées (enfants, adolescents, familles, aînés, personnes marginalisées). Certains groupes soulignent toutefois la nécessité de réfléchir à cette nouvelle offre dans un souci de complémentarité à celle déjà présente au nord du boulevard René-Lévesque. Il est demandé, entre autres, de récupérer la salle Molson pour en faire un haut lieu culturel et artistique et de prévoir la construction d'une bibliothèque, d'une maison de la culture, de salles d'exposition et d'une salle de cinéma.

Pour plusieurs, les rues, les parcs et les places publiques du secteur doivent être des lieux privilégiés de diffusion culturelle et artistique et offrir une programmation riche et diversifiée : spectacles musicaux, pièces de théâtre, œuvres d'art public, murs destinés aux graffitis, pianos publics, expositions, marchés d'artisanat, fermeture de rues lors d'événements spéciaux, rappels des icônes télévisuelles, etc. Contribuer à dynamiser les artères commerciales du secteur par des initiatives culturelles est aussi vu d'un bon œil par différents intervenants. À cet égard, certains parlent même d'encourager la formation d'un regroupement des acteurs commerciaux et culturels autour de la rue Ontario.

De plus, des participants notent qu'une menace plane sur les lieux de création du secteur et qu'il incombe à l'arrondissement de les protéger et de les consolider. La précarité de ces derniers repose principalement sur le fait qu'ils sont tributaires du marché immobilier privé. La hausse du prix des propriétés produit une hausse des taxes foncières qui conduit la plupart du temps à une augmentation des loyers des ateliers d'artistes et d'artisans. Dans cette perspective, il est recommandé d'inscrire comme priorité au PPU la disponibilité d'espaces de création abordables. Il est aussi suggéré d'adapter de façon innovante le cadre réglementaire et de mettre en place des mesures incitatives complémentaires.

2.2.4 Histoire et patrimoine

Plusieurs sont d'avis que le PPU doit aborder l'histoire, le patrimoine et la mémoire comme des composantes fondamentales de l'unicité des quartiers du secteur des Faubourgs. Selon eux, ces éléments doivent aussi être traités comme des facteurs de qualité des milieux de vie et de développement social, culturel et économique. De leur avis, l'histoire, le patrimoine et la mémoire contribuent au dynamisme du secteur, au sentiment d'appartenance des résidents et à la création de liens sociaux. Ainsi, ils demandent que le PPU encourage les Montréalais à se les réapproprier. Le besoin d'élaborer une vision d'ensemble du patrimoine plutôt que de le traiter à la pièce (chaque site et bâtiment séparément), est énoncé. Certains croient que les nouvelles vocations données aux bâtiments patrimoniaux devraient permettre de répondre aux besoins des populations existantes et futures. De plus, une organisation propose de profiter de son expertise spécifique et du potentiel que représente sa collection écomuséale pour le développement local⁸⁶. Celle-ci suggère aussi de soutenir les initiatives citoyennes, communautaires et culturelles qui vont dans le sens d'une préservation et d'une mise en valeur du passé, et d'inclure ces réseaux au processus de prise de décisions.

De nombreux intervenants craignent que les travaux de requalification viennent dénaturer les milieux de vie existants. Ils souhaitent, par conséquent, que le PPU oriente les nouveaux projets afin qu'ils conjuguent harmonieusement présent, passé et futur. Il est demandé que l'architecture et la vocation de ceux-ci respectent et s'inspirent de l'existant (plex, portes cochères, « parcs de poche », ruelles, escaliers extérieurs, etc.) et qu'ils en valorisent les aspects

⁸⁶ Écomusée du fier monde, doc. 8.2, p. 5

historiques, culturels et patrimoniaux. L'histoire des lieux deviendrait ainsi une source d'inspiration des transformations à venir qui dépasse la stratégie de commémoration.

En outre, des participants demandent que le PPU remplisse un devoir de mémoire et de réparation face aux démolitions et délocalisations qui se sont déroulées dans le secteur au cours du dernier siècle. De l'avis d'intervenants, la disponibilité de grands terrains vacants offre à la Ville et aux promoteurs immobiliers une occasion privilégiée d'honorer les quartiers disparus. Ils souhaitent que le (re)développement serve à mettre en place divers mécanismes de mise en valeur historique, notamment pour informer et sensibiliser les futurs habitants et, plus largement, les Montréalais et les touristes, sur la nature et l'ampleur des événements. Certains résidents demandent que le PPU compense la population à qui on a imposé de lourds sacrifices. À ce titre, le renforcement de l'accès au fleuve, la bonification du verdissement et des équipements collectifs et la construction de nombreux logements sociaux, communautaires et abordables sont évoqués.

Aux dires de nombreux participants, le secteur des Faubourgs possède un important passé industriel qu'il convient de préserver et de mettre en valeur, comme « l'esprit de faubourg », les habitations ouvrières, la trame industrielle, la brasserie Molson, l'ancienne station de pompage Craig, la Canadian Rubber Company of Montreal, l'ancien entrepôt frigorifique, le tunnel Beaudry, le bâtiment de la Cité 2000, la Grover, le quai Poupart, de même que la mémoire des silos à M'lasse et de la Domion Oil Cloth and Linoleum.

Vu l'importance du patrimoine industriel dans le secteur, cette notion gagne, selon quelques intervenants, à être renforcée et clarifiée dans le PPU. Ils demandent que le PPU agisse comme facteur de reconnaissance des immeubles industriels d'époque en adoptant des mesures de protection en vertu des lois provinciales et des règlements municipaux. Il est aussi recommandé que le document de planification répertorie l'ensemble des bâtiments et sites d'intérêt, et que la Ville soutienne l'Association québécoise pour le patrimoine industriel (AQPI) dans sa démarche de création d'un parcours sur le tourisme industriel dans le secteur. Toujours dans une optique de protéger et mettre en valeur le passé industriel du secteur, des groupes proposent d'intégrer à la réglementation d'urbanisme des zones destinées aux activités artisanales et industrielles légères.

En outre, certains craignent que l'ensemble de la brasserie Molson fasse l'objet de démolitions trop importantes et recommandent en ce sens d'intégrer une plus grande partie des bâtiments et du site dans le PPU. Une organisation souhaite que les réflexions entourant sa requalification tiennent compte des « principes de Dublin », adoptés par le Conseil International des Monuments et des Sites (ICOMOS), une organisation non gouvernementale qui œuvre pour la conservation du patrimoine dans le monde, à savoir :

- étudier et comprendre les constructions, sites, aires et paysages industriels et leur valeur patrimoniale;

- assurer la protection et la conservation efficaces des constructions, sites, aires et paysages du patrimoine industriel;
- conserver les constructions, les sites, les aires et les paysages du patrimoine industriel;
- présenter et communiquer les valeurs patrimoniales des constructions, sites, aires et paysages du patrimoine industriel pour sensibiliser le public et les entreprises, et soutenir l'éducation et la recherche⁸⁷.

Des projets de réhabilitation sont également proposés pour le site. L'un d'entre eux vise à en faire un quartier des distilleries, à l'image des villes de Toronto et de Dublin, qui allierait loisirs, patrimoine et habitation. D'autres projets visent une démolition sélective de l'usine et une conversion des bâtiments restants en espace multifonctionnel, incluant du coworking, un musée, des lieux culturels, des commerces, une halte touristique, des bureaux, des lofts, des ateliers, un hôtel-boutique et une terrasse sur le fleuve. De plus, puisque la brasserie Molson jouit depuis longtemps d'un accès unique et privilégié au port et au fleuve pour mener à bien ses opérations industrielles et commerciales, des participants soutiennent qu'une partie des bâtiments et terrains qu'elle occupe devrait revenir à la Ville pour qu'elle y construise des logements sociaux et qu'elle y aménage des espaces verts et des belvédères donnant sur le fleuve.

La station de pompage Craig a aussi attiré l'attention. Des participants sont heureux de constater que son avenir est considéré par la Ville et proposent différents projets de requalification. Une organisation suggère d'aménager un axe culturel et patrimonial, en remplacement du boulevard urbain proposé par l'arrondissement, qui s'articulerait autour de l'îlot Craig⁸⁸. Selon elle, un tel boulevard tirerait profit de la valeur et du positionnement de la station de pompage pour en faire une entrée du secteur. Il aurait pour rôle de transformer la barrière actuelle des voies routières pour en faire un lieu de déambulation organique entre les différents quartiers du secteur, à l'usage des piétons et des cyclistes. Le transport en commun pourrait également y trouver sa place. Il aurait aussi pour objectif de connecter les différents lieux de culture et de patrimoine situés autour de l'emprise actuelle de l'autoroute, dont la brasserie Molson, la station de pompage Craig, la prison des Patriotes-au-Pied-du-Courant, et le terrain des Portes Sainte-Marie.

D'autres groupes pensent également qu'il faille créer un pôle de destination autour du site de l'îlot Craig en relation avec le fleuve. Un groupe ferait du bâtiment et du site de la station de pompage une halte relais, un espace public, ainsi qu'un lieu culturel (art public, galerie d'art, lieux d'exposition, ateliers, etc.)⁸⁹. Un autre créerait un lieu dont les retombées culturelles fortes seraient basées sur l'innovation sociale et technologique⁹⁰. La création d'un musée et d'un centre d'interprétation sur les égouts est aussi proposée à quelques reprises.

⁸⁷ Héritage Montréal, doc. 8.81, p. 2-3

⁸⁸ Les Forges de Montréal, doc. 8.98, p. 11

⁸⁹ Les AmiEs du courant Sainte-Marie, doc. 8.33, p. 16-17

⁹⁰ Montréal-Jonction, doc. 8.43, p. 1

Néanmoins, tous les participants à la consultation ne s'entendent pas sur les structures et les sites à protéger et à mettre en valeur. Certains voudraient tout préserver, tandis que d'autres se montrent plus ouverts à des démolitions totales ou partielles. À titre d'exemple, la requalification de la station de pompage Craig, de l'horloge et de la cheminée de la brasserie Molson ne fait pas l'unanimité.

Un grand nombre de contributions s'intéressent aussi au patrimoine institutionnel et commercial, dont le pont Jacques-Cartier, la tour et l'ancienne Maison de Radio-Canada, la prison des Patriotes-au-Pied-du-Courant, la Maison des Gouverneurs, les églises Saint-Vincent et Saint-Eusèbe, l'îlot Saint-Pierre-Apôtre, la Maison mère des sœurs de la Providence, le Pensionnat Sainte-Catherine, l'ancienne école de Salaberry (Comité social Centre-Sud), l'Écomusée du fier monde, le marché Saint-Jacques et l'ancien hôpital de la Miséricorde.

Plusieurs contributions ont trait à l'ancien hôpital de la Miséricorde. La majorité des intervenants qui s'intéressent au site convergent vers une même vision d'avenir. Ils recommandent que des efforts soient déployés pour en faire un projet multifacettes à portée sociale et communautaire. Ce projet inclurait des habitations familiales, du logement étudiant, des logements pour aînés de la rue, des ateliers d'artistes, un musée, des services et des espaces multifonctionnels et mutualisés et des emplois. Certains participants souhaitent que le gouvernement du Québec, actuel propriétaire, et la Ville de Montréal se mobilisent pour stopper la dégradation des bâtiments et qu'ils contribuent financièrement à leur sauvegarde. D'autres demandent plutôt à la Ville d'acquérir le site, pour éviter qu'il ne soit offert au secteur privé, et de le transférer par la suite à la communauté.

Dans le même ordre d'idées, quelques intervenants soulignent l'importance que les éléments du patrimoine bâti qui appartiennent à la Ville de Montréal ou au gouvernement du Québec, et qui sont à redévelopper, le sont de façon exemplaire en faisant place à des projets innovants et d'utilité sociale.

Finalement, les nombreuses contributions couvrent l'ensemble des types de patrimoine, à savoir les bâtiments, les sites, les objets, les traditions, les savoir-faire, les paysages, les personnages, les lieux et les événements historiques. Elles révèlent, en outre, une foule de moyens originaux pour mettre en valeur le passé : percées visuelles, esplanades, art public, soutien financier à la rénovation, collection écomuséale, toponymie, signalétique historique et patrimoniale, interprétation physique ou virtuelle, modélisation 3D, parcours déambulatoires, activités, visites, animations, lieux de commémoration et hommages aux artistes et personnages nés dans le secteur.

2.2.5 Relation au fleuve

Le thème de la relation au fleuve est de loin le thème ayant suscité le plus de réactions. La proposition de l'arrondissement de donner un plus grand accès aux berges du Saint-Laurent en

créant une promenade riveraine et un large parc reçoivent l'appui des citoyens et des organismes, avec toutefois quelques réserves.

Des intervenants croient que la promenade riveraine gagne à être élargie. Certains proposent qu'elle intègre la rue de la Commune pour devenir une rue piétonne ou une piste multifonctionnelle. Son prolongement vers l'est est également souvent évoqué. Malgré les enjeux que pose la topographie du site, des participants demandent de poursuivre la promenade, parfois jusqu'au pont Jacques-Cartier, parfois jusqu'à la friche au Pied-du-Courant, et parfois même jusqu'à la limite est du quartier Sainte-Marie (rue Frontenac). Des études de scénarios novateurs et viables de liaison sans interruption ni détour par la rue Notre-Dame sont ainsi réclamées. Un projet de raccordement vers l'ouest jusqu'au Vieux-Port, voire jusqu'au canal de Lachine, est aussi suggéré.

Pour les participants, les percées visuelles et les vues sur le fleuve doivent être valorisées et le bord de l'eau investi. La transformation des terrains de la Molson ne doit pas mener à leur privatisation, mais laisser place à une occupation publique. La promenade riveraine doit s'inscrire dans un réseau de transport actif du secteur, de façon à faciliter les déplacements piétonniers et cyclistes depuis les quartiers vers le fleuve. Certains souhaitent même que le fleuve devienne le point de référence qui génère les traits, les axes, l'implantation et la cohérence des futurs milieux de vie. D'autres parlent d'inscrire les sections du cours d'eau et des berges comprises dans le secteur des Faubourgs dans une trame bleue et verte à l'échelle du secteur, de l'arrondissement ou de la ville.

De nombreuses contributions remettent en question le niveau d'accessibilité du fleuve annoncé par la Ville. Les citoyens sont avides d'un accès direct au fleuve, et proposent diverses façons d'y arriver, comme recouvrir les voies ferrées jusqu'à l'eau, aménager des passerelles piétonnières et cyclables ou recourir à l'ancien tunnel Papineau. Le scénario le plus souvent évoqué est l'inversion vers l'est de l'accès ferroviaire du Canadien Pacifique (CP) au Port de Montréal, qui permettrait d'éliminer la majorité des voies ferrées qui se déploient dans le secteur des Faubourgs⁹¹. Il est proposé que les convois en provenance de l'est empruntent de nouveaux rails à construire dans la cour de triage Hochelaga pour éviter qu'ils n'aient à reculer derrière la brasserie Molson pour attendre de remonter. Il est demandé à la Ville à maintes occasions d'étudier sérieusement cette option, de concert avec tous les interlocuteurs concernés, pour maximiser le désenclavement de la zone et offrir aux citoyens l'accès au fleuve dont ils ont toujours rêvé. Il est également suggéré d'optimiser le fleuve en mettant en place un système de navettes fluviales et d'aménager dans le secteur l'un des débarcadères.

Des propositions d'aménagement des berges de toutes sortes sont présentées par les participants à la consultation. Ils citent en exemple des projets tels que le Brooklyn Bridge Park et le Domino Park à Brooklyn aux États-Unis, l'Écoquartier et la plage urbaine à Malmö en Suède, la promenade Samuel-de-Champlain à Québec et celles aménagées à Verdun, Ville LaSalle et

⁹¹ Jean Décarie, doc. 4.4, p. 1-8

Mercier. Un regroupement professionnel recommande aussi à la Ville de favoriser les concours d'aménagement, d'idées et d'architecture pour renforcer l'attrait local et touristique des berges⁹². Des participants souhaitent, pour leur part, que le projet d'ensemble d'aménagement des berges, incluant notamment la promenade riveraine, le boulevard urbain, la rue Notre-Dame et le secteur du pont Jacques-Cartier, la friche, le Village et le parc du Pied-du-Courant, fasse l'objet d'une démarche d'urbanisme participatif. La pérennisation de la friche et du Village au Pied-du-Courant est également demandée, et ce, en dépit des travaux de réaménagement de l'axe Ville-Marie/Notre-Dame. À ce titre, les acteurs locaux sollicitent d'ailleurs la collaboration du ministère des Transports afin d'entamer une démarche conjointe de recherche de solutions pour la durée des travaux.

À l'image de leurs quartiers, les citoyens souhaitent que l'aménagement des abords du fleuve, tout comme les chemins pour s'y rendre, soit inclusif. Ils souhaitent que se déploie sur les berges une variété d'activités, d'équipements collectifs et de commerces, afin que tous les citoyens et visiteurs puissent s'y reconnaître (parcs, aires de repos, école, terrains de jeux et de sports, centre multifonctionnel, piscines intérieure et extérieure, marché public, plage, lieux de baignade, belvédères, cafés, terrasses suspendues, etc.).

De plus, des intervenants préconisent la naturalisation des berges du secteur, en totalité ou en partie. Ils maintiennent que dans un contexte de changements climatiques, il devient urgent de reverdir les espaces vacants en milieu urbain et, plus particulièrement, dans le secteur des Faubourgs, où la verdure fait défaut. Deux groupes suggèrent de faire de la friche au Pied-du-Courant un laboratoire de décontamination des sols par le vivant, aussi appelée phytoremédiation. Selon une organisation, un autre aspect à ne pas négliger serait de mettre en évidence la particularité du fleuve dans le contexte montréalais, en installant des panneaux de sensibilisation sur le courant Sainte-Marie et la biodiversité du Saint-Laurent⁹³.

En outre, quelques acteurs économiques émettent des mises en garde relativement aux propositions de l'arrondissement et aux attentes de la société civile. Ces joueurs se disent être favorables à l'amélioration de l'accès aux berges et même motivés à y participer, pourvu que cette entreprise n'entrave pas les activités logistiques qui s'y tiennent. Par conséquent, il est inenvisageable, selon eux, de déplacer les voies ferrées ou de donner accès aux quais, des infrastructures essentielles au bon fonctionnement du port.

2.3 Mobilité

Les participants à la consultation ont abordé le thème de la mobilité sous des angles divers. Ainsi, la présente section traite tour à tour de la connectivité du secteur, du transport véhiculaire, de l'axe Ville-Marie/Notre-Dame, des abords du pont Jacques-Cartier, des déplacements collectifs et actifs, puis des transports des marchandises.

⁹² Ordre des architectes du Québec, doc. 8.61, p. 5

⁹³ Comité ZIP Jacques-Cartier, doc. 8.65, p. 7-8

2.3.1 Connectivité

Les propositions de l'arrondissement relatives à l'amélioration de la connectivité du secteur sont jugées porteuses. Une majorité d'intervenants s'entendent sur le besoin d'atténuer l'effet de fracture des grandes infrastructures de transport, et de retisser la trame urbaine orthogonale vers le fleuve et les quartiers voisins. Une seule organisation n'est pas de cet avis et prône plutôt la préservation de l'irrégularité de la trame au nom de l'esprit du lieu⁹⁴. Selon elle, les rues en cul-de-sac, les passages piétonniers et la perméabilité des méga-îlots de la brasserie Molson et de la Maison de Radio-Canada doivent être travaillés grâce à des gestes judicieux de design urbain et non morcelés par le prolongement de rues.

Des participants abordent aussi la connectivité sous l'angle des piétons et des cyclistes. Ils enjoignent par conséquent à la Ville à poser une diversité de gestes d'aménagement en faveur d'une amélioration marquée de la sécurité et de la convivialité des déplacements collectifs et actifs.

Pour certains, l'ensemble des efforts en faveur d'une connectivité améliorée n'auront d'effet que s'ils s'inscrivent dans une stratégie globale de mobilité qui se déploie à l'échelle de l'arrondissement, de la ville, voire de la région métropolitaine. On mentionne d'ailleurs à ce titre la nécessité d'arrimer le PPU avec le Plan local de déplacements de l'arrondissement de Ville-Marie qui a fait l'objet d'une consultation en 2015-2016. Dans cette même logique de fluidité des connexions, il est aussi recommandé que le PPU soit en phase avec le nouveau plan directeur du Vieux-Port et le PPU Sainte-Marie datant de 2011.

2.3.2 Transport véhiculaire

La présence du pont Jacques-Cartier, de l'axe Ville-Marie/Notre-Dame et la proximité du secteur avec le centre-ville font en sorte qu'il est un lieu important de destination et de transit pour bon nombre de véhicules venant de l'extérieur. Les résidents rappellent à maintes reprises qu'ils sont minoritaires et vulnérables devant cette lourde circulation, qu'ils attribuent à un problème chronique de dépendance à l'automobile. Ils en dénoncent les coûts environnementaux et les impacts sur la santé. Certains s'inquiètent que l'arrivée de centaines de camions de construction, puis de milliers de nouveaux résidents n'envenime la situation déjà jugée critique. Les participants souhaitent, de ce fait, que s'opèrent des changements en profondeur.

Pour eux, un virage vers une mobilité durable dans le secteur est essentiel. Ce virage doit impliquer une diminution marquée de l'usage de l'automobile, et qui plus est, de l'auto solo, au profit d'autres modes de déplacement. Il doit se traduire par une réduction des espaces qui lui sont destinés, tant sur les rues locales que les artères. Outre le rétrécissement des voies et de leur nombre, les participants exigent aussi la diminution progressive du nombre de places de

⁹⁴ Héritage Montréal, doc. 8.81, p. 4

stationnement de surface et sur rues. Pour certains, l'idée d'imposer des péages urbains doit également être considérée, puisque cette pratique a fait ses preuves ailleurs dans le monde, notamment à Londres et à New York.

Par ailleurs, des regroupements militent en faveur d'une cohabitation harmonieuse entre véhicules motorisés et transports actifs. Une institution demande, à cet effet, que les accès véhiculaires à leurs installations demeurent efficaces, fonctionnels et sécuritaires, sans quoi la sécurité des piétons et des cyclistes pourrait être compromise, notamment sur le boulevard René-Lévesque⁹⁵.

2.3.3 Axe Ville-Marie/Notre-Dame

La proposition de l'arrondissement qui consiste à transformer l'axe Ville-Marie/Notre-Dame en boulevard urbain reçoit un accueil mitigé. Tous les participants voient d'un bon œil l'intention de la Ville qui sous-tend la proposition, à savoir d'atténuer les effets de barrière et d'enclavement, mais plusieurs remettent en cause la façon d'y arriver.

Quelques intervenants s'y opposent catégoriquement et plaident pour un changement de paradigme. Ils considèrent que Montréal offre un terrain favorable à l'expérimentation d'aménagements urbains innovants et résilients et formulent des souhaits en ce sens. Certains demandent, d'une part, de poursuivre le recouvrement de l'autoroute vers l'est, notamment jusqu'à l'avenue De Lorimier ou même jusqu'à la rue Frontenac. De cette façon, l'espace dégagé en surface pourrait être consacré aux déplacements actifs, aux équipements collectifs, aux parcs et aux nouvelles constructions. D'autre part, une organisation demande à la Ville d'envisager le retrait complet des voies de circulation⁹⁶. Elle avance que le dynamisme du secteur des Faubourgs et, plus largement, de Montréal ne doit plus se calculer en fonction de leur fluidité routière. Selon elle, des exemples internationaux nous démontrent qu'il est possible de renverser les tendances héritées du 20^e siècle. On n'a qu'à penser aux berges de Paris, piétonnisées après avoir été pendant des décennies des axes de transit pour les voitures de banlieue, ou encore à la transformation du Cheonggyecheon Expressway à Séoul en une promenade piétonne bordant une rivière anciennement enfouie sous le béton. Dans cette optique, elle suggère l'aménagement d'un boulevard culturel et patrimonial, à l'usage des mobilités collectives et actives, qui s'articulerait en particulier autour de l'îlot Craig. Aux dires de l'organisation, un tel boulevard permettrait de retisser les liens vers le fleuve et entre les quartiers, tout en favorisant la promenabilité des futurs milieux de vie.

D'autres propositions misent sur une révision du tracé du boulevard. Un participant présente un concept d'entrée maritime qui viserait à déplacer la portion de la rue Notre-Dame, située à l'est du pont Jacques-Cartier, au-dessus des voies d'assemblage ferroviaire du port⁹⁷. Il soutient que

⁹⁵ CBC/Radio-Canada, doc. 8.67, p. 10-11, 15

⁹⁶ Les Forges de Montréal, doc. 8.98, p. 3

⁹⁷ Richard Bergeron, doc. 8.5, p. 29, 31; Richard Bergeron, doc. 8.5.1, p. 5-46

cette action permettrait d'aménager un quartier entier à même la propriété du ministère des Transports (MTQ). Un groupe de citoyens appellent, quant à lui, à un déplacement du boulevard au nord de la station de pompage Craig pour reconnecter cette dernière au fleuve et optimiser sa fréquentation⁹⁸.

Le plus grand nombre de contributions portant sur l'axe Ville-Marie/Notre-Dame ont trait à son réaménagement et à son design. Une foule de participants recommandent une variété d'améliorations à la proposition de l'arrondissement pour répondre aux attentes du milieu. Les participants ne semblent pas faire de distinction entre le traitement du boulevard Ville-Marie et la portion de la rue Notre-Dame traversant le quartier Sainte-Marie. Parmi les améliorations proposées, on compte, entre autres, de :

- réduire le débit de circulation en diminuant la largeur des voies et leur nombre (2 à 3 voies);
- soigner la transition entre l'autoroute et le boulevard urbain;
- diminuer la vitesse de circulation à 50 km/h ou moins;
- améliorer les voies véhiculaires d'accès et de sortie dans l'axe nord-sud;
- mettre en place des mesures d'apaisement de la circulation;
- réserver des voies à un système de transport collectif structurant à haute capacité;
- aménager une piste cyclable en site propre;
- faciliter l'expérience piéton (trottoirs élargis, bancs, feux de circulation, temps de traversée allongés, traverses piétonnières balisées, saillies de trottoirs, passerelles menant aux berges, etc.);
- adopter des mesures de verdissement massif pour limiter les îlots de chaleur et atténuer les pollutions sonores et atmosphériques (terre-plein central, plantation d'arbres, d'arbustes et de fleurs, écrans végétaux antibruit, etc.);
- retirer les panneaux publicitaires pour dégager les vues vers le fleuve; et
- prévoir l'aménagement de services commerciaux et d'équipements collectifs aux abords.

En outre, des intervenants croient que le réaménagement de l'axe Ville-Marie en boulevard urbain ne doit pas se fonder sur les modèles de René-Lévesque et de Bonaventure, tel que suggéré par l'arrondissement. De leur avis, ces boulevards ne représentent pas des exemples d'aménagement convivial et sécuritaire pour les piétons et les cyclistes desquels s'inspirer. Par ailleurs, certains maintiennent que le PPU peut être l'occasion de créer un dialogue entre les boulevards René-Lévesque et Ville-Marie par l'intermédiaire d'une signature distinctive qui s'appuie sur des liens paysagers et des aménagements sécuritaires.

⁹⁸ Montréal-Jonction, doc. 8.43.1, L. 1031-1063

2.3.4 Accès au pont Jacques-Cartier

Les préoccupations touchant aux abords du pont Jacques-Cartier visent surtout à mettre en lumière la nécessité d'atténuer l'effet de coupure est-ouest occasionné par le pont et ses voies d'accès.

Une organisation appuie la proposition présentée par l'arrondissement, car elle améliorerait la sécurité et l'accessibilité au parc des Faubourgs depuis la station de métro Papineau et la rue Sainte-Catherine⁹⁹. Ses quelques détracteurs croient, en contrepartie, que la proposition nuit au sentiment général de sécurité. Il est plutôt suggéré d'aménager de larges passerelles qui enjambent les bretelles d'autoroute pour faciliter la mobilité au sein du parc des Faubourgs. L'installation d'une dalle-parc au-dessus de la rue Papineau et de l'avenue De Lorimier pour retisser les liens est-ouest est aussi proposée. D'autres participants sont d'avis que le concept retenu ne doit pas contribuer à accentuer l'expression autoroutière de la tête de pont, mais doit marquer le passage du réseau routier métropolitain à haute vitesse au réseau local.

C'est d'ailleurs dans cet esprit que certains présentent un plaidoyer en faveur d'une nouvelle vision de l'entrée du secteur, qui annoncerait clairement la présence d'un milieu de vie axé sur les mobilités actives, et minimiserait l'effet de zone de transit véhiculaire. Il est proposé d'installer un panneau de signalisation d'entrée. Des participants plaident également en faveur du verdissement de la zone, qui pourrait se traduire par la plantation massive d'arbres et la création d'un parc linéaire entre le parc des Faubourgs et le fleuve. Ces mesures se verraient compléter par une reconfiguration des bretelles qui laisseraient place, à l'extrémité du pont, à une intersection en « T » munie de feux de circulation, conçue comme un espace partagé par les véhicules, les piétons et les cyclistes. Une recommandation fait preuve d'encore plus d'audace et examine la possibilité de reconfigurer complètement le système autoroutier au pied du pont¹⁰⁰.

Cette révision de l'entrée du secteur représenterait aussi l'occasion pour certains d'améliorer la rue Papineau et l'avenue De Lorimier. Une circulation à double sens, des pistes cyclables protégées connectées à celles se trouvant sur les boulevards De Maisonneuve et René-Lévesque, des mesures d'apaisement de la circulation, de même qu'une riche canopée pourraient profiter aux équipements collectifs riverains, dont l'école Garneau.

En outre, la question de l'accès au pont Jacques-Cartier pose un problème pour certains, particulièrement à l'intersection des rues Ontario et Papineau. Principale artère de services de proximité des quartiers Sainte-Marie et Saint-Jacques, la rue Ontario est aux prises avec un enjeu majeur de congestion routière engendrée par la présence du pont. L'interdiction du virage à droite sur la rue Papineau à partir de la rue Ontario apparaît pour quelques-uns comme une solution. Selon eux, l'adoption d'une telle mesure comporterait plusieurs avantages, puisqu'elle participerait à canaliser les automobiles sur la rue Sherbrooke et le boulevard René-Lévesque.

⁹⁹ Fierté Montréal, doc. 8.53, p. 3

¹⁰⁰ Claude Dionne, doc. 8.105.1, L. 4819-4878

Elle concourrait, entre autres, à redonner un caractère local à la rue Ontario et contribuerait à son dynamisme commercial et culturel.

Quelques intervenants demandent de profiter des travaux de réfection du pont pour y favoriser les transports actifs. Il est suggéré de simplifier l'accès cyclable au pont et de le signaler plus clairement. L'aménagement de pistes multifonctionnelles plus larges, sécurisées et déneigées à l'année participerait aussi, selon des participants, à faire de cette infrastructure un lieu incontournable pour y observer le fleuve, la ville et les feux d'artifice. Certains suggèrent d'aménager un belvédère, d'autres de construire un ascenseur public qui faciliterait l'accès des piétons au tablier. L'idée de créer une structure adjacente, mais indépendante du pont, qui regrouperait belvédère et ascenseur, est aussi évoquée. De plus, un groupe demande de revoir la configuration des voies de circulation sur le pont de façon à privilégier les modes de transport alternatifs à l'automobile et à en faire un lieu propice à la tenue d'événements à caractère social et culturel¹⁰¹. Un autre groupe recommande d'inscrire le pont et ses abords dans le prolongement du pôle récréotouristique du Village.

Dans un autre ordre d'idées, un groupe demande à la Ville de reconnaître dans le PPU que des personnes en situation d'itinérance habitent sous le pont Jacques-Cartier, et d'offrir par conséquent des services dans une perspective de réduction des méfaits (toilettes publiques, emplacements de camping, poubelles et bacs de recyclage, espace BBQ, zones destinées aux graffitis, etc.)¹⁰².

2.3.5 Transports collectifs

Un consensus se dégage sur la nécessité de développer une offre de transport collectif structurante et efficace dans le secteur. Les participants considèrent d'ailleurs cet élément comme un facteur essentiel à sa requalification. Ils réclament en ce sens que le PPU s'engage en faveur de l'implantation d'un nouveau système de transport de grande capacité qui se déploierait entre l'est de l'île et le centre-ville, dans l'axe Ville-Marie/Notre-Dame/René-Lévesque. Pour des raisons de fiabilité et de rapidité, plusieurs intervenants privilégient l'implantation d'une technologie en site propre comme le tramway ou le système rapide par bus (SRB). Un système de grande envergure apparaît indispensable pour répondre aux besoins d'une population grandissante, tout spécialement dans un contexte où la ligne verte du métro est achalandée et le réseau routier congestionné. Selon quelques participants, son raccordement aux autres modes de transport collectif présents ou à venir sur le territoire, comme le métro, l'autobus, le SRB Pie-IX et le Réseau express métropolitain (REM), maximiserait également les bénéfices.

Par ailleurs, pour minimiser les coûts d'intervention, ainsi que les impacts sur la circulation véhiculaire, il est suggéré que la création du corridor de transport collectif soit effectuée en

¹⁰¹ Centre-Sud Debout!, doc. 8.11, p. 10

¹⁰² Exeko, doc. 8.35, p. 7

même temps que les travaux de modernisation de l'axe Ville-Marie/Notre-Dame, et non pas dans un deuxième temps, comme cela a été annoncé par les autorités publiques.

En outre, des citoyens déplorent le manque d'efficacité du service d'autobus dans le secteur. Les autobus sont ralentis par la congestion et peinent à respecter les horaires. Les voies réservées sont parfois discontinues ou simplement inexistantes. Les fréquences de passage sont trop faibles, notamment aux heures de pointe. La localisation de certains arrêts d'autobus est discutable tout comme le niveau de convivialité de leurs installations, qui sont, aux dires de certains, peu adaptées aux besoins des populations fragilisées. Selon un groupe, les équipements des autobus ne répondent pas aux besoins des personnes à mobilité réduite ou en perte de vision¹⁰³. D'après lui, les autobus nécessitent l'installation d'assistants vocaux annonçant les arrêts à l'intérieur et le numéro de la ligne et la direction à l'extérieur, et de rampes fonctionnelles pour les fauteuils roulants.

De fait, il est demandé de bonifier la desserte d'autobus, particulièrement dans l'axe est-ouest. Des citoyens souhaitent, par ailleurs, l'instauration d'un système d'autobus « local » qui mise sur l'amélioration des déplacements à l'intérieur du secteur. Ce système viendrait compléter le réseau de métro qui n'est pas accessible à distance de marche pour bon nombre de résidents, contrairement à ce qu'avance l'arrondissement.

Pour quelques intervenants, la présence du fleuve doit être optimisée. On propose, d'une part, de concrétiser la mise en place d'un système de navettes fluviales reliant l'est de la ville, le centre-ville, le Vieux-Port, Longueuil et le parc Jean-Drapeau, incluant un embarcadère dans le secteur. Le succès de la navette reliant Pointe-aux-Trembles au centre-ville illustre, selon eux, l'intérêt de ce système alternatif à Montréal. D'autre part, on suggère la construction d'un téléphérique à l'ouest du pont Jacques-Cartier qui connecterait en toute saison le secteur à l'île Sainte-Hélène, l'île Notre-Dame et la Rive-Sud. Outre le côté pratique d'un tel ouvrage, ses adhérents croient qu'il pourrait compléter l'offre récréotouristique du secteur.

En complément à une offre de transport collectif développée et performante qui permet de rivaliser avec les temps de parcours de l'automobile, quelques personnes suggèrent de tableer sur l'intermodalité. Certains suggèrent d'implanter des pôles de mobilité aux abords des stations de métro du secteur et autour de lieux qui génèrent ou généreront des déplacements dans un avenir plus ou moins rapproché. Ils mentionnent notamment à ce titre la Maison de Radio-Canada. Ces pôles faciliteraient les pratiques multimodales en proposant plusieurs modes alternatifs à l'autosolo, tels que la marche, le vélo, le BIXI et les véhicules en libre-service et en autopartage. Il est suggéré, par ailleurs, d'augmenter au sein de ces pôles le nombre d'espaces de stationnement quatre saisons pour les vélos et de réaménager les rues pour favoriser une circulation piétonne accrue et plus harmonieuse.

¹⁰³ Fondation INCA, doc. 8.59, p. 3

2.3.6 Transports actifs

La majorité des intervenants se montrent favorables aux mesures de mobilité active présentées par l'arrondissement, mais s'attendent à plus. La population demande que le PPU prenne résolument parti pour les piétons et les cyclistes et qu'il les place au cœur de l'aménagement des milieux de vie existants et de la zone à requalifier, peu importe leur âge, leur sexe ou leur condition physique. Elle recommande, par conséquent, d'y inscrire des mesures de mobilité active qui soient exemplaires et dignes des meilleures pratiques.

Dans cette perspective, différentes mesures sont proposées, à commencer par l'amélioration du potentiel piétonnier en toute saison. Bon nombre de participants parlent d'améliorer la « *marchabilité* » ou la « *promenabilité* » du secteur. Il est demandé d'agir sur ses caractéristiques pour en faire un milieu propice à la marche et aux courtes distances. Il est aussi demandé que le secteur soit respectueux de l'échelle humaine, en mettant à l'avant-plan les besoins des personnes en matière de sécurité, de confort, de mobilité et d'appartenance. Le secteur doit, de plus, pouvoir offrir une variété d'expériences de marche et de déambulation : des rues, ruelles et passages piétonniers aux caractères distincts, une continuité dans la trame et le tissu urbains, des volumétries et des architectures changeantes, des rez-de-chaussée animés, un éclairage adéquat, une végétation abondante et variée, des œuvres d'art, des rappels historiques, du mobilier urbain répondant à une foule de besoins et des lieux de socialisation.

De nombreux intervenants croient que les espaces destinés aux piétons doivent être multipliés dans le secteur. Ils doivent être généreux et conviviaux. Leurs aménagements doivent également être réfléchis dans une perspective de sécurité et d'accessibilité universelle. De nombreuses idées soumises par les participants à la consultation touchent à l'apaisement de la circulation. Elles regroupent des mesures visant un partage plus équitable de la rue entre les différents usagers, en accordant une attention particulière aux plus vulnérables. Le rétrécissement de la largeur de la rue, la diminution de la vitesse maximale, l'élargissement des trottoirs, l'aménagement de saillies de trottoirs, le marquage au sol des traverses piétonnières, la prolongation des phases protégées des feux piétonniers, l'amélioration de la signalisation, l'ajout d'obstacles constituent quelques-unes des propositions les plus répandues. Quelques participants ont aussi mentionné l'importance d'aménager les rues existantes et futures en s'inspirant des concepts de rue complète et de rue partagée. Certains priorisent, quant à eux, l'aménagement de rues piétonnières.

La majorité des contributions relatives aux déplacements à vélo visent à consolider le réseau cyclable dans le but d'accroître la sécurité de tous les usagers. Selon les participants, la sécurité des cyclistes passe le plus souvent par une augmentation du nombre de pistes cyclables, particulièrement dans l'axe est-ouest, le tout dans la perspective d'offrir des cheminements confortables, efficaces et continus entre les quartiers. La sécurité serait également favorisée par l'aménagement de pistes cyclables en site propre, à sens unique, et intégrant des feux de

signalisation spécialisés. Un autre moyen mis de l'avant est celui d'implanter des pistes cyclables sur les rues de desserte locale et les ruelles, et non seulement sur les grandes artères.

Relativement à la qualité des aménagements, des participants proposent l'installation de feux synchronisés pour les vélos. Certaines personnes veulent aussi que les pistes cyclables soient praticables à l'année.

Dans un souci de connectivité, des intervenants demandent que le PPU s'engage à tisser au sein du secteur une trame verte axée sur les déplacements actifs. Cette trame se déploierait du nord au sud et d'est en ouest, et viserait à offrir des liaisons confortables, efficaces, continues et fortement verdies entre les différents espaces verts et équipements collectifs. Elle assurerait un niveau de sécurité optimal des piétons et des cyclistes et favoriserait une cohabitation harmonieuse avec les autres usagers de la route. Dans le même ordre d'idées, des groupes demandent la mise en place de mesures d'apaisement de la circulation automobile pour sécuriser les déplacements piétonniers et cyclistes à proximité des équipements collectifs (écoles, centres sportifs et de loisirs).

Finalement, quelques personnes profitent de la consultation pour saluer l'initiative de la Ville de souscrire à l'approche Vision zéro. D'autres se réjouissent de la réalisation du Réseau express vélo (REV), et demandent d'y intégrer le secteur des Faubourgs.

2.3.7 Transports des marchandises

La présence des grandes infrastructures routières constitue à la fois un atout pour la métropole et un défi de taille pour le secteur. L'autoroute Ville-Marie, le boulevard Notre-Dame, l'avenue Viger, le pont Jacques-Cartier et le Port de Montréal constituent des liens stratégiques pour le transport des marchandises, mais sont également sources d'importantes nuisances pour les citoyens : congestion, bruit, vibrations, odeurs, pollutions lumineuse et atmosphérique.

Les travaux de requalification du secteur et l'arrivée de milliers de nouveaux résidents et travailleurs pourraient exercer dans les années à venir des pressions importantes sur un réseau routier déjà congestionné. Dans ce contexte, des acteurs économiques jugent important que les autorités publiques, de concert avec les promoteurs, s'assurent de trouver des solutions pour maintenir la fluidité du transport de marchandises sur les principaux axes traversant le secteur. Tout projet qui aurait le potentiel d'entraver, même potentiellement, l'efficacité du réseau routier représenterait, selon eux, une menace à la compétitivité de Montréal.

Les résidents, en revanche, s'intéressent à leur qualité de vie. Ils maintiennent que le transport des marchandises ne doit pas se faire au détriment de l'ambiance des quartiers, de la sécurité et de la santé physique et mentale. Ils demandent d'intégrer au PPU des mesures d'atténuation des nuisances. Ils suggèrent une stratégie de camionnage qui indiquerait, par exemple, les routes à emprunter et les vitesses permises, qui annoncerait les mesures d'apaisement de la circulation à

mettre en place, qui interdirait la circulation des poids lourds sur la rue Notre-Dame la fin de semaine, et qui établirait les normes à respecter en matière de bruit routier et de propreté des camions, notamment à la sortie des chantiers (poussières, débris).

Les activités maritimes et ferroviaires font aussi l'objet de préoccupations. Avec le départ de la brasserie Molson, des projets immobiliers à caractère résidentiel et commercial verront le jour à proximité des voies ferrées, au croisement de servitudes perpétuelles réelles, aériennes, souterraines, de bruit et d'odeurs, ce qui pourrait poser d'importants enjeux de cohabitation.

De l'avis d'acteurs économiques, les résidents qui s'installeront dans la zone à requalifier devront être conscients qu'ils habitent près d'un voisin industriel qui conduit des opérations à toutes heures du jour et de la nuit. Pour prévenir les enjeux de cohabitation, l'un d'entre eux demande de prévoir des efforts de sensibilisation aux fonctions des terminaux maritimes et des zones de services ferroviaires, et à l'importance de préserver l'intégrité des liens logistiques pour l'économie de la métropole.

Des groupes de citoyens et de représentants du milieu des transports militent en faveur de la fixation d'exigences relatives à la construction d'habitations à proximité des voies ferrées. Ils mentionnent, entre autres, à titre de référence, les *Lignes directrices applicables aux nouveaux aménagements à proximité des activités ferroviaires*, préparées par la Fédération canadienne des municipalités et l'Association des chemins de fer du Canada. Il leur apparaît aussi tout naturel de consolider les mécanismes de bon voisinage, d'information et de consultation, et les efforts de mitigation déjà en place.

2.4 Milieux de vie

Pour les fins de la consultation, l'appellation milieux de vie regroupe les thèmes quartiers complets, adaptation aux changements climatiques, habitation, architecture et design, activités commerciales et services, équipements collectifs, parcs, espaces verts et espaces publics, et emploi.

2.4.1 Quartiers complets

Plusieurs intervenants souhaitent voir le secteur des Faubourgs se développer en tant que quartier complet. De façon précise ou implicite, les intervenants formulent le vœu d'un quartier à échelle humaine, conçu avant tout pour le piéton. Le quartier souhaité doit être convivial et agréable à vivre pour une population diversifiée. Cela se traduit par des espaces publics accueillants, stimulants et confortables. La capacité du quartier à retenir les familles présentes et à en attirer de nouvelles est également une priorité pour plusieurs. Pour ce faire, il serait impératif que la Ville déploie des équipements collectifs répondant à leurs besoins, tels que des écoles, des espaces verts, des équipements récréatifs, un centre communautaire et des commerces de proximité. Plusieurs personnes insistent pour que le développement des zones à

requilifier ne se fasse pas aux dépens des résidents actuels ni des personnes marginalisées vivant dans le secteur. Ces participants demandent qu'une attention soit portée aux types et aux coûts des logements et des commerces, ainsi qu'à l'aménagement de l'espace public, afin que personne ne soit exclu.

La nécessité d'implanter une mixité d'usages recueille un large consensus. Aux dires de certains, la mixité fait présentement défaut dans le secteur, plusieurs services et types de commerces y étant indisponibles. En ce sens, concevoir un quartier complet implique d'y intégrer une offre commerciale diversifiée, davantage de services et des zones d'emploi. Plusieurs personnes ont souligné l'importance d'habiter le plus près possible des services, des commerces et de leur milieu de travail, dans un esprit de conciliation famille-travail-études. Disposer d'un accès rapide à des moyens de transport collectif et actif efficaces vient également servir cet objectif. Puis, un intervenant souligne que, pour attirer les nouveaux résidents et être à la fois dynamique et agréable, le secteur des Faubourgs doit réunir travail, divertissement et repos, dans un esprit de « *Live, Work, Play* ».

2.4.2 Adaptation aux changements climatiques

Le thème de l'environnement, lié à la question des changements climatiques, s'est imposé avec force au cours de la consultation. Un constat général émerge : le problème des changements climatiques serait englobant, au sens où il imposerait des solutions globales, et non des traitements ponctuels adaptés à des nuisances particulières.

Une personne souligne que l'accentuation des changements climatiques au cours des prochaines années devrait se manifester, entre autres, par le prolongement des vagues de chaleur, l'allongement de la saison des pollens et l'intensification de la pollution atmosphérique occasionnée par les feux de forêt¹⁰⁴. De tels symptômes auraient pour effet d'accroître les taux de mortalité et de morbidité, en prenant d'abord pour cibles les citoyens les plus vulnérables. À de pareilles menaces, plusieurs intervenants proposent des solutions d'envergure. L'une d'elles consiste à développer la zone à requilifier comme un écoquartier modèle ou laboratoire, pour générer de l'innovation et adopter de meilleures pratiques qui pourront être généralisées. Une autre solution vise à végétaliser massivement l'espace urbain, non seulement dans une perspective de qualité de vie, mais également pour maximiser la biodiversité et favoriser la perméabilité des sols. D'après ces participants, un tel objectif suppose une adaptation optimale de la végétation urbaine aux conditions locales, ainsi qu'une meilleure gestion des eaux de ruissellement, notamment par la réduction des surfaces imperméables.

Un regroupement d'organismes préconise l'implantation d'un réseau d'infrastructures vertes (aménagements paysagers et écologiques) et bleues (gestion des eaux) dans le secteur¹⁰⁵. Ces

¹⁰⁴ Manon Massé, députée de Sainte-Marie – Saint-Jacques, doc. 8.74, p. 3

¹⁰⁵ Écohabitation, Institut de l'Énergie Trottier et Les ateliers Ublo, doc. 8.60, p. 3-4

corridors écologiques favorisant le développement de la flore, de la faune et des insectes auraient notamment pour bénéfices de :

- lutter efficacement contre les îlots de chaleur;
- combiner un réseau de mobilité active au réseau des espaces verts;
- diminuer les épisodes de surverse dans le fleuve;
- permettre une mutualisation des équipements de gestion des eaux de ruissellement et autres eaux;
- fournir des solutions de stockage thermique, advenant le développement d'un réseau énergétique de partage de chaleur.

Dans le même ordre d'idée, afin de renforcer l'identité patrimoniale du secteur, un groupe suggère d'aménager un système de récupération des eaux pluviales sur le tracé des anciens ruisseaux enfouis, dont le ruisseau Saint-Martin¹⁰⁶.

L'idée d'implanter un réseau de partage de chaleur est aussi présentée à quelques reprises. Un tel réseau viserait à offrir un accès universel à une énergie propre et verte (chaleur et climatisation). Il permettrait de valoriser les rejets thermiques issus du secteur industriel et d'éviter les rejets domestiques dans l'air ambiant.

De plus, plusieurs préoccupations ont trait aux îlots de chaleur. Des citoyens soulignent à ce titre une contradiction du secteur, aux prises avec une circulation automobile intense et la pollution qui en découle, alors que de nombreux résidents ont recours aux transports collectifs et actifs. Outre la végétalisation du domaine public, les solutions proposées incluent la réduction du transport motorisé, l'implantation de toits verts et de toits blancs, la création de grands espaces verts donnant sur le fleuve et l'agriculture urbaine.

Afin d'atteindre la carboneutralité dans l'ensemble du secteur, des personnes suggèrent enfin de recourir au savoir et aux compétences d'écoles et d'universités menant des recherches sur cette question, telles que le Centre international de référence sur le cycle de vie des produits, procédés et services (CIRAIG).

2.4.3 Habitation

L'habitation est l'un des thèmes les plus populaires de la consultation. Divers intervenants, citoyens, élus et groupes partagent leur inquiétude quant à la capacité des populations moins nanties d'habiter le secteur dans un avenir rapproché. Certains soulignent la crainte de ces populations de ne plus se reconnaître dans leur quartier une fois les projets de développement immobilier réalisés, voire de perdre leur logement ou leurs services. La pression exercée sur le parc de logements locatifs par les conversions en copropriétés et les plateformes d'hébergement

¹⁰⁶ Ipsos Facto, doc. 8.21, p. 38

de type Airbnb est également source d'appréhension. Un groupe déplore que l'augmentation des valeurs foncières entraîne une hausse des taxes foncières, qui elle-même se répercute sur les coûts d'exploitation des projets de logements sociaux existants et sur le loyer des logements non subventionnés¹⁰⁷. Peu de nouveaux développements en logements sociaux ont pu voir le jour ces dernières années malgré les efforts fournis, de telle sorte que les besoins augmentent sans être répondus. En conséquence, ces intervenants espèrent que les nouveaux projets à construire viendront contribuer positivement à la vie du quartier existant, et non le transformer irrémédiablement.

Un éventail de recommandations sont adressées à la Ville afin de protéger le parc locatif et l'abordabilité du logement. Il est d'abord suggéré d'inspecter les logements tous les dix ans pour s'assurer qu'ils soient maintenus en bon état. En réponse à la hausse des taxes foncières affectant les OBNL en habitation, il est demandé à la Ville d'obtenir du gouvernement du Québec une modification à la Loi sur la fiscalité municipale. Une telle modification permettrait aux municipalités d'attribuer un statut fiscal différencié aux coopératives et aux OBNL, compte tenu de leur mission sociale et de leur statut non spéculatif. Des participants conseillent également à la Ville de se prévaloir des émissions de permis pour intervenir dans des projets de transformation d'immeubles en copropriétés, qui auraient pour résultat d'en évincer les occupants. La Ville de Montréal pourrait ainsi rendre conditionnel l'octroi de permis au respect des droits des locataires et à la sauvegarde du logement locatif à coût abordable. Concernant les logements utilisés à des fins d'hébergement touristique à court terme, certains sont d'avis qu'il faut mandater des inspecteurs pour faire respecter la réglementation applicable. Certains intervenants invitent la Ville de Montréal à réclamer auprès du gouvernement du Québec un pouvoir de taxation pour l'appliquer aux investisseurs étrangers, de même qu'aux spéculateurs procédant à des achats et ventes rapides ou laissant leurs bâtiments vacants et à l'abandon sur une longue période. Les revenus de taxation pourraient ensuite, selon lui, être investis dans le logement social et communautaire. Ces recommandations trouvent écho dans plusieurs opinions déposées durant la consultation.

De nombreux intervenants se sont prononcés sur la proportion de logements abordables à construire dans la zone à requalifier. Alors que certains espèrent un taux de logements accessibles (tous types confondus) fixé à 20 %, d'autres estiment que la Ville doit se fixer des cibles plus ambitieuses. De telles cibles seraient justifiées, non seulement par l'étendue des terrains disponibles et les besoins en logement des locataires du secteur, mais également pour réparer les torts causés par les démolitions massives ayant eu lieu sur le territoire au courant du 20^e siècle. D'après ces intervenants, la Ville a intérêt à établir clairement des objectifs. Ces derniers doivent reposer sur l'augmentation anticipée de la population, de même que sur un diagnostic des besoins en logement de la population locale et d'autres populations intéressées à s'y installer.

¹⁰⁷ Habiter Ville-Marie, doc. 8.16, p. 10

Invoquant l'urgence des besoins, des participants souhaitent voir appliquer au secteur la nouvelle stratégie d'inclusion de logement social, abordable et familial, devenue entretemps le Règlement pour une métropole mixte, et ce, même avant son entrée en vigueur officielle prévue en 2021. Ce règlement indispose toutefois de nombreux participants, dont les propriétaires et promoteurs immobiliers, qui lancent un appel à la prudence. D'après eux, son application aurait pour conséquence de réduire les mises en chantier d'unités résidentielles. Elle entraînerait aussi une augmentation du prix des unités afin de permettre d'éponger les pertes de revenus, ce qui influencerait négativement le pouvoir d'achat des futurs habitants de logements non subventionnés. Cela limiterait la capacité des promoteurs immobiliers à attirer de nouveaux résidents sur l'île, ce qui nuirait par le fait même à l'atteinte des objectifs de mixité visés par l'administration municipale. Les tenants de cette mise en garde estiment que l'application du règlement doit être assortie de mesures compensatoires, en particulier d'une plus grande souplesse en matière de densités et de hauteurs.

Une seconde mise en garde a été formulée quant à l'application du Règlement pour une métropole mixte. Ce dernier placerait la réalisation des logements financièrement accessibles à la remorque du développement de logements privés, qui sont majoritairement des copropriétés destinées à la classe moyenne supérieure ou des copropriétés de luxe. Cela pourrait avoir pour conséquence l'embourgeoisement progressif des milieux de vie. Aux dires de certains, ce Règlement rendrait l'accès au logement, qui devrait être considéré comme un droit fondamental, tributaire des règles du marché. Dans un pareil contexte, la formule coopérative, qui repose sur l'engagement d'un groupe de personnes définissant elles-mêmes leur projet de façon démocratique, mériterait d'être promue selon plusieurs. Il est également suggéré que la Ville définisse un zonage inclusif ou locatif qui privilégierait le développement immobilier communautaire en fonction de critères déterminés, qu'elle crée une réserve de terrains ou qu'elle mette sur pied une fiducie foncière communautaire.

Le déploiement d'une offre d'habitation variée dans les espaces à requalifier fait consensus chez les participants. Une organisation propose sa vision des éléments à inclure :

- le mode de tenure : locatif privé, locatif social et communautaire, copropriété;
- la programmation : nombre de chambres, unités familiales et multigénérationnelles, résidence pour personnes âgées;
- la configuration des unités : orientation et ensoleillement, potentiel de vues¹⁰⁸.

Une forte proportion d'opinions comporte des demandes relatives au maintien et à l'intégration de populations aux besoins plus spécifiques dans la zone à requalifier : les familles, les étudiants, les personnes âgées, les personnes malvoyantes, les personnes locataires de maisons de chambres, les personnes marginalisées et les personnes issues de la diversité. Considérant le faible nombre de logements sociaux comptant trois chambres et plus réalisés dans l'arrondissement de Ville-Marie ces dernières années, il est recommandé que la Ville de Montréal

¹⁰⁸ Consortium Groupe Sélection Montoni, doc. 8.19, p. 21

privilégie ce type de logements à l'intention des familles. Dans le secteur des Faubourgs, une première démarche en ce sens consisterait à acquérir l'ancien hôpital de la Miséricorde afin d'y intégrer des logements pour les familles, les personnes seules ayant un besoin d'accompagnement, les étudiants, ainsi que des ateliers d'artistes et d'artisans. Certains intervenants font remarquer que le manque de résidences étudiantes au centre-ville de Montréal, mais aussi dans l'ensemble de la métropole, pousse les étudiants à partager des logements de grande taille, qui pourraient être destinés à une occupation familiale. En plus de l'hôpital de la Miséricorde, on propose de considérer aux fins du logement étudiant, la transformation de la portion sud de l'îlot Voyageur.

Des participants signalent que l'inclusion des personnes vivant avec des incapacités exige de prévoir que les futurs logements soient adaptables et sécuritaires. Selon eux, le vieillissement de la population impose de planifier l'adaptabilité des logements dès leur construction plutôt qu'a posteriori, ce qui serait aussi avantageux sur le plan économique. Ils réfèrent, par exemple, à des cadres de porte suffisamment larges, à des murs renforcés là où des barres d'appui pourraient être installées, ou à des comptoirs de cuisine pouvant être abaissés.

L'absence de référence à la sauvegarde du parc de maisons de chambres dans les propositions de l'arrondissement inquiète certains organismes. De leur avis, elles sont une composante essentielle de l'offre résidentielle au centre-ville, car elles constituent un rempart contre l'itinérance. Elles représentent aussi une option peu coûteuse, accessible et située près des services et ressources. Trois recommandations sont faites à la Ville pour assurer leur sauvegarde et intégrité. La première consiste à instaurer des mécanismes permettant de suivre l'évolution de ce parc immobilier et d'intervenir, au besoin, pour le préserver ou en transférer des parties à des organismes. La seconde est de réclamer auprès du gouvernement du Québec un statut particulier pour les maisons de chambres. Et la dernière recommandation vise à créer une foncière.

Toujours au chapitre de la prévention et de la lutte contre l'itinérance, un organisme souligne la valeur des logements sociaux avec soutien communautaire¹⁰⁹. Ce type d'habitation, dont la Ville a reconnu les effets positifs dans son Plan d'action montréalais en itinérance 2018-2020, aiderait grandement les personnes en situation d'itinérance à se stabiliser en logement, mais aussi à contrer l'isolement et l'exclusion sociale. Dans la même foulée, un autre groupe fait valoir l'importance d'y autoriser les animaux, et de permettre aux locataires d'y fumer et d'y consommer du cannabis¹¹⁰.

Enfin, quelques participants demandent des aménagements urbains respectueux des besoins des personnes marginalisées et itinérantes, où elles pourront être en sécurité et en quiétude, et où les intervenants sociaux du quartier pourront aller à leur rencontre. De tels aménagements ne devraient pas nécessiter la consommation de biens et de services ni comporter de mobilier urbain

¹⁰⁹ Réseau d'aide aux personnes seules et itinérantes de Montréal (RAPSIM), doc. 8.70, p. 5-6

¹¹⁰ Exeko, doc. 8.35, p. 6

hostile à leur présence, tels des bancs avec des accoudoirs. Afin de concevoir les espaces publics du secteur de manière inclusive, certains préconisent la concertation des acteurs et la cohérence des actions, la consultation des personnes itinérantes et leur inclusion dans la prise de décisions, la sensibilisation de la population, et la prise en compte systématique des besoins spécifiques de certaines populations, telles que les autochtones, les communautés LGBTQ2+ et les femmes.

2.4.5 Architecture et design

Dans l'ensemble, les préoccupations en matière d'architecture et de design se partagent entre le souci d'excellence architecturale et la recherche de flexibilité en matière de densités et de hauteurs. Un groupe dit souscrire pleinement aux démarches de la Ville en vue de se doter d'un agenda montréalais pour la qualité en design et en architecture¹¹¹. Des participants signalent par ailleurs que l'échelle humaine, élément essentiel d'un milieu de vie de qualité, doit se refléter dans le cadre physique et l'organisation spatiale (trame viaire, partage de la rue, implantation et volumétrie du cadre bâti). De tels éléments contribueraient directement à la qualité du domaine public en induisant une animation de la rue et en proposant une définition visuelle confortable et humaine de l'espace public. Le traitement du rez-de-chaussée et de l'interface entre le domaine public et les espaces semi-privés travaillerait également en ce sens.

Considérant que les plus grands terrains à requalifier sont séparés entre trois promoteurs, des intervenants avancent qu'il pourrait être tentant, pour des raisons économiques, d'opter pour une architecture générique pour l'ensemble des bâtiments. Or, si l'on veut créer un paysage urbain visuellement riche et conférer une personnalité aux lieux, il est jugé important d'adopter un traitement architectural diversifié, où tout en maintenant une ligne directrice, chaque bâtiment présente une variété dans le choix de ses matériaux et de ses volumétries. Un groupe fait d'ailleurs remarquer que puisque le secteur des Faubourgs constitue la porte d'entrée du centre-ville, la Ville a tout intérêt à assurer un contrôle de la qualité des projets¹¹².

Des intervenants recommandent d'intégrer au PPU des normes relativement aux matériaux et pratiques écologiques. Certains renchérissent sur la nécessité de construire un patrimoine architectural durable, conçu avec rigueur et raffinement, qui traversera les décennies. De nombreuses suggestions sont données quant aux stratégies d'écoconstruction :

- utiliser le bois et des matériaux locaux;
- procéder à des analyses du cycle de vie;
- limiter les surfaces bâties superflues;
- recourir à l'architecture bioclimatique;

¹¹¹ Ordre des architectes du Québec, doc. 8.61, p. 9

¹¹² Institut de développement urbain du Québec, doc. 8.84, p. 7-8

- pratiquer une gestion exemplaire des chantiers et en gérer les résidus;
- orienter les gouttières vers des surfaces perméables; et
- prévoir des espaces pour l'entreposage des matières résiduelles.

De l'avis de participants, l'assurance de qualité doit reposer sur la mise en place de politiques plus mordantes que les mécanismes actuels. Un participant donne l'exemple des Zones d'aménagement concertées (ZAC) françaises, où des terrains de propriété publique, après avoir fait l'objet d'un concours d'aménagement global, sont répartis entre des architectes et des promoteurs différents pour créer un paysage urbain diversifié et riche¹¹³. L'idée de diviser les projets en phases ou en lots confiés à des architectes différents a d'ailleurs été soutenue à quelques reprises au cours de la consultation publique. Il est recommandé de profiter de la requalification d'espaces dans le secteur pour recourir au concours d'architecture. Cette méthode aurait notamment pour avantages de réaliser des projets de meilleure qualité, en stimulant l'innovation et en suscitant l'émulation. Elle permettrait d'affronter des défis complexes et nouveaux, tels que ceux associés au développement durable, aux changements climatiques et à la mixité des usages. À titre d'exemple, soumettre à un concours d'architecture les logements pour aînés sur le site de la brasserie Molson pourrait produire un lieu de vie inspirant, en suivant une approche intergénérationnelle ou basée sur des usages mixtes.

D'autres méthodes sont proposées afin d'encourager l'excellence architecturale et de design. L'une d'elles serait que la Ville réduise le coût et facilite l'obtention du permis de construction pour tous les projets démontrant un niveau de qualité élevé, et s'appuyant sur des processus qui accroissent leur qualité finale comme les consultations, les concours et la concertation citoyenne. Une autre méthode serait d'offrir un congé de taxes aux promoteurs durant une période donnée afin d'absorber les coûts d'une qualité architecturale supérieure. Il est également proposé d'élaborer une charte architecturale. Ce document contribuerait à une meilleure harmonisation entre le nouveau et l'ancien, en soutenant des principes tels que la présence des éléments à valeur patrimoniale.

La question des densités et des hauteurs suscite les principales divergences d'opinions en matière architecturale. Des organismes demandent un développement des nouveaux quartiers en continuité avec les milieux existants présents au nord du secteur, en termes de volumétrie, d'ambiance et de disposition. Ils affirment que ce cadre bâti est le plus susceptible de répondre aux besoins et aux aspirations des ménages montréalais, en particulier des plus vulnérables. Ces intervenants craignent qu'une trop grande hauteur ne mette en péril l'échelle humaine du secteur (deux ou trois étages) et des bâtiments patrimoniaux tels que la station de pompage Craig et l'édifice de la Canadian Rubber Company. Les édifices du Bourbon, du Zénith ou de la Sûreté du Québec, considérés trop élevés, sont notamment qualifiés par quelques participants d'erreurs à ne pas répéter.

¹¹³ Marc André Perreault, doc. 8.69, p. 7-8

D'autres intervenants jugent inévitable une augmentation de la densité dans la zone à requalifier. Certains insistent cependant pour que la densification s'inscrive dans une planification d'ensemble, et qu'elle s'opère graduellement entre les milieux de vie existants et les nouveaux développements. De nombreuses contributions visent une augmentation plus importante des hauteurs et des densités dans la zone à requalifier. Le coefficient d'occupation du sol (COS) demandé oscillerait entre 5 et 9, pour des hauteurs allant de 45 à 65, voire 80 mètres. Des acteurs économiques souhaiteraient une hauteur de 65 mètres le long du boulevard René-Lévesque et du futur boulevard Ville-Marie afin d'y produire un encadrement proportionné. C'est également une hauteur de 65 mètres qui est demandée sur l'îlot est de la gare Viger. Les tenants de cette approche plaident qu'en augmentant le nombre de portes, le promoteur dispose d'une meilleure marge de manœuvre pour mettre en vente des unités à prix abordable. D'après eux, une haute densité permet d'atteindre plus facilement les seuils nécessaires à la mise en place de services publics, favorise la mobilité durable de nombreuses personnes et la vitalité des artères commerciales. Elle freine aussi l'étalement urbain et renforce l'attractivité des secteurs auprès des employeurs, attirés par les bassins de main-d'œuvre. Sur le plan architectural, elle autorise plus de flexibilité dans les formes bâties, permettant du même coup de libérer des espaces à aménager au niveau du sol. Une proposition s'appuie sur l'envergure métropolitaine des espaces publics à développer le long des berges et milite pour la création d'un front d'eau. À la manière de villes telles que Chicago, Boston, ou encore Vancouver, une augmentation des hauteurs autorisées offrirait les conditions nécessaires pour développer un réseau d'espaces publics.

Un groupe suggère de recourir au « *form based code* » pour dépasser le zonage traditionnel¹¹⁴. Cette approche dicterait, selon lui, la forme des bâtiments en fonction du type de voies publiques. Il donne l'exemple de Rotterdam, où la forme bâtie n'est pas régulée par un rapport entre la superficie construite et la superficie du terrain, mais par un rapport entre le volume construit et la superficie du terrain, et ce, sans limitation de hauteur.

2.4.6 Activités commerciales et services

L'ensemble des participants s'étant prononcés sur la question des activités commerciales s'accordent pour dire que l'offre actuelle du secteur est assez faible, notamment en ce qui concerne les biens de consommation courante comme les supermarchés, les épiceries et les pharmacies. Concernant la rue Ontario entre les rues Atateken (Amherst) et d'Iberville, un sondage évoqué par des participants aurait révélé qu'une forte majorité des habitants du quartier fréquenteraient davantage cette artère si l'offre commerciale s'améliorait¹¹⁵. Les résultats indiqueraient que la faible fréquentation s'expliquerait par les devantures inesthétiques et le manque de diversité commerciale. Les commerces d'alimentation et de restauration formeraient la catégorie la plus demandée, les exemples les plus souvent cités étant la SAQ, les

¹¹⁴ NOS Architectes, doc. 8.36, p. 12

¹¹⁵ « En juin [2018], la CCEM a effectué un sondage en collaboration avec la firme POTLOC. L'étude a permis de sonder plus de 2000 répondants sur leur niveau de satisfaction de l'artère commerciale, tout comme leurs souhaits en matière d'offre commerciale, pour la portion de la rue Ontario située entre les rues Amherst [Atateken] et d'Iberville », Chambre de commerce de l'Est de Montréal, doc. 8.38, p. 4

marchés publics, les supermarchés, les poissonneries, les cafés, et les restaurants offrant des tapas ou des brunchs.

Dans cette foulée, des intervenants soulignent l'intérêt de consolider les activités commerciales et les services de proximité sur les rues Sainte-Catherine et Ontario. Ils jugent essentiel que les activités implantées au sein des nouveaux milieux de vie soient complémentaires à l'offre existante sur ces rues et non en concurrence avec elles. De même, il faudrait éviter que trois pôles commerciaux distincts et indépendants ne se forment dans la zone à requalifier. À ce titre, le projet de centre commercial intégré au site de Radio-Canada ne fait pas l'unanimité. Même si la plupart des intervenants voient d'un bon œil ce développement qui, d'après eux, profiterait à tout le secteur au sud du boulevard René-Lévesque, incluant le quartier du Faubourg Québec, certains redoutent un impact négatif sur le Village, situé à proximité.

Des intervenants souhaitent rompre l'isolement alimentaire et commercial du Faubourg Québec. Les résidents du quartier auraient à traverser l'autoroute Ville-Marie, la rue Viger et le boulevard René-Lévesque pour accéder à la Place Dupuis et à la rue Sainte-Catherine, zones de services les plus proches. Selon eux, les connexions physiques et la complémentarité commerciale de la zone à requalifier devraient atteindre le Vieux-Montréal, également mal desservi, en longeant la rue Notre-Dame et le boulevard Ville-Marie. Prolonger la rue de la Gauchetière sur le site de Radio-Canada fournirait l'occasion de créer une voie piétonnière animée en direction du Faubourg Québec et du Vieux-Montréal.

Des participants de divers horizons appuient la création de marchés publics à la manière des marchés Jean-Talon et Atwater. De leur avis, ces pôles sont très importants pour plusieurs raisons, que ce soit pour garantir la sécurité alimentaire des résidents (une offre diversifiée et de qualité), assurer un accès à des produits frais et locaux, mettre en valeur des producteurs et des artisans locaux, et offrir un lieu de rencontre pour tous les citoyens. Les emplacements suggérés pour l'implantation de ce type d'établissements sont le site de Radio-Canada, l'ouest du site Molson et l'entrée du pont Jacques-Cartier et les abords du fleuve.

Afin d'assurer que les résidents du quartier actuel puissent fréquenter des commerces et services dans l'ensemble du secteur, plusieurs intervenants demandent de prendre en compte les écarts sociodémographiques entre les populations présentes et à venir. La question des commerces abordables est jugée cruciale. Des participants demandent de promouvoir l'implantation de coopératives, de cuisines collectives et de restaurants à faible prix, de friperies et de buanderies, de vétérinaires abordables et d'animaleries, et d'une succursale de la Société québécoise du cannabis (SQDC). Les cliniques médicales sont en nombre insuffisant et souffrent d'un manque de médecins généralistes.

Développer une offre commerciale de proximité diversifiée et accessible à tous les types de ménages, notamment ceux à faible revenu, exige de maintenir des loyers commerciaux également modérés. Citoyens et organismes souhaitent limiter les bars au profit d'une plus

grande offre culturelle et de loisirs abordables. Ils souhaitent aussi limiter le nombre de franchises et de chaînes, entre autres, dans l'alimentation, pour favoriser une vie de quartier dynamique, à l'identité forte.

Afin de garantir un accès équitable aux commerces et services dans l'ensemble du secteur, certains recommandent de penser l'aménagement physico-spatial des nouveaux ensembles de manière accueillante. Cela inclut des installations pour rendre les commerces accessibles à tous, telles que des rampes d'accès et des bornes BlindSquare, une application GPS destinée aux personnes malvoyantes et non voyantes, qui décrivent l'environnement et annoncent les points d'intérêts (noms des rues, commerces à proximité, etc.), afin qu'elles puissent s'orienter et se promener plus facilement¹¹⁶. Un citoyen recommande de maximiser l'accès des commerces et services à la lumière naturelle et leur contact direct avec l'espace public extérieur. D'après cette personne, il faut proscrire le recours à tout passage ou complexe commercial souterrain ou via passerelle aérienne, malgré l'apparence trompeuse de bienfaits en saison froide. L'expérience montrerait que ces espaces, souvent en rupture visuelle et physique avec l'extérieur, évacuent l'animation de l'espace public à longueur d'année¹¹⁷.

Un organisme souligne que le caractère inclusif des commerces et services se mesure aussi, chez les employés, par l'absence de profilage au moment de l'embauche. Indépendamment de l'apparence, des handicaps, de l'orientation sexuelle ou du genre qui sont les siens, toute personne compétente devrait bénéficier d'un accès égal à l'emploi.

2.4.7 Équipements collectifs

Un premier enjeu concernant les équipements collectifs consiste à répondre aux besoins de l'ensemble de la communauté en matière de culture, de sports et de loisirs. Un acteur institutionnel note certaines disparités quant à l'accessibilité des installations sportives et récréatives de la Ville par les établissements scolaires selon les secteurs. Il demande que les jeunes bénéficient des mêmes possibilités, quel que soit leur milieu de vie, en ayant accès à des ressources et des activités culturelles, sportives et scientifiques le jour, le soir et la fin de semaine.

La vaste majorité des intervenants à la consultation publique aimeraient voir implanter de nouveaux équipements dans la zone à requalifier, en complémentarité à l'offre dans les milieux de vie existants. Les bibliothèques, écoles primaires, services de garde, centres de la petite enfance (CPE) et centres communautaires ont été mentionnés à plusieurs reprises. L'implantation de piscines publiques, de lieux pour adolescents, d'espaces récréatifs pour enfants et d'un centre de formation professionnelle, est également demandée. La pénurie de lieux récréatifs pour enfants dans le secteur au sud du boulevard René-Lévesque est également dénoncée. Le Faubourg Québec ne dispose, pour sa part, d'aucun espace de jeu pour enfants ni d'espace pour adolescents, malgré la présence en ces lieux d'habitations communautaires.

¹¹⁶ Fondation INCA, doc. 8.59, p. 2

¹¹⁷ Marc André Perreault, doc. 8.69, p. 7

Les participants s'étant intéressés à la question des équipements collectifs affirment d'un commun accord que toute planification dans la zone à requalifier devrait inclure un centre communautaire annexé à une école primaire. L'implantation d'une école ou d'un centre de formation professionnelle dans l'îlot ouest du site de la brasserie Molson profiterait également, selon certains, aux familles habitant le Vieux-Montréal. Le propriétaire et promoteur responsable du développement de la portion ouest du site de Radio-Canada, se dit prêt à y construire des équipements communautaires, de même qu'une école nouveau genre (à la verticale dans un bâtiment mixte). Il demande toutefois que les acteurs impliqués, et notamment la Ville de Montréal, prennent des engagements en ce sens en amont de la réalisation du projet.

De l'avis d'un participant, on doit saisir l'occasion de construire dans le secteur des Faubourgs des écoles innovantes, dans l'esprit de ce qui est proposé par l'organisme sans but lucratif Lab-École (environnements polyvalents, flexibles, inspirants, favorisant un mode de vie actif, une alimentation saine et offrant de nouveaux territoires de découvertes et d'apprentissages)¹¹⁸.

Des citoyens, des organismes et des acteurs économiques joignent leurs voix pour réclamer une planification des projets scolaires et communautaires en amont des processus de développement immobilier. Il est, par conséquent, impératif que le PPU permette à la fois d'anticiper les nouveaux besoins de la population et de répondre aux pénuries déjà soulevées par la communauté locale. Pour cela, il importe d'effectuer rapidement des réserves de terrains et les acquisitions nécessaires à l'implantation des nouveaux services.

2.4.8 Parcs, espaces verts et espaces publics

Un consensus règne chez les intervenants, quant au désir d'améliorer les parcs et espaces verts existants et d'en construire de nouveaux. Un groupe déplore la négligence qui affecte les « parcs de poche », les passages et les ruelles qui parsèment les milieux de vie existants. À son avis, la Ville devrait profiter du PPU pour lancer un programme de rénovation et d'amélioration qui vise à créer une collection de jardins publics. Des participants demandent l'ajout, partout dans le secteur, de nouveaux parcs et parcs à chiens, l'intégration d'espaces de verdure, et l'aménagement d'installations sportives. Certains souhaitent aussi améliorer et sécuriser l'accès au parc des Faubourgs. Ils demandent que ce dernier soit décroisé sur l'ensemble de son pourtour et prolongé jusqu'au boulevard Ville-Marie. Le parc des Faubourgs bénéficierait également d'une patinoire en hiver et d'un marché de Noël. En hiver, des intervenants recommandent de déblayer les ruelles et les accès aux parcs du secteur, et d'organiser des activités récréatives en vue d'encourager la pratique d'activités physiques hivernales. Selon plusieurs, les parcs devraient comprendre davantage d'équipements de loisirs et de sports, tels que des espaces de lecture et de jeux, des points d'eau, des pataugeoires et des piscines. À titre d'exemple, la gestion du chalet du parc des Vétérans par l'association Les Chemins du Soleil, qui y propose des activités variées, est très appréciée, et il est demandé que ce modèle se répande.

¹¹⁸ Grégory Taillon, doc. 8.54, p. 14

Des personnes souhaitent voir apparaître dans la zone à requalifier des places publiques et des parcs pour favoriser les interactions sociales. Une participante maintient que la réussite des espaces publics passe par le fait d'intégrer aux processus de planification conventionnels des approches méthodologiques alternatives qui garantiront la création de lieux publics vivants, identitaires et supports de sociabilité. Elle mentionne à ce propos le « placemaking », une approche qui se concentre avant tout sur l'intelligence collective des usagers d'un futur espace public (Qui sont-ils? Comment circulent-ils? Qu'est-ce qu'ils y feront? Et à quelle heure?). Des intervenants avancent, de plus, que les expérimentations temporaires, éphémères ou transitoires gagneraient à être utilisées pour venir tester des aspects d'un projet d'espace public ou de parc, puisqu'elles sont réversibles et souples.

D'autres demandent que le PPU précise le sens et le potentiel d'usage des nouveaux parcs prévus (parc Sohmer, Square Papineau et parc Radio-Canada longeant la rue de la Visitation), et leur contribution particulière au cadre de vie en complément des parcs existants. Une institution souhaite, par ailleurs, que l'aménagement du Square Papineau et de ses abords soit réfléchi à l'échelle de la nouvelle Maison de Radio-Canada, et non à l'échelle du boulevard Ville-Marie et de l'accès au pont Jacques-Cartier¹¹⁹.

De l'avis d'autres participants, la Ville devrait se garder d'assigner à ces espaces un programme spécifique, et plutôt opter pour la polyvalence et l'adaptabilité aux usages et événements, à la manière de Bryant Park, à New York. Un promoteur annonce son intention d'offrir des lieux de détente et de rencontre, dont notamment un grand parc situé entre la rue de la Gauchetière, le boulevard René-Lévesque, les rues Panet et de la Visitation, mettant en valeur la tour ainsi que l'église Saint-Pierre-Apôtre et un parvis paysager en terrasse permettant de surplomber le fleuve¹²⁰. Ces places végétalisées constitueraient le début d'une coulée verte entre le boulevard René-Lévesque et le fleuve. Le groupe ajoute que les espaces semi-publics tels que les cours avant des immeubles résidentiels et les passages piétonniers entre les nouveaux éléments bâtis joueraient un rôle dans le quartier en matière de sociabilité, d'animation et de connectivité. Le promoteur propriétaire du site Portes Sainte-Marie, propose d'y créer un espace vert central¹²¹. Si le PPU l'y autorise, cet espace serait accessible depuis la rue Sainte-Catherine et agirait comme un repère au cœur du projet et du quartier. Le promoteur dit espérer que les aménagements du secteur permettront de connecter cet espace avec le réseau vert existant et futur.

Ces propositions rejoignent les souhaits de plusieurs citoyens et groupes. L'idée d'un réseau d'espaces verts dont les connexions seraient propices à la mobilité active apparaît sous différentes formes au fil des interventions. Un organisme parle d'une véritable trame urbaine verte, celle-ci devant intégrer des parcs au sein des terrains vacants, une friche sous le pont Jacques-Cartier et les espaces publics au sein des nouveaux projets immobiliers. En plus d'offrir

¹¹⁹ CBC/Radio-Canada, doc. 8.67, p. 16

¹²⁰ Groupe MACH, doc. 8.91, p. 24

¹²¹ Prével, doc. 8.10, p. 7

des lieux de loisirs et de socialisation, cette trame pourrait constituer un attrait écotouristique, et donc un atout économique. Un citoyen rêve d'une promenade urbaine verte surélevée qui relierait le grand parc du site de Radio-Canada au nouveau parc Sohmer, et permettrait de franchir l'axe Ville-Marie/Notre-Dame en toute sécurité. Une intervenante suggère de créer des zones de verdure le long de la rue Notre-Dame et des berges du fleuve, souhaitant ne pas voir cet espace occupé par la circulation automobile. Puisque les berges ne sont pas toujours accessibles, il y aurait lieu de concevoir une promenade surélevée dans l'esprit de la Coulée verte de Paris ou de la High Line de New York. Concernant le site Portes Sainte-Marie, une citoyenne précise qu'elle aimerait y voir implanter un parc de quartier et non d'envergure métropolitaine. Elle demande l'installation de jeux d'eau pour adultes, de fontaines, de kiosques d'ombrage où des musiciens pourraient jouer, et de supports à vélos.

Quels que soient les aménagements réalisés, des organismes rappellent combien il est crucial que les parcs, espaces verts et espaces publics demeurent accessibles à tous, en toutes circonstances.

2.4.9 Emplois

Les contributions sur le thème de l'emploi sont rassemblées en deux groupes, soit celles portant sur les types d'emplois souhaités dans un contexte de mixité des fonctions, et celles visant à stimuler l'embauche locale et l'économie sociale.

Il est d'abord recommandé à l'arrondissement de reconnaître la culture comme un moteur de développement économique dans le secteur. Des participants suggèrent d'augmenter les espaces de création disponibles et accessibles et favoriser la rétention et le recrutement de nouvelles entreprises culturelles. Certains proposent, par ailleurs, de recourir au zonage pour protéger les zones d'emploi et, en particulier, les espaces de création dans le secteur. Si ce règlement ne protège pas contre les hausses de prix des loyers, il constituerait néanmoins un levier efficace pour préserver les ateliers d'artistes de la concurrence avec l'immobilier résidentiel. Pour leur part, des participants regrettent de voir les anciennes industries manufacturières du secteur n'héberger que des fonctions mixtes résidentielles et commerciales, voire uniquement résidentielles. Y voyant une fragilisation de l'écosystème des quartiers et une occasion manquée de réaliser des milieux de vie complets, ils maintiennent que Montréal dispose de tous les ingrédients nécessaires – main-d'œuvre et espaces – pour devenir un phare en matière de réindustrialisation durable au Québec. Il ajoute que le secteur manufacturier peut être une source d'emplois de qualité et générer des retombées substantielles sur les autres secteurs économiques.

De l'avis de certains, la Ville devrait demander au gouvernement du Québec de poursuivre le projet annoncé par son prédécesseur, qui consiste à rassembler 3 100 fonctionnaires dans des édifices situés dans le voisinage est du pont Jacques-Cartier. Advenant sa réalisation, un tel pôle devrait s'accompagner d'une mixité des fonctions et des emplois, afin d'éviter l'effet de

dévitualisation en dehors des heures de travail. On conseille donc de miser sur les industries créatives et les nouvelles technologies qui, à l'exemple du Mile-End et du Mile-Ex, produisent peu de nuisances pour les résidents et créent un équilibre intéressant entre les fonctions économiques et résidentielles. Pour stimuler l'emploi, un groupe propose de créer dans la zone à requalifier des espaces de bureaux et des incubateurs d'entreprises pour l'industrie légère¹²².

L'idée d'une pépinière regroupant l'innovation, les arts, et particulièrement, les effets visuels, est présente chez de multiples intervenants. Elle est suggérée en complément à la Cité des Ondes voisine, au pôle institutionnel en éducation et santé, formé par l'UQAM et le CHUM, ainsi qu'au pôle récréotouristique réunissant le Vieux-Montréal et le Village gai. Sa présence sur le site de la brasserie Molson aurait pour effet de consolider le pôle d'emplois de l'axe Papineau (Cité des Ondes). Un groupe recommande d'allier les industries créatives au domaine des sciences de la vie et des technologies de la santé. La présence sur le territoire d'acteurs économiques forts et le haut niveau de scolarité disponible dans le secteur viendraient, selon lui, appuyer un tel développement.

Le promoteur propriétaire du site de la brasserie Molson dit vouloir maintenir la vocation de pôle d'emplois des lieux grâce au développement de nouveaux espaces de bureaux, à l'implantation d'un hôtel, et à la création d'un centre d'attraction touristique (îlot est) incluant une microbrasserie. Sur le site de Radio-Canada, la création de milliers d'emplois appartenant à toutes les catégories, y compris de proximité, est également projetée. Des participants réitèrent également l'importance que les futurs employeurs entament, en amont, des collaborations avec les organismes en employabilité présents dans le secteur, afin que les besoins des entreprises soient harmonisés avec ceux des chercheurs d'emploi locaux.

En outre, un organisme souhaite que le secteur devienne le pôle d'économie sociale montréalais et que la Ville prenne les dispositions nécessaires pour qu'il incarne cette appellation. De nombreux intervenants sont préoccupés quant à l'embauche locale dans les nouveaux projets. Ils souhaitent l'élaboration d'une stratégie spécifique d'intégration d'espaces destinés aux entreprises d'économie sociale. L'un d'entre eux souligne que l'embauche de résidents (adultes et adolescents) pourrait être une retombée non négligeable de la requalification du secteur, et que les promoteurs et partenaires devraient y contribuer. Des personnes souhaitent donc que le PPU guide la création d'un pôle d'emplois inclusif et positif pour la population du quartier. Pour y parvenir, ces intervenants recommandent de favoriser l'intégration des Centres-conseils en emploi dans l'offre de services auprès des entreprises impliquées dans la réalisation ou la mise en œuvre des grands développements immobiliers. De pair avec le secteur de l'économie sociale, les Centres-conseil en emploi jouent un rôle essentiel en matière d'insertion socioprofessionnelle de personnes de tous âges que des parcours diversifiés ont éloignées du marché du travail. Les intervenants demandent que l'arrondissement reconnaisse cette contribution. On demande également de faciliter la création de liens entre l'industrie, les cégeps, les universités et le milieu de la formation professionnelle. Dans une optique similaire, une citoyenne propose d'implanter

¹²² Ipsos Facto, doc. 8.21, p. 3

un nouvel Écocentre, couplé d'un centre de réemploi, de transformation et de production, destiné aux personnes vivant avec des limitations fonctionnelles ou avec un handicap physique. Une organisation souhaite aussi pouvoir poursuivre sa mission auprès des personnes ayant une difficulté à intégrer le marché du travail, en opérant un point de dépôt de contenants consignés, recyclables ou réutilisables.

2.5 Mise en œuvre du PPU

Quelques intervenants se questionnent quant au séquençement des étapes d'élaboration du PPU. D'une part, certains intervenants jugent malheureux que la démarche de consultation n'ait pu être entreprise avant la vente du site de Radio-Canada, et en amont des nouveaux projets prévus sur celui-ci. De la même façon, ils déplorent que la présente consultation se déroule après que la brasserie Molson ait sélectionné l'acheteur de ses installations.

D'autre part, un promoteur demande que le PPU ne néglige pas le travail de planification et de concertation avec le milieu qu'il a conduit depuis 2007. Selon lui, le document de planification ne doit pas non plus remettre en cause certains outils règlementaires ayant guidé l'élaboration de son projet, comme l'accord de développement renouvelé en 2017 et la réglementation d'urbanisme. De plus, une institution se dit préoccupée par l'échéancier de réalisation du PPU face aux nombreux enjeux du secteur¹²³. Les questions d'accessibilité et de mobilité, voire de désenclavement sont au cœur de ses préoccupations et font partie des conditions essentielles à la réalisation de son mandat.

Dans un souci de planification d'ensemble et de pragmatisme, un groupe recommande à la Ville de rendre publics le portrait, l'état et la capacité des infrastructures actuelles. De son avis, il est dans l'intérêt de tous de savoir si le réseau d'infrastructures actuelles (égouts et aqueduc) est en bon état et s'il sera en mesure de répondre à la pression qu'exerceront les nouveaux développements. Il demande également à la Ville de dévoiler ses intentions quant aux investissements qu'elle prévoit faire en matière de construction et d'entretien des infrastructures publiques, car les ambitions des projets pourraient être influencées par ces facteurs. Dans la même foulée, des intervenants suggèrent d'adopter une stratégie en matière d'infrastructures qui considérerait dans un ensemble les trois grands terrains localisés dans la zone à requalifier. L'idée serait de développer en parallèle des interventions en commun ou en synergie qui ne seraient pas techniquement faisables ou économiquement viables (gestion des eaux, système de chauffage, etc.). Pour d'autres participants, il importe que la Ville réfléchisse en amont aux besoins à court, moyen et long terme de la population actuelle et future du secteur en matière de services publics et d'équipements collectifs (écoles, réseau de parcs et espaces publics, etc.). Ils demandent du même souffle qu'elle procède rapidement aux réserves de terrains et acquisitions jugées nécessaires.

¹²³ CBC/Radio-Canada, doc. 8.67, p. 13

Dans un autre ordre d'idées, des intervenants s'inquiètent des nuisances qu'entraîneront pour une longue période (10, 15 ou 20 ans) les travaux de construction et de réaménagement des axes routiers dans la zone à requalifier. Ils demandent, par conséquent, la mise en place de mesures de mitigation importantes pour atténuer les effets sur la santé et sur la qualité de vie de ceux et celles qui résident et fréquentent le secteur. Pour faciliter la cohabitation des citoyens avec les chantiers, un participant prône un aménagement artistique et culturel de ces derniers qui pourrait, entre autres, comprendre une stratégie d'information et de communication, des aménagements urbains éphémères, une programmation d'événements culturels et festifs et des interventions artistiques, comme des expositions. L'objectif d'une telle approche est de mieux intégrer le temps et l'espace des chantiers dans la ville et d'améliorer leur acceptabilité par la population. Cette approche pourrait contribuer, selon lui, à améliorer l'expérience des résidents et des travailleurs locaux, en créant un effet de destination entourant de nouveaux attraits, de même qu'en révélant et en consolidant l'histoire, le patrimoine et la mémoire du secteur.

2.5.1 Concertation

Pour des intervenants, la Ville doit faire preuve de leadership et s'assurer que toutes les parties prenantes du secteur discutent entre elles et soient mises à contribution. De leur avis, le PPU ne doit pas mener qu'à des consensus, mais assurer une concordance et une cohérence entre les projets, particulièrement ceux des trois principaux promoteurs et propriétaires terriens de la zone à requalifier (espaces publics, écosystème durable, stratégies de mobilité et d'inclusion, équipements collectifs, activités commerciales, aires d'emploi, etc.). Selon certains, il apparaît essentiel qu'un groupe de travail, comité directeur ou table de concertation soit mis en place pour assurer la concrétisation de la vision du PPU de manière inclusive, transparente, ouverte et innovante. Aux dires de ceux-ci, cette structure doit rassembler les trois paliers de gouvernement (fédéral, provincial, municipal) ainsi que l'ensemble des parties prenantes, dont les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée, l'Administration portuaire de Montréal, la Société immobilière du Canada (Vieux-Port), le Canadien National, le Canadien Pacifique, l'arrondissement de Ville-Marie, la Commission scolaire de Montréal, les groupes d'intérêts privés, les organismes communautaires et les citoyens. Il est également suggéré qu'une société paramunicipale ou qu'un organisme indépendant externe à la Ville devienne le maître d'œuvre du PPU et y amène une expertise en gestion de projets complexes.

De plus, il est recommandé que la Ville supporte les instances de concertation existantes dans le quartier et qu'elle poursuive sa collaboration au Comité d'accompagnement des grands projets du Centre-Sud, de même qu'aux divers autres comités impliquant la société civile, qui se développeront au-delà des consultations publiques. Certains précisent également qu'il est important que les autorités municipales, les développeurs et les professionnels qui interviendront sur le réaménagement local maintiennent des liens avec le réseau des organismes communautaires et culturels du quartier. En outre, des citoyens demandent qu'une place soit faite à la participation des populations locales dans les processus de prise de décision, et ce, même après que le PPU soit adopté.

2.5.2 Suivi du PPU

De l'avis de certaines personnes, la mise en œuvre du PPU requiert un mécanisme continu de suivi pour coordonner les actions et maintenir le cap sur les objectifs visés. Pour elles, ce mécanisme doit inclure une structure de gouvernance qui assure notamment l'implication des citoyens et des organismes du secteur. Elles maintiennent que, de cette façon, le PPU pourra mieux refléter les besoins et les souhaits des premiers concernés par le (ré)aménagement et s'arrimer aux démarches de participation citoyenne déjà en cours, permettant ainsi aux uns et aux autres de profiter de la mise en commun et de la circulation de l'information. Finalement, il est recommandé d'établir et de maintenir des indicateurs de performance pour surveiller et mesurer l'état d'avancement du PPU.





3. Les constats et l'analyse de la commission

3.1 La mise en contexte

La commission remercie chaleureusement tous les participants qui ont donné temps et effort pour débattre de tous les enjeux qui touchent les milieux de vie du secteur des Faubourgs. La commission reconnaît les contributions exceptionnelles des participants aux activités de la présente consultation publique, en amont du programme particulier d'urbanisme (PPU) du secteur des Faubourgs. Plusieurs participants ont rapporté à la commission avoir participé activement aux consultations publiques qui ont été tenues dans ce même secteur au cours des quinze dernières années. La commission s'est aussi donné la tâche de relire les onze rapports de consultation publique qu'a produits l'OCPM depuis 2004, consultations qui touchaient en tout ou en partie le secteur de la présente consultation. C'est ainsi qu'elle a considéré dans son analyse, comme élément de contexte, les commentaires citoyens et les conclusions des consultations suivantes :

- Projet le Bourbon (2017)
- Stratégie centre-ville (2017)
- Projet immobilier du Carré des Arts (2015)
- Projet de transformation du marché Saint-Jacques (2013)
- PPU du Quartier des spectacles – pôle du Quartier latin (2013)
- Cadre de révision des hauteurs et densités – centre-ville (2012)
- PPU du quartier Sainte-Marie - PPU (2011)
- Projet de développement de la Maison de Radio-Canada (2009)
- Ancienne gare-hôtel Viger (2008)
- Centre hospitalier de l'Université de Montréal (CHUM) (2007)
- Portes Sainte-Marie (2004)

Tout au long des activités de la consultation, la commission a demandé aux participants de non seulement aborder les préoccupations qui sont les leurs de façon répétée depuis quinze ans, mais d'aller aussi plus loin et d'élaborer des suggestions et des propositions concrètes. À la lecture des contributions citoyennes, relatées abondamment dans le chapitre 2 de ce rapport, la commission relève que les participants, et ils ont été nombreux à le faire, ont entendu le message et ont proposé mille idées plus riches et plus innovantes les unes que les autres. Non seulement les participants ont remis de l'avant les objectifs et les orientations qu'ils ont maintes fois formulés au cours des quinze dernières années, mais leurs attentes sont claires, documentées et bien définies. Leurs propositions lors de la présente consultation apportent un éclairage additionnel auquel il est important de s'attarder.

De ces consultations passées, des participants ont fait état de leurs préoccupations quant à la mise en œuvre des orientations et des objectifs qui en ressortent. À titre d'exemple, des participants relevaient que peu de réalisations concrètes ont vu le jour dans le secteur malgré

l'adoption du PPU du quartier Sainte-Marie, tandis que d'autres réaffirmaient les opinions émises lors de la consultation sur la Stratégie centre-ville.

La commission a choisi de porter une attention toute particulière à ces deux documents. Le PPU du quartier Sainte-Marie est toujours en vigueur, car près de la moitié du territoire du secteur des Faubourgs est incluse dans le territoire de ce secteur, soit de la rue Champlain à l'ouest jusqu'à la rue Fullum à l'est. Il en est de même pour le plan d'action de la Stratégie centre-ville qui propose des actions très ciblées qui pourront être mises en œuvre dans le secteur des Faubourgs.

Par ailleurs, la commission juge que la documentation qui a été déposée par l'arrondissement pour soutenir certaines propositions s'est avérée insuffisante et incomplète par endroit. À titre d'exemple, la commission souligne que le profil socio-économique soumis est établi pour une seule année en particulier. Il aurait été intéressant que le profil tienne compte de l'évolution des données sur au moins une dizaine d'années pour permettre de la prospective sur l'évolution des besoins ou sur la pertinence de maintenir ou de doter le secteur d'équipements publics. La commission relève aussi que l'enjeu particulier de l'offre de logements, notamment en ce qui a trait aux familles avec enfants et à la forte demande pour le logement étudiant, aurait mérité une attention toute particulière.

La commission relève aussi le peu d'information disponible pour comprendre les enjeux de desserte en matière d'équipements collectifs. L'arrondissement a déposé une planche localisant certains équipements sportifs, récréatifs, communautaires et scolaires. Pourtant, la commission relève l'absence de données sur l'évolution de leur capacité de desserte, des besoins connus ou à venir. Il en est de même pour la desserte des commerces de proximité. Des données ont été fournies sur le nombre de locaux occupés et vacants, mais aucune étude sur les besoins, les segments de marché en évolution, les fuites commerciales et autres n'était disponible.

La commission tient à souligner l'audace du projet de requalification de l'axe Ville-Marie/Notre-Dame et de ses raccordements prévus avec un grand nombre de rues locales ou de transit. En cours de consultation, la commission apprenait qu'un équipement de transport collectif d'importance pourrait s'y adjoindre et a trouvé quelques informations utiles dans l'étude de la firme d'ingénieurs-conseils, les Services EXP inc.¹²⁴, mandatée par la Ville de Montréal pour analyser ce vaste projet. Par ailleurs, la documentation portant sur les enjeux relatifs à la circulation de transit dans le secteur sur les rues Papineau, Ontario et l'avenue De Lorimier, par exemple, n'a pas été présentée et est encore à venir.

La commission souligne le complément d'information¹²⁵ que l'arrondissement lui a fourni à sa demande, le 28 mai 2019, sur les activités et les nuisances potentielles de la gare de triage qui

¹²⁴ Secteur Square Papineau/Pied du Courant. Évaluation des conditions favorables à la réalisation d'un boulevard entre le tunnel Viger et la rue Frontenac, doc. 3.1.1.2

¹²⁵ Réponse de l'arrondissement à la question de la commission (31 mai 2019), doc. 6.4.1

longe les installations actuelles de la brasserie Molson. Elle déplore que de nombreux participants ayant formulé des propositions concernant l'accessibilité au fleuve à cet endroit en proposant d'éliminer ou de recouvrir les voies ferrées, n'aient pas eu accès, en temps opportun, aux contraintes juridiques et environnementales suivantes : le découpage des propriétés, le maillage des opérations de transfert de wagons entre le Canadien National, le Canadien Pacifique et le Port de Montréal, ainsi que les mesures de mitigation qui pourraient être requises afin de permettre la cohabitation entre les usages résidentiels et les activités ferroviaires.

Le territoire du PPU du quartier Sainte-Marie, toujours en vigueur, se superpose en partie avec le territoire du PPU en devenir pour le secteur des Faubourgs. La documentation présentée par l'arrondissement ne fait pas état d'une mise à jour de la situation et ne propose pas de bilan des actions qui ont déjà été posées. Pourtant, plusieurs enjeux sont toujours d'actualité. Par exemple, un de ceux-ci a trait à la conversion des bâtiments du patrimoine industriel du secteur. La documentation fournie par l'arrondissement n'identifie pas clairement ces bâtiments, ni en nombre, ni en superficie de plancher, ni sur leur occupation actuelle.

La commission relève également que l'arrondissement présente ses orientations en soutenant que la requalification des trente hectares des terrains doit être perçue comme un prolongement du Vieux-Montréal sans présenter l'argumentaire qui soutient ce choix. Toutefois, des participants ont souligné que le plan d'action de la Stratégie centre-ville de 2017 soutenait qu'il s'agissait plutôt d'un prolongement du centre-ville, tandis que d'autres argumentaient sur le fait qu'il s'agissait plutôt d'un prolongement du Village.

Recommandation #1

La commission recommande à l'arrondissement de Ville-Marie d'inclure un diagnostic prospectif beaucoup plus détaillé du profil sociodémographique, des équipements collectifs, des fuites commerciales, du plan de mobilité durable, du patrimoine bâti et du patrimoine industriel.

Ce diagnostic prospectif permettra d'établir des constats beaucoup plus près des attentes et des besoins actuels et de les projeter dans l'avenir. Les orientations d'aménagement et le plan d'action du PPU à venir seront davantage fondés et légitimés.

Par ailleurs, la commission admet que les treize fiches détaillées des projets soumises à l'OCPM par l'arrondissement et qui soutiennent la nécessité d'établir un PPU pour le secteur des Faubourgs méritent toute son attention. Néanmoins, après avoir pris connaissance de l'ensemble des interventions citoyennes, la commission prend le parti d'associer les enjeux soulevés par chacun de ces treize projets aux besoins et objectifs retenus par les participants. La commission est d'avis que ce serait une erreur de considérer la requalification de chaque îlot sans répondre aux besoins plus larges du secteur.

La commission est d'avis que l'arrondissement doit porter un regard transversal sur tous ces projets, éviter qu'ils soient examinés en silo, et profiter de leur mise en œuvre pour doter le secteur des Faubourgs des attributs d'un quartier qui répond aux aspirations de sa population.

La commission prend acte du fait que l'arrondissement de Ville-Marie considère qu'« *un PPU est un outil règlementaire de planification urbaine qui n'a pas vocation à traiter toutes les problématiques d'un secteur, mais principalement de celles relevant de l'urbanisme*¹²⁶ ». L'arrondissement prend toutefois soin de mentionner que la consultation publique en amont du PPU du secteur des Faubourgs peut aborder l'ensemble des préoccupations des participants.

La commission s'est interrogée sur le sens limitatif que donne l'arrondissement aux notions d'urbanisme. La commission a revisité les publications du ministère des Affaires municipales et de l'Habitation et les pratiques actuellement exercées en planification urbaine dans quelques grandes villes du Québec. Les publications du ministère et les pratiques municipales ne présentent pas d'ambiguïté à ce sujet. Les notions d'urbanisme ne s'attardent aucunement aux seules notions d'usage, de densité, de paramètres normatifs ou discrétionnaires d'encadrement de projets urbains ou d'infrastructures ou d'équipements publics. Un PPU peut aussi s'ouvrir sur la notion de développement durable qui inclut les notions économiques, sociales et environnementales, et peut s'appuyer sur la culture du lieu, son histoire et les caractéristiques des populations qui l'habitent et le fréquentent.

Dans son plan d'action, le PPU peut aborder des sujets qui débordent des projets d'aménagement, d'usage, de densité et d'infrastructures. Il peut aussi porter sur toutes questions visant à « *assurer le maintien et l'amélioration de la qualité de vie de la population du quartier*¹²⁷ ». Un PPU comporte généralement un volet diagnostique duquel découlent des enjeux d'aménagement. Ce diagnostic s'appuie sur des considérations sociodémographiques, des relevés, des observations terrain, etc. De ces enjeux, l'instance politique se donne une vision d'aménagement et de développement d'un territoire en proposant des orientations, des objectifs et surtout un plan d'action à mettre en œuvre. Ce plan d'action n'est aucunement limitatif aux seuls objets d'usage, de densité ou d'équipement et d'infrastructure publique.

Recommandation #2

La commission recommande à l'arrondissement de ne pas se limiter aux notions d'usages, de densité, d'équipements et d'infrastructures publiques pour y inclure aussi les composantes du développement social, économique et environnemental en s'appuyant sur la culture du lieu, son histoire et les caractéristiques des populations qui habitent et fréquentent le secteur.

¹²⁶ Document de mise en situation, doc. 3.1, p. 3

¹²⁷ Ministère des Affaires municipales et Habitation, *Guide La prise de décision en urbanisme*, « Programme particulier d'urbanisme », <https://www.mamh.gouv.qc.ca/amenagement-du-territoire/guide-la-prise-de-decision-en-urbanisme/planification/programme-particulier-durbanisme/>

Il est à noter que la commission reviendra plus loin sur chacun des sujets abordés dans cette section.

3.2 Quinze ans de consultations publiques

Une lecture attentive des attentes citoyennes, énumérées dans plus de 15 années de consultation dans le secteur des Faubourgs, amène la commission à conclure que les citoyens et citoyennes sont parfaitement cohérents et concordants. La commission est tout à fait en accord avec un profond désir exprimé par les citoyens d'établir dans le secteur des Faubourgs un quartier complet :

- qui prend acte de son histoire et de son identité dans la protection de son patrimoine et de la complétion de son tissu urbain;
- sur le plan du transport actif et collectif qui tient compte de la nécessité d'atténuer les inconvénients causés par la circulation de transit;
- sur le plan de la desserte en parcs, en espaces verts et de son accès au fleuve;
- inclusif sur le plan de la cohabitation des différents profils sociaux qui y vivent et le fréquentent;
- sur le plan de la solidarité qui constitue un trait dominant du secteur;
- qui offre à proximité des services commerciaux, sportifs, récréatifs, communautaires, culturels et scolaires;
- qui offre à proximité des emplois diversifiés et adaptés à tous les profils des citoyens.

Le quartier complet réclamé par les citoyens déborde de la simple expression « *habiter/travailler/se récréer*¹²⁸ ». Comme le rapporte l'Ordre des architectes du Québec, les grandes villes du continent européen ont largement fait évoluer cette notion lors de la création d'écoquartiers¹²⁹ sur de vastes terrains à requalifier, là où se trouvaient jadis de grands complexes industriels. Un quartier complet est un quartier qui se soucie aussi de la mixité sociale et économique, de l'environnement et de la lutte aux changements climatiques, de la mixité des usages, qui permet à ses occupants de se loger, de travailler et de s'approvisionner en biens et services à distance de marche ou en utilisant le transport collectif, et d'avoir accès à de vastes espaces verts.

La commission retient qu'une variable s'est montrée très présente tout au long de la consultation : la prise en compte de l'ensemble des enjeux environnementaux. La question des changements climatiques a fait l'objet de plusieurs interventions tout au long de la consultation. Les participants ont relevé plusieurs actions à mener, largement soulignées au chapitre 2¹³⁰, que

¹²⁸ Consortium Groupe Sélection Montoni, doc. 8.19; Chambre de commerce de l'Est de Montréal, doc. 8.38; Groupe MACH, doc. 8.91

¹²⁹ Pierre FRISKO, *Les écoquartiers en Europe. Aires de changement*, Ordre des architectes du Québec, Esquisses, vol. 21, no 4, hiver 2010-2011

https://www.oaq.com/esquisses/archives_en_html/construction_durable/dossier/les_ecoquartiers_en_europe.html

¹³⁰ Chapitre 2, section 2.4.2 du présent rapport

ce soit par la création d'un éco quartier, ou par la végétalisation massive de l'espace urbain, par la mutualisation des équipements de gestion des eaux de ruissellement, ou encore par la création de corridors écologiques.

La commission ne peut que souscrire à cette volonté d'inscrire le PPU du secteur des Faubourgs dans ce courant de pensée qui ne cesse de grandir. Plus de dix mille logements sont à construire. L'idée d'implanter un réseau de partage de chaleur ne peut être ignorée, de même que la végétalisation du domaine public, la réduction du transport motorisé, l'implantation de toits verts et de toits blancs, la création de grands espaces verts donnant sur le fleuve et l'agriculture urbaine.

La commission a aussi pu constater la très importante participation des différents acteurs sociocommunautaires et économiques tout au long des consultations passées et de la présente consultation. Lorsque leurs prises de position renforcent les désirs citoyens individuels, force est de constater que la somme des attentes s'accorde avec les règles les plus actuelles de la planification urbaine¹³¹. Les attentes citoyennes sont non seulement complémentaires, mais englobent l'ensemble des sujets à aborder.

La commission reconnaît ainsi que les citoyens ont toutes les habiletés requises pour faire valoir les enjeux d'aménagement et de développement de leur milieu de vie et formuler de façon non équivoque les orientations et objectifs à poursuivre pour s'assurer d'une qualité de vie qui correspond à ce qu'ils souhaitent le plus ardemment.

La commission en arrive ainsi à suggérer fortement que des règles de gouvernance soient mises en place pour permettre aux citoyens de participer aux arbitrages incontournables lors de la définition des projets urbains, tant privés que publics.

Pour mettre ces aspirations en contexte avec les autres engagements et orientations pris par la Ville de Montréal, la commission a analysé plus particulièrement deux documents de planification générale, adoptés en 2012 et en 2017.

3.2.1 PPU du quartier Sainte-Marie – janvier 2012

Le PPU du quartier Sainte-Marie, dont 50 % du territoire sera intégré dans le PPU du secteur des Faubourgs, se fixe trois grands objectifs¹³² dans sa vision d'aménagement :

- insuffler un nouveau dynamisme économique et social afin d'améliorer la qualité de vie des citoyens et accueillir de nouveaux arrivants;

¹³¹ Écohabitation, Institut de l'Énergie Trottier et Les ateliers Ublo, doc. 8.60; Ordre des architectes du Québec, doc. 8.61

¹³² Ville de Montréal (2012), *Programme particulier d'urbanisme du quartier Sainte-Marie*, p. 19, https://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=7317,125387576&_dad=portal&_schema=PORTAL

- mettre en valeur la qualité et l'offre en équipements collectifs pour optimiser leur utilisation et créer un milieu de vie recherché;
- miser sur l'économie culturelle émergente pour dynamiser l'économie du quartier.

En accord avec les attentes citoyennes exprimées tout au long des activités de la consultation, le PPU du quartier Sainte-Marie vise l'amélioration de la qualité de l'habitation, des services de proximité, tout en répondant aux besoins de mobilité des personnes et des marchandises en atténuant les impacts de la circulation sur les milieux de vie. Le PPU souhaite favoriser les bonnes pratiques de développement durable avec un désir de mettre en valeur le potentiel de développement du territoire et de maintenir et accroître la population résidente. Plusieurs terrains sous-utilisés à l'est de l'avenue De Lorimier sont identifiés¹³³ pour supporter l'objectif de densification du secteur.

La commission prend acte que le PPU propose de mettre de l'avant les activités et les entreprises dans le secteur des arts et de la culture, la vitalité des artères commerciales et l'économie sociale pour favoriser le développement d'une économie diversifiée¹³⁴.

Le PPU établit cinq secteurs d'intervention prioritaire, dont trois trouvent leur place, en partie ou en totalité, dans le secteur des Faubourgs : la rue commerciale Ontario, la rue Parthenais et le secteur du pont Jacques-Cartier, tandis qu'on attribue aux abords de la rue Notre-Dame le statut de secteur d'intervention secondaire, car les enjeux de ce dossier relèvent davantage du niveau métropolitain. Des balises d'aménagement sont établies pour chacun des secteurs d'intervention.

Le programme stipule que le Port de Montréal est un équipement essentiel à l'économie montréalaise. À la hauteur du quartier Sainte-Marie, les voies ferrées sont utilisées pour le triage des wagons et l'accès au fleuve n'est pas envisageable, mais établit que le réaménagement de la rue Notre-Dame permettrait d'améliorer l'interface entre le port et le quartier, tout en portant une attention à l'accessibilité du parc du Pied-du-Courant (anciennement parc Bellerive).

La commission reviendra plus en détail sur ces balises d'aménagement. Elle retient que les constats et les orientations du PPU du quartier Sainte-Marie s'avèrent toujours d'actualité et devraient, par conséquent, être repris dans le PPU du secteur des Faubourgs.

3.2.2 Plan d'action de la Stratégie centre-ville 2017

La commission constate que plusieurs actions annoncées dans le plan d'action de la Stratégie centre-ville 2017 sont maintenues dans les énoncées de l'arrondissement pour le secteur des

¹³³ Ville de Montréal (2012), *Programme particulier d'urbanisme du quartier Sainte-Marie*, p. 33, https://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=7317,125387576&_dad=portal&_schema=PORTAL

¹³⁴ Idem, p. 34

Faubourgs, tant dans la documentation soumise à la commission que lors des présentations publiques.

Entre autres, l'arrondissement de Ville-Marie arrime ses intentions d'aménagement avec les trois grands chantiers¹³⁵ du plan d'action par l'établissement d'un réseau de transport en commun dans l'axe du boulevard René-Lévesque pour relier les quartiers plus à l'est au centre-ville; par l'ouverture du quartier sur le fleuve au moyen du prolongement de la rue de la Commune et de la promenade piétonne du Chemin-Qui-Marche; et par le prolongement du réseau des rues qui traverseront les îlots du site de Radio-Canada et de la brasserie Molson.

Toutefois, la commission ne retrouve pas explicitement dans la documentation de l'arrondissement, l'arrimage avec les orientations stratégiques du plan d'action qui visent à répondre à la notion de milieux de vie complets et inclusifs ainsi qu'à l'établissement d'un moteur économique distinctif. Néanmoins, l'arrondissement est fortement concordant avec les orientations stratégiques du plan d'action qui visent à répondre à la notion de mobilité durable et intelligente, de même qu'à l'insertion des infrastructures et équipements au tissu urbain.

La commission n'a pu obtenir le Plan local de déplacement de l'arrondissement de Ville-Marie qui est en révision. Cependant, plusieurs enjeux liés au déplacement dans le secteur ont été mis en lumière par l'arrondissement dans les fiches détaillées. Les participants ont aussi soulevé plusieurs questions à cet effet.

La commission note que le plan d'action concernant les abords du pont Jacques-Cartier a pour but d'ouvrir le centre-ville sur le fleuve et d'atténuer les barrières physiques que représentent les infrastructures routières, tout en profitant du redéveloppement du site de Radio-Canada¹³⁶.

Le plan d'action identifie aussi les objectifs d'implanter des écoles au centre-ville et d'offrir des logements pour les familles qui allient densité et milieu favorable à leur épanouissement¹³⁷. Le plan d'action met également de l'avant d'y associer des services collectifs, des espaces verts, des logements sociaux et communautaires.

Le plan d'action ne prévoit pas de travaux d'aménagement spécifiques à la rue Sainte-Catherine à l'est de la rue Saint-Hubert¹³⁸. L'arrondissement, lors des forums thématiques de la

¹³⁵ Les trois grands chantiers sont : Réseau complémentaire de transport en commun; Un centre-ville ouvert sur le fleuve; La reconversion des ensembles institutionnels et des immeubles publics : un modèle de régénération urbaine. Ville de Montréal (mai 2017), *Plan d'action de la Stratégie centre-ville. Soutenir l'élan*, p. 10

http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=9517,142747661&_dad=portal&_schema=PORTAL

¹³⁶ Idem, p. 20

¹³⁷ Ville de Montréal (mai 2017), *Plan d'action de la Stratégie centre-ville. Soutenir l'élan*, p. 24

http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=9517,142747661&_dad=portal&_schema=PORTAL

¹³⁸ Objectifs 5.3, Ville de Montréal (mai 2017), *Plan d'action de la Stratégie centre-ville. Soutenir l'élan*, p. 33

http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=9517,142747661&_dad=portal&_schema=PORTAL

consultation, s'est beaucoup appuyé sur les objectifs du plan d'action qui visent le rééquilibrage du partage du domaine public en faveur des modes de transport actif et collectif et du verdissement, sans aborder spécifiquement la rue Sainte-Catherine. À cet effet, les boulevards René-Lévesque et De Maisonneuve, la rue Papineau et l'avenue De Lorimier sont spécifiquement mentionnés dans la liste des artères du centre-ville à réaménager¹³⁹.

Le plan d'action relève aussi la nécessité de requalifier le site de l'ancien hôpital de la Miséricorde, jugé non sécuritaire et exigeant d'importantes rénovations¹⁴⁰.

La commission reconnaît la nécessité de coordonner l'ensemble des interventions qui auront cours dans le secteur des Faubourgs et qui sont illustrées dans les treize fiches détaillées soumises par l'arrondissement. Plus de trente hectares de terrains vacants ou qui le deviendront, selon les dires de l'arrondissement, sont ainsi à aménager; le secteur est actuellement dans la lorgnette des agents de développement urbain. La reconstruction du site de Radio-Canada, le déménagement de la brasserie Molson, l'annonce d'un nouvel acteur sur le vaste terrain des Portes Sainte-Marie, le désir trop longtemps formulé de réaménager la rue Notre-Dame à la sortie de l'autoroute Ville-Marie, la cité des fonctionnaires du gouvernement du Québec qui pourraient amener dans le secteur de cinq à dix mille nouveaux travailleurs, sont autant de signes avant-coureurs du changement qui s'amorce.

La commission reconnaît la nécessité d'élaborer une planification fine de ce vaste territoire. Selon elle, l'enjeu n'est pas de savoir encadrer un à un des projets urbains dans le secteur des Faubourgs en élaborant pour chacun des critères de contrôle du développement. L'enjeu est plutôt de profiter de l'opportunité qu'offre la réalisation de ces treize grands projets pour parfaire le tissu urbain et répondre aux attentes citoyennes.

3.3 Les repères identitaires multiples du secteur

Les participants ont souligné que ce sont dans les diverses entités du secteur, tels Centre-Sud, Sainte-Marie, Saint-Jacques, Faubourg Québec et le Village qu'ils se reconnaissent. Ils y retrouvent un certain nombre de repères auxquels ils s'identifient et pour lesquels ils manifestent un attachement et accordent de la valeur. Il peut s'agir d'éléments matériels, tels le caractère des rues, de l'architecture, des parcs et équipements publics, ou encore d'éléments immatériels, tels les souvenirs des quartiers anciens, leur histoire, leurs personnages, ou encore les activités qui s'y déroulaient.

Se retrouvent, dans le secteur des Faubourgs des composantes identitaires qui constituent de forts repères historiques, sociaux et culturels tels que :

¹³⁹ Idem, p. 33

¹⁴⁰ Idem, p. 35

- la rue Sainte-Catherine et le Village comme lieu de destination, d'ouverture, où s'y côtoie, sous toutes ses formes, la diversité;
- les attraits et le potentiel de la rue Ontario, pour ses commerces de proximité et ses établissements culturels, fréquentés par tous les citoyens du secteur;
- la raison d'être de l'ancien hôpital de la Miséricorde qui, à l'époque, a vu naître tant d'enfants;
- la brasserie Molson et son histoire;
- l'ancienne station de pompage Craig;
- le parc du Pied-du-Courant et les activités de la Friche;
- l'ancienne prison des Patriotes-au-Pied-du-Courant et la Maison du Gouverneur;
- la structure emblématique du pont Jacques-Cartier;
- le fleuve Saint-Laurent;
- l'architecture vernaculaire¹⁴¹ de ses rues locales et conviviales;
- les nombreux potagers communautaires;
- la qualité de restauration des bâtiments et de l'aménagement de la rue partagée Sainte-Rose;
- les traces encore visibles du faubourg à m'lasse.

Et c'est sans compter d'autres attraits tels : la cité des ondes (Radio-Canada, TVA et Télé-Québec), l'industrie culturelle avec ses services et ses artisans, et les ateliers d'artistes de la rue Parthenais.

Or, l'établissement de 15 000 à 20 000 nouveaux arrivants, tel que projeté sur les îlots à requalifier, notamment au sud du boulevard René-Lévesque, est perçu par plusieurs participants comme une menace à l'identité de leur quartier. Aux yeux de ces participants, cette arrivée massive pourrait provoquer un phénomène d'embourgeoisement qui modifierait l'organisation urbaine de l'ensemble du secteur, menaçant ainsi les repères auxquels ils s'identifient. Des participants craignent une rupture, un mur, entre les milieux de vie existants et les milieux de vie qui se développeront au sud, notamment sur les anciens sites de Radio-Canada et de la brasserie Molson.

Malgré une ouverture manifeste des gens consultés quant à l'arrivée graduelle de nouveaux arrivants, les participants tiennent à préserver les repères auxquels ils s'identifient : les quartiers d'origine, les valeurs de solidarité, d'inclusion, de partage, la culture et les arts, l'histoire et le patrimoine, le fleuve et les parcs.

La commission s'accorde avec la vision citoyenne voulant que l'ensemble des lieux et symboles historiques du secteur représentent des repères identitaires auxquels le PPU à venir doit accorder son attention.

¹⁴¹ Grégory Taillon, doc. 8.54; André Gagnon, doc. 8.104.1

La commission fait sienne l'analyse de l'arrondissement, notamment lorsqu'il est question du développement historique de la rue Sainte-Catherine et du Village. Cette analyse démontre bien comment, depuis la fin des années 60, les valeurs d'ouverture, de respect, d'inclusion et de solidarité se sont déployées dans le quartier et sont devenues, au fil des ans jusqu'à aujourd'hui, partie intégrante de la culture publique commune des résidents du secteur. Ainsi, la décriminalisation de l'homosexualité, l'adoption de la Charte québécoise des droits et libertés, l'élection de représentants politiques voués à la défense des droits des minorités et la lutte au sida sont des exemples d'outils démocratiques à partir desquels s'est construite une culture qui a encouragé l'évolution des mentalités qui donne au secteur la couleur qu'on lui reconnaît aujourd'hui.

S'appuyant sur la pertinence des enjeux identifiés par l'arrondissement de Ville-Marie, la commission suggère de présenter l'ensemble des composantes identitaires auxquelles les citoyens s'identifient, c'est-à-dire les biens matériels et immatériels, les valeurs communes au secteur, les différents repères et symboles historiques et patrimoniaux, de manière à les intégrer dans une vision d'ensemble. L'importance des divers enjeux soulevés dans le cadre d'élaboration du PPU du secteur des Faubourgs laisse à penser qu'une planification gagnerait éventuellement en profondeur et s'assurerait d'une certaine adhésion sociale et citoyenne en concevant l'aménagement urbain du secteur de manière transversale, soit en intégrant l'ensemble des repères auxquels des acteurs concernés s'identifient et accordent de la valeur.

Recommandation #3

La commission recommande à l'arrondissement d'identifier et de reconnaître les composantes identitaires du secteur, d'établir des mécanismes qui en assureront la protection et la mise en valeur.

Les participants reconnaissent le rôle central de la rue Sainte-Catherine au cœur du secteur des Faubourgs. Un lieu reconnu et largement fréquenté tout au long de la saison estivale. L'arrondissement a souligné l'importance d'établir un bilan de ses dix ans de piétonnisation pour peut-être en faire une rue animée quatre saisons. La commission est d'avis que le PPU du secteur des Faubourgs doit appuyer cette démarche. La rue Sainte-Catherine fait partie intégrante du plan de reconnaissance et de mise en valeur des repères identitaires du secteur.

Recommandation #4

La commission recommande à l'arrondissement de faire reposer le PPU sur un concept d'aménagement qui reconnaît le rôle central de la rue Sainte-Catherine comme cœur d'animation du secteur tout au long de l'année.

La commission salue la volonté de l'arrondissement de Ville-Marie de rétablir les rues nord/sud, du Village jusqu'à la rue de la Commune prolongée (Atateken, de la Visitation, Plessis, Alexandre-DeSève), de réaménager le Square Papineau, de reconstruire la rue de la Gauchetière jusqu'à la

façade du nouvel immeuble de la Maison de Radio-Canada dans l'axe est/ouest, soucieuse de la fracture urbaine des années 1960, encore très sensible chez les participants.

La commission est d'avis que ces passerelles matérielles sont un jalon sur lequel le PPU du secteur des Faubourgs doit s'appuyer pour relier entre eux les quartiers existants et les îlots. En permettant des déplacements piétonniers sécuritaires, en encourageant une mixité sociale, en établissant des rues partagées conviviales, la commission croit que l'on pourra ainsi marquer l'imaginaire collectif et considérer que les projets immobiliers à venir, nécessairement d'une facture différente et plus dense que les quartiers existants, peuvent faire éventuellement partie intégrante du secteur des Faubourgs.

Recommandation #5

La commission recommande à l'arrondissement de s'appuyer sur les diverses composantes du patrimoine matériel et immatériel du secteur pour établir des passerelles entre les milieux de vie existants et les îlots à requalifier.

Les repères identitaires historiques, sociaux et culturels devraient constituer les fondements du design, de l'architecture et de l'aménagement urbain. Les arts et la culture pourraient aussi être mis à profit pour créer des passerelles qui encouragent la cohabitation entre les citoyens des quartiers existants et les nouveaux arrivants. L'exemple de la rue partagée Sainte-Rose¹⁴², où l'aménagement du réseau viaire et des espaces publics, la restauration des bâtiments peuvent faire figure d'inspiration et de reproduction pour l'aménagement de la rue fondatrice de la Visitation et de la rue des artistes Parthenais.

Recommandation #6

La commission recommande à l'arrondissement de miser sur les arts et la culture en tant que vecteurs de développement social et économique, à l'instar de ce qui a été proposé dans le PPU du quartier Sainte-Marie adopté en 2012.

La commission est amenée à reconnaître que le secteur des Faubourgs est doté d'un potentiel récréotouristique important par les activités de la rue Sainte-Catherine, reconnues à l'échelle internationale et qui pourrait accueillir un centre communautaire pour les communautés LGBTQ2+ et un lieu de mémoire sur leurs luttes, mais également par la concentration de nouveaux lieux pressentis pour de hautes fréquentations, tels :

- les nouvelles rues nord/sud qui traverseront le site de Radio-Canada et de la brasserie Molson pour rejoindre la promenade fluviale;
- le parc sous le pont Jacques-Cartier, longeant l'avenue De Lorimier;
- la rue partagée Parthenais, dite la rue des artistes;

¹⁴² Grégory Taillon, doc. 8.54

- la prison des Patriotes-au-Pied-du-Courant et la Maison du Gouverneur mises en valeur par la reconfiguration du réseau viaire qui les entoure;
- le parc du Pied-du-Courant agrandi et sa Friche qui accueille déjà de nombreux visiteurs dans un climat festif et convivial;
- le futur lieu de mémoire de la brasserie Molson;
- le futur centre d'interprétation de la Station de pompage Craig.

Ce vaste secteur, dont les accès piétons/cyclables seront indubitablement améliorés par le réaménagement de l'axe Ville-Marie/Notre-Dame et la construction d'un équipement de transport collectif prévu dans l'axe Notre-Dame/René-Lévesque, deviendra un pôle récréotouristique important pour le secteur. À ce pôle, pourront éventuellement s'ajouter des lieux de mémoire, notamment sur le site de l'hôpital de la Miséricorde, sur la rue Sainte-Catherine pour les communautés LGBTQ2+ et, possiblement, sur le site de Radio-Canada, à propos de l'histoire et de la contribution de la radio et télévision francophones du Canada.

Recommandation #7

La commission recommande à l'arrondissement de reconnaître et de mettre en valeur le potentiel récréotouristique du secteur de la station de pompage Craig/Pied-du-Courant.

Recommandation #8

La commission recommande à l'arrondissement d'appuyer les projets de lieux de mémoire sur la rue Sainte-Catherine pour les communautés LGBTQ2+ et sur le site de l'hôpital de la Miséricorde, en plus de réserver les terrains et d'acquérir les immeubles requis pour leur établissement.

3.4 Grandir et s'épanouir dans le secteur

Les participants, tout au long des quinze années de consultation publique et encore d'actualité, ont souligné l'importance de maintenir dans le secteur des Faubourgs une échelle humaine, axé sur la qualité du ressenti lorsqu'on circule dans son milieu de vie. Un secteur où il est agréable de marcher, de prendre le temps de s'arrêter et qui est propice aux rencontres. Ils appréhendent le gigantisme et la monotonie des infrastructures et de l'architecture contemporaine qui s'accordent mal avec les notions de lisibilité, d'accessibilité et d'hospitalité.

Pour grandir dans le secteur des Faubourgs de l'enfance jusqu'à l'âge d'or, les participants ont insisté sur le maintien et la création de lieux ouverts et accueillants, accessibles à pied et qui répondent aux besoins des enfants, des adolescents, des familles, des adultes et des aînés.

Recommandation #9

La commission recommande à l'arrondissement d'asseoir toute la réflexion et les orientations sur les attentes des citoyens de tous âges qui souhaitent grandir et s'épanouir dans leur milieu de vie.

Les participants souhaitent aussi voir s'installer à proximité de leur lieu d'habitation, dans leur communauté et quartier, des lieux communs d'entraide, des lieux de fréquentation inclusive et solidaire, des écoles, des parcs avec des équipements adaptés pour tous les âges, des équipements sportifs et culturels. Les participants souhaitent le développement de lieux de socialisation pour contrer l'isolement des personnes seules, pour favoriser les échanges, l'entraide et le partage. Des lieux où il est agréable de fréquenter en toute sécurité, des citoyens de tous âges, de toutes origines et de toutes conditions sociales.

La commission adhère au fait qu'une école de quartier soit un bien public, ouvert sur sa communauté et qui compte une bibliothèque, des installations culturelles et des salles multifonctionnelles, des gymnases et des installations sportives diverses. La commission est aussi d'avis qu'une école de marcheurs devrait être située au cœur de chacun des quartiers, là où peuvent converger les parents et les enfants et où peuvent se mobiliser différents acteurs sociaux et culturels du milieu, dans le but de contribuer à la réussite éducative des enfants.

Recommandation #10

La commission recommande à l'arrondissement de doter le secteur des Faubourgs d'équipements scolaires, récréatifs, sportifs, communautaires et culturels, et de lieux de socialisation sécuritaires, conviviaux, inclusifs et solidaires.

Plus de 10 000 nouveaux logements viendront compléter la trame urbaine du secteur au cours des prochaines années. La commission considère qu'il est essentiel d'identifier les besoins, non seulement pour les milieux de vie existants, mais également pour les milieux de vie à requalifier.

Recommandation #11

La commission recommande à l'arrondissement d'identifier dès à présent les besoins estimés pour les 15 000 à 20 000 nouveaux citoyens des îlots à requalifier et de réserver les terrains ou les bâtiments requis.

3.4.1 Propositions de vision et de concept d'aménagement

Les participants aux quinze ans de consultation publique amènent la commission à conclure que les orientations, les objectifs et le plan d'action du PPU du secteur des Faubourgs doivent reposer sur une prémisse qui répond aux attentes citoyennes de tous les âges et de toutes conditions.

Recommandation #12

La commission recommande à l'arrondissement d'inscrire un élément de vision fondateur et respectueux des attentes citoyennes de tous âges, qui leur permettront de grandir et s'épanouir dans les différents milieux de vie qui composent le secteur des Faubourgs.

La commission est d'avis que le PPU du secteur des Faubourgs doit proposer un plan d'action qui dépasse les questions d'aménagement urbain ou d'infrastructures urbaines. La planification urbaine au Québec, dictée par la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme, a beaucoup évolué depuis son adoption. La commission est d'avis que le PPU doit aussi prendre en compte les notions d'aménagement et de développement urbain durable qui s'appuient sur les grands principes des collectivités viables¹⁴³ qui lui ont été rapportées par les participants.

La commission est d'avis qu'il est de la responsabilité du PPU du secteur des Faubourgs d'offrir aux citoyennes et aux citoyens qui y vivent et le fréquentent un cadre de vie exemplaire et innovateur en matière d'aménagement durable et de gouvernance, en proposant d'établir un quartier complet, inclusif, solidaire et durable. Le respect des multiples identités du secteur et la mise en valeur du patrimoine matériel et immatériel devront constituer la trame de fond de toutes les actions entourant l'aménagement et le développement de toutes les composantes du secteur des Faubourgs, un quartier aux multiples visages.

Recommandation #13

La commission recommande à l'arrondissement d'inscrire les notions les plus actuelles sur les collectivités viables, afin que le secteur puisse être qualifié de secteur complet, solidaire, inclusif, durable et participatif.

3.5 Se déplacer en sécurité dans le secteur**3.5.1 Mobilité durable et fluidité de la circulation de transit**

Le thème de la mobilité a fait l'objet de plusieurs questionnements de la part des participants. La commission a été saisie d'un enjeu qui est à la fois d'ordre local et métropolitain. Les participants, préoccupés de leur sécurité et de la quiétude qu'ils souhaitent retrouver dans leur milieu, sont aussi confrontés aux inconvénients des bouchons de circulation occasionnés par la circulation de transit menant ou provenant du pont Jacques-Cartier et menant ou provenant de l'autoroute Ville-Marie/rue Notre-Dame Est. Les rues locales sont prises en otage et la circulation de transit altère la qualité de vie des résidents et des citoyens qui fréquentent le secteur.

Nombreux ont été les participants qui ont relevé que la rue commerciale Ontario, entre les rues Atateken (anciennement Amherst) et Papineau, était prise d'assaut à l'heure de pointe du soir et qui émettent le souhait que le virage à droite sur Papineau soit interdit. Leur prétention étant

¹⁴³ Vivre en Ville (2013), *Vers une charte des écoquartiers*, https://vivreenville.org/media/38198/venv_2013_verscharteecoquartiers_v2_lr.pdf

à l'effet que la fréquentation de la circulation véhiculaire de transit sur la rue Ontario serait grandement diminuée et contribuerait à augmenter la qualité de la fréquentation de cette rue commerciale hautement appréciée pour la variété de ses commerces de proximité. Les trottoirs pourraient être élargis pour accueillir des terrasses; la circulation piétonne et cyclable gagnerait en qualité et en sécurité.

La commission est sensible à ces arguments des participants qui réclament une amélioration de leur qualité de vie, mais elle peut difficilement établir une recommandation ponctuelle sur cet enjeu soulevé par les participants, car aucun rapport d'expert ne supporte cette proposition.

Toutefois, la commission est en mesure de porter un regard assez large sur la problématique où s'opposent la nécessité d'assurer la convivialité des rues du secteur pour les résidents et les citoyens et la nécessité d'assurer de la fluidité à la circulation de transit.

Sur la rue Sherbrooke, les virages vers la rue Papineau ont déjà été réduits et, comme la rue Ontario, la congestion à l'heure de pointe du soir s'étend fréquemment de la rue Atateken jusqu'à la rue Papineau.

Sur le boulevard De Maisonneuve, la circulation de transit n'est perceptible qu'à l'approche de la rue Papineau, malgré le rétrécissement de la chaussée requis par l'aménagement de la piste cyclable.

Sur la rue Sainte-Catherine, la circulation de transit est inexistante, car elle est piétonne durant la saison estivale et hors cette saison, sa congestion vers la rue Papineau à l'heure de pointe du soir ne se compare pas aux rues Sherbrooke ou Ontario. L'arrondissement informait la commission qu'un scénario de piétonnisation quatre saisons était à l'étude pour la rue Sainte-Catherine.

Dans le plan d'aménagement que l'arrondissement soumet à la consultation publique, il propose de revoir le positionnement et le gabarit du boulevard René-Lévesque et d'y intégrer un équipement de transport collectif. L'arrondissement suggère également de reconfigurer l'axe Ville-Marie/Notre-Dame. Ce projet audacieux est, par ailleurs, accueilli avec réserve. La commission ne peut que saluer cette initiative très louable de simplifier de façon significative le nœud de circulation de transit qui est particulièrement important autour de la rue Papineau au sud du boulevard René-Lévesque. Ce nœud rend particulièrement difficile et dangereuse la circulation piétonne ou cyclable dans cette large zone, toutes heures de la journée confondues.

Le deuxième nœud de circulation de transit du secteur des Faubourgs est occasionné par la circulation de transit vers ou en provenance du centre-ville, à la sortie et à l'entrée du pont Jacques-Cartier. L'impact négatif de ce nœud sur les rues Papineau, Ontario et Sherbrooke et sur l'avenue De Lorimier est sans conteste.

La commission a aussi été saisie de la question du camionnage qui dessert le Port de Montréal, le centre-ville et qui a accès à l'autoroute Ville-Marie. En réponse aux participants, l'arrondissement assurait que le déménagement des activités de la brasserie Molson allègerait la circulation de camion dans le secteur. La commission apprenait, par ailleurs, qu'un poste de transbordement de camion pour desservir le centre-ville pourrait s'installer sur le site de l'ancienne gare d'autobus rues Berri/de Maisonneuve¹⁴⁴.

Dans ses interventions, l'arrondissement adopte un parti important pour la mobilité durable et le transport actif. La commission salue les nombreuses propositions de l'arrondissement qui font état de projets de classification des rues locales, des rues de transit, des élargissements de trottoirs, d'aménagement de saillies de trottoirs aux intersections de certaines rues, pour améliorer la quiétude des passants et des traverses de rues. La commission estime que le PPU du secteur des Faubourgs sera davantage explicite en cette matière.

La commission n'a pu avoir accès au Plan local de déplacement qui a fait l'objet d'une consultation publique récente du secteur qui doit sans doute être révisé suite au dépôt des orientations soumises à cette commission.

La grande question que pose la commission fait état de la dichotomie qui lui est rapportée entre la réelle intention de favoriser la mobilité durable et le maintien de la fluidité pour la circulation véhiculaire de transit dans le secteur.

Une étude produite le 31 juillet 2018 par le bureau d'ingénieurs-conseils, les Services EXP inc.¹⁴⁵, soumise à la commission en support au scénario de requalification de l'axe Ville-Marie/Notre-Dame, apporte certains éléments de réponse. Dans son étude, les Services EXP inc. prend soin de limiter le territoire qui fait état de certaines prémisses auxquelles il ne s'attaquera pas. Il confirme que l'axe Ville-Marie/Notre-Dame est l'un des principaux axes est-ouest de l'île de Montréal, qu'il dessert aussi le Port de Montréal, tout en étant l'un des principaux axes de camionnage de la région métropolitaine¹⁴⁶.

Dans cette étude, le projet de réaménagement de la tête du pont Jacques-Cartier n'est pas abordé, ni la possibilité d'interdire le virage à droite sur Papineau en provenance de la rue Ontario, ni le projet à l'étude de piétonniser la rue Sainte-Catherine quatre saisons, ni l'impact de la construction de plus de 10 000 nouveaux logements, de nouvelles tours de bureaux, ni la venue de la cité des fonctionnaires provinciaux dans les locaux de l'édifice où logeait Télé-Québec à l'est de l'avenue De Lorimier.

¹⁴⁴ (5 juin 2019), « Des livraisons à relais via l'Îlot Voyageur, pour réduire la présence des poids lourds », Radio-Canada, <https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/1173936/montreal-poids-lourds-projet-pilote-circulation-pietons-cyclistes>

¹⁴⁵ Secteur Square Papineau / Pied du Courant. Évaluation des conditions favorables à la réalisation d'un boulevard entre le tunnel Viger et la rue Frontenac, doc. 3.1.1.2

¹⁴⁶ Idem, p. 10

La commission salue toutefois les références¹⁴⁷ qu'offrent les Services EXP inc. sur des projets comparables en Amérique du Nord et à Montréal, et prend acte de certaines leçons qui furent tirées à la suite du retrait ou de la transformation des autoroutes dans la littérature, soit :

- « *La réduction de la capacité [routière] réduit le nombre de déplacements automobiles;*
- *Les débordements de trafic peuvent être absorbés;*
- *Le retrait d'une autoroute urbaine n'implique pas forcément de changement modal majeur vers le transport collectif;*
- *Le design est la clé;*
- *Les réductions de capacité routière doivent être gérées, atténuées et surveillées au fil du temps;*
- *Le retrait d'une autoroute ne doit pas être envisagé sans une analyse approfondie des compromis inhérents;*
- *L'élimination des autoroutes devrait faire partie d'une stratégie plus large*¹⁴⁸ ».

La commission souscrit à l'opportunité qu'offre le réaménagement de l'axe Ville Marie/Notre-Dame et ses abords pour les nombreux bénéfices qu'il accorde aux traverses piétonnes et aux accès à la promenade riveraine qui serait prolongée de la rue Atateken jusqu'à la rue Alexandre-DeSève, ainsi qu'à la simplification du réseau routier. Néanmoins, le débat reste entier pour l'ensemble des interventions ponctuelles dans le secteur des Faubourgs.

Recommandation #14

La commission recommande à l'arrondissement d'inscrire dans le PPU la nécessité d'élargir l'étude des déplacements à l'échelle de tout le secteur.

Cette étude permettra de disposer de la question du virage à droite sur la rue Papineau en provenance de la rue Ontario Ouest, de prendre position sur la piétonnisation de la rue Sainte-Catherine entre la rue Saint-Hubert et la rue Papineau, d'y inclure le volet camionnage et le volet circulation cyclable dans le contexte du nouveau plan d'autoroute cyclable récemment annoncé par la Ville de Montréal, le Réseau Express Vélo (REV).

3.5.2 La marchabilité

Les participants ont beaucoup abordé la question de la marchabilité dans le secteur des Faubourgs. Dans la vision d'un quartier où il fait bon grandir et s'épanouir, la commission salue les nombreuses améliorations que l'arrondissement propose et qui sont concordantes avec une vision intégrée des déplacements dans le secteur des Faubourgs. Les propositions de l'arrondissement ne semblent pas mettre de l'avant la notion de réseau piétonnier à l'échelle du

¹⁴⁷ Idem, p. 43

¹⁴⁸ Idem, p. 44

secteur. La commission a entendu que le projet visant l'établissement d'un grand parc linéaire sous la structure du pont Jacques-Cartier, à partir du parc des Faubourgs jusqu'à la brasserie Molson, devrait s'inscrire dans une perspective au point de vue de la marchabilité. La commission relève que le secteur entourant la station de pompage Craig comportera un nombre important de destinations touristiques, incluant un lien direct avec la promenade riveraine. Ce réseau pourrait également être raccordé à la rue Sainte-Catherine, déjà fort achalandée durant la saison estivale.

La commission suggère d'établir un lien paysager entre le parc Lafontaine et la promenade riveraine de la rue de la Commune qui emprunterait la rue Atateken. Selon elle, le potentiel piétonnier de cette rue, qui comporte déjà un attrait remarquable avec la perspective visuelle vers la tour de l'horloge du Vieux-Port, devrait être mis en valeur. Toutes les rues qui seront prolongées vers la promenade riveraine contribueront à établir des passerelles entre le Village et le fleuve qui sont tant souhaitées par les participants.

La commission a retenu aussi que l'arrondissement prolongeait la rue de la Visitation jusqu'à la promenade riveraine et au futur parc Sohmer. Cette rue fondatrice du secteur des Faubourgs, réhabilitée dans son entièreté, pourrait aussi être marquée, tant par son mobilier urbain, son aménagement, que par l'architecture de nouveaux bâtiments, du sceau de l'histoire et de l'identité du secteur. Rue piétonne ou partagée, elle pourrait offrir, de la rue Sainte-Catherine à la promenade riveraine, un lien important entre le Village et le secteur à requalifier.

La rue Parthenais, reconnue par les participants pour la présence de nombreux ateliers d'artistes, trouverait avantage à être aménagée en une rue partagée; elle pourrait offrir de la rue Ontario au parc du Pied-du-Courant un lien important dans le quartier Sainte-Marie.

La rue Fullum, située au cœur d'un grand secteur d'emploi, pourrait faire office de liaison à partir de la rue Ontario et de la rue Sainte-Catherine jusqu'au parc du Pied-du-Courant, réhabilité après les travaux de réfection de l'axe Ville-Marie/Notre-Dame.

Recommandation #15

La commission recommande à l'arrondissement de Ville-Marie d'inscrire au PPU la nécessité d'établir des liaisons conviviales reliant les importants attraits du secteur des Faubourgs par l'aménagement d'un réseau vert intégré, à partir de son cœur, la rue Sainte-Catherine.

Ce réseau vert constituerait un grand réseau piétonnier, marqué du sceau de l'histoire et du patrimoine ayant la vocation d'établir un parcours significatif entre les grands parcs du secteur et la mise en valeur des attraits touristiques autour de la station de pompage Craig.

Figure 10 : synthèse des recommandations



3.5.3 La mobilité

La commission salue la volonté de l'arrondissement d'améliorer la sécurité des piétons et des cyclistes qui empruntent les grandes artères telles la rue Ontario et la rue Notre-Dame à l'est de la rue Atateken. L'arrondissement table principalement sur l'accessibilité aux stations de métro qui desserviraient adéquatement les citoyens du secteur vers le centre-ville. Les participants ont exprimé des attentes plus larges. Ils ont fait part de leur souhait d'améliorer la circulation à l'intérieur même du secteur des faubourgs. Au-delà des cercles de desserte de 1,6 kilomètre autour des stations de métro, plusieurs portions du secteur des Faubourgs seraient mal desservies. La circulation de transit rend quasi inopérante la circulation en autobus dans le secteur aux heures de pointe. Le secteur des Faubourgs est déjà doté de nombreuses entreprises auxquelles s'ajouteront la cité des fonctionnaires du gouvernement provincial et les nouvelles entreprises qui occuperont les édifices à bureaux des trois grands projets immobiliers du secteur.

La commission est d'avis qu'un regard plus large que la desserte par le réseau de métro est à évaluer. La combinaison des différents types de transport doit être au cœur de la mobilité dans l'ensemble du secteur des Faubourgs. La commission salue le projet d'implanter un équipement de transport collectif sur le boulevard René-Lévesque, qui viendra combler, en partie, les attentes des participants.

Recommandation #16

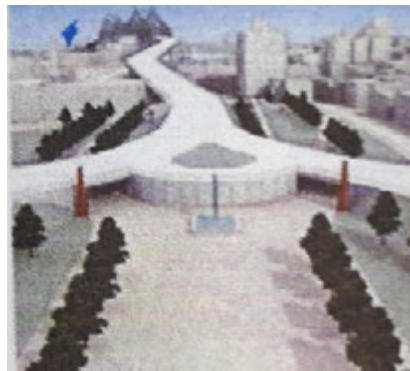
La commission recommande à l'arrondissement d'inscrire au PPU la nécessité d'établir un plan d'ensemble intra et inter quartier qui regroupe les améliorations de toutes les composantes du

transport intermodal telles les stations de métro, le réseau d'autobus, la desserte de Bixi, l'autopartage, le tramway, les systèmes rapides par autobus, les voies cyclables, le Réseau express vélo sans négliger l'accessibilité universelle.

3.5.4 Le réaménagement du secteur d'approche du pont Jacques-Cartier

L'arrondissement de Ville-Marie souhaite améliorer les relations entre les espaces verts qui sont interrompus par les approches du pont Jacques-Cartier. À cet effet, l'arrondissement reprend la proposition qu'il avait faite sienne dans le PPU du quartier Sainte-Marie, proposition où la tête du pont Jacques-Cartier serait rehaussée pour permettre le passage de sentiers pour piétons et cyclistes sous la nouvelle structure, qui serait dessinée par un architecte de renom selon les dires de l'arrondissement.

Figure 11 : aménagements proposés pour la tête du pont Jacques-Cartier



Source : secteur Square Papineau/Pied du Courant.
Évaluation des conditions favorables à la réalisation d'un boulevard entre le tunnel Viger et la rue Frontenac, doc. 3.1.1.2, p. 17

Ces passages sous dalles permettraient de relier le parc des Faubourgs au parc des Vétérans au sud. Un nouveau corridor pour cyclistes serait également créé dans l'axe de la rue Logan par la construction d'une structure sous l'approche nord.

L'arrondissement donne en exemple les réaménagements des étagements des Avenue du Parc/Avenue des Pins et de l'autoroute Bonaventure au centre-ville pour supporter le projet de réaménagement de l'axe Ville-Marie/Notre-Dame en boulevard urbain¹⁴⁹. La commission s'interroge sur la proposition de réaménagement de la tête du pont Jacques-Cartier, qui prend le chemin inverse.

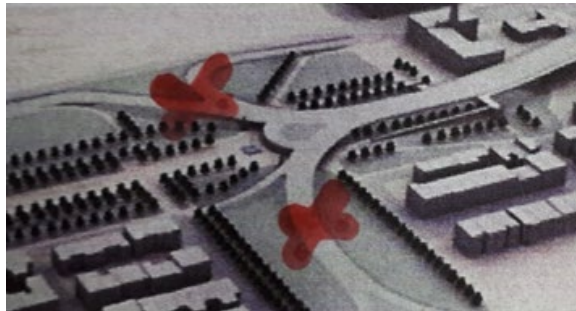
Les participants à la consultation ne se sont pas attardés aux questions de la reconstruction de la tête de pont proposée. Ils ont plutôt insisté sur la nécessité d'aménager cette entrée de ville

¹⁴⁹ Transcription des forums citoyens tenus le 23 mars 2019 – Architecture, patrimoine et paysages et Vie communautaire, doc. 7.2, L. 212-222

en s'inspirant des meilleures pratiques pour en faire un lieu beaucoup plus sécuritaire et convivial. Le tracé de la rue Papineau, dont les sens uniques permettent des accélérations indues des automobilistes et des camions, une avenue De Lorimier au caractère autoroutier sont davantage remis en question. Un participant¹⁵⁰ a davantage insisté sur la nécessité de prendre parti pour une entrée verte où les sens uniques seraient abandonnés, les bretelles d'accès seraient converties avec des intersections en « T » avec des feux de circulation, comme à la hauteur de la rue Sherbrooke par exemple.

La commission reconnaît la nécessité d'apporter des correctifs au réseau routier entourant la tête du pont Jacques-Cartier. Le parti de l'arrondissement d'axer toute intervention dans le secteur des Faubourgs vers la mobilité durable et le transport actif vient se poser en contradiction avec la proposition qui vise la construction d'une structure étagée à cet endroit. Bien que les relations piétonnes et cyclables puissent se faire au niveau du sol, la commission se questionne sur le fait que le projet inclut le relèvement des bretelles d'accès pour accéder à la tête de pont.

Figure 12 : aménagements proposés pour la tête du pont Jacques-Cartier



Les « X » rouges, ajoutés par la commission, illustrent les endroits où seraient relevées les bretelles d'accès à la tête de pont.

Source : secteur Square Papineau/Pied du Courant.
Évaluation des conditions favorables à la réalisation d'un boulevard
entre le tunnel Viger et la rue Frontenac, doc. 3.1.1.2, p. 17

La sécurité des usagers qui emprunteraient ces passages sous dalle en dehors des heures de grande fréquentation n'est pas assurée, considérant que les murets qui soutiendront les bretelles d'accès menant à la tête de pont créent d'importantes barrières visuelles au niveau du sol.

Le statu quo n'aurait aucun effet sur la réduction de la vitesse des véhicules qui accèdent au pont ou qui en proviennent. La sécurité des traverses ne serait pas améliorée sur les rues Papineau (approches nord et sud), Dorion et La Fontaine.

¹⁵⁰ Antonin Labossière, doc. 8.31, p. 3-4

L'accès au parc des Faubourgs pour les citoyens en provenance de l'est ne sera pas davantage amélioré, car seule la traverse de l'avenue De Lorimier à la hauteur de la rue Ontario le permet. L'avenue De Lorimier, à cette hauteur, a davantage un statut autoroutier que celui d'une rue de transit. La sécurité des piétons à la hauteur de l'école Garneau ne serait pas davantage améliorée.

Les démolitions des étagements Avenue du Parc/Avenue des Pins et de l'autoroute Bonaventure au centre-ville ont été réalisées à contrario de la proposition de relèvement de la tête du pont Jacques-Cartier. La commission est d'avis qu'un projet d'infrastructure routière élaboré à la fin des années 1990, lorsque les considérations de déplacement durable et de transport actif n'étaient pas encore au rendez-vous, peut et doit être réévalué.

Recommandation #17

La commission recommande à l'arrondissement de Ville-Marie de réévaluer le projet de relèvement de la tête du pont Jacques-Cartier en s'appuyant sur les attentes citoyennes qui souhaitent une entrée de ville verte, sécuritaire et conviviale.

Ce projet, doit être actualisé et davantage reposer sur les valeurs de déplacement durable et soucieuses de la qualité de l'expérience, tant pour les piétons, les cyclistes et les véhicules routiers.

3.5.6 L'accès au fleuve

La commission salue les propositions de l'arrondissement qui visent l'amélioration des vues sur le fleuve, tant par le prolongement de la promenade riveraine du Chemin-Qui-Marche entre la rue Atateken et la rue Alexandre-DeSève que par le prolongement de plusieurs rues qui traverseront le site à l'ouest de la tour de Radio-Canada, l'axe Ville-Marie/Notre-Dame et, enfin, le site de la brasserie Molson.

L'arrondissement propose également une passerelle étagée qui s'élèverait au-dessus de la gare de triage du Port de Montréal pour rejoindre la rive du fleuve dans l'axe de la rue de la Visitation. La commission remet en question la pertinence de cette passerelle pour des raisons d'accessibilité et de sécurité des usagers ainsi que des raisons techniques¹⁵¹.

Recommandation #18

La commission recommande à l'arrondissement de ne pas retenir la proposition d'ériger une passerelle surplombant les activités de la gare de triage du Port de Montréal, tant pour des raisons de sécurité que pour des raisons d'ordre technique.

¹⁵¹ Réponse de l'arrondissement à la question de la commission (31 mai 2019), doc. 6.4.1, p. 1

Par ailleurs, la commission ne relève pas de proposition de l'arrondissement ayant pour objectif de réaménager ou d'agrandir le parc du Pied-du-Courant. Les participants¹⁵² ont avisé la commission de l'intention du ministère des Transports d'utiliser les terrains dont il est propriétaire de part et d'autre du parc du Pied-du-Courant lors de la reconfiguration de l'axe Ville-Marie/Notre-Dame. Le Collectif des Fricheuses qui utilise ce terrain pour les activités très fréquentées de La Friche, en été, et la Pépinière qui a aménagé un espace d'interprétation sur la végétation naturelle du site (Village au Pied-du-Courant) se verraient ainsi délogés pendant une période de dix ans.

La commission est d'avis que l'arrondissement doit prendre en haute considération les bienfaits que ces activités ont sur les citoyens qui les fréquentent tout au long de la saison estivale.

Recommandation #19

La commission recommande à l'arrondissement d'élargir le parc du Pied-du-Courant en y intégrant les deux terrains du ministère des Transports.

Recommandation #20

La commission recommande à l'arrondissement de convenir d'une entente avec le ministère des Transports afin qu'il puisse utiliser d'autres terrains qui seront libérés lors de la reconfiguration de l'axe Ville-Marie/Notre-Dame, afin de maintenir les activités de la Friche et du Village au Pied-du-Courant.

Les participants ont déposé à la commission de nombreuses propositions pour optimiser l'accès au fleuve en récupérant entièrement ou partiellement, ou en surplombant la propriété du Port de Montréal, propositions plus séduisantes les unes que les autres. L'arrondissement, dans son PPU du quartier Sainte-Marie, et le Conseil municipal, dans son plan d'action de la Stratégie centre-ville, avaient déjà statué que les activités du Port de Montréal étaient là pour rester. La commission a aussi été informée qu'à l'arrière des installations de la brasserie Molson, les activités ferroviaires qui s'y déroulent sont de l'ordre d'une gare de triage pour des wagons en provenance de l'ouest, acheminés par le Canadien National. Leurs voies longent la rue de la Commune dans le Vieux-Montréal en provenance de l'est. D'autres wagons proviennent du Port de Montréal lui-même ou de la gare de triage du Canadien Pacifique située à la frontière du quartier Sainte-Marie. De plus, le niveau du terrain du Port de Montréal, à l'arrière des installations de la brasserie Molson, est relativement élevé.

Les nombreuses propositions des participants accordent peu d'importance aux contraintes techniques. Les Services EXP inc.¹⁵³ mentionne dans son rapport que la proposition de couvrir la gare de triage d'une dalle de béton à l'est de l'avenue De Lorimier a déjà fait l'objet d'une évaluation technique et budgétaire. Les ingénieurs-conseils seraient arrivés à la conclusion que

¹⁵² Coalition pour la promenade au Pied-du-Courant, doc. 8.89.2, L. 588-592

¹⁵³ Secteur Square Papineau/Pied du Courant. Évaluation des conditions favorables à la réalisation d'un boulevard entre le tunnel Viger et la rue Frontenac, doc. 3.1.1.2, p. 1

ce projet n'était pas réalisable, considérant les contraintes importantes de structure et les élévations prévisibles de la nouvelle rue Notre-Dame Est, qui aurait été bien au-dessus de son élévation actuelle.

La commission a aussi observé qu'un dénivelé sensible au sud de la Maison de Radio-Canada rend difficile une nette perspective visuelle vers le fleuve, contrairement à la perspective de la rue Atateken sur la tour de l'horloge.

L'arrondissement a aussi fait état de la difficulté de relier le parc du Pied-du-Courant à la promenade riveraine, vu l'exiguïté de l'emprise de la rue Notre-Dame proposée face à l'édifice occupé par l'entreprise U-Haul et à l'édifice patrimonial de la Canadian Rubber (Cité 2000). L'arrondissement a souligné que le lien cyclable en provenance de l'est, sur la nouvelle mouture de la rue Notre-Dame Est, devrait être dévié et ne pourrait rejoindre directement la rue Notre-Dame vers l'ouest. Il suggère la construction d'un trottoir plus large qui pourrait faciliter les déplacements entre le parc du Pied-du-Courant et la promenade riveraine à la hauteur de la rue Alexandre-DeSève.

Recommandation #21

La commission recommande à l'arrondissement de relier la promenade riveraine pour raccorder le parc du Pied-du-Courant à la promenade riveraine du Chemin-Qui-Marche et de raccorder le réseau cyclable du REV à établir dans ce secteur.

La commission est sensible au fait que le terrain de stationnement d'U-Haul, par son positionnement, gagnera en valeur spéculative sur le marché immobilier dès que la rue Notre-Dame Est et le Square Papineau auront été reconfigurés. Si la commission osait la prospective, il serait fort probable que ce terrain de stationnement serait visé par les agents de développement urbain pour y accueillir un immeuble de forte densité.

La commission suggère donc qu'un droit de préemption soit établi sur la propriété occupée par U-Haul et l'édifice patrimonial Canadian Rubber en vue d'éventuellement utiliser une partie du terrain de stationnement de U-Haul et une partie du bâtiment de la Canadian Rubber pour établir un lien entre le parc agrandi et la promenade riveraine.

3.6 Habiter dans un quartier inclusif et solidaire

Plusieurs participants souhaitent que le prix de leur logement soit raisonnable, à la hauteur de leur capacité de payer et qui corresponde à leur mode de vie. La commission retient que le logement accessible pour la population de tous âges, des plus nantis aux plus démunis, est la première condition pour grandir et s'épanouir dans le secteur des Faubourgs.

3.6.1 Le logement accessible

L'arrondissement de Ville-Marie atteste que le loyer médian des logements du secteur des Faubourgs a considérablement augmenté au cours des quinze dernières années, tant pour les ménages propriétaires que pour les ménages locataires¹⁵⁴. Les participants ont confirmé cet état de fait, de sorte que les ménages vulnérables et fragilisés seraient, à plus ou moins courte échéance, forcés de quitter le quartier. Aux questions des participants, l'arrondissement a plusieurs fois souligné la volonté de la Ville de doter le secteur de logements sociaux et abordables qui pourraient répondre de façon tangible aux craintes fondées des participants. Le secteur des Faubourgs pourrait recevoir dans les prochaines années plus de 10 000 nouveaux¹⁵⁵ logements sur les trente hectares de terrains à requalifier du secteur. De ce nombre, plus de 20 % pourraient être réservés au logement social, sans compter le potentiel qu'offre la conversion de l'hôpital de la Miséricorde. Un organisme a souligné que la liste de demandeurs d'habitation à loyer modique (HLM) de l'Office municipal d'habitation de Montréal (OMHM) comptait, en 2018, 1 449 ménages demeurant dans l'arrondissement de Ville-Marie. La liste de demandeurs de logements sociaux du Comité logement Ville-Marie comptait, pour sa part, à la fin mars 2019, 816 ménages, dont 259 familles avec enfants¹⁵⁶.

D'aucuns pourraient croire que l'offre de logements sociaux pourrait égaler voire dépasser la demande. Il est pourtant de notoriété publique que les centres urbains sont des terres d'accueil pour les populations fragilisées et vulnérables.

Malgré l'importante contribution de logements sociaux et abordables annoncée, celle-ci ne répond pas aux désirs des participants qui voient les logements du Centre-Sud leur échapper au profit de l'embourgeoisement.

Plusieurs autres arrondissements de Montréal sont aussi sollicités par leurs citoyens qui subissent les pressions à la hausse du loyer des logements locatifs. L'arrondissement du Sud-Ouest¹⁵⁷ aurait revu sa réglementation d'urbanisme en refusant systématiquement les demandes de transformation de logement locatif en copropriété divise et en assurant un meilleur contrôle sur les demandes de démolition. L'arrondissement de Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâces¹⁵⁸ annonçait l'adoption d'une politique locale sur la contribution des nouveaux projets résidentiels au logement abordable, car 27 000 ménages de l'arrondissement consacrent plus de 30 % de leurs revenus pour se loger. Dans Saint-Henri, de nombreuses familles refusent

¹⁵⁴ Profil statistique, doc. 3.3.1, p. 2

¹⁵⁵ Transcription des forums citoyens tenus le 16 mars 2019 – Transports et déplacements et Milieux de vie complets, doc. 7.2, L. 271, L. 3585-3586

¹⁵⁶ Comité logement Ville-Marie, doc. 8.15, p. 9

¹⁵⁷ Ville de Montréal (26 novembre 2018), « *L'arrondissement du Sud-Ouest offre son aide à des locataires menacés d'éviction* », Newswire, <https://www.newswire.ca/fr/news-releases/larrondissement-du-sud-ouest-offre-son-aide-a-des-locataires-menaces-deviction-701266131.html>

¹⁵⁸ Ville de Montréal (5 février 2019), « *Logement abordable, social et familial : priorité aux familles de CDN-NDG* », http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=7497,81296252&_dad=portal&_schema=PORTAL&id=21462

encore de partir dans le cas d'éviction dans des immeubles encore en bon état. La commission invite l'arrondissement à étudier la possibilité de mettre en réserve des bâtiments locatifs de différentes catégories, ou encore l'établissement d'un droit de préemption pour des édifices à logements dans les milieux de vie existants afin de contrer le déclin du logement locatif et endiguer l'exode des populations fragilisées et vulnérables.

La commission apprenait que la Ville de Montréal doublait les subventions annuelles pour la construction ou la rénovation de chambres et de studios afin d'atténuer certaines difficultés avec lesquelles les organismes doivent composer¹⁵⁹. Le 16 janvier 2019, le comité exécutif de la Ville de Montréal annonçait la bonification du programme Accès-Logis pour les bâtiments à composantes patrimoniales, des modifications règlementaires pour l'introduction de nouveaux critères donnant accès à du financement additionnel, la mise à jour des loyers médians et la modification du Guide d'élaboration et de réalisation de logements coopératifs et à but non lucratif.

Recommandation #22

La commission recommande à l'arrondissement de proposer et de promouvoir toutes initiatives visant à maintenir dans les milieux de vie existants des logements abordables pour les populations vulnérables et fragilisées qui désirent conserver leurs logements.

Un organisme¹⁶⁰ qui entreprend et développe des projets de logements sociaux a aussi interpellé la commission. Il atteste que dans les deux mille logements sociaux estimés à venir, la moitié des locataires bénéficieraient de l'aide gouvernementale afin que la part de leur revenu consenti au logement ne dépasse pas 25 %. Pour ces participants, il s'agit là d'une avancée louable. Toutefois, l'augmentation incessante des loyers médians du secteur a un effet pervers qui est peu mis de l'avant. Les mille locataires estimés des logements sociaux à venir, non admissibles à l'aide gouvernementale, doivent déboursier le loyer médian du secteur qui, à l'heure actuelle, serait à plus de 899 \$¹⁶¹ par mois et ne cessera de croître. La commission comprend que cela aurait pour effet de créer une disparité importante entre le profil social et économique des deux classes de bénéficiaires des logements sociaux. Cette disparité influencerait sur la gestion même des coopératives d'habitation ou des OBNL à établir. Les participants attestent également de la difficulté d'établir des projets de logements sociaux au centre-ville, car le coût des terrains est exorbitant, les coûts de construction en hauteur sont prohibitifs et les taxes municipales qui suivent ce type de construction en centre-ville grèvent de façon importante leur budget d'exploitation annuel, au détriment de la réserve budgétaire pour l'entretien des immeubles, les imprévus et la rénovation.

¹⁵⁹ Henri OUELLETTE-VÉZINA (8 mai 2019), « Montréal double les subventions aux OBNL pour la construction de logements », Journal Métro, <https://journalmetro.com/actualites/montreal/2318710/montreal-double-subventions-obnl-construction-chambresstudios/>

¹⁶⁰ Fédération des coopératives d'habitation intermunicipale du Montréal métropolitain, doc. 8.25, p. 4

¹⁶¹ Transcription des forums citoyens tenus le 23 mars 2019 – Architecture, patrimoine et paysages et Vie communautaire, doc. 7.2, L. 4091 à 4096

Recommandation #23

La commission recommande à l'arrondissement de Ville-Marie de poursuivre et de promouvoir les initiatives visant à soutenir les groupes de ressources techniques afin de contrer les difficultés d'offrir du logement social au centre-ville.

3.6.2 Le logement étudiant et pour familles

Les organismes UTILE¹⁶² et Habiter-Ville-Marie ont apporté à la commission un éclairage particulier sur la situation du logement étudiant dans le secteur des Faubourgs. Environ 20 % des locataires seraient des étudiants, facteur principalement occasionné par la proximité des institutions d'enseignement et par l'inabordabilité des quartiers limitrophes. 30 % des locataires étudiants occupent des 4 ½ pièces, et 35 % dans des 5 ½ pièces et plus. Selon la SCHL, les loyers médians, en 2018, étaient de 700 \$ pour un 4 ½ et 1 000 \$ pour un 5 ½. UTILE atteste que la population étudiante est utilisée comme population transitoire pendant une phase d'embourgeoisement d'un quartier.

La commission aurait apprécié un portrait plus complet de la réalité. Les données statistiques produites par Habiter Ville-Marie attestent que le nombre des diplômés universitaires dans le secteur¹⁶³ est important, près de 33 %, que le revenu des ménages est faible¹⁶⁴, et que 25 % des locataires déménagent chaque année¹⁶⁵. La commission s'est interrogée sur la signification de ces données éparses. Les familles vulnérables et fragilisées du secteur des Faubourgs perdraient la capacité de trouver un logement abordable devant la pression induite des demandeurs de logements étudiants. Les étudiants partagent le coût du loyer entre plusieurs colocataires et acceptent souvent de déboursier davantage, sachant qu'ils habitent à proximité de leur maison d'enseignement et que ce n'est que pour une courte période.

Recommandation #24

La commission recommande à l'arrondissement de porter une attention particulière au logement étudiant afin de documenter le phénomène et de vérifier l'impact réel sur le logement destiné aux familles avec enfants.

Il y a une donnée incontestable, l'attrait du quartier pour les étudiants restera grand, et toute augmentation de logements de grandes dimensions destinés aux familles constituera un attrait soutenu pour la population étudiante.

Recommandation #25

La commission recommande à l'arrondissement de proposer des initiatives visant à doter ce secteur de nouveaux logements pour étudiants par la mise en réserve de terrains, ou

¹⁶² UTILE, doc. 8.88, p. 1

¹⁶³ Habiter Ville-Marie, doc. 8.16, p. 7

¹⁶⁴ Idem

¹⁶⁵ Idem

l'inscription d'un droit de préemption sur des immeubles existants pour contrer la concurrence entre les demandeurs de logements pour famille et les demandeurs de logements étudiants.

3.6.3 L'ancien hôpital de la Miséricorde

L'arrondissement de Ville-Marie soutient que l'avenir de cette propriété excédentaire du gouvernement du Québec est un des grands enjeux du centre-ville. En 2007, la structure du bâtiment est jugée vétuste par le ministère de la Santé. Sa réhabilitation était évaluée à cette époque entre 50 M\$ et 60 M\$¹⁶⁶. L'arrondissement établit que les études récentes attestent que les structures de l'édifice seraient en mauvais état et se dégradent¹⁶⁷. Il s'agit toutefois d'un lieu de mémoire important pour une portion importante de la population du Québec et qui comporte une valeur patrimoniale immatérielle sans conteste et une valeur patrimoniale sur certaines portions du vaste complexe immobilier.

Recommandation #26

La commission recommande à l'arrondissement de s'engager à protéger et mettre en valeur le patrimoine matériel sur la portion reconnue du bâtiment et d'instruire un projet de mise en valeur du patrimoine immatériel de l'hôpital de la Miséricorde.

Les participants¹⁶⁸ ont été très loquaces sur leur désir de conserver et de préserver la mémoire du lieu. Des groupes communautaires sont à pied d'œuvre depuis plus de quatre années pour définir l'occupation éventuelle du complexe immobilier. Un bâtiment au bénéfice de la population étudiante serait démolit et reconstruit à l'angle du boulevard René-Lévesque et Saint-Hubert. Du logement social pourrait y prendre place et la Maison du Père pourrait occuper une section du complexe¹⁶⁹. Aux questions de la commission, les groupes concernés n'ont pu identifier les obstacles qui freinent la réappropriation du site.

Recommandation #27

La commission recommande à l'arrondissement de réévaluer la pertinence de conserver les portions du complexe immobilier dont la valeur patrimoniale n'est pas reconnue.

La commission est d'avis qu'en lieu et place d'une rénovation, l'arrondissement doit entrevoir la possibilité d'une démolition partielle et d'une reconstruction, offrant ainsi aux organismes communautaires des bâtiments mieux adaptés et moins coûteux pour desservir le besoin

¹⁶⁶ Fiche Secteur 8 – L'hôpital de la Miséricorde, doc. 3.1.8, p. 1

¹⁶⁷ Idem, p. 3

¹⁶⁸ Richard Bergeron, doc. 8.1; Collectif pour un lieu hommage LGBTQ2+, doc. 8.8; Comité de participation citoyenne du Comité social Centre-Sud, doc. 8.9; Habiter Ville-Marie, doc. 8.16; Fédération des coopératives d'habitation intermunicipale du Montréal métropolitain (FECHIMM), doc. 8.25; CIUSSS du Centre-Sud-de-l'Île-de-Montréal, doc. 8.37; Coopérative d'habitation Testan, doc. 8.40; Table de concertation du faubourg Saint-Laurent, doc. 8.46; Atelier Habitation Montréal, doc. 8.48; Musée de l'Hôpital de la Miséricorde, doc. 8.57; Groupe CDH, doc. 8.72; Quadrilatère de la Miséricorde, doc. 8.75; Denis Côté, doc. 8.78; UTILE, doc. 8.88; Angèle Dufresne, doc. 8.96; Territoires innovants en économie sociale et solidaire (TIESS) 8.101

¹⁶⁹ Quadrilatère de la Miséricorde, doc. 8.75

pressant de logements sociaux. La portion du bâtiment d'origine qui doit être conservée en façade du boulevard René-Lévesque comporte des éléments de mémoire qui illustre le passé de cette importante institution au Québec.

Recommandation #28

La commission recommande à l'arrondissement d'identifier dans le PPU des règles de compositions architecturales en harmonie avec la portion du bâtiment patrimonial conservée.

Entre autres, l'arrondissement pourrait privilégier le maintien d'un jardin institutionnel en façade du bâtiment sur le boulevard René-Lévesque et porter une attention particulière au respect de l'identité de la rue de la Gauchetière/côté sud.

3.6.4 La rénovation et la restauration

L'arrondissement de Ville-Marie convient que le caractère d'origine du tissu urbain du Village doit être préservé en favorisant son entretien ainsi que sa restauration, et en minimisant l'impact sur le prix des logements¹⁷⁰. Il en est de même pour le secteur Centre-Sud, dont 72 % des logements sont locatifs et le bâti modeste de forte valeur patrimoniale, lesquels doivent faire l'objet d'une grande vigilance afin d'en conserver les éléments significatifs¹⁷¹.

L'arrondissement, dans ses réponses aux questions des participants, confirme que des règles de contrôle architectural sont déjà en vigueur dans l'arrondissement. Des participants allèguent que la hausse des coûts des composantes architecturales sur des bâtiments de valeur patrimoniale est très importante et rend parfois impossible la restauration de ces éléments.

Recommandation #29

La commission recommande à l'arrondissement de maintenir des objectifs visant la rénovation et la restauration des bâtiments qui sont les témoins du passé, sans oublier le caractère particulier des rues commerciales Ontario et Sainte-Catherine.

Recommandation #30

La commission recommande à l'arrondissement de maintenir une assistance technique et monétaire, à l'instar du plan de mise en œuvre du PPU du quartier Sainte-Marie¹⁷², de contrôler la location à court terme des logements, et d'étudier la possibilité de prendre en charge les logements et les édifices laissés à l'abandon.

¹⁷⁰ Fiche Secteur 10 – Le Village, doc. 3.1.10, p. 6

¹⁷¹ Fiche Secteur 11 – Centre-Sud, doc. 3.1.11, p. 5-6

¹⁷² Programme d'amélioration des logements. Ville de Montréal (2012), *Programme particulier d'urbanisme du quartier Sainte-Marie*, https://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=7317,125387576&_dad=portal&_schema=PORTAL

3.7 Accéder aux commerces et services de proximité

L'arrondissement de Ville-Marie relève que plusieurs commerces de proximité ont fermé leurs portes sur la rue Sainte-Catherine et certains segments de la rue Ontario présentent des locaux vacants¹⁷³. Il atteste aussi que ces rues évolueraient en complémentarité¹⁷⁴ plutôt qu'en compétition. Les milieux de vie au sud du boulevard René-Lévesque et à l'est de l'avenue De Lorimier compteraient très peu de commerce de proximité.

3.7.1 La rue Sainte-Catherine

La rue Sainte-Catherine, lieu touristique d'intérêt, entre les rues Saint-Hubert et Alexandre-DeSève, accueille principalement des commerces de destination, davantage fréquentée durant la belle saison, mais voit son dynamisme décliner hors saison. La commission a reçu peu d'opinions relativement aux attentes des participants sur la destinée de la rue Sainte-Catherine touristique. Cependant, l'arrondissement annonce une intention d'établir un bilan des dix ans de piétonnisation estivale de la rue Sainte-Catherine, principalement en qui a trait aux aménagements à réaliser et à leurs impacts sur la vie commerciale¹⁷⁵. La dynamique commerciale de la rue Sainte-Catherine, à l'est de la rue Alexandre-DeSève, présente des failles importantes.

Recommandation #31

La commission recommande à l'arrondissement d'établir ses orientations sur la destinée toutes saisons de la rue Sainte-Catherine, par la reconnaissance de son caractère identitaire dont la notoriété rayonne aussi à l'international.

La commission suggère d'évaluer la possibilité d'en faire une rue verte en été et festive quatre saisons, une rue événementielle à l'image de ce que la commission a observé dans les Jardins Gamelin ou dans le Quartier des festivals, ou encore ce qui est annoncé pour la rue Saint-Hubert¹⁷⁶.

3.7.2 La rue Ontario

De nombreux participants¹⁷⁷ ont interpellé la commission sur le fait que le commerce de proximité est au cœur de leurs préoccupations dans plusieurs segments du secteur des

¹⁷³ Fiche Secteur 13 – Les principales artères commerciales, doc. 3.1.13, p. 5-6

¹⁷⁴ Idem, p. 2, 6

¹⁷⁵ Idem, p. 6

¹⁷⁶ Ville de Montréal, « Réaménagement de la rue Saint-Hubert », http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=7097,143073557&_dad=portal&_schema=PORTAL

¹⁷⁷ Comité de participation citoyenne du Comité social Centre-Sud, doc. 8.9; Centre-Sud Debout!, doc. 8.11; Coopérative d'habitation Val Perché, doc. 8.12; Faubourg Ontario, doc. 8.20; Corporation de développement communautaire (CDC) Centre-Sud, doc. 8.24; Exeko, doc. 8.35; CIUSS du Centre-Sud-de-l'Île-de-Montréal, doc. 8.37; Association des résidents du Vieux-

Faubourgs. À ce sujet, la commission a été saisie de la faible desserte commerciale à l'est de l'avenue De Lorimier et des fermetures de commerces de moyenne gamme à la place Frontenac, malgré l'orientation du PPU du quartier Sainte-Marie visant la restructuration de la fonction commerciale¹⁷⁸. Quant aux usagers des commerces de la rue Ontario, plusieurs craignent que l'embourgeoisement du secteur contribue à la fermeture de commerces d'intérêt pour la population ayant moins de revenus au profit de commerces haut de gamme. La commission apprenait qu'un commerce d'alimentation de moyenne gamme pourrait s'installer prochainement au Marché Saint-Jacques¹⁷⁹. La commission entend que sur le plan de l'offre commerciale, les usagers de la rue Ontario, à l'ouest de Papineau, considèrent que l'artère commerciale est peu conviviale, car la circulation de transit vers le pont Jacques-Cartier est source de désagrément important.

L'arrondissement de Ville-Marie propose de réaliser un portrait de l'évolution commerciale de la rue Ontario¹⁸⁰ et souhaite améliorer la desserte commerciale à l'est de la rue Papineau.

Recommandation #32

La commission recommande à l'arrondissement d'inclure dans le plan d'action du PPU des mesures visant la conservation du caractère actuel de la rue Ontario et d'adopter des mesures pour réduire les inconvénients causés par la circulation de transit.

3.7.3 Les projets commerciaux annoncés

Sur le site de Radio-Canada, l'arrondissement et le promoteur prévoient une artère commerciale dans le prolongement de la rue de la Gauchetière Est et des établissements de grandes surfaces dans les sous-sols du nouveau complexe immobilier. L'arrondissement prévoit des locaux commerciaux sur la rue Notre-Dame face aux édifices patrimoniaux de la brasserie Molson¹⁸¹, tandis que sur le terrain des Portes Sainte-Marie, l'acheteur du terrain vacant souhaite implanter des commerces sur la rue Sainte-Catherine à l'est de l'avenue De Lorimier, sans compter la future desserte commerciale dans le complexe à construire, voisin de la gare Viger¹⁸².

Montréal, doc. 8.50; Grégory Taillon, doc. 8.54; Bureau de la députée fédérale Hélène Laverdière, doc. 8.86; Territoires innovants en économie sociale et solidaire (TIESS) 8.101; André Gagnon, doc. 8.104

¹⁷⁸ Balise d'aménagement numéro 4. Ville de Montréal (2012), *Programme particulier d'urbanisme du quartier Sainte-Marie*, p. 43, https://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=7317,125387576&_dad=portal&_schema=PORTAL

¹⁷⁹ Mathias MARCHAL (6 décembre 2018), « Une épicerie Super C dans le marché Saint-Jacques », Journal Métro, <https://journalmetro.com/actualites/montreal/1965858/une-epicerie-super-c-dans-le-marche-saint-jacques/>

¹⁸⁰ Fiche Secteur 13 – Les principales artères commerciales, doc. 3.1.13, p. 6

¹⁸¹ Transcription des forums citoyens tenus le 23 mars 2019 – Architecture, patrimoine et paysages et Vie communautaire, doc. 7.2, L. 3591 à 3595

¹⁸² Groupe Jesta, doc. 8.73, p. 8

3.7.4 Plan de développement commercial

La commission note qu'il est de notoriété publique que la présence de commerces de détail dans un secteur donné ne relève pas des règles de zonage arbitraires, mais sur des masses critiques de consommateurs prêts à consommer des produits qui leur conviennent. La commission est aussi informée que les municipalités, soucieuses d'assurer une adéquation entre les besoins de leur population et les commerces qui pourraient y répondre, ne laissent plus les règles du hasard opérer, mais s'appuient sur l'élaboration d'un Plan de développement commercial pour les secteurs visés¹⁸³.

Que les promoteurs immobiliers souhaitent installer des commerces dans les complexes qu'ils construisent est légitime, mais la commission est d'opinion que l'improvisation ne saurait être la règle.

La mise en application d'un plan de développement commercial par une instance indépendante pourra favoriser le maintien de commerces abordables sur la rue Ontario ou à l'est de l'avenue De Lorimier, par exemple. Il permettra de calibrer la desserte commerciale entre les nouveaux commerces de la rue de la Gauchetière, de la rue Notre-Dame et du complexe voisin de la gare Viger. Il peut orienter la complémentarité de l'offre commerciale entre tous les segments des rues commerciales du secteur des Faubourgs, diminuer les effets négatifs de l'offre excédentaire ou de la sous-offre commerciale, et prendre en compte les effets positifs ou négatifs des commerces de grande surface qui peuvent miner le dynamisme de certains établissements qui ont encore leur place dans le secteur.

La commission est d'avis que l'arrondissement de Ville-Marie doit définir, dans le PPU du secteur des Faubourgs, une orientation claire en matière de desserte commerciale pour le secteur des Faubourgs dans son entièreté.

Recommandation #33

La commission recommande à l'arrondissement d'inclure dans le plan d'action du PPU la nécessité d'établir un plan de développement commercial pour l'ensemble du secteur.

Un tel plan deviendrait un outil de promotion et d'encadrement pour la desserte commerciale, outil autant profitable aux commerçants qui s'installent au bon endroit pour desservir une clientèle à proximité, que rassurant pour les usagers qui pourront retrouver à proximité les commerces de biens courants avec une gamme de prix qui leur sied.

¹⁸³ Demarcom (mars 2019), « Cité et Redéveloppement. L'art de l'harmonie commerciale urbaine durable », <https://www.demarcom.ca/document/bulletin-mars-2019/>

3.7.5 La rue Atateken

La rue Atateken comporte un langage architectural et paysager assez remarquable au nord de la rue Sainte-Catherine. La largeur de ses trottoirs, son mobilier urbain, son verdissement, l'architecture des bâtiments qui la bordent, la simplicité de son affichage commercial, la faiblesse de la circulation de transit en font une rue commerciale de proximité accueillante et diversifiée. Toutefois, ces attributs sont absents et son statut est indéfini au sud de la rue Sainte-Catherine, malgré sa perspective exceptionnelle vers la tour de l'horloge sur les quais du fleuve Saint-Laurent. L'arrondissement entend prolonger la rue Atateken vers le sud jusqu'à la rue de la Commune, donnant ainsi un accès à la promenade riveraine. La requalification de ce segment de rue entre la rue Sainte-Catherine et le fleuve mérite, de l'avis de la commission, une attention particulière.

Recommandation #34

La commission recommande à l'arrondissement de définir le caractère à donner à la rue Atateken au sud de la rue Sainte-Catherine en mettant en valeur sa marchabilité vers le fleuve.

3.8 Travailler dans un quartier animé et diversifié

L'arrondissement a émis le souhait¹⁸⁴ de stimuler le développement économique et commercial du secteur des Faubourgs, en complémentarité avec les efforts consentis pour améliorer le milieu de vie des résidents, tout en mettant de l'avant la relance socio-économique du secteur par des interventions ciblées. La commission salue la concordance de ces objectifs avec les souhaits exprimés par les participants aux consultations publiques de ces dernières années dans le secteur. La commission est d'avis que ces orientations s'arriment étroitement avec le désir de créer un milieu de vie complet où les citoyens pourront habiter, travailler et s'épanouir.

L'arrondissement de Ville-Marie souligne l'importance de compenser les pertes d'emplois locaux chez les employeurs qui quittent le secteur. L'arrivée de nouveaux travailleurs est pressentie dans la cité des fonctionnaires annoncée par le gouvernement du Québec et sur les sites de Radio-Canada, de la brasserie Molson et des Portes Sainte-Marie. Les postes ainsi créés par le secteur privé seraient dans des domaines identifiés comme porteurs (haute technologie, multimédia, effets visuels et autres de ces catégories). Ces emplois seront d'une nature très différente des emplois perdus.

Peu de participants ont abordé la thématique de l'emploi directement, mais plusieurs l'ont fait implicitement¹⁸⁵. Le secteur des Faubourgs est déjà doté de nombreux emplois du secteur des médias, de l'enseignement supérieur, de la santé et de l'économie du savoir. Citons à titre

¹⁸⁴ Ville de Montréal (11 juin 2018), « Lancement du Programme particulier d'urbanisme (PPU) des Faubourgs pour revitaliser l'est du centre-ville », Newswire, <https://www.newswire.ca/fr/news-releases/lancement-du-programme-particulier-durbanisme-ppu-des-faubourgs-pour-revitaliser-lest-du-centre-ville-685134601.html>

¹⁸⁵ Conseil central du Montréal métropolitain – CSN, doc. 8.3; TGTA, doc. 8.18

d'exemple : Radio-Canada, Télé-Québec, TVA, la Cité des ondes, les artisans de la production et de la diffusion culturelle à la porte du Quartier des spectacles, l'Université du Québec et le Collège du Vieux-Montréal, le Centre hospitalier de l'Université de Montréal. Le patrimoine industriel du secteur est relativement important. Les bâtiments sont rapidement recyclés pour accueillir de nombreux employeurs, artisans et artistes.

Les emplois du secteur du commerce de détail et de services sont importants et seront en croissance avec la construction de nouveaux hôtels et de nouvelles artères commerciales. De plus, il est déjà établi qu'une importante offre commerciale sera développée à l'intérieur et autour des grands projets afin de répondre aux besoins des dix mille nouveaux résidents qui sont pressentis et des nombreux nouveaux travailleurs qui fréquenteront le secteur.

Si les secteurs privé et public ont certes un important rôle à jouer dans la nouvelle définition du secteur des Faubourgs, la commission s'interroge sur la variété de l'offre d'emploi que ces projets pourront générer, notamment sur la place allouée à l'embauche locale.

La commission considère que des initiatives collectives créatrices d'emplois et de développement économique doivent également être reconnues, soutenues et valorisées. Ces initiatives, en permettant aux populations locales de participer à des processus collectifs, de définir et de s'approprier leurs milieux de vie, permettraient de relever le défi de lier la culture de solidarité des milieux de vie existants au nouveau tissu urbain qui sera créé dans la zone à requalifier. Le développement de l'emploi dans de nouveaux créneaux devrait aussi permettre l'inclusion de travailleurs fragilisés et vulnérables dans une approche d'inclusion ouverte à tous.

Les participants ont mis en lumière une des caractéristiques importantes du secteur des Faubourgs, à savoir sa très grande concentration de groupes communautaires, d'entreprises d'économie sociale et d'organisations nationales qui la soutiennent. La commission est d'avis que cette grande richesse du secteur doit être mise à profit. À titre d'exemple, le Groupe Mach souhaiterait mener des projets d'innovation sociale dans son projet immobilier et déclare avoir déjà entrepris des démarches en ce sens¹⁸⁶. La commission est d'avis que de telles initiatives sont porteuses et doivent en inspirer d'autres.

Plusieurs participants ont présenté des projets dont le déploiement pourrait être envisagé sous forme d'entrepreneuriat collectif, tel :

1. le secteur de la culture et de la créativité qui réclame protection et consolidation par l'accessibilité à des locaux abordables dans des bâtiments industriels (ateliers d'artistes, lieu de diffusion)¹⁸⁷;

¹⁸⁶ Groupe MACH, doc. 8.91, p. 5, 20

¹⁸⁷ Louis Caudron, doc. 8.13; Voies culturelles des Faubourgs, doc. 8.94

2. le secteur industriel qui a tant marqué le territoire et qui pourrait encore trouver sa place dans une forme légère¹⁸⁸;
3. des projets de nature touristique, récréative et éducationnelle, mettant en valeur l'histoire et le patrimoine et les nouvelles technologies développées à Montréal par exemple (Écomusée du fier monde, station de pompage Craig, brasserie Molson, lieu de mémoire de Radio-Canada, prison des Patriotes-au-Pied-du-Courant, le lieu hommage et le centre communautaire LGBTQ2+, le lieu de mémoire de l'ancien hôpital de la Miséricorde);
4. des projets en matière de développement durable (laboratoire de décontamination Phytoaction, un projet d'écocentre);
5. des projets d'insertion à l'activité économique des populations vulnérables et fragilisées¹⁸⁹.

La commission retient que l'emploi est une condition d'épanouissement importante pour chacun. Les populations fragilisées et vulnérables du secteur devront tirer profit de l'opportunité qu'offre la venue de nombreuses nouvelles entreprises qui réclameront une gamme importante de services accessoires. L'économie sociale est un vecteur important pour favoriser l'intégration et la cohabitation des différents profils sociaux qui fréquenteront à demeure le secteur des Faubourgs.

Recommandation #35

La commission recommande à l'arrondissement d'intégrer toutes contributions possibles et soutenues à l'économie sociale pour le développement de l'emploi solidaire et inclusif dans le secteur.

Recommandation #36

La commission recommande à l'arrondissement d'appuyer les différents organismes à vocation solidaire et inclusive dans la recherche de locaux ou d'espaces pour exercer leurs activités.

3.9 Contrer les effets de la hausse des valeurs mobilières

La commission ne peut passer sous silence les représentations des participants qui sonnent l'alarme sur la pérennité des services de soutien aux personnes et aux familles vulnérables et fragilisées du secteur. La venue de 15 à 20 000 nouveaux citoyens dans le secteur doté d'un niveau de revenu supérieur au niveau actuel induira un effet des plus pervers sur l'indice de défavorisation¹⁹⁰ du secteur. L'embourgeoisement indubitable du secteur sans diminuer le nombre de personnes et de familles fragilisées et vulnérables induit une réduction de l'accès aux services communautaires essentiels dans un secteur central qui est une terre de refuge naturelle.

¹⁸⁸ Conseil central du Montréal métropolitain – CSN, doc. 8.3

¹⁸⁹ Exeko, doc. 8.35; Les Valoristes Coopérative de solidarité, doc. 8.90

¹⁹⁰ Commission scolaire de Montréal (CSDM), doc. 8.42

Recommandation #37

La commission recommande à la Ville de Montréal de sensibiliser le gouvernement du Québec afin qu'il révise le mode de calcul de l'indice de défavorisation d'un secteur pour que le phénomène d'embourgeoisement qui affecte plusieurs arrondissements de Montréal n'atteigne pas les personnes les plus démunies dans leur capacité d'avoir accès à des services que les groupes communautaires ne pourraient plus leur offrir.

D'autre part, des participants attestent que les taxes municipales peuvent représenter jusqu'à 10 à 20 % du budget annuel d'exploitation d'une coopérative d'habitation¹⁹¹ en centre-ville, minant ainsi sa capacité de maintenir des réserves pour les rénovations majeures.

Des propriétaires en centre-ville qui souhaitent entretenir leur bâtiment, en mettant en valeur leurs composantes architecturale et patrimoniale, sont aux prises avec la hausse prévisible de la valeur foncière de leur immeuble.

Certains participants ont saisi la commission des préoccupations des ménages à faible revenu qui craignent de voir disparaître les commerces abordables sur la rue Ontario et à la Place Frontenac. La hausse de la taxation municipale des locaux commerciaux dans un contexte d'embourgeoisement du secteur pourrait menacer de façon importante les commerces traditionnels au profit des commerces de chaîne.

Recommandation #38

La commission recommande à la Ville de Montréal de poursuivre ses représentations auprès du gouvernement du Québec afin d'obtenir un pouvoir de taxation différenciée pour diverses catégories de bâtiment et de commerce dans des secteurs aux prises avec les effets néfastes de l'embourgeoisement.

3.10 Les paramètres d'encadrement des projets urbains

L'arrondissement de Ville-Marie souhaite une contribution citoyenne dans la définition de paramètres d'encadrement destinés aux îlots à requalifier dans le secteur des Faubourgs. La commission tire des interventions des participants et du PPU du quartier Sainte-Marie un certain nombre de paramètres attribuables à chacun des îlots visés.

Toutefois, la commission, consciente de la dimension et de la complexité des projets à venir dans le secteur des Faubourgs, est d'avis que plusieurs projets devront faire l'objet de nouvelles consultations publiques. Le règlement de concordance qui sera adopté à la suite de l'entrée en vigueur du PPU du secteur des Faubourgs ne doit pas avoir pour effet de permettre la réalisation des grands projets de plein droit et diminuer la capacité de l'arrondissement de négocier leur

¹⁹¹ Inter-Loge, doc. 8.30.2, L. 1262-1265

approbation à la lumière du contexte socioéconomique qui aura cours au moment des demandes de permis de construction.

Les balises d'aménagement, suggérées à la commission, ne peuvent être déclarées finales et exhaustives. La commission est d'avis que le PPU du secteur des Faubourgs ne peut suggérer des modifications règlementaires qui permettront aux promoteurs de présenter des projets de plein droit sans que l'arrondissement de Ville-Marie puisse négocier des accords de développement pour chacun des grands îlots à requalifier.

3.10.1 La rue Ontario, à l'est de la rue Saint-Hubert

Contexte d'intervention

La rue Ontario comporte une concentration importante de commerces de proximité très variés. Des commerces de niche, résultats de la venue dans le secteur de clientèle plus fortunée, des commerces plus abordables et diversifiés, auxquels s'ajouterait sous peu un commerce d'alimentation de grande surface dans le bâtiment patrimonial du marché Saint-Jacques. Cette artère occupe donc un emplacement stratégique pour tout le secteur Centre-Sud et le Village. La vitalité et la continuité commerciale sont interrompues entre les rues Papineau et Parthenais par la présence du parc des Faubourgs et d'institutions publiques. Par ailleurs, les participants ont souligné à la commission que la convivialité de la rue Ontario et le confort des déplacements actifs sont grandement affectés par la circulation de transit vers le pont Jacques-Cartier et ont fait état du désert alimentaire dont fait preuve le secteur à l'est de l'avenue De Lorimier. Toute intervention dans le segment commercial entre la rue Papineau et la rue Fullum réclame au préalable des interventions ciblées pour améliorer la desserte commerciale et intervenir sur l'offre commerciale.

Recommandation #39

La commission recommande à l'arrondissement d'être attentif au caractère architectural et paysager de la rue Ontario et d'agir avec prudence lors de travaux d'amélioration, afin de ne pas mettre en péril les commerces qui s'adressent aussi aux ménages à faible revenu.

L'établissement d'un plan de développement commercial pour le segment de la rue Ontario à l'est de l'avenue De Lorimier pourrait mettre de l'avant un programme d'assistance pour lutter contre le désert alimentaire de ce secteur. La commission suggère de faire appel aux entreprises d'économie sociale qui sauraient sans doute intervenir à ces fins.

Balises d'aménagement

1. Assurer le maintien des commerces de toutes gammes sur la rue Ontario.
2. Modifier le zonage entre la rue Papineau et la rue Dorion à des fins de commerces de destination ou de services uniquement.
3. Favoriser le transport actif et assurer une meilleure fluidité au transport en commun.
4. Adopter des mesures d'apaisement de la circulation et limiter la circulation de transit.

5. Réaliser des aménagements axés sur le confort des piétons et des cyclistes.
6. Verdir les abords de l'artère.
7. Maintenir le caractère vernaculaire de l'architecture et de l'affichage afin d'endiguer les effets de l'embourgeoisement et de conserver le caractère unique de la rue.
8. Adopter de bonnes pratiques de développement durable dans la réalisation des aménagements sur le domaine public.

3.10.2 La rue Parthenais

Contexte d'intervention

Les îlots de la rue Parthenais comptent de nombreux espaces de stationnement et plusieurs terrains vacants ou sous-utilisés. Ces espaces contribuent à la surchauffe du secteur en été et accentuent les surcharges sur le réseau de collecte des eaux de pluie. Le redéveloppement de ces sites par l'insertion d'ensembles immobiliers serait bénéfique au niveau environnemental et économique par la densification du tissu urbain. Le PPU du quartier Sainte-Marie favorisait une approche innovatrice de l'aménagement des rues misant sur le verdissement, le cheminement piéton et sur l'apaisement de la circulation dans les milieux de vie, et créait trois ensembles distincts. La commission reprend ici les enjeux soulevés dans ce PPU.

3.10.3 Le quadrilatère formé par les rues Ontario, Parthenais, Sainte-Catherine et De Lorimier

Contexte d'intervention

Cet ensemble comprenait plusieurs grands terrains sous-utilisés sur l'avenue De Lorimier. Depuis l'entrée en vigueur du PPU du quartier Sainte-Marie, plusieurs projets immobiliers ont tiré profit des opportunités qui étaient offertes.

3.10.4 L'îlot occupé par le Grand quartier général de la Sûreté du Québec et ses abords

Contexte d'intervention

À l'est de la rue Parthenais, l'îlot occupé par le Grand quartier général de la Sûreté du Québec crée un îlot de chaleur très important. La présence de nombreux espaces de stationnement et le faible encadrement du domaine public en font un ensemble déstructuré et peu convivial pour les piétons.

Balises d'aménagement

1. Autoriser la densification de l'îlot.
2. Favoriser la concentration des espaces de stationnement en sous-sol ou dans un bâtiment étagé au nord de l'îlot.
3. Favoriser l'aménagement d'un parc ou d'un jardin dans la portion sud de l'îlot.
4. Contribuer à l'encadrement de l'espace de verdure proposé par l'ajout possible d'une nouvelle aile au bâtiment existant.

5. Proposer la création de liens est-ouest traversant l'îlot afin de faciliter les déplacements piétons de part et d'autre, dans l'axe de la rue Magnan, par exemple.
6. Mettre en place des mesures d'apaisement de la circulation dans le contexte du redéveloppement du secteur, notamment dans les rues Parthenais et Fullum.
7. Améliorer le couvert forestier de ce secteur fortement minéralisé du quartier Sainte-Marie lors de la redéfinition des emprises de rue.

3.10.5 Le quadrilatère formé par les rues Sainte-Catherine, Parthenais, René-Lévesque et l'avenue De Lorimier (Les Portes Sainte-Marie) (Groupe Prével)

Contexte d'intervention

Ce vaste îlot vacant de 3,5 hectares au pied du pont Jacques-Cartier présente une possibilité de développement en accord avec un nouveau pôle récréotouristique au sud qui regrouperait plusieurs établissements de haute valeur patrimoniale et qui suggèrent de plus grandes fréquentations. L'arrivée de plusieurs milliers de travailleurs dans le secteur, la reconfiguration du réseau routier et l'ajout d'un axe de transport collectif sur le nouveau tracé du boulevard René-Lévesque contribueront à accélérer le redéveloppement de cet îlot. Il est important que le redéveloppement de cet îlot contribue à doter le secteur à l'est de la rue De Lorimier des attributs qui lui font défaut, en évitant que le complexe immobilier n'offre des services qu'à ses seuls occupants. La commission s'est beaucoup interrogée sur la question de la hauteur des bâtiments sur ce site. Elle en arrive à la conclusion que des bâtiments de grande hauteur ne représentent pas un enjeu important sur cet îlot, car dès qu'un bâtiment d'un minimum de trois étages serait érigé sur la rue Sainte-Catherine, toute vue sur la structure du pont serait déjà obstruée. Le site se prête favorablement aux grandes hauteurs, éloigné de la structure du pont, adossé à un secteur d'emploi à l'est et peu nuisible à l'ensoleillement du secteur plus au nord.

Balises d'aménagement

1. Adopter un langage architectural en harmonie avec l'identité du secteur des Faubourgs.
2. Privilégier un développement mixte, résidentiel, emploi, commerce de proximité.
3. Toute aire de stationnement doit être aménagée en sous-sol et inclure des aires réservées aux vélos, aux autopartages et des branchements pour les véhicules électriques.
4. Intégrer des logements sociaux et abordables.
5. Éviter tout aménagement favorisant la fermeture de l'îlot sur lui-même.
6. Proposer l'implantation de bâtiments en pourtour d'îlot afin de permettre l'encadrement du domaine public des rues Sainte-Catherine, Parthenais, du boulevard René-Lévesque et de l'avenue De Lorimier.
7. Contribuer à la mise en valeur du site historique du Pied-du-Courant.
8. Poursuivre la trame commerciale en continu sur la rue Sainte-Catherine en intégrant des commerces de détail au rez-de-chaussée des bâtiments dont la façade est sur rue.
9. Tirer profit d'un plan de développement commercial afin d'améliorer la desserte de commerce de proximité dans le secteur.
10. Autoriser des espaces verts ouverts au public sur le site.

11. Intégrer une approche LEED dans toutes les phases de construction, de gestion et d'opération.
12. Adopter des pratiques de gestion intégrée des déchets.
13. Favoriser l'agriculture urbaine.
14. Porter une attention à l'ensoleillement sur les espaces verts.
15. Autoriser des bâtiments de grande hauteur.
16. Adopter une signalétique et un mobilier urbain adaptés au secteur d'insertion.
17. Établir des règles d'affichage pour les commerces de détail respectueuses du site d'insertion.

3.10.6 Le secteur du pont Jacques-Cartier

Contexte d'intervention

L'arrondissement de Ville-Marie souhaite mettre en valeur la structure du pont Jacques-Cartier dans son environnement urbain, poursuivre les efforts entrepris pour embellir l'entrée de ville et améliorer les interfaces entre le transport actif, collectif et véhiculaire, afin d'assurer une cohabitation harmonieuse des utilisateurs.

Le pont Jacques-Cartier est une construction emblématique de Montréal. Érigé à la fin des années vingt, l'ouvrage monumental fait partie intégrante du paysage montréalais et constitue une porte d'entrée importante à Montréal. À l'échelle du secteur, il domine le paysage urbain et marque son entrée. Le développement des terrains ainsi que les aménagements réalisés aux abords du pont doivent prendre en compte sa valeur symbolique et favoriser sa mise en valeur. L'aménagement d'une esplanade verte sous le pont, en continuité avec le parc des Faubourgs, pourrait faire de cette entrée de ville l'une des plus réussies de Montréal.

Selon le PPU du quartier Sainte-Marie, chaque année, plus de 35,8 millions de véhicules empruntaient le pont Jacques-Cartier pour entrer sur l'île de Montréal ou rejoindre la Rive-Sud¹⁹². Cet achalandage a encore des répercussions directes sur les quartiers adjacents. L'intense circulation véhiculaire lors des heures de pointe génère des embouteillages et des problèmes de sécurité sur l'ensemble de la voirie locale, sans compter l'incidence sur la qualité de l'air. Des participants suggèrent de faire de cette entrée de ville au caractère autoroutier une entrée de ville conviviale et sécuritaire pour les populations locales, suggestion à laquelle adhère la commission. La commission croit aussi que les interventions ponctuelles en faveur du transport actif proposées sur les voies d'accès au pont Jacques-Cartier doivent être intégrées à une vision d'ensemble.

Balises d'aménagement

1. Revoir l'ensemble des interventions ponctuelles qui affectent la fluidité du transit véhiculaire vers ou en provenance du pont Jacques-Cartier, qui sont présentement en

¹⁹² Ville de Montréal (2012), *Programme particulier d'urbanisme du quartier Sainte-Marie*, p. 52, https://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=7317,125387576&_dad=portal&_schema=PORTAL

conflit avec l'orientation de favoriser le transport actif sécuritaire et convivial dans tout le secteur.

2. Réévaluer la nécessité des sens uniques sur les rues Papineau et De Lorimier et favoriser des intersections en « T ».
3. Revoir la nécessité des bretelles d'accès au pont Jacques-Cartier qui favorise l'accélération des automobilistes au détriment des usagers du transport actif.
4. Rejeter le projet qui vise à relever la tête du pont Jacques-Cartier.
5. Aménager un grand parc de verdure sous la structure du pont, créant ainsi un large corridor piétonnier entre le parc des Faubourgs et le nouveau pôle récréotouristique comprenant la station de pompage Craig réhabilitée, le parc du Pied-du-Courant, la prison des Patriotes-au-Pied-du-Courant, les activités souhaitées dans la portion historique de la brasserie Molson et la promenade riveraine, en collaboration avec les acteurs concernés.
6. Poursuivre les actions menant au retrait des panneaux publicitaires aux abords du pont Jacques-Cartier.
7. Prolonger la piste cyclable du boulevard De Maisonneuve à l'est du pont.
8. Réaménager l'avenue De Lorimier en priorisant la sécurisation des intersections pour les piétons et les cyclistes, ainsi que le verdissage de l'artère.
9. Sécuriser les traverses piétonnes dans l'axe de l'avenue Papineau et aux abords de l'école Garneau.

3.10.7 La zone à requalifier (version mars 2019)¹⁹³

Contexte d'intervention

Le secteur à requalifier relève d'une opération très importante de reconstruction de l'axe Ville-Marie/Notre-Dame entre la rue Atateken et la rue Fullum. Les rues Viger Est et Saint-Antoine Est sont intégrées au boulevard Ville-Marie. La rue Notre-Dame en provenance de l'ouest et la rue de la Commune sont raccordées au boulevard Ville-Marie à la hauteur du prolongement de la rue Alexandre-DeSève. Le boulevard René-Lévesque se raccorde au boulevard Ville-Marie en étant déplacé au nord de la prison des Patriotes-au-Pied-du-Courant et pourra comporter une infrastructure de transport collectif qui reliera l'est de Montréal au centre-ville.

Cette vaste opération, qui intègre la construction sur aires de stationnement de la Maison de Radio-Canada, le terrain de la brasserie Molson et le terrain des Portes Sainte-Marie, libère plus de trente hectares de terrains à mettre en valeur. L'arrondissement a requis de prolonger les rues nord/sud à l'origine du secteur des Faubourgs jusqu'au prolongement de la rue de la Commune, le long de laquelle sera prolongée la promenade riveraine surélevée. Une grande esplanade verte sera aménagée sous le pont Jacques-Cartier pour rejoindre le site historique de la prison des Patriotes-au-Pied-du-Courant. La reconfiguration du réseau routier autour du site historique, par le déplacement vers le nord de l'emprise du boulevard René-Lévesque, auquel

¹⁹³ Document de mise en situation, doc. 3.1

seront intégrés une infrastructure de transport collectif, et le retrait de la rue Viger au sud, permettra de revoir l'aménagement paysager du jardin institutionnel autour des bâtiments et d'en améliorer l'attrait.

Le secteur est pressenti pour recevoir des immeubles de grande hauteur et densité dans le prolongement des immeubles nouvellement construits à l'est du Vieux-Montréal.

La commission salue l'audace de ce grand projet urbain. Les participants sont inquiets et réclament de l'arrondissement des balises d'aménagement qui prendront en compte l'identité propre du secteur des Faubourgs au nord du boulevard René-Lévesque, afin de s'assurer que les nouveaux venus sachent qu'ils sont accueillis dans un quartier solidaire et inclusif, fier de son histoire et de ses caractéristiques architecturales, paysagères et patrimoniales.

Recommandation #40

La commission recommande à l'arrondissement de porter une attention particulière à certains éléments apparaissant au plan intitulé Vision d'aménagement proposée par la Ville de Montréal pour la zone en requalification (futurs milieux de vie) version de mars 2019¹⁹⁴ et qui, de l'avis de la commission, réclament des ajustements.

1. Ouvrir les perspectives visuelles vers le fleuve sur toutes les rues nord-sud du secteur, notamment celles des rues Wolfe, Montcalm, Beaudry, de la Visitation, Plessis, Alexandre-DeSève, Cartier et Dorion.
2. Le terrain de stationnement occupé par U-Haul doit permettre de relier le parc du Pied-du-Courant à la promenade riveraine; le terrain résiduel devra être voué à un redéveloppement immobilier.
3. Les terrains du ministère des Transports, de part et d'autre du parc du Pied-du-Courant, devront être intégrés au parc. Il s'agit là de rares terrains riverains où la présence de la structure emblématique du pont Jacques-Cartier éclairée est totalement dégagée.
4. Le tracé du nouveau boulevard René-Lévesque est pressenti pour être d'un gabarit assez large à la hauteur de l'avenue De Lorimier et sur la façade nord du site historique de la prison des Patriotes-au-Pied-du-Courant. La largeur de cette emprise pourrait occasionner un inconfort certain pour les usagers du transport actif qui désireraient accéder au site et poursuivre leur route jusqu'au parc du Pied-du-Courant.
5. Le terrain situé à l'angle sud-est du Square Papineau et du boulevard René-Lévesque offre un potentiel de requalification qui n'est pas exprimé au plan.
6. Le projet annoncé à l'est de la rue Saint-Hubert, voisin de la gare Viger, n'est pas inscrit au plan. Ses composantes devront faire partie de toutes études établissant les besoins du secteur en équipement collectif et sur le plan de développement commercial à établir pour tout le secteur.

¹⁹⁴ Cartes de la vision d'aménagement proposée par la Ville de Montréal pour la zone à requalifier, doc. 3.10, p. 2

3.10.8 Le site de Radio-Canada (Groupe Mach et Broccolini)

Contexte d'intervention

La proposition du groupe MACH s'inscrit sur un terrain de plus de quatre hectares. La tour de la Maison de Radio-Canada est conservée ainsi que son enseigne emblématique. Tout le basilaire est détruit pour permettre la reconstruction d'un vaste complexe de logements de 6 à 15 étages de part et d'autre de la tour. Un parc public est maintenu sur le boulevard René-Lévesque. Les rues historiques du secteur des Faubourgs seront réhabilitées et traverseront le site du nord au sud et d'ouest en est. Les sous-sols de 15 mètres de profondeur ainsi dégagés permettront d'aménager des aires de stationnement et d'accueillir des commerces de grande surface. La rue de La Gauchetière, prolongée jusqu'à la nouvelle rue Alexandre-DeSève, devrait accueillir des commerces de proximité. Le Groupe MACH a conclu un accord de développement avec la Ville de Montréal qui prévoit l'intégration de 20 % de logements sociaux et 10 % de logements abordables¹⁹⁵. À terme, le projet pourrait compter 3 000 logements et près de 3 000 emplois chez Radio-Canada, auxquels s'ajouteront les travailleurs de la tour de 23 étages de bureaux et plusieurs commerçants¹⁹⁶.

La commission reconnaît que l'accueil des commerces de grande surface dans les sous-sols peut répondre aux besoins d'un vaste secteur à desservir. La commission se questionne à propos de ce choix, car il est de notoriété publique que les commerces de grande surface ont des exigences qui s'accommodent mal d'un établissement en sous-sol. Les commerces de grande surface réclament de la visibilité, de grands espaces de stationnement, de l'affichage à la dimension de leur établissement et doivent générer de très hautes fréquentations d'acheteurs pour maintenir leurs activités. La commission est d'avis qu'il serait opportun d'offrir à la communauté des locaux qui pourrait accueillir une maison de la culture, par exemple, ou encore un lieu de mémoire de la radiodiffusion et télédiffusion canadiennes.

Balises d'aménagement

1. Adopter un langage architectural en harmonie avec l'identité du secteur des Faubourgs et respectueux de son contexte d'insertion en évitant les murs rideaux.
2. Privilégier un développement mixte, résidentiel, emplois, commerces de proximité.
3. Toute aire de stationnement doit être aménagée en sous-sol et inclure des aires réservées aux vélos, aux autopartages et des branchements pour les véhicules électriques.
4. Intégrer des logements sociaux et abordables.
5. Éviter tout aménagement favorisant la fermeture de l'îlot sur lui-même.
6. Proposer l'implantation de bâtiments en pourtour d'îlot afin de permettre l'encadrement du domaine public des nouvelles rues.
7. Favoriser des espaces verts intra-îlot ouverts sur le domaine public.
8. Contribuer à l'aménagement particulier de la rue de la Visitation, une rue partagée comportant un mobilier urbain et une signalétique qui invitent les promeneurs à circuler

¹⁹⁵ Accord de développement pour les parties est et ouest du site de Radio-Canada, doc. 3.1.4.2, p. 6

¹⁹⁶ Groupe MACH, doc. 8.91, p. 18, 27

de la rue Sainte-Catherine jusqu'à la promenade riveraine et à découvrir les attraits de la nouvelle rue commerciale de la rue de la Gauchetière.

9. Favoriser une trame commerciale en continu sur la rue de la Gauchetière en intégrant des commerces de détail au rez-de-chaussée des bâtiments dont la façade est sur rue.
10. Tirer profit d'un plan de développement commercial afin d'améliorer la desserte de commerce de proximité dans le secteur.
11. Adopter des mesures pour améliorer l'accès au parc du boulevard René-Lévesque à partir de ce boulevard.
12. Intégrer une approche LEED dans toutes les phases de construction et de gestion des opérations.
13. Adopter des pratiques de gestion intégrée des déchets.
14. Favoriser l'agriculture urbaine.
15. Porter une attention à l'ensoleillement sur les espaces verts.
16. Adopter une signalétique et un mobilier urbain convivial et accueillant.
17. Apporter une attention particulière aux entrées et sorties des aires de stationnement en sous-sol qui s'ajouteront sur le boulevard René-Lévesque.
18. Établir des règles d'affichage pour les commerces de détail et de grande surface respectueuses du site d'insertion.

3.10.9 Le site de la brasserie Molson (Groupe Sélection/Montoni)

Contexte d'intervention

Le site de la brasserie Molson tire ses origines depuis la fin du XVIII^e siècle et fait figure emblématique pour Montréal. Le déménagement prochain de ses procédés de fabrication laisse au secteur des Faubourgs un vaste complexe à requalifier de plus de 12 hectares. La Ville de Montréal a inscrit ce site à son règlement pour faire valoir un droit de préemption advenant une vente du terrain. Au Plan d'urbanisme de Montréal et à la réglementation d'urbanisme de l'arrondissement de Ville-Marie, l'affectation de l'immeuble de la brasserie Molson est industrielle. La commission a été informée qu'une entente est intervenue entre la Ville et le propriétaire du terrain, dont les nouvelles balises d'aménagement sont différentes, mais concordantes avec celles de la vision d'aménagement présentée lors de cette consultation. Un parc, rappelant le parc Sohmer d'origine, a été reconduit. Ont été prolongées, les rues nord-sud d'origine, de la Visitation, Plessis et Alexandre-DeSève. Les bâtiments ayant une valeur patrimoniale ont été identifiés. Des îlots ont été réservés pour accueillir du logement social et un équipement scolaire et communautaire. L'arrondissement propose de prolonger la rue de la Commune et la promenade riveraine surélevée jusqu'à la rue Alexandre-DeSève. Un segment de la rue Notre-Dame Est, à l'ouest de la rue Papineau, est pressenti pour accueillir au rez-de-chaussée des commerces de détail.

La brasserie Molson aurait laissé entendre qu'un lieu de mémoire pourrait être maintenu dans les édifices patrimoniaux ainsi qu'une brasserie artisanale. La commission est d'avis que les paramètres d'encadrement pour la réaffectation des portions de bâtiments patrimoniaux de la

brasserie Molson pourraient s'inspirer des exemples réussis des villes de Dublin et de Milwaukee. Ces lieux de grand achalandage touristique ont su mettre en valeur les vestiges des complexes brassicoles à l'image de ce qui est souhaité pour la brasserie Molson.

La reconfiguration de la sortie de l'autoroute Ville-Marie sur la rue Notre-Dame laisse de vastes portions de terrains à rappeler et à adjoindre aux terrains de stationnement qui se trouvent entre la rue Montcalm et la rue Papineau.

L'arrondissement de Ville-Marie relève que le Port de Montréal est un équipement essentiel à l'économie montréalaise. À la hauteur du quartier Sainte-Marie, les voies ferrées sont utilisées pour le triage des wagons en provenance de l'ouest sur les voies du Canadien National et en provenance de l'est sur les voies du Port de Montréal et du Canadien Pacifique. Les édifices de la brasserie Molson joueraient le rôle de mur antibruit actuellement.

Le site se prête favorablement aux bâtiments de grande hauteur, éloigné de la structure du pont, adossé à l'autoroute Ville-Marie et en continuité des bâtiments déjà construits sur la rue de la Commune à l'est de la rue Atateken. Toutefois, une attention particulière doit être portée afin de respecter les bâtiments emblématiques du secteur : les bâtiments historiques de la brasserie Molson, la tour de la Maison de Radio-Canada et la structure du pont Jacques-Cartier.

Balises d'aménagement

1. Adopter un langage architectural en harmonie avec l'identité du secteur des Faubourgs et respectueux de son contexte d'insertion en évitant les murs rideaux.
2. Apporter un soin particulier aux bâtiments adjacents à la gare de triage du Port de Montréal en développant des mesures importantes d'atténuation du bruit généré par le triage des wagons.
3. Mettre en valeur les bâtiments patrimoniaux de la brasserie Molson et de la Canadian Rubber.
4. Privilégier un développement mixte, résidentiel, emplois, commerces de proximité.
5. Prolonger la rue de la Commune jusqu'à la rue Alexandre-DeSève.
6. Aménager une promenade riveraine de la rue Atateken jusqu'aux bâtiments patrimoniaux de la brasserie Molson.
7. Prolonger les rues nord-sud jusqu'à la rue de la Commune.
8. Toute aire de stationnement doit être aménagée en sous-sol et inclure des espaces réservés aux vélos, à l'autopartage et des branchements pour les véhicules électriques.
9. Intégrer des logements sociaux et abordables.
10. Éviter tout aménagement favorisant la fermeture de l'îlot sur lui-même.
11. Proposer l'implantation de bâtiments en pourtour d'îlot afin de permettre l'encadrement du domaine public des nouvelles rues.
12. Favoriser des espaces verts intra-îlot ouverts sur le domaine public.

13. Favoriser une trame commerciale en continu sur un segment de la rue Notre-Dame à l'ouest de la rue Papineau reconfigurée, en accueillant des commerces de détail au rez-de-chaussée des bâtiments dont la façade est sur rue.
14. Tirer profit d'un plan de développement commercial afin d'améliorer la desserte de commerce de proximité dans le secteur.
15. Intégrer une approche LEED dans toutes les phases de construction et de gestion des opérations.
16. Adopter des pratiques de gestion intégrée des déchets.
17. Favoriser l'agriculture urbaine.
18. Porter une attention à l'ensoleillement sur les espaces verts.
19. Adopter une signalétique et un mobilier urbain convivial et accueillant.
20. Établir des règles d'affichage pour les commerces de détail respectueuses du site d'insertion.

3.10.10 La station de pompage Craig au cœur d'une concentration d'infrastructures, de bâtiments et d'activités à caractère patrimonial

Contexte d'intervention

Les citoyens¹⁹⁷ ont fortement insisté sur la valeur patrimoniale de cette infrastructure urbaine, témoin d'une innovation technologique. La commission a été touchée par les exemples de musées des égouts qui témoignent du potentiel récréotouristique de la station de pompage Craig¹⁹⁸.

La commission salue l'orientation de l'arrondissement de déplacer le boulevard René-Lévesque pour désenclaver le site et en faciliter l'accès. Toutefois, l'arrondissement suggère d'adosser des immeubles résidentiels sur la nouvelle limite nord du terrain qu'occupe la station de pompage Craig, ce qui, de l'avis de la commission, contribuera à l'enclaver de nouveau. Historiquement la station de pompage Craig s'inscrit dans l'histoire du fleuve sur le plan symbolique. La commission s'interroge sur les opportunités que suggère la présence de tous les objets patrimoniaux à proximité de la station Craig : le fleuve Saint-Laurent, le prolongement proposé de la promenade riveraine du Chemin-Qui-Marche, le parc du Pied-du-Courant, la nouvelle esplanade verte sous la structure majestueuse du pont Jacques-Cartier, la maison du Gouverneur et la prison des Patriotes-au-Pied-du-Courant, sans oublier la nouvelle vocation des bâtiments patrimoniaux de la brasserie Molson.

¹⁹⁷ Écomusée du fier monde, doc. 8.2; Comité de sauvegarde des pompes Craig, doc. 8.29; AmiEs du courant Sainte-Marie, doc. 8.33; Montréal-Jonction, doc. 8.43; Renaud Paré, doc. 8.47; UTILE, doc. 8.98; Territoires innovants en économie sociale et solidaire (TIESS), doc. 8.101

¹⁹⁸ Comité de sauvegarde des pompes Craig, doc. 8.29

Recommandation #41

La commission recommande à l'arrondissement de reconsidérer la proposition d'implanter des immeubles résidentiels à la limite nord du terrain de la station Craig, en laissant le terrain libre de construction jusqu'au prolongement de la rue de la Gauchetière Est au nord du site.

Le terrain ainsi dégagé contribuera à l'édification du projet de réhabilitation de ce patrimoine indiscutable et pourra offrir la possibilité d'adjoindre à la station de pompage Craig réhabilitée des équipements publics complémentaires sur le plan culturel ou communautaire, par exemple. La station de pompage Craig réhabilitée deviendrait une destination touristique d'importance, au cœur d'une concentration d'infrastructures, de bâtiments et d'activités génératrices d'achalandage récréotouristique.

3.11 Approche règlementaire à venir

La commission, soucieuse de voir le secteur des Faubourgs doté des équipements scolaires, récréatifs, sportifs, communautaires et culturels essentiels à l'épanouissement des citoyens qui grandissent et fréquentent le secteur des Faubourgs, invite l'arrondissement de Ville-Marie à la plus grande prudence lorsque seront annoncés des changements d'affectation, de densité et de hauteur autorisées pour refléter les orientations qui seront souhaitées. Ces modifications règlementaires ont généralement un effet immédiat sur la spéculation foncière, qui pourraient rendre très difficile, voire impossible, l'acquisition des immeubles requis pour l'établissement de ces équipements publics.

Recommandation #42

La commission recommande à l'arrondissement d'identifier, préalablement à la publication du projet de PPU, tout immeuble d'intérêt pour protéger la dotation du secteur d'équipements publics scolaires, récréatifs, sportifs, communautaires et culturels, essentiels à l'épanouissement des citoyens qui fréquentent le secteur des Faubourgs et y grandissent. Elle recommande également que l'arrondissement suggère au conseil municipal d'établir soit des réserves foncières ou d'inscrire des droits de préemption sur les terrains visés.

Recommandation #43

La commission recommande à l'arrondissement d'identifier, préalablement à la publication du projet de PPU, les bâtiments du patrimoine industriel du secteur des Faubourgs qui doivent être mis en valeur pour accueillir des activités artisanales et industrielles légères, en accord avec la volonté de maintenir dans le secteur des Faubourgs une importante contribution des artistes et des artisans et de conférer à ces immeubles un zonage exclusivement d'industrie légère.

3.12 S'engager et s'impliquer

La commission souligne la très forte implication des groupes d'intérêt du large secteur des Faubourgs dans la réflexion et dans la formulation d'objectifs aux fins de sensibiliser les acteurs du développement urbain et les décideurs publics. La commission salue cette très forte participation et la très forte appartenance au secteur. Avant même la tenue de la consultation, plusieurs groupes ont réalisé des ateliers ou des séminaires pour bien identifier les problématiques de leur milieu de vie et en saisir la commission.

La commission relève que les participants sont très impliqués dans l'accueil et la surveillance des grands projets immobiliers du secteur. Des groupes communautaires et des citoyens sont appelés à participer au comité d'accompagnement des grands projets sur les terrains à requalifier de Radio-Canada et, récemment, sur un comité d'accompagnement du projet des Portes Sainte-Marie sur l'avenue De Lorimier. Les comités LGBTQ2+ sont aussi très nombreux qui visent chacun des objectifs divergents ou convergents.

La commission s'inquiète du traitement parfois en silo de certains comités ou sur les mandats parfois restreints qui leur sont confiés.

La gouvernance citoyenne rapproche les élus des citoyens en toute transparence en diffusant l'information et l'argumentaire qui soutiennent chaque décision politique. Les choix stratégiques des projets toujours trop nombreux, débattus sur la place publique, offrent l'intérêt du débat et de l'étalement des enjeux et des choix budgétaires. Il va de soi qu'il est impossible de satisfaire tous les besoins exprimés, mais les choix décidés en concertation et en toute transparence ont l'avantage d'aider à construire le consensus et d'assurer une meilleure acceptabilité sociale.

La commission constate que les projets à mettre de l'avant dans le secteur des Faubourgs réclament des investissements très importants de la part des paliers gouvernementaux, des organismes communautaires et des entreprises privées. Le plan d'action de la Stratégie centre-ville fait état de la nécessité de réunir les acteurs afin d'assurer une cohésion dans les actions à mener lors de la réalisation des grands projets au centre-ville. Dans le secteur des Faubourgs, ce rôle est en partie attribué au Comité d'accompagnement des grands projets du Centre-Sud. Sans sous-estimer le travail accompli par ce comité, la commission est d'avis que l'analyse de la réceptivité d'un projet doit dépasser le site du projet du promoteur, car la simple addition des projets des promoteurs ne peut assurer l'établissement dans le secteur des équipements publics qui seront réclamés par les futurs occupants. Ce n'est pas le mandat des promoteurs.

Pour atteindre les objectifs du PPU et promouvoir les projets qui y sont inscrits, la commission retient que la Ville doit mettre en place un mode de gouvernance approprié, muni de moyens adéquats qui assure la mise en œuvre du plan d'action du PPU. La tâche à réaliser est énorme, et demande de voir :

1. au maintien d'un diagnostic des variables socio-économique et de leur adéquation avec les besoins des différentes clientèles en matière d'équipement public;
2. à la mise en œuvre du plan d'action de la Stratégie centre-ville pour le secteur des Faubourgs;
3. à la dotation de tous les attributs nécessaires à l'épanouissement des citoyens qui fréquentent le secteur, tels les équipements récréatifs, sportifs, communautaires, culturels et scolaires;
4. à la mise en place des recommandations d'un Plan de développement commercial des artères du secteur afin d'offrir des commerces de proximité adaptés à tous les profils de citoyens;
5. au recensement et à la protection des immeubles industriels, afin de maintenir dans le secteur des lieux d'accueil pour les artisans, les artistes, les incubateurs d'entreprises et pour les organismes d'économie sociale;
6. à l'identification des composantes identitaires du secteur, à l'établissement des mécanismes qui en assureront le maintien, la promotion et le développement dans les secteurs qui en sont pourvus et de les prolonger sur les îlots à requalifier;
7. à miser sur les arts et la culture en tant que vecteur de développement social et économique et comme moyen de créer des liens, des passerelles et des lieux de socialisation entre les citoyens des quartiers existants et les nouveaux arrivants;
8. à identifier les immeubles à mettre en réserve ou pour lesquels il est utile de se prévaloir d'un droit de préemption;
9. à la mise en valeur de la rue Sainte-Catherine au cœur du secteur des Faubourgs et du nouveau pôle récréotouristique du Pied-du-Courant/station de pompage Craig/brasserie Molson;
10. à l'implication citoyenne lors de la réalisation des grands projets urbains :
 - a. l'autoroute et le boulevard Ville-Marie/boulevard René-Lévesque;
 - b. la tête du pont Jacques-Cartier;
 - c. le projet récréotouristique de la station de pompage Craig;
 - d. l'îlot de l'hôpital de la Miséricorde;
 - e. l'îlot de Radio-Canada;
 - f. l'îlot de la brasserie Molson;
 - g. l'îlot des Portes Sainte-Marie;
 - h. la promenade riveraine;
 - i. l'esplanade verte aménagée sous le pont Jacques-Cartier;
 - j. le potentiel piétonnier des rues Ontario, Atateken, de la Visitation, Parthenais, Fullum, et des nouvelles rues Notre-Dame et de la Gauchetière.

Ce mode de gouvernance aurait la capacité de réunir autour du PPU du secteur des Faubourgs, les ministères concernés, ainsi que l'ensemble des parties prenantes, dont les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée, l'Administration portuaire de Montréal, la Société immobilière du Canada (Vieux-Port), le Canadien National, le Canadien Pacifique, l'arrondissement de Ville-

Marie, la Commission scolaire de Montréal, les groupes d'intérêts privés, les organismes communautaires et les citoyens.

Recommandation #44

La commission recommande à l'arrondissement de Ville-Marie de prévoir l'établissement d'un mode de gouvernance approprié pour assurer la mise en œuvre du plan d'action du PPU.



CONCLUSION

Les travaux de la commission sur la consultation publique en amont de l'élaboration du PPU du secteur des Faubourgs a permis d'élargir le débat et d'atteindre de nouveaux groupes de citoyens. Pensons aux adolescents, aux familles, aux personnes âgées et aux travailleurs. La commission relève que les quinze années de consultation publique, sur des territoires parfois plus larges ou plus restreints, ont contribué à préciser de façon non équivoque les attentes citoyennes. Les activités qui ont été tenues lors de cette consultation a permis aux participants d'aller plus loin que la formulation, de besoins, d'orientations générales et d'objectifs particuliers. Les participants ont mis sur la table une panoplie de projets concrets à mettre en œuvre et largement décrits au chapitre deux. De ce constat, la commission retient que les citoyens de tous âges souhaitent **grandir et s'épanouir** dans ce milieu de vie qu'ils ont choisi.

Ce milieu est défini par son histoire et son identité, par les valeurs des citoyens qui y habitent et qui le fréquentent. Le secteur des Faubourgs, aux portes du quartier étudiant, du Vieux-Montréal et du centre-ville, a plusieurs visages, riche de tout horizon avec des attributs de solidarité et d'inclusion. Les communautés LGBTQ2+ s'y reconnaissent et se sont approprié ce milieu de vie qu'elles souhaitent à leur image et réponde à leurs besoins.

La commission relève que pour grandir et s'épanouir dans le secteur des Faubourgs, il faut y retrouver les attributs d'un quartier complet, solidaire, inclusif, durable et participatif, et rendre pérennes les ressources communautaires destinées aux populations vulnérables et fragilisées.

Un quartier où il est possible de trouver un logement qui correspond à sa condition et à son budget et qui permet aux familles avec enfant de s'y établir. Doivent s'y trouver, un réseau de parcs accueillants et adaptés, des équipements sportifs, récréatifs, communautaires, culturels et scolaires, véritables lieux de socialisation et d'inclusion, des emplois variés pour tous les types de travailleurs, des commerces de proximité pour toutes les bourses. Un quartier verdoyant où il est possible de se divertir, de se ressourcer, de marcher et de circuler à vélo en sécurité, et où les effets néfastes de la circulation de transit sont atténués. Un quartier durable, sain où les traces de son histoire et de son identité sont mises en valeur.

La commission reconnaît que les nouveaux îlots à requalifier accueilleront des immeubles de plus grande hauteur que les milieux de vie existants où l'on retrouve une majorité de duplex et de triplex, car la construction immobilière dans un secteur central répond nécessairement aux lois économiques. De plus grandes hauteurs peuvent néanmoins être acceptables lorsqu'elles sont associées aux attributs d'un quartier complet axés sur les meilleures pratiques de développement durable : de larges espaces publics accueillants et ouverts, des commerces de proximité, des équipements publics, des emplois, du transport actif et collectif, ainsi que la qualité des composantes architecturales des bâtiments et l'aménagement des espaces publics qui doivent également être en harmonie avec le caractère et l'identité du lieu d'insertion.

La commission est d'avis que le PPU des Faubourgs représente une opportunité nette de profiter d'un marché immobilier dynamique pour doter le secteur des attributs qui assureront à long terme

une amélioration de la qualité de vie dans ce secteur qui porte toujours les blessures du passé. La commission met en relief la nécessité de revoir la cohabitation de la circulation de transit qui marque ce territoire, de revoir le projet de la tête du pont Jacques-Cartier, d'encadrer les projets sur les îlots à requalifier, de réfléchir à la concurrence entre le logement étudiant et le logement pour les familles.

La commission retient également la nécessité de faire de la rue Sainte-Catherine une rue animée et conviviale quatre saisons, qui inclue un centre communautaire et un lieu hommage pour les communautés LGBTQ2+. De la rue Sainte-Catherine peuvent se déployer des parcours piétonniers et cyclables vers le parc Lafontaine, le parc des Faubourgs, la rue des artistes Parthenais, les rues vertes sous la structure du pont Jacques-Cartier, sur la rue fondatrice de la Visitation, sur la rue revalorisée Atateken et vers un nouveau lieu de fréquentation récréotouristique autour du parc du Pied-du-Courant/station de pompage Craig/brasserie Molson et le fleuve Saint-Laurent, dont les barrières seront progressivement éliminées.

La commission propose d'établir des passerelles réelles entre les milieux de vie existants et les îlots à requalifier, tant par leur ouverture sur le quartier actuel que sur tout élan favorisant le développement durable, l'économie sociale, l'agriculture urbaine et les meilleures pratiques en aménagement du territoire. Finalement, la commission propose d'établir un mode de gouvernance efficient et imputable qui, doté des moyens requis, assurera une mise en œuvre de ce vaste chantier, de sorte que la population des Faubourgs s'y sente accueillie et que les nouveaux arrivants contribuent à la culture d'inclusion et de solidarité, qui feront de ce quartier de Montréal un quartier exemplaire.

La commission remercie chaleureusement tous les participants, le personnel de l'OCPM et souligne la contribution attentive et nourrie du personnel de l'arrondissement de Ville-Marie tout au long de cette consultation publique.

Fait à Montréal, le 26 juillet 2019.



Bruno Bergeron
Président de commission



Danielle Casara
Commissaire



Christian Giguère
Commissaire





Annexe 1 – Les renseignements relatifs au mandat

Le mandat

Le 27 juin 2018, le comité exécutif confiait à l'Office de consultation publique de Montréal (OCPM) le mandat de tenir une consultation publique « *encadrant l'élaboration d'un programme particulier d'urbanisme (PPU) pour le cœur du quartier Centre-Sud, qui inclut le Village, les abords du pont Jacques-Cartier et les berges, soit plus particulièrement le territoire bordé des rues Saint-Hubert, Sherbrooke, de Rouen, Fullum, Sainte-Catherine, d'Iberville et le fleuve Saint-Laurent*¹⁹⁹ ».

La consultation publique

La documentation a été rendue disponible sur le site web de l'OCPM, de même que sur la page web de la consultation, le 10 décembre 2018. Un communiqué a été diffusé en ligne sur le site web Newswire le même jour.

Pour diffuser l'information relative aux consultations publiques, l'OCPM s'appuie sur une communauté de citoyens et d'organismes qui suivent ses activités. Ainsi, la présente consultation a été annoncée aux 6 300 abonnés à son infolettre, aux plus de 13 000 abonnés à ses pages Facebook et Twitter, ainsi qu'à plus de 32 000 personnes qui résident dans le secteur ou au pourtour de celui-ci et qui ont reçu un dépliant par la poste.

Une rencontre préparatoire a eu lieu le 3 décembre 2018 aux bureaux de l'OCPM avec les représentants de l'arrondissement de Ville-Marie.

La commission a tenu une séance d'information le 19 février 2019 à l'Écomusée du fier monde, quatre forums thématiques les 16 et 23 mars 2019 à l'Espace Fullum, et huit séances d'audition des opinions les 9, 10, 11, 16 et 17 avril 2019 à l'Écomusée du fier monde.

La séance d'information a été diffusée en ligne sur Facebook, Twitter et sur le site web de l'OCPM. La vidéo a par la suite été archivée pour le visionnement en différé sur YouTube. À ce jour, la séance a été visionnée à 1 417 reprises.

La commission et son équipe

Bruno Bergeron, président de la commission

Danielle Casara, commissaire

Christian Giguère, commissaire

Stéphanie Wells, secrétaire-analyste

Olivier Rinfret, analyste

Marina Jolly, analyste

¹⁹⁹ Sommaire décisionnel, doc. 1.1, p. 1

L'équipe de l'OCPM

Brunelle-Amélie Bourque, chargée de logistique et communications

Louis-Alexandre Casal, webmestre

Hadrien Chénier-Marais, responsable de la mobilisation et de la participation en ligne

Luc Doray, secrétaire général

Élisabeth Doyon, designer multimédia

Guy Grenier, consultant

Laurent M. Lafontant, préposé à l'accueil

Lizon Levesque, adjointe administrative

Anik Pouliot, directrice des communications

Nicole Uwimana, préposée à l'accueil

Gilles Vézina, attaché de recherche et de documentation

Les porte-paroles de la Ville de Montréal

Bruno Collin, conseiller en aménagement – chef d'équipe, arrondissement de Ville-Marie

Charlotte Horny, conseillère en aménagement, arrondissement de Ville-Marie

Olivier Légaré, conseiller en aménagement, arrondissement de Ville-Marie

Christophe Ripeau, conseiller en aménagement, arrondissement de Ville-Marie

Les personnes-ressources

Pour la Ville de Montréal

François Cadotte, conseiller en aménagement, service de l'habitation

Martin Crépeau, conseiller en développement communautaire, direction culture, sports, loisirs et développement social, division des sports, loisirs et développement social, arrondissement de Ville-Marie

Driss Ezzaher, chef de division, division circulation et inspection du domaine public, arrondissement de Ville-Marie

Alain Lavoie, conseiller en développement communautaire, direction culture, sports, loisirs et développement social, division des sports, loisirs et développement social, arrondissement de Ville-Marie

Cécile Poirier, conseillère en développement, service de l'habitation

Pour la Commission scolaire de Montréal (CSDM)

David Genesse Bolduc, coordonnateur, Bureau de la planification et de la gestion des espaces

Joëlle Simard, analyste en planification, Bureau de la planification et de la gestion des espaces

Pour Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée (PJCCI)

Étienne Caissy, ingénieur Planification

Jean-François Rousseau, ingénieur Responsable d'ouvrages

Andy Woo, directeur Planification

Pour la Société immobilière du Canada, Vieux-Port de Montréal

Amal Dagher

Les participants ayant posé des questions lors de la séance d'information du 19 février 2019 (par ordre d'intervention)

Sandra Boissé	Jean Décarie	Ron Rayside
Sylvie Chamberland	Caroline Douret	Mélina Morin
Éric Michaud	Gaétan Auger	Angelo Vendetti
Imane Allam	Johanne David	Angèle Dufresne
Karim Kammah	Victor Balsis	Jacques Larin
Andréanne Lapointe	Marie Bourbeau	Julie Leblanc
Daniel Chartier	Pierre-Luc Rivest	André Gagnon
Roberta Capelovitch	Lucie Dufour	Denis Côté

Les participants ayant posé des questions lors du forum citoyen sur les Transports et déplacements du 16 mars 2019 avant-midi (par ordre d'intervention)

Ron Rayside	Benoît St-Jean	Philippe Chartier
Pascal Chartier	Charles Gaudreau	Louise Constantin
Yves Chartrand	Anthony Labossière	André Lavallée
Marie Bourbeau	Jacques Larin	Nicolas Zoghby
Victor Balsis	Karim Kammah	Jérôme Fèvre-Burdy
Julie Leblanc	François Dandurand	

Les participants ayant posé des questions lors du forum citoyen sur les Milieux de vie complets du 16 mars 2019 après-midi (par ordre d'intervention)

Saki Satsuki Aida	Éric Michaud	Hitesh Bhanabhai
Guillaume Le Ny Jean	Julie Leblanc	Marie-Christine Dubuc
Lucie Dufour	Benoît St-Jean	Louis-Philippe Myre
André Gagnon	Veronica Islas	Anne-Marie Grondin
Pascale Therrien	Jean-Charles Hamel	Saki Satsuki Aida
Charles Gaudreau	Jody Negley	
Cécile Deschamps	Isabelle Wolfmann	

Les participants ayant posé des questions lors du forum citoyen sur l'Architecture, le patrimoine et les paysages du 23 mars 2019 avant-midi

Heidi Miller	Denise Chiasson	Isabelle Wolfmann
Ron Rayside	Carl Bégin	André Gagnon
Marie Bourbeau	Julie Leblanc	Louise Constantin
Yves Chartrand	Louis Bourque	Charles Gaudreau
Pascale Felisa	Julie Duchesne	Mardjane Amin
Victor Balsis	Jacques Larin	

Les participants ayant posé des questions lors du forum citoyen sur la vie communautaire du 23 mars 2019 après-midi

Lucie Dufour
Yves Chartrand
Julie Leblanc
Claude Dionne
Louise Constantin
André Gagnon
Tella Bradia
Michel Blais
Heidi Miller
Christian Tanguay

Dominique Lahaise
Jacques Larin
Nathalie Germain
Annie Savage
Véronica Islas
André Querry
Imane Allam
Manon Massé
Claude Dionne
Lucie Dufour

La liste des citoyens et organismes qui ont soumis une opinion écrite avec ou sans présentation orale apparaît à l'annexe 2 sous la rubrique 8.

Annexe 2 – La documentation

1. Procédure et objet du mandat

- 1.1. Sommaire décisionnel
- 1.2. Recommandation
- 1.3. Pièce jointe
 - 1.3.1. Territoire
- 1.4. Résolutions
 - 1.4.1. Résolution CA18 240380 – séance ordinaire du 12 juin 2018
 - 1.4.2. Résolution CE18 1157 – séance ordinaire du 27 juin 2018

2. Démarche de consultation

- 2.1. Dépliant
- 2.2. Activité contributive citoyenne *101 histoires, un territoire*
 - 2.2.1. Trousse « prêt-à-consulter »
- 2.3. Forums thématiques
 - 2.3.1. Canevas des ateliers créatifs

3. Documentation déposée par l'arrondissement de Ville-Marie

- 3.1. Document de mise en situation
 - 3.1.1. Secteur 1 – Le boulevard Ville-Marie et l'accès au pont Jacques-Cartier
 - 3.1.1.1. Rapport du BAPE sur le Projet de modernisation de la rue Notre-Dame à Montréal par le ministère des Transports du Québec (2001)
<http://www.bape.gouv.qc.ca/sections/rapports/publications/bape162.pdf>
 - 3.1.1.2. Évaluation des conditions favorables à la réalisation d'un boulevard entre le tunnel Viger et la rue Frontenac – Secteur Square Papineau/Pied-du-Courant (2018)
 - 3.1.2. Secteur 2 – Les abords du fleuve
 - 3.1.2.1. Règlement autorisant la construction du projet Solano (2001)
<http://ville.montreal.qc.ca/sel/sypre-consultation/afficherpdf?idDoc=10036&typeDoc=1>
 - 3.1.2.2. Règlement autorisant l'occupation du bâtiment Héritage (ancien entrepôt frigorifique) (2001)
<http://ville.montreal.qc.ca/sel/sypre-consultation/afficherpdf?idDoc=10293&typeDoc=1>
 - 3.1.2.3. Carte des installations du Port de Montréal
<https://www.port-montreal.com/pmgeo/navires.do?action=getmap&mapname=installations&lang=fr>
 - 3.1.3. Secteur 3 – La Brasserie Molson
 - 3.1.4. Secteur 4 – Le site de Radio-Canada
 - 3.1.4.1. Projet particulier pour la partie Est du site (2017)

- 3.1.4.2. Accord de développement pour les parties Est et Ouest du site (2017)
- 3.1.5. Secteur 5 – La station de pompage Craig
 - 3.1.5.1. Étude des valeurs architecturales et patrimoniales (2005)
- 3.1.6. Secteur 6 – La prison des Patriotes-au-pied-du-courant
- 3.1.7. Secteur 7 – Le terrain « Portes Sainte-Marie »
 - 3.1.7.1. Règlement autorisant la construction du projet des « Portes Sainte-Marie » (2004)
<http://ville.montreal.qc.ca/sel/sypre-consultation/afficherpdf?idDoc=1224&typeDoc=1>
- 3.1.8. Secteur 8 – L'hôpital de la Miséricorde
- 3.1.9. Étude patrimoniale (2003)
- 3.1.10. Secteur 9 – Les abords du pont Jacques-Cartier – la tête de pont
- 3.1.11. Secteur 10 – Le Village
- 3.1.12. Secteur 11 – Centre-Sud
- 3.1.13. Secteur 12 – Le pôle institutionnel
- 3.1.14. Secteur 13 – Les principales artères commerciales
- 3.2. Carte interactive - fiches détaillées des 13 secteurs
<http://faubourgs.ocpm.qc.ca/carte-interactive.html>
- 3.3. Profil du secteur des Faubourgs
 - 3.3.1. Profil statistique (2018)
 - 3.3.2. Données sur les ménages et les logements (2018)
- 3.4. État de la situation scolaire du secteur Ville-Marie – CSDM
- 3.5. Présentation de l'arrondissement de Ville-Marie lors de la séance d'information du 19 février 2019
- 3.6. Présentation de l'arrondissement lors du forum sur les Transports et déplacements du 16 mars 2019
- 3.7. Présentation de l'arrondissement lors du forum sur les Milieux de vie complets du 16 mars 2019
- 3.8. Présentation de l'arrondissement lors du forum sur l'Architecture, patrimoine et paysages du 23 mars 2019
 - 3.8.1. Présentation de Caroline Magar-Bisson lors du forum sur l'Architecture, patrimoine et paysages du 23 mars 2019
- 3.9. Présentation de l'arrondissement lors du forum sur la Vie communautaire du 23 mars 2019
- 3.10. Cartes de la vision d'aménagement proposée par la Ville de Montréal pour la zone en requalification (futurs milieux de vie), versions de décembre 2018 et mars 2019

4. Documents déposés par les groupes et citoyens

- 4.1. Rapport synthèse de l'événement autour d'une vision de développement du sud-est de Ville-Marie (octobre 2017)
- 4.2. Histoire du quartier Centre-Sud cartographiée (mai 2009)
- 4.3. Portrait du Village (février 2019)
- 4.4. Projet d'inversion de l'accès ferroviaire du CP au Port de Montréal (mai 2008)

5. Documents et liens utiles

- 5.1. Planification et réglementation
 - 5.1.1. L'affectation du sol – Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal
http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/PLAN_URBANISME_FR/MEDIA/DOCUMENTS/170612_AFFECTATION_25.PDF
 - 5.1.2. La densité de construction – Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal
http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/PLAN_URBANISME_FR/MEDIA/DOCUMENTS/170821_DENSITE_25.PDF
 - 5.1.3. Les limites de hauteur- Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal
http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/PLAN_URBANISME_FR/MEDIA/DOCUMENTS/170821_HAUTEURS_25.PDF
 - 5.1.4. Les parcs et les espaces verts – Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal
http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/PLAN_URBANISME_FR/MEDIA/DOCUMENTS/170612_PARC_25.PDF
 - 5.1.5. Le patrimoine bâti- Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal
http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/PLAN_URBANISME_FR/MEDIA/DOCUMENTS/161219_PATRIMOINE_25.PDF
 - 5.1.6. Règlement d'urbanisme de l'arrondissement de Ville-Marie 01-282
http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/ARROND_VMA_FR/MEDIA/DOCUMENTS/01-282%202017-08-03%20F.PDF
- 5.2. Portrait de l'arrondissement de Ville-Marie
 - 5.2.1. Profil sociodémographique
http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=6897,68087682&_dad=portal&_schema=PORTAL
 - 5.2.2. Profil économique
http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/url/page/arrond_vma_fr/rep_affaires_economie/rep_ae_dev_economique/rep_de_profil_economique/coll_de_profil_economique
 - 5.2.3. Portrait commercial (2016)
 - 5.2.4. Carte des projets immobiliers terminés depuis 2013 (avril 2018)
http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/ARROND_VMA_FR/MEDIA/DOCUMENTS/PROJETS_IMMO_2018_AVRIL_TERMIN%20C9S.PDF
 - 5.2.5. Carte des projets immobiliers en chantier (permis émis) (avril 2018)
http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/ARROND_VMA_FR/MEDIA/DOCUMENTS/PROJETS_IMMO_2018_AVRIL_CHANTIER.PDF
 - 5.2.6. Carte des projets immobiliers à l'étude (plans et devis) (avril 2018)
http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/ARROND_VMA_FR/MEDIA/DOCUMENTS/PROJETS_IMMO_2018_AVRIL_ETUDE.PDF
- 5.3. Consultations publiques de l'OCPM
 - 5.3.1. Projet le Bourbon (2017)
<http://ocpm.qc.ca/fr/bourbon>
 - 5.3.2. Stratégie centre-ville (2017)
<http://ocpm.qc.ca/fr/centre-ville>

- 5.3.3. Projet immobilier du Carré des Arts (2015)
<http://ocpm.qc.ca/fr/consultation-publique/projet-immobilier-carre-arts>
- 5.3.4. Projet de transformation du marché Saint-Jacques (2013)
<http://ocpm.qc.ca/fr/etiquettes/marche-saint-jacques>
- 5.3.5. PPU du Quartier des spectacles – pôle du Quartier latin (2013)
<http://ocpm.qc.ca/fr/consultation-publique/ppu-quartier-spectacles-pole-quartier-latin>
- 5.3.6. Cadre de révision des hauteurs et densités – centre-ville (2012)
<http://ocpm.qc.ca/fr/hauteurs-densites>
- 5.3.7. Revitalisation du Quartier Ste-Marie - PPU (2011)
<http://ocpm.qc.ca/fr/consultation-publique/revitalisation-du-quartier-ste-marie-ppu>
- 5.3.8. Projet de développement de la Maison de Radio-Canada (2009)
<http://ocpm.qc.ca/fr/consultation-publique/projet-developpement-maison-radio-canada/documentation>
- 5.3.9. Ancienne gare-hôtel Viger (2008)
<http://ocpm.qc.ca/fr/consultation-publique/ancienne-gare-hotel-viger>
- 5.3.10. Porte Sainte-Marie (2004)
<http://ocpm.qc.ca/fr/consultation-publique/porte-sainte-marie>

6. Travaux de la commission

- 6.1. Compte-rendu de la rencontre préparatoire avec l'arrondissement (3 décembre 2018)
- 6.2. Correspondance de la commission avec la présidence de l'OCPM.
- 6.3. Suivi des questions des citoyens adressées à l'arrondissement lors de la séance d'information (19 février 2019)
 - 6.3.1. Réponses de l'arrondissement (10 avril 2019)
- 6.4. Question de la commission destinée à l'arrondissement (27 mai 2019)
 - 6.4.1. Réponse de l'arrondissement (31 mai 2019)
- 6.5. Activité contributive citoyenne *101 histoires, un territoire*
 - 6.5.1. Histoire des participants
 - 6.5.2. Vidéos des participants
 - 6.5.3. Brochure de présentation des vidéos
 - 6.5.4. Synthèse des résultats des activités spéciales (publics cibles)

7. Transcriptions et webdiffusions

- 7.1. Webdiffusion de la séance d'information du 19 février 2019
 - 7.1.1. Transcriptions de la séance d'information du 19 février 2019
- 7.2. Transcription des forums citoyens tenus le 16 mars 2019 – Transports et déplacements et Milieux de vie complets
- 7.3. Transcription des forums citoyens tenus le 23 mars 2019 – Architecture, patrimoine et paysages et Vie communautaire
- 7.4. Transcription de la séance d'auditions des opinions du 9 avril 2019, 19h
- 7.5. Transcription de la séance d'auditions des opinions du 10 avril 2019, 13h
- 7.6. Transcription de la séance d'auditions des opinions du 10 avril 2019, 19h
- 7.7. Transcription de la séance d'auditions des opinions du 11 avril 2019, 13h

- 7.8. Transcription de la séance d'auditions des opinions du 11 avril 2019, 19h
- 7.9. Transcription de la séance d'auditions des opinions du 16 avril 2019, 19 h
- 7.10. Transcription de la séance d'auditions des opinions du 17 avril 2019, 10 h
- 7.11. Transcription de la séance d'auditions des opinions du 17 avril 2019, 13 h

8. Opinions

- 8.1. Richard Lessard
 - 8.1.1. Présentation
 - 8.1.2. Transcription
- 8.2. Écomusée du fier monde
 - 8.2.1. Transcription
- 8.3. Conseil central du Montréal métropolitain-CSN
 - 8.3.1. Transcription
- 8.4. Centre d'éducation et d'action des femmes
 - 8.4.1. Transcription
- 8.5. Richard Bergeron
 - 8.5.1. Annexe
 - 8.5.2. Transcription
- 8.6. Administration portuaire de Montréal
 - 8.6.1. Présentation
 - 8.6.2. Transcription
- 8.7. Au Coup de Pouce Centre-Sud inc.
 - 8.7.1. Vidéo
 - 8.7.2. Présentation
 - 8.7.3. Transcription
- 8.8. Collectif pour un lieu hommage LGBTQ2+ à Montréal
 - 8.8.1. Transcription
- 8.9. Comité de participation citoyenne du Comité social Centre-Sud
 - 8.9.1. Transcription
- 8.10. Prével
 - 8.10.1. Transcription
- 8.11. Centre-Sud Debout !
 - 8.11.1. Transcription
- 8.12. Coopérative d'habitation Val Perché
 - 8.12.1. Transcription
- 8.13. Louis Caudron
 - 8.13.1. Transcription
- 8.14. Rayside Labossière
 - 8.14.1. Présentation
 - 8.14.2. Transcription
- 8.15. Comité logement Ville-Marie
 - 8.15.1. Transcription
- 8.16. Habiter Ville-Marie
 - 8.16.1. Annexe

- 8.16.2. Présentation
- 8.16.3. Transcription
- 8.17. Restaurant Au Petit Extra et Cabaret Lion d'Or
 - 8.17.1. Présentation
 - 8.17.2. Transcription
- 8.18. TGTA
 - 8.18.1. Transcription
- 8.19. Consortium Groupe Sélection
 - 8.19.1. Présentation
 - 8.19.2. Transcription
- 8.20. Faubourgs Ontario
 - 8.20.1. Présentation
 - 8.20.2. Transcription
- 8.21. Équipe Ipso Facto
 - 8.21.1. Présentation
 - 8.21.2. Transcription
- 8.22. Groupe 1 d'étudiants à l'École d'architecture de l'Université de Montréal
 - 8.22.1. Présentation
 - 8.22.2. Transcription
- 8.23. Groupe 2 d'étudiants à l'École d'architecture de l'Université de Montréal
 - 8.23.1. Présentation
 - 8.23.2. Transcription
- 8.24. Corporation de développement communautaire (CDC) Centre-Sud
 - 8.24.1. Présentation
 - 8.24.2. Transcription
- 8.25. Fédération des coopératives d'habitation intermunicipale du Montréal métropolitain (FECHIMM)
 - 8.25.1. Transcription
- 8.26. Marianne Forgues
 - 8.26.1. Présentation
 - 8.26.2. Transcription
- 8.27. Spirale comité parents
 - 8.27.1. Présentation
 - 8.27.2. Transcription
- 8.28. Philippe Bouchard
 - 8.28.1. Transcription
- 8.29. Comité de sauvegarde des pompes Craig
 - 8.29.1. Présentation
 - 8.29.2. Transcription
- 8.30. Inter-Loge
 - 8.30.1. Document complémentaire
 - 8.30.2. Transcription
- 8.31. Antonin Labossière
 - 8.31.1. Transcription

- 8.32. Conseil régional de l'environnement de Montréal
 - 8.32.1. Présentation
 - 8.32.2. Transcription
- 8.33. AmiEs du courant Sainte-Marie
 - 8.33.1. Présentation
 - 8.33.2. Transcription
- 8.34. Daniel Chartier et le Collectif en environnement Mercier-Est
 - 8.34.1. Transcription
- 8.35. Exeko
 - 8.35.1. Transcription
- 8.36. NOS Architectes
 - 8.36.1. Présentation
 - 8.36.2. Transcription
- 8.37. CIUSSS du Centre-Sud-de-l'Île-de-Montréal
 - 8.37.1. Présentation
 - 8.37.2. Transcription
- 8.38. Chambre de commerce de l'Est de Montréal
 - 8.38.1. Présentation
 - 8.38.2. Transcription
 - 8.38.3. Phyto Action
 - 8.38.4. Présentation
 - 8.38.5. Transcription
- 8.39. Coopérative d'habitation Testan
 - 8.39.1. Transcription
- 8.40. Carrefour alimentaire Centre-Sud
 - 8.40.1. Transcription
- 8.41. CSDM
 - 8.41.1. Présentation
 - 8.41.2. Lien web :
<https://csdmsos.maps.arcgis.com/apps/MapJournal/index.html?appid=406043d8b3ac4998be6ffccd3ff80de1>
 - 8.41.3. Transcription
- 8.42. Montréal-Jonction
 - 8.42.1. Transcription
- 8.43. Jacques Larin
- 8.44. Comité citoyen René-Cat de la Visitation
- 8.45. Table de concertation du faubourg Saint-Laurent
- 8.46. Renaud Paré
- 8.47. Atelier Habitation Montréal
- 8.48. Thomas-Marc Etchecopar
- 8.49. L'Association des résidants du Vieux-Montréal
- 8.50. Les Amis du Quai de l'Horloge
- 8.51. Sid Lee Architecture
- 8.52. Fierté Montréal

- 8.53. Grégory Taillon
- 8.54. Gilbert St-Arnaud
- 8.55. Michèle Renaud et Véronique Nazair-Blanc
- 8.56. Musée de l'Hôpital de La Miséricorde
- 8.57. Manœuvres
- 8.58. Fondation Inca
- 8.59. Écohabitation en partenariat avec IET et Ateliers Ublo
- 8.60. Ordre des architectes du Québec
- 8.61. Boulangerie Pain à Tartine inc.
- 8.62. Regroupement Centres conseils en emploi du quartier Centre-Sud
- 8.63. Devimco Immobilier Inc.
- 8.64. Comité ZIP Jacques-Cartier
- 8.65. Montréal International
- 8.66. CBC / Radio-Canada
- 8.67. Noémie Pomerleau-Cloutier
- 8.68. Marc André Perreault
- 8.69. Réseau d'aide aux personnes seules et itinérantes de Montréal (RAPSIM)
- 8.70. Denis Hébert
- 8.71. Groupe CDH
- 8.72. Groupe Jesta
- 8.73. Manon Massé, députée de Sainte-Marie Saint-Jacques
- 8.74. Quadrilatère de la Miséricorde
 - 8.74.1. Présentation
 - 8.74.2. Transcription
- 8.75. Georges Adamczyk
- 8.76. Association pour la mobilité active de Ville-Marie
- 8.77. Denis Côté
 - 8.77.1. Transcription
- 8.78. Ateliers créatifs Montréal
 - 8.78.1. Présentation
 - 8.78.2. Document supplémentaire
 - 8.78.3. Transcription
- 8.79. Chambre de commerce du Montréal métropolitain
 - 8.79.1. Transcription
- 8.80. Héritage Montréal
 - 8.80.1. Transcription
- 8.81. Patrick Drouin
- 8.82. Pierre Marcoux
- 8.83. Institut de développement urbain du Québec
- 8.84. Claude Boulevraye de Passillé
- 8.85. Bureau de la députée fédérale Hélène Laverdière
- 8.86. Association des architectes paysagistes du Québec
- 8.87. UTILE
 - 8.87.1. Transcription

- 8.88. Coalition pour la promenade au Pied-du-Courant
 - 8.88.1. Présentation
 - 8.88.2. Transcription
- 8.89. Les Valoristes Coopérative de solidarité
 - 8.89.1. Présentation
 - 8.89.2. Transcription
- 8.90. Groupe Mach
 - 8.90.1. Document déposé
 - 8.90.2. Présentation
 - 8.90.3. Transcription
- 8.91. Charles Gaudreau
 - 8.91.1. Présentation
 - 8.91.2. Transcription
- 8.92. Frédérick Bastarache-Ouellette
 - 8.92.1. Transcription
- 8.93. Voies culturelles des Faubourgs
 - 8.93.1. Transcription
- 8.94. Provencher Roy
- 8.95. Angèle Dufresne
 - 8.95.1. Présentation
 - 8.95.2. Document supplémentaire
- 8.96. Centre culturel et communautaire Ste-Brigide
 - 8.96.1. Transcription
- 8.97. Les Forges de Montréal
 - 8.97.1. Transcription
- 8.98. Isabelle Wolfmann
 - 8.98.1. Transcription
- 8.99. IRIS
 - 8.99.1. Transcription
- 8.100. TIESS
 - 8.100.1. Transcription
- 8.101. Chantale Saint-Onge
 - 8.101.1. Transcription
- 8.102. Huguette Trahan
 - 8.102.1. Transcription
- 8.103. André Gagnon
 - 8.103.1. Transcription
- 8.104. Claude Dionne
 - 8.104.1. Transcription

Annexe 3 – Recommandations

Recommandation #1

La commission recommande à l'arrondissement de Ville-Marie d'inclure un diagnostic prospectif beaucoup plus détaillé du profil sociodémographique, des équipements collectifs, des fuites commerciales, du plan de mobilité durable, du patrimoine bâti et du patrimoine industriel.

Recommandation #2

La commission recommande à l'arrondissement de ne pas se limiter aux notions d'usages, de densité, d'équipements et d'infrastructures publiques pour y inclure aussi les composantes du développement social, économique et environnemental en s'appuyant sur la culture du lieu, son histoire et les caractéristiques des populations qui habitent et fréquentent le secteur.

Recommandation #3

La commission recommande à l'arrondissement d'identifier et de reconnaître les composantes identitaires du secteur, d'établir des mécanismes qui en assureront la protection et la mise en valeur.

Recommandation #4

La commission recommande à l'arrondissement de faire reposer le PPU sur un concept d'aménagement qui reconnaît le rôle central de la rue Sainte-Catherine comme cœur d'animation du secteur tout au long de l'année.

Recommandation #5

La commission recommande à l'arrondissement de s'appuyer sur les diverses composantes du patrimoine matériel et immatériel du secteur pour établir des passerelles entre les milieux de vie existants et les îlots à requalifier.

Recommandation #6

La commission recommande à l'arrondissement de miser sur les arts et la culture en tant que vecteurs de développement social et économique, à l'instar de ce qui a été proposé dans le PPU du quartier Sainte-Marie adopté en 2012.

Recommandation #7

La commission recommande à l'arrondissement de reconnaître et de mettre en valeur le potentiel récréotouristique du secteur de la station de pompage Craig/Pied-du-Courant.

Recommandation #8

La commission recommande à l'arrondissement d'appuyer les projets de lieux de mémoire sur la rue Sainte-Catherine pour les communautés LGBTQ2+ et sur le site de l'hôpital de la Miséricorde, en plus de réserver les terrains et d'acquérir les immeubles requis pour leur établissement.

Recommandation #9

La commission recommande à l'arrondissement d'asseoir toute la réflexion et les orientations sur les attentes des citoyens de tous âges qui souhaitent grandir et s'épanouir dans leur milieu de vie.

Recommandation #10

La commission recommande à l'arrondissement de doter le secteur des Faubourgs d'équipements scolaires, récréatifs, sportifs, communautaires et culturels, et de lieux de socialisation sécuritaires, conviviaux, inclusifs et solidaires.

Recommandation #11

La commission recommande à l'arrondissement d'identifier dès à présent les besoins estimés pour les 15 000 à 20 000 nouveaux citoyens des îlots à requalifier et de réserver les terrains ou les bâtiments requis.

Recommandation #12

La commission recommande à l'arrondissement d'inscrire un élément de vision fondateur et respectueux des attentes citoyennes de tous âges, qui leur permettront de grandir et s'épanouir dans les différents milieux de vie qui composent le secteur des Faubourgs.

Recommandation #13

La commission recommande à l'arrondissement d'inscrire les notions les plus actuelles sur les collectivités viables, afin que le secteur puisse être qualifié de secteur complet, solidaire, inclusif, durable et participatif.

Recommandation #14

La commission recommande à l'arrondissement d'inscrire dans le PPU la nécessité d'élargir l'étude des déplacements à l'échelle de tout le secteur.

Recommandation #15

La commission recommande à l'arrondissement de Ville-Marie d'inscrire au PPU la nécessité d'établir des liaisons conviviales reliant les importants attraits du secteur des Faubourgs par l'aménagement d'un réseau vert intégré, à partir de son cœur, la rue Sainte-Catherine.

Recommandation #16

La commission recommande à l'arrondissement d'inscrire au PPU la nécessité d'établir un plan d'ensemble intra et inter quartier qui regroupe les améliorations de toutes les composantes du transport intermodal telles les stations de métro, le réseau d'autobus, la desserte de Bixi, l'autopartage, le tramway, les systèmes rapides par autobus, les voies cyclables, le Réseau express vélo sans négliger l'accessibilité universelle.

Recommandation #17

La commission recommande à l'arrondissement de Ville-Marie de réévaluer le projet de relèvement de la tête du pont Jacques-Cartier en s'appuyant sur les attentes citoyennes qui souhaitent une entrée de ville verte, sécuritaire et conviviale.

Recommandation #18

La commission recommande à l'arrondissement de ne pas retenir la proposition d'ériger une passerelle surplombant les activités de la gare de triage du Port de Montréal, tant pour des raisons de sécurité que pour des raisons d'ordre technique.

Recommandation #19

La commission recommande à l'arrondissement d'élargir le parc du Pied-du-Courant en y intégrant les deux terrains du ministère des Transports.

Recommandation #20

La commission recommande à l'arrondissement de convenir d'une entente avec le ministère des Transports afin qu'il puisse utiliser d'autres terrains qui seront libérés lors de la reconfiguration de l'axe Ville-Marie/Notre-Dame, afin de maintenir les activités de la Friche et du Village au Pied-du-Courant.

Recommandation #21

La commission recommande à l'arrondissement de relier la promenade riveraine pour raccorder le parc du Pied-du-Courant à la promenade riveraine du Chemin-Qui-Marche et de raccorder le réseau cyclable du REV à établir dans ce secteur.

Recommandation #22

La commission recommande à l'arrondissement de proposer et de promouvoir toutes initiatives visant à maintenir dans les milieux de vie existants des logements abordables pour les populations vulnérables et fragilisées qui désirent conserver leurs logements.

Recommandation #23

La commission recommande à l'arrondissement de Ville-Marie de poursuivre et de promouvoir les initiatives visant à soutenir les groupes de ressources techniques afin de contrer les difficultés d'offrir du logement social au centre-ville.

Recommandation #24

La commission recommande à l'arrondissement de porter une attention particulière au logement étudiant afin de documenter le phénomène et de vérifier l'impact réel sur le logement destiné aux familles avec enfants.

Recommandation #25

La commission recommande à l'arrondissement de proposer des initiatives visant à doter ce secteur de nouveaux logements pour étudiants par la mise en réserve de terrains, ou

l'inscription d'un droit de préemption sur des immeubles existants pour contrer la concurrence entre les demandeurs de logements pour famille et les demandeurs de logements étudiants.

Recommandation #26

La commission recommande à l'arrondissement de s'engager à protéger et mettre en valeur le patrimoine matériel sur la portion reconnue du bâtiment et d'instruire un projet de mise en valeur du patrimoine immatériel de l'hôpital de la Miséricorde.

Recommandation #27

La commission recommande à l'arrondissement de réévaluer la pertinence de conserver les portions du complexe immobilier dont la valeur patrimoniale n'est pas reconnue.

Recommandation #28

La commission recommande à l'arrondissement d'identifier dans le PPU des règles de compositions architecturales en harmonie avec la portion du bâtiment patrimonial conservée.

Recommandation #29

La commission recommande à l'arrondissement de maintenir des objectifs visant la rénovation et la restauration des bâtiments qui sont les témoins du passé, sans oublier le caractère particulier des rues commerciales Ontario et Sainte-Catherine.

Recommandation #30

La commission recommande à l'arrondissement de maintenir une assistance technique et monétaire, à l'instar du plan de mise en œuvre du PPU du quartier Sainte-Marie²⁰⁰, de contrôler la location à court terme des logements, et d'étudier la possibilité de prendre en charge les logements et les édifices laissés à l'abandon.

Recommandation #31

La commission recommande à l'arrondissement d'établir ses orientations sur la destinée toutes saisons de la rue Sainte-Catherine, par la reconnaissance de son caractère identitaire dont la notoriété rayonne aussi à l'international.

Recommandation #32

La commission recommande à l'arrondissement d'inclure dans le plan d'action du PPU des mesures visant la conservation du caractère actuel de la rue Ontario et d'adopter des mesures pour réduire les inconvénients causés par la circulation de transit.

Recommandation #33

La commission recommande à l'arrondissement d'inclure dans le plan d'action du PPU la nécessité d'établir un plan de développement commercial pour l'ensemble du secteur.

²⁰⁰ Programme d'amélioration des logements. Ville de Montréal (2012), *Programme particulier d'urbanisme du quartier Sainte-Marie*, https://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=7317,125387576&_dad=portal&_schema=PORTAL

Recommandation #34

La commission recommande à l'arrondissement de définir le caractère à donner à la rue Atateken au sud de la rue Sainte-Catherine en mettant en valeur sa marchabilité vers le fleuve.

Recommandation #35

La commission recommande à l'arrondissement d'intégrer toutes contributions possibles et soutenues à l'économie sociale pour le développement de l'emploi solidaire et inclusif dans le secteur.

Recommandation #36

La commission recommande à l'arrondissement d'appuyer les différents organismes à vocation solidaire et inclusive dans la recherche de locaux ou d'espaces pour exercer leurs activités.

Recommandation #37

La commission recommande à la Ville de Montréal de sensibiliser le gouvernement du Québec afin qu'il révisé le mode de calcul de l'indice de défavorisation d'un secteur pour que le phénomène d'embourgeoisement qui affecte plusieurs arrondissements de Montréal n'atteigne pas les personnes les plus démunies dans leur capacité d'avoir accès à des services que les groupes communautaires ne pourraient plus leur offrir.

Recommandation #38

La commission recommande à la Ville de Montréal de poursuivre ses représentations auprès du gouvernement du Québec afin d'obtenir un pouvoir de taxation différenciée pour diverses catégories de bâtiment et de commerce dans des secteurs aux prises avec les effets néfastes de l'embourgeoisement.

Recommandation #39

La commission recommande à l'arrondissement d'être attentif au caractère architectural et paysager de la rue Ontario et d'agir avec prudence lors de travaux d'amélioration, afin de ne pas mettre en péril les commerces qui s'adressent aussi aux ménages à faible revenu.

Recommandation #40

La commission recommande à l'arrondissement de porter une attention particulière à certains éléments apparaissant au plan intitulé Vision d'aménagement proposée par la Ville de Montréal pour la zone en requalification (futurs milieux de vie) version de mars 2019²⁰¹ et qui, de l'avis de la commission, réclament des ajustements.

Recommandation #41

La commission recommande à l'arrondissement de reconsidérer la proposition d'implanter des immeubles résidentiels à la limite nord du terrain de la station Craig, en laissant le terrain libre de construction jusqu'au prolongement de la rue de la Gauchetière Est au nord du site.

²⁰¹ Cartes de la vision d'aménagement proposée par la Ville de Montréal pour la zone à requalifier, doc. 3.10, p. 2

Recommandation #42

La commission recommande à l'arrondissement d'identifier, préalablement à la publication du projet de PPU, tout immeuble d'intérêt pour protéger la dotation du secteur d'équipements publics scolaires, récréatifs, sportifs, communautaires et culturels, essentiels à l'épanouissement des citoyens qui fréquentent le secteur des Faubourgs et y grandissent. Elle recommande également que l'arrondissement suggère au conseil municipal d'établir soit des réserves foncières ou d'inscrire des droits de préemption sur les terrains visés.

Recommandation #43

La commission recommande à l'arrondissement d'identifier, préalablement à la publication du projet de PPU, les bâtiments du patrimoine industriel du secteur des Faubourgs qui doivent être mis en valeur pour accueillir des activités artisanales et industrielles légères, en accord avec la volonté de maintenir dans le secteur des Faubourgs une importante contribution des artistes et des artisans et de conférer à ces immeubles un zonage exclusivement d'industrie légère.

Recommandation #44

La commission recommande à l'arrondissement de prévoir l'établissement d'un mode de gouvernance approprié pour assurer la mise en œuvre du plan d'action du PPU.





OFFICE
DE CONSULTATION PUBLIQUE
DE MONTRÉAL

LA MISSION

L'OCPM a été créé tout spécialement pour que certaines consultations publiques soient menées par une entité neutre et indépendante. Les rapports de consultation de l'OCPM incluent toujours une analyse des préoccupations de la communauté ainsi que des recommandations spécifiques pour guider les décisions des élus.



OFFICE
DE CONSULTATION PUBLIQUE
DE MONTRÉAL



1550, rue Metcalfe, bureau 1414
Montréal (Québec)
H3A 1X6



Téléphone : 514 872-3568

Suivez l'OCPM sur...



ocpm.qc.ca