

Fahey et associés

**Bridge-Bonaventure : Vers une densification
intelligente pour un avenir urbain durable**

Mémoire présenté à l'Office de consultation publique de Montréal, le 8 juin 2023

fahey

Un aménagement à la hauteur des attentes

Le mémoire présenté par la firme Fahey et associés a pour objectif d'apporter huit (8) recommandations visant à favoriser un développement optimal du secteur Bridge-Bonaventure.

Ce mémoire se base sur une approche issue d'une expérience de plusieurs décennies dans les domaines du développement urbain et favorise la mise en place de principes d'aménagement prenant acte de l'ensemble des enjeux de société, d'aménagement et de développement qui doivent être intégrés aux réflexions portant sur l'exercice de requalification du secteur Bridge-Bonaventure.

Le présent mémoire est déposé dans le cadre de la réflexion d'ensemble entreprise par plusieurs acteurs du milieu de l'aménagement regroupés au sein d'un consortium auquel Fahey et associés participe activement. Il vient apporter des précisions concernant des points particuliers propres à l'expertise de la firme.

1. INTRODUCTION

1.1. Présentation de Fahey et associés

Depuis près de 25 ans, Fahey et associés a fait sa renommée en élaborant des solutions innovantes, performantes et compétitives en design urbain, en urbanisme et en architecture de paysage. La firme emploie actuellement plus de 30 professionnels reconnus dans le domaine de l'urbanisme et du design permettant d'offrir des services de haut niveau dans tous les champs du développement urbain.

Plaçant la qualité de vie des citoyens et des futurs usagers au cœur de ses préoccupations, l'équipe de Fahey et associés partage un fort désir de créer des lieux authentiques contribuant à enrichir le territoire d'intervention. Sa participation dans la planification du redéveloppement de terrains sous-investis dans un contexte urbain fait la renommée de la firme en raison de ses capacités à réaliser des projets adaptés à chaque contexte et de trouver des solutions aux enjeux contemporains de plus en plus complexes. L'équipe de Fahey et associés possède une compréhension élargie des enjeux d'aménagement urbain, tenant compte à la fois des impacts environnementaux, de l'acceptabilité sociale des projets, mais aussi des coûts de réalisation et de la viabilité économique d'une proposition d'aménagement.

1.2. Contexte de la démarche

Localisé sur le territoire des arrondissements de Ville-Marie et du Sud-Ouest, le secteur de Bridge-Bonaventure est un lieu névralgique du paysage identitaire montréalais. Il consiste en l'entrée de ville par les ponts Victoria et Samuel-De Champlain ainsi que l'autoroute Bonaventure. Ce quartier est notamment emblématique par l'enseigne de Farine Five Roses, les silos, dont le Silo no. 5 ainsi que ses berges sur le canal Lachine. Ce lieu clé de l'identité de la ville et de plusieurs communautés fondatrices a le potentiel de représenter les meilleures pratiques d'aménagement et de répondre aux besoins du Montréal d'aujourd'hui et de demain.

Au cœur de l'identité montréalaise et adjacent au berceau industriel du Canada, le secteur Bridge-Bonaventure est aujourd'hui un territoire morcelé et désinvesti. Ces faiblesses ont un impact incontournable sur les quartiers voisins déconnectés par cette brisure sur le territoire. Aujourd'hui, faisant suite aux redéveloppements des dernières décennies des quartiers au nord tels que Griffintown et la Cité du Multimédia, ces espaces présentent un potentiel de redéveloppement pour la création d'un véritable milieu de vie ancré sur l'accueil d'une nouvelle population de résidents, la diversification des activités économiques, culturelles et sociales et sur la mobilité durable.

À cet effet, une participation active des décideurs, de la population et des promoteurs est essentielle pour préserver les forces existantes de ce lieu, tout en offrant rapidement un territoire répondant aux enjeux des populations montréalaises.

1.3. Secteur du territoire de Bridge-Bonaventure

Le territoire de Bridge-Bonaventure est composé de six (6) sous-secteurs identifiés au Plan directeur de mise en valeur (PDMV). Le présent mémoire vise particulièrement les trois secteurs situés plus au nord où les transformations des modes de vie sont plus déterminantes pour le territoire étudié et les quartiers avoisinants. Ces trois (3) secteurs sont : le triangle de la Pointe-Saint-Charles Nord, le bassin Wellington et ses abords (incluant le terrain de Ray-Mont Logistiques) ainsi que la Pointe-du-Moulin.

Les préoccupations et recommandations que nous souhaitons avancer couvrent principalement des lieux avec un fort potentiel pour répondre aux besoins de reconnexion à la communauté et de développement de milieux de vie complets.

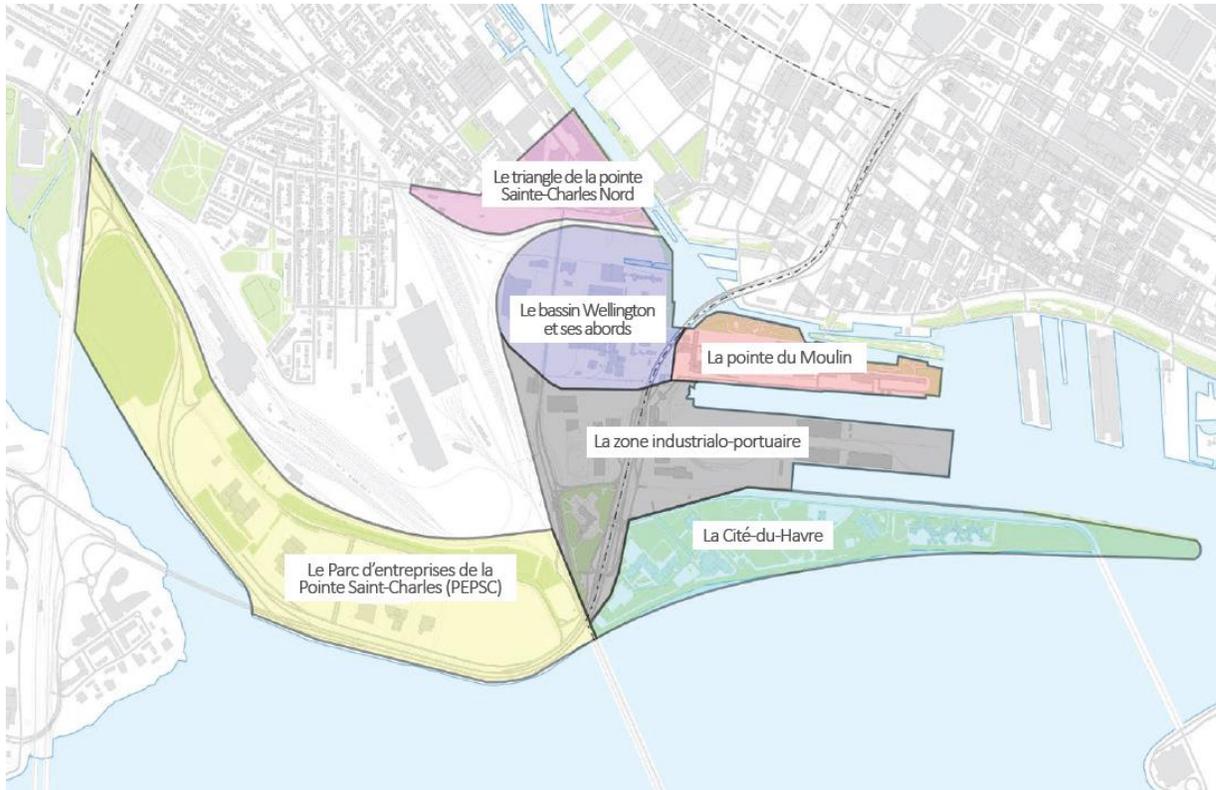
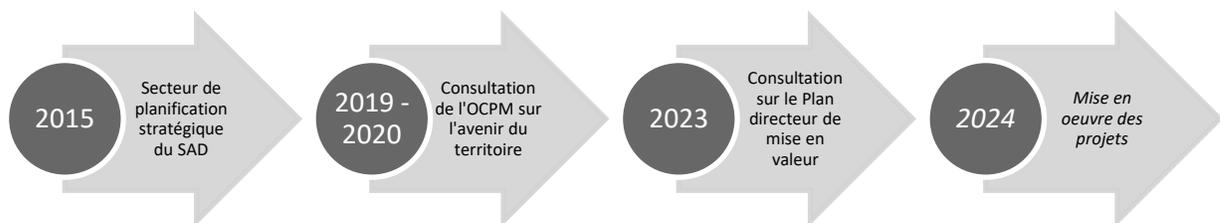


Figure 1 - Plan des sous-secteurs, extrait du PDMV, page 9.

1.4. Évolution du cadre de planification en aménagement et des démarches

La présente démarche représente l'aboutissement de plusieurs années de planification et de consultation. Attentive au développement de ce secteur depuis près d'une décennie, Fahey et associés souhaite aujourd'hui apporter certains repères et nuances au PDMV. Cette consultation menée par l'Office de consultation publique de Montréal (OCPM) s'inscrit dans un long parcours de participation des acteurs de la société civile et qui, nous l'espérons, mènera à la prochaine étape, soit la mise en œuvre des projets de développement.



2. Sommaire des recommandations

Les différentes recommandations exprimées dans ce mémoire se retrouvent ici afin de faciliter la vue globale des réflexions que nous soumettons aux commissaires de l'Office de consultation publique de Montréal.

2.1. Mixité des usages

- Recommandation 1 : Concentrer les activités économiques au sud de la rue Mill et à l'ouest de la rue Bridge (excluant le terrain de Ray-Mont Logistiques) dans le secteur du bassin et soutenir la consolidation et l'expansion du quartier des artisans.
- Recommandation 2 : Prévoir une affectation du sol « Secteur mixte » pour le secteur de la Pointe-du-Moulin, du terrain de Ray-Mont Logistiques, du triangle de la Pointe-Saint-Charles et des abords des bassin Peel/Wellington (pour les terrains situés à l'est de la rue Bridge et au nord de la rue Mill) permettant l'usage habitation de plein droit sans subordination à une activité économique.

2.2. Densité

- Recommandation 3 : Rehausser le COS, de manière ciblée, jusqu'à des facteurs de 9,0 à 10,5 pour favoriser la création de projets signatures au sein de certains secteurs, notamment pour la Pointe-du-Moulin, l'extrémité du triangle de la Pointe-Saint-Charles et le nord des abords des bassin Peel / Wellington. Pour les autres secteurs ne bénéficiant pas d'une pointe de hauteur, assurer un COS minimal de 6,0.
- Recommandation 4 : Augmenter les hauteurs maximales à 80 m pour les secteurs présentant un COS de 6,0 et à 120 m pour les secteurs présentant un COS de 9,0 à 10,5, favorisant ainsi la création de bâtiments signatures et la mise au point de bâtiments aux gabarits variés.
- Recommandation 5 : Prévoir l'encadrement des pointes de hauteurs de plus de 80 m à travers des critères qualitatifs via le document complémentaire du Plan d'urbanisme.

2.3. Transport

- Recommandation 6 : Autoriser la venue de l'habitation de plein droit afin d'établir une masse critique de population qui justifiera l'implantation d'une nouvelle station du REM et d'activités commerciales, plutôt que de rendre l'habitation conditionnelle à la venue du REM.
- Recommandation 7 : Continuer les démarches, études et représentations auprès de la CDPQ Infra pour obtenir une entente concernant l'implantation d'une nouvelle station du REM compte tenu des importantes redevances qui pourront être générées.

2.4. Approbation

- Recommandation 8 : Limiter le dédoublement d'approbation des projets et le recours aux mécanismes référendaires afin d'assurer la prévisibilité et l'agilité nécessaires pour mettre de l'avant des projets de qualité qui sauront répondre aux enjeux de crise climatique, d'habitation et de dynamisme du centre-ville. À cet effet, le mécanisme d'approbation par plan directeurs de type PAE devrait être retiré.

3. Adresser les crises

3.1. Crise climatique

Face à la crise climatique et à ses conséquences de plus en plus présentes, il est essentiel de poser les prochains gestes forts en aménagement par des actions réfléchies maximisant les efforts déployés au travers des développements à poser. À l'avant-plan des défis climatiques, les milieux de vie doivent être transformés pour représenter les solutions nécessaires pour une mobilité favorisant les déplacements actifs et collectifs ainsi qu'à la mise en place d'un environnement bâti s'harmonisant avec son milieu d'insertion par l'ajout d'îlots de fraîcheur et d'espaces verts. Ces milieux de vie doivent être à même de se déployer dans une identité distincte et de pouvoir supporter l'ensemble des activités et fonctions nécessaires pour soutenir les choix de mobilités durables.

3.2. Crise du logement

C'est en 2022 que la Société canadienne d'hypothèques et de logement (SCHL) publiait une étude dans laquelle elle évaluait le besoin pour 620 000 logements supplémentaires au Québec d'ici 2030¹, soit 100% de plus que les prévisions des mises en chantier. Pour la région métropolitaine de Montréal, ce nombre représente « 460 000 nouveaux logements pour assurer une plus grande abordabilité du logement d'ici 2030². » Doubler le nombre de mises en chantier d'ici 2030 est vu comme l'une des mesures essentielles pour réduire le coût des logements. Cette mesure aurait aussi pour impact de faciliter l'accès à la propriété pour de nombreux ménages, et diminuerait la pression sur la disponibilité des anciens logements locatifs. Toutefois, l'écart entre les besoins identifiés par la SCHL se creuse alors que les mises en chantier ralentissent en 2023 avec maintenant plus de sept mois consécutifs de mises en chantier en baisse³.

Le PDMV du secteur Bridge-Bonaventure a l'unique potentiel de répondre à la fois aux nécessités causées par les aléas climatiques et de développer des solutions concrètes pour répondre aux besoins en matière de logements, par le développement d'un secteur dense, relié au centre-ville et offrant des alternatives à la voiture individuelle pour plusieurs milliers de résidents. Pour cela, il faut développer un territoire tourné vers l'autonomie de ces résidents. C'est pourquoi nous croyons que toutes les solutions doivent s'appuyer sur des mesures permettant de pérenniser les choix d'aménagement et de fonctions pour ces nouveaux milieux de vie, notamment l'intégration de la mixité des fonctions avec l'habitation au cœur de celles-ci.

3.3. Dynamisme du centre-ville

La pandémie de la COVID-19 a modifié nos logiques d'occupation du territoire de façon majeure. L'essor du télétravail présente des conséquences incontournables sur notre relation avec les centres urbains, entraînant une augmentation du taux d'inoccupation des bureaux et du dynamisme du centre-ville. La mise en valeur de l'habitation au centre constitue une composante incontournable dans la requalification du secteur Bridge-Bonaventure afin de créer un milieu de vie animé et résilient.

¹ Les Affaires, « Construire 620 000 logements de plus d'ici 2030 : impossible ! », par Jean Sasseville, 24 novembre 2022 : <https://www.lesaffaires.com/bloques/jean-sasseville/impossible-de-construire-620000-logements-de-plus-dici-2030/637845>

² Le Devoir, « Vers des quartiers plus denses dans le Grand Montréal », par Claude Fortin, 6 mai 2023 : <https://www.ledevoir.com/societe/transports-urbanisme/790291/milieux-de-vie-vers-des-quartiers-plus-denses-et-plus-conviviaux>

³ Le Devoir, « Ralentissement des mises en chantier d'habitations au Canada en mars », par La Presse canadienne, 19 avril 2023 : <https://www.ledevoir.com/economie/789382/construction-ralentissement-des-mises-en-chantier-d-habitations-au-canada-en-mars>

4. Réussir la transformation du territoire de Bridge-Bonaventure

Pour réussir le redéveloppement du secteur, il est porté à votre attention huit (8) recommandations concernant la réalisation d'un développement urbain cohérent avec les orientations et objectifs de la communauté montréalaise, les enjeux de la métropole et les paramètres d'opérationnalisation nécessaires aux transformations de l'environnement urbain. Pour une transformation réussie de l'environnement urbain morcelé du territoire de Bridge-Bonaventure, nous identifions quatre (4) principaux axes d'actions, soit :

- La mixité des usages;
- La densité;
- La mobilité durable;
- Les mécanismes d'approbation.

4.1. Mixité des usages

4.1.1. Transformer les lieux issus de sphères économiques en déclin pour bâtir des milieux de vie complets

Le secteur Bridge-Bonaventure constitue un environnement industriel délaissé et fracturé bien qu'il soit à proximité de secteurs centraux densément peuplés, tels que Pointe-Saint-Charles, Griffintown, la Cité du Multimédia et de plusieurs quartiers visités par des centaines de milliers d'usagers tous les jours, comme le centre-ville et le Vieux-Montréal. La transformation de ce secteur pose inévitablement la question de l'accessibilité et de la qualité des milieux de vie afin d'assurer sa reconnexion au territoire.

Alors que cet imposant mélange de repères industriels peut être perçu comme un frein au développement de milieu de vie complet, il ne doit pas limiter le potentiel de redévelopper ce territoire en raison de certains éléments contraignants du territoire, comme le rappelait un groupe d'experts mandaté par l'Institut du développement urbain en 2022 :

« Lorsqu'un territoire est en état de dévitalisation économique malgré le fait que les activités souhaitées par les entités municipales soient déjà autorisées par le cadre de planification et de réglementation applicable, il peut être conclu qu'il n'existe pas de réelle demande du marché pour cette affectation. Dans cette logique, les activités économiques actuellement présentes sur le territoire du secteur Bridge-Bonaventure reflètent la demande du marché pour de tels ensembles.

[...]

Ultimement, l'objectif de la Ville est de favoriser le développement économique et la création d'emplois dans le secteur Bridge-Bonaventure. Étant donné que la demande pour des activités économiques industrielles traditionnelles y est faible, la vision de développement préconisée par les acteurs du développement, principalement résidentiel et mixte, permettrait dans les faits d'assurer la création d'un plus grand nombre d'emplois.⁴ »

Le redéploiement du territoire, son ouverture sur le fleuve et sa connexion au centre-ville et à la montagne doit inévitablement passer par une transformation des activités présentes sur le territoire, notamment par une concentration des activités économiques peu ou pas compatibles avec l'habitation

⁴ Institut du développement urbain, « Bridge-Bonaventure : Avis de trois experts universitaires », par Jean-Philippe Meloche, Ursula Eicker et Pierre Barrieau, octobre 2022 : https://cdn.ca.yapla.com/company/CPY33CMa1BQmWqtEySkclKp/asset/files/IDU-Avis%203%20experts_Bridge-Bonaventure_2022-10-VRF.pdf

dans les secteurs au sud, dans le pôle d'emplois, et l'ajout de fonctions résidentielles dans les secteurs plus au nord de ce territoire pour relier le secteur aux quartiers de Pointe-Saint-Charles, de Griffintown, du Vieux-Montréal et du centre-ville.

La présence d'équipements et infrastructures industrielles n'est pas unilatéralement incompatible avec la réalisation d'un quartier mixte comprenant une part importante de logements, mais elle nécessite une étude détaillée des éléments pouvant être créés à proximité de ces lieux et des mesures à entreprendre pour limiter les nuisances et autres impacts. Ces équipements encadrent l'expansion des fonctions résidentielles et ils doivent être vus comme des lieux fondamentaux à recomposer dans la nouvelle trame des milieux de vie à bâtir.

La création d'ensembles urbains comprenant une part importante des activités essentielles à la fonction résidentielle ainsi qu'une mixité d'usages est nécessaire à la création de quartiers actifs et dynamiques. Tel qu'il est présenté dans la 1^{re} grande orientation du PDMV, le renforcement de la vocation économique doit être développé dans « une perspective d'intensification, de diversification et de cohabitation des fonctions tout en respectant l'esprit du lieu⁵ ». L'intégration de l'usage résidentiel est primordiale à la diversification et à la mixité du secteur. L'usage doit, à cet effet, être permis de plein droit et non pas de manière conditionnelle à la conclusion d'ententes relatives au Réseau express métropolitain (REM) ou l'arrivée d'autres activités économiques. L'instauration d'une masse critique de résidents est essentielle pour stimuler l'arrivée de commerces, services de proximité et du REM, et non pas l'inverse.

La planification des besoins d'habitation en amont est aussi nécessaire pour la prévision des infrastructures collectives et institutionnelles. Ces infrastructures exigent une réflexion sur plusieurs années et en amont de l'arrivée des besoins. À titre d'exemple, pour le démarrage des projets d'ajout d'infrastructures scolaires dans un secteur en planification, la municipalité visée doit identifier clairement l'ajout d'une population et les besoins pour une école. Ainsi, il est certain que l'attente d'une décision quant au déploiement d'une station du REM limite les chances de bâtir un environnement de qualité et d'y inclure l'ensemble des services nécessaires à la création de futurs milieux de vie.

- Recommandation 1 : Concentrer les activités économiques au sud de la rue Mill et à l'ouest de la rue Bridge (excluant le terrain de Ray-Mont Logistiques) dans le secteur du bassin et soutenir la consolidation et l'expansion du quartier des artisans.
- Recommandation 2 : Prévoir une affectation du sol « Secteur mixte » pour le secteur de la Pointe-du-Moulin, du terrain de Ray-Mont Logistiques, du triangle de la Pointe-Saint-Charles et des abords des bassin Peel/Wellington (pour les terrains situés à l'est de la rue Bridge et au nord de la rue Mill) permettant l'usage habitation de plein droit sans subordination à une activité économique.

⁵ Montréal, mars 2023. Secteur Bridge-Bonaventure : Plan directeur de mise en valeur, préparé par la Ville de Montréal, p. 39 : https://ocpm.qc.ca/sites/default/files/pdf/P123/3-1_Plan%20Directeur%20Mise%20en%20Valeur_BridgeBonaventure.pdf

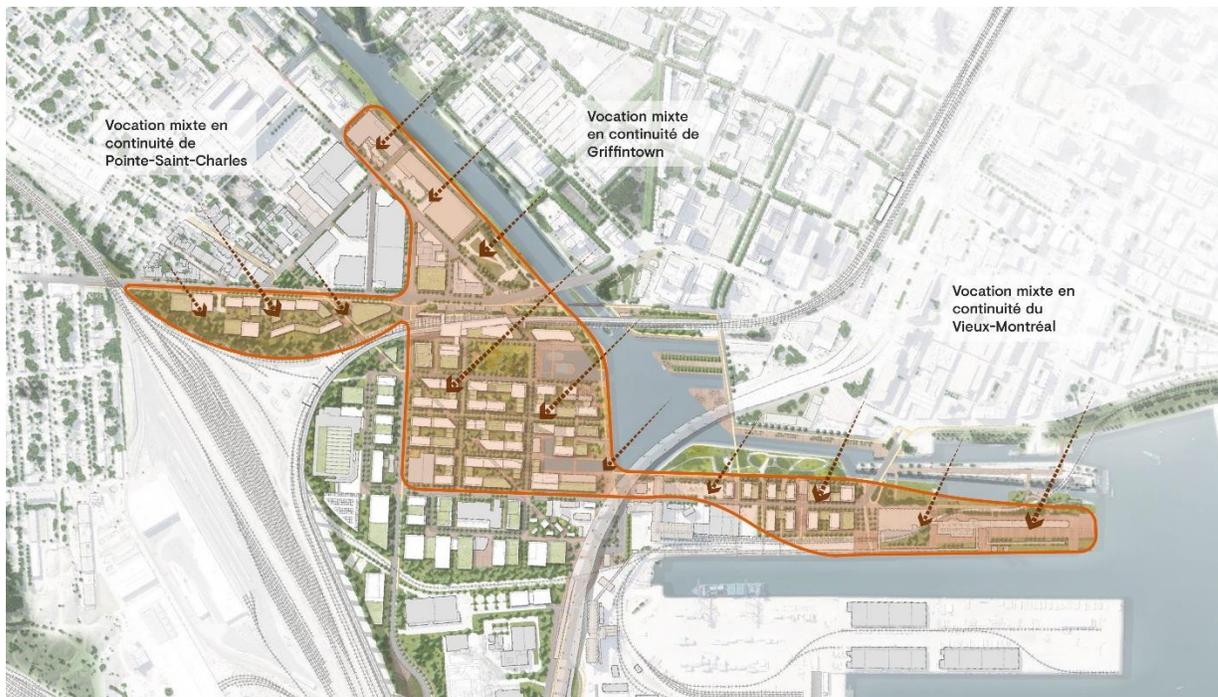


Figure 2 – Schéma illustrant la vocation mixte proposée pour le secteur nord de Bridge-Bonaventure

4.2. Densifier le territoire

4.2.1. Augmenter les seuils de densité

Sur la base d'une prévisibilité claire des usages à ajouter, il est essentiel que le PDMV intègre des paramètres de densité ambitieux pour assurer un développement optimal des propriétés à proximité du centre-ville ainsi que pour l'atteinte des objectifs de mise en valeur et de reconnexion pour le secteur. L'augmentation des seuils de densité assurerait une base suffisante pour développer une bonne vitalité économique, sociale et communautaire sur ce territoire.

En cohérence avec les plus récents développements dans les quartiers à proximité et pour assurer un développement répondant aux impératifs climatiques et sociaux, il semble pertinent que l'ensemble des secteurs atteignent minimalement un COS de 6,0. Ce rehaussement assurerait une densité d'habitation nécessaire à une bonne vitalité économique et favoriserait une mixité des fonctions sans affecter les vues d'intérêts et la mise en valeur des éléments emblématiques du paysage.

Cette augmentation de la densité permettrait le financement des infrastructures nécessaires à la réalisation d'espaces publics de grande qualité. Cette intensification de l'utilisation du sol permettrait d'assurer la création d'un bassin de population assez important pour le déploiement d'une vie de quartier et assurer la survie de commerces de proximité ainsi que de reconnecter les quartiers voisins au territoire de Bridge-Bonaventure.

Nous croyons que l'augmentation de la densité, le maintien de l'esprit du lieu et la mise en valeur de ces espaces sont tous essentiels et liés pour la réussite du PDMV. Pour ce faire, les propositions du PDMV pour la protection des vues du mont Royal et des autres points d'intérêts nécessitent une approche volumétrique dynamique et flexible. Il faut assurer la possibilité d'intégrer des hauteurs importantes, mais sensibles au contexte montréalais. C'est pourquoi le rehaussement des hauteurs autorisées à 80 mètres

est aussi nécessaire. Par endroit, pour permettre d'importants dégagements et des encadrements sans compromettre l'ajout d'un bassin de travailleurs et résidents substantiel dans le secteur, le rehaussement des hauteurs et densités maximales à 120 mètres et des COS de 9,0 à 10,5, respectivement, doivent être visés. Cette approche encadrée et réfléchie est compatible avec les vues à protéger et les éléments paysagers à mettre en valeur. De plus, cette approche permettrait de bonifier le paysage du profil du centre-ville tout en reconnectant le territoire à l'échelle du marcheur.

Des hauteurs plus importantes que celles proposées permettraient des dégagements d'espaces au sol de manière à favoriser le verdissement urbain et une meilleure offre d'espaces collectifs diversifiés. L'augmentation des hauteurs permettrait une modulation des volumétries plus intéressante en fonction des besoins particuliers au secteur en renforçant un découpage ou la conservation d'éléments d'intérêt dans le paysage, et de créer des bâtiments « optimisés au niveau du rez-de-chaussée, favorisant ainsi une interaction avec les espaces publics⁶ » et « l'encadrement du domaine public tout en allégeant l'effet général des bâtiments ».

La mise sur pied d'une forte densité n'est pas une finalité en soi. La densité peut prendre plusieurs formes. Si elle est réalisée de façon intelligente et réfléchie, elle est un outil essentiel pour réaliser un quartier complet sur un territoire limité. Pour une meilleure compréhension des potentiels d'articulation de la densité, nous joignons à ce mémoire le document *Décoder la densité*, réalisé par notre firme pour le compte de la Ville de Montréal.

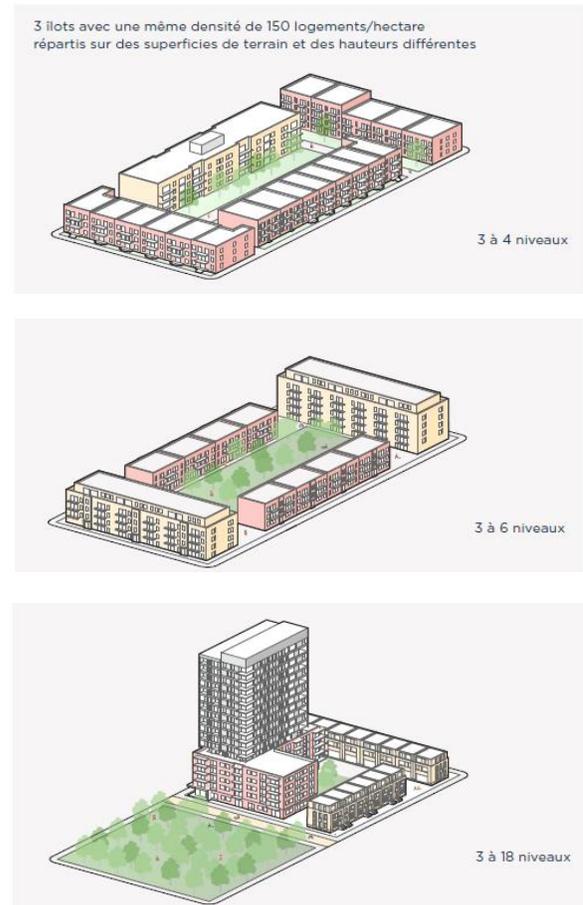


Figure 3 – Trois exemples d'îlots avec 150 logements à l'hectare - Extrait du guide *Décoder la densité*

- **Recommandation 3 :** Rehausser le COS, de manière ciblée, jusqu'à des facteurs de 9,0 à 10,5 pour favoriser la création de projets signatures au sein de certains secteurs, notamment pour la Pointe-du-Moulin, l'extrémité du triangle de la Pointe-Saint-Charles et le nord des abords des bassins Peel / Wellington. Pour les autres secteurs ne bénéficiant pas d'une pointe de hauteur, assurer un COS minimal de 6,0.

⁶ Ville de Montréal, guide « Décoder la densité », produit par Fahey et associés pour le Service de l'urbanisme et de la mobilité, pages 1-32, 2020.

- **Recommandation 4 :** Augmenter les hauteurs maximales à 80 m pour les secteurs présentant un COS de 6,0 et à 120 m pour les secteurs présentant un COS de 9,0 à 10,5, favorisant ainsi la création de bâtiments signatures et la mise au point de bâtiments aux gabarits variés.
- **Recommandation 5 :** Prévoir l'encadrement des pointes de hauteurs de plus de 80 m à travers des critères qualitatifs via le document complémentaire du Plan d'urbanisme.

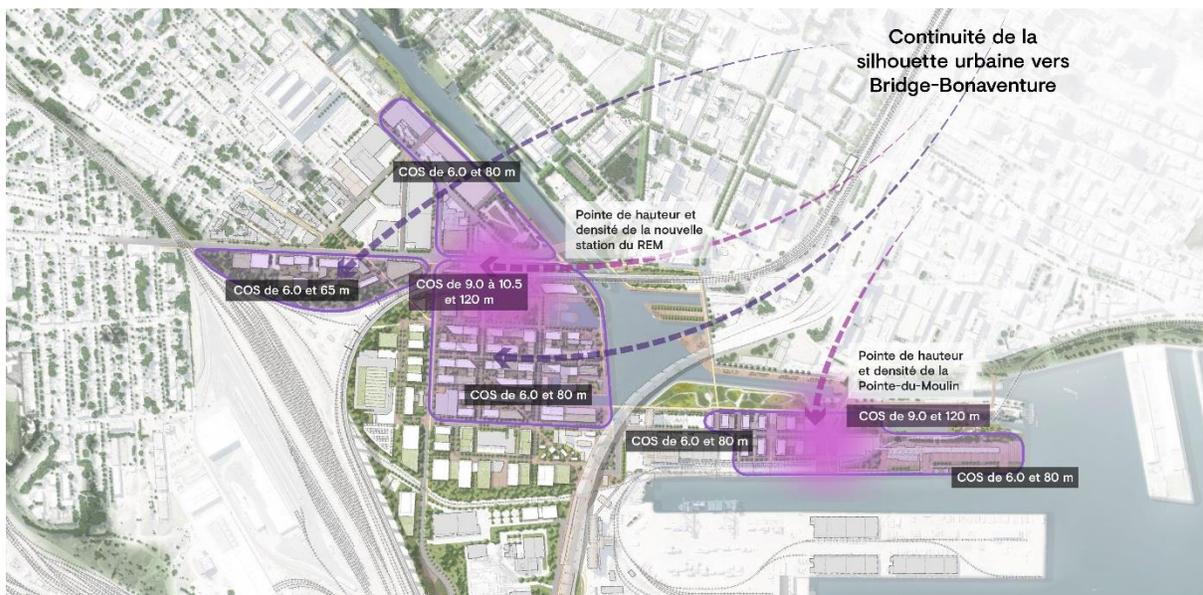


Figure 4 – Schéma illustrant les hauteurs et densités proposées pour le secteur nord de Bridge-Bonaventure, en continuité de la silhouette urbaine

4.3. Mobilité durable

L'implantation d'une infrastructure de transport collectif structurante sur un territoire à requalifier permet la mobilisation des acteurs du développement et des futurs acheteurs à court terme. Elle augmente aussi l'attrait du secteur ainsi que sa connectivité avec les quartiers environnants et le territoire métropolitain, permettant de ce fait l'épanouissement de son rôle en tant que milieu de vie complet. Toutefois, lier la réalisation de logements dans le secteur à la réalisation de cet élément de transport structurant contraint énormément la capacité de planification du secteur. La création de milieux de vie est un élément beaucoup plus complexe que l'ajout de logements à un secteur. Le développement du secteur doit être effectué avec ou sans station du REM puisqu'uniquement la planification détaillée du secteur pour l'ajout d'une base critique d'usagers et de résidents peut justifier l'ajout d'une gare du REM, non l'inverse.

De plus, la mobilité doit et peut se planifier sans attendre la station du REM. Toutes les alternatives à la voiture doivent être envisagées. Dans tous les cas, il faut entamer la mise en œuvre afin de se donner les moyens de créer un quartier axé sur une véritable mobilité durable (360 degrés). Comme précédemment mentionné au point 4.1, la planification des fonctions d'habitation demande une prise en compte en amont pour assurer l'intégration d'une offre complète d'infrastructures et de services de proximité.

- **Recommandation 6 :** Autoriser la venue de l'habitation de plein droit afin d'établir une masse critique de population qui justifiera l'implantation d'une nouvelle station du REM et d'activités commerciales, plutôt que de rendre l'habitation conditionnelle à la venue du REM.

- Recommandation 7 : Continuer les démarches, études et représentations auprès de la CDPQ Infra pour obtenir une entente concernant l'implantation d'une nouvelle station du REM compte tenu des importantes redevances qui pourront être générées.

4.4. Mécanismes d'approbation

Les projets d'habitation d'intérêts collectifs ou privés bénéficieraient de mesures autorisant la construction de plein droit dans certains sous-secteurs du territoire, principalement le triangle de la Pointe-Saint-Charles Nord, les bassins Peel / Wellington et leurs abords (incluant le terrain de Ray-Mont Logistiques) ainsi que la Pointe-du-Moulin. Tout comme pour l'habitation, les usages essentiels à la création de milieux de vie complets devraient être d'emblée autorisés sur l'ensemble du territoire visé par l'habitation. Nous sommes aussi d'avis qu'il est contre-productif d'ajouter des approbations particulières à chacun des projets de développement en habitation comme il prévu dans la stratégie de mise en œuvre du PDMV.

Les mesures particulières pour satisfaire à la proximité de certains usages à mettre en place devraient être traitées via un plan d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA) afin d'analyser les logiques de cohabitation de manière sensible plutôt que par l'ajout de couches règlementaires telles que le plan d'ensemble de type PAE. Le secteur présentant des défis complexes et nécessitant des investissements considérables de réhabilitation, il faut s'assurer que la planification et la conception des projets se fassent avec une certitude qu'ils pourront se réaliser.

- Recommandation 8 : Limiter le dédoublement d'approbation des projets et le recours aux mécanismes référendaires afin d'assurer la prévisibilité et l'agilité nécessaires pour mettre de l'avant des projets de qualité qui sauront répondre aux enjeux de crise climatique, d'habitation et de dynamisme du centre-ville. À cet effet, le mécanisme d'approbation par plan directeurs de type PAE devrait être retiré.

5. Conclusion

Devant la complexité que représente la consolidation de ce territoire situé à la croisée de plusieurs quartiers et secteurs d'emplois, les gestes présentés par la Ville de Montréal dans le Plan directeur de mise en valeur représentent un travail exhaustif et conséquent de plusieurs réalités du territoire. Nous tenons tout de même à souligner que des actions gagneraient à être bonifiées et même revues ou simplifiées de manière à assurer la concrétisation des objectifs pour la création de milieux de vie complémentaires aux éléments du territoire pertinents à l'identité locale et métropolitaine, notamment :

- La revitalisation doit se faire avec de nouvelles activités sur le territoire, notamment l'habitation;
- La création de milieux de vie passe par une diversification des activités;
- La densité doit être adéquate pour supporter les aménagements proposés avec une modulation de la hauteur pour mettre en valeur les éléments emblématiques du paysage;
- Le territoire doit avoir une offre commerciale et d'habitation lui permettant d'être autonome tout en étant reconnecté aux quartiers avoisinants;
- Le processus de mise en œuvre de la vision de développement doit être accéléré et les contraintes administratives diminuées.

Pour nous, il est évident que la réalisation d'aménagements de qualité passe par une participation active des acteurs immobiliers et autres parties prenantes de la société civile, en collaboration avec la Ville pour assurer un développement complet, sans oublis et surtout réaliste pour le secteur.

Annexe : Décoder la densité, Ville de Montréal et Fahey et associés, Réalisé dans le cadre de l'élaboration du Plan d'urbanisme et de mobilité 2050, 2020