

OPINION

PRÉSENTÉE À L'OFFICE DE CONSULTATION PUBLIQUE DE MONTRÉAL

DANS LE CADRE DE LA CONSULTATION SUR
LE PROJET DE PROGRAMME PARTICULIER
D'URBANISME DES FAUBOURGS



DOCUMENT PRÉPARÉ
EN COLLABORATION
AVEC

BC2 | **sidlee**
architecture

TABLE DES MATIÈRES

PRÉAMBULE.....	1
INTRODUCTION	5
1 MISE EN VALEUR DU PATRIMOINE ET DE L'HISTOIRE DU QUARTIER	9
2 CRÉATION D'UN MILIEU DE VIE COMPLET, MIXTE, DIVERSIFIÉ ET DE QUALITÉ.....	10
3 CRÉATION D'UN MILIEU SÉCURITAIRE ET CONVIVIAL POUR LES PIÉTONS ET CYCLISTES ...	12
4 INTÉGRATION DU CADRE BÂTI EXISTANT ET PROJETÉ	13
5 CRÉATION DE NOUVEAUX PARCS.....	14
6 CRÉATION D'OUVERTURES VISUELLES SUR LE FLEUVE	16
7 RETISSAGE DE LA TRAME URBAINE	17
8 MAINTIEN DU PÔLE D'EMPLOIS	20
9 MISE EN ŒUVRE ET PHASAGE	21
CONCLUSION.....	22
SYNTHÈSE DES RECOMMANDATIONS	23
ANNEXE A – UNITÉ PAYSAGÈRE DE L'ÎLOT DES VOLTIGEURS.....	A

PRÉAMBULE

Le projet de Programme particulier d'urbanisme du quartier des Faubourgs présente une vision ambitieuse pour l'avenir du secteur. Groupe Sélection, MONTONI et le Fonds immobilier de solidarité FTQ souhaitent féliciter la Ville de Montréal pour l'élaboration de ce grand projet.

Dernier site du centre urbain de la métropole offrant une large fenêtre sur le fleuve Saint-Laurent, la propriété de la brasserie Molson Coors représente par sa disponibilité l'opportunité de créer un nouveau milieu de vie en continuité du quartier des Faubourgs. La requalification de cette propriété constitue une chance unique pour Montréal de se doter d'un projet de développement exemplaire, visionnaire, porteur des valeurs de la communauté et inspiré du mode de vie ainsi que de l'art de vivre montréalais.

Le redéveloppement du site Molson permettra la création d'un quartier complet à dominante résidentielle, où les Montréalais et Montréalaises pourront travailler et se divertir, notamment par l'implantation d'un pôle d'emplois et de services.

Site connu comme étant à l'origine du Montréal industriel du 18^e siècle, et témoin de deux siècles d'histoire de la métropole, ce redéveloppement sera l'assise et la bougie d'allumage d'un renouveau urbain du 21^e siècle.

Le **consortium** formé par Groupe Sélection, MONTONI et le Fonds immobilier de solidarité FTQ (« Consortium », ci-après) a été choisi par la brasserie Molson Coors pour se porter acquéreur puis redévelopper le site de son usine, dont les activités de production et de distribution déménageront en 2021 vers de nouvelles installations. Le Consortium s'est démarqué parmi les acheteurs potentiels par sa vision globale pour le site, axée sur un développement aux usages mixtes, durable, dans le respect du patrimoine et de l'héritage de l'iconique brasserie. Son positionnement comme propriétaire, développeur, constructeur, opérateur et acteur impliqué du développement économique et communautaire de Montréal assure également le respect ainsi que la pérennité de la vision de redéveloppement du site.

Molson est la plus ancienne société canadienne opérant toujours sur son site d'origine. Notre projet visionnaire propose d'allier **mise en valeur du patrimoine**, pour honorer l'histoire du site, et **densification**, pour réussir la création d'un milieu de vie mixte, répondant aux aspirations des Montréalaises et Montréalais, grâce à l'atteinte des meilleures pratiques d'aménagement et d'architecture durables de qualité.

Tout comme les autorités municipales le souhaitent, le projet que nous développerons avec et pour les Montréalais et Montréalaises permettra de se reconnecter avec le fleuve et son paysage. Nous souhaitons créer une promenade de style front de fleuve d'envergure internationale sur toute la longueur du site, accessible à tous, en continuité de la trame touristique du Vieux-Montréal vers l'Est.

Grâce au réaménagement éventuel de l'autoroute Ville-Marie en boulevard urbain, le site Molson pourra s'inscrire directement dans le prolongement de la trame de rue existante au nord du boulevard René-Lévesque, conformément à la volonté exprimée par la Ville de Montréal de retisser le tissu urbain du quartier.

Tout projet de cette envergure doit passer par une démarche d'acceptabilité sociale qui saura rejoindre l'ensemble des parties prenantes et intéressées. À ce titre, la protection du patrimoine sera un élément incontournable de ce redéveloppement. Notre concept y veillera entre autres par la protection et l'intégration du patrimoine culturel vivant et une réutilisation pérenne des lieux. La mémoire du site sera ravivée dans l'aménagement d'une brasserie où l'histoire sera mise à l'honneur. Selon les résultats des recherches patrimoniales et archéologiques qui seront entreprises, le Consortium mettra en valeur les vestiges des Premières Nations, tout en commémorant l'histoire du lieu. De plus, le Consortium souhaite collaborer avec les organismes du milieu comme la Société d'habitation et de développement de Montréal (SHDM) et les groupes de ressources techniques, ainsi que mobiliser les forces pour la réalisation de locaux communautaires et logements abordables et sociaux intégrés au site, de même que le déploiement d'un pôle civique, qui comprendra notamment une école.

PRÉSENTATION DES MEMBRES DU CONSORTIUM

Le Consortium, composé de trois groupes de leaders de l'industrie du développement immobilier, bénéficie d'un positionnement fort en tant qu'investisseur et promoteur. Il fera bon usage des rôles complémentaires et de la grande expertise de ses membres pour assurer un redéveloppement de qualité pour le site de la brasserie Molson. Dans la région métropolitaine, le Consortium fait déjà équipe sur le projet Espace Montmorency, le plus important projet à usage mixte à Laval, dont la construction s'est amorcée en 2019 et qui devrait accueillir ses premiers locataires en 2021. Chacun des groupes du consortium compte également sur une feuille de route bien remplie en matière de développement immobilier.

Groupe Sélection

Groupe Sélection est un leader canadien dans la création et la gestion de milieux de vie où toutes les générations peuvent se rassembler et s'épanouir. Connaissant une croissance sans précédent depuis plus de 30 ans, Groupe Sélection est la plus importante entreprise privée du secteur des complexes pour retraités au pays. L'entreprise compte aujourd'hui plus de 50 complexes d'habitation en opération, en construction et en développement au Canada et aux États-Unis et la valeur de ses actifs dépasse 5 milliards de dollars.

Groupe Sélection innove par sa vision intergénérationnelle avant-gardiste et sa structure intégrée verticalement unique. Ces atouts sont les piliers de son expansion géographique et de la diversification de ses produits immobiliers destinés aux jeunes, aux familles et aux retraités, dont voici les grandes lignes :

- Un concept immobilier conçu par et pour les millénariaux, le Yimby (pour « Yes in My Back Yard »). Il s'agit d'un complexe d'appartements locatifs « clé en main » pensé pour combler les besoins de cette génération qui rêve de vivre dans des logements à la fois simples, bien conçus et modernes. Le complexe propose des aires communes multifonctionnelles qui permettant aux locataires d'optimiser la vie en communauté.
- Un concept d'appartements locatifs haut de gamme répondant aux besoins d'une clientèle active de 55 ans et plus, en leur permettant de vivre et de profiter de leur liberté, comme s'ils résidaient dans un centre de villégiature de grand luxe. Le complexe propose à ses locataires des espaces communs pratiques et conviviaux, créant ainsi une communauté active et amenant une vie sociale bien remplie.

- Des condos locatifs qui allient confort et simplicité, tout en répondant aux besoins éclectiques qu'impose le rythme effréné de la vie moderne. S'adressant principalement aux jeunes ménages et familles d'aujourd'hui, ce produit révolutionne la vie de condos en permettant à ses locataires de savourer pleinement leurs moments de détente et de pratiquer leurs activités favorites en famille, en couple ou entre amis.
- Ces produits s'ajoutent à Sélection Retraite, lancé il y a 30 ans et à la base de l'expertise de Groupe Sélection. Pensé et conçu pour les retraités de 70 ans et plus, les complexes de Sélection Retraite offrent aux résidents des installations à la fine pointe qui encouragent le maintien d'une vie sociale, active et engagée favorisant le bien-être. De grandes aires communes proposent une foule d'activités qui forgent l'esprit de communauté, créant ainsi des espaces de vie animés où résonnent le bonheur, le plaisir et les fous rires contagieux.

MONTONI

Fondé en 1995, MONTONI se démarque dans le monde du développement immobilier par l'offre d'une gamme complète de services unifiés et verticalement intégrés couvrant tous les aspects d'un projet immobilier, soit la promotion, la construction — de l'excavation au design intérieur —, et la gestion immobilière.

L'entreprise basée à Laval compte près de 150 employés et un portfolio de plus de 400 projets. Membre agréé LEED du Conseil du bâtiment durable du Canada, MONTONI mise sur la construction d'un patrimoine avant-gardiste qui allie la technologie et le développement durable. L'entreprise compte à son actif près de :

- 12 millions de pieds carrés de constructions commerciales et industrielles ;
- 30 centres corporatifs ;
- 15 millions de pieds carrés en développement ;
- 3,5 millions de pieds carrés de bâtiments certifiés LEED.

Se démarquant par l'aspect novateur et la qualité de ses réalisations, MONTONI a notamment remporté le Prix INOVA de l'Institut de développement urbain du Québec, catégorie Bâtiment intégré, industriel et de R&D, pour la construction du siège social du Groupe Lumenpulse, et le Prix Leader en transport durable MOBA pour la réduction de l'impact environnemental du campus Ericsson.

Fier détenteur du titre des Sociétés les mieux gérées au Canada depuis 2001 et membre du Club Platine depuis 2007, MONTONI se spécialise dans l'acquisition de terrains et d'immeubles à des fins de construction ou de location à travers sa division de développement. L'entreprise a réussi à se tailler une place de choix parmi les constructeurs et promoteurs de Montréal qui détiennent un portefeuille de terrains d'envergure dans la région montréalaise.

Fonds immobilier de solidarité FTQ

Depuis près de 30 ans, le Fonds immobilier de solidarité FTQ contribue au développement économique du Québec en participant financièrement et stratégiquement à la réalisation de projets immobiliers rentables, créateurs d'emplois et socialement responsables, en partenariat avec des leaders du secteur. Ses investissements rejaillissent sur les quelque 707 000 actionnaires-épargnants du Fonds de solidarité FTQ

qui, grâce à ses investissements dans des milliers d'entreprises, constitue le plus grand réseau québécois en capital de développement. Le Fonds gère un actif net de 13,8 milliards de dollars.

Le Fonds immobilier et le Fonds ont une vision commune : celle d'un développement durable qui donne aux valeurs humaines toute la place qui leur revient.

Le Fonds immobilier choisit des projets immobiliers qui soutiennent l'économie autant qu'ils enrichissent les collectivités. Il privilégie le développement de projets mixtes, inclusifs et durables dont les retombées contribuent à la prospérité collective. Parce que le Fonds immobilier veut s'investir pour une meilleure société.

Au 31 mai 2020, le Fonds immobilier comptait :

- 58 projets en développement ou en construction d'une valeur de 3,7 milliards \$ qui créeront 30 000 emplois ;
- 80 immeubles en gestion d'actifs
- 115 millions de dollars étaient investis pour des projets de logements sociaux, communautaires ou abordables qui, au fil des ans, ont permis de construire ou de rénover plus de 5 300 logements de qualité pour ménages à faible revenu ;
- 400 millions de dollars étaient consacrés à la réalisation de projets d'infrastructures immobilières à vocation socio-économique comme des écoles publiques, des centres culturels et sportifs ;
- Le Fonds immobilier est membre du Conseil du bâtiment durable du Canada — division Québec.

INTRODUCTION

En 2019, une première phase de consultation tenue par l'OCPM avait donné l'occasion au Consortium de présenter sa vision de redéveloppement du site Molson. Les orientations formulées se résument ainsi :

- Le retissage de la trame urbaine et la création de liens entre le Site, le Vieux-Montréal, le quartier Centre-Sud et les abords du Port de Montréal ;
- Une augmentation du domaine public par la création de nouveaux parcs ;
- La création d'ouvertures visuelles vers le fleuve ;
- Le maintien d'emplois sur le site ;
- La création d'un milieu de vie complet favorisant la mixité et répondant notamment aux besoins des résidents du quartier et en particulier des familles ;
- Un environnement urbain aménagé à l'échelle des piétons et des cyclistes ;
- L'intégration avec le cadre bâti existant et projeté aux abords du site, notamment au niveau de la densité ;
- La mise en valeur du patrimoine et de l'histoire du quartier, et ;
- La bonification du site par le possible ajout de terrains additionnels résultant de la transformation de l'emprise de l'autoroute Ville-Marie en boulevard urbain.

En mars 2020, le Consortium a été heureux de prendre connaissance du document de projet de Programme particulier d'urbanisme des Faubourgs. Il tient à féliciter la Ville de Montréal pour la présentation de ce plan visionnaire pour le quartier. **Dans l'ensemble, le Consortium est en accord avec la vision présentée par le projet de PPU.** Il tient à souligner la qualité du travail de l'équipe municipale quant aux éléments suivants :

- **La trame des rues**, qui permettra de connecter le site Molson au Vieux-Montréal et au Centre-Sud, tout en favorisant la création de nombreux axes visuels vers le fleuve ;
- **Le Chemin-qui-marche**, qui permettra l'accessibilité universelle publique des abords du fleuve ;
- **Le caractère spécial de l'îlot des Voltigeurs**, dont le développement permettra une mise en valeur pérenne du patrimoine historique et culturel ;
- Les **usages mixtes et l'introduction des hauteurs sur le site**, pour former un quartier urbain complet, de qualité, vivant et bénéficiant de services à la communauté qui soient complets.

Cette deuxième phase de consultation offre l'opportunité de se positionner par rapport au projet de PPU des Faubourgs. D'abord, le Consortium souhaite réitérer sa vision pour l'avenir du site Molson :

Créer un quartier vivant, assurant la vitalité et l'attractivité du centre-ville de Montréal et du Vieux-Montréal, mettant en valeur la mémoire collective du lieu et proposant un milieu de vie mixte, inclusif, diversifié et de qualité.

Il reste, selon le Consortium, des éléments à bonifier et à approfondir dans le PPU, d'où la raison du dépôt du présent mémoire dans le cadre de cette consultation publique de l'OCPM. Bien que l'année 2020 soit marquée par la pandémie liée à la COVID-19, c'est une année exceptionnelle qui ne doit pas complètement modifier la vision à moyen et long terme du développement urbain. Les répercussions des changements climatiques,¹ de la dépendance à l'automobile et de l'étalement urbain² sont nombreuses sur la santé publique.³ Malgré les événements des derniers mois, la densité demeure une avenue incontournable pour offrir plus de logements disponibles à toutes les classes sociales, et offrir des espaces de vie urbains, sécuritaires et de qualité. Le site Molson, mais aussi les grands terrains à requalifier sur le territoire des Faubourgs, offre la possibilité de créer des quartiers complets où les citoyens pourront se loger, travailler et se divertir (*live, work, play*). Il s'agit d'une opportunité unique. Le projet qui sera proposé par le Consortium s'appuiera sur plusieurs éléments qui auront des répercussions positives pour le secteur, notamment via l'application des règles de l'art du design urbain dans une démarche exceptionnelle de planification et de collaboration avec la Ville de Montréal, par exemple : une densité adoucie par les basilaires, le respect des gabarits à l'échelle humaine et l'optimisation des périodes d'ensoleillement. D'autres grands projets de réaménagement d'ensemble manufacturiers selon certains de ces principes ont d'ailleurs fait leurs preuves : le East Bayfront et le Distillery District à Toronto ou encore le Dominion Sugar Factory à Brooklyn. En Europe, Confluence, à Lyon, et le Royal SeaPort à Stockholm font office de projets exemplaires.

Lors de l'achat des terrains de la brasserie Molson Coors, le Consortium a signé une entente avec la Ville de Montréal, Molson et la SHDM. À travers cette entente, le développeur contribuera à rehausser la qualité du site Molson par les gestes suivants :

- Au-delà de la contribution aux fins de frais de parc, le Consortium offrira jusqu'à **1 600 m² additionnels de parc**, afin d'améliorer la qualité des espaces publics ;
- Le Consortium consent à aménager un **lien piéton** et une servitude de passage entre le site et le parc du Pied-du-Courant, notamment en passant à travers l'îlot des Voltigeurs ;
- Le Consortium s'engage à respecter le développement des unités d'habitation selon le Règlement pour une métropole mixte actuellement en préparation et à contribuer avec des solutions créatives pour créer un site diversifié, s'adressant à tous les âges et tous les types de ménages ;
- Le Consortium consent à léguer l'îlot compris entre les rues Montcalm, Beaudry, Notre-Dame et l'axe Ville-Marie ;
- Le Consortium consent à vendre de gré à gré en faveur de la Ville de Montréal un terrain de 4 850 m² pour le développement d'un pôle civique. Une entente de gré à gré pour un bâtiment remplissant des fonctions de pôle économique sur l'îlot des Voltigeurs est également prévue en faveur de la Ville de Montréal.

¹ Gouvernement du Québec. Impact des changements climatiques sur la santé. En ligne : <https://www.quebec.ca/sante/conseils-et-prevention/sante-et-environnement/effets-des-changements-climatiques-sur-la-sante/#:~:text=Les%20changements%20climatiques%20ont%20un,aux%20changements%20naturels%20du%20climat,> consulté le 20 octobre 2020.

² Direction de la santé environnementale et de la toxicologie (2019). Indicateurs en lien avec les vagues de chaleur et la santé de la population. Mise à jour. Rapport final, Institut national de la santé publique du Québec, 74 p. En ligne : https://www.inspq.qc.ca/sites/default/files/publications/2650_indicateurs_vagues_chaleur_sante_population.pdf, consulté le 20 octobre 2020.

³ Barton, H., Tsourou, C. (2004). Urbanisme et santé. Un guide de l'OMS pour un urbanisme centré sur les habitants. Document final, 194 p. En ligne : https://www.euro.who.int/data/assets/pdf_file/0010/102106/E93982.pdf, consulté le 20 octobre 2020.

Contexte de développement du site

Le marché immobilier résidentiel de Montréal est de moins en moins abordable, ce qui exacerbe l'étalement urbain.⁴ Cette tendance, qui s'inscrit dans le contexte particulier de notre région métropolitaine, n'en rejoint pas moins une trajectoire également identifiée dans d'autres grandes villes d'Amérique du Nord. Il y a donc une grande importance à agir dès maintenant en ce sens. Présentement, les taux d'inoccupation du logement en ville sont très bas, créant beaucoup de pression sur le marché immobilier. À titre d'exemple, le taux d'inoccupation du marché locatif en 2020 est descendu à 1,5 % dans la RMR de Montréal.⁵ Le site Molson possède un positionnement enviable, à distance de marche du centre-ville de Montréal, du Vieux-Montréal, des quartiers voisins et de stations de métro. Il présente également la possibilité d'accueillir beaucoup de ménages.

C'est donc l'occasion de créer un milieu dense et vivant de qualité, en respect des gabarits à l'échelle humaine, axé sur les espaces verts et parcs publics, et qui intègre les volumes en respect de toutes ces règles, afin d'offrir la masse critique qui supporte des services publics complets et de qualité. Dans ce contexte, qui est par ailleurs marqué par les changements climatiques, il est impératif d'adopter la vie verticale, pour la création de milieux de vie denses, mixtes, où la mobilité active est mise de l'avant. La création de nouveaux logements contribuera également à la vitalité du quartier des Faubourgs.

Bien entendu, le redéveloppement du site Molson sera réalisé sur une longue période. **Le Consortium cherche donc à s'assurer que le projet de Programme particulier d'urbanisme du quartier des Faubourgs offre de la flexibilité et de l'agilité, surtout quant à la forme du cadre bâti, des hauteurs et de la densité, pour assurer un processus de planification du design urbain axé sur la qualité.**

Le site Molson

Le site Molson est constitué de l'usine Molson Coors, de ses bâtiments administratifs et de ses stationnements. L'ensemble présente de nombreuses qualités – un positionnement enviable, au pied du pont Jacques-Cartier, à un jet de pierre du Vieux-Montréal et à distance de marche des stations de métro Beaudry et Papineau, une vue sur le fleuve Saint-Laurent, un cadre bâti patrimonial, et un important potentiel de développement. Cependant, il est important de souligner que certains éléments, propres à chaque portion, contraignent le développement du site.

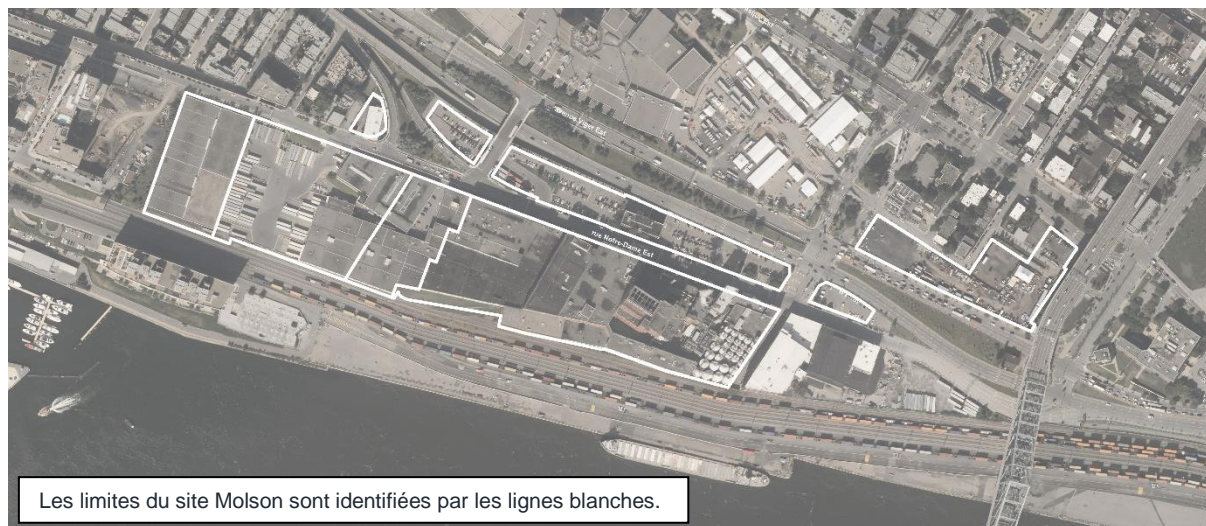
À moins de changements dans la répartition des densités et des hauteurs entre les différents îlots projetés, et en raison de la complexité des ensembles présentés ci-dessous, il sera difficile d'imaginer la création de logements, de zones commerciales et de lieux d'emploi avant de nombreuses années. La flexibilité et l'agilité demandées dans le PPU des Faubourgs sont essentielles pour s'adapter aux conditions complexes de redéveloppement du site.

⁴ <https://cmm.gc.ca/grands-enjeux/etalement-urbain/>, consulté le 20 octobre 2020.

⁵ SCHL (2020). Rapport sur le marché locatif. RMR de Montréal. Rapport final, 13 p. En ligne : <https://assets.cmhc-schl.gc.ca/sites/cmhc/data-research/publications-reports/rental-market-reports/2019/rental-market-reports-montreal-64413-2020-a01-fr.pdf?rev=cdac4a23-a820-40c4-bd6c-74acc9957514>, consulté le 20 octobre 2020.

Le site est composé des trois grandes sections suivantes :

1. L'usine, sise entre le chemin de fer au sud, la rue Notre-Dame au nord, l'avenue Papineau à l'est et la rue Atateken à l'ouest. Cette portion de site est la plus vaste. On y retrouve le plus grand ensemble bâti, lequel comprend principalement les fonctions d'usine de la brasserie, où l'on prépare la bière, on l'embouteille et on la prépare à l'expédition. Ainsi, l'ensemble bâti sert des activités industrielles, ce qui se reflète dans l'aménagement intérieur, et parfois dans les volumes extérieurs. La transformation du site en vue de l'accueil de fonctions résidentielles et mixtes sera donc complexe. D'abord, le site devra être décontaminé. Ensuite, on devra prévoir la densification et, en parallèle, la mise en valeur de bâtiments patrimoniaux.
2. Les stationnements et le bâtiment administratif, compris entre la rue Notre-Dame au sud, l'autoroute/boulevard Ville-Marie au nord, le pont Jacques-Cartier à l'est et le tunnel Beaudry à l'ouest. Ces îlots seront agrandis grâce au réalignement de l'axe Ville-Marie, permettant un développement de bâtiments plus réguliers et alignés. Cependant, ces îlots ne seront pas développables avant la fin de la réalisation du nouveau boulevard urbain Ville-Marie.
3. Le stationnement entre l'autoroute/boulevard Ville-Marie au sud, la rue de la Gauchetière, la rue Érié et le boulevard René-Lévesque au nord, le pont Jacques-Cartier à l'est et l'avenue Papineau à l'ouest. Les îlots sont, en grande partie, traversés par une conduite municipale maîtresse qui devra être déplacée au même moment que la réalisation du nouveau boulevard urbain Ville-Marie.



Ambitions de redéveloppement du site Molson

À titre de rappel, sur le site Molson, le Consortium a la vision de **créer un quartier vivant, assurant la vitalité et l'attractivité du centre-ville de Montréal et du Vieux-Montréal, mettant en valeur la mémoire collective du lieu et proposant un milieu de vie mixte, inclusif et diversifié de qualité**. Pour cela, le Consortium propose une réflexion en regard du projet de PPU du quartier des Faubourgs, en se penchant sur différents enjeux du développement urbain sur le site Molson et en proposant des points de bonification.

1 MISE EN VALEUR DU PATRIMOINE ET DE L'HISTOIRE DU QUARTIER

D'emblée, le Consortium souhaite mettre en valeur le patrimoine industriel de la brasserie Molson Coors. Bien que le site n'ait pas accueilli de résidences depuis plus d'une centaine d'années, son redéveloppement se fait à proximité de milieux urbains aux usages diversifiés et bien établis. Sa grande considération pour l'histoire du site a été un des éléments qui a permis au Consortium de se démarquer et de l'acquérir.

Rappel de l'énoncé de valeur patrimoniale

La valeur historique sera conservée par la permanence d'une présence de la compagnie Molson Coors grâce à son siège social et au maintien d'emplois, en plus de sa volonté exprimée de créer un musée expérientiel en hommage à l'entreprise et de l'histoire brassicole. Même si le site Molson deviendra un quartier résidentiel, on vise la création d'un pôle d'emploi sur l'îlot des Voltigeurs. Des symboles physiques pourront également être valorisés, par exemple :

- Un repère dans la ville, notamment avec la tour Molson, son horloge analogique et les lettres lumineuses « MOLSON » ;
- Un massif bâti à la volumétrie complexe, côté fleuve, qui rappelle le passé industriel et la gloire de Molson à l'échelle de la ville et de la métropolitaine, avec un point culminant central et une cascade de volumes ;
- Une façade historique linéaire sur la rue Notre-Dame qui démontre sa présence urbaine à l'échelle de la rue et du quartier, la façade en pierre grise sur la rue Notre-Dame et ses ouvertures, dont la porte cochère ;
- La vue sur le fleuve depuis le site.

La valeur d'usage de brasserie ne sera pas conservée sur le site Molson, comme Molson Coors transférera ses activités dans de nouvelles installations sur la Rive-Sud. La fonction industrielle ne semble pas compatible avec les principales fonctions suggérées pour le secteur élargi.

Le projet de PPU énonce un grand souci de conservation, mais cette notion même n'est pas clairement définie. Une flexibilité quant à la réinterprétation de la conservation laisserait une plus grande marge de manœuvre pour la réalisation des objectifs de PPU. La richesse des réflexions engendre des solutions innovantes qui doivent pouvoir s'activer en stratégies de planification créatrices, agiles, dans un cadre flexible. On accorde une grande attention à ceux de l'îlot des Voltigeurs, mais ces bâtiments servent actuellement des fonctions industrielles, et les volumes intérieurs et extérieurs ne concordent pas avec des bâtiments patrimoniaux plus « traditionnels ». L'interprétation des volumes en lien avec les planchers des bâtiments existants porte à confusion et la description de cet élément dans le PPU pourrait être interprétée de deux façons. Par exemple, il existe un bâtiment qui a le volume de 14 étages, mais qui compte actuellement 4 étages. Advenant que ce bâtiment soit conservé et qu'on y accueille 14 étages à terme, il n'est pas clair quelle superficie comptera dans le calcul de superficie conservée. D'emblée, il sera complexe, voire impossible, de développer certains éléments de l'îlot des Voltigeurs. Il est nécessaire de s'éloigner des

mesures arbitraires et inappropriées à la réalité du milieu pour respecter les objectifs d'aménagement établis, et créer un milieu de vie dynamique.

L'objectif du Consortium est de conserver les bâtiments patrimoniaux présentant des qualités architecturales, tout en densifiant l'îlot des Voltigeurs, un futur secteur d'emplois. Ce site présente des qualités qui doivent bénéficier à tous. En effet, la préservation de l'héritage du site participera à la création d'une nouvelle identité unique. Une nouvelle vie sera insufflée sur le site afin de devenir un pôle d'emplois et d'innovation. D'autres villes sont passées par ce processus, offrant de grandes sources d'inspiration pour allier la conservation et la densification.

Recommandation :

1- Repenser le mécanisme du 2 pour 1 pour favoriser la conservation, mais aussi la densification. Les seuls éléments normatifs que le Consortium recommande de conserver sont la densité maximale de 6 et la possibilité d'avoir une surhauteur conditionnelle à 100 mètres à l'emplacement de la tour existante sur l'îlot des Voltigeurs. Le Consortium propose la création d'une unité de paysage distincte pour cet îlot, telle que présentée à l'Annexe A.

2 CRÉATION D'UN MILIEU DE VIE COMPLET, MIXTE, DIVERSIFIÉ ET DE QUALITÉ

L'introduction de la mixité sur le site Molson est la bienvenue. L'intention de la création d'un milieu de vie animé nécessite la cohabitation de résidents, travailleurs, visiteurs, commerces et institutions. Le Consortium est également en accord avec l'affectation à dominante résidentielle. La construction de nouveaux logements est nécessaire pour soutenir la hausse démographique à Montréal, particulièrement au centre-ville, et offrir enfin de multiples choix de segments démographiques, socio-économiques et typologiques dans un cadre résolument urbain. De plus, le site Molson offre la possibilité de créer beaucoup de logements dans un lieu stratégique, favorisant la vie active, à distance de marche du centre des affaires, des commerces, du quartier des Faubourgs, etc. En bref, ce lieu offre l'opportunité à plus de 5 000 ménages de s'établir en ville plutôt que de devoir prendre la voie de l'étalement urbain ou de l'exode vers la banlieue.

Le Consortium est toutefois perplexe devant l'ampleur de l'offre commerciale prévue au projet de PPU sur le site Molson. En effet, le projet de PPU exige des espaces commerciaux en rez-de-chaussée sur les artères commerciales identifiées (de la Commune et Notre-Dame). Ces rues commerçantes pourraient entrer en

compétition avec les rues Ontario et Sainte-Catherine Est, ce qui entre en contradiction directe avec les objectifs de consolidation de ces axes.

En effet, comme l'indique le projet de PPU des Faubourgs, ces deux rues sont déjà marquées par un taux de vacance des locaux commerciaux important. En 2019, le taux de vacance de ces deux artères dans le seul district Sainte-Marie était, respectivement, de 19 % et 26 %.⁶ De plus, le domaine public et les rues ne doivent pas uniquement être des lieux commerçants, mais aussi des lieux de socialisation, d'où l'importance de commerces de proximité et de services à la communauté, intégrés à un tissu à prédominance résidentielle. Dans l'optique de favoriser des espaces vivants et occupés, le Consortium souhaiterait avoir de la flexibilité pour le développement des commerces, tout en ayant l'option de développer des unités résidentielles ou des espaces de bureaux au niveau de la rue.

Également, nous ne souhaitons pas voir les avenues commerçantes existantes et projetées en compétition, nous visons plutôt une complémentarité. Le programme proposé par le projet de PPU est élaboré sur une base prospective et le Consortium veut être en mesure d'éviter de développer des locaux vides. Cette situation doit aussi tenir compte des tendances préexistantes en matière d'immobilier commercial. En effet, dans les dernières années, le taux de vacance des immeubles de bureaux a connu une progression importante.⁷ Autant la pandémie de COVID-19 que l'arrivée prochaine du REM pourraient contribuer à ce que ces tendances se poursuivent ou s'accroissent. Il faut également prendre en compte l'évolution rapide des habitudes de consommation des ménages. Les derniers mois, marqués par la pandémie, ont exacerbé l'achat en ligne et la livraison. De nombreux commerçants s'y sont d'ailleurs adaptés. De nouvelles habitudes de consommation ont été créées. Certains comportements perdureront et créeront des besoins pour des types d'espaces dont l'accès, la visibilité et la circulation sont encore à définir.

Lors du développement de quartier BayFront East, à Toronto, une offre modeste a été préconisée afin d'atteindre une masse critique et d'assurer la viabilité des commerces. L'offre se développe au fur et à mesure que la destination s'établit. Le Consortium serait porté à s'inspirer de cet exemple réussi pour assurer la création d'un milieu de vie complet et vivant.

Recommandation :

2- Permettre une flexibilité au Consortium dans le développement de ses rez-de-chaussée pour s'assurer de mettre en place des espaces équilibrés entre les lieux de socialisation, de commerces, les services à la communauté et les unités résidentielles privées.

⁶ Arrondissement Ville-Marie/Groupe BC2 (2019). Étude du potentiel économique et commercial du district Sainte-Marie. 70 p.

⁷ Arrondissement de Ville-Marie/Groupe BC2 (2016). Étude sur la vitalité économique du centre-ville de Montréal. Rapport final, 97 p.

3 CRÉATION D'UN MILIEU SÉCURITAIRE ET CONVIVAL POUR LES PIÉTONS ET CYCLISTES

Le projet de PPU place la mobilité active au cœur des nouveaux développements et priorise la marche, le vélo, le transport en commun et l'autopartage comme principaux moyens de transport, ce qui est en adéquation avec les besoins de la ville d'aujourd'hui. La plus grande crainte du Consortium concerne la cohabitation de la mobilité active et des autres modes de transport, notamment l'automobile individuelle, mais surtout le transport de marchandises. Les nouveaux commerces entraîneront du transport de marchandises. Les habitudes de consommation évoluant, les nouveaux résidents amèneront aussi un lot de transits pour la livraison de biens à domicile. Cette circulation doit être prise en compte. Le Consortium est en réflexion sur la manière de répondre à ces besoins en évolution par une offre de qualité.

De plus, l'arrivée de nouveaux ménages sur les trois grands sites à requalifier entraînera une pression sur l'offre existante ; de nouveaux axes de transport en commun doivent être mis en place au fur et à mesure que la nouvelle population s'établit.

La rue Alexandre-De Sève est identifiée pour accueillir une ligne de bus, une voie cyclable, en plus de concentrer le trafic de l'îlot des Voltigeurs et de la rue Notre-Dame. Trop de fonctions y sont prévues pour assurer un cadre agréable et sécuritaire pour les piétons et cyclistes. Les voies Papineau et de la Visitation nous semblent davantage appropriées pour prévoir des axes cyclables.

Enfin, l'îlot périmétrique contemporain, préconisé par le projet de PPU, est un modèle de morphologie de l'îlot auquel le consortium adhère complètement dans ses principes, car il avantage un cadre bâti structurant, un gabarit à l'échelle humaine et une mise en valeur d'espaces publics de qualité. Dans le cas du PPU des Faubourgs, il soulève cependant des questions pour la qualité de vie des piétons et cyclistes.

En effet, en privilégiant des basiliaires plus massifs, mais des tours plus fines, la majorité du cadre bâti et de la densité se retrouve au niveau de la rue. Une modulation de la taille des tours à même leur emprise au sol permet de dynamiser les façades et de créer des jeux de hauteur, en passant de bâtiments de gabarits modestes à des tours.

Recommandations :

3- Revoir les axes identifiés pour accueillir une piste cyclable et une ligne de bus afin d'assurer la sécurité des utilisateurs et de favoriser la création de rues agréables.

4- Prévoir l'effet d'ensemble de l'unité d'échelles des basiliaires et des surhauteurs, en évitant une application rigide du principe.

4 INTÉGRATION DU CADRE BÂTI EXISTANT ET PROJETÉ

Le Consortium est enthousiaste à l'idée de développer un cadre bâti de qualité grâce aux grands espaces libérés sur le site Molson. Une boîte à outils a déjà été élaborée pour définir différents types d'îlots, avec une variété de bâtiments, permettant la création de milieux de vie de qualité, allant des logements privés aux espaces publics. Il est important de rappeler que sur le site Molson, en dehors de l'îlot des Voltigeurs, de la Station Craig et du tunnel Beaudry, la plupart des terrains accueilleront uniquement de nouveaux bâtiments. Le site est voisin du pont Jacques-Cartier et de la tour Radio-Canada, deux structures massives et imposantes. Dans ce contexte d'implantation, le Consortium juge qu'il est envisageable de prévoir des bâtiments plus imposants que ceux qui sont proposés dans le projet de PPU, sans nuire à la qualité du paysage ou à l'expérience des résidents du quartier des Faubourgs.

Îlot périmétrique contemporain

Le projet de PPU spécifie que le modèle préconisé est l'îlot périmétrique contemporain où l'on retrouve des immeubles aux basiliaires faisant front sur tout le domaine public, surmontés de tours. Le modèle de tous les nouveaux îlots du quartier des Faubourgs est donc contraint sous la même forme, mais les variations sont nécessaires pour assurer le traitement de façades et des lieux publics de qualité.

Taille des superficies de plancher des tours

En suivant le modèle d'îlot périmétrique contemporain, les tours doivent être implantées sur des basiliaires. Au-delà de 30 mètres de hauteur, les superficies de plancher (*floorplates*) maximales⁸ sont de 750 m², en incluant les balcons. Au sud de Notre-Dame, cette superficie est abaissée à 650 m². Ces superficies sont petites et orientent dès lors la création de projets plus luxueux où l'on compte moins d'une dizaine de logements par étage. Cette orientation du projet de PPU ne tient pas compte du milieu d'implantation, et tend à privilégier une ségrégation verticale.

Taille des basiliaires

La Ville a énoncé le désir de voir des basiliaires répondant au modèle du Vieux-Montréal, de 8 à 10 étages. Pour le piéton, l'expérience urbaine change dès que l'on retrouve un basilaire massif de 8 à 10 étages, qu'il soit surmonté d'une tour de 650 m² ou d'un gabarit plus grand. Le Consortium serait porté à privilégier des basiliaires moins imposants et à transférer la densité davantage en hauteur, le tout, en gardant une flexibilité et en introduisant des gradations aux hauteurs des basiliaires pour favoriser la création de fronts bâtis dynamiques sur rue. Les basiliaires imposants et les petites tours ont pour effet de concentrer une grande

⁸ Les superficies de plancher maximales s'appliquent uniquement aux logements privés non subventionnés. Les logements sociaux et abordables ainsi que les tours de bureaux ne sont pas soumis à cette superficie maximale.

partie de la densité au niveau de la rue, créant des espaces de type « canyons », ne favorisant pas l'ensoleillement et le sentiment de dégagement au niveau du piéton.

Hauteurs

Le Consortium est convaincu, et souhaite démontrer, que la surhauteur assure un milieu de vie de qualité, autant dans sa forme et le profil urbain que dans sa fonction, offrant la masse critique à un environnement rayonnant de vitalité par la diversité et le choix des services à la communauté. Le cadre de hauteurs a été relevé sur l'ensemble du site Molson au sud de l'axe Ville-Marie pour accueillir des bâtiments allant jusqu'à 65 mètres, soit environ 20 étages. Le Consortium aimerait voir ce cadre de hauteur permis sur son terrain au nord de l'axe Ville-Marie, sis entre les sites à requalifier de Radio-Canada et Portes Sainte-Marie, qui bénéficient tous deux du seuil de 65 mètres. De plus, le Consortium propose d'étendre la zone de 80 mètres tout au long du nouveau boulevard urbain Ville-Marie. Ce large axe présente une volumétrie permettant d'accueillir des bâtiments plus hauts, et renforcera la notion d'entrée de ville au-delà de deux îlots.

Recommandations :

5- Laisser une flexibilité aux développeurs pour la création de milieux de vie de qualité en éliminant les superficies maximales de tours au-delà de 10 étages, afin de ne pas contraindre le développement à des projets luxueux exclusivement. Permettre également l'aménagement de basiliaires aux hauteurs et marges variées, dans un contexte de lignes directrices sur l'effet d'ensemble.

6- Étendre la zone de 80 mètres de hauteur tout au long de l'axe Ville-Marie pour renforcer la notion d'entrée de ville au-delà de deux îlots.

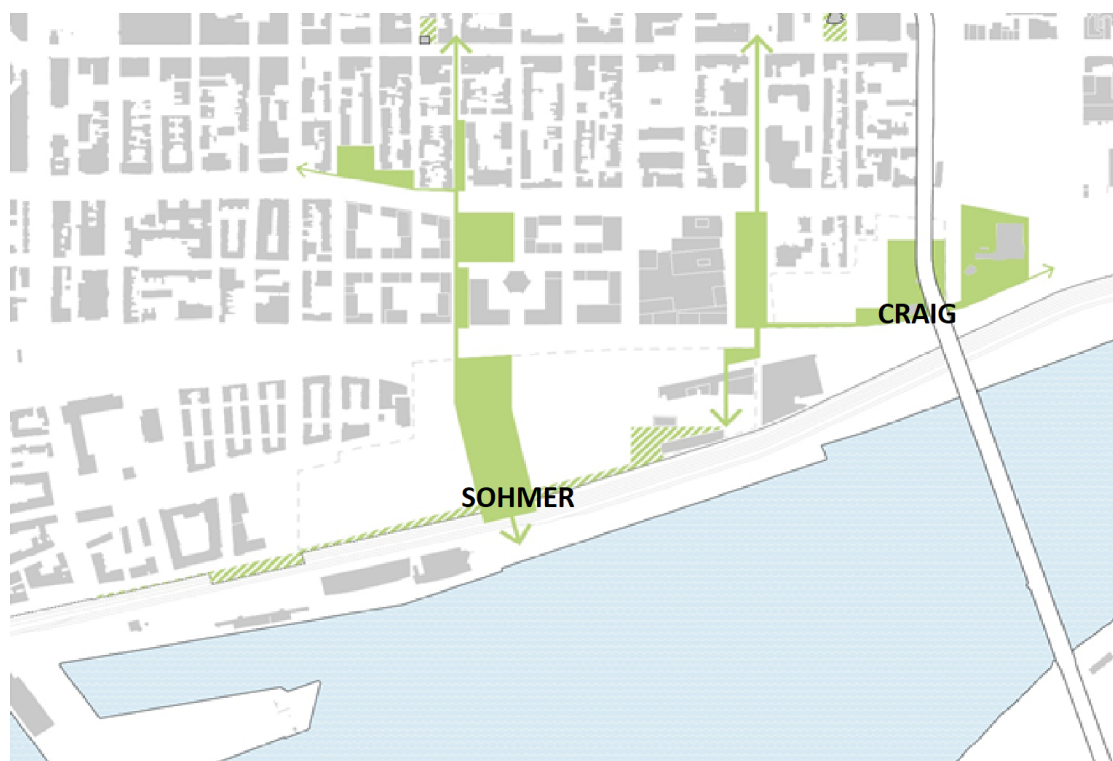
7- Relever le seuil de 45 à 65 mètres pour les îlots en bordure du pont Jacques-Cartier.

5 CRÉATION DE NOUVEAUX PARCS

La vision pour les parcs dans le secteur des Faubourgs est à saluer. La création de nombreux parcs permettra d'abord de lutter contre les îlots de chaleur, un problème identifié dans le quartier des Faubourgs. Ces nouveaux lieux offriront également des espaces de rencontre et de rassemblement pour les citoyens du quartier. Enfin, ils contribueront à la qualité de vie générale des résidents et des visiteurs. L'ensemble projeté de parcs créera un système se connectant à la trame verte et bleue de Montréal. Les parcs offrent également des espaces généreux permettant d'atténuer des conflits de mobilité, notamment en permettant le passage de pistes cyclables.

D'abord, la présence d'un nouveau parc structurant et de grande dimension pour le quartier des Faubourgs est essentielle. Le Consortium proposerait un développement légèrement différent pour le parc Sohmer en l'ouvrant davantage vers les quartiers au nord du site Molson, tout en accentuant la trame orthogonale nord-sud, typique aux quartiers résidentiels existants. Ceci permettrait une meilleure connexion vers le fleuve.

L'équipe de travail du Consortium a imaginé un parc d'une superficie plus grande, d'une configuration s'adaptant à la morphologie des îlots orthogonaux, prenant une forme davantage adaptée au phasage du projet et permettant la création d'espaces publics au fur et à mesure de l'érection de nouveaux bâtiments et de l'arrivée de nouveaux résidents. Cette forme permettrait la création d'un espace végétalisé dégagé au cœur d'un nouveau quartier dense, pour en faire une destination. D'ailleurs, une configuration similaire a été déployée dans le nouveau quartier d'East Bayfront à Toronto, où un grand parc relie le boulevard urbain Queens Quay à l'eau et son parc en front de lac.



Le Consortium propose de développer le parc Sohmer en configuration nord-sud pour améliorer la connectivité au quartier des Faubourgs.

Aussi, le Consortium souhaiterait que le parc de la station Craig soit lui aussi configuré de façon nord-sud, en suivant la ligne du pont Jacques-Cartier. Au cours des dernières années, de nombreuses grandes villes ont créé des espaces publics au pied ou sous les infrastructures routières permettant ainsi d'améliorer le paysage urbain. Une configuration linéaire permettrait aussi d'établir une zone tampon entre le pont et les résidences, améliorant la qualité de vie des habitants.

Recommandations :

8- Planifier le parc Sohmer en configuration nord-sud, s'ouvrant davantage vers les quartiers au nord.

9- Planifier le parc de station Craig de façon linéaire en suivant l'alignement du pont Jacques-Cartier.

6 CRÉATION D'OUVERTURES VISUELLES SUR LE FLEUVE



Le Consortium a été heureux de constater l'extension du Chemin-qui-marche, partant du Vieux-Montréal et se rendant jusqu'au parc du Pied-du-Courant, en passant par le site Molson. Ce parcours structurant permettra de créer un lien piéton entre le Vieux-Montréal, le site Molson et le Centre-Sud, à l'est du pont. Cette connexion favorisera les échanges entre les résidents et leur permettra de bénéficier de vues sur le fleuve, l'île Sainte-Hélène, le pont Jacques-Cartier et les bâtiments historiques de la brasserie, ce qui n'est

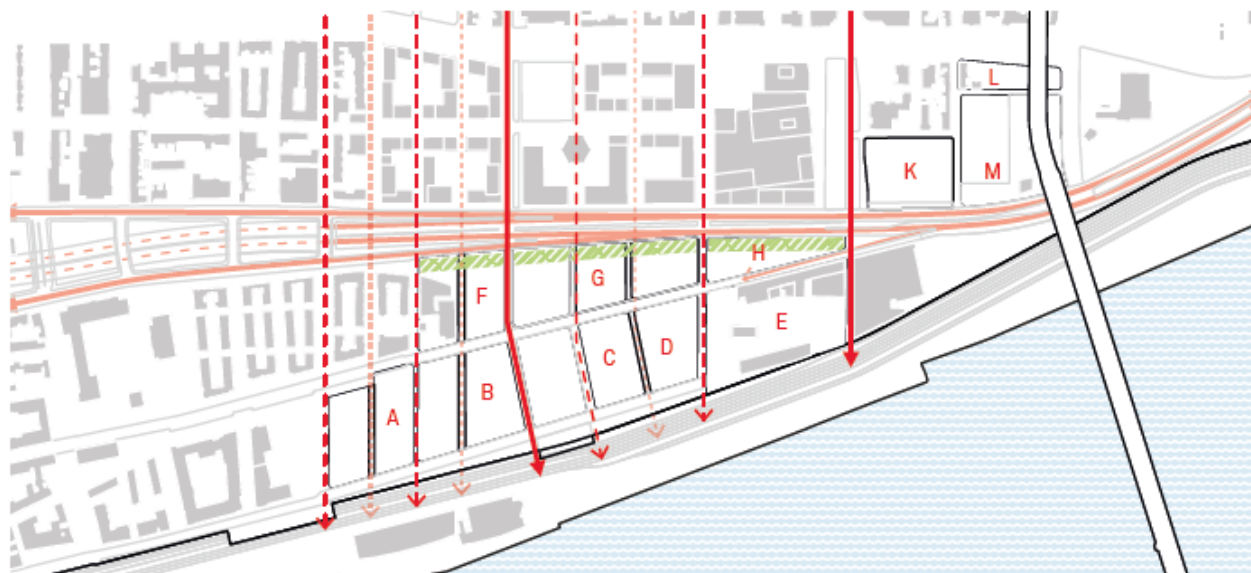
pas possible présentement. Également, l'intention inscrite au projet de PPU de créer une passerelle vers le fleuve, passant par-dessus les rails du chemin de fer, offrira de nouvelles vues et une connexion au site plus forte, de même qu'une appropriation symbolique forte des berges. Enfin, la création de rues du nord au sud est un mécanisme important pour la création d'axes visuels vers le fleuve.

Cependant, nous mettons en doute la valeur patrimoniale accordée à la cafétéria actuelle de Molson Coors, sur l'îlot des Voltigeurs, qui présente peu de qualité architecturale et qui bloque complètement la vue sur le fleuve de l'intérieur de l'îlot des Voltigeurs. Pour les visiteurs du quartier, le démantèlement du bâtiment permettrait une ouverture de l'îlot vers le fleuve et ajouterait un point de vue sur le plan d'eau pour la portion est du site.

Recommandation :

10- Permettre une flexibilité dans l'aménagement des espaces en front de fleuve, particulièrement dans le cas l'îlot des Voltigeurs.

7 RETISSAGE DE LA TRAME URBAINE



Le projet de PPU présente un ambitieux retissage de la trame urbaine, basé sur la grille orthogonale historique montréalaise. On prévoit le réalignement et la transformation de l'autoroute Ville-Marie en boulevard urbain. Ce geste majeur permettra une configuration plus régulière des sites à requalifier. Le Consortium est heureux de la vision et de la proposition de la trame urbaine qui facilitera la connectivité des

quartiers existants, le Vieux-Montréal et Centre-Sud, vers le site Molson et le fleuve, et où le transport actif sera mis de l'avant.

Toutefois, le calendrier de réalisation du projet de transformation de l'autoroute est inquiétant, comme une grande portion du terrain du Consortium ne sera pas développable avant que le boulevard soit complété.

Recommandation :

11- Inclure les grands développeurs concernés par la transformation de l'axe à la Table de travail Ville de Montréal – MTQ dès le départ. Pour le Consortium, il est important de pouvoir connaître l'avancement du projet, ce qu'il adviendra des travaux, quels terrains devront être échangés/vendus/acquis et d'ainsi ajuster le développement du site Molson.

Bien que le positionnement des rues soit intéressant, les emprises prévues sont plus larges que les rues historiques du quartier des Faubourgs. La frange 19-25 mètres est davantage appropriée pour des rues commerçantes, de transit et à l'activité importante. À titre d'exemple, la rue Sainte-Catherine, entre les rues Mansfield et Metcalfe, est d'une largeur de 19 mètres.

De longs segments de ces rues accueilleront uniquement des résidences. Il est à se questionner quant à l'objectif derrière un si grand dégagement, alors qu'on souhaite développer un secteur axé sur la mobilité active avec une présence véhiculaire réduite.

Recommandation :

12- Planifier les rues Alexandre-De Sève et de la Visitation dans la frange 11 à 18 mètres afin de favoriser un quartier au bâti serré et dynamique pour le piéton, où l'espace pour la circulation véhiculaire est limité.

L'idée maîtresse de développer une grille de rues en continuité du quartier existant rappelle le patrimoine et favorisera la mobilité active et la connexion au Quartier des lumières ainsi qu'au quartier établi. Cependant, les passages prévus en cœur d'îlots soulèvent de nombreuses questions. D'abord, il existe peu de précédents, réussis ou non, de tels passages à Montréal. Les espaces privés avec une servitude publique sont souvent cadencés. Leur responsabilité civile, l'entretien et le maintien sont flous. Également, ces passages viennent limiter le caractère intime des cours des futurs résidents en étendant la trame publique dans l'espace privé. Sur les rues commerçantes, la création de passages vient également briser le rythme des façades. Enfin, les emprises prévues à 9 mètres sont très larges en comparaison aux ruelles typiques montréalaises, et nous contestons la nécessité de dégager autant d'espace. Cette planification normative de la trame des ruelles crée des contraintes qui nous éloignent de l'objectif de la recherche de qualité de l'aménagement des lieux publics.

Recommandation :

13- Permettre de la flexibilité dans le déploiement des passages privés avec servitudes publiques, d'abord dans leur emprise, qui pourrait être inférieure à 9 mètres.

Enfin, alors que la transformation de l'autoroute en boulevard urbain est traitée de façon centrale, le futur de la rue Notre-Dame est occulté. Le projet de PPU prévoit de faire aboutir cette voie en cul-de-sac. La rue Notre-Dame est pourtant un axe qui structure l'île de Montréal et la rattache à la rive nord du fleuve par le tracé historique du Chemin du Roy. Ce chemin est un des axes les plus anciens et importants de l'Amérique du Nord. Son parcours est une longue séquence qui donne un sens aux différentes manifestations historiques qui jonchent l'axe depuis des centaines d'années.

Nous réitérons le parti de la mobilité active et collective pour l'accès au site Molson. Toutefois, les fonctions seront multiples sur le site Molson, particulièrement sur l'îlot des Voltigeurs. Le site n'accueillera pas uniquement des résidents, mais également des travailleurs, des touristes et des visiteurs ponctuels. Cet afflux diversifié nécessitera le passage de plusieurs types de véhicules, notamment pour des fins de livraison, mais aussi pour la circulation de taxis et de véhicules personnels. La configuration projetée ces passages sur la rue Alexandre-de-Sève, en plus du trafic en provenance de l'ouest sur la rue Notre-Dame, qui rejoindra l'axe Ville-Marie. Qui plus est, la rue Alexandre-De-Sève est aussi identifiée pour accueillir un circuit de bus et une piste cyclable. Toutes ces fonctions rassemblées sur un seul axe sont problématiques, d'abord pour la sécurité des piétons et cyclistes, mais aussi pour la fluidité de la ligne de bus. Le Consortium ne souhaite pas voir le site Molson, de même que les intersections Ville-Marie/Alexandre-De Sève et Notre-Dame/Alexandre-De Sève devenir des lieux de congestion, nuisant à la qualité de vie des résidents. Par ce

geste, l'avenue Papineau, entre le boulevard Ville-Marie et les voies de chemin de fer, se retrouve impraticable.

Recommandation :

14- Réévaluer la configuration de la pointe est du site Molson, afin de maintenir la connexion de la rue Notre-Dame à l'avenue Papineau et au boulevard Ville-Marie.

8 MAINTIEN DU PÔLE D'EMPLOIS

Le Consortium salue l'orientation de favoriser et d'augmenter la mixité des usages sur les territoires à développer. La création d'un pôle d'emploi est projetée sur la portion est du site Molson. La Ville de Montréal encourage la création d'un pôle d'innovation et de démonstration autour de l'industrie brassicole. Il est également prévu que la Ville de Montréal y développe un pôle économique. Ces orientations sont les bienvenues et ce, d'autant plus que le profil socio-économique actuel des résidents du quartier démontre une forte présence de travailleurs dans les milieux créatifs (hautes technologies, communications, arts, etc.)⁹.

Le Consortium tient à rappeler qu'une plus grande densité permettrait plus de flexibilité dans le développement d'un pôle économique. En effet, en rehaussant les seuils maximums de densité, on peut ériger des bâtiments accueillant plus de logements et plus de fonctions. La venue de nouveaux résidents dans le secteur, notamment des familles, entraînera également la création d'un pôle institutionnel important, comptant des écoles et des points de services, qui générera une quantité importante d'emplois.

Les aménagements autour de l'îlot des Voltigeurs sont préoccupants pour son accessibilité. Comme mentionné précédemment, l'avenue Papineau, entre l'axe Notre-Dame et le fleuve, ne sera plus accessible. Seules les rues Notre-Dame et Alexandre-De Sève permettront l'accès à l'îlot des Voltigeurs, ce qui est problématique pour la création d'un pôle économique et d'emploi multifonctionnel.

Recommandation :

15- Améliorer l'accessibilité à l'îlot des Voltigeurs en maintenant la connexion de l'avenue Papineau à la rue Notre-Dame.

⁹ Statistique Canada (2016). Compilation spéciale — District Sainte-Marie. Recensement national de la population 2016.

9 MISE EN ŒUVRE ET PHASAGE

Le Consortium est enthousiaste d'entamer la réalisation du redéveloppement du site Molson. Dès 2021, la brasserie Molson Coors quittera l'usine du quartier des Faubourgs pour s'établir ailleurs. C'est à ce moment que débutera la transformation du site Molson pour en créer un milieu de vie complet. Certains grands chantiers affecteront le calendrier de développement du site Molson, et le Consortium souhaite être en mesure de diminuer les risques liés au développement de ces projets qui se feront en parallèle.

Tout d'abord, la transformation de l'autoroute Ville-Marie en boulevard urbain redéfinira l'arrivée au centre-ville de Montréal. Ce grand geste permettra aussi de connecter le quartier des Faubourgs au site Molson et au fleuve. Le réaligement de l'axe moduera les îlots existants, les rendant plus réguliers et alignés à la trame historique montréalaise. Ce grand projet, que le Consortium ne remet pas en question, fera en sorte que tous les îlots au nord de la rue Notre-Dame ne pourront être redéveloppés avant l'achèvement de la transformation de l'axe Ville-Marie. C'est pourquoi le Consortium souhaite avoir une plus grande capacité de modulation dans le développement du site Molson, notamment au niveau des hauteurs et densités. Une plus grande flexibilité permettra une meilleure adaptation ainsi que la création d'un milieu de vie et d'une destination avant que le chantier de Ville-Marie soit achevé.

Ensuite, le prolongement de la trame urbaine orthogonale historique prévoit un ensemble de rues et de passages privés avec servitudes qui affecteront le potentiel de développement d'îlots urbains. Les emprises prévues pour les rues et passages sont davantage appropriées pour des lieux de transit automobile, plutôt qu'un quartier local axé sur le transport actif.

Enfin, l'aménagement de près d'une dizaine de nouveaux parcs sur le territoire des Faubourgs devra se faire de façon concertée avec les développeurs, afin de favoriser la qualité de vie des résidents du quartier et d'éviter de trop longues périodes de travaux.

Recommandation :

16- Mettre en place un bureau de projet pour la gestion des grands chantiers à venir dans le quartier des Faubourgs, soit la transformation de l'autoroute Ville-Marie, la création de près de 10 parcs et l'ouverture de nombreuses rues.

CONCLUSION

Le Consortium tient de nouveau à saluer la qualité du projet de PPU des Faubourgs et la majorité des orientations prises en compte par la Ville de Montréal dans sa proposition. Les commentaires et suggestions amenés par le Consortium visent à bonifier le PPU, et ainsi permettre à la Ville de Montréal de solidifier l'est de son centre-ville, en assurant le développement d'un **milieu mixte, dense, complet et de qualité** pour le quartier des Faubourgs, tout en étant en adéquation avec les besoins des Montréalais et Montréalaises. En bref, le Consortium rappelle son besoin de **flexibilité et d'agilité** pour le redéveloppement du site Molson quant aux éléments suivants :

- La volumétrie du cadre bâti, où la hauteur des basiliaires et la superficie de planchers des tours doivent permettre le développement d'un quartier confortable pour les résidents, les piétons et les cyclistes. La volumétrie doit également favoriser le développement de bâtiments mixtes, tant au niveau de l'usage en ses rez-de-chaussée que dans les types de populations visées ;
- Les hauteurs et densités permises, de part et d'autre du futur boulevard Ville-Marie, où la zone de 80 mètres devrait être étendue afin de consolider l'encadrement de l'axe et marquer plus clairement la notion d'entrée de ville. La zone en bordure du pont Jacques-Cartier, quant à elle, devrait être relevée à 65 mètres afin d'être au même niveau que les deux autres grands sites à redévelopper ;
- Les passages en cœur d'îlots doivent être modulables, d'abord dans leur emprise, qui doit être réduite pour orienter le passage piéton et la promenade, et préserver le caractère intime des cours privées. Ensuite, dans leur tenure, qui doit être clarifiée.
- Les emprises des rues locales, qui doivent être modulées vers de plus petites tailles pour favoriser le transport actif ;
- La configuration d'un parc Sohmer nord-sud, pour favoriser son intégration aux nouveaux quartiers limitrophes et aux quartiers établis, et ainsi offrir une continuité structurante dans un lien nord-sud vers le fleuve ;
- La configuration d'un parc de la station Craig de façon linéaire, afin d'offrir une zone « tampon » entre les futurs milieux de vie et le pont Jacques-Cartier, et offrant du dégagement pour la mise en valeur de la structure iconique du pont ;
- La conservation et la mise en valeur du patrimoine industriel doivent également permettre la densification, pour la création d'un site conjuguant passé et présent, et permettre des usages pérennes qui assurent la mise en valeur patrimoniale tout en participant à la vitalité culturelle et économique du quartier. Pour ce faire, une unité de paysage favorisant les règlements discrétionnaires propres à l'îlot des Voltigeurs pourrait être élaborée. Ce dernier doit également bénéficier d'un bon accès plutôt qu'être enclavé. C'est pourquoi le Consortium souhaiterait voir une connexion maintenue entre les axes Notre-Dame et Papineau.

Le développement des secteurs à requalifier du quartier des Faubourgs représente une opportunité unique. La consolidation du site Molson au quartier, la mise en valeur de son héritage et son accès au fleuve doivent répondre aux aspirations de la population et s'inspirer des meilleurs exemples de développement durable dans le monde afin de bénéficier aux Montréalais et Montréalaises.

SYNTHÈSE DES RECOMMANDATIONS

- 1- Repenser le mécanisme du 2 pour 1 pour favoriser la conservation, mais aussi la densification. Les seuls éléments normatifs que le Consortium recommande de conserver sont la densité maximale de 6 et la possibilité d'avoir une surhauteur conditionnelle à 100 mètres à l'emplacement de la tour existante sur l'Îlot des Voltigeurs. Le Consortium propose la création d'une unité de paysage distincte pour cet îlot, telle que présentée à l'Annexe A.
- 2- Permettre une flexibilité au Consortium dans le développement de ses rez-de-chaussée pour s'assurer de mettre en place des espaces équilibrés entre les lieux de socialisation, de commerces, les services à la communauté et les unités résidentielles privées.
- 3- Revoir les axes identifiés pour accueillir une piste cyclable et une ligne de bus afin d'assurer la sécurité des utilisateurs et de favoriser la création de rues agréables.
- 4- Prévoir l'effet d'ensemble de l'unité d'échelles des basilaires et des surhauteurs, en évitant une application rigide du principe.
- 5- Laisser une flexibilité aux développeurs pour la création de milieux de vie de qualité en éliminant les superficies maximales de tours au-delà de 10 étages, afin de ne pas contraindre le développement à des projets luxueux exclusivement. Permettre également l'aménagement de basilaires aux hauteurs et marges variées, dans un contexte de lignes directrices sur l'effet d'ensemble.
- 6- Étendre la zone de 80 mètres de hauteur tout au long de l'axe Ville-Marie pour renforcer la notion d'entrée de ville au-delà de deux îlots.
- 7- Relever le seuil de 45 à 65 mètres pour les îlots en bordure du pont Jacques-Cartier.
- 8- Planifier le parc Sohmer en configuration nord-sud, s'ouvrant davantage vers les quartiers au nord.
- 9- Planifier le parc de station Craig de façon linéaire en suivant l'alignement du pont Jacques-Cartier.
- 10- Permettre une flexibilité dans l'aménagement des espaces en front de fleuve, particulièrement dans le cas l'îlot des Voltigeurs.
- 11- Inclure les grands développeurs concernés par la transformation de l'axe à la Table de travail Ville de Montréal — MTQ dès le départ. Pour le Consortium, il est important de pouvoir connaître l'avancement du projet, ce qu'il adviendra des travaux, quels terrains devront être échangés/vendus/acquis et d'ainsi ajuster le développement du site Molson.
- 12- Planifier les rues Alexandre-De Sève et de la Visitation dans la frange 11 à 18 mètres afin de favoriser un quartier au bâti serré et dynamique pour le piéton, où l'espace pour la circulation véhiculaire est limité.

- 13- Permettre de la flexibilité dans le déploiement des passages privés avec servitudes publiques, d'abord dans leur emprise, qui pourrait être inférieure à 9 mètres.
- 14- Réévaluer la configuration de la pointe est du site Molson, afin de maintenir la connexion de la rue Notre-Dame à l'avenue Papineau et au boulevard Ville-Marie.
- 15- Améliorer l'accessibilité à l'îlot des Voltigeurs en maintenant la connexion avec l'avenue Papineau à la rue Notre-Dame.
- 16- Mettre en place un bureau de projet pour la gestion des grands chantiers à venir dans le quartier des Faubourgs, soit la transformation de l'autoroute Ville-Marie, la création de près de 10 parcs et l'ouverture de nombreuses rues.

ANNEXE A — UNITÉ PAYSAGÈRE DE L'ÎLOT DES VOLTIGEURS

Le Consortium propose de créer une unité de paysage distincte pour l'îlot des Voltigeurs afin d'encadrer le redéveloppement dudit îlot, en priorisant des critères discrétionnaires. Concrètement, voici les éléments que nous proposons d'introduire :

« Dans l'unité de paysage Îlot des Voltigeurs (IDV), les travaux (...) doivent tendre à respecter les caractéristiques suivantes :

1. Une volumétrie générale qui reprend l'esprit du "labyrinthe en trois dimensions" de l'îlot industriel, avec son enchevêtrement de bâtiments, un point culminant central et une cascade de volumes ;
2. Une implantation à l'intérieur de l'îlot qui privilégie un rappel du lotissement historique et des axes de circulations, au travers des cours et des passages ;
3. Une implantation en bordure de la rue Notre-Dame qui intègre les façades des bâtiments historiques en pierre grise, ainsi que les accès existants, dont la porte-cochère ;
4. La perméabilité de l'îlot vers les rues publiques et le futur parcours riverain ;
5. Des matériaux de revêtement qui s'harmonisent avec la facture des portions de bâtiments historiques du site qui intègrent majoritairement la brique rouge et la pierre grise ;
6. L'intégration de l'horloge analogique et des lettrages "MOLSON" à la façade de la nouvelle tour ;
7. La conservation de la cheminée en brique, si cela est techniquement possible ;
8. L'intégration potentielle d'un volet culturel rappelant le passé brassicole de l'îlot ;
9. La conservation et la mise en valeur des plaques commémoratives existantes. »

