

L'essor
de la ville

OPINION DE L'INSTITUT DE DÉVELOPPEMENT URBAIN DU QUÉBEC

PPU DES FAUBOURGS

22 OCTOBRE 2020



PRÉSENTATION DE L'IDU.....	1
MISE EN CONTEXTE	2
1 VISION DE DÉVELOPPEMENT DES FAUBOURGS	4
1.1 CONSOLIDER LE CENTRE-VILLE.....	4
1.2 ACCROÎTRE LA RÉSILIENCE DE LA MÉTROPOLÉ	5
2 OPPORTUNITÉS D'AMÉLIORATION.....	7
2.1 FONCTION COMMERCIALE	7
L'ampleur de la superficie commerciale globale.....	7
La limitation de la superficie des établissements	8
La complémentarité de l'offre	8
2.2 VOLUMÉTRIE	11
Hauteurs maximales	11
Superficies maximales des étages au-dessus de 30 mètres	13
2.3 POROSITÉ DES ÎLOTS	17
Nouvelles rues	17
Passages à caractère public et cours privées	19
2.4 PATRIMOINE	22
2.5 ESPACES VERTS.....	23
2.6 MISE EN ŒUVRE	23
Réaménagement des artères	23
Transport collectif.....	24
Séquence des travaux et équipements	25
CONCLUSION.....	28

PRÉSENTATION DE L'IDU

Organisme indépendant et sans but lucratif, l'Institut de développement urbain du Québec [IDU] est le porte-parole de l'industrie immobilière commerciale du Québec. Il se consacre au progrès de l'industrie et au développement urbain responsable au Québec. Ses membres sont des propriétaires, des promoteurs, des investisseurs et des prêteurs, ainsi que des professionnels et des fournisseurs de services de l'industrie.

L'industrie de l'immobilier commercial ajoute annuellement 15,1 milliards de dollars au PIB du Québec. Elle génère plus de 12 milliards de dollars en retombées économiques et plus d'une centaine de milliers d'emplois est soutenue par ses activités. L'industrie verse 6,7 milliards de dollars en revenus fiscaux aux différents gouvernements.

Dans la région métropolitaine, l'industrie a représenté, en 2016, une valeur ajoutée de 9,8 milliards de dollars et contribué à soutenir près de 93 000 emplois. Elle a permis de récolter 2,3 milliards de dollars en impôts fonciers, soit 56 % de tous les revenus fonciers du Grand Montréal.

MISE EN CONTEXTE

Le redéveloppement du secteur des Faubourgs a fait l'objet d'une préconsultation menée par l'OCPM, à l'occasion de laquelle l'IDU a déposé une opinion. L'IDU recommandait à l'Arrondissement de Ville-Marie, dans l'élaboration du Programme particulier d'urbanisme (PPU) :

- D'actualiser la Stratégie centre-ville, de favoriser la croissance démographique dans les quartiers centraux, de construire un quartier complet avec une offre commerciale diversifiée, des services et des zones d'emploi, de considérer le secteur sud comme la continuité du centre-ville et de consolider les abords du pont Jacques-Cartier pour en faire une entrée du centre-ville;
- De planifier le domaine public en amont du domaine privé, d'accroître les densités pour favoriser un milieu de vie complet, d'offrir de la flexibilité dans la réglementation pour favoriser l'expressivité architecturale et recourir à des mécanismes encourageant la qualité architecturale;
- De considérer les composantes et le caractère identitaire des faubourgs dans la requalification urbaine et de faire du secteur une destination en misant sur l'expérience d'un domaine public signifiant dans ses formes urbaines et sa toponymie;
- De rendre public le portrait, l'état et la capacité des infrastructures actuelles, de dévoiler ses intentions quant aux investissements en matière d'infrastructures publiques, d'aménager un domaine public durable et exemplaire, d'intégrer les meilleures pratiques écologiques, d'adopter les principes des écoquartiers, d'aborder le secteur comme un écosystème où l'ensemble des parties a un impact positif et de consolider et de constituer un réseau d'espaces publics contigus reliant l'est et l'ouest du centre-ville;
- De faire du transport collectif un élément prioritaire du secteur transformé, d'augmenter l'offre en matière de transports collectifs, de l'intégrer aux réseaux de mobilité du centre-ville, de proposer un système de navettes fluviales reliant le centre-ville, le Vieux-Port, l'est de la ville, Longueuil et le parc Jean-Drapeau et de valoriser la présence du fleuve en aménageant une promenade riveraine publique reliée à celles existantes du Vieux-Port;
- Que le règlement sur l'inclusion à venir accommode raisonnablement la réalité spécifique du marché immobilier du centre-ville afin d'éviter que cette intervention publique réduise la capacité d'achat des futurs habitants, de s'assurer que des équipements publics soient intégrés dès la phase de planification (écoles, garderies, parcs, locaux communautaires), que des pôles d'emploi soient planifiés et qu'une mixité de fonctions, d'usages et de populations soient favorisée;
- De rassembler les autorités publiques et les parties prenantes afin d'harmoniser leurs processus de consultation et de déterminer la gouvernance appropriée pour s'assurer

d'une gestion de projets à la hauteur de la complexité des opérations à mener, d'intégrer le public directement au processus afin de favoriser l'adhésion de la communauté et de s'assurer de réaliser le boulevard urbain Ville-Marie.

L'IDU est heureux de constater que plusieurs de ces recommandations ont été considérées dans le projet de PPU et salue le travail effectué par l'Arrondissement de Ville-Marie dans la définition d'une vision de développement d'un secteur central et stratégique pour la métropole. L'IDU profite également de cette occasion pour souligner la qualité du processus de concertation mené par l'OCPM. L'IDU a suivi de près ces préconsultations et l'industrie de l'immobilier commercial a à cœur de participer au renouveau du secteur dans le respect des préoccupations et besoins exprimés par la population.

L'IDU, à la suite de discussions avec ses membres, a cependant relevé quelques points qui s'avèrent difficiles d'application pour l'industrie. L'IDU souhaite donc proposer dans la présente opinion des bonifications au projet de PPU, afin d'assurer l'atteinte des objectifs de redéveloppement partagés.

1 Vision de développement des faubourgs

1.1 Consolider le centre-ville

Tel que mentionné dans le cadre de la préconsultation sur le secteur des Faubourgs, Montréal a tout intérêt à **poursuivre le développement est-ouest de son centre-ville** dans la continuité des pôles du Quartier international de Montréal (QIM) et du CHUM /square et gare Viger, le long d'axes structurants comme la rue Notre-Dame et le boulevard René-Lévesque. Le redéveloppement du secteur au sud de la rue Sainte-Catherine a l'opportunité de retisser la trame urbaine et assurer une continuité entre le Vieux-Montréal et le Centre-Sud. Il s'agit-là d'une poursuite naturelle de l'expérience du centre-ville, contribuant au rayonnement de la métropole, notamment touristique.

À l'image du boulevard Bonaventure, le boulevard Ville-Marie constituera la continuité du parcours d'entrée de ville depuis le pont Jacques-Cartier et la planification détaillée du secteur est l'occasion d'asseoir ce rôle, dans la création d'un axe de prestige, une vitrine du dynamisme de la métropole et de la qualité de vie montréalaise. Son aménagement et son encadrement bâti doivent autant refléter l'audace de son architecture que la richesse de son patrimoine, par une intégration de nouveaux développements ambitieux dans le respect du passé symbolisé par la tour Radio Canada et l'îlot des voyageurs.

La forme du redéveloppement du secteur des Faubourgs est également un **positionnement métropolitain** : celui d'affirmer une véritable entrée de ville et le signal que l'audace architecturale est une caractéristique forte de l'identité montréalaise.

Cette vision rejoint l'avis de plusieurs participants à la consultation sur le secteur des Faubourgs de l'OCPM, indiquant dans son précédent rapport que « *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.* »¹

¹ OCPM, *L'avenir du secteur des Faubourgs*, juillet 2019, p 25.

1.2 Accroître la résilience de la métropole

Les **bienfaits de la densification sur le développement urbain**, tant au niveau de l'accès à une plus grande diversité commerciale, à l'emploi, aux services, aux transports en commun, qu'à la sécurité des quartiers ou encore la rationalisation des investissements en infrastructures et en ressources, ne sont plus à démontrer. Dans un contexte d'urgence climatique, il est important de mettre en œuvre toutes les stratégies et mesures pour **maintenir et accroître l'attractivité de la ville par rapport à la banlieue**.

De 2012-2013 à 2018-2019, l'île de Montréal a perdu plus de 135 000 résidents au profit des régions adjacentes², et ce dans tous les groupes d'âge. Ce solde migratoire s'explique en partie par une offre de logements en hausse à l'extérieur de Montréal : depuis 2016, il s'est en effet construit 21 153 logements de plus dans les banlieues que sur le territoire de la Ville³.

L'IDU s'inquiète de cet exode et réitère notamment ses recommandations sur le projet de *Règlement sur une métropole mixte*⁴. L'IDU appuie notamment les recommandations de l'OCPM quant au report de « *l'adoption des volets abordable et familial d'ici à ce que des modifications les rendent plus conformes aux besoins des ménages censés en bénéficier* »⁵ et la considération du contexte « *plus large de la dynamique métropolitaine en habitation* »⁶. Dans le territoire des Faubourgs comme sur le reste du territoire montréalais, l'IDU préconise **une approche incitative plutôt que contraignante en matière d'inclusion**, ne concernant pas le marché locatif, déjà en situation de déséquilibre. Mentionnons que la récente entente Canada-Québec prévoit le versement au Gouvernement du Québec de sommes importantes pour soutenir ses actions prioritaires, qui pourraient notamment être utilisées pour développer des mesures incitatives à l'intégration de logements abordables et familiaux, ainsi que pour soutenir davantage les ménages consacrant une part importante de leurs revenus au logement.

À Montréal, le redéveloppement des Faubourgs constitue une **opportunité** d'offrir de nouveaux logements dans un milieu de vie complet desservi par le transport en commun. Rappelons en effet que tout point est situé à moins de 15 minutes de marche d'une des quatre stations de métro du secteur. Sa planification détaillée est donc une belle occasion à saisir pour la métropole.

La consolidation du centre-ville est un enjeu d'autant plus important aujourd'hui, dans le contexte de la pandémie de Covid-19. De nombreuses craintes animent les membres de l'IDU quant à un possible **exode de la population vers les banlieues** accentué par le déploiement du Réseau express métropolitain (REM), l'actuelle conversion de tours à bureaux en logements et l'incertitude

² Statistique Canada, *Bulletin sociodémographique : volume 24*, mars 2020

³ <https://www.cmhc-schl.gc.ca/fr/data-and-research/data-tables/housing-starts-completions-units-under-construction-cumulative>

⁴ IDU, *Mémoire au sujet du projet de règlement visant à améliorer l'offre en matière de logement social, abordable et familial*, octobre 2019, 907 pages

⁵ OCPM, *Rapport de consultation sur le Règlement pour une métropole mixte*, avril 2020, p. 118

⁶ Idem

qui frappe nos modes de vie. À cette conjoncture s'ajoute la **multiplication de nouvelles complexités au développement dans la métropole**, comme l'éventuelle entrée en vigueur en 2021 du *Règlement sur une métropole mixte*, les taxes associées au REM, l'instauration de la contribution pour fins de parcs en 2018 ou encore la modification du *Règlement sur la construction et la transformation de bâtiments*. L'ensemble de ces éléments rend la banlieue plus attrayante pour les développeurs, mais aussi de plus en plus pour la population. Encore timide il y a peu, cette tendance est en train de se confirmer, s'accélérer et s'asseoir dans le temps.

Il serait donc déterminant de faire de **l'attractivité du centre-ville** une priorité. Les membres de l'IDU saluent les investissements importants prévus dans le PPU pour la création du boulevard Ville-Marie notamment, mais comprennent aussi qu'ils doivent être compensés par des retombées économiques à la hauteur de ces efforts. Le redéveloppement des trois grands sites en requalification du secteur du PPU des Faubourgs a notamment un rôle majeur à jouer dans l'atteinte de cet objectif. Aussi doit-il pouvoir bénéficier de toutes les conditions nécessaires à la création d'un milieu de vie pour tous les montréalais, de nature à combler les besoins du quartier en termes de commerces, services et logements abordables et de qualité, mais aussi capable de **s'adapter aux fragilités et incertitudes** du contexte actuel.

2 Opportunités d'amélioration

2.1 Fonction commerciale

L'ampleur de la superficie commerciale globale

Le projet de PPU exige des **espaces commerciaux en rez-de-chaussée** sur les artères commerciales identifiées⁷. Selon nous, l'ampleur de cette offre excèderait cependant la demande et serait de nature à entrer en compétition avec celle présente sur les rues Ontario et Sainte-Catherine Est, ce qui entrerait **en contradiction avec les objectifs de consolidation de ces axes**.

La viabilité des locaux à vocation commerciale projetés est particulièrement remise en question dans la portion est de la rue de La Gauchetière, entre les rues Panet et Alexandre-de-Sève, l'axe ne débouchant que sur la façade arrière de la nouvelle maison de Radio Canada. Cette façade, sur Alexandre-de-Sève, a en effet un traitement architectural propre à un arrière d'édifice, en grande partie constituée d'un mur aveugle, sans animation et rapport à l'espace public. Il paraît ici peu opportun d'exiger une fonction commerciale, cet espace ne bénéficiant pas de l'achalandage nécessaire à la viabilité d'un commerce.

Le secteur compte par ailleurs déjà de nombreux locaux commerciaux vacants, en particulier sur la rue Sainte-Catherine Est. Dans un mémoire⁸ déposé dans le cadre de la consultation sur les artères commerciales de la Ville, l'IDU a souligné que le taux d'inoccupation des locaux au centre-ville de Montréal était déjà nettement plus élevé par rapport à ceux de la Rive-Sud, de la Rive-Nord, de Laval et du reste de l'île en 2017. La conjoncture actuelle ne peut qu'aggraver ce phénomène.

Dans ce contexte, autant de superficies commerciales dans les nouveaux développements ne pourrait que **fragiliser une situation déjà instable et difficile**. L'ampleur des impacts restant inconnue, nous sommes d'avis que la prudence et la flexibilité sont de mise quant aux superficies commerciales exigées. Par ailleurs, les modes de consommation se transforment. **L'achat en ligne et les livraisons**, des tendances qui étaient déjà à prendre en considération dans le redéveloppement du secteur, concernent aujourd'hui une part de la population qui ne résume plus aux milléniaux. Il est important d'entamer une réflexion sur la présence du commerce de détail et de trouver des alternatives pour animer l'espace public.

Nous comprenons que l'objectif de la présence de ces usages en rez-de-chaussée est d'apporter un achalandage sur les artères identifiées et contribuer à la sécurité et l'ambiance de ces axes.

⁷ Arrondissement de Ville-Marie, *Projet de Programme particulier d'urbanisme (PPU) des Faubourgs*, mars 2020, p. 35

⁸ IDU, *Consultations de la commission sur le développement économique et urbain et l'habitation de la ville de Montréal - locaux vacants sur les artères commerciales*, p.7

L'IDU propose cependant d'inclure d'autres alternatives pour atteindre cet objectif, afin de minimiser les risques de locaux vacants et les pertes financières associées. Les espaces de coworking par exemple, constituent un moyen d'animer les interfaces et pourraient être localisés aux rez-de-chaussée. De la même manière, des bureaux, unités de logements de type live-work ou encore lobbys et espaces communs résidentiels, peuvent également créer de l'animation. Il serait plus aisé pour les développeurs de disposer d'une certaine **flexibilité dans l'occupation de ces espaces**.

La limitation de la superficie des établissements

Le projet de PPU mentionne des « **petites et moyennes** » **surfaces**⁹ commerciales sur les sites en requalification du secteur. Ce terme n'est cependant pas défini plus précisément en termes de mètres carrés et suscite des interrogations quant à la programmation des espaces, la **viabilité des locaux et la concurrence avec les commerces de proximité existants** sur les axes Sainte-Catherine Est et Ontario notamment.

Dans le cas plus spécifique du site de Radio-Canada, la limitation des superficies commerciales contraint par ailleurs la réutilisation des vastes sous-sols existants. Dans l'objectif d'utiliser cet espace au mieux, tout en apportant au quartier une offre complémentaire, et non concurrente, l'implantation de **grandes surfaces** est pertinente, et ce **sans la limite de superficie de 4 000 m²** en vigueur sur le territoire de l'arrondissement de Ville-Marie.

La complémentarité de l'offre

Le projet de PPU demande une **complémentarité** de l'offre commerciale sur les sites en requalification¹⁰. Cette notion et les objectifs qui la sous-tendent sont peu clairs pour l'IDU : en effet, le marché ne permet pas de dire aujourd'hui quel site accueillera à terme tel ou tel type de commerce. L'IDU recommande de ne pas forcer l'implantation de types de commerces ou de localisations qui ne permettraient pas leur survie, au risque de voir se multiplier les locaux vacants.

Comme l'OCPM le relevait dans son précédent rapport, « *aucune étude sur les besoins, les segments de marché en évolution, les fuites commerciales et autres n'était disponible.* »¹¹. Ces données sont cruciales pour assurer la complémentarité de l'offre et malheureusement, ont certainement beaucoup évolué dans les derniers mois.

Le marché économique se régule par ailleurs de lui-même : aucun locataire commercial ne s'implantera sur ces sites si l'offre est déjà présente dans le secteur et en l'occurrence, de nombreux commerces et services y sont manquants. Une discussion entre les développeurs et la

⁹ Arrondissement de Ville-Marie, *Projet de Programme particulier d'urbanisme (PPU) des Faubourgs*, mars 2020, p. 34

¹⁰ Arrondissement de Ville-Marie, *Projet de Programme particulier d'urbanisme (PPU) des Faubourgs*, mars 2020, p. 34

¹¹ OCPM, *L'avenir du secteur des Faubourgs*, juillet 2019, page 64

Société de développement commercial de la rue Sainte-Catherine permettrait notamment de s'assurer d'une absence de compétition majeure avec les commerces existants et de répondre avant tout aux besoins de la population présente.

Dans le contexte actuel, l'IDU ne recommande pas de **contraindre le processus économique** naturel qui s'opérera sur ces sites, au risque de faire subir aux développeurs, en plus des surcoûts associés à la hausse des prix des matériaux de construction, aux logements sociaux, familiaux et abordables, ainsi qu'aux passages à caractère public et aux frais de parc, la possible vacance de locaux commerciaux et de loyers moindres.

Recommandations

- L'IDU souhaiterait que le PPU apporte une clarification des superficies correspondant aux termes de « **petites et moyennes** » surfaces commerciales;
- Une **flexibilité dans les usages autorisés aux rez-de-chaussée** des artères commerciales serait souhaitable pour animer ces espaces sans risquer la vacance de locaux destinés à du commerce de détail. L'IDU réitère à ce titre l'ensemble des recommandations faites dans le cadre des consultations de la Commission sur le développement économique et urbain et l'habitation de la Ville de Montréal, et notamment les suivantes :
 - Définir avec les arrondissements concernés les limites géographiques des secteurs de mixité avec une mesure de l'équilibre entre l'offre et la demande commerciales. Il nous apparaît important de considérer, sur ce point, que le pouvoir d'attractivité dépend de la présence d'une masse de commerces en des secteurs donnés;
 - Réaliser une analyse d'opportunité ou de faisabilité avant d'exiger un espace commercial au rez-de-chaussée;
 - Mettre à jour le plan d'urbanisme dans ce domaine touchant les artères commerciales (2004) afin que les instruments d'urbanisme reflètent mieux les problématiques vécues dans ce même domaine.
- L'IDU propose de **ne pas inclure la portion est de la rue De la Gauchetière Est**, entre les rues Plessis et Alexandre-de-Sève, dans l'artère commerciale, tout en laissant la possibilité aux développeurs d'accueillir une fonction commerciale advenant l'émergence d'une demande suffisante à la viabilité d'un local;
- En vue de limiter les risques de compétition entre l'offre de commerces de proximité existante et celle à venir sur les sites en requalification, il est proposé **d'autoriser les grandes surfaces** sur ces derniers, et au-delà de 4 000 m² sur le site de Radio-Canada afin d'optimiser la réutilisation du sous-sol existant;
- L'IDU confirme la disponibilité de ses membres visés à **ouvrir une discussion** sur la complémentarité commerciale, mais souhaite souligner que les développeurs n'ont pas le contrôle du processus économique et traversent également de **nombreux défis** dans le contexte actuel;
- L'IDU recommande une **mise à jour des données** quant au nombre de locaux occupés et vacants, aux besoins commerciaux, segments de marché en évolution et fuites commerciales compte tenu des impacts importants de la pandémie sur l'économie montréalaise.

2.2 Volumétrie

Hauteurs maximales

Le projet de PPU prévoit une hauteur maximale de 80 mètres en bordure du boulevard Ville-Marie, entre les rues Plessis et Papineau. Nous comprenons qu'il s'agit ici de permettre quelques bâtiments de grande hauteur pour amorcer un signal d'entrée de ville. Ce geste est cependant circonscrit à une portion limitée du territoire. L'IDU propose de créer plutôt un **parcours d'entrée de ville** en étendant ce geste.

Les préconsultations effectuées par l'OCPM sur le secteur des Faubourgs ont permis à la population d'exprimer de nombreux enjeux sur l'avenir du quartier. Si la préservation, voire la création de liens physiques et de vues sur le fleuve Saint-Laurent ont été régulièrement demandées, force est de constater que **l'enjeu ne tient pas à la hauteur des bâtiments** en tant que telle. Sur les 105 opinions déposées, une seule, celle de l'organisme Centre-Sud debout, s'est exprimée précisément sur les hauteurs et le nombre d'étages, de la façon suivante :

« Nous voulons garder le caractère architectural de notre quartier en respectant notamment la hauteur moyenne des habitations qui sont de deux et trois étages, et éviter des erreurs du passé comme le quartier général de la Sûreté du Québec.¹²(...) Nous ne voulons également aucune construction en hauteur qui puisse cacher la vue sur le pont à partir du quartier.¹³ »

L'IDU comprend ici que l'enjeu est la **préservation des vues** sur le pont, le respect de **l'échelle faubourienne** et la **qualité de l'intégration** urbaine des constructions de grande hauteur.

Ceci est confirmé par le rapport de l'OCPM, qui confirme que l'enjeu n'est pas prioritaire et se pose essentiellement dans le nord du secteur :

« 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. »¹⁴

*« 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*

¹² OCPM, *L'avenir du secteur des Faubourgs*, juillet 2019, p. 7

¹³ OCPM, *L'avenir du secteur des Faubourgs*, juillet 2019, p. 10

¹⁴ OCPM, *L'avenir du secteur des Faubourgs*, juillet 2019, p. 25

(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. »¹⁵

L'enjeu de ces derniers bâtiments réside selon nous davantage d'une intégration insuffisante que d'une hauteur « trop élevée ». Avec 120 mètres de hauteur, l'édifice Humaniti par exemple est deux fois plus élevé que ces bâtiments, tout en créant une expérience plus agréable à l'échelle du piéton et dans le paysage urbain.

Figure 1 : Humaniti



Considérant les nombreux avantages que représentent les bâtiments en hauteur sur la quantité et la qualité des espaces au sol pour l'ensemble de la population et la création d'un milieu de vie durable et agréable pour le plus grand nombre, l'objectif de créer un parcours d'entrée de ville, l'absence d'enjeu auprès de la population, l'IDU souhaiterait que l'Arrondissement évalue l'opportunité de relever les hauteurs maximales permises **en bordure et au sud de l'axe René-Lévesque et d'étendre la zone de 80 mètres avec hauteurs conditionnelles** le long du boulevard Ville-Marie.

¹⁵ OCPM, *L'avenir du secteur des Faubourgs*, juillet 2019, p. 52

Mentionnons que la vue du Mont-Royal depuis le pont Jacques-Cartier est déjà protégée par le Plan d'urbanisme, impliquant une approbation qualitative de l'intégration de bâtiments.

Superficies maximales des étages au-dessus de 30 mètres

Le projet de PPU préconise la création de bâtiments composés de basiliaires massifs de 30 mètres de hauteur, soit 8 à 10 étages, surmontés de fines tours résidentielles¹⁶ d'une superficie de plancher par étage de 650 m² à 750 m². Notre compréhension des objectifs qui sous-tendent cette volumétrie est de minimiser l'impact visuel des constructions au-dessus de 30 mètres de hauteur.

Bien que nous comprenions et appuyions ce souci de préservation du paysage, il semble réducteur d'imposer un seul type de volumétrie au secteur. Tel que mentionné, les projets seront encadrés par des objectifs et critères discrétionnaires dans le cadre des unités de paysage. Leur qualité architecturale et leurs impacts seront évalués par les fonctionnaires de l'Arrondissement de Ville-Marie et les membres du Comité consultatif d'urbanisme. L'IDU a confiance dans ce système et questionne la pertinence de régir l'intégration par des normes rigides.

L'IDU craint en effet que les restrictions avancées dans le projet de PPU ne soient pas forcément gages de **qualité architecturale** et préconiserait plutôt que chaque propriétaire et ses architectes fassent la démonstration de l'insertion optimale du projet dans le paysage urbain. Compte tenu des particularités des trois sites en requalification, il nous semble en effet qu'un seul type de volumétrie ne puisse pas s'appliquer à grandeur du secteur.

Cette uniformisation de la volumétrie des nouveaux bâtiments sur les trois grands sites en requalification semble par ailleurs en contradiction avec les aspirations de la population, telles que décrites par l'OCPM : « *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 futurs¹⁷. (...) 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.** »¹⁸*

Un **effet de masse des basiliaires** est notamment pressenti. Pour ne citer qu'un exemple, nous craignons que des basiliaires de 8 à 10 étages encadrant un passage à caractère public de 9 à 12 mètres de large créent une certaine oppression pour le piéton, en contradiction avec l'objectif est

¹⁶ Arrondissement de Ville-Marie, *Projet de Programme particulier d'urbanisme (PPU) des Faubourgs*, mars 2020, p. 92 à 97

¹⁷ OCPM, *L'avenir du secteur des Faubourgs*, juillet 2019, p. 26

¹⁸ OCPM, *L'avenir du secteur des Faubourgs*, juillet 2019, p. 51

de créer ici des axes agréables à cette échelle et les souhaits exprimés par la population de conserver le **caractère faubourien** du secteur.

À l'inverse, si de fines tours représentent un intérêt pour les futurs résidents de ces portions bâties qui profiteront davantage des vues sur la ville et le fleuve, à l'échelle du piéton, la forme d'une **construction en surhauteur placée en retrait du plan de façade principal n'a que peu ou pas d'impact**. C'est le rapport au domaine public des étages inférieurs qui a une incidence sur le piéton et selon les situations, quelques étages sont plus appropriés en termes d'intégration que 8 à 10. Les projets suivants ne sont que quelques exemples d'une forme d'intégration réussie, avec des basiliaires plus bas.

Figure 2 : Le Séville



Figure 3 : Tour des Canadiens

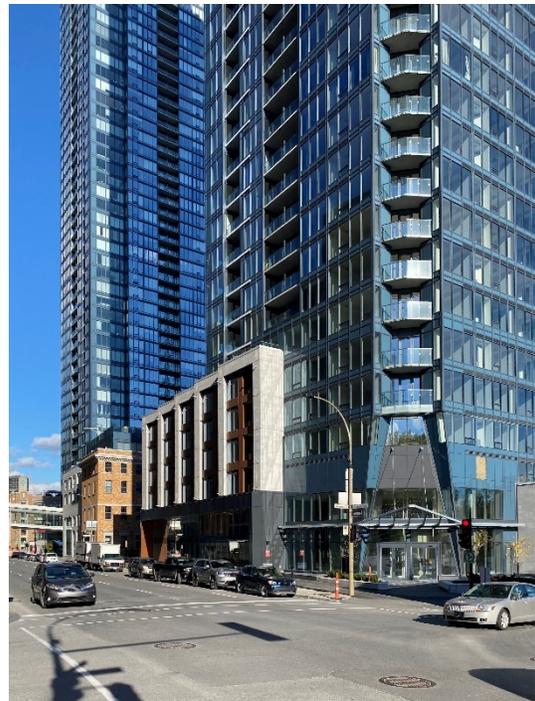


Figure 4 : Arbora



Outre la forme bâtie, il est primordial de mentionner qu'à densité égale, plus les superficies d'étages sont faibles, plus le développement se fait en hauteur. Cela multiplie les superficies d'aires communes (couloirs, escaliers, etc.), les besoins en équipements mécaniques et ascenseurs, les dépenses de gestion, la consommation d'électricité pour éclairer et ventiler ces espaces supplémentaires, la superficie d'enveloppe du bâtiment, son exposition aux éléments et les besoins en chauffage, la quantité de matériaux de construction, etc. Chaque logement relocalisé à un étage supérieur du fait de la restriction des superficies introduite par le projet de PPU **consomme des ressources supplémentaires**, à la construction comme à l'opération. Cette conséquence semble en contradiction avec les objectifs du PPU et plus largement, les efforts de l'industrie pour limiter les impacts environnementaux des projets et rechercher les formes bâties **les plus efficaces**.

À ces impacts sont directement liés des **surcoûts qui se répercuteront forcément sur le prix des logements** offerts. Cette conséquence a des effets contraires sur l'abordabilité des logements.

Mentionnons également que ces superficies limitent les étages supérieurs à moins de 6 à 8 logements par étage environ. Sur une tour de 80 mètres avec un basilaire de 30 mètres, il s'agit de 16 étages peu habités. Outre les faibles possibilités d'interactions sociales que cela représente, l'IDU s'inquiète de la **sécurité** de ces espaces. La multiplication de corridors peu fréquentés est en effet un enjeu pour les populations les plus vulnérables. De telles tours nécessiteraient très probablement la présence d'un vigile ou concierge, faisant encore une fois augmenter le coût de l'habitation.

Ajoutons que l'industrie constate également malheureusement les **effets majeurs de la pandémie sur les coûts de construction** et rien n'indique une stabilisation à court terme. Le redéveloppement du secteur des Faubourgs, et en particulier des trois grands sites en requalification, est prévu à court ou moyen termes. Les ventes de logements sont même en cours pour plusieurs phases du projet Esplanade Cartier. Il est évident que **cette hausse des matières premières a déjà un impact sur la rentabilité des projets** amorcés et continuera de représenter un enjeu de taille pour la suite du développement.

Enfin, l'IDU craint un **phénomène peu égalitaire au sein même des bâtiments** à être construits : en effet, les étages inférieurs (basilaires) sont généralement réservés pour des logements abordables. À notre connaissance, il n'existe à Montréal aucune tour d'habitation aux superficies d'étages si réduites qui ne soit un produit de luxe (pensons notamment au Solano, à Évolo, aux tours Aimia Altoria, du Children, etc.). Mentionnons en effet que si cette volumétrie s'inspire directement du projet Solano à proximité, force est de constater qu'il ne s'agit pas d'un exemple d'abordabilité. De plus, ce projet est monofonctionnel résidentiel et localisé sur des îlots nettement plus réduits, qui permettent davantage d'implantation bâtie. Le redéveloppement des sites en requalification ne pourrait s'y comparer.

L'IDU souhaite ici sensibiliser l'Arrondissement de Ville-Marie sur les effets pressentis de la volumétrie proposée sur la première orientation du projet de PPU de « *maintenir un parc de logements diversifié et inclusif* ». Cette volumétrie de fines tours résidentielles **ne favorisera pas la possibilité pour des résidents aux capacités financières moindres d'accéder aux logements visés.**

L'IDU souhaite aussi rappeler que ce type de mécanisme avait été introduit dans le projet de PPU de la partie Nord de L'Île-des-Sœurs, sous la forme d'un critère : « *l'un des critères pour les bâtiments de grande hauteur est celui de tendre vers une superficie de plancher par étage, à partir du 9e étage, ne dépassant pas 900 m²* »¹⁹. Déjà, l'OCPM soulevait que plusieurs intervenants estimaient cette limitation « *trop restrictive* », que « *cette norme favoriserait la construction d'édifices de type « gâteau de noce » et la restriction de la superficie de plancher toucherait les « niveaux les plus intéressants, ce qui va à l'encontre de toute logique économique et ne donne pas des édifices efficaces, viables ou encore rentables.* »²⁰. Dans son rapport, l'OCPM concluait, que « *ces choix règlementaires n'ont pas été expliqués et la commission s'interroge sur leur impact quant à la possibilité de transformer le quartier et de développer des projets immobiliers exemplaires, durables et innovants* »²¹. L'IDU s'interroge ici d'autant plus qu'on parle ici d'une

¹⁹ OCPM, *Rapport de consultation publique sur le projet de PPU de la Partie nord de L'Île-des-Sœurs*, p. 21

²⁰ OCPM, *Rapport de consultation publique sur le projet de PPU de la Partie nord de L'Île-des-Sœurs*, p. 22

²¹ OCPM, *Rapport de consultation publique sur le projet de PPU de la Partie nord de L'Île-des-Sœurs*, p. 65

superficie d'étage **encore plus réduite** dans le projet de PPU des Faubourgs, et sous la forme d'une **norme** et non d'un critère.

L'IDU propose plutôt **d'étendre les concepts de hauteur et surhauteur** qui régissent déjà la forme bâtie sur le territoire, compte tenu du peu d'enjeux que représentent les hauteurs pour la population et le processus de révision architecturale qualitative des projets déjà en place dans l'arrondissement pour assurer l'intégration optimale des nouveaux bâtiments.

Recommandations

- L'IDU recommande de relever les hauteurs maximales permises à **80 mètres** (et mécanisme des hauteurs conditionnelles permettant aux bâtiments existants d'atteindre une hauteur de 100 mètres) au sud de René-Lévesque et en bordure de l'axe Ville-Marie, afin de consolider l'entrée de ville, donner davantage de flexibilité aux développeurs pour dégager des espaces au sol de qualité, et compte tenu du gain collectif versus l'absence d'enjeu auprès de la population;
- L'IDU appuie la démarche de préservation des vues et la recherche d'un cadre bâti agréable à l'échelle du piéton, mais demande que le PPU ne pose pas de restrictions quant aux hauteurs des basiliaires et aux superficies maximales de plancher de 650 à 750 m² pour les tours résidentielles au-dessus des basiliaires, considérant notamment les **effets contraires aux objectifs d'abordabilité**.

2.3 Porosité des îlots

Nouvelles rues

Le projet de PPU identifie de nouvelles rues traversant les sites en requalification et retissant la trame urbaine. Ce découpage des méga-îlots est la base de la création d'un quartier à échelle humaine et l'IDU appuie cette intention.

Nous nous interrogeons cependant sur la **largeur des emprises visées** « de 19 m à 25 m »²². Cette largeur correspond grossièrement dans le secteur à l'emprise des rues Sainte-Catherine Est (±19 mètres) et Papineau (±25 mètres), deux artères d'échelle supra-locale.

²² Arrondissement de Ville-Marie, *Projet de Programme particulier d'urbanisme (PPU) des Faubourgs*, mars 2020, p. 117

Figure 5 : Rue Sainte-Catherine, entre Metcalfe et Mansfield – 19,70 m



Les nouvelles rues ne sont cependant ni destinées à accueillir un tel achalandage commercial, ni une circulation de transit. L'IDU propose donc de réduire ces emprises afin de **répondre aux besoins du secteur** sans représenter une alternative aux grands axes de circulation, afin de créer une **ambiance urbaine de quartier**, à échelle des piétons.

Le secteur central de la métropole regorge d'exemples d'emprises plus réduites (12 à 15 mètres), avec séparation des voies ou rues partagées. Ces exemples correspondent selon nous davantage à l'ambiance urbaine recherchée au sein des méga-îlots, qui place le piéton au centre des déplacements.

Figure 6 : Rue Shannon, entre Ottawa et William – 12 m



L'IDU relève par ailleurs qu'il n'est pas précisé dans le projet de PPU quels seraient les aménagements prévus dans ces rues quant à la séparation des circulations et des largeurs de voies associées, à la présence de trottoirs ou encore à celle de stationnement. L'IDU recommande à l'Arrondissement d'apporter des précisions sur ses intentions d'aménagement des emprises.

Nous comprenons en effet que des emprises de 19 à 25 mètres pourraient se justifier dans certains cas, notamment sur le site de Radio-Canada, dans le but de préserver des vues ou encore pour permettre le stationnement sur la future artère commerciale De la Gauchetière. L'IDU recommande donc davantage de souplesse dans l'intervalle d'emprise proposé.

Passages à caractère public et cours privées

Le projet de PPU prévoit des passages à caractère public au cœur des sites en requalification²³. Bien que les objectifs de porosité de ces développements, de retissage de la trame urbaine et de morcellement de ces méga-îlots soient partagés par l'IDU, **les modalités de gestion concrète de ces espaces représentent un enjeu**. L'accès permanent, par une servitude de passage, pose en effet des questions complexes **d'entretien, de partage des coûts, de sécurisation et de responsabilité** des propriétaires privés à qui appartiennent ces espaces. Sans parler des surcoûts d'assurances à assumer.

L'IDU souhaite également **interroger la largeur minimale** de ces emprises, de « 9 à 12 mètres ». En effet, ceci correspond davantage à la largeur d'une rue locale véhiculaire dans le secteur, tandis que la rue Dalcourt, citée comme un exemple de ces passages dans le projet de PPU, présente à certains endroits une largeur aussi réduite que ± 3 mètres. Tel que précisé par l'Arrondissement lors de la séance virtuelle de questions/réponses organisée par l'OCPM le 29 septembre 2020, ces passages sont assimilés à des « **ruelles vertes** », donnant sur des cours privées. Dans cette optique, une **largeur de 3 mètres** nous semble plus appropriée.

Cette largeur est suffisante pour créer une perméabilité visuelle intéressante à l'échelle du piéton dans la mesure où les basiliaires qui l'encadrent ne sont pas imposants. Ainsi, l'IDU souhaiterait qu'à la réduction de la largeur minimale de ces passages soit associée une diminution des **hauteurs des basiliaires**, en vue d'assurer la création d'environnements conviviaux tout en laissant aux développeurs la flexibilité et la possibilité de créer une diversité d'ambiances de qualité au sein des projets. Un rapport entre la hauteur des basiliaires et la largeur du passage permettrait par exemple d'atteindre cet objectif.

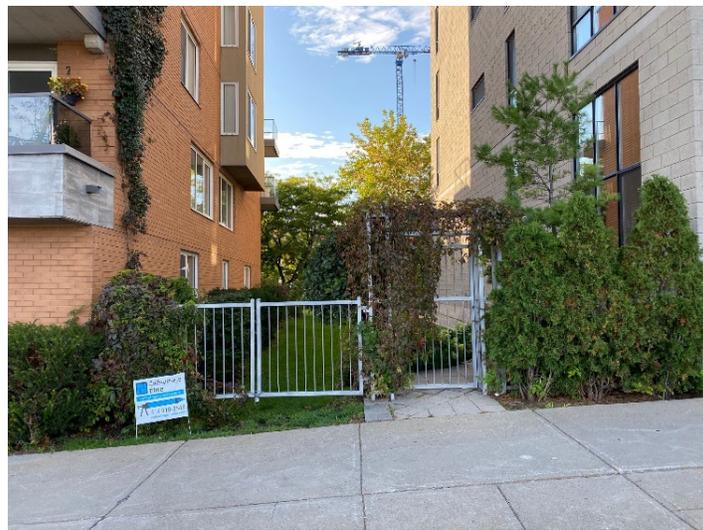
L'IDU recommande cependant qu'il soit formellement indiqué dans le PPU que l'accès au public dans ces passages comme dans les cours **n'est pas une obligation**, afin de permettre aux développeurs une fermeture le cas échéant. En effet, l'IDU ne recommande pas de connexion

²³ Arrondissement de Ville-Marie, *Projet de Programme particulier d'urbanisme (PPU) des Faubourgs*, mars 2020, p. 47

physique ouverte au public, pour des raisons évidentes de **sécurité et de privauté** des espaces résidentiels et souhaiterait qu'il soit précisé dans la version finale du PPU que cette connexion physique ne concerne qu'un accès limité aux résidents. Par ailleurs, sur le site de Radio Canada en particulier, l'IDU craint qu'un passage public n'ait pour effet de **diluer l'achalandage** et de mettre en péril l'objectif d'animation du pôle commerciale autour de l'ancienne tour Radio-Canada.

Des portes cochères ou des clôtures ajourées pourraient cependant assurer une connexion visuelle, comme on en retrouve déjà dans plusieurs projets sur le territoire de Ville-Marie.

Figure 7 : Clôtures ajourées, 21^e arrondissement et Solano



Recommandations

- L'IDU propose que l'emprise des nouvelles rues soit **comprise entre 12 et 25 mètres** et celle des passages à caractère public de **3 à 9 mètres**, en vue d'assurer davantage la création d'une ambiance urbaine agréable à l'échelle du piéton et inciter l'utilisation des modes de transport actifs;
- L'IDU recommande à l'Arrondissement de préciser les aménagements des nouvelles rues;
- Si l'objectif de porosité des îlots est partagé, la complexité du partage des responsabilités et des coûts entre la Ville et les développeurs quant aux passages à caractère public en fait un enjeu important du redéveloppement du secteur. L'IDU souhaiterait voir dans le PPU final les **modalités de gestion davantage définies** et la **suppression de l'obligation d'un accès permanent au public**;
- L'IDU recommande que la connexion physique des passages et cours privés soit limitée à des portes cochères ou clôtures ajourées, permettant l'accès en tout temps des **résidents uniquement**.

2.4 Patrimoine

Le projet de PPU introduit des paliers de valeur patrimoniale, sans pour autant définir ce qu'ils signifient exactement. La valeur « exceptionnelle » de la tour Radio Canada par exemple, ne définit pas quels éléments ont un intérêt patrimonial (revêtement, logo, volume...) et les interventions permises sur le bâtiment (conservation, réinterprétation ou encore façadisme). L'IDU recommande d'apporter des précisions quant à la **signification et à l'implication** concrète de la désignation des bâtiments d'intérêt patrimonial.

L'IDU comprend également l'objectif de qualité architecturale qui sous-tend la création d'unités de paysage propres à chacun des grands sites en requalification, mais recommande de **ne pas ajouter trop de critères discrétionnaires supplémentaires** à un encadrement normatif déjà très rigide.

Enfin, l'IDU salue l'esprit du mécanisme des **hauteurs conditionnelles**, un incitatif intéressant à conserver des bâtiments existants dans la métropole. Sa mise en application pose cependant des enjeux : par définition, les bâtiments d'intérêt historique sont singuliers et ont généralement été créés pour servir un usage bien précis. L'îlot des voyageurs par exemple, semble être une construction volumineuse, mais ne comporte dans les faits qu'une superficie de plancher minimale, l'essentiel du volume étant occupé par des silos. L'IDU ne recommande pas que le mécanisme des hauteurs conditionnelles constitue une norme, compte tenu de la **singularité** de chacun des bâtiments d'intérêt visés, mais relève plutôt d'une approche discrétionnaire.

Recommandations

- L'IDU recommande **d'identifier les éléments d'intérêt patrimonial et les grandes interventions permises** sur les immeubles visés, afin de permettre aux développeurs d'évaluer leurs possibilités de redéveloppement, tout en laissant une certaine flexibilité dans la manière d'y parvenir;
- L'IDU recommande de **supprimer l'aspect normatif du mécanisme des hauteurs conditionnelles**, compte tenu de la singularité des superficies de plancher des bâtiments d'intérêt.

2.5 Espaces verts

La complémentarité des espaces verts dans les sites en requalification est pertinente et les développeurs sont ouverts à collaborer entre eux et avec la communauté. Néanmoins, si l'Arrondissement a une vision au niveau de ces espaces (programmation, thématique, objectifs de plantation, etc.) ou encore d'infrastructures sportives extérieures, il serait pertinent de la partager. À l'instar de l'OCPM, qui « *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* »²⁴, l'IDU recommande la précision des besoins et d'une vision pour ces espaces.

L'IDU souhaite également rappeler l'importance d'une planification du domaine public en amont du développement privé. À la fois parce qu'un aménagement public de qualité est **gage d'attractivité** du secteur, mais aussi pour éviter de reproduire la situation de Griffintown, où une masse critique de résidents doit encore vivre avec les chantiers de réaménagement des espaces publics, une dizaine d'années après l'arrivée des premiers développements, ces travaux devenant un facteur de répulsion.

Recommandations

- L'IDU propose de communiquer aux développeurs **toute intention de développement des espaces verts** par l'Arrondissement de Ville-Marie et à la Ville de Montréal, afin de faciliter l'atteinte de l'objectif commun de complémentarité de ces espaces dans le secteur;
- L'IDU rappelle l'importance d'assurer un **arrimage** entre la réalisation des travaux d'aménagement du domaine public et ceux associés aux investissements privés.

2.6 Mise en œuvre

Réaménagement des artères

Tel que mentionné par l'Arrondissement lors de la séance de questions/réponses du 29 septembre 2020, divers **comités** (pilote, technique) ont été formés ou sont en cours de formation quant à la création du boulevard Ville-Marie. La **géométrie de l'axe comme la séquence des travaux** ont un impact majeur sur le redéveloppement des sites de Radio-Canada et de la brasserie Molson.

²⁴ OCPM, *L'avenir du secteur des Faubourgs*, juillet 2019, p. 76

De la même manière, le site d'Esplanade Cartier sera impacté par le réaménagement du boulevard René-Lévesque.

L'IDU recommande la **participation des promoteurs** des trois grands sites en requalification à tout comité formé par les différentes instances impliquées dans le réaménagement de ces axes et un **engagement de l'Arrondissement à cet effet dans le PPU, ainsi qu'à un délai clair de réalisation**. L'IDU craint en effet qu'il soit demandé aux développeurs de réaliser d'importants efforts sur leurs terrains en vue d'un réaménagement futur des artères, notamment quant au traitement des façades des bâtiments y faisant front, mais que celui-ci ne soit pas arrimé aux délais effectifs de réalisation des interventions publiques.

L'IDU appuie également le commentaire de plusieurs participants à la consultation sur le secteur des Faubourgs, pour qui *« 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. »*²⁵

En parallèle, l'IDU relève l'absence d'une réflexion générale sur le **stationnement** dans le secteur. L'OCPM a récemment recommandé à la Ville de *« réaliser une planification intégrée du stationnement, qui tiendra compte des besoins des familles et des personnes à mobilité réduite, et s'arrimera à la volonté municipale de limiter l'usage de l'automobile solo, de promouvoir l'offre d'autopartage et de concentrer les cases de stationnement à l'intérieur des immeubles. Que les aires de stationnement pour les visiteurs et les livraisons, les aires de chargement et de déchargement, soient conçues pour un réseau viaire accueillant des zones végétalisées, une circulation piétonne paisible et sécuritaire, ainsi que l'usage du vélo et ses aires de dépôts »*²⁶ dans le cadre des consultations sur le quartier Namur-Hippodrome. L'IDU souligne la pertinence de l'application de cette recommandation au secteur des Faubourgs et appuie la nécessité de réaliser une **étude des besoins actuels et futurs** afin d'établir une vision claire sur le stationnement, les déplacements et les aires de livraison dans le PPU.

Transport collectif

Le mode de transport collectif (tramway, REM, SRB...) dans l'axe est-ouest, ainsi que son emplacement (boulevards Ville-Marie ou René-Lévesque) restent incertains. Il s'agit cependant d'une composante extrêmement structurante pour le redéveloppement du secteur.

La densité de construction et la vision de développement du secteur présentées dans le projet de PPU est en accord avec la présence d'un mode de transport collectif d'échelle **montréalaise**. L'IDU souhaite cependant souligner la possible caducité de cette vision, advenant l'implantation du REM

²⁵ OCPM, *L'avenir du secteur des Faubourgs*, juillet 2019, p. 37

²⁶ OCPM, *Quartier Namur-Hippodrome*, septembre 2020, p. 73

dans le secteur. Plus qu'un transport collectif de masse, le REM est un lien **d'échelle régionale** avec des stations autour desquelles se greffent des quartiers densément peuplés. L'IDU recommande d'inclure au PPU un mécanisme d'augmentation des densités autorisées dans le secteur en cas d'implantation d'une infrastructure lourde de transport collectif. Par ailleurs il est important de rappeler que les investissements immobiliers ont été faits sans tenir compte de l'imposition du paiement d'une éventuelle redevance liée à l'arrivée d'une telle infrastructure. L'IDU appuie la formalisation dans le PPU de l'exclusion des développements dans les secteurs en requalification à ce type de taxe, qui remettrait en question tous les pro forma développés à ce jour et l'équilibre même des projets.

Advenant l'arrivée d'un transport en commun de masse, les paramètres de développement dans le secteur des Faubourgs, notamment la densité maximale de 4 à 7 sur les sites en requalification, seraient également **nettement en dessous** des cibles de densification des quartiers en développement autour des stations de la rive sud notamment, mais aussi des exemples les plus vertueux à l'international et des balises habituelles dans Ville-Marie pour ce type de densification : tel que rappelé dans le projet de PPU, **6 est une densité considérée comme « moyenne »**²⁷, tandis que 9 est « forte » et 12 « très forte, normalement réservée au cœur du centre-ville ». En suivant cette logique préexistante sur le territoire, l'IDU souligne **la faiblesse d'une densité de 4 à 7** sur ces sites du centre-ville de la métropole et le risque d'une opportunité manquée de densification appropriée aux abords d'un point d'accès au transport collectif de masse.

Séquence des travaux et équipements

L'expérience du développement de Griffintown a marqué les montréalais. Le développement immobilier y a été plus rapide que la réfection des infrastructures et l'implantation de services à la population comme des écoles et parcs. Un apport important de population au centre-ville a dû vivre près d'une décennie sans avoir accès à un milieu de vie complet.

Cet arrimage tardif entre les besoins d'une masse critique de nouveaux résidents dans le secteur et l'implantation d'équipements publics a notamment pour conséquence de devoir modifier le PPU du secteur Griffintown. L'Arrondissement du Sud-Ouest doit en effet actuellement appuyer une démarche de consultation publique menée par l'OCPM et des modifications réglementaires majeures (règlement 09-004 adopté en vertu de l'article 89 de la Charte de la Ville de Montréal et PPU) pour l'implantation de deux écoles. Mentionnons qu'il s'agit également de permettre un type d'école plus urbain, intégré à un projet résidentiel et comprenant notamment une aire de jeux sur un toit.

Le redéveloppement du secteur des Faubourgs est l'occasion d'apprendre de cette expérience récente afin d'assurer un meilleur arrimage entre la livraison des projets résidentiels, les divers

²⁷ Arrondissement de Ville-Marie, *Projet de Programme particulier d'urbanisme (PPU) des Faubourgs*, mars 2020, p. 88

équipements (écoles, parcs, etc.) et les interventions majeures sur le domaine public. Pour atteindre cet objectif, l'ensemble des paramètres de développement devrait être **suffisamment souple** pour permettre l'évolution des pratiques. Les écoles en particulier, se réinventent, poussées par la réflexion du LAB-École notamment. Le PPU des Faubourgs devrait selon nous permettre cette transformation.

Cette attente émane également des participants de la consultation sur le secteur des Faubourgs : *« 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 même temps que les travaux de modernisation de l'axe Ville-Marie/Notre-Dame, et non pas dans un deuxième temps. »*²⁸

En vue de créer des milieux de vie attractifs pour une population diversifiée, dont les familles, l'IDU soutient que la planification de ces équipements collectifs devrait être prioritaire dans la mise en œuvre du PPU des Faubourgs par la Ville ou les acteurs publics concernés, et ce dans une optique de **partage équitable de la responsabilité du redéveloppement urbain** entre les secteurs publics et privés.

L'IDU souhaite cependant rappeler que si les développeurs peuvent réserver des espaces sur les sites en requalification pour accueillir certains équipements publics, tels que des écoles, il est impératif pour la viabilité financière des projets et leur attractivité que les organismes sociaux ou publics concernés **confirment leur réalisation effective dans un délai raisonnable**. L'IDU propose qu'un délai maximal de 2 ans suite à l'approbation d'un plan d'ensemble par l'Arrondissement soit mentionné dans le PPU, faute de quoi la vocation de l'espace reviendrait à la discrétion du développeur.

²⁸ OCPM, *L'avenir du secteur des Faubourgs*, juillet 2019, p. 41

Recommandations

- L'IDU recommande la **participation des promoteurs** aux comités de réflexion sur le réaménagement des artères du secteur;
- L'IDU recommande un **rehaussement des densités** sur les sites en requalification, la mise en place d'un système d'augmentation des paramètres advenant l'implantation d'une infrastructure lourde de transport collectif dans le secteur et l'exclusion formelle des développements projetés d'une redevance qui y serait liée;
- L'IDU propose que les interventions majeures sur le domaine public et les divers équipements collectifs soient **arrimés avec la livraison des projets résidentiels**;
- L'IDU recommande d'assurer les conditions propices à l'implantation **d'écoles urbaines**, et plus largement à **l'évolution des tendances** (en architecture, aménagement mais aussi transformation des modes de vie);
- L'IDU recommande de faire de l'implantation des équipements et services à la population une **priorité** dans la mise en œuvre du PPU.

CONCLUSION

Le secteur des Faubourgs est un milieu existant. L'IDU comprend et appuie la vision de l'Arrondissement de pérenniser l'identité sociale, patrimoniale et architecturale du quartier. Les trois sites en requalification font partie des Faubourgs, géographiquement et historiquement. Cependant, ils ne constituent pas un milieu de vie existant à pérenniser, mais une opportunité de supporter une vision montréalaise de développement de son entrée de ville.

Ce sont des traits d'union à créer entre le cœur touristique et des affaires de la métropole et un quartier résidentiel avec lequel ils n'ont spatialement que peu d'interfaces. À ce titre, il conviendrait de leur laisser la capacité d'assurer pleinement ce rôle de transition et de vitrine, tout en soignant leur intégration aux points de contact avec le tissu faubourien.

De nombreux mécanismes sont déjà en place au niveau de l'Arrondissement pour assurer la bonne intégration architecturale des nouveaux bâtiments sur le territoire de Ville-Marie. Les projets se sont multipliés dans le centre des affaires cette dernière décennie, et la qualité urbaine est au rendez-vous. L'IDU recommande à l'Arrondissement d'étendre ces façons de faire la ville au secteur des Faubourgs, en soumettant les projets au même type de normes et processus d'approbation, tout en leur garantissant également les mêmes possibilités de développement.

Dans un contexte de fragilité économique du secteur, du pouvoir d'attraction grandissant des banlieues et d'une incertitude durable quant à la transformation de nos modes de vie, l'IDU recommande à l'Arrondissement de Ville-Marie de laisser davantage de flexibilité au développement des trois sites en requalification dans le PPU des Faubourgs. Il nous apparaît prioritaire de concentrer nos efforts dans la consolidation des activités économiques et la rétention des populations dans les quartiers centraux, et l'IDU a à cœur d'accompagner l'Arrondissement dans la relève de ce défi collectif.

Pour terminer, l'IDU souhaite encore une fois remercier et féliciter l'Arrondissement de Ville-Marie et l'OCPM pour l'ensemble de la démarche, qui a su rejoindre un grand nombre de parties prenantes et susciter le débat sur l'avenir du secteur. Les alternatives proposées dans la présente opinion visent à atteindre la vision et les objectifs du PPU d'une manière plus adaptée aux réalités de l'industrie. L'IDU espère qu'elles recevront une écoute et une traduction dans la version finale du PPU et reste en toute collaboration à la disposition de l'Arrondissement.