

Le centre-ville se tourne vers l'Est : l'avenir du secteur des Faubourgs

Recommandations de la Chambre de commerce du Montréal métropolitain dans le cadre des consultations de l'OCPM sur l'avenir du secteur des Faubourgs

8 avril 2019

Table des matières

Préambule.....3

Contexte3

Introduction.....3

1. Poursuivre la renaissance du centre-ville5

2. Créer un quartier vivant 7

3. Favoriser la mixité des fonctions urbaines8

Conclusion 10

Synthèse des recommandations 11

Préambule

Forte d'un réseau de plus de 7 000 membres, la Chambre de commerce du Montréal métropolitain (CCMM) agit sur deux fronts : porter la voix du milieu des affaires montréalais et offrir des services spécialisés aux entreprises et à leurs représentants. Toujours au fait de l'actualité, elle intervient dans des dossiers déterminants pour la prospérité des entreprises et de la métropole. Avec l'appui de ses experts Acclr, la CCMM vise à accélérer la création et la croissance des entreprises de toutes tailles, ici et à l'international.

Contexte

Le projet de redéploiement du secteur des Faubourgs¹ du centre-ville de Montréal survient alors que la métropole connaît une période de renaissance économique. Les indicateurs économiques sont au vert, que ce soit le niveau d'activité économique général, le taux de chômage en forte baisse et le plein emploi dans plusieurs secteurs, ou encore l'émergence d'un nouvel optimisme dans plusieurs quartiers auparavant négligés. Plusieurs grands projets en cours de réalisation (nouveaux édifices dans la partie ouest du centre-ville, investissements majeurs dans Griffintown, déploiement du Réseau express métropolitain, réaménagement de la rue Sainte-Catherine, finalisation du CHUM) témoignent de ce dynamisme.

C'est dans ce contexte favorable que la Ville lance un vaste chantier de réflexion sur l'avenir du secteur des Faubourgs afin d'élaborer un Programme particulier d'urbanisme (PPU). Cette partie du centre-ville est susceptible de connaître une transformation majeure : déménagement de l'usine Molson, réaménagement des studios de Radio-Canada, acquisition par Prével des terrains à l'est du pont Jacques-Cartier et création d'un « quartier des fonctionnaires » annoncée par le gouvernement du Québec en 2018.

Par ailleurs, la Chambre de commerce du Montréal métropolitain soutient depuis des décennies le renforcement du centre-ville. Il y a près de 30 ans, la Chambre est intervenue directement dans la décision d'élargir l'avenue McGill College. Elle organise chaque année d'importants forums stratégiques sur les grands projets publics et privés. Au cours des dernières années, la Chambre s'est prononcée sur plusieurs dossiers d'intérêt, notamment la *Stratégie centre-ville*, l'avenir du parc Jean-Drapeau, le Vieux-Port, le projet de Réseau électrique métropolitain (REM), le réaménagement de l'avenue McGill College et de la rue Sainte-Catherine, pour n'en nommer que quelques-uns.

En octobre 2018, le Comité consultatif sur le développement économique du territoire, présidé par M. Michel Leblanc, a présenté son rapport intitulé *Bâtir une métropole prospère au profit de tous ses quartiers*². Le document soulignait l'importance pour les pouvoirs publics et les acteurs privés d'élaborer une vision commune des pôles de développement du territoire montréalais. Le secteur des Faubourgs constitue un exemple tout désigné pour renforcer la vitalité d'un quartier central, tout en protégeant la qualité de vie des résidents et en créant un effet structurant pour l'est du centre-ville.

Introduction

Au cours du 19^e et du 20^e siècle, le centre économique montréalais s'est déplacé progressivement du Vieux-Port en direction d'un nouveau centre des affaires, plus à l'ouest. L'érection progressive d'une série de gratte-ciels, jumelée à l'établissement de grands magasins, a cimenté l'avènement d'un centre-ville concentré et dynamique.

Durant cette période, la partie est du centre-ville s'est développée à travers l'installation de grandes usines qui emploieront des ouvriers canadiens-français résidant dans les rues avoisinantes. Le quartier bénéficiera aussi de l'expansion des installations portuaires, de la multiplication des voies ferroviaires et des lieux

¹ Secteur délimité d'est en ouest par les rues Saint-Hubert et Fullum, au sud de la rue Sherbrooke jusqu'au fleuve Saint-Laurent.

² COMITÉ CONSULTATIF SUR LE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE DU TERRITOIRE, « Bâtir une métropole prospère au profit de tous ses quartiers », 22 octobre 2018, http://ccmm.ca/batir_une_metropole

d'entreposage. La construction de la gare-hôtel Viger témoigne de la vitalité du secteur, tout comme l'aménagement de salles de spectacles et l'animation des commerces sur la rue Sainte-Catherine Est. Cette zone ouvrière, dynamique et tissée serrée connaîtra cependant plusieurs événements qui viendront déstructurer l'ensemble et créer une zone défavorisée aux portes du centre-ville.

La construction du stade De Lorimier puis celle du pont Jacques-Cartier au tournant des années 1920 entraîneront la démolition de plusieurs résidences et industries, ce qui aura pour effet de scinder en deux le Centre-Sud et de provoquer l'enclavement d'îlots situés à proximité des voies d'accès au pont. Puis, la deuxième moitié du 20^e siècle sera marquée par la construction de la Maison de Radio-Canada, l'élargissement du boulevard Dorchester (le boulevard René-Lévesque), l'arrivée de Télé-Québec, la construction du centre de détention Parthenais et l'aménagement des voies rapides Ville-Marie et Notre-Dame. Ces projets entraîneront des expropriations massives, un exode d'une partie de la population et, par conséquent, un déclin des activités commerciales.

À cela s'ajoutera l'affaissement de secteurs d'activité économique historiquement présents dans le quartier, notamment ceux de la chaussure et de la confection. La population locale, privée d'emploi à proximité, sera aux prises avec un chômage structurel persistant et le quartier s'appauvrira.

La possibilité d'un renouveau

Le secteur des Faubourgs est vibrant de la population qui y habite et qui rêve depuis des décennies de retrouver une qualité de vie décente, dans un environnement sécuritaire et où l'on devrait être en droit de trouver des emplois stables et bien rémunérés. La conjoncture actuelle offre une occasion unique de commencer à restructurer le secteur et à réaliser ce rêve.

La requalification de quatre grands sites (Molson, Radio-Canada, le secteur nord du Pied-de-Courant, parfois appelé *Porte Sainte-Marie* ou *Quais de Lorimier*, et un éventuel « quartier des fonctionnaires ») pourrait donner un nouveau souffle au secteur, en y aménageant de nouveaux quartiers résidentiels mixtes et des pôles d'emplois en plein cœur de l'île. Ces développements pourraient donner naissance à un nouveau sentiment de fierté pour les résidents et pour l'ensemble des Montréalais, à condition qu'ils s'intègrent harmonieusement au cadre bâti existant et qu'ils soient planifiés en concertation avec la population locale. Cette requalification devra également répondre aux enjeux de fluidité du transport de marchandises tout en optimisant l'espace consenti aux différents usages.

La planification du secteur des Faubourgs peut être envisagée comme un enjeu local, mais nous sommes d'avis qu'elle doit être entreprise comme un projet aux retombées résolument métropolitaines. Nous estimons que cet aménagement s'inscrit directement dans l'un des objectifs de la *Stratégie centre-ville*, qui est d'accueillir 50 000 nouveaux résidents au cœur de la métropole d'ici 2030³. Un développement résidentiel bien planifié, en plus de servir adéquatement les résidents actuels, devrait permettre d'attirer des milliers de nouveaux résidents à proximité des pôles d'emploi, mitigeant les effets de la congestion et de l'étalement urbain.

Ce lieu emblématique du patrimoine ouvrier et industriel viendrait ainsi reprendre sa place comme élément moteur de la vitalité du centre-ville et comme lien avec les territoires à l'est de l'île.

³ CHAMBRE DE COMMERCE DU MONTRÉAL MÉTROPOLITAIN, « Réinventer le centre-ville de Montréal pour répondre aux besoins du futur », mémoire présenté dans le cadre des consultations publiques sur la Stratégie centre-ville de la Ville de Montréal, 3 novembre 2016.

1. Poursuivre la renaissance du centre-ville

L'histoire moderne du centre-ville de Montréal en est une de grand dépeuplement. Entre 1961 et 1991 seulement, on estime que le sud-est du centre-ville a perdu 50 % de sa population, soit près de 70 000 habitants⁴. L'expansion du quartier des affaires, la qualité de vie offerte par des villes excentrées et la réduction de la taille des familles expliquent ce phénomène que l'on a observé dans de nombreuses métropoles. Pourtant, dans les dernières années, le vent pourrait avoir tourné : 10 000 nouveaux résidents se sont ajoutés au sud-est entre 2011 et 2016. En 2017, 3757 nouveaux logements ont été mis en chantier au centre-ville, un chiffre qui ne s'élevait qu'à 466 en 2008⁵. Cette hausse témoigne d'un renversement de tendance alimenté par le dynamisme et l'attractivité de la métropole.

Malgré cette effervescence, Montréal demeure une ville abordable et trône au sommet de plusieurs classements canadiens⁶ et nord-américains, notamment en ce qui a trait à sa qualité de vie. Parmi les différentes raisons qui expliquent ce phénomène, soulignons que notre secteur immobilier se caractérise par une forte concurrence, facilitée par les faibles barrières à l'entrée et la présence d'un nombre important de plus petits joueurs. Comparativement à des villes comme Toronto où l'on observe une forte concentration de grands propriétaires fonciers⁷, Montréal tire plutôt bien son épingle du jeu en matière d'abordabilité.

La hausse des coûts de construction pourrait toutefois freiner les mises en chantier de logements abordables au cours des prochaines années. Avec un taux d'inoccupation de 1,9 % sur le marché locatif en 2018⁸ malgré le niveau record de mises en chantier⁹, Montréal pourrait se rapprocher d'une situation de pénurie¹⁰ si la cadence devait ralentir. Les pouvoirs publics doivent donc être vigilants et éviter de contribuer à la hausse du prix des habitations (locatives ou condos) mises sur le marché en y ajoutant un fardeau fiscal additionnel trop lourd. Dans un contexte de rareté croissante des logements disponibles, une éventuelle baisse des mises en marché d'unités résidentielles pourrait avoir des effets importants sur l'abordabilité.

Alors que la Ville de Montréal élabore un projet de règlement en vue d'obliger les nouveaux projets immobiliers à inclure une proportion de logements sociaux, abordables et familiaux, la Chambre lance un appel à la prudence. En faisant porter la totalité du coût de l'offre de ces logements aux seuls promoteurs immobiliers, on assisterait inévitablement à une baisse des mises en chantier d'unités résidentielles. Une telle situation limiterait notre capacité à attirer de nouveaux résidents sur l'île et pourrait nuire à l'atteinte des objectifs de mixité visés par l'administration municipale.

Recommandation 1 : Dans le cadre de l'élaboration et de la mise en œuvre de la prochaine politique d'inclusion de logement social et abordable, travailler en étroite collaboration avec les promoteurs immobiliers afin de s'assurer de maintenir des conditions stimulant les mises en chantier résidentielles.

Du point de vue de l'urbanisme, les quartiers centraux montréalais sont reconnus pour leurs constructions résidentielles de type « plex » en rangées, de deux à quatre étages. On associe avec raison cette typologie avec l'excellence des milieux de vie des quartiers résidentiels. Si à l'origine ces appartements étaient principalement destinés aux ouvriers, les temps ont changé. La hausse significative de la valeur des terrains et des coûts de construction, conjuguée à la forte demande, incite les promoteurs à tourner les yeux vers le ciel et à offrir des produits à plus haute densité.

⁴ Richard BERGERON, « Évolution 1961-2016 des aires du métro de Montréal et de Toronto », *Forum URBA 2015*, 6 novembre 2018, p.36, http://www.forumurba2015.com/2_conferences/2.1_liste_conferences/PowerPoint/2018-11-06_PowerPoint.pdf

⁵ *Idem*, p.44.

⁶ UBS, « Data Explorer », [https://www.ubs.com/microsites/prices-earnings/en/explore/?indicator=Prices_Housing_\(USD\)](https://www.ubs.com/microsites/prices-earnings/en/explore/?indicator=Prices_Housing_(USD))

⁷ Pierre FORTIN, « Montréal 1, Toronto 0 », *L'actualité*, 9 mars 2018, <https://lactualite.com/lactualite-affaires/2018/03/09/montreal-1-toronto-0/>

⁸ SCHL, « Rapport sur le marché locatif – RMR de Montréal », 2018.

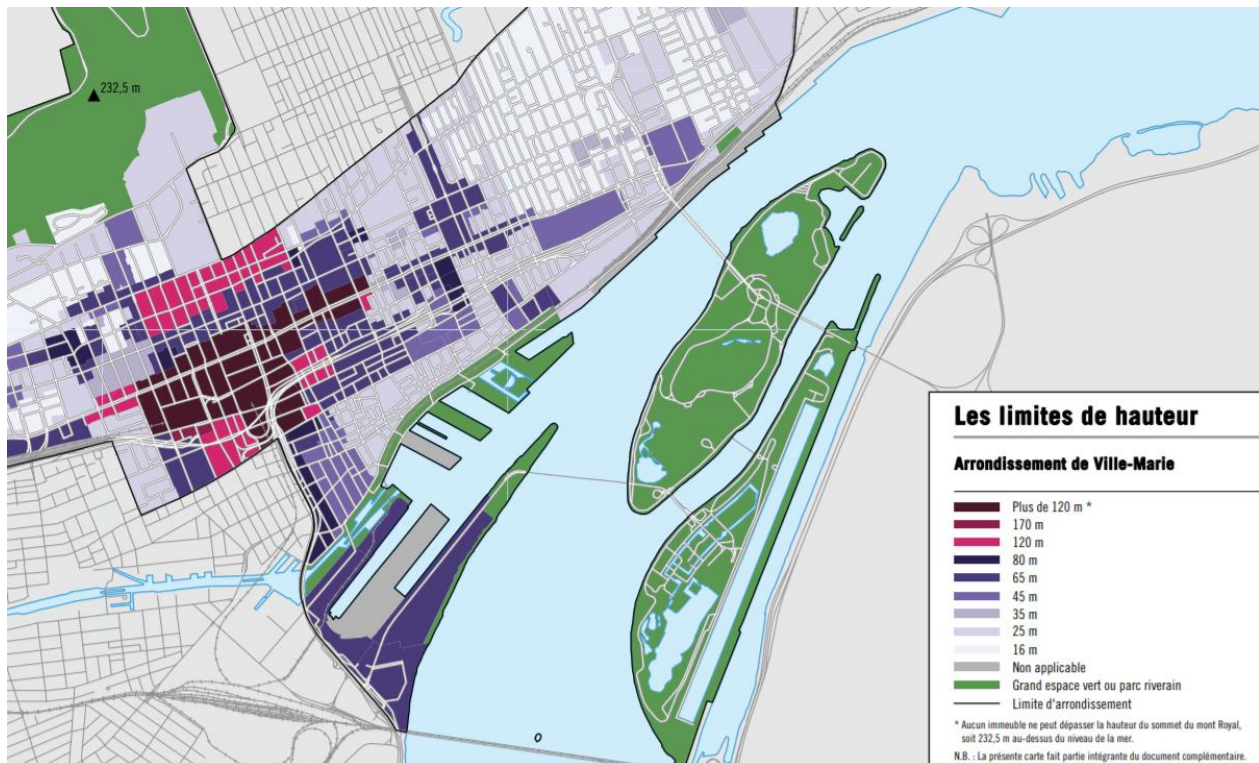
⁹ André DUBUC, « Immobilier locatif: la construction à un sommet en 30 ans », *La Presse*, 10 janvier 2019, <https://www.lapresse.ca/affaires/economie/immobilier/201901/10/01-5210541-immobilier-locatif-la-construction-a-un-sommet-en-30-ans.php>

¹⁰ « Pénurie de logements dans la région de Montréal », *Radio-Canada*, 28 mars 2019, <https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/1159427/penurie-logements-region-montreal>

Construire en hauteur ne constitue pas qu'une décision d'urbanisme, il s'agit d'un choix économique. En augmentant le nombre de portes d'un projet, le promoteur dispose d'une meilleure marge de manœuvre pour mettre en vente des unités à prix abordables. Limiter excessivement le nombre d'étages dans les quartiers centraux favorise la mise en chantier de logements visant une clientèle au pouvoir d'achat élevé.

En augmentant la densité des zones à requalifier, on peut atteindre plus facilement les seuils nécessaires à la mise en place de services publics (ex. écoles ou infrastructures de transport collectif). On permet également à une plus grande quantité d'individus de réduire leur temps de transport entre les lieux de résidence et d'emploi. Finalement, la densité résidentielle a un impact indéniable sur la revitalisation d'artères commerciales, ainsi que sur l'ouverture de nouveaux commerces de proximité.

Les pouvoirs publics devront tenir compte des coûts de renoncement à ne pas réaliser le plein potentiel de ces terrains, au cœur de l'île. Bien que la construction de 3500 nouveaux logements y est actuellement planifiée, le secteur des Faubourgs a un potentiel de près de 13 000 nouvelles unités¹¹. Amener des milliers de résidents supplémentaires au cœur de l'île aurait des retombées positives qui dépasseraient largement les limites du quartier.



Les limites de hauteur actuellement permises dans la partie est de l'arrondissement de Ville-Marie sont de deux à six fois plus faibles que dans la partie ouest. Carte : Service de la mise en valeur du patrimoine, Ville de Montréal.

L'empreinte environnementale des habitants vivant dans les zones de développement à haute densité est généralement plus faible que dans les zones de faible densité¹². Les résidents des secteurs densément peuplés auront d'ailleurs tendance à troquer la voiture en faveur des transports actifs et collectifs. Comme le souligne le *Plan métropolitain d'aménagement et de développement*, la densité constitue l'un des principes phares d'un aménagement durable¹³. De plus, le coût des infrastructures se trouve à être réparti

¹¹ Analyse de Rayside Labossière.

¹² Christopher JONES, Daniel M. KAMMEN, *Spatial Distribution of U.S. Household Carbon Footprints Reveals Suburbanization Undermines Greenhouse Gas Benefits of Urban Population Density*, Environmental Science and Technology, 2014, n° 48, pp.895-902, <https://nature.berkeley.edu/er100/readings/Jones-Kammen-2014.pdf>

¹³ CMM, « Un Grand Montréal attractif, compétitif et durable – PMAD 2011-2019 », décembre 2011, http://cmm.qc.ca/fileadmin/user_upload/pmad2011/documentation/20111208_pmad.pdf

parmi un plus grand nombre d'individus, faisant diminuer substantiellement les coûts d'entretien des routes ainsi que du réseau d'aqueducs et d'égouts¹⁴. Du point de vue des employeurs, il devient plus intéressant de s'installer à proximité de bassins de main-d'œuvre. Des études démontrent que les zones densément peuplées sont plus susceptibles d'attirer des entreprises offrant des emplois bien rémunérés¹⁵.

Nous encourageons les pouvoirs publics à prendre pleinement conscience des impacts économiques de certains choix d'urbanisme. Le secteur des Faubourgs est particulièrement propice à l'intégration de projets résidentiels à forte densité. Il est possible de permettre la construction de quelques étages supplémentaires sans créer d'effets néfastes (perte de luminosité, corridors de vent). Plusieurs villes nord-américaines, comme Chicago et Boston, ont construit des quartiers en hauteur à proximité des berges tout en allouant au niveau de la rue de vastes superficies d'espaces publics.

En suivant les prévisions démographiques actuelles, on estime devoir loger plus de 200 000 nouveaux ménages d'ici 2031 dans la grande région métropolitaine¹⁶. Chaque unité de logement dont on se privera sur l'île sera ainsi une unité que l'on devra construire ailleurs. Les coûts occasionnés par ces déplacements additionnels, quant à eux, seront assumés par l'ensemble de la population métropolitaine.

Recommandation 2 : Hausser les seuils de densité permis dans le secteur des Faubourgs, tout en mettant l'accent sur l'intégration harmonieuse et la qualité des propositions architecturales.

2. Créer un quartier vivant

La requalification des terrains vacants du secteur des Faubourgs constitue l'occasion d'intégrer une vision « *live, work and play* » au renouveau résidentiel du secteur des Faubourgs. L'expérience récente le démontre : les quartiers multifonctionnels suscitent l'engouement des jeunes familles et des citoyens. La clé se situe dans l'atteinte d'un équilibre entre un milieu de vie dynamique et agréable, où se côtoient le travail, le repos et le divertissement.

Le secteur des Faubourgs devra intégrer des espaces extérieurs de diffusion culturelle et des espaces publics ou semi-publics accessibles aux résidents de tous horizons. Les grands projets résidentiels qui émergeront des terrains de Radio-Canada et de Molson devront s'ouvrir vers le quartier, favoriser les lieux de passage et prévoir des espaces verts propices à la détente.

Recommandation 3 : Créer un aménagement urbain invitant en misant sur un mobilier urbain de qualité, des espaces de repos et des places publiques verdies accessibles à tous types de publics.

Nous avons collectivement un devoir de mémoire face au secteur des Faubourgs, qui est considéré comme un archétype du quartier ouvrier canadien-français. La disponibilité de grands terrains vacants offre à la Ville et aux promoteurs une occasion privilégiée d'honorer un quartier disparu par la mise en valeur d'éléments historiques, architecturaux et toponymiques. Le secteur des Faubourgs s'illustre d'ailleurs par le célèbre panorama qu'il offre aux visiteurs et aux résidents qui entrent sur l'île par le pont Jacques-Cartier. À ce titre, l'insigne emblématique de l'usine Molson fait partie du paysage montréalais au même titre que celui du Farine Five Roses.

Si l'on parle du secteur des Faubourgs comme d'un quartier en soi, ses contours demeurent vagues et regroupent différentes identités. Qu'il s'agisse du Pied-du-Courant, du Village, de Sainte-Marie et de Saint-Jacques, le quartier est composé d'une multitude d'éléments architecturaux et historiques à mettre en valeur. Pour y parvenir, nous devons être prêts à revoir la vocation de certains bâtiments et à considérer des propositions audacieuses visant à les intégrer au cœur d'ensembles architecturaux contemporains.

¹⁴ Enid SLACK, *Municipal Finance and the Pattern of Urban Growth*, C.D. Howe Institute Commentary, n° 160, février 2002, http://www.urbancenter.utoronto.ca/pdfs/elibrary/Slack_Mun-Finance-Urb-Growth.pdf

¹⁵ Ryan AVENT, *One Path to Better Jobs: More Density in Cities*, New York Times, 3 septembre 2011, <https://www.nytimes.com/2011/09/04/opinion/sunday/one-path-to-better-jobs-more-density-in-cities.html>

¹⁶ CMM, « Perspective Grand Montréal », numéro 29, novembre 2015.

Recommandation 4 : Mettre en valeur les éléments patrimoniaux marquant les différentes identités des zones composant le secteur des Faubourgs.

Des trottoirs larges et verdis sont invitants et créent un dégagement entre les voies de circulation et les façades des bâtiments. L'aménagement des rues Viger, Saint-Antoine et René-Lévesque devra être revu afin d'inciter les piétons à y déambuler.

Des liens piétonniers devront être aménagés entre le métro Beaudry et le site Molson pour faciliter l'utilisation du transport collectif par les nouveaux résidents et travailleurs. Par ailleurs, l'aménagement de liens piétonniers et cyclables suivant un axe est-ouest permettrait d'améliorer la vocation touristique du secteur des Faubourgs en provenance du Vieux-Port.

Recommandation 5 : Assurer des liens piétonniers dans l'axe est-ouest reliant le secteur des Faubourgs au Vieux-Port; dans l'axe nord-sud entre la station Beaudry et les zones situées au sud de René-Lévesque; vers l'est du pont Jacques-Cartier à partir de la station Papineau.

La présence de grandes infrastructures routières constitue à la fois un atout et un défi de taille pour le développement résidentiel du secteur. L'autoroute Ville-Marie et le boulevard Notre-Dame constituent des liens stratégiques pour le transport de marchandises et de personnes, et permettent d'assurer un lien entre le centre et l'est de l'île. Malgré cette proximité avec le centre-ville, certaines zones à l'étude demeurent mal desservies en matière de transport collectif.

Les autorités publiques, de concert avec les promoteurs, devront s'assurer que le renouveau résidentiel du secteur n'occasionne pas de surcharge sur un réseau routier déjà congestionné. L'arrivée de milliers de résidents et de travailleurs sur les terrains au sud du boulevard René-Lévesque devra être compensée par la bonification de l'offre en transport collectif.

La modernisation de la rue Notre-Dame à l'est du pont Jacques-Cartier, et plus particulièrement le segment traversant le secteur des Faubourgs, doit être considérée comme un chantier prioritaire pour le développement de l'est du centre-ville. Le gouvernement provincial a récemment annoncé qu'il étudierait un projet de tramway sur Notre-Dame. La Chambre accueille favorablement la mise à l'étude d'un mode de transport collectif sur cet axe de première importance. Nous invitons les pouvoirs publics à prendre en considération l'effet structurant que pourrait avoir l'implantation d'un tramway sur ce secteur.

Recommandation 6 : Accélérer la modernisation du boulevard Notre-Dame et prioriser la mise en œuvre du projet structurant de transport collectif.

3. Favoriser la mixité des fonctions urbaines

Pour attirer de nouveaux résidents et améliorer les conditions de vie des résidents actuels, le quartier devra encourager une mixité fonctionnelle. La cohabitation entre les différentes zones d'activité constitue le principal ingrédient de l'approche « *live, work and play* ». L'un des éléments clés de l'avenir du secteur des Faubourgs dépend donc de sa capacité à y attirer et maintenir des emplois de qualité.

Le déménagement des activités de production de l'usine Molson provoquera le départ de centaines d'emplois à l'extérieur de l'île. En contrepartie, le « quartier des fonctionnaires » situé à l'est du pont Jacques-Cartier pourrait attirer 3100 nouveaux travailleurs dans le secteur¹⁷. Nous devons toutefois être prudents afin de ne pas concentrer les secteurs d'emploi dans des zones trop circonscrites, car elles peuvent entraîner un effet de dévitalisation en dehors des heures de travail. Les développements à usages mixtes ont pour avantage d'assurer une vitalité à la fois économique et résidentielle, tout en répondant aux besoins des populations existantes.

¹⁷ André DUBUC, « Montréal aura son quartier des fonctionnaires », La Presse, 13 août 2018, <https://www.lapresse.ca/affaires/economie/immobilier/201808/13/01-5192880-montreal-aura-son-quartier-de-fonctionnaires.php>

La Cité des ondes, regroupant Radio-Canada, TVA, Télé-Québec, Astral – Bell Média et CTV, accueille une masse critique d'emplois dans des domaines connexes. Au cours des dernières décennies, nous avons toutefois assisté à une diversification des types d'emplois offerts dans le secteur. Cette mixité est souhaitable et doit être encouragée, à condition qu'elle s'intègre harmonieusement à la vocation résidentielle du quartier. À ce titre, les industries créatives et le secteur des nouvelles technologies permettent d'atteindre un équilibre intéressant entre les fonctions économiques et résidentielles, sans entraîner d'enjeux en matière de cohabitation (livraisons, pollution sonore, etc.) Les exemples du Mile-Ex et du Mile-End démontrent par ailleurs leur effet structurant sur la revitalisation de quartiers.

Recommandation 7 : Privilégier le développement de projets immobiliers mixtes (résidentiel et commercial) en tenant compte des besoins actuels et futurs des entreprises des technologies numériques et des industries créatives, par exemple.

Le gouvernement du Québec détient un levier structurant majeur pour le quartier avec son projet de regrouper 3100 fonctionnaires dans des édifices situés à proximité de la maison mère de Télé-Québec. Ce projet, annoncé en août 2018, permettrait d'accroître les taux d'occupation d'édifices existants et de contribuer, par l'activité économique générée, à recréer une trame urbaine riche et dynamique dans ce secteur. La Chambre demande au gouvernement actuel de poursuivre ce projet annoncé par l'administration précédente. La Ville de Montréal devrait par ailleurs mettre sur pied un comité de travail chargé de faire des recommandations pour qu'on y réalise un aménagement urbain susceptible d'accroître l'intégration de ce quartier avec l'est du centre-ville et l'est de l'île.

Recommandation 8 : La Ville de Montréal doit demander au gouvernement du Québec de poursuivre le projet de regrouper 3100 fonctionnaires dans des édifices situés à proximité de la maison mère de Télé-Québec et de mettre sur pied un comité de travail chargé de faire des recommandations pour assurer une intégration harmonieuse avec le secteur.

La planification du secteur des Faubourgs devra également prendre en compte les réalités du transport de marchandises. Le quartier est traversé par des accès routiers (Viger, Notre-Dame, René-Lévesque, pont Jacques-Cartier), autoroutiers (A720) et ferroviaires (voies du Port de Montréal) d'envergure stratégique pour la métropole. Tout ralentissement occasionnera des débordements à la circulation de poids lourds en direction ou en provenance du Port de Montréal, où transitent annuellement près de 41 milliards de dollars de marchandises, un volume appelé à augmenter. Les travaux de réfection du pont-tunnel Louis-Hippolyte-La Fontaine, qui s'échelonnent d'ici 2024, risquent d'accentuer la pression sur le secteur. La Chambre juge utile de rappeler, dans ce contexte, l'importance de la fluidité du réseau routier montréalais pour la compétitivité économique de la métropole.

Le Village au Pied-du-Courant, le bassin de l'Horloge et le parc de la Promenade-Bellerive démontrent l'appétit des Montréalais pour les berges. La Chambre est favorable à l'idée d'en améliorer l'accès, tant que celui-ci n'entrave pas les activités logistiques qui s'y tiennent déjà. Bien qu'un accès physique risque d'être incompatible avec l'usage des quais par le Port de Montréal, il serait possible d'aménager des espaces surélevés favorisant les points de vue vers le sud. Le succès du Village au Pied-du-Courant témoigne du fait qu'une cohabitation est non seulement possible, mais que les foules sont également au rendez-vous.

Le secteur des Faubourgs ne doit pas reproduire les expériences de zones industrielles où l'arrivée mal planifiée d'unités résidentielles a occasionné des enjeux de cohabitation. Bien qu'il soit possible d'en mitiger certains impacts, les autorités publiques et les promoteurs devront sensibiliser les résidents du secteur à l'importance de préserver l'intégrité des liens logistiques pour l'économie de la métropole.

Recommandation 9 : Maintenir la fluidité des déplacements liés au transport de marchandises sur les principaux axes routiers traversant le secteur.

Recommandation 10 : Sensibiliser les nouveaux résidents aux fonctions des terminaux maritimes et des zones de service ferroviaires afin de prévenir les enjeux de cohabitation.

Conclusion

Un centre-ville vivant est d'abord un centre-ville habité. Son renouveau résidentiel constitue un levier exceptionnel afin de rehausser l'offre et la qualité des services publics, ainsi que les emplois disponibles pour le secteur. Notre économie continue sa transformation vers des activités qui produisent davantage de richesse, consomment moins d'espace et génèrent moins d'enjeux de cohabitation.

Malgré l'augmentation des mises en chantier de projets résidentiels, les taux d'inoccupation atteignent présentement des creux historiques et exercent une pression croissante sur le prix de l'habitation. Si l'on souhaite que Montréal demeure une ville abordable, nous devons nous assurer de maintenir la cadence et d'optimiser l'espace disponible sur l'île pour accommoder les acheteurs et les locataires.

La vision de la Chambre du secteur des Faubourgs est celle d'un quartier où il fait bon vivre, travailler et se divertir. Alors que nous assistons à une dynamique économique sans précédent concernant le développement de l'est de Montréal, les astres semblent également alignés pour mener à bien la transformation de l'est du centre-ville. Disposant de l'audace et de l'expertise nécessaires pour mener leurs projets à terme, de grands joueurs ont récemment investi le secteur et participeront à la revitalisation du quartier. Une telle conjoncture aurait été impensable il y a de cela quelques années – il revient maintenant aux différentes communautés du quartier d'en maximiser les retombées.

Synthèse des recommandations

Recommandation 1 : Dans le cadre de l'élaboration et de la mise en œuvre de la prochaine politique d'inclusion de logement social et abordable, travailler en étroite collaboration avec les promoteurs immobiliers afin de s'assurer de maintenir des conditions stimulant les mises en chantier résidentielles.

Recommandation 2 : Hausser les seuils de densité permis dans le secteur des Faubourgs, tout en mettant l'accent sur l'intégration harmonieuse et la qualité des propositions architecturales.

Recommandation 3 : Créer un aménagement urbain invitant en misant sur un mobilier urbain de qualité, des espaces de repos et des places publiques verdies accessibles à tous types de publics.

Recommandation 4 : Mettre en valeur les éléments patrimoniaux marquant les différentes identités des zones composant le secteur des Faubourgs.

Recommandation 5 : Assurer des liens piétonniers dans l'axe est-ouest reliant le secteur des Faubourgs au Vieux-Port; dans l'axe nord-sud entre la station Beaudry et les zones situées au sud de René-Lévesque; vers l'est du pont Jacques-Cartier à partir de la station Papineau.

Recommandation 6 : Accélérer la modernisation du boulevard Notre-Dame et prioriser la mise en œuvre du projet structurant de transport collectif.

Recommandation 7 : Privilégier le développement de projets immobiliers mixtes (résidentiel et commercial) en tenant compte des besoins actuels et futurs des entreprises des technologies numériques et des industries créatives, par exemple.

Recommandation 8 : La Ville de Montréal doit demander au gouvernement du Québec de poursuivre le projet de regrouper 3100 fonctionnaires dans des édifices situés à proximité de la maison mère de Télé-Québec et de mettre sur pied un comité de travail chargé de faire des recommandations pour assurer une intégration harmonieuse avec le secteur.

Recommandation 9 : Maintenir la fluidité des déplacements liés au transport de marchandises sur les principaux axes routiers traversant le secteur.

Recommandation 10 : Sensibiliser les nouveaux résidents aux fonctions des terminaux maritimes et des zones de service ferroviaires afin de prévenir les enjeux de cohabitation.