

6 octobre 2022

Madame Marie Leahey

Office de consultation publique de Montréal

1550, rue Metcalfe, bureau 1414  
Montréal (Québec) H3A 1X6

Objet : Réflexion 2050 – Mémoire du Consortium du secteur Bridge-Bonaventure et la  
Pointe-du-Moulin

---

Madame Leahey,

Dans le contexte de la révision du nouveau Plan d'urbanisme et de mobilité (« PUM »), le Service de l'urbanisme et de la mobilité de la Ville de Montréal (« SUM ») a publié un document préparatoire intitulé « Projet de Ville : vers un plan d'urbanisme et de mobilité ». Dans le cadre des consultations « Réflexion 2050 » menées par l'Office de consultation publique de Montréal (« OCPM »), le Consortium des grands propriétaires du secteur Bridge-Bonaventure et la Pointe-du-Moulin (« Consortium ») souhaite, par le dépôt du présent mémoire, présenter ses réflexions sur la vision proposée.

Le Consortium regroupe les quatre grands propriétaires du secteur, soit Devimco, Broccolini, Coprim et Groupe Mach. Étant donné que les membres du Consortium sont également membres de l'Institut de développement urbain (« IDU »), ce mémoire reprend les grandes thématiques du mémoire déposé par l'IDU tout en démontrant la pertinence de ces arguments appliqués dans le cadre d'un projet concret.

Le mémoire présente également la façon dont la vision d'aménagement pour le secteur répond aux grands enjeux actuels et apporte des précisions concernant les arguments principaux : le besoin de réfléchir aux principes de mobilité durable en lien avec les logiques d'aménagement, le besoin d'adéquation entre les documents de planification et la réglementation, l'innovation dans la participation citoyenne à tous les niveaux et la révision de la structure de financement du logement social, abordable et familial.

En espérant que nos réflexions puissent contribuer à la bonification du Plan d'urbanisme et de mobilité nous vous prions d'agréer, Madame, l'expression de nos sentiments distingués.



**Vianney Bélanger**

Coprim

Consortium du secteur Bridge-Bonaventure et de la Pointe-du-Moulin

**Consultation publique sur le document préparatoire**

« Projet de Ville : vers un plan d'urbanisme et de mobilité »

Mémoire présenté à l'Office de consultation publique de Montréal

06 octobre 2022

## TABLE DES MATIÈRES

<b>Table des matières</b> .....	<b>3</b>
<b>1. Introduction</b> .....	<b>1</b>
1.1 Présentation du mémoire .....	1
1.2 Grandes conclusions .....	1
<b>2. Grands enjeux contemporains et de développement durable</b> .....	<b>2</b>
<b>3. Des logiques d'aménagement COHÉRENTES AVEC LES principes de mobilité durable</b> .....	<b>3</b>
<b>4. Adéquation entre les documents de planification et la réglementation locale</b> .....	<b>4</b>
<b>5. Participation citoyenne</b> .....	<b>5</b>
<b>6. Levier de financement pour le logement social et communautaire, abordable et familial</b> .....	<b>6</b>
<b>7. Conclusion</b> .....	<b>7</b>
7.1 Synthèse des recommandations du Consortium .....	8

## 1. INTRODUCTION

### 1.1 Présentation du mémoire

Dans le cadre de la révision du nouveau Plan d'urbanisme et de mobilité (« PUM »), le Service de l'urbanisme et de la mobilité de la Ville de Montréal (« SUM ») a publié un document préparatoire intitulé « Projet de Ville : vers un plan d'urbanisme et de mobilité ». Dans le cadre des consultations « Réflexion 2050 » menées par l'Office de consultation publique de Montréal. (« OCPM »), le Consortium des grands propriétaires du secteur Bridge-Bonaventure et de la Pointe-du-Moulin (« Consortium ») souhaite, par le dépôt du présent mémoire, présenter ses réflexions sur la vision proposée.

Le Consortium regroupe les quatre grands propriétaires du secteur : Devimco, Broccolini, Coprim et Groupe Mach. Étant donné que les membres du Consortium sont également membres de l'Institut de développement urbain (« IDU »), ce mémoire reprend les grandes thématiques du mémoire déposé par l'IDU tout en démontrant la pertinence de ces arguments appliqués dans le cadre d'un projet concret.

Le mémoire présente également la façon dont la vision d'aménagement pour le secteur répond aux grands enjeux actuels et apporte des précisions concernant les arguments principaux : le besoin de réfléchir aux principes de mobilité durable en lien avec les logiques d'aménagement, le besoin d'adéquation entre les documents de planification et la réglementation, l'innovation dans la participation citoyenne à tous les niveaux et la révision de la structure de financement du logement social, abordable et familial.

### 1.2 Grandes conclusions

Dans son ensemble, les membres du Consortium soutiennent en grande partie la vision élaborée dans le document « Projet de Ville : vers un plan d'urbanisme et de mobilité » et les objectifs de développement durable. Plus particulièrement, le besoin d'une planification intégrée de l'urbanisme et de la mobilité est revendiqué afin de poursuivre le développement des milieux de vie complets et compacts qui permettent de réduire les distances à parcourir au quotidien ainsi que la dépendance à l'automobile (p.19). De plus, le besoin de requalifier et de restaurer les secteurs stratégiques avec une forme renouvelée plus appropriée au contexte actuel est clairement souligné. Cependant, il apparaît que trop peu de solutions concrètes sont proposées dans la vision mise au point par le SUM. Par sa localisation stratégique, le secteur Bridge-Bonaventure et de la Pointe-du-Moulin présente une opportunité unique pour mettre en œuvre les orientations et objectifs élaborés dans le « Projet de Ville : vers un plan d'urbanisme et de mobilité ».

En mai 2022, le Consortium a proposé une solution concrète pour le secteur qui s'inscrit parfaitement dans la vision proposée : un pôle d'innovation axé sur les technologies propres, un corridor récréotouristique et des milieux de vie adaptés autant aux citoyens qu'aux artisans et travailleurs. Cette vision mise sur la création de milieux de vie complets qui reconnaissent le patrimoine industriel local ainsi que la nécessité d'une redynamisation économique. De plus, cette vision propose plusieurs espaces de qualité à des fins collectives et récréotouristiques idéalement localisés aux abords du fleuve. Cette vision privilégie la réduction de l'empreinte écologique des futurs occupants du secteur, notamment en misant sur la mobilité active et l'optimisation des espaces dédiés à l'automobile. Cette vision répond également à plusieurs recommandations de l'OCPM dans son rapport de février 2020, notamment : la mise en valeur du patrimoine industriel (dont le silo no 5), la mise en réseau des espaces publics et des lieux emblématiques, la mise en valeur de l'entrée de ville et la continuité de la trame urbaine avec les quartiers environnants.

Il est donc important de considérer dans les présentes consultations la vision du Consortium comme étant une solution concrète qui répond aux objectifs du nouveau PUM.

## 2. GRANDS ENJEUX CONTEMPORAINS ET DE DÉVELOPPEMENT DURABLE

Les grands enjeux contemporains et de développement durable se résument bien par la présence de trois crises : la crise climatique, la crise du logement et la crise sanitaire. Ces crises se manifestent différemment sur le territoire selon les contextes urbains. Il peut en être dit de même pour les solutions proposées dans le « Projet de Ville : vers un plan d'urbanisme et de mobilité ».

Concernant la crise climatique, la Ville de Montréal vise à devenir carboneutre d'ici 2050. En matière d'aménagement urbain, cet objectif est atteint en grande partie par le renouvellement de la forme urbaine pour réduire les déplacements en automobile qui génèrent des gaz à effet de serre (« GES »), en planifiant des « Quartiers 20 minutes » où les besoins des résidents sont facilement accessibles dans un rayon de 15 à 20 minutes de marche ou vélo, ou par le transport collectif pour les activités d'emplois ou de déplacements plus ponctuels. La construction de ces types de quartiers mixtes est d'autant plus importante au regard de la pression foncière qui occasionne l'étalement urbain sur les milieux agricoles et les milieux d'intérêts naturels qui doivent être protégés collectivement.

En ce qui concerne la crise du logement, une forte augmentation des coûts liés à l'habitation, que ce soit le loyer ou les prix d'acquisition, s'observe actuellement. Combinée à un taux d'inoccupation très bas, cette augmentation a plusieurs impacts néfastes sur notre territoire : plus de ménages consacrent plus de 30 % de leur revenu aux frais d'habitation, une réduction du nombre de premiers acheteurs, une augmentation des évictions et des reprises de logement, et un exode des ménages vers la banlieue entraînant une augmentation des déplacements en automobile et un accroissement de l'étalement urbain. La rareté et le coût des terrains viennent accentuer davantage ces impacts négatifs. À cet égard, la Ville de Montréal doit s'outiller pour augmenter rapidement le nombre de logements autant privés que publics, notamment par la révision des paramètres de hauteur et de densité, ainsi que la réduction des délais associés aux processus d'approbation municipaux.

La crise sanitaire a bouleversé plusieurs aspects de notre quotidien et a modifié nos habitudes de vie. La distanciation sociale encourage le télétravail qui, vraisemblablement, devrait perdurer dans le temps. À Montréal, c'est le centre-ville d'affaires qui a le plus subi les conséquences de ce nouveau mode de vie. De nombreux commerces ont fermé et d'innombrables tours de bureaux se sont vidées. Pour une relance économique du centre-ville et pour assurer un dynamisme commercial, les experts soutiennent le besoin d'augmenter le nombre de résidents au centre-ville.

Dans ce contexte de crises multiples et du manque de terrains développables, il est impératif d'agir rapidement et de saisir toutes les occasions de développement qui se présentent. Aussi, les terrains du secteur Bridge-Bonaventure et de la Pointe-du-Moulin font partie des secteurs stratégiques identifiés dans le Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération ainsi que dans le Plan d'urbanisme actuellement en vigueur. Ce vaste secteur constitue une opportunité unique de cette taille et aussi proche du centre-ville, c'est pourquoi l'occasion de réfléchir son redéveloppement doit absolument être saisie.

### **Recommandations du Consortium :**

- **Recommandation 1 : reconnaître le grand potentiel d'optimisation urbaine du secteur Bridge-Bonaventure et de la Pointe-du-Moulin et le traiter comme territoire stratégique et prioritaire à requalifier, comme milieu de vie mixte, dans le cadre du PUM 2050.**
- **Recommandation 2 : compte tenu du peu de terrains développables disponibles à proximité du centre-ville, favoriser le redéveloppement de ce secteur à son plein potentiel et le plus rapidement possible.**

## **3. DES LOGIQUES D'AMÉNAGEMENT COHÉRENTES AVEC LES PRINCIPES DE MOBILITÉ DURABLE**

Le PUM met en évidence l'importance d'une logique d'aménagement cohérente avec les principes de mobilité durable. Afin d'atteindre les objectifs en matière de développement durable, la mobilité doit reposer entre autres sur l'hypothèse d'un transfert modal de l'automobile vers le transport collectif. Pour ce faire, la stratégie de mobilité doit viser la réduction à la source de toutes nouvelles générations de déplacements automobiles. Malgré sa localisation stratégique et sa proximité du centre-ville, le secteur n'est pas desservi par un équipement de transport collectif structurant. Celui-ci devrait bénéficier d'une station du REM, considérant que le trajet traverse le secteur.

### **Recommandation du Consortium :**

- **Recommandation 3 : prévoir l'implantation d'une nouvelle station du REM à proximité du bassin Peel afin d'assurer une desserte adéquate en matière de transport collectif structurant dans ce secteur.**

Toutefois, cette vision d'un milieu de vie desservi par un transport collectif structurant nécessite des investissements majeurs et une masse critique suffisamment importante. Selon le directeur général de l'organisme Vivre en Ville, Christian Savard, « la présence d'une station du REM au sud du canal de Lachine est souhaitable pour désenclaver ce quartier à fort potentiel. Pour justifier cette éventuelle gare, il faudrait toutefois accepter une certaine densité autour de la gare. »<sup>1</sup>

Le Consortium adhère au principe que la densité et la mixité sont les deux paramètres essentiels à la réussite d'un projet répondant aux enjeux contemporains. En effet, un seuil de densité élevé est important pour les raisons suivantes :

- Permettre de rentabiliser les équipements de transport collectifs structurants;
- Libérer plus d'espaces au sol pour les parcs, les parcours piétons, les équipements collectifs et culturels;
- Permettre de financer l'aménagement d'espaces verts plus généreux qui réduisent les surfaces minéralisées ainsi que les impacts environnementaux et les coûts afférents;
- Dégager des fonds permettant de décontaminer et libérer tous les terrains du secteur incluant le bassin Wellington;

---

<sup>1</sup> La Presse+ (27 janvier 2022). Quel avenir pour le bassin Peel?

- Permettre de construire un nombre plus élevé de logements et donc de mieux répartir et de mieux absorber les coûts des services d'utilité publique;
- Dégager des espaces qui favorisent une préservation des vues et améliorent l'ensoleillement à l'intérieur des bâtiments;
- Dégager des espaces libres pouvant être voués à l'agriculture urbaine adaptée de façon créative à différents contextes et environnements urbains;
- Permettre de financer la construction de stationnements souterrains plutôt qu'en surface où ils sont source d'îlots de chaleur;
- Permettre de dynamiser le pôle d'innovation prévu. Une composante résidentielle est déterminante pour assurer l'arrivée de nouvelles entreprises;
- Permettre la création et la survie des commerces de proximité.

Dans le contexte particulier du secteur Bridge-Bonaventure et de la Pointe-du-Moulin, le COS actuel est de 3. À titre de comparaison, la densité permise dans la Cité du Multimédia varie de 6 à 9, aussi, le Consortium conclut-il que la densité actuellement retenue pour le secteur est bien en-dessous du seuil critique de densité nécessaire.

#### **Recommandations du Consortium :**

- **Recommandation 4 : faire preuve d'une plus grande souplesse en termes de hauteurs, de densité et de forme urbaine afin d'atteindre la masse critique nécessaire au déploiement de services de proximité et d'un réseau de transport collectif structurant.**
- **Recommandation 5 : instaurer des seuils de densité viables, soit un COS moyen de 6.**
- **Recommandation 6 : considérer une prime de densité dans le cadre de projets immobiliers qui démontrent une protection ou une intégration de biens patrimoniaux et nécessitant des investissements majeurs.**

## 4. ADÉQUATION ENTRE LES DOCUMENTS DE PLANIFICATION ET LA RÉGLEMENTATION LOCALE

Les membres du Consortium reconnaissent que le secteur Bridge-Bonaventure et de la Pointe-du-Moulin nécessite un cadre réglementaire propre à son milieu particulier. Pour ce faire, la Ville de Montréal a depuis longtemps effectué une multitude de processus de consultation et de réflexion. Un projet préliminaire de plan directeur de mise en valeur (PDMV) est en cours d'élaboration, pour être soumis à l'OCPM vers la fin de l'année 2022. Cependant, aucun programme d'affectation, de densité, de hauteur ou même d'orientations PIIA n'est actuellement prévu. Le Consortium soutient l'importance d'assurer une vision d'ensemble cohérente pour ce secteur stratégique. Cependant, le choix d'outils ne s'attache pas à une stratégie réglementaire concrète, ce qui a pour effet de ralentir le développement du secteur.

À titre de comparaison, l'adoption du PPU des Faubourgs ainsi que de son cadre réglementaire a duré environ quatre ans. Le Consortium souligne que les démarches de consultation entourant le secteur d'étude ont débuté il y a bien plus de quatre ans et que la modification de la réglementation est prévue

pour 2026. Pourquoi est-ce que les modifications réglementaires ne peuvent être faites en même temps que la révision du PUM ? Ces délais entraînent des coûts importants qui peuvent mettre en péril la vision collective du secteur.

Il faut également considérer le recours au zonage parcellaire à travers l'outil des projets particuliers de construction, de modification ou d'occupation d'un immeuble (« PPCMOI ») malgré la concordance des projets aux paramètres énumérés dans les outils de planification. L'utilisation de telles procédures occasionne des délais importants associés à la surréglementation et la surcharge administrative.

Le nouveau PUM est une occasion de réviser le cadre réglementaire afin d'éviter des situations d'incohérence entre les outils de planification et la réglementation locale. Cette révision devrait également viser un niveau de flexibilité pour permettre la concrétisation de projets selon la vision spécifique des secteurs stratégiques. De plus, elle devrait viser la réduction des délais d'autorisations municipales, élément d'autant plus important dans le contexte de crise du logement où la mise en chantier de nouveaux logements est urgente.

#### **Recommandations du Consortium :**

- **Recommandation 7 : définir les grands objectifs de développement au PUM et s'assurer de leur transposition dans la réglementation locale.**
- **Recommandation 8 : veiller à ce que la version finale du PUM soit suffisamment spécifique pour que les règlements de concordance permettent la mise en œuvre des principes véhiculés.**
- **Recommandation 9 : adhérer à la recommandation de l'OCPM proposant l'adoption d'un PPU pour l'ensemble du territoire à l'étude, jumelé à un PIIA plutôt qu'un PDMV.**
- **Recommandation 10 : veiller à ce qu'il y ait, dans les processus décisionnels de la Ville, une évaluation des impacts sur les délais et coûts de réalisation des projets en amont de l'adoption d'un règlement ou d'un plan d'urbanisme.**

## 5. PARTICIPATION CITOYENNE

Au fil des années, le secteur Bridge-Bonaventure et de la Pointe-du-Moulin a fait l'objet de plusieurs processus concertés de participation citoyenne ainsi que de plusieurs études et analyses, autant par le milieu public que privé. Suivant la participation d'une multitude d'acteurs, les nombreux rapports qui ont découlé de ces processus sont riches de recommandations et de pistes d'action. Entre 2015 et 2017, la Ville de Montréal a effectué une vaste réflexion en vue d'établir une stratégie pour l'avenir du centre-ville. Cette stratégie identifie deux grands secteurs à requalifier, soit le secteur du Pied-du-Courant à l'est et le secteur Bassin Peel-Bridge-Wellington au sud. Il serait important de les considérer lors des prochaines consultations. La multitude de consultations et de rapports inclut notamment :

- Adoption du plan d'action de la stratégie centre-ville (2015);
- Appel de propositions pour la mise en valeur de la Pointe-du-Moulin (SIC, 2019);
- Inventaire patrimonial et archéologique de la Pointe-du-Moulin (Ville de Montréal, 2019);
- Appel de propositions pour la Pointe-du-Moulin (SIC, 2019);
- Consultation publique sur le secteur Bridge-Bonaventure (OCPM, 2019-2020);



- Rapport de consultation sur le secteur Bridge-Bonaventure (OCPM, 2020);
- Énoncé d'intérêt patrimonial de la Pointe-du-Moulin (Ville de Montréal, 2021);
- Ateliers : mise en valeur du secteur de planification Bridge-Bonaventure (INM, 2021);
- Étude de mobilité – secteur Bridge-Bonaventure (Ville de Montréal, 2021);
- Table de concertation pour le secteur Bridge-Bonaventure (Ville de Montréal, en cours).

**Recommandation du Consortium :**

- **Recommandation 11 : prendre en compte les orientations définies lors des consultations précédentes ainsi que les documents de planification de haut niveau dans les mesures d'application locales.**
- **Recommandation 12 : adopter dès à présent tous les outils réglementaires aux fins de procéder aux travaux de requalification urbaine du secteur Bridge-Bonaventure.**

Le Consortium adhère aux principes de la consultation publique. Cependant, dans le cadre des processus de participation citoyenne actuels, ce sont surtout les intérêts des particuliers avoisinants qui sont pris en considération lors des dernières étapes des processus. Dans plusieurs cas, une opposition « Pas dans ma cour » va à l'encontre des grands principes des documents de planification tels que le besoin de mixité et de densité. Selon le Consortium, il serait important de réinstaurer la tenue de registres positifs permettant d'entendre un plus grand nombre de citoyens. Dans le même ordre d'idées, pour assurer des avis neutres, l'OCPM devrait avoir la possibilité de consulter des experts du milieu dans le cadre des consultations publiques comme le fait le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (« BAPE »). L'avis d'expert est d'autant plus important dans des secteurs stratégiques où plusieurs enjeux sont présents.

**Recommandations du Consortium :**

- **Recommandation 13 : restaurer le principe de registre foncier permettant l'appui des citoyens via un enregistrement positif lors de procédures référendaires.**
- **Recommandation 14 : élargir le champ d'action de l'OCPM afin d'inclure les avis d'experts dans les processus de consultation.**

## 6. LEVIER DE FINANCEMENT POUR LE LOGEMENT SOCIAL ET COMMUNAUTAIRE, ABORDABLE ET FAMILIAL

Par sa localisation stratégique et son potentiel de développement, l'intégration du logement social, abordable et familial est importante pour assurer une mixité et vitalité du secteur Bridge-Bonaventure et de la Pointe-du-Moulin. Cependant, le « Projet de Ville : vers un plan d'urbanisme et de mobilité » soutient que les outils de financement actuels ne permettent pas de répondre aux besoins en matière d'habitation. L'outil principal pour les municipalités est actuellement la taxe foncière. Dans un contexte où les municipalités doivent investir davantage dans leurs équipements publics, mais ne peuvent pas être en déficit, plusieurs municipalités cherchent à augmenter leurs revenus par d'autres moyens. En grande partie, la responsabilité du financement du logement social, abordable et familial est relayée aux

promoteurs qui, en contrepartie, font augmenter le prix de vente des autres unités et les loyers. Ce surcoût se répercute ensuite sur l'utilisateur final, acheteur ou locataire selon les cas.

Il est important de noter que les membres du Consortium prévoient l'intégration de ce type de logement en concordance avec le *Règlement visant à améliorer l'offre en matière de logement social, abordable et familial (20-041)*. Cependant, le manque de financement provincial bloque actuellement la réalisation de ces types de projets. Il est donc primordial que les responsabilités de financement soient partagées avec les paliers supérieurs de gouvernement.

#### **Recommandations du Consortium :**

- **Recommandation 15 : veiller à l'adoption d'outils de financement municipaux plus novateurs tels la réduction du poids de l'impôt foncier par l'adoption d'un transfert municipal financé par le gouvernement provincial et fédéral.**
- **Recommandation 16 : assurer l'essentiel des responsabilités de financement des logements sociaux et communautaires par le gouvernement provincial et fédéral.**
- **Recommandation 17 : assurer l'essentiel des responsabilités de financement des logements abordables et familiaux par les promoteurs par la mise en place d'incitatifs par notamment des points contrôlés de densité.**

## 7. CONCLUSION

En somme, le Consortium souhaite, par le présent mémoire, présenter ses commentaires et ses recommandations concernant la vision proposée dans le document intitulé « Projet de Ville : vers un plan d'urbanisme et de mobilité ». Les membres du Consortium soutiennent globalement cette vision, surtout le besoin d'une planification intégrée de l'urbanisme et de la mobilité afin de poursuivre le développement des milieux de vie complets et compacts. Cette vision manque cependant de solutions concrètes pour la mettre en œuvre. Avec notre vision du secteur Bridge-Bonaventure et de la Pointe-du-Moulin, nous vous présentons une opportunité unique pour mettre en valeur ce secteur stratégique à proximité immédiate du centre-ville. Cette occasion est particulièrement importante si nous considérons le besoin d'agir face aux trois crises : la crise climatique, la crise du logement et la crise sanitaire.

Le potentiel du secteur serait optimisé avec l'implantation d'une nouvelle station du REM. Cependant, afin de la financer, une masse critique de densité est nécessaire. Ce même principe s'applique aux espaces collectifs prévus ainsi que pour dynamiser la vitalité commerciale. Afin de mettre en œuvre notre vision d'un milieu de vie complet axé sur un accès de transport en commun structurant, la densité permise doit être révisée. De plus, afin de réduire les délais d'autorisation municipale, nous recommandons également de garantir que les grandes orientations du PUM soient transposées à la réglementation locale et qu'elles offrent plus de flexibilité.

En matière de participation citoyenne, le secteur Bridge-Bonaventure et de la Pointe-du-Moulin a fait l'objet de nombreuses études, analyses et consultations. Aussi, nous suggérons que les recommandations des anciennes consultations de l'OCPM soient considérées et que des experts puissent également se prononcer. Finalement, les membres du Consortium soutiennent l'importance d'intégrer du logement social, abordable et familial, comme il a été prévu dans notre vision. Cependant,

il est important de réviser le financement et de partager les coûts avec l'ensemble des paliers de gouvernement afin de réaliser le projet.

Pour conclure, les membres du Consortium appuient les démarches entamées par la Ville de Montréal et souhaitent continuer à apporter leur contribution pour faire de Montréal une meilleure ville pour tous.

## 7.1 Synthèse des recommandations du Consortium

1. Reconnaître le grand potentiel d'optimisation urbaine du secteur Bridge-Bonaventure et de la Pointe-du-Moulin et le traiter comme territoire stratégique et prioritaire à requalifier, comme milieu de vie mixte, dans le cadre du PUM 2050.
2. Compte tenu du peu de terrains développables disponibles à proximité du centre-ville, favoriser le redéveloppement de ce secteur à son plein potentiel et le plus rapidement possible.
3. Prévoir l'implantation d'une nouvelle station du REM à proximité du bassin Peel afin d'assurer une desserte adéquate en matière de transport collectif structurant dans ce secteur.
4. Faire preuve d'une plus grande souplesse en termes de hauteurs, de densité et de forme urbaine afin d'atteindre la masse critique nécessaire au déploiement de services de proximité et d'un réseau de transport collectif structurant.
5. Instaurer des seuils de densité viables, soit un COS moyen de 6.
6. Considérer une prime de densité dans le cadre de projets immobiliers qui démontrent une protection ou une intégration de biens patrimoniaux et nécessitant des investissements majeurs.
7. Définir les grands objectifs de développement au PUM et s'assurer de leur transposition dans la réglementation locale.
8. Veiller à ce que la version finale du PUM soit suffisamment spécifique pour que les règlements de concordance permettent la mise en œuvre des principes véhiculés.
9. Adhérer à la recommandation de l'OCPM proposant l'adoption d'un PPU pour l'ensemble du territoire à l'étude, jumelé à un PIIA plutôt qu'un PDMV.
10. Veiller à ce qu'il y ait, dans les processus décisionnels de la Ville, une évaluation des impacts sur les délais et coûts de réalisation des projets en amont de l'adoption d'un règlement ou d'un plan d'urbanisme.
11. Prendre en compte les orientations définies lors des consultations précédentes ainsi que les documents de planification de haut niveau dans les mesures d'application locales.
12. Adopter dès à présent tous les outils réglementaires aux fins de procéder aux travaux de requalification urbaine du secteur Bridge-Bonaventure.
13. Restaurer le principe de registre foncier permettant l'appui des citoyens via un enregistrement positif lors de procédures référendaires.
14. Élargir le champ d'action de l'OCPM afin d'inclure les avis d'experts dans les processus de consultation.

15. Veiller à l'adoption d'outils de financement municipaux plus novateurs tels la réduction du poids de l'impôt foncier par l'adoption d'un transfert municipal financé par le gouvernement provincial et fédéral.
16. Assurer le partage des responsabilités de financement des logements sociaux, abordables et familiaux avec le palier provincial et fédéral.
17. Assurer l'essentiel des responsabilités de financement des logements abordables et familiaux par les promoteurs par la mise en place d'incitatifs par notamment des points contrôlés de densité.