



Plan directeur de mise en valeur (PDMV) du secteur Bridge-Bonaventure

Rapport de consultation publique

14 novembre 2023



OFFICE
DE CONSULTATION PUBLIQUE
DE MONTRÉAL



Consultation publique sur le Plan directeur de mise en valeur (PDMV) du secteur Bridge-Bonaventure

Office de consultation publique de Montréal
1550, rue Metcalfe, bureau 1414
Montréal (Québec) H3A 1X6
Téléphone : 514 872-3568
ocpm.qc.ca
info@ocpm.qc.ca

Dépôt légal - Bibliothèque et Archives nationales du Québec, 2023; Dépôt légal - Bibliothèque
et Archives Canada, 2023

978-2-925161-31-8 (Imprimé)
978-2-925161-32-5 (PDF)

Montréal, le 14 novembre 2023

Madame Valérie Plante
Mairesse de la Ville de Montréal
Ville de Montréal
Hôtel de ville – Édifice Lucien-Saulnier
155, rue Notre-Dame Est
Montréal (Québec)
H2Y 1B5

Madame,

Je vous présente le rapport de la consultation sur le Plan directeur de mise en valeur de Bridge-Bonaventure (PDMV) et le projet de règlement modifiant le Plan d'urbanisme pour le développement du secteur Bridge-Bonaventure. Cette consultation a suscité un grand intérêt et une participation publique importante.

Toutes les consultations publiques de l'Office se composent de trois étapes : une période d'information, une période d'expression des opinions et une période d'analyse pour formuler des recommandations. L'OCPM ne limite jamais la participation et déploie des efforts pour favoriser l'expression du plus grand nombre de personnes. Pour cette consultation, 113 mémoires ont été déposés, 61 personnes sont venues présenter leur opinion devant les commissaires, et un total 336 commentaires en ligne et réponses au questionnaire d'introduction ont aussi nourri l'analyse et les recommandations. Toutes les activités de consultation ont été webdiffusées; au 1^{er} novembre, on comptait 2 162 visionnements des différentes activités.

Au terme de l'analyse, ce rapport formule 21 recommandations ainsi que l'adoption du PDMV et du projet de règlement. Il est aussi recommandé d'inclure dans l'énoncé de vision une référence explicite à l'audace, à l'ambition et à l'esprit d'innovation pour atteindre les objectifs de tous les volets du développement du secteur. On souligne que la Ville a choisi de ne pas utiliser le PPU comme outil d'aménagement, mais plutôt une approche graduelle qui débute

par l'adoption d'un Plan directeur n'ayant pas force de loi. Le PDMV gagnerait à opter pour des outils réglementaires lorsque possible.

On insiste également pour que l'introduction de l'habitation soit planifiée de manière à être compatible avec la vocation économique du secteur, en assurant une cohabitation harmonieuse entre les différentes fonctions. Cela étant, ce secteur représente une opportunité importante d'accroître l'offre d'habitation à Montréal, particulièrement afin d'offrir une réponse aux besoins de personnes qui ne peuvent se loger au prix du marché.

Concernant la transition écologique, l'ensemble de la planification gagnerait à envisager la création d'écoquartiers. La Ville est invitée à adopter de meilleures pratiques en matière de développement durable et de transition écologique dans l'ensemble du secteur. Enfin, pour assurer la mise en œuvre et le suivi du PDMV, la concertation est nécessaire. À cet égard, la pérennisation de la Table de concertation est fondamentale. De plus, la mise sur pied d'un comité interministériel sera nécessaire, compte tenu du rôle de plusieurs intervenants gouvernementaux dans le secteur.

Cette consultation était présidée par Éric Cardinal, assisté de Luba Serge et de Coumba Ngom, commissaires *ad hoc* à l'OCPM. Je les remercie pour leur travail et leur engagement.

L'Office rendra ce rapport public le 28 novembre, à moins que vous ne souhaitiez que ce soit à une date antérieure. Si vous le jugez opportun, l'OCPM peut présenter ce rapport aux élus concernés.

Je vous prie d'agréer, Madame la Mairesse, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

La présidente,



Isabelle Beaulieu

c. c. Robert Beaudry, conseiller de ville et membre du comité exécutif responsable de l'urbanisme, de la participation citoyenne et de la démocratie
Benoit Dorais, maire de l'arrondissement du Sud-Ouest et membre du comité exécutif

Table des matières

1. La démarche de consultation..... 1

1.1 Le mandat	1
1.2 Le Plan directeur de mise en valeur Bridge-Bonaventure	2
1.3 Les démarches associées au Plan directeur de mise en valeur	6
1.4 Les enjeux de mise en valeur	8
1.5 La vision et les actions proposées	12
1.6 Les modifications réglementaires	15
1.7 L'avis des instances consultatives	18
1.8 Le dossier de documentation	18
1.9 Les étapes de consultation	19
1.10 Le tableau synthèse de la participation	20

2. Les opinions exprimées22

2.1 L'accueil général	22
2.2 La transition écologique	24
2.3 La vocation économique et l'habitation	26
2.4 Les équipements collectifs et les services de proximité	40
2.5 L'identité et le patrimoine	44
2.6 La trame verte et bleue	50
2.7 La mobilité et les connexions	53
2.8 Le cadre réglementaire	64
2.9 Le financement	67
2.10 La mise en œuvre	68

3. L'analyse et les recommandations72

3.1 Le cadre d'analyse	73
3.2 L'énoncé de vision	74
3.3 La transition écologique	75
3.4 La vocation économique	77
3.5 Introduire l'habitation	80
3.6 Le patrimoine	88
3.7 Les parcs et espaces verts/trame verte et bleue	90
3.8 La mobilité et les connexions	94
3.9 La mise en œuvre	97

4. La conclusion 102

ANNEXE 1 - Les déclarations d'engagement des commissaires	104
ANNEXE 2 - Les renseignements relatifs au mandat	107
ANNEXE 3 - Les recommandations	114





1

La démarche de consultation

1.1 Le mandat

Le 17 avril 2023, le conseil municipal de Montréal a adopté le projet de règlement P-04-047-248 intitulé « *Règlement modifiant le Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal (04-047) dans le secteur Bridge-Bonaventure* » et le projet de Plan directeur de mise en valeur (PDMV) pour ce secteur. Produit par la Ville de Montréal, ce plan est un guide pour orienter le redéveloppement du secteur Bridge-Bonaventure.

Le conseil a mandaté l'Office de consultation publique de Montréal (OCPM) pour qu'il tienne la consultation prévue, conformément à la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (LAU).

Cette consultation était présidée par Éric Cardinal, assisté de Luba Serge et de Coumba Ngom, commissaires *ad hoc* à l'OCPM.

Le premier chapitre du présent rapport décrit les propositions du Plan directeur, le Règlement modifiant le Plan d'urbanisme ainsi que la démarche de consultation. Le deuxième chapitre présente la synthèse des opinions exprimées par les participants. Enfin, le troisième chapitre est consacré à l'analyse et aux recommandations.

La documentation relative au projet est disponible sur le site Internet de l'OCPM, à l'adresse suivante : <https://ocpm.qc.ca/fr/plan-bb>.

Toutes les références en bas de page sont numérotées et renvoient à cette liste de documentation.

Le secteur Bridge-Bonaventure a fait l'objet d'une première consultation publique menée par l'OCPM en 2019, dont le rapport fut publié en 2020. L'objectif de cette consultation était de connaître les attentes des citoyens et des groupes concernant la vision d'avenir et les principes de mise en valeur du secteur proposés par la Ville. On peut prendre connaissance de l'information relative à cette précédente consultation à l'adresse suivante :

<https://ocpm.qc.ca/fr/bridge-bonaventure>.

1.2 Le Plan directeur de mise en valeur Bridge-Bonaventure

La Ville souhaite transformer le secteur Bridge-Bonaventure en des milieux de vie et d'emplois axés sur les transports actifs et collectifs, l'accès à l'eau et la mise en valeur du patrimoine industriel et d'Expo 67. Au cours des prochaines années, des milliers de logements pourraient y être construits. Le Plan directeur de mise en valeur de Bridge-Bonaventure (PDMV) vise à encadrer cette transformation majeure d'un grand territoire montréalais. Ce secteur est d'une superficie de 2,3 km² localisé à l'intersection des arrondissements du Sud-Ouest et de Ville-Marie. Situé à proximité de Griffintown et du Vieux-Montréal, le territoire est délimité par des barrières physiques, telles que le canal de Lachine et le fleuve Saint-Laurent, et traversé par des infrastructures de transport comme le triage ferroviaire de la compagnie Canadien National et l'autoroute Bonaventure.



Carte 1 : limites du territoire de planification du secteur Bridge-Bonaventure.

Source : document 3.1, p. 11

Ce secteur accueille peu d'habitations et constitue une porte d'entrée pour le transport (routier, ferroviaire, maritime) qui transite entre le centre-ville et la Rive-Sud, en particulier par les ponts Samuel-De Champlain et Victoria. Le territoire est très minéralisé et peu commode pour les déplacements actifs. Cependant, ce secteur possède un patrimoine emblématique unique avec des marqueurs territoriaux comme le « site machine », l'Espace-vestiges et le Black Rock, pour n'en citer que quelques-uns¹.

1.2.1 L'histoire du secteur

Avant l'arrivée des Européens, le territoire de Bridge-Bonaventure a fort probablement été fréquenté par les Premières Nations qui y pratiquaient la chasse et la pêche. Au 17^e siècle, à l'époque de la Nouvelle-France, des communautés religieuses s'y installent pour pratiquer l'agriculture.

Au 19^e siècle, à la suite de la construction du canal de Lachine achevé en 1825, puis du pont Victoria en 1859, les activités industrielles gagnent en intensité aux dépens des terres cultivées. Cette évolution s'explique par la nouvelle fonction du secteur en tant que plaque

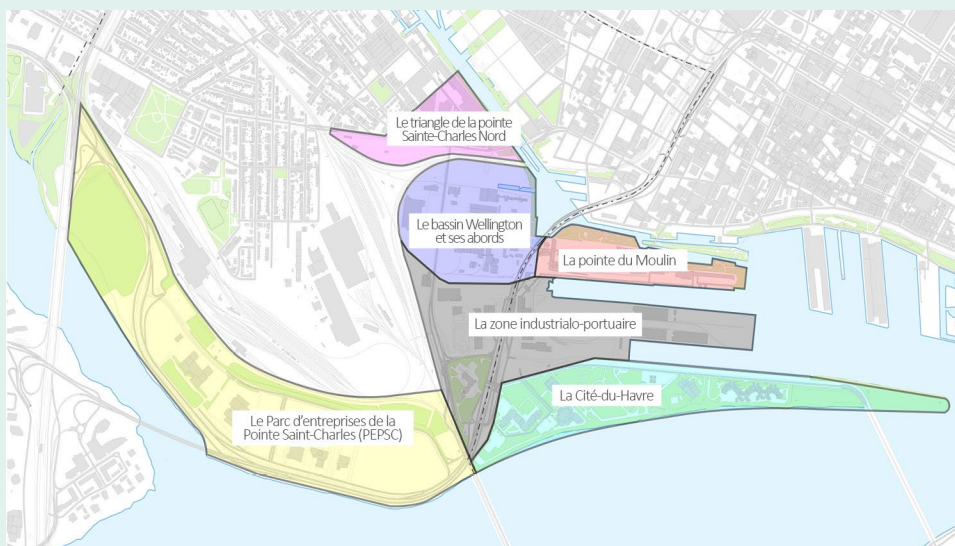
¹ Plan directeur de mise en valeur du secteur Bridge-Bonaventure, doc. 3.1, p. 10-11.

tournante pour les infrastructures de transports, et particulièrement avec l'ouverture d'un premier lien ferroviaire avec le Port de Montréal en 1871. Cela stimule l'implantation d'industries qui se posent en marqueurs territoriaux, comme les élévateurs à grains dont les vestiges sont encore visibles aujourd'hui : la Minoterie ADM (1941), le silo n° 5 (1906) et la Canada Malting (1969). L'Exposition universelle de 1967 a aussi transformé le secteur par la présence d'éléments artistiques et emblématiques que l'on retrouve dans l'Espace-vestiges de la Cité-du-Havre².

1.2.2 Les vocations actuelles

Le secteur Bridge-Bonaventure occupe une position stratégique en matière de développement économique. Il comprend six sous-secteurs regroupant une variété d'activités :

- Le triangle de la pointe Saint-Charles Nord;
- Le bassin Wellington;
- La pointe du Moulin;
- Le complexe industrialo-portuaire;
- La Cité-du-Havre;
- Le Parc d'entreprises de la Pointe-Saint-Charles (PEPSC).



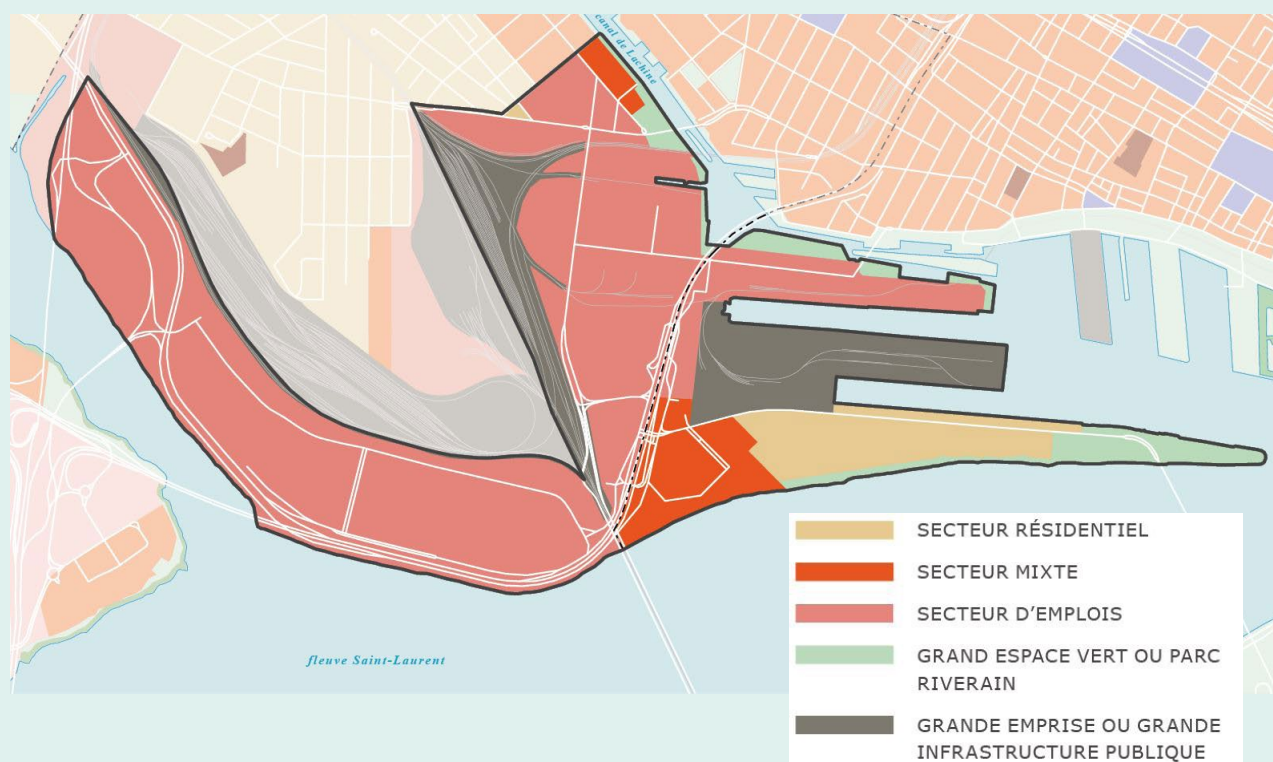
Carte 2 : limites des sous-secteurs. Source : document 3.1, p.11

² Plan directeur de mise en valeur du secteur Bridge-Bonaventure, doc. 3.1, p. 12-15.

La vocation industrielle a notamment conduit à la création du Parc d'entreprises de la Pointe-Saint-Charles durant les années 1980, sur un terrain qui avait fait office de dépotoir jusqu'aux années 1960. Actuellement, ce parc industriel comprend des entreprises telles que Tata Communications, le centre Bell Mobilité, ainsi que les Studios Mels.

Les autres secteurs d'emplois sont majoritairement localisés à l'est de la rue Bridge dans le sous-secteur du bassin Wellington. Ils comprennent des entreprises manufacturières et commerciales, des services professionnels, de transport de marchandises, de minoterie et de malterie.

La vocation d'emploi demeure dominante. Les implantations résidentielles sont concentrées principalement dans la Cité-du-Havre qui abrite trois complexes résidentiels (Habitat 67, Tropiques Nord, et Profil-O). Les autres habitations sont situées à l'intérieur du triangle de la pointe Saint-Charles Nord formé par les rues Wellington, de Condé et le canal de Lachine³.



Carte 3 : affectations du sol du Plan d'urbanisme de Montréal. Source : document 3.1, p. 16

³ Plan directeur de mise en valeur du secteur Bridge-Bonaventure, doc. 3.1, p. 16.

1.3 Les démarches associées au Plan directeur de mise en valeur

Le PDMV s'inscrit parmi plusieurs plans d'intervention et travaux déjà engagés ou planifiés : ceux-ci sont présentés dans le tableau ci-dessous⁴.

Tableau 1 : démarches associées au Plan directeur

Démarches associées	Description
Plan d'intervention spécifique du secteur Pointe-Saint-Charles Nord (2017)⁵	Ce plan, réalisé par l'arrondissement du Sud-Ouest, concerne une partie du secteur Bridge-Bonaventure délimitée par la rue Wellington, la rue de Condé et le canal de Lachine. Il vise la préservation de sa vocation d'emploi par le maintien des entreprises existantes et l'accueil de nouvelles entreprises, en adéquation avec les milieux environnants, mais il exclurait l'habitation.
Plan directeur du Lieu historique national du Canal-de-Lachine (2018)	Ce nouveau Plan directeur de Parcs Canada a pour objectif d'améliorer le positionnement du canal de Lachine dans l'offre touristique et culturelle de Montréal jusqu'en 2028. En partenariat avec la Ville de Montréal, ce plan vise notamment l'aménagement des abords du bassin Peel.
Plan directeur pour la revitalisation du Vieux-Port de Montréal	Ce Plan directeur, toujours en cours, a été conçu par la Société du Vieux-Port de Montréal en 2017 avec pour objectif de revitaliser le Vieux-Port. La zone couverte par ce Plan directeur concerne à la fois le Vieux-Port de Montréal, la pointe du Moulin et le silo n° 5.
Aménagement d'un espace de commémoration autour du Black Rock	Cette démarche de concertation, mise en place en 2018, a réuni les représentants de la communauté irlandaise et d'Hydro-Québec en vue de concevoir un espace de commémoration autour du monument Black Rock. Installé sur la rue Bridge, ce monument identifie le lieu de sépulture de 6 000 Irlandais décédés de la fièvre typhoïde durant les années 1847-1848.

⁴ Plan directeur de mise en valeur du secteur Bridge-Bonaventure, doc. 3.1, p. 118-121.

⁵ Arrondissement Le Sud-Ouest – Plan d'intervention spécifique du secteur Pointe-Saint-Charles Nord, doc. 5.2.4.

Poste de transformation électrique des Irlandais et d’Hydro-Québec	<p>Il s’agit d’un nouveau poste de transformation électrique en construction dans le secteur délimité par les rues Bridge, des Irlandais et le chemin des Moulins. Le poste devrait être opérationnel durant l’année 2024 et vise, entre autres, à répondre aux besoins en électricité du centre-ville et du Réseau express métropolitain (REM).</p>
Reconstruction de l’autoroute Bonaventure en boulevard urbain par la société Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée (PJCCI)	<p>La société PJCCI prévoit de transformer l’autoroute Bonaventure en boulevard urbain, entre les ponts Samuel-De Champlain et Victoria, en plus d’aménager une promenade riveraine entre l’arrondissement de Verdun et la Cité-du-Havre.</p>
Construction du Réseau express métropolitain (REM) de CDPQ Infra	<p>Le REM est en service depuis août 2023. Le CDPQ Infra ne prévoit pas actuellement la construction d’une station dans le secteur Bridge-Bonaventure, bien que la structure aérienne soit conçue pour l’accueil de stations dans le Parc d’entreprises de la Pointe-Saint-Charles (PEPSC) et près du bassin Wellington.</p>
Aménagement de la promenade portuaire de la Cité-du-Havre par le Port de Montréal	<p>Une promenade piétonne sera aménagée par le Port de Montréal le long de l’avenue Pierre-Dupuy, entre la piste cyclable et la jetée MacKay, à la hauteur d’Habitat 67.</p>
Écran d’étanchéité dans le Parc d’entreprises de la Pointe-Saint-Charles (PEPSC) (Ville de Montréal)	<p>Le PEPSC est localisé sur un site fortement contaminé par les déchets industriels accumulés par le remblayage progressif à même le lit du fleuve. Avec la collaboration de la Ville de Montréal, de la société PJCCI et du ministère de l’Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs (MELCC), un écran d’étanchéité en ciment-bentonite d’une longueur de 1,9 km a été construit le long de la rue Carrie-Derick entre les ponts Samuel-De Champlain et Victoria. Un système de captage des eaux souterraines relié à une usine de traitement des eaux usées est également en service depuis mars 2021.</p>

1.4 Les enjeux de mise en valeur

Le PDMV identifie huit enjeux de mise en valeur du secteur Bridge-Bonaventure. Ceux-ci concernent le patrimoine et les paysages, la cohérence du secteur, la mobilité, les usages, les activités économiques et les services de proximité, l'habitation, la qualité des sols et la propriété foncière.

1.4.1 Le respect de l'esprit des lieux et la mise en valeur des richesses patrimoniales et paysagères

La préservation, la restauration et la réhabilitation des bâtiments, ouvrages et vestiges qui définissent historiquement le secteur constitue un enjeu important de leur mise en valeur. Le choix de leur vocation ou de leur intégration aux nouveaux projets de construction et d'aménagement présentera des défis quant à leur protection et à leur mise en valeur, tout comme sur les plans architecturaux et financiers.

L'accessibilité des espaces verts et des éléments du paysage matériel et immatériel pour le grand public présente aussi un défi.



Illustration 1 : élévateur à grains n° 5. Source : document 3.1, p. 22

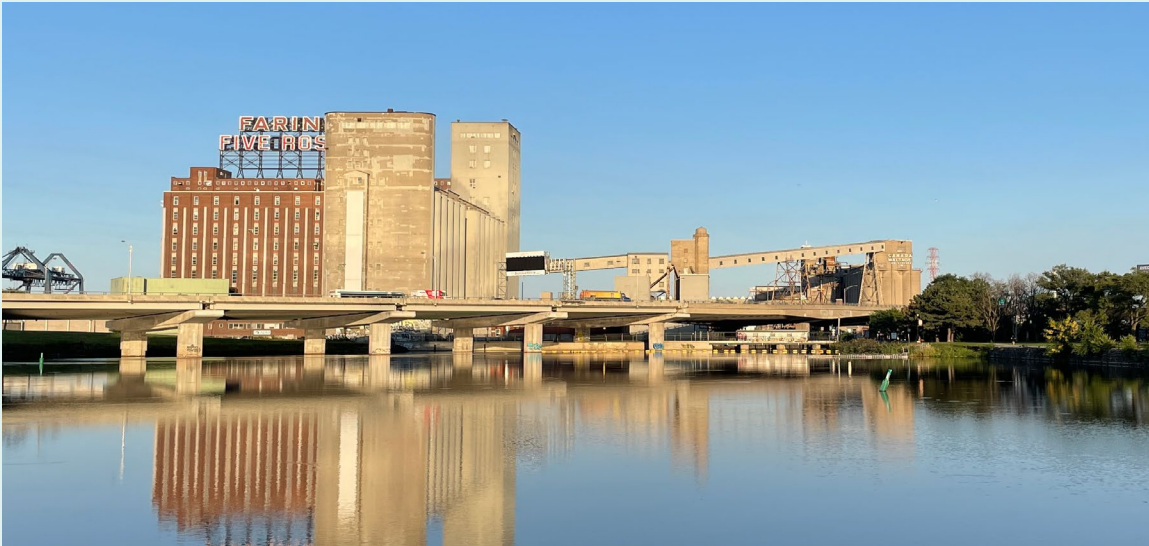


Illustration 2 : enseigne Farine Five Roses. Source : Ville de Montréal

1.4.2 La cohérence et l'image générale du secteur

L'histoire du secteur est caractérisée par des vagues successives d'industrialisation dont les interventions ont produit un territoire déstructuré. Afin d'augmenter l'attractivité du secteur et d'encadrer les développements immobiliers futurs, il y a lieu de réaménager certaines rues, de créer des parcours structurants pour la mobilité active, d'aménager des espaces verts publics et des parcs, et de verdir massivement le territoire.

Les terrains vacants doivent aussi être mis en valeur par des mesures contribuant à rehausser la cohérence et l'image du secteur.

1.4.3 L'amélioration des conditions de mobilité

Le secteur est enclavé et morcelé par de grandes infrastructures de transport, ce qui rend difficile la circulation sur le territoire ainsi que l'accessibilité aux quartiers limitrophes. Son développement est entravé par la congestion routière.

L'amélioration de la mobilité requiert une révision de la structure du domaine public et de la trame urbaine, une meilleure cohabitation des différents modes de transports, un service de transport en commun plus performant, ainsi que la bonification du réseau cyclable.



Légende

- Réaménagement de rue existante
- Aménagement de nouvelle rue
- Reconstruction d'un tronçon autoroutier (section au sol)
- Réaménagement d'un tronçon autoroutier (section aérienne)
- Circulation de transit redirigée
- Station de métro
- Tracé du REM
- Station du REM
- Station supplémentaire potentielle du REM
- Zone à priorité piétonne
- Limite du secteur

RÉSEAU VIAIRE PROPOSÉ

- 1** Reconstruction de l'autoroute Bonaventure en boulevard urbain, incluant une promenade riveraine comprenant une piste cyclable et un lien piéton
- 2** Réaménagement de la section surélevée de l'axe Bonaventure
- 3** Réaménagement et mise en valeur des rues existantes, sécurisant et intégrant les modes actifs
- 4** Réaménagement et prolongement de la rue Marc-Cantin, incluant un lien cyclable
- 5** Aménagement d'une nouvelle rue pour desservir le secteur PEPS
- 6** Aménagement de rues partagées
- 7** Aménagement d'une rue partagée d'accès limité pour les véhicules (zone à priorité piétonne)
- 8** Déviation de la circulation de transit de la rue Bridge vers l'axe Bonaventure

Carte 4 : interventions proposées au réseau viaire. Source : document 3.1, p. 56

1.4.4 La cohabitation entre les usages dans un contexte de nuisances et de risques

Les activités portuaires, de logistique et agroalimentaires, ainsi que le transport ferroviaire et autoroutier sont des sources de nuisances et peuvent constituer des enjeux de sécurité publique (transport de matières dangereuses, utilisation de produits toxiques, par exemple). Leur présence conditionne le choix des fonctions permises dans le secteur en vue d'une bonne cohabitation des usages. Des zones tampons et des mesures d'atténuation des nuisances sont essentielles afin de garantir des milieux de vie de qualité, sécuritaires et sains, en particulier pour l'établissement d'habitations, de services et de commerces de proximité.

1.4.5 La définition de nouvelles activités dans un contexte de prédominance de la vocation économique et d'absence de services et de commerces de proximité

La capacité d'accueil du secteur, sa proximité avec le centre-ville et la présence d'infrastructures et d'acteurs économiques importants doivent pouvoir contribuer au développement des activités existantes et de nouvelles filières, tout en favorisant leur synergie. L'instauration d'une fonction complémentaire d'habitation doit être envisagée en tenant compte des enjeux de cohabitation, de nuisances et de sécurité.

Par ailleurs, l'implantation de services et de commerces de proximité s'avère essentielle pour attirer les entreprises dans le secteur et y introduire l'habitation, ce qui créerait des milieux de vie de qualité.

1.4.6 L'introduction de l'habitation dans un contexte de télétravail et de pénurie de logements abordables

Le télétravail est une tendance qui perdure dans plusieurs domaines de l'économie à la suite de la pandémie. Le marché immobilier doit s'adapter à cette nouvelle réalité dans la conception des logements et des bâtiments. Par ailleurs, la crise du logement abordable nécessite aussi l'implantation d'habitations pouvant répondre aux besoins de différents types de ménages, dont les familles avec enfants.

1.4.7 La contamination et l'instabilité des sols

Le littoral a été façonné par des remblayages successifs de déchets domestiques et industriels, ce qui a eu pour conséquence de contaminer les sols et d'en diminuer la capacité portante. Il s'ensuit que les coûts requis pour les réhabiliter et y construire sont importants. Cette situation impose également des limites dans les usages et dans les types de construction.

1.4.8 L'absence de maîtrise foncière de la Ville

La Ville de Montréal ne possède qu'une minorité de terrains dans le secteur. La mise en œuvre du PDMV, étant donné l'ampleur des interventions prévues, nécessitera la contribution des divers paliers de gouvernement et des différents propriétaires fonciers pour partager équitablement les coûts d'acquisition des terrains et des travaux. Les interventions devront également être ordonnancées sur la base de priorités établies en vue du financement continu des acquisitions et des travaux.

1.5 La vision et les actions proposées

Le PDMV comporte un énoncé de vision et met en valeur le principe transversal de la transition écologique. Il met aussi de l'avant cinq grandes orientations d'aménagement, tout en préconisant une approche de forme urbaine par sous-secteurs. Sa mise en œuvre est balisée à la fois par une stratégie de mise en valeur et par un plan d'action.

1.5.1 L'énoncé de vision

L'énoncé de vision proposé pour la mise en valeur du secteur Bridge-Bonaventure consiste à renforcer l'identité du territoire et à lui insuffler un renouvellement qui consolide sa vocation économique. Il se résume comme suit :

« ADN du secteur Bridge-Bonaventure, la vocation économique est renforcée par la création de milieux de vie et d'emplois diversifiés, connectés, résilients et carboneutres, prenant assise sur la mobilité durable, l'esprit du lieu, le patrimoine et la mise en réseau des espaces publics et des lieux emblématiques⁶. »

1.5.2 Un principe transversal : la transition écologique

En 2019, la Ville de Montréal s'est engagée auprès de la communauté internationale à atteindre la justice climatique, sociale et économique. Elle a fait siens les principes du Global Green New Deal et ceux-ci se retrouvent depuis dans les politiques et les plans municipaux. Le PDMV a été élaboré en tenant compte du principe transversal de la transition écologique dont les priorités sont identifiées notamment dans le Plan stratégique Montréal 2023⁷. Le PDMV s'inspire aussi de la charte des écoquartiers, une démarche en cours d'élaboration par la Ville et qui fait la promotion des meilleures pratiques d'aménagement écologiques.

⁶ Plan directeur de mise en valeur du secteur Bridge-Bonaventure, doc. 3.1, p. 28.

⁷ *Ibid.*, p. 31.

Le Plan directeur vise la mise en réseau des systèmes techniques et opérationnels à l'échelle du secteur pour répondre aux objectifs de la transition écologique. Les cinq principaux moyens de mise en œuvre visés concernent la planification d'un réseau thermique urbain, une gestion intégrée des eaux pluviales, la délimitation d'une zone à priorité piétonne dans le sous-secteur du bassin Wellington et ses abords, l'implantation de systèmes centralisés de gestion des matières résiduelles et une gouvernance locale pour administrer des pôles de logistique et de mobilité.

1.5.3 Les orientations d'aménagement

Le PDMV définit cinq grandes orientations d'aménagement pour traduire l'énoncé de vision⁸. Chaque orientation comporte des objectifs et des balises d'aménagement.

- Une vocation économique renforcée par des milieux de vie et d'emplois respectant l'esprit du lieu;
- Les composantes patrimoniales et paysagères protégées et mises en valeur;
- Des parcours d'entrée de ville attrayants avec des paysages uniques enrichissant l'expérience de tous les usagers;
- Le renforcement des connexions et des déplacements en transports actifs et collectifs au cœur de la mobilité;
- La mise en réseau des espaces publics et des lieux emblématiques soutenue par une trame verte et bleue.

1.5.4 L'approche de forme urbaine par sous-secteurs

Le PDMV précise l'encadrement de la forme urbaine pour certains sous-secteurs de Bridge-Bonaventure, de sorte que les aménagements et les constructions respectent les caractéristiques du milieu d'insertion. Les balises d'aménagement renvoient aux usages et activités de chaque sous-secteur, au paysage urbain, aux patrimoines bâti et archéologique, à la trame urbaine et aux aménagements, au cadre bâti et aux interfaces⁹.

Les sous-secteurs visés sont :

- Le bassin Wellington et ses abords et le triangle de la Pointe-Saint-Charles Nord;
- La pointe du Moulin;

⁸ Plan directeur de mise en valeur du secteur Bridge-Bonaventure, doc. 3.1., p. 34-66.

⁹ *Ibid.*, p. 70-96.

- La Cité-du-Havre;
- Le Parc d'entreprises de la Pointe-Saint-Charles.

1.5.5 La stratégie de mise en valeur

Afin d'assurer une cohérence et une adéquation entre les projets immobiliers et les interventions nécessaires dans la gestion du domaine public, la Ville a élaboré une stratégie qui comporte six principes fondamentaux¹⁰ :

- L'adoption d'un PDMV ainsi que d'un Règlement modifiant le Plan d'urbanisme;
- La modification de la réglementation des arrondissements concernés;
- La mise en place de conditions gagnantes pour l'insertion d'habitations dans certains sous-secteurs;
- Une autorisation de l'habitation par projet, suivant le processus d'approbation réglementaire pertinent : zonage, plan d'aménagement d'ensemble (PAE), projets particuliers de construction, de modification ou d'occupation d'un immeuble (PPCMOI);
- Une stratégie d'attraction et d'accompagnement des entreprises dans des créneaux industriels d'avenir et la création d'une zone d'innovation métropolitaine;
- Une diversification des sources de financement pour la réalisation des interventions prévues au PDMV.

1.5.6 Le plan d'action

Pour répondre à la vision et aux orientations retenues, le PDMV propose un plan d'action qui précise des moyens de mise en œuvre. Ces interventions sont classées en six grandes catégories et identifient les parties prenantes responsables et les échéances¹¹ :

- Les études de faisabilité technique et financière, de besoins et d'impacts;
- Les acquisitions, servitudes ou ententes;
- Les interventions sur le domaine public;
- Les encadrements du domaine privé;
- La concertation;
- Les programmes, la promotion et l'aide aux entreprises.

¹⁰ Plan directeur de mise en valeur du secteur Bridge-Bonaventure, doc. 3.1, p. 100-103.

¹¹ *Ibid.*, p. 104-107.

1.6 Les modifications réglementaires

Cette section présente les modifications réglementaires proposées par la Ville afin de concrétiser la vision de mise en valeur énoncée dans le PDMV. Des changements au Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal (04-047) sont proposés concernant les affectations du sol, les densités de construction et les limites de hauteur. D'autres changements visent le Règlement pour une métropole mixte (RMM)¹².

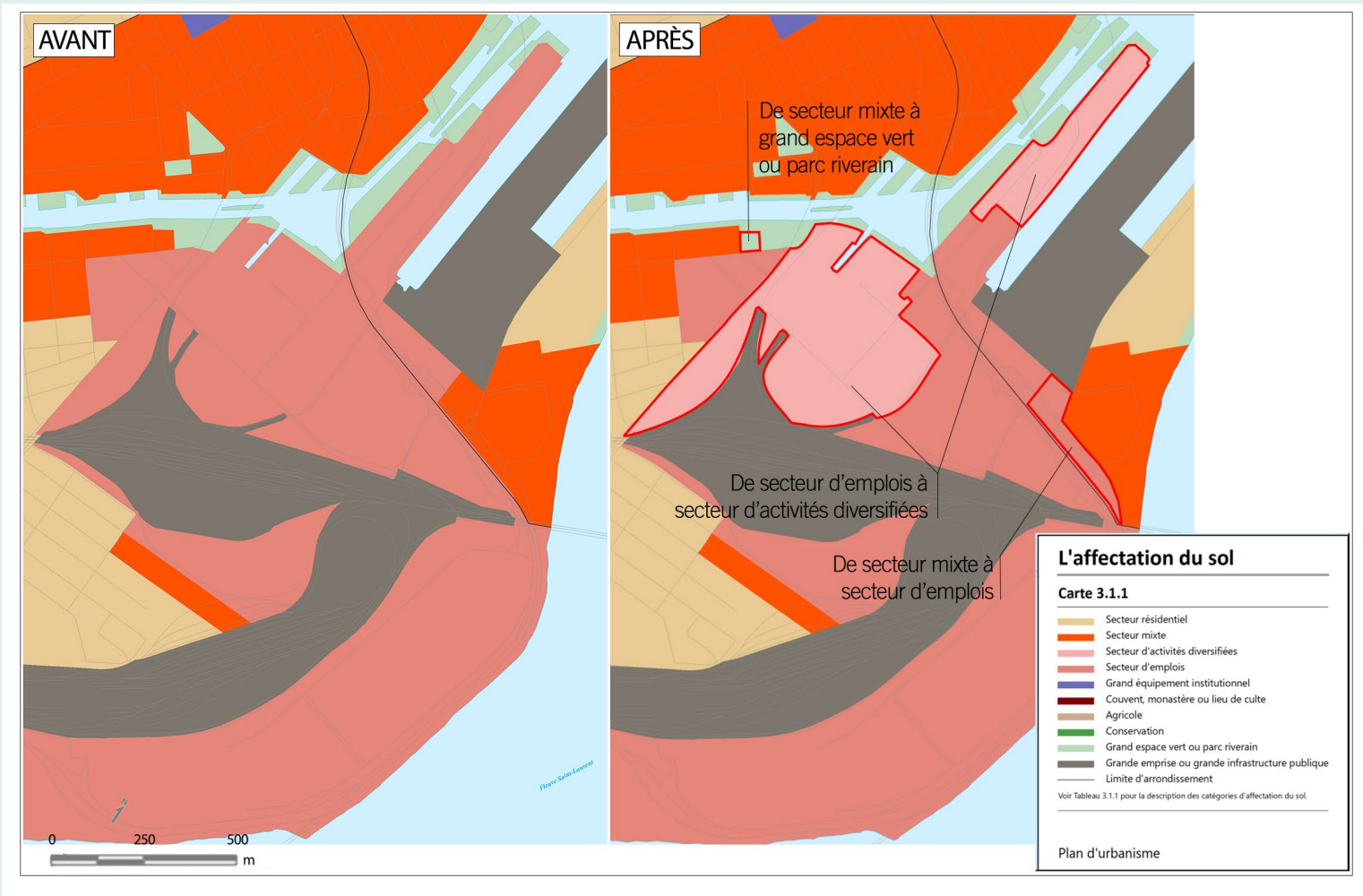
1.6.1 Les affectations du sol

Le projet de Règlement prévoit la création de deux secteurs d'activités diversifiées, qui s'appuieraient sur les technologies propres, la culture et le tourisme, dans une partie du sous-secteur du bassin Wellington et ses abords, au sud de la rue Wellington dans le triangle de la pointe Saint-Charles Nord, et dans une partie de la pointe du Moulin¹³.

On prévoit également l'agrandissement de l'affectation grand espace vert ou parc riverain pour couvrir la superficie totale du square Saint-Patrick, ainsi que l'élargissement du secteur d'emplois pour couvrir entre autres l'accès au quai Bickerdike du Port de Montréal.

¹² Règlement modifiant le Plan d'urbanisme et annexes, doc. 1.3.

¹³ Sommaire décisionnel, doc. 1.1, p. 4.



Carte 5 : modifications de l'affectation du sol. Source : document 1.3, annexe 4

1.6.2 Les densités de construction

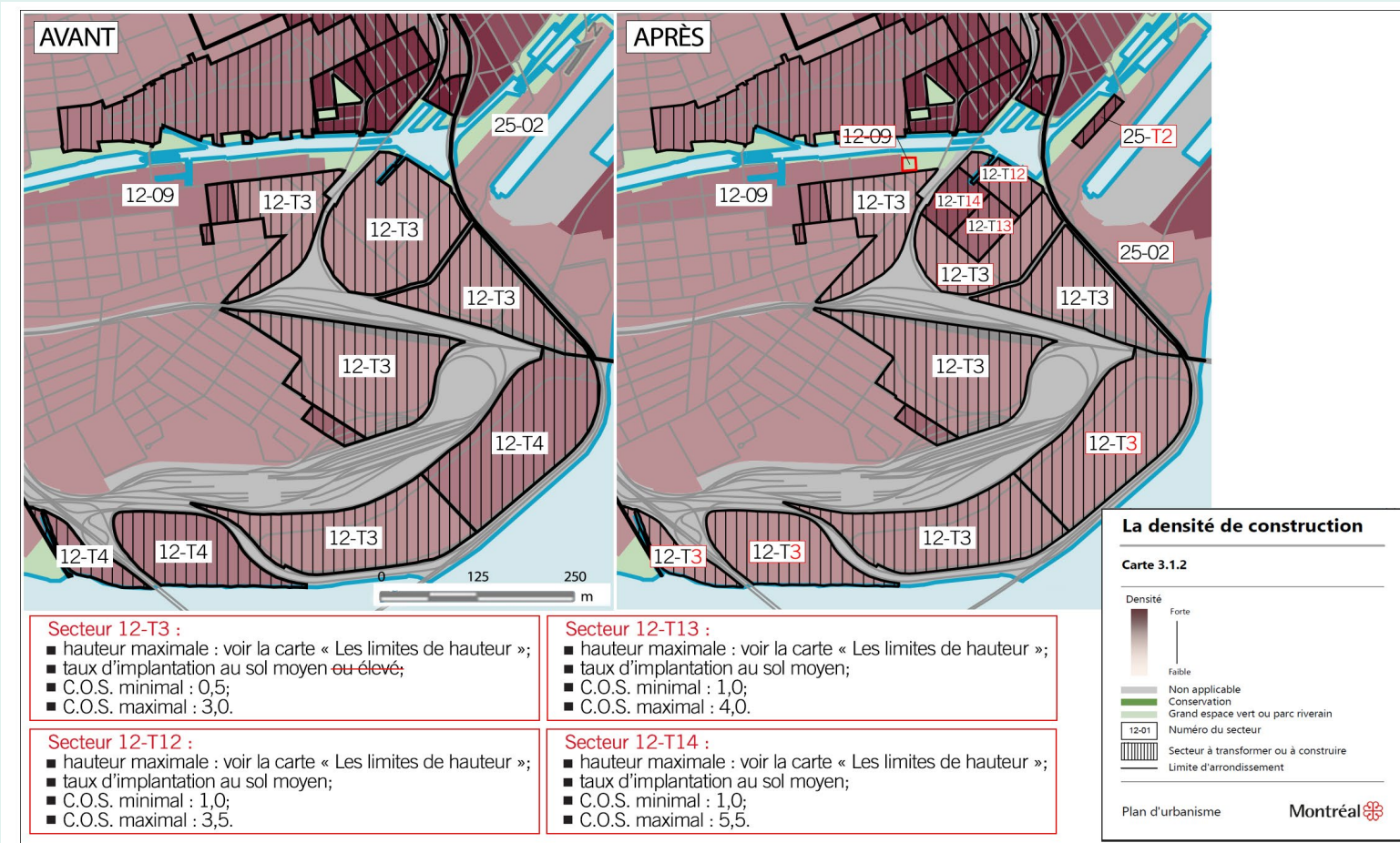
Le projet de Règlement prévoit une augmentation de la densité de construction permise dans les sous-secteurs du bassin Wellington et ses abords, de même qu'à la pointe du Moulin.

Il est aussi fait mention de l'agrandissement du secteur 12-T3 dans le Parc d'entreprises de la Pointe-Saint-Charles. En outre, au regard du document complémentaire du Plan d'urbanisme, il est exigé que l'arrondissement de Ville-Marie abaisse le coefficient d'occupation du sol¹⁴ (COS) de 6 à 4 sur l'Espace-vestiges de la Cité-du-Havre.

¹⁴ Le coefficient d'occupation du sol (COS) est une unité de mesure calculée en divisant le total des superficies de plancher d'un immeuble par la superficie totale du terrain. Par exemple, un COS de 4 signifie qu'un bâtiment possède une superficie de plancher équivalant à quatre fois la superficie du terrain où il est implanté.

Tableau 2 : modifications de la densité de construction par sous-secteurs

	COS minimal	COS maximal
Secteur 12-T3	0,5	3,0
Secteur 12-T12	1,0	3,5
Secteur 12-T13	1,0	4,0
Secteur 12-T14	1,0	5,5



Carte 6 : modifications de la densité de construction dans les différents secteurs du Plan d'urbanisme. Source : document 1.3, annexe 5

1.6.3 Les limites de hauteur

Le projet de Règlement énonce une augmentation de la hauteur permise de 25 m à 65 m dans une partie du sous-secteur du bassin Wellington et de ses abords.

1.6.4 Le Règlement pour une métropole mixte

La Ville entend aussi modifier le Règlement pour une métropole mixte (20-041) dans le but d'augmenter la superficie constructible résidentielle pour répondre à la demande en matière de logement abordable. Ces changements s'appliqueraient dans certains secteurs en fonction du potentiel de densification résidentielle. Ils visent spécifiquement la création de zones de logements abordables de type 2 au-delà de l'exigence de 20 % du projet. Cette modification prévoit également un changement d'affectation de secteur pour y inclure la fonction résidentielle¹⁵.

1.7 L'avis des instances consultatives

Le comité mixte, composé du Conseil du patrimoine de Montréal (CPM) et du Comité Jacques-Viger (CJV), a émis un avis favorable aux modifications du Plan d'urbanisme proposées dans le cadre du Plan directeur de mise en valeur du secteur Bridge-Bonaventure¹⁶. Le comité a toutefois formulé des recommandations relativement à la gouvernance et à la priorisation, aux vues d'intérêt et à la qualité architecturale, à la transition écologique et à l'aménagement du territoire, à l'habitation, à la trame verte et bleue, aux espaces verts et aux parcs, de même qu'à la circulation et aux stationnements. Les recommandations du comité mixte ont fait l'objet d'un suivi de la part de la Ville.

1.8 Le dossier de documentation

Outre le Plan directeur de mise en valeur du secteur Bridge-Bonaventure, la Ville de Montréal a déposé plusieurs documents complémentaires d'information aux fins de cette consultation. Le dossier complet de la documentation se trouve sur le site de l'Office à l'adresse suivante : <https://ocpm.qc.ca/fr/plan-bb/documentation>.

Toutes les informations relatives aux communications et à la procédure de consultation sont disponibles en annexe du présent rapport.

¹⁵ Sommaire décisionnel, doc. 1.1, p. 6.

¹⁶ Avis Conseil du patrimoine, doc. 1.4, p. 4.

1.9 Les étapes de consultation

Toutes les consultations publiques de l'Office se composent de trois étapes : une période d'information, une période d'expression des opinions et une période d'analyse pour formuler des recommandations. L'OCPM ne limite jamais la participation et déploie des efforts pour favoriser l'expression du plus grand nombre de personnes. Les rapports de l'Office sont remis aux élus municipaux.

– Avis public

L'OCPM a fait paraître l'avis public annonçant la consultation le 29 avril 2023 dans Le Devoir.

– Soirée d'information, en salle et en ligne

Les personnes représentant la Ville de Montréal ont présenté le PDMV dans le cadre d'une séance publique qui s'est déroulée le 9 mai 2023 dans les locaux de l'OCPM. Cet événement s'accompagnait d'une soirée portes ouvertes où cinq organisations ont tenu un kiosque.

– Soirée de questions-réponses, en salle, en ligne et par téléphone

Le 16 mai 2023, les gens ont pu poser leurs questions aux représentants de la Ville.

– Expression des opinions

Un questionnaire d'introduction a permis à la population de s'exprimer sur les orientations proposées dans le PDMV, ainsi que sur les modifications au Plan d'urbanisme pour le concrétiser.

Commentaires en ligne; la consultation comportait également une série de questions ouvertes qui offraient aux participants l'opportunité de s'exprimer en ligne sur le Plan directeur soumis à la consultation. Les thématiques proposées étaient les suivantes : patrimoine, entrées de ville, mobilité, trame verte et activités économiques urbaines.

La démarche de consultation a été clôturée par la tenue de sept séances d'audition des opinions entre le 13 et le 29 juin 2023. Les personnes qui le désiraient ont pu présenter leur opinion devant les commissaires concernant le Plan directeur de mise en valeur et les modifications proposées. Les séances ont eu lieu dans les locaux de l'OCPM.

Au terme de la démarche de consultation, les commissaires ont procédé à l'analyse de l'ensemble des opinions et formulé des recommandations qui sont présentées au chapitre 3 du présent document.

1.10 Le tableau synthèse de la participation

Date	Activités	Présences en salle	Contributions	Visionnements en direct ou en différé
Phase d'information				
9 mai 2023	Soirée d'information	43	s/o	1046
16 mai 2023	Soirée de questions-réponses	39	30	308
Expression des opinions				
4 mai au 30 juin 2023	Questionnaire d'introduction	s/o	293	s/o
4 mai au 30 juin 2023	Commentaires en ligne	s/o	43	s/o
17 mai au 8 juin 2023	Mémoires déposés	s/o	113	s/o
13, 14, 15, 19, 28 et 29 juin 2023	Présentations devant les commissaires	50	61	808
TOTAUX		132	540	2162





2 Les opinions exprimées

2.1 L'accueil général

Les participants à la consultation publique s'entendent dans l'ensemble pour saluer la qualité du Plan directeur de mise en valeur du secteur Bridge-Bonaventure (PDMV), qui représente l'aboutissement d'années de travail, de réflexion et de concertation.

Plusieurs ont tenu à souligner la proactivité, « *l'excellente collaboration et l'ouverture d'esprit de la Ville de Montréal quant au processus d'élaboration d'une vision commune pour Bridge-Bonaventure qui permettra assurément d'améliorer le secteur*¹⁷. » Tant des représentants du milieu communautaire de Pointe-Saint-Charles que des milieux d'affaires montréalais constatent que plusieurs de leurs demandes exprimées durant ce processus ont trouvé écho dans le projet de Plan directeur.

On reconnaît que le document fait preuve de prudence face à la complexité d'intervenir sans maîtrise foncière dans un secteur aux défis multiples. Signe que des leçons ont été tirées des

¹⁷ ADM Agri-Industries Company, doc. 7.32, p. 5.

expériences du passé, l'établissement d'une vision d'ensemble en amont de la réalisation des premiers projets est perçu comme un atout pour éviter de se retrouver en mode rattrapage par la suite. Le Plan directeur contient en outre « *une foule de détails sur les enjeux du secteur et est une mine d'information pour en analyser les besoins*¹⁸. »

Des participants ont reconnu que « *si le redéveloppement du secteur semble faire l'unanimité, il fait néanmoins l'objet de tensions*¹⁹ » relativement aux questions d'usages, de hauteurs et de densité, encadrées par le projet de règlement modifiant le Plan d'urbanisme.

L'enjeu de la densification résidentielle est à la source de désaccords importants sur la consolidation de la vocation économique du secteur, le type de réponses à apporter à la crise du logement, l'impact de ces réponses sur l'embourgeoisement du quartier voisin de Pointe-Saint-Charles, de même que la protection du patrimoine industriel et la préservation des vues d'intérêt.

Dans un tel contexte, nombre de participants auraient été rassurés de voir « *un cadre de gestion clair [engageant] plus solidement la Ville envers une démarche coordonnée et équitable*²⁰ ». Or, au-delà de la modification au Plan d'urbanisme, le choix d'amorcer le développement du secteur par un Plan directeur et des plans d'ensemble sans portée réglementaire ne calme pas les appréhensions quant au maintien des activités industrielles, au respect à long terme des objectifs du PDMV et à la transparence des procédures.

Les engagements en faveur de la transition écologique, du verdissement, de l'accès aux berges, des équipements collectifs et de la mobilité durable sont bien accueillis. Diverses propositions visent à les bonifier afin de construire des milieux de vie « *plus sécuritaires, complets, conviviaux et inclusifs*²¹ », et faire de Bridge-Bonaventure « *une vitrine exemplaire pour donner le goût de la proximité et de l'urbanité*²². »

Ce chapitre propose un retour sur les enjeux identifiés par les participants lors de la consultation, et les pistes d'actions qu'ils suggèrent pour y répondre. Il regroupe les thématiques suivantes : la transition écologique, la vocation économique et l'habitation, les équipements collectifs et les services de proximité, l'identité et le patrimoine, la trame verte

¹⁸ Clinique communautaire de Pointe-Saint-Charles, doc. 7.18, p. 14.

¹⁹ Héritage Montréal, doc. 7.55, p. 3.

²⁰ Société immobilière du Canada, doc. 7.36, p. 24.

²¹ Direction régionale de santé publique, doc. 7.49, p. 4.

²² Vivre en ville, doc. 7.51, p. 3.

et bleue, la mobilité et les connexions, le cadre réglementaire, le financement et la mise en œuvre.

On peut consulter l'ensemble des contributions sur le site web de l'OCPM :

<https://ocpm.qc.ca/fr/plan-bb/documentation>.

2.2 La transition écologique

Le Plan stratégique Montréal 2030 vise une réduction de 55 % des émissions de gaz à effet de serre (GES) sous les niveaux de 1990, ainsi que la carboneutralité à l'horizon 2050. En accord avec ses objectifs, le Plan directeur de mise en valeur (PDMV) du secteur Bridge-Bonaventure fait de la transition écologique un principe transversal de ses interventions en matière d'aménagement, de mobilité, de construction de bâtiments, de gestion des déchets et d'économie. Le PDMV s'inspire aussi de la démarche en cours d'élaboration par la Ville d'une charte des écoquartiers.

Dans cette perspective, le Plan directeur qualifie de moyens phares de sa mise en œuvre, la création d'une zone à priorité piétonne, la gestion intégrée des eaux pluviales, l'implantation de systèmes centralisés de gestion des déchets, la mise sur pied d'une gouvernance locale pour administrer des pôles de logistique et de mobilité, et l'intégration d'un réseau thermique urbain.

Le principe transversal de la transition écologique est généralement perçu comme l'une des grandes forces du Plan directeur. La vaste majorité des participants convient que l'urgence climatique constitue le prisme par lequel il faut aborder l'aménagement du territoire. Les différentes facettes du développement du secteur devraient donc dépasser les meilleures pratiques et se positionner comme porte-étendard de la transition socioécologique. Le secteur disposerait d'ailleurs de tout le potentiel pour devenir un véritable écoquartier, « *conçu d'emblée pour être carboneutre et permettre une vie sans voiture, à proximité de la nature*²³. »

Cela dit, des acteurs institutionnels et des professionnels s'interrogent sur la mise en activité concrète des leviers de transition écologique. On recommande en premier lieu d'adopter une approche axée sur les résultats plutôt que sur les moyens. Une telle approche consisterait, pour chaque zone associée à un plan d'ensemble, à définir un cadre d'évaluation de la

²³Vivre en ville, doc. 7.51, p. 2.

carboneutralité qui comptabiliserait les émissions intrinsèques²⁴, opérationnelles et de fin de vie des projets, et à exiger que chaque projet déclare ses émissions de cycle de vie en tenant compte des gaz à effet de serre (GES) liés à l'énergie, au transport et à la gestion des matières résiduelles. Il serait, selon eux, judicieux pour la Ville d'adopter le cadre C40 Green and Thriving Neighbourhoods²⁵, qui « *prescrit une approche à l'échelle des quartiers pour l'évaluation de la carboneutralité et conjugue des objectifs d'équité, d'inclusivité et de principes régénératifs*²⁶. »

Sur le plan de la gouvernance, on fait remarquer que des moyens de transition écologique tels que la mutualisation des infrastructures et la gestion des eaux de ruissellement risquent de soulever « *de profonds enjeux de collaboration entre acteurs qui dépassent la faisabilité technique et convoquent à la table des discussions des perceptions et des intérêts divergents*²⁷. » Un travail de concertation en continu serait donc nécessaire pour faciliter les ententes et les conditions de collaboration.

Des initiatives telles que le réseau thermique urbain, la gestion intégrée des déchets et les pôles de logistique à la manière du projet Colibri ont été particulièrement bien reçues des participants. D'autres moyens pourraient s'y ajouter, selon eux, afin d'atteindre l'objectif de carboneutralité du PDMV.

À l'instar de la ville de Berlin, on suggère d'intégrer aux instruments de planification le Coefficient de biotope par surface²⁸, un indicateur permettant de mesurer la part de surface végétalisée ou propice au verdissement dans un projet d'aménagement urbain²⁹. En outre, compte tenu de la demande énergétique croissante à l'échelle du Québec, il y aurait lieu d'intégrer l'énergie solaire photovoltaïque au développement de Bridge-Bonaventure de manière à couvrir 20 % des besoins du secteur. En s'inspirant de l'Europe et des États-Unis, la coordination entre tous les systèmes installés en toiture pourrait mener à la création d'une communauté énergétique citoyenne, c'est-à-dire « *une entité juridique dont le principal objectif*

²⁴ Les émissions intrinsèques sont définies comme les émissions de gaz à effet de serre (GES) libérées pendant l'extraction, le transport, la fabrication, la construction, la démolition et l'élimination d'un matériau ou d'un produit donné.

²⁵ L'expression « green and thriving neighbourhoods » pourrait se traduire par « des quartiers verts et dynamiques ». Voir <https://www.c40.org/news/green-thriving-neighbourhood-pilot-projects/>.

²⁶ Société immobilière du Canada, doc. 7.36, p. 32-33.

²⁷ BC2, doc. 8.20, p. 11.

²⁸ Le coefficient de biotope par surface représente la part de surface végétale sur l'ensemble d'un site, incluant sols, toitures, terrasses, façades et murs végétalisés, et surfaces alvéolées perméables. Voir notamment https://participatoryplanning.ca/sites/default/files/upload/document/tool/20191007_biotope_area_factor_fr.pdf.

²⁹ Imagine Lachine-Est, doc. 7.35, p. 16.

est de proposer des avantages communautaires environnementaux, économiques ou sociaux à ses membres ou actionnaires ou aux territoires locaux où elle exerce ses activités, plutôt que de générer des profits financiers³⁰. » Il est également proposé de mettre en place la tarification écofiscale de la collecte des déchets, comme à Beaconsfield³¹.

Considérant la centralité du nouveau secteur et ses qualités sur le plan écologique, on présume que l'intérêt sera fort pour y résider. Des participants mettent donc en garde contre l'effet d'écogentrification qui pourrait en résulter, en particulier sur la population du quartier Pointe-Saint-Charles voisin, et appellent la Ville à expliciter ses intentions dans le Plan directeur afin d'en mitiger les risques.

2.3 La vocation économique et l'habitation

La vision de mise en valeur du secteur Bridge-Bonaventure qualifie la vocation économique d'ADN du secteur, et propose de renforcer celle-ci par la création de milieux de vie et d'emplois diversifiés, connectés, résilients et carboneutres.

La modification réglementaire proposée par la Ville prévoit maintenir le Parc d'entreprises de la Pointe-Saint-Charles ainsi qu'une portion du triangle de la pointe Saint-Charles Nord en tant que secteurs d'emplois, sans possibilité d'y intégrer de l'habitation. Dans les sous-secteurs du bassin Wellington et ses abords ainsi que la pointe du Moulin, une affectation « secteurs d'activités diversifiées » favoriserait la vocation d'emploi, tandis que l'introduction de l'habitation serait soumise à des conditions afin de valider sa compatibilité en regard des autres usages, de l'intensité des nuisances et des risques de sécurité civile liés aux activités présentes. La portion au nord du triangle serait maintenue comme « secteur mixte » accueillant indifféremment des emplois et de l'habitation, et la Cité-du-Havre conserverait sa fonction résidentielle. La Ville de Montréal envisage la création d'au moins 7 600 logements dans le secteur Bridge-Bonaventure.

La prévalence accordée à l'activité économique dans la vision de mise en valeur a fait l'objet d'opinions contrastées et polarisées durant la consultation publique. Alors que nombre de participants appuient la consolidation de zones d'emplois, des promoteurs immobiliers remettent celle-ci en question, privilégiant la fonction résidentielle avec des densités accrues. Cette posture des promoteurs, et le fait que la réglementation proposée pourrait faire en sorte qu'elle se concrétise, laisse craindre aux propriétaires industriels présents dans

³⁰ Next Generation Cities Institute de l'Université Concordia, doc. 7.41, p. 16.

³¹ Centre régional de l'environnement de Montréal, doc. 7.58, p. 3.

le secteur les conséquences d'une trop grande proximité des logements sur leurs activités. Enfin, tout en appuyant les appréhensions des propriétaires industriels, citoyens et groupes communautaires redoutent que la densification résidentielle envisagée par les promoteurs accentue la pression sur l'abordabilité du logement dans le Sud-Ouest, au lieu de l'apaiser.

2.3.1 La consolidation des zones d'emploi

Un grand nombre de groupes communautaires, de professionnels actifs dans les métiers d'artisanat, ainsi que des gens d'affaires, approuvent l'intention exprimée par la Ville de consolider les activités économiques dans Bridge-Bonaventure.

Le maintien et le développement des zones d'emploi, disent-ils, sont essentiels à la création de quartiers complets où l'on peut vivre et travailler. Or, dans le contexte actuel, ce sont principalement les coûts élevés induits par la faible disponibilité des locaux, des entrepôts et des laboratoires, qui freinent l'arrivée ou le maintien des entreprises industrielles dans le secteur³².

Ces participants demandent de ne pas tout miser sur des emplois nécessitant de hautes compétences, mais d'attirer des entreprises à haut taux d'employabilité, tout en développant la production industrielle légère, agroalimentaire et artisanale. Le nouveau secteur devrait fournir des occasions d'emploi aux populations des quartiers environnants « *quels que soient les [domaines] ciblés*³³ », et dispenser des formations en adéquation avec les besoins des entreprises présentes et à venir. Des emplois dans l'industrie créative, les studios pour artistes et les bureaux, qui n'engendrent pas de nuisances et permettraient de positionner le secteur « *dans la continuité du corridor d'innovation créé avec le Canal Lachine 4.0*³⁴ », seraient aussi bienvenus.

Cela dit, nombre d'opinions reçues soutiennent que la pression exercée par le développement résidentiel sur les fonctions industrielles et commerciales exige d'adopter une réglementation mieux apte à protéger ces dernières. Par exemple, tout en saluant la protection de la zone d'emploi du triangle de la pointe Saint-Charles Nord, plusieurs s'étonnent que la portion située au nord de la rue Saint-Patrick, entre le square du même nom et la rue De Montmorency, voie maintenir son affectation mixte dans la modification réglementaire, plaçant les emplois locaux à la merci du développement résidentiel. Ils appellent à inclure cette zone dans l'affectation « secteur d'emploi » appliquée au reste du sous-secteur. De la même façon, plusieurs groupes

³² Action-Gardien, CDC de Pointe-Saint-Charles, doc. 7.38, p. 57-58.

³³ Chambre de commerce du Montréal métropolitain, doc. 7.48, p. 8.

³⁴ Chambre de commerce de Montréal Centre Sud Ouest, doc. 8.34, p. 5.

communautaires et citoyens préconisent le maintien de l'affectation « secteur d'emploi » sur le site Ray-Mont Logistiques, afin d'y permettre des usages institutionnels sans possibilité d'y intégrer de l'habitation.

Ces mêmes participants estiment que le PDMV « *va trop loin*³⁵ » en envisageant que la portion au sud de la rue Mill puisse devenir résidentielle, car cela exposerait les futurs résidents aux nuisances occasionnées par l'autoroute Bonaventure et les minoteries. À leur avis, cet emplacement serait propice au quartier des artisans ou, à tout le moins, à des espaces de production, des entreprises manufacturières légères, ainsi que des commerces et boutiques le long de la rue Mill. Une vocation agroalimentaire dans l'esprit de la Centrale agricole³⁶ est aussi souhaitée pour cette zone et le terrain du Costco.

Advenant la construction d'une nouvelle station du REM dans Bridge-Bonaventure, ces participants jugent plus à propos d'ériger autour de celle-ci un pôle d'emplois plutôt qu'un pôle résidentiel, afin d'inciter les travailleurs à s'y rendre en transport collectif et de limiter la circulation véhiculaire.

Pour tous les sous-secteurs où l'habitation sera développée en concomitance avec la vocation d'emploi, des gens d'affaires invitent à tenir compte des rythmes propres à ces différentes fonctions, en prévoyant une réserve foncière pour les projets économiques et commerciaux : « *L'important est de permettre le découplage des projets : le résidentiel d'abord, en réponse à la pression du marché, puis le commercial et l'économique lorsque la demande l'exigera*³⁷. »

2.3.2 Le Parc d'entreprises de la Pointe-Saint-Charles

Les propositions de la Ville relatives au Parc d'entreprises de la Pointe-Saint-Charles (PEPSC), qui consistent, entre autres, à créer un campus d'affaires misant sur le renforcement des activités liées à l'audiovisuel, aux technologies de l'information et à la communication, sont généralement bien accueillies. Indiquant que la décarbonation de l'économie est une priorité autant pour les entreprises que les autorités publiques, plusieurs citoyens et groupes suggèrent de transformer le sous-secteur en éco-parc industriel, lequel pourrait accueillir des centres de recherche en environnement, des centres de récupération et de transformation, de la permaculture, et d'y adopter les meilleures pratiques environnementales.

³⁵ Clinique communautaire de Pointe-Saint-Charles, doc. 7.18, p. 22.

³⁶ La Centrale agricole : voir notamment <https://centrale.coop/>; cité par Action-Gardien, CDC de Pointe-Saint-Charles, doc. 7.38, p. 60.

³⁷ Chambre de commerce du Montréal métropolitain, doc. 7.48, p. 7-8.

Dans un esprit similaire, le milieu d'affaires invite à tirer parti des établissements universitaires, dont l'École de technologie supérieure située à proximité, afin de développer un pôle d'innovation en technologies propres :

« Plusieurs projets intéressants issus du milieu des affaires de la métropole ont été déposés lors de l'appel de propositions [du gouvernement du Québec] pour les zones d'innovation. Comme le nombre de zones sera limité, plusieurs projets porteurs ne seront pas sélectionnés. La Chambre propose de trouver un concept alternatif aux zones d'innovation pour ces projets non retenus, mais à fort potentiel de retombées économiques³⁸. »

2.3.3 Le quartier des artisans

Tous horizons confondus, les participants à la consultation publique soutiennent la création d'un quartier des artisans dans Bridge-Bonaventure.

Pour nombre d'entre eux, la création d'un tel quartier aurait une grande portée symbolique par sa capacité à « *mutualiser les ressources et favoriser l'interconnectivité entre les métiers³⁹* », à générer une vie communautaire active dans le milieu, et à faire rayonner Montréal à l'international. Une concentration d'ateliers, non affectés par le télétravail, participerait à « *la création d'une vitalité d'emplois stables et durables⁴⁰* » dans Bridge-Bonaventure. L'implantation du quartier serait d'autant plus pertinente que, comme le soulignent des artisans déjà établis dans le secteur, « *nous sommes parfaitement adaptés pour faire partie d'une zone tampon entre une zone industrielle lourde et une zone commerciale et résidentielle. La proximité de l'autoroute Bonaventure, les activités des minoteries ADM et Canada Maltage ne sont pas des nuisances pour nous⁴¹*. »

Plusieurs personnes en profitent néanmoins pour rappeler la précarité à laquelle sont confrontés les artisans dans l'exercice de leur métier. Ils citent en particulier les loyers commerciaux et d'entrepôt de « *2 à 6 fois plus élevés qu'un loyer de base moyen sur l'île de Montréal⁴²* », le sentiment d'insécurité provoqué par la négociation des baux à court terme, la désuétude des locaux qui requièrent souvent des mises aux normes coûteuses et, dans un tel contexte, la difficulté de trouver des espaces adaptés à leurs pratiques dans les quartiers centraux.

³⁸ Chambre de commerce du Montréal métropolitain, doc. 7.48, p. 8-9.

³⁹ Conseil des métiers d'art du Québec, doc. 7.14, p. 9.

⁴⁰ *Ibid.*, p. 10.

⁴¹ Juguet-Sinclair facteurs d'orgues Inc., doc. 8.22, p. 4.

⁴² BC2, doc. 8.20, p. 8.

Enfin, et en dépit de la création d'un quartier des artisans, des participants soulignent qu'en étendant le zonage à la fonction résidentielle, « *la Ville de Montréal modifie, malgré elle, l'écosystème actuel et fait ressortir des risques, [...] notamment de faire face à une éviction et de devoir déménager*⁴³ ».

Devant ces enjeux, les participants insistent sur l'optimisation et la création d'espaces conformes à leurs besoins, en identifiant des promoteurs au profil adapté. De tels espaces rempliraient les fonctions d'une école-atelier, à savoir la création, la production, la commercialisation et la diffusion, tout en permettant la recherche, l'enseignement et la médiation culturelle. Leur conception prévoirait notamment un accès facile, des espaces de chargement, l'utilisation d'équipements spécialisés, l'accueil de groupes, des locaux administratifs et un espace-boutique.

Diverses mesures seraient nécessaires pour pérenniser la présence des artisans dans le secteur, notamment un canal de communication constant entre la Ville et les parties prenantes, une réglementation adaptée à l'occupation transitoire des bâtiments, ainsi que des mesures fiscales et des programmes de subvention pour permettre aux propriétaires d'offrir des baux à long terme, ou pour favoriser les entreprises combinant une mission éducative à leurs activités. Par-dessus tout, on demande à la Ville de protéger les locaux de toute spéculation immobilière, par exemple en acquérant des terrains pour ensuite les louer aux artisans à des prix abordables.

Si la plupart des participants demandent de déployer le quartier des artisans de part et d'autre de la rue Mill afin d'enrichir les ateliers déjà implantés à cet endroit, un groupe invite à ne pas les isoler de façon artificielle sous la forme d'un quartier thématique, mais plutôt à les intégrer dans différents sous-secteurs selon une approche de mixité fonctionnelle⁴⁴.

2.3.4 Une prédominance de l'usage résidentiel

Sans remettre en question la création d'un quartier des artisans, des participants, parmi lesquels des promoteurs immobiliers, des firmes d'architecture, des gens d'affaires, ainsi qu'un consortium d'entreprises ayant acquis des terrains dans les sous-secteurs de la pointe du Moulin, les abords du bassin Wellington et le triangle de la pointe Saint-Charles Nord, insistent pour « *ne pas subordonner l'usage résidentiel aux activités économiques*⁴⁵. » C'est pourquoi ils

⁴³ Juguet-Sinclair facteurs d'orgues Inc., doc. 8.22, p. 4.

⁴⁴ Héritage Montréal, doc. 7.55, p. 7.

⁴⁵ Devimco immobilier, doc. 7.47, p. 8.

demandent d'autoriser dans ces sous-secteurs un développement résidentiel de plein droit selon une affectation « secteur mixte », avec des densités et des hauteurs majorées.

Ces participants soulignent d'abord que la localisation exceptionnelle du secteur Bridge-Bonaventure, sa qualité d'entrée de ville à la croisée du Vieux-Montréal, de Griffintown et du centre-ville, la proximité de l'eau ainsi que la présence d'infrastructures de transport telles que l'autoroute Bonaventure et le REM, en font un lieu unique pour la création de milieux de vie complets. Les caractéristiques du secteur le rendraient similaire à des quartiers mixtes réalisés ou en projet comme HafenCity à Hambourg, Darling Harbour et King Street Wharf à Sydney en Australie, et les Plaines LeBreton à Ottawa.

Autoriser l'habitation de plein droit dans les sous-secteurs mentionnés serait aussi souhaitable, considérant la pénurie de logements abordables et le contexte de l'emploi.

S'appuyant sur les données de la Société canadienne d'hypothèque et de logement (SCHL), on fait valoir que la construction de 460 000 nouveaux logements serait nécessaire d'ici 2030 dans la région métropolitaine de Montréal pour y assurer une plus grande abordabilité, ce qui impliquerait de doubler, voire de tripler le nombre de logements disponibles. En ce sens, accélérer la construction de tous les types de logements pour les ménages dans tous les quintiles de revenus aurait un effet positif sur l'abordabilité, car « *ce qui fait baisser le prix du logement, c'est tout simplement la disponibilité du logement*⁴⁶. »

Alors même que Montréal affiche une croissance économique, le secteur Bridge-Bonaventure connaîtrait une dévitalisation parce que sa forme urbaine ne répond plus aux besoins des activités industrielles. Parallèlement, l'effet combiné du télétravail, de la pénurie de main-d'œuvre et du vieillissement de la population pourrait faire passer le taux de vacance des locaux commerciaux au centre-ville de 18 % actuellement, à 25 % en 2027, c'est-à-dire de 10 à 14 millions de pieds carrés disponibles⁴⁷. Étant donné la proximité des deux secteurs, les participants jugent qu'une plus grande concentration de résidents dans Bridge-Bonaventure serait bénéfique au centre-ville. Celle-ci tendrait à augmenter la part de travailleurs au centre-ville et, par le fait même, à y renforcer la présence au bureau, le dynamisme commercial et la vie culturelle.

Au niveau local, l'établissement d'une masse critique de population justifierait l'implantation d'une nouvelle station du REM, au lieu de rendre l'habitation conditionnelle à sa venue.

⁴⁶ Institut économique de Montréal, doc. 7.16, p. 4.

⁴⁷ 10 M de p² correspondent à environ 930 000 m²; 14 M de p² correspondent à environ 1,3 M de m²; Arnold Beaudin, doc. 7.20, p. 14.

Des espaces commerciaux existants ou projetés, tels que le 1753, rue Saint-Patrick et l'agrandissement du site Le Nordelec, offriraient, à proximité immédiate du secteur Bridge-Bonaventure, les superficies nécessaires aux nouveaux emplois.

Ces raisons à l'appui, ces participants demandent de redécouper en plus petits ensembles les sous-secteurs de la pointe du Moulin, du bassin Wellington et ses abords et du triangle de la pointe Saint-Charles Nord, afin d'y introduire des composantes d'habitation selon une affectation « secteur mixte », partout où cela est compatible avec les activités en place. À titre d'exemple, certains mentionnent qu'une forte densité résidentielle serait compatible avec le centre d'escalade Allez Up et la microbrasserie 4 Origines dans le triangle de la pointe Saint-Charles Nord, et sur l'entièreté du site Ray-Mont Logistiques, voué à être requalifié.

Dans les zones affectées par des nuisances, des personnes demandent de vérifier la compatibilité de l'usage résidentiel par le biais d'études, et que des mesures de mitigation soient mises en place par les propriétaires générateurs de ces nuisances.

En somme, et dans le but d'absorber les coûts élevés de décontamination des sols et de construction, ainsi que les redevances auxquelles sont assujettis les projets, certains participants recommandent d'appliquer les hauteurs et densités maximales suivantes :

- 120 m avec un coefficient d'occupation du sol (COS⁴⁸) de 9 sur la pointe du Moulin et dans le bassin Wellington et ses abords;
- 65 m (COS de 6) sur le site Ray-Mont Logistiques;
- 80 m (COS de 6) sur les berges du canal avoisinant l'ancien silo Redpath;
- 120 m (COS de 10,5) dans la partie nord-est du triangle de la pointe Saint-Charles Nord.

2.3.5 Les enjeux de développement sur les terrains publics

La Société immobilière du Canada (SIC) contrôle près de 25 hectares de terrains dans les sous-secteurs de la pointe du Moulin, du bassin Wellington et ses abords, et de la Cité-du-Havre. De façon similaire aux développeurs immobiliers, elle estime que le caractère prescriptif du PDMV et de la modification réglementaire proposée au Plan d'urbanisme contraste avec l'esprit du

⁴⁸ Le coefficient d'occupation du sol (COS) est le rapport entre l'ensemble des superficies de plancher d'un bâtiment et la superficie du terrain où il se trouve. Un COS de 9 signifie donc que le total des superficies de plancher d'un immeuble correspond à 9 fois la superficie du terrain.

Plan d'action pour accélérer le développement immobilier de la Ville de Montréal, publié en mars 2023⁴⁹.

La SIC observe que ses terrains comportent à la fois le pire passif environnemental du secteur en matière de qualité des sols, la plus grande part d'éléments patrimoniaux à préserver et mettre en valeur, ainsi que plusieurs zones pressenties pour l'aménagement d'espaces publics. Considérant ces contraintes, elle voit dans « *le découpage très précis des hauteurs et des densités prescrites*⁵⁰ » une source d'iniquité entre les différents propriétaires, susceptible d'induire « *un développement à la pièce qui ne serait pas coordonné*⁵¹. »

Dans le sous-secteur du bassin Wellington, en excluant les rues Oak et Mill qu'elle entend céder à la Ville, la SIC estime à 2,2 millions de pieds carrés⁵² (COS de 2,78) le potentiel « réel » de construction sur ses terrains, et à 3,5 millions de pieds carrés⁵³ (COS de 4,41) son seuil minimal de rentabilité. Estimant qu'un développement foncier viable n'est pas envisageable en vertu des densités prévues, elle demande d'inscrire au Plan d'urbanisme des hauteurs maximales pouvant atteindre 120 m entre l'emprise du REM et la limite sud de l'ancien bassin Wellington, et de 80 m pour le reste du sous-secteur.

Dans le cas de la Cité-du-Havre, où elle prévoit ériger un développement résidentiel dont la totalité des unités seront abordables, la SIC considère que les balises de la réglementation d'urbanisme de Ville-Marie qui encadrent l'architecture, l'implantation, le paysage et les vues, rendent difficilement atteignables la densité maximale de 6 et la surhauteur de 65 m en vigueur. Elle préconise donc de ne pas modifier le Plan d'urbanisme pour faire passer cette densité à 4.

2.3.6 La cohabitation du développement résidentiel et des activités industrielles

Bien qu'ils disent apprécier l'intention inscrite au Plan directeur de pérenniser leurs installations, des propriétaires industriels implantés dans le secteur Bridge-Bonaventure font part de leur inquiétude quant à l'impact du PDMV et du changement réglementaire proposé au Plan d'urbanisme sur le maintien à long terme de leurs opérations.

⁴⁹ Plan d'action pour accélérer le développement immobilier de la Ville de Montréal, <https://montreal.ca/articles/des-actions-structurantes-pour-optimiser-lancement-des-projets-immobiliers-45636>; cité par Société immobilière du Canada, doc. 7.36, p. 20.

⁵⁰ Société immobilière du Canada, doc. 7.36, p. 19.

⁵¹ *Ibid.*, p. 19.

⁵² Environ 204 000 m².

⁵³ Environ 325 000 m².

À la source de ces craintes réside d'abord le changement d'affectation proposé de « secteur d'emplois » à « secteur d'activités diversifiées » dans le sous-secteur de la pointe du Moulin, qui aurait pour effet d'y autoriser la fonction résidentielle sous certaines conditions. Or, disent ces participants, rien dans le Plan directeur ni dans la modification prévue au Plan d'urbanisme n'aura d'effet contraignant pour assurer une interface harmonieuse entre leurs installations et de nouvelles habitations.

L'Administration du Port de Montréal (APM) et la minoterie ADM rappellent en effet que leurs activités, qui se déroulent 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7, impliquent des milliers de passages de camions quotidiens et des dizaines de convois ferroviaires hebdomadaires, ce qui génère du bruit, des vibrations et de la poussière. Considérant la pression du développement résidentiel dans le secteur, ces participants jugent donc « *incompréhensible*⁵⁴ » que la modification au Plan d'urbanisme n'inclue pas de normes de cohabitation entre les différents usages, telles qu'une zone tampon de 100 m autour d'ADM et une gradation des usages. En l'absence de telles mesures, la Ville exposerait de futurs résidents aux risques de sécurité civile et aux nuisances, en plus de susciter des litiges de voisinage et de complexifier une éventuelle évacuation en cas d'incident. La minoterie ADM craint par ailleurs d'être « *sans moyen de défense*⁵⁵ » advenant que l'arrondissement de Ville-Marie modifie son règlement d'urbanisme pour autoriser l'habitation en faisant abstraction du PDMV, ou par voie d'un projet particulier (PPCMOI⁵⁶), à la demande d'un promoteur.

Ces participants s'inquiètent du fait que la Ville n'exigera pas d'études pour évaluer les niveaux sonores et de vibration à l'intérieur d'un logement dans la Cité-du-Havre et dans le cas de la pointe du Moulin, que les études exigées pour confirmer la viabilité des projets d'habitation au regard des risques de sécurité civile pourront être réalisées par les promoteurs, sans intervention concrète de la Ville ni des propriétaires industriels concernés⁵⁷.

Pour toutes ces raisons, des propriétaires industriels, mais également des groupes issus du milieu communautaire et de la santé publique, invitent la Ville à garantir par voie réglementaire des mesures telles que l'instauration de zones tampons minimales de 100 m exempte d'usages sensibles autour des installations industrialo-portuaires et de 300 m autour

⁵⁴ ADM Agri-Industries Company, doc. 7.32, p. 5.

⁵⁵ *Ibid.*, p. 7.

⁵⁶ Le Règlement sur les projets particuliers de construction, de modification ou d'occupation d'un immeuble (PPCMOI) vise à permettre, à certaines conditions, qu'un projet soit réalisé malgré le fait qu'il déroge à l'un ou l'autre des règlements d'urbanisme de la municipalité. Cette technique permet d'encadrer le développement urbain au cas par cas et relève du « zonage par projet », car, à la suite de l'approbation de la demande, le nouveau zonage est rattaché au projet lui-même et non à toute sa zone.

⁵⁷ OCPM, Transcription de la séance de questions réponses du 16 mai 2023, doc. 6.2.1, p. 27-30.

de la gare de triage, la gradation des usages autour des sources de risques et de nuisances, la bonification des exigences à l'égard du bruit, et le respect des lignes directrices applicables aux nouveaux aménagements à proximité des activités ferroviaires émises par la Fédération canadienne des municipalités (FCM) et l'Association des chemins de fer du Canada.

Ces participants souhaitent aussi que la Ville exige des promoteurs qu'ils divulguent la présence potentielle de risques et de nuisances aux futurs acheteurs, qu'elle garantisse l'implication des propriétaires industriels concernés et des partenaires institutionnels comme la Direction régionale de santé publique lors de la réalisation d'études sur les risques et nuisances, et qu'elle mette en place un mécanisme de concertation avec les acteurs industriels pour faciliter l'arrimage de leurs projets.

2.3.7 La gentrification et ses impacts

Tout en étant favorables à la consolidation des zones d'emplois dans Bridge-Bonaventure, des organismes communautaires et des regroupements citoyens de Pointe-Saint-Charles qualifient la réponse à la crise du logement de « *grand absent de ce plan directeur*⁵⁸ ». Ils déplorent que le PDMV ne fasse pas mention du processus de gentrification en cours à Montréal, ni ne précise à quels ménages, et en réponse à quels besoins, s'adresseront les logements à construire.

De nombreux commentaires de participants témoignent d'une polarisation croissante des conditions socioéconomiques dans le quartier Pointe-Saint-Charles et l'arrondissement du Sud-Ouest, qui incite les ménages moins nantis à quitter leur milieu d'attache. En lien avec ce phénomène, on mentionne notamment que :

- dans Pointe-Saint-Charles, la proportion de personnes âgées à faible revenu après impôt atteint 41 %, comparativement à 9,7 % sur l'île de Montréal⁵⁹;
- dans Pointe-Saint-Charles, les logements en copropriété comptent pour 85 % des nouvelles constructions depuis l'an 2000⁶⁰;
- dans le Sud-Ouest, la portion des ménages dont le revenu annuel est supérieur à 100 000 \$ est passée de 7 % en 2006 à 30 % en 2021⁶¹;

⁵⁸ Action-Gardien, CDC de Pointe-Saint-Charles, doc. 7.38, p. 18.

⁵⁹ La Cité des bâtisseurs de Pointe-Saint-Charles, doc. 7.3, p. 2.

⁶⁰ Sophie Thiébaud, doc. 7.24, p. 5.

⁶¹ *Ibid.*, p. 4.

- à Montréal, le taux d'inoccupation des logements considérés abordables pour les ménages gagnant moins de 43 000 \$ annuellement était de 1 % en 2023, comparativement à 5,4 % pour ceux gagnant entre 63 000 et 97 000 \$⁶².

Pour ces participants, la crise du logement, les évictions de locataires et le départ des familles vers les périphéries sont une conséquence de la financiarisation de l'habitation, c'est-à-dire du « rôle croissant des sociétés financières, telles que les sociétés de capital-investissement, les fonds de pension et les sociétés de placement immobilier (SRI)⁶³ », qui imposent aux promoteurs leurs exigences de rendement. Pour satisfaire à ces exigences, le mode de développement résidentiel pratiqué par les promoteurs contribue à la hausse généralisée de la valeur des immeubles et des loyers, ce qui accélère la gentrification. Or, ajoutent-ils, la dépendance de la Ville à la taxe foncière l'amène à cautionner un tel type de développement, et l'obligation de rentabilité de la SIC, à le pratiquer dans une certaine mesure.

Comme l'explique un participant, « il est devenu clair que le seul fait de mettre de nouvelles unités de logement sur le marché ne fait rien pour endiguer la crise⁶⁴. » Citant à l'appui l'exemple de Griffintown, on mentionne que la grande majorité des logements adaptés aux familles ont été construits hors marché, « tous les développements privés environnant s'étant plutôt construits sous le mode gros bâtiment, petit condo⁶⁵. »

Au sujet du logement social et abordable, des participants notent que le Règlement pour une métropole mixte (RMM) n'a pas infléchi la tendance générale à l'embourgeoisement dans les quartiers centraux. Ils s'interrogent sur les moyens qui permettront de favoriser la cession d'immeubles plutôt que la contribution financière sur les terrains privés en vertu de ce règlement, considérant la propension marquée des promoteurs à choisir cette dernière option.

En réponse à ces enjeux, des organismes communautaires, des regroupements citoyens, des élus et des professionnels de l'aménagement demandent à la Ville d'inclure la réponse à la crise du logement dans l'énoncé de vision du PDMV, et de définir des orientations, objectifs et balises pour adapter les nouveaux logements aux besoins et aux revenus de la population montréalaise. Ils demandent que la définition de cibles pour la construction de logements sociaux soit un prérequis à l'introduction de l'habitation dans chacun des sous-secteurs, que ces cibles dépassent les exigences du RMM, y compris dans le sous-secteur de la pointe du

⁶² Action-Gardien, CDC de Pointe-Saint-Charles, doc. 7.38, p. 22.

⁶³ *Ibid.*, p. 26.

⁶⁴ Pivot : Coopérative d'architecture, doc. 8.44, p. 1.

⁶⁵ Regroupement Information Logement de Pointe-Saint-Charles, doc. 7.27, p. 6.

Moulin et sur les terrains privés, et que les logements locatifs soient distribués équitablement à travers le secteur pour éviter une polarisation selon les revenus.

De nombreux groupes souhaitent que 100 % des unités bâties sur les terrains publics soient placées hors marché de façon pérenne, par le biais d'une fiducie d'utilité sociale ou d'une emphytéose. Mener des représentations auprès du gouvernement fédéral afin de soustraire la SIC à son obligation de rentabilité, accroître les investissements prévus dans le cadre de la Stratégie nationale du logement, ou encore céder ces terrains à la Ville sont des solutions proposées pour y parvenir.

Face à la difficulté de produire des logements sociaux et abordables à la hauteur des besoins, d'autres propositions misent sur des solutions innovantes.

Un groupe invite à suivre l'exemple de Copenhague et de sa corporation CPH City and Port pour que la Ville de Montréal n'ait « *pas à faire autant de concessions au niveau de la densité permise*⁶⁶ ». Détendue à 95 % par la Ville de Copenhague et à 5 % par l'État danois, cette corporation a pour mandat de développer la ville et de financer la construction de ses infrastructures. La stratégie employée consiste à faire des demandes de prêts « *à très long terme [et] à des taux très préférentiels*⁶⁷ » à la banque centrale en s'appuyant sur la valeur des actifs stratégiques municipaux, puis, à mesure que de nouveaux développements accroissent la valeur de ces actifs, à obtenir de nouveaux prêts, qu'elle utilise entre autres pour financer le déploiement du transport collectif. En somme, argue le participant, la ville diminue ses dépenses et augmente ses revenus grâce à la corporation, et le patrimoine devient un outil. Le groupe concède toutefois qu'un tel changement de système demanderait d'importantes réformes du cadre législatif national, provincial et local.

Une autre solution innovante présentée consiste à introduire la pratique du Baugruppe (« groupe de construction ») allemand, c'est-à-dire une « *forme alternative au rôle du promoteur immobilier traditionnel*⁶⁸ ». Un Baugruppe regroupe en effet l'ensemble des parties prenantes directes des projets immobiliers, dont les architectes, les urbanistes, les firmes de constructions et les futurs résidents, afin de créer collaborativement des milieux de vie à l'image de leur communauté.

⁶⁶ Imagine Lachine-Est, doc. 7.35, p. 14.

⁶⁷ *Ibid.*, p. 7.

⁶⁸ Craig Sauvé et Gabriel Imbeau, doc. 7.19, p. 4.

2.3.8 La densification de la Cité-du-Havre

Des participants, parmi lesquels des regroupements de résidents de la Cité-du-Havre, ont partagé leur inquiétude à propos de la cible de développement résidentiel dans ce sous-secteur. Alors que le territoire ne compte que 325 ménages, l'intention de construire 2 600 nouvelles unités d'habitation leur semble « *absolument non viable*⁶⁹ » considérant l'importance de cette densification sur un site verdoyant, la nécessité d'intégrer des commerces et services en quantité suffisante, les enjeux d'accès et de sécurité sur l'avenue Pierre-Dupuy, et la volonté de la Société du parc Jean-Drapeau de réduire la circulation sur les îles.

En considération de ces enjeux, il est demandé à la Ville de réduire sa cible de densification dans la Cité-du-Havre, en se limitant à doubler le nombre total d'unités d'habitation sur le site.

2.3.9 La forme urbaine

Les participants s'accordent majoritairement à dire qu'un milieu de vie de qualité repose sur des espaces urbains agréables et favorables aux piétons, un grand souci pour le design et la qualité architecturale, ainsi qu'un effet de centralité combinant des usages mixtes et la connectivité des milieux. Malgré ce consensus, la forme à donner au cadre bâti des nouveaux milieux de vie est sujette à débat.

Pour des promoteurs immobiliers, des firmes d'architectes et des gens d'affaires, les immeubles de grande hauteur peuvent mener à une « *densification intelligente*⁷⁰ » s'ils s'accompagnent de règles de conception exigeantes et d'un milieu de vie de qualité. Les modèles à privilégier sont, pour eux, la tour sans basilaire, qui dégage beaucoup d'espace au sol pour la création d'espaces verts, communs et civiques, et la tour avec basilaire, qui facilite l'apport de lumière naturelle au niveau de la rue, tout en créant « *un rapport d'échelle plus humain*⁷¹. »

À l'inverse, ajoutent-ils, un cadre bâti compact de six à huit étages limite la capacité de créer des espaces extérieurs de qualité, et un aménagement sur le modèle du Plateau-Mont-Royal comporte des faiblesses peu propices au vivre-ensemble : « *la proximité des appartements, les vis-à-vis parfois gênants, la faible présence de végétation, la longueur des ensembles bâtis contigus sur rue; les coûts de chauffage et d'entretien; le ratio élevé de superficie d'enveloppe par rapport aux superficies de plancher*⁷². »

⁶⁹ Syndicat de copropriété Profil-O, doc. 7.1, p. 11.

⁷⁰ Consortium pour le développement du secteur Bridge-Bonaventure et la Pointe-du-Moulin, doc. 7.46, p. 29.

⁷¹ ACDF Architecture, doc. 7.42, p. 3.

⁷² *Idem*.

En opposition à ces principes, des organismes communautaires et des citoyens privilégient une forme urbaine compacte et harmonisée au cadre bâti de Pointe-Saint-Charles. Ils notent qu'au-delà de 12 mètres de hauteur (4 étages), les constructions entraînent une perte de connexion humaine, laquelle se traduit par une difficulté à créer des ancrages sociaux, familiaux, communautaires et environnementaux.

Les professionnels de l'aménagement présentent des points de vue variés. Pour certains, la forme urbaine proposée par la Ville offre un compromis équilibré entre la vision exprimée par les promoteurs et celle du réseau communautaire de Pointe-Saint-Charles, par sa capacité à marier un environnement urbain de qualité et un encadrement « *qui rappelle les quartiers historiques, tout en permettant des volumes plus hauts, mais en retrait*⁷³ ». D'autres invitent plutôt à miser sur davantage de compacité en suivant la décision récente de la Ville de Paris d'abaisser les limites de hauteur sur tout son territoire⁷⁴. Ils indiquent que les édifices de grande hauteur ne sont pas nécessaires pour obtenir la densité voulue, et que « *l'échelle humaine du site serait mieux assurée par une diversité de gabarits que par de grands espaces ouverts, même s'ils sont verdis*⁷⁵. » Pour un groupe, le risque posé par la proposition du PDMV consiste en fait à produire des quartiers génériques, dépourvus de ce qui fait la « montréalité » au sens où l'entendait l'architecte Melvin Charney :

« Il s'agit d'une matérialité, d'une échelle, d'une texture, de trames urbaines, mais aussi d'une ambiance et d'une manière d'habiter l'espace public. C'est probablement aussi une manière de faire et de construire. Ces éléments [...] ne s'opposent pas nécessairement à la densité. Par contre, des rendus tel qu'on en voit dans ce Plan avec des masses de grandes envergures ne correspondent pas à la montréalité⁷⁶. »

En somme, conclut un participant, « *ce débat met en lumière l'importance de se doter d'une vision d'ensemble du développement de l'habitation à l'échelle de la ville, voire de la région métropolitaine*⁷⁷ », en évaluant le nombre de logements à construire pour une période donnée, pour ensuite planifier la répartition de cette croissance sur le territoire.

⁷³ Ordre des urbanistes du Québec, doc. 8.52, p. 3.

⁷⁴ Sur la question des limites de hauteur à Paris, voir notamment https://www.liberation.fr/societe/ville/a-paris-sous-50-c-on-pourra-voir-le-ciel-et-respirer-20230407_K4TAIILHFAXBPMASB67IMEJRI/.

⁷⁵ Vivre en ville, doc. 7.51, p. 4.

⁷⁶ Héritage Montréal, doc. 7.55, p. 6.

⁷⁷ Ordre des urbanistes du Québec, doc. 8.52, p. 3.

2.3.10 L’empreinte carbone du cadre bâti

En référence à l’idée selon laquelle des milieux de vie à forte densité sont plus durables parce qu’ils limitent l’étalement urbain, des participants attirent l’attention sur l’impact écologique des constructions de grande hauteur.

En particulier, des universitaires rappellent certains éléments relatifs à l’empreinte carbone des bâtiments. Outre le fait que les systèmes de climatisation et les ascenseurs accroissent la consommation énergétique et les gaz à effets de serre, la résistance nécessaire à la charge de vent latérale croissante selon la hauteur augmente de façon exponentielle la quantité de carbone incorporée par le biais de l’acier, du béton et du verre. On précise que les bâtiments individuels ont des pertes de chaleur significativement plus élevées que les bâtiments mitoyens, ce qui accroît la demande d’énergie pour le chauffage, le refroidissement et la ventilation⁷⁸.

Face à ces enjeux, diverses solutions permettraient de minimiser l’impact carbone des nouvelles constructions en hauteur :

- Favoriser les constructions mitoyennes et des normes d’isolation de type « maison passive » pour prévenir les pertes de chaleur;
- Utiliser des outils tels que la norme Bâtiment Carbone Zéro et la certification LEED, permettant une définition objective de cibles carbone, mesurables et appropriables par les porteurs de projets;
- Réaliser des analyses de cycle de vie et incorporer aux projets des matériaux durables, en particulier des matériaux recyclés ou recyclables tels que le bois massif ou l’acier;
- Mettre en œuvre des stratégies de conception écoénergétique et des techniques de préfabrication.

2.4 Les équipements collectifs et les services de proximité

Une des solutions présentées par le Plan directeur afin de créer des milieux de vie mixtes, sains et intégrés aux quartiers avoisinants, consiste à augmenter l’offre en services et commerces de proximité. L’offre à prévoir dans les sous-secteurs de la pointe Saint-Charles Nord et du bassin Wellington serait complémentaire à celle des secteurs avoisinants, tandis que la Cité-du-Havre

⁷⁸ Next Generation Cities Institute Université Concordia, doc. 7.41, p. 7.

accueillerait un nouveau pôle d'activités commerciales, communautaires et institutionnelles fonctionnant en synergie.

En matière d'équipements collectifs, la Ville entend réserver un site pour accueillir un projet de mutualisation des besoins de types scolaires, sportifs, culturels et communautaires. Les services de proximité, de même qu'une nouvelle école primaire le cas échéant, seraient situés à une distance de marche maximale de quinze minutes de toute résidence du secteur.

Les participants adhèrent à l'idée de créer un quartier complet et parcourable à pied, où chacun peut accéder à des services près de chez soi. Ils perçoivent le prolongement de la rue Centre, et avec lui, son offre en commerces et services au cœur de Bridge-Bonaventure, comme un aspect déterminant du Plan directeur. Des enjeux demeurerait toutefois quant au type d'offre et à sa complémentarité avec celle des secteurs voisins et, au besoin, de réserver des terrains pour accueillir les équipements et services nécessaires.

2.4.1 Répondre aux besoins actuels

Des citoyens, des organismes institutionnels et des groupes communautaires notent que le processus de gentrification en cours dans Pointe-Saint-Charles réduit le pouvoir d'achat de sa population moins nantie et complique l'accès à des locaux abordables pour les groupes communautaires. Ils demandent donc que le secteur Bridge-Bonaventure ait des retombées positives pour cette population en accueillant les services et équipements suivants : une offre alimentaire abordable et de qualité, incluant un marché public et un pôle alimentaire s'appuyant sur l'agriculture urbaine; des services de santé, notamment une clinique communautaire et un centre de jour pour les aînés et leurs proches aidants; des espaces communautaires, sportifs et récréatifs, comprenant une piscine publique et une maison de la culture pour la portion est de l'arrondissement; ainsi qu'un Centre de la petite-enfance (CPE), une école primaire et une école secondaire.

L'intégration d'une offre de commerces et services ne fait toutefois pas consensus chez les participants relativement au sous-secteur de la Cité-du-Havre. Cette prise de position favorable ou non au développement d'un milieu de vie mixte va généralement de pair avec l'acceptation ou le refus d'y accueillir la densité résidentielle prévue au Plan directeur. Dans un tel contexte, des urbanistes jugent préférable de « *mieux relier ce sous-secteur à ceux qui présentent des conditions optimales d'implantation résidentielle*⁷⁹ » afin d'assurer aux résidents l'accès à des commerces, services et équipements de qualité.

⁷⁹ BC2, doc. 8.20, p. 4.

Au sujet des secteurs voisins de la Petite-Bourgogne, de Griffintown et de la Cité du Multimédia, un groupe indique que le manque de services essentiels et d'équipements collectifs qui les caractérise rendra difficile de développer une offre véritablement complémentaire dans Bridge-Bonaventure⁸⁰.

Des professionnels de l'aménagement insistent sur la nécessité que les premiers résidents du secteur puissent bénéficier d'une offre de base dès leur emménagement. À cette fin, la Ville devrait insérer des critères spécifiques dans les plans d'ensemble, en plus d'assurer une gestion serrée du phasage des projets⁸¹. Les espaces commerciaux et de services devraient être universellement accessibles, de même que les aménagements publics permettant de s'y rendre.

2.4.2 Anticiper les besoins futurs

Tous horizons confondus, les participants déplorent une absence de précisions dans le PDMV concernant la nature des équipements collectifs à implanter et les terrains qui leur seront dévolus. Ils soulignent que toute augmentation de la densité résidentielle, mais également les choix en matière de typologie de logements (ex. logements familiaux), auront des répercussions directes sur les besoins en commerces, services et équipements collectifs des futurs milieux de vie. Ils demandent, par conséquent, de préciser la nature des équipements envisagés en corrélation avec des cibles et des types d'habitations à construire, et de sécuriser, dès que possible, les emplacements qui pourront accueillir les équipements nécessaires afin d'éviter un long et coûteux rattrapage, comme dans le cas de Griffintown.

À cet égard, de nombreux citoyens et groupes estiment que la localisation du site Ray-Mont Logistiques en ferait un emplacement idéal pour la création d'un pôle institutionnel, de formation et d'emploi, incluant une maison de la culture et une école secondaire. Les moyens envisagés pour y parvenir consistent à conserver au site sa vocation de « secteur d'emploi », afin d'y accueillir des usages institutionnels sans concurrence du développement résidentiel, et à acquérir les terrains visés par le biais d'expropriations ou d'ententes de gré à gré au lieu d'utiliser seulement le droit de préemption. On demande aussi de faire des représentations auprès du gouvernement du Québec afin d'autoriser la mixité verticale des fonctions, ce qui permettrait de densifier le secteur en intégrant des fonctions mixtes au sein d'un même bâtiment.

⁸⁰ Direction régionale de santé publique, doc. 7.49, p. 37.

⁸¹ Ordre des urbanistes du Québec, doc. 8.52, p. 6.

2.4.3 Les enjeux scolaires

Au-delà de l'emplacement choisi, plusieurs citoyens et groupes actifs dans Pointe-Saint-Charles ont formulé le souhait que soit implantée une école secondaire dans Bridge-Bonaventure. Rappelant que, selon le ministère de l'Éducation du Québec (MEQ), « *la rupture des liens sociaux est l'effet le plus nuisible du passage au secondaire*⁸² », des participants soulignent que c'est précisément la situation que vivent de nombreux adolescents de Pointe-Saint-Charles. L'école Monseigneur-Richard, située à 10 minutes de marche, leur étant inaccessible du fait de son appartenance à un autre centre de services scolaire, les élèves de Pointe-Saint-Charles se retrouvent dispersés entre plusieurs écoles. Cela aurait des conséquences négatives, notamment sur le sentiment d'appartenance, le temps de sommeil, les dépenses en transport et, au bout du compte, sur le taux de décrochage de ces jeunes⁸³.

Dans son mémoire soumis à la consultation, le Centre de services scolaire de Montréal (CSSDM) indique miser sur des projets d'écoles secondaires dans son secteur sud, lesquels permettraient de répondre aux besoins secondaires additionnels liés au redéveloppement du secteur Bridge-Bonaventure⁸⁴. Face à l'intention exprimée dans le PDMV de mutualiser des équipements scolaires, le CSSDM souligne qu'en raison de contraintes administratives, réglementaires et législatives qui visent, entre autres, à assurer une certaine homogénéité des écoles à l'échelle du Québec et à optimiser l'attribution des ressources financières, seul un projet pilote réalisé dans le cadre d'un partenariat entre la Ville de Montréal et le gouvernement du Québec permettrait de construire une école innovante, c'est-à-dire dérogeant au programme fonctionnel du MEQ⁸⁵. Il invite donc la Ville à poursuivre la concertation en ce sens.

⁸² Ministère de l'Éducation du Québec, Guide pour soutenir une transition scolaire de qualité vers le secondaire - 2012, cité par Action-Gardien, CDC de Pointe-Saint-Charles, doc. 7.38, p. 48.

⁸³ Action-Gardien, CDC de Pointe-Saint-Charles, doc. 7.38, p. 48-49.

⁸⁴ Centre des services scolaire de Montréal, doc. 7.26, p. 6.

⁸⁵ *Ibid.*, p. 12-16.

2.5 L'identité et le patrimoine

La vision de mise en valeur du secteur Bridge-Bonaventure inscrite au Plan directeur inclut la création de milieux de vie « *prenant assise sur [...] l'esprit du lieu⁸⁶, le patrimoine et la mise en réseau des espaces publics et des lieux emblématiques⁸⁷.* »

Le Plan directeur fait état d'un patrimoine bâti, industriel, archéologique et paysager hors du commun qui, malgré l'aspect déstructuré du secteur, témoigne de grands pans de l'histoire de Montréal. Les actions prévues relativement aux bâtiments, ouvrages, œuvres d'art, vestiges archéologiques d'intérêt ainsi qu'au patrimoine immatériel⁸⁸, consistent à trouver des vocations compatibles avec leurs valeurs patrimoniales, à les intégrer dans de nouveaux projets de construction ou d'aménagement, et à favoriser leur accessibilité publique et leur appropriation par la population. Le maintien de la prédominance de certains bâtiments iconiques tels que le silo n° 5, l'enseigne Farine Five Roses, Habitat 67, et la préservation de certaines vues d'intérêt sont aussi jugés importants, notamment par leur influence sur l'implantation, la volumétrie et les hauteurs des nouvelles constructions.

2.5.1 La protection du patrimoine bâti

Une majorité de participants ayant abordé les dimensions patrimoniales et identitaires de Bridge-Bonaventure ont salué « *la grande qualité et le souci du PDMV⁸⁹* » à cet égard. Compte tenu de la nature même du secteur, la protection et la mise en valeur du patrimoine et de l'esprit du lieu envisagées sous-entendent d'emblée, selon certains, « *une grande sensibilité à la transition climatique (le bâtiment le plus vert étant celui qui existe déjà) ainsi que le renforcement de sa vocation en tant que lieu de travail et de développement économique⁹⁰.* » De plus, si elles sont réalisées en harmonie avec les autres facettes de la réhabilitation du secteur, les initiatives

⁸⁶ L'esprit du lieu correspond à l'ensemble des éléments matériels (sites, paysages, bâtiments, objets) et immatériels (mémoires, récits oraux, documents écrits, rituels, festivals, métiers, savoir-faire, valeurs, odeurs), physiques et spirituels qui donne du sens, de la valeur, de l'émotion et du mystère au lieu. Tiré de Arrondissement Le Sud-Ouest, Plan directeur de mise en valeur du secteur Bridge-Bonaventure, doc. 3.1, p. 44.

⁸⁷ Plan directeur de mise en valeur du secteur Bridge-Bonaventure, doc. 3.1, p. 28.

⁸⁸ Le patrimoine immatériel regroupe les savoir-faire, connaissances, expressions, pratiques et représentations transmis à travers le temps et rattachés à différents domaines, comme les arts, les métiers d'art, la construction, l'agroalimentaire, la santé, les sports ou les loisirs. Voir notamment <https://www.quebec.ca/culture/patrimoine-archeologie/decouvrir/a-propos/immateriel>.

⁸⁹ Action-Gardien, CDC de Pointe-Saint-Charles, doc. 7.38, p. 85.

⁹⁰ Héritage Montréal, doc. 7.55, p. 4.

proposées dans le Plan directeur en matière de patrimoine pourraient « *avantageusement mener à l'élargissement du secteur touristique du Vieux-Montréal*⁹¹. »

Toutefois, au-delà du principe même de la conservation du patrimoine bâti, des inquiétudes et des débats persistent quant à sa mise en valeur et à sa réutilisation effectives.

Plusieurs soulignent d'abord qu'avec son silo n° 5, ses quais, ses tours marines et ses convoyeurs, et par sa nature de lien entre le Vieux-Port et le lieu historique national du Canal-de-Lachine, « *la pointe du Moulin constitue un site industriel patrimonial d'une grande valeur, aussi bien pour la ville de Montréal que pour le Canada*⁹². » Or, face à l'état d'abandon et de dégradation structurelle du silo n° 5, plusieurs voix ont tenu à signaler leur appui à la proposition de réaménagement du promoteur Devimco. Non incluse dans le Plan directeur⁹³, celle-ci combine l'intégration au silo n° 5 de serres verticales et d'un observatoire avec la réalisation d'un projet d'ambassade culturelle autochtone, en partenariat avec Tourisme Autochtone Québec. Un tel projet serait de nature à créer une destination « *sans équivalent à Montréal*⁹⁴ », par son aptitude à lier les vues sur le fleuve, la ville et la montagne, ainsi qu'à dédier un lieu significatif au rayonnement des cultures autochtones.

Des citoyens, des acteurs institutionnels et des propriétaires industriels font remarquer que l'esprit du lieu propre à la pointe du Moulin pourrait pâtir des hauteurs, des densités et de l'usage habitation prévus sur le site. De leur avis, le caractère du lieu serait mieux respecté en inscrivant au Plan d'urbanisme que « *seuls les usages et bâtiments afférents à la conservation et mise en valeur du site machine y sont autorisés*⁹⁵ », en privilégiant une architecture inspirante s'inscrivant dans l'univers du site, et en modulant l'implantation et la hauteur des nouvelles constructions en fonction des percées visuelles sur les vestiges historiques. Un participant note une incohérence entre la modification du Plan d'urbanisme et le PDMV concernant les hauteurs :

« *[Le PDMV] demande de "localiser judicieusement les pointes de hauteur des constructions, afin de ne pas leur faire compétition avec une hauteur maximale de 65 m correspondant à celle du silo n° 5". Or, le Plan d'urbanisme autorise déjà une hauteur de 65 mètres.*

⁹¹ Tourisme Montréal, doc. 8.53, p. 6.

⁹² Société immobilière du Canada, doc. 7.36, p. 13.

⁹³ Le Plan directeur fixe l'objectif général de « Favoriser la création d'un pôle culturel et multifonctionnel au silo no 5 et l'accessibilité publique aux cours, au bâtiment ainsi qu'aux galeries et convoyeurs aériens. » Extrait de Arrondissement Le Sud-Ouest, Plan directeur de mise en valeur du secteur Bridge-Bonaventure, doc. 3.1, p. 82.

⁹⁴ Pointe-à-Callière, doc. 8.6, p. 3.

⁹⁵ Association des résidents du Vieux-Montréal, doc. 8.25, p. 7.

L'augmentation du COS à 6 rend possible l'atteinte de cette hauteur pour l'ensemble de la bande déterminée [...]. Donc, en quoi s'agit-il d'une localisation judicieuse, d'autant plus qu'il n'y a aucune balise quant à la cohabitation [des usages] ?⁹⁶ ».

De façon similaire, plusieurs groupes et citoyens rappellent que la Cité-du-Havre, à titre de porte d'entrée de l'exposition universelle de 1967, a joué un rôle unique comme témoin de l'histoire culturelle et sociale moderne de Montréal. Jugeant « *inconcevable que ce bout de terre arraché au fleuve pour recevoir le monde ne soit plus considéré comme un élément incontournable du site de l'Exposition*⁹⁷ », on demande d'étendre la reconnaissance patrimoniale attribuée à l'île Sainte-Hélène aux témoins architecturaux, artistiques et paysagers de la Cité-du-Havre. Les éléments visés incluent l'ancien musée d'art contemporain, que des participants souhaitent voir classer monument historique et retrouver une vocation culturelle et sociale, de même que les lampadaires, escaliers, bases de bancs publics et de bacs à fleurs, et la sculpture-fontaine La Giboulée.

D'autres bâtiments historiques du secteur ont retenu l'attention de participants, qui demandent de les restaurer et avancent des idées en vue de leur réutilisation. C'est, par exemple, le cas du silo P&H Milling dans le sous-secteur du bassin Wellington et ses abords, que des citoyens et groupes de Pointe-Saint-Charles suggèrent de convertir en pôle communautaire et de loisirs, du bureau de l'ancienne douane, autrefois un édifice administratif du CN, qu'on propose d'intégrer à une « *place publique de marché alimentaire*⁹⁸ », ou encore de l'édifice de l'ancienne Canadian Switch and Spring (situé au 1401, rue Saint-Patrick) « *qui pourrait devenir un campus d'affaires regroupant différentes entreprises*⁹⁹. » Un organisme rappelle que l'immeuble de la tour d'aiguillage avait fait l'objet, il y a bientôt dix ans, d'un appel de propositions en vue de sa réhabilitation, et demande de procéder à sa remise en état.

2.5.2 Construire en protégeant les vues

Le Plan directeur qualifie la préservation des vues d'intérêt de « *principe fondamental de la mise en valeur du secteur*¹⁰⁰ ». En favorisant un meilleur encadrement des développements immobiliers, celle-ci devrait permettre de maintenir la prédominance, au fil de parcours

⁹⁶ ADM Agri-industries Company, doc. 7.32, p. 15.

⁹⁷ Habitat 67, doc. 7.5, p. 11.

⁹⁸ Action-Gardien, CDC de Pointe-Saint-Charles, doc. 7.38, p. 85.

⁹⁹ Société de développement commercial SDC Pointe-Saint-Charles, doc. 8.48, p. 7.

¹⁰⁰ Plan directeur de mise en valeur du secteur Bridge-Bonaventure, doc. 3.1, p. 51.

identifiés, des marqueurs territoriaux que constituent certains éléments bâtis du secteur (ex. l'enseigne Farine Five Roses), le fleuve Saint-Laurent, le centre-ville et le mont Royal.

Cet aspect du PDMV ne fait pas consensus chez les participants. Alors que les promoteurs adhèrent au principe sur le fond, affirmant par exemple que l'insertion de « *pointes de hauteur à des endroits clés [...] dégage les vues vers la silhouette du centre-ville et les témoins patrimoniaux importants du secteur*¹⁰¹ », la Société immobilière du Canada (SIC) soutient plutôt que la notion de prédominance « *semble peu dynamique et représentative d'une conception conservatrice du paysage urbain et du patrimoine*¹⁰² », ou encore que les moyens de tenir compte de la mémoire des lieux « *ne doivent plus être strictement définis par l'encadrement de vestiges ou de témoins historiques d'un moment très précis de l'histoire*¹⁰³. » Cette perspective s'applique autant au sous-secteur du bassin Wellington qu'à la pointe du Moulin, où la SIC détient des terrains.

À l'inverse de ces propos, divers organismes communautaires et de défense du patrimoine soulignent que, même si le PDMV traite les vues « *assez finement dans les présentations par sous-secteur*¹⁰⁴ », au fil des ans, les règles en la matière se sont avérées insuffisantes sur le territoire montréalais : « *De nombreuses vues qui devaient être protégées ont de facto disparu derrière des projets immobiliers*¹⁰⁵. » Ces participants demandent donc à la Ville de s'avancer davantage en précisant les moyens réglementaires destinés à l'application de ses objectifs. Ceux-ci incluraient des critères relatifs à la perméabilité et à la transparence du tissu urbain, tels que des distances séparatrices plus nettes entre les édifices, et conduiraient à reconsidérer la façon dont sont accordées des dérogations menant à terme à la perte de vues sur les éléments patrimoniaux distinctifs du paysage montréalais. Dans le même esprit, on invite à favoriser la qualité de l'entrée de ville depuis les ponts Samuel-De Champlain et Victoria, en prescrivant un encadrement plus serré des hauteurs, de la densité et de la qualité architecturale du Parc d'entreprises de la Pointe-Saint-Charles.

2.5.3 Financer la réhabilitation du patrimoine

À l'instar du Plan directeur, des promoteurs immobiliers soulignent que la réhabilitation de certains bâtiments patrimoniaux peut exiger des investissements considérables. Il conviendrait donc, selon eux, d'évaluer si l'état physique du bâtiment ou de l'ouvrage permet une conservation intégrale, si ses caractéristiques peuvent être adaptées à de nouveaux usages, si

¹⁰¹ Consortium pour le développement du secteur Bridge-Bonaventure et la Pointe-du-Moulin, doc. 7.48, p. 22 et 29.

¹⁰² Société immobilière du Canada, doc. 7.36, p. 22.

¹⁰³ *Ibid.*, p. 23.

¹⁰⁴ Héritage Montréal, doc. 7.55, p. 9.

¹⁰⁵ Les amis de la montagne, doc. 7.22, p. 2.

le marché démontre de l'intérêt pour les usages compatibles avec les bâtiments identifiés et, enfin, si les paramètres réglementaires permettent d'amortir les investissements nécessaires. Une analyse préliminaire réalisée par certains promoteurs les amène à conclure que « *plusieurs bâtiments, notamment le Silo Rozon, les Annexes 1 et 2 du Silo no. 5, le 1175 rue Mill et la Canadian Switch and Spring, pourraient nécessiter une conservation partielle ou devoir être mis de côté*¹⁰⁶ ». Par conséquent, il serait préférable d'orienter les efforts de conservation sur les grands témoins patrimoniaux du secteur.

Au-delà du financement issu des paliers de gouvernement fédéral et provincial, des participants offrent quelques pistes afin de réduire les dépenses de réhabilitation du patrimoine. On signale d'abord que la concentration d'artisans des métiers d'arts induite par la création d'un quartier des artisans serait propice à l'occupation, à la revitalisation et à la restauration d'édifices patrimoniaux ou d'intérêt patrimonial dans Bridge-Bonaventure. Il serait toutefois nécessaire, au préalable, d'adapter la réglementation pour faciliter l'usage transitoire des bâtiments. Également dans une perspective d'usage transitoire, temporaire ou permanent, des professionnels du tourisme estiment que des bâtiments industriels se prêteraient bien à la vie nocturne, à la manière du Holzmarkt sur les bords de la rivière Spree à Berlin, ou de la Sucrière à Lyon¹⁰⁷.

On propose de répondre à l'enjeu de la contamination des terrains par le recours aux phytotechnologies, c'est-à-dire à l'épuration des sols par le biais des plantes¹⁰⁸, et d'associer la décontamination des terrains à la création de projets de recherche¹⁰⁹. Enfin, relativement à la construction de nouveaux bâtiments, un groupe invite à reprendre l'outil incitatif utilisé dans le cadre du PPU des Faubourgs, qui consiste à échanger des pieds carrés de densité contre des pieds carrés préservés de bâtiments patrimoniaux ou d'intérêt. Les nouvelles constructions devraient aussi être soumises à la réalisation, par les promoteurs, d'études démontrant le respect des balises de protection et de mise en valeur des composantes patrimoniales et paysagères du secteur.

¹⁰⁶ Consortium pour le développement du secteur Bridge-Bonaventure et la Pointe-du-Moulin, doc. 7.48, p. 32.

¹⁰⁷ Tourisme Montréal, doc. 8.53, p. 12-13.

¹⁰⁸ Au sujet des phytotechnologies, voir notamment <https://phytotechno.com/>.

¹⁰⁹ Atelier urbain, doc. 7.44, p. 94.

2.5.4 Les bassins et les équipements industriels

Toujours en lien avec l'intention de perpétuer l'esprit du lieu et sa mémoire industrielle, les participants approuvent les intentions de la Ville de mettre en valeur les vestiges à caractère hydraulique du secteur, notamment les bassins Wellington et Tate. Toutefois, certains insistent sur la richesse potentielle et la puissance évocatrice des bassins et des lots hydrauliques aujourd'hui remblayés, et invitent à en remettre à jour le plus possible.

Des participants ont partagé leur intention d'ériger, à l'emplacement d'un ancien lot hydraulique, un centre d'interprétation du patrimoine mécanique lié au canal de Lachine. Les visiteurs pourraient y profiter d'une « *expérience immersive de l'environnement et des conditions de travail des ateliers [industriels] le long du Canal-de-Lachine, il y a 100 ans*¹¹⁰ », et apprécier en direct le fonctionnement de machines anciennes. Exploité par une société à but non lucratif indépendante, ce centre d'interprétation serait autofinancé grâce à un « *projet prototype d'habitation familiale*¹¹¹ » à construire sur le même lot.

2.5.5 Le patrimoine archéologique et immatériel

L'intention exprimée dans le Plan directeur de conserver les composantes du patrimoine archéologique du secteur et de les intégrer aux nouveaux aménagements pour les mettre en valeur est bien accueillie des participants.

Selon certains, la découverte de restes humains datant de l'épidémie de fièvre typhoïde de 1847-1848 lors des travaux de construction du REM, la présence historique d'un site d'accueil des immigrants irlandais au sud du bassin Peel en 1847, et l'existence de baraquements pour les malades et d'une fosse commune sur le site de Goose Village, laissent penser que des restes pourraient de nouveau être exhumés. On relate également que le quartier Goose Village, rasé en 1964, était autrefois un lieu de chasse aux oies pour les populations autochtones de passage.

Par conséquent, ces participants invitent à rendre hommage à toutes les personnes qui ont ainsi marqué l'histoire du secteur, notamment par la toponymie ou des gestes architecturaux, et à établir un protocole pour le traitement des restes humains retrouvés. Les choix commémoratifs devraient se faire en concertation avec des membres des communautés autochtones, irlandaises et, si possible, d'anciens résidents de Goose Village¹¹².

¹¹⁰ 785 rue Mill, doc. 7.58, p. 5.

¹¹¹ 785 rue Mill, Transcription, doc. 7.50.2, p. 42.

¹¹² Craig Sauvé et Gabriel Imbeau, doc. 7.19, p. 9; Sylvain Gaudet, doc. 7.21, p. 1-2.

Enfin, faisant remarquer que le nom Bridge-Bonaventure correspond à deux axes réservés à la circulation de transit, des citoyens invitent à lancer une consultation afin d'offrir une appellation plus pertinente et évocatrice au secteur.

2.5.6 Les parcours urbains et l'intégration d'art public

Des organismes se sont réjouis de l'intention inscrite au PDMV de créer des circuits de découverte et d'interprétation du patrimoine bâti, archéologique et immatériel. En ce sens, ils suggèrent des projections historiques de type Cité Mémoire¹¹³, une route de l'histoire artisanale reliant le Vieux-Port, les silos et les ateliers d'artisans, et un « *tramway vintage*¹¹⁴ » qui suivrait la ligne ferroviaire existante.

Malgré l'importance accordée aux parcours, un organisme déplore que « *le PDMV aborde peu les enjeux de l'art public*¹¹⁵ » à l'exception de la restauration de la sculpture-fontaine La Giboulée et de la mise en valeur de l'œuvre Lunatique, dans la Cité-du-Havre. Afin que Montréal se donne une identité artistique forte, il demande à celle-ci de poursuivre l'approche sur les entrées de ville amorcée en préparation à son 375^e anniversaire, en intégrant des œuvres à l'entrée de la future promenade fluviale et du parcours panoramique de la Cité-du-Havre.

2.6 La trame verte et bleue

Dans l'optique de créer des milieux de vie connectés, résilients et carboneutres prenant assise sur la mobilité durable, la Ville de Montréal entend concevoir une trame verte et bleue structurante dans Bridge-Bonaventure. Celle-ci relierait, au moyen de voies publiques et de parcours verdoyants, quatorze espaces verts à concevoir ou à consolider. Les aires à consolider incluent l'Espace-vestiges de l'Expo 67 et le parc de Dieppe à la Cité-du-Havre, l'Espace pointe du Moulin et les berges des Coursiers à la pointe du Moulin, ou encore l'espace de commémoration autour du monument Black Rock. Les aires à créer incluraient une promenade riveraine formée de parcs adjacents au pont de l'Île-des-Sœurs¹¹⁶ et au PEPSC, connectée à la Cité-du-Havre, ainsi que des espaces verts en bordure des bassins Wellington et Tate.

¹¹³ Cité Mémoire : voir notamment <https://www.vieuxportdemontreal.com/activite/cite-memoire>.

¹¹⁴ 785 rue Mill, doc. 7.50, p. 15.

¹¹⁵ Culture Montréal, doc. 8.37, p. 12.

¹¹⁶ Ce parc est un projet de la société Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée (PJCCI), auquel la Ville collaborerait; extrait de Arrondissement Le Sud-Ouest, Plan directeur de mise en valeur du secteur Bridge-Bonaventure, doc. 3.1, p. 106.

De façon générale, les participants qualifient d'inspirantes les propositions du Plan directeur relatives à la trame verte et bleue, estimant néanmoins que le Plan ne donne pas à l'eau « *toute la place qu'elle mérite*¹¹⁷. » Les opinions recueillies visent à protéger les acquis, tout en garantissant une utilisation inclusive de ces espaces, à prolonger les liens verts et actifs dans les secteurs habités, ainsi qu'à faire de la présence de l'eau un élément central du Plan directeur. Dans une perspective de résilience environnementale, on suggère d'adopter une gestion différenciée des espaces verts en minimisant l'utilisation de gazon au profit d'aménagements plus écologiques et d'ajouter la vocation nourricière à l'ensemble de la trame.

Malgré sa consolidation annoncée, diverses personnes rejettent l'idée que l'Espace-vestiges, l'un des rares espaces verts existants dans le secteur, hôte d'une flore et d'une faune diversifiées, voit sa taille réduite au profit de la densification résidentielle. Ils demandent de protéger la vocation de cet espace en attribuant un usage de parc et non d'habitation comme c'est le cas actuellement, à l'entièreté de sa superficie. Certains remettent aussi en question la possibilité que le segment de promenade riveraine envisagé dans la Cité-du-Havre puisse longer le flanc sud de la presqu'île, étant donné l'étroitesse du passage entre l'escarpement et les accès arrière de certaines habitations. Une solution privilégiée serait de faire bifurquer le sentier vers l'avenue Pierre-Dupuy et, sur celle-ci, d'aménager une promenade piétonne du côté nord de la rue, afin que tous les usagers puissent profiter de la présence du fleuve.

Tout en approuvant vivement le déplacement de l'autoroute Bonaventure afin d'aménager une promenade fluviale, ainsi que la construction d'une passerelle depuis le parc Marguerite-Bourgeoys, plusieurs font remarquer que « *le corridor vert localisé le long des berges semble relativement étroit afin d'accueillir la future population du secteur, si l'on considère la force d'attractivité qui découle [de son] développement*¹¹⁸. » Par conséquent, on invite à rendre cet espace le plus vaste possible en réduisant encore la largeur du futur boulevard Bonaventure, ou en sollicitant la société Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée (PJCCI) afin de déplacer cet axe plus au nord, au niveau de la rue Marc-Cantin. Il est demandé de modifier l'affectation des sites visés en faveur de la création d'un grand espace vert, et de connecter la bande verte à Verdun, à l'Île-des-Sœurs et au parc Jean-Drapeau.

Toujours dans une perspective de connectivité, des participants soutiennent l'intention d'optimiser les réseaux écologiques à l'échelle montréalaise. Concernant l'axe Falaise-Fleuve

¹¹⁷ Raphaël Fischler, doc. 8.45, p. 1.

¹¹⁸ Lemay Co., doc. 7.11, p. 10.

proposé, ils notent cependant que, malgré les efforts consentis par l'arrondissement du Sud-Ouest pour accroître les accès au canal de Lachine, les résidents de Pointe-Saint-Charles perçoivent une certaine privatisation des berges : « *Les syndicats de copropriétaires installent des panneaux d'avertissement sur les abords du canal de Lachine, expliquant qu'il s'agit d'un espace privatif et d'une propriété privée*¹¹⁹. » Une solution préconisée consisterait, dès lors, à ne plus autoriser de nouvelles constructions sur les berges du secteur.

Des experts en environnement, des acteurs institutionnels et des gens d'affaires suggèrent d'ajouter des réseaux verts selon une orientation nord-sud, considérant que les axes de la Montagne, Peel et Université/Robert-Bourassa aboutissent ou transitent par le secteur Bridge-Bonaventure. En particulier, on fait remarquer que la rue de la Montagne comprend plusieurs espaces verts projetés dans des documents distincts, certains paraissant d'ailleurs en suspens, alors que leur planification unifiée favoriserait la création d'une coulée verte conviviale pour les piétons entre Bridge-Bonaventure et le centre-ville¹²⁰. Étant donné la position du secteur dans l'axe des collines montréalaises, il importerait d'aborder la connectivité écologique à cette échelle, en tenant compte des déplacements de l'avifaune¹²¹.

Tout comme pour les services et certains équipements, on demande d'intégrer une offre de parcs et d'espaces publics dès les premières phases de développement du secteur, en s'appuyant sur des aménagements éphémères à l'instar de la place Helena Gutteridge à Vancouver.

La présence de l'eau est souvent associée à une gestion durable des eaux de pluie. Les idées en ce sens incluent des ruelles bleues-vertes, des jardins de pluie en réseau et la création d'un marais filtrant. Sur ce dernier point, un groupe indique que la réhabilitation du secteur Bridge-Bonaventure et sa localisation au point bas de la ville offrent l'opportunité de déployer des solutions novatrices au défi climatique en créant un marais filtrant d'environ 11 hectares, qui combinerait le traitement écologique des eaux usées et la réutilisation de ces eaux à des fins récréatives et d'agriculture urbaine. Citant pour exemple les East Kolkata Wetlands de Calcutta en Inde, ce groupe ajoute qu'un tel marais filtrant, alimenté par un chapelet de noues et de

¹¹⁹ Action-Gardien, CDC de Pointe-Saint-Charles, doc. 7.38, p. 81.

¹²⁰ SDC Montréal centre-ville, doc. 7.15, p. 7.

¹²¹ L'avifaune regroupe l'ensemble des espèces d'oiseaux d'une région.

fossés humides récupérant les eaux du quartier, serait plus économique que l'épuration en usine et favoriserait le développement d'une flore et faune particulièrement riche¹²².

Enfin, le sens qu'il conviendrait de donner à l'appropriation des berges et de l'eau ne fait pas consensus chez les participants. Certains demandent de ne pas limiter l'eau à un usage contemplatif, mais à utiliser celle-ci de manière innovante par la création de boucles énergétiques¹²³, ou à des fins récréatives et de tourisme. On mentionne à ce propos les exemples de Québec, où, été comme hiver, la zone portuaire offre baignade, restauration et activités diverses, et de Toronto, où plusieurs plages sont accessibles depuis le centre-ville. D'autres soutiennent au contraire que le caractère naturel d'un espace possède une valeur en soi. Ils invitent à se méfier de la tentation d'inclure des activités récréotouristiques incompatibles avec la conservation des milieux naturels, d'autant plus que des attractions d'envergure (ex. La Ronde, le Vieux-Port) existent à proximité.

2.7 La mobilité et les connexions

Pour répondre à l'orientation visant le renforcement des connexions et l'amélioration de la mobilité, le Plan directeur met de l'avant cinq objectifs : l'apaisement de la circulation sur les grands axes routiers et la réduction de la circulation de transit; la convivialité et la sécurité des déplacements actifs; la connectivité et la perméabilité dans le secteur et en direction des quartiers environnants en privilégiant les modes actifs; une offre de transport collectif performante; une gestion adéquate du stationnement.

Ces grands objectifs ont suscité une adhésion générale des participants à la consultation. Ont été salués en particulier les principes de mobilité durable, universelle et sécuritaire qui guident la mise en place de stratégies d'apaisement de la circulation véhiculaire, l'implantation de pôles de mobilité et la connectivité entre les sous-secteurs.

On note cependant que plusieurs des propositions de mise en œuvre avancées pour donner suite à ces objectifs manquent de précision ou d'ambition, notamment celles concernant le désenclavement du secteur, l'apaisement de la circulation, l'aménagement et l'organisation de services de transport qui réduiraient la dépendance à la voiture¹²⁴. On remarque également une absence de précisions sur la part modale des divers types de transports, de même que sur

¹²² Catalyse urbaine architecture et paysages, doc. 7.43, p. 1-17.

¹²³ Sid Lee Architecture, doc. 7.56, p. 43-44.

¹²⁴ Conseil régional de l'environnement de Montréal, doc. 7.58, p. 3.

une cible de réduction des émissions de GES qui orienterait le développement du secteur et en mesurerait les résultats¹²⁵.

2.7.1 L'apaisement des grands axes routiers et la réduction de la circulation de transit

Trois balises d'aménagement sont proposées dans le Plan directeur pour l'apaisement de la circulation sur les grands axes routiers et la réduction de la circulation de transit. Il s'agit de la reconstruction d'une partie de l'autoroute Bonaventure en boulevard urbain entre le boulevard Gaétan-Laberge et le pont Victoria avec une réduction de la vitesse de circulation, la transformation de la partie surélevée de cet axe pour en modifier l'aspect autoroutier, de même que la réorganisation des abords du pont Victoria pour réduire les débits véhiculaires sur les rues Bridge, Wellington et Mill. Ces trois mesures ont suscité l'assentiment des participants, quel que soit leur groupe d'appartenance.

Toutefois, ils ont été nombreux à faire valoir les limites des mesures proposées pour réduire la part modale accordée à l'automobile et la circulation de transit dans le secteur. C'est ainsi qu'on note l'absence de solutions permettant de réduire en amont le transit généré par les déplacements entre le centre-ville de Montréal et la Rive-Sud. On rappelle que le Québec, la Communauté métropolitaine et la Ville de Montréal ont adopté des cibles ambitieuses pour réduire la part modale de l'automobile (moins 20 % à l'échelle du Québec et moins 25 % dans la Ville de Montréal à l'horizon 2030), en augmentant considérablement la part des modes de déplacement durables (part de 35 % en transport collectif dans le Grand Montréal en 2031) et pour décarboner le secteur des transports (carboneutre d'ici 2040 sur le territoire de la ville)¹²⁶. Or, fait-on valoir, « *les projections indiquent que la part modale de l'automobile en 2036 pourrait demeurer essentiellement semblable à celle observée en 2013, ce qui entraînerait une hausse des déplacements en automobile*¹²⁷. » Cette situation pourrait devenir plus problématique à de nombreux égards, si la composante résidentielle du secteur s'accroît.

– Le boulevard Bonaventure

La transformation de l'autoroute Bonaventure en boulevard urbain a suscité un large assentiment. Si elle permet une meilleure intégration à la nouvelle trame du secteur et un accès bonifié aux berges du Saint-Laurent, il a été reconnu qu'elle devrait contribuer à la fluidité de la circulation, compte tenu de l'importance de ce lien pour les déplacements à

¹²⁵ Société immobilière du Canada, doc. 7.36, p. 75.

¹²⁶ Action-Gardien, CDC de Pointe-Saint-Charles, doc. 7.38, p. 34-36.

¹²⁷ *Ibid.*, p. 68.

l'échelle métropolitaine et régionale¹²⁸. C'est pourquoi la réduction du nombre de voies dans chaque direction, de même que celle de la vitesse sur l'ensemble du tronçon et l'introduction de feux de circulation sont jugées essentielles par plusieurs participants pour confirmer le nouveau caractère de cet axe routier. On propose également de remplacer la portion surélevée de l'autoroute Bonaventure qui traverse le canal de Lachine par un tunnel afin de désenclaver complètement le secteur Bridge-Bonaventure¹²⁹.

– Les abords du pont Victoria

Bien que reconnaissant sa pertinence, plusieurs participants font valoir que le raccordement du pont Victoria à l'autoroute Bonaventure par la rue des Irlandais n'apaisera pas le trafic sur les rues Mill et Bridge de façon significative, d'autant plus qu'il s'agit d'une mesure incitative.

Trois propositions pour renforcer cette balise d'aménagement sont principalement avancées. Une première consiste à étudier des scénarios d'aménagement qui rendraient obligatoire la déviation de la circulation de transit du pont Victoria vers l'axe Bonaventure. La seconde modifie la vocation du pont Victoria pour l'orienter vers la desserte des besoins locaux et non vers le transit : celui-ci serait dirigé vers les ponts Samuel-De Champlain, Jacques-Cartier et la route 136 (ancienne autoroute 720)¹³⁰. Pour y arriver, il y aurait lieu de mettre un terme à la circulation à sens unique aux heures de pointe et d'imposer la déviation par l'axe Bonaventure. Cela découragerait fortement l'utilisation de la rue Bridge et du réseau local depuis ou vers le pont Victoria. La troisième proposition vise à réduire la circulation de transit à la source, en instaurant un transport collectif réservé entre Pointe-Saint-Charles et les villes de la Rive-Sud, un système de péage sur les ponts Victoria et Samuel-De Champlain, et de nouvelles pistes cyclables entre la Rive-Sud et le centre-ville de Montréal, notamment par le pont Clément.

– La circulation sur l'avenue Pierre-Dupuy

Des résidents de la Cité-du-Havre ont témoigné de la congestion sur l'avenue Pierre-Dupuy qui rend difficile l'accès aux complexes immobiliers qui s'y trouvent, de même qu'aux îles Sainte-Hélène et Notre-Dame. Le moindre incident routier sur Pierre-Dupuy peut paralyser entièrement la circulation dans ce sous-secteur.

Face à la densification résidentielle prévue dans la Cité-du-Havre, on s'inquiète aussi d'une éventuelle interruption de la circulation automobile entre l'avenue Pierre-Dupuy et le pont Jacques-Cartier. C'est pourquoi il est proposé, en cas d'application de mesures de mitigation

¹²⁸ Chambre de commerce du Montréal métropolitain, doc. 7.48, p. 10.

¹²⁹ Syndicat de copropriété Profil-O, doc. 7.1, p. 17.

¹³⁰ Poddubiuk architecte, doc. 7.25, p. 17.

de la circulation, que le parc Jean-Drapeau émette des vignettes pour permettre aux résidents et aux employés de la Cité-du-Havre de circuler librement à des fins de transit.

– Le transport et la logistique

Plusieurs personnes, toutes catégories confondues, se sont inquiétées de l'introduction de l'habitation dans le secteur Bridge-Bonaventure où la présence de sources de nuisances nombreuses (autoroutes, voies ferroviaires, industries, camionnage, gare de triage) introduit des enjeux de sécurité civile (matières dangereuses), de risques d'accident et d'éventuels problèmes de santé sur les populations avoisinantes. Tout en reconnaissant que le départ de Ray-Mont Logistiques réduira le camionnage dans le secteur, elles estiment que ces enjeux persisteront à moins de mesures précises pour les contrer.

Le camionnage, en plus de représenter un poids significatif sur les infrastructures routières et de susciter des enjeux de congestion et de la pollution atmosphérique, génère des accidents. On rappelle qu'entre 2011 et 2019, selon les données de la SAAQ, les véhicules lourds étaient impliqués dans 47 % des décès de cyclistes et 32 % des décès de piétons, alors qu'ils ne représentaient que 4 % des véhicules sur les routes¹³¹. C'est pourquoi, étant donné l'ajout envisagé de 7 600 logements et la création de parcours piétonniers et cyclables, il est demandé de revoir les voies autorisées dans le secteur. On demande de réviser le plan de camionnage en même temps que sera planifiée la nouvelle trame de rues, de façon à favoriser une meilleure cohabitation sans impacter l'accès aux entreprises locales. Il serait indiqué que ce plan évite les rues Bridge et Wellington¹³². Ce plan doit également prévoir la réglementation des heures et des types de véhicules autorisés pour minimiser les impacts de la circulation des camions¹³³. Les normes relatives aux camions autorisés à être vendus ou à rouler en milieu urbain doivent être révisées en collaboration avec les autorités provinciales et fédérales.

Deux recommandations spécifiques ont été formulées pour faciliter le transport et la logistique des marchandises dans le secteur Bridge-Bonaventure. La première demande le maintien des emprises destinées à la logistique lourde dans le secteur et à l'accueil d'activités de logistique de tailles diverses, du transbordement à la livraison du dernier kilomètre (Colibri)¹³⁴. La seconde concerne l'accès aux minoteries par camion comme condition essentielle au maintien de leurs activités et qui devra être prise en compte par le plan de camionnage. On rappelle notamment que l'acquisition de la rue Mill par la municipalité en vue

¹³¹ Direction régionale de santé publique de Montréal, doc. 7.49, p. 8.

¹³² Clinique Pointe-Saint-Charles, doc. 7.18, p. 21.

¹³³ Société immobilière du Canada, doc. 7.36, p. 86.

¹³⁴ BC2, doc. 8.20, p. 8.

de faciliter une accessibilité publique au secteur doit aussi protéger les conditions d'opération de la minoterie ADM¹³⁵.

2.7.2 La convivialité et la sécurité des déplacements actifs

Quatre balises d'aménagement visent à assurer la convivialité et la sécurité des déplacements actifs : un réaménagement du réseau viaire qui privilégie les déplacements actifs; l'implantation d'une zone piétonne dans le quadrilatère délimité par les rues Bridge et Mill, le bassin Peel et le REM; la limitation du nombre et de la largeur des entrées charretières et l'interdiction de stationnements en cour avant; la présence d'un front bâti contribuant à l'attrait des parcours piétonniers et qui limite les impacts microclimatiques sur ces derniers.

Parmi les interventions mises de l'avant, ce sont surtout celles touchant le réaménagement du réseau viaire et l'implantation d'une zone piétonne qui ont soulevé l'intérêt et fait l'objet de propositions de bonifications.

– Un réaménagement du réseau viaire qui privilégie les déplacements actifs et sécuritaires

Les interventions concernant le prolongement du réseau viaire ont été bien reçues. Certaines ont retenu l'attention, dont l'ajout de connexions avec les quartiers déjà habités, le prolongement de la rue Centre jusqu'au bassin Peel, l'agrandissement du square Tansey, la passerelle du parc Marguerite-Bourgeoys vers le fleuve Saint-Laurent et l'activation du pont tournant qui traverserait le canal de Lachine en direction de Griffintown.

Par contre, les mesures de réaménagement du réseau viaire en vue de l'apaiser et de le sécuriser sont jugées insuffisantes. On demande de réaménager les rues Bridge, Mill et Wellington pour en faire des rues réellement apaisées, en maximisant l'espace pour la marche, les vélos et les autobus, ainsi qu'en y ajoutant des saillies de trottoirs, des trottoirs traversant aux intersections, des feux de circulation et des panneaux d'arrêt. Plus spécifiquement, il est proposé que la rue Bridge soit transformée en véritable artère locale en la restreignant à deux voies de circulation, en y installant une piste cyclable protégée de chaque côté, en élargissant les trottoirs et en la dotant d'un verdissement structurant. Il est aussi demandé de créer un goulot d'étranglement au bout de cette rue vers le Black Rock afin de bloquer l'accès au pont Victoria par la rue Bridge. L'intersection des rues Bridge et Wellington devrait être substantiellement modifiée par un élargissement des trottoirs, la création de saillies et de

¹³⁵ ADM Agri-Industries Company, doc. 7.32, p. 9.

passages protégés pour cyclistes et piétons. Cette mesure s'avère d'autant plus pertinente si une station du REM doit y être implantée.

Des mesures additionnelles ont été réclamées pour faciliter et sécuriser les déplacements actifs à l'intérieur des nouvelles zones et entre elles, mais aussi dans les zones adjacentes déjà construites. Ces aménagements sont jugés primordiaux advenant qu'une école soit implantée dans le secteur.

Des participants demandent que les balises d'aménagement proposées assurent l'accessibilité et la convivialité des déplacements actifs du plus grand nombre et fassent explicitement appel au principe d'accessibilité universelle et à la création de parcours sans obstacle dans le design urbain¹³⁶.

Enfin, plusieurs demandes ont été formulées pour sécuriser les déplacements des piétons, des cyclistes et des skieurs :

- Créer un parcours cyclable protégé allant du pont Samuel-De Champlain à l'avenue Pierre-Dupuy et au canal de Lachine, ainsi qu'un parcours piéton entre l'avenue Pierre-Dupuy et la rue Mill¹³⁷;
- Réaménager et sécuriser les déplacements actifs aux points de connexion existants, notamment sous le viaduc Bridge et sur le pont Wellington¹³⁸;
- Revoir la configuration de la piste multifonctionnelle proposée le long du canal de Lachine afin qu'elle permette une meilleure cohabitation des piétons, des cyclistes et des skieurs¹³⁹;
- Aménager un trottoir et une piste cyclable entre les rues de la Sucrierie et Bridge, de même que sur la rue des Irlandais¹⁴⁰.

– L'implantation d'une zone à priorité piétonne

L'implantation d'une zone à priorité piétonne dans le quadrilatère délimité par les rues Bridge et Mill, le bassin Peel et le REM a suscité un intérêt certain de la part de participants. Des mesures additionnelles à celles proposées dans le Plan ont néanmoins été suggérées pour limiter la circulation automobile à l'intérieur de ce périmètre : limiter les entrées de stationnement, mettre en place des bollards rétractables qui ne pourraient être descendus

¹³⁶ Ordre des urbanistes du Québec, doc. 8.52, p. 6.

¹³⁷ Habitat 67, doc. 7.5, p. 20.

¹³⁸ La Cité des bâtisseurs de Pointe-Saint-Charles, doc. 7.3, p. 5.

¹³⁹ Ski de fond Montréal, doc. 7.8, p. 9.

¹⁴⁰ La Cité des bâtisseurs de Pointe-Saint-Charles, doc. 7.3, p. 5.

que par des résidents, et en restreindre l'accès en le concentrant sur la rue Oak et son prolongement ouest vers la rue Bridge. On demande aussi d'envisager une desserte de la STM à l'intérieur de la zone piétonne, dans le prolongement de la rue Oak.

Il a été recommandé de maintenir le stationnement étagé de Loto-Québec comme solution transitoire et évolutive dans le développement de la zone à priorité piétonne. À terme, il pourrait être démoli et transformé en parc avec une offre de stationnement réduite¹⁴¹.

Des participants rappellent que 412 000 Montréalais se déplacent essentiellement à pied, à vélo ou en transports collectifs¹⁴². Cette population justifierait en soi un véritable quartier sans automobile. À l'instar de villes comme Barcelone, Bratislava et Pontevedra, Montréal devrait se doter d'un véritable quartier sans automobile, et faire en sorte que le secteur Bridge-Bonaventure devienne le premier du genre au Canada. La Ville devrait s'inspirer des choix effectués par ces villes, certaines autorisant l'accès aux voitures si leur destination s'y retrouve, d'autres les interdisant complètement à l'exception des véhicules d'urgence, des camions de livraison et de déménagement, et des taxis pour personnes à mobilité réduite. Un pôle d'autopartage situé en dehors de la zone piétonne pourrait aussi faciliter le déplacement des résidents là où le transport collectif ou actif serait mal adapté. L'interdiction de tout aménagement de stationnement sur le territoire s'imposerait alors.

2.7.3 La connectivité et la perméabilité dans le secteur et en direction des quartiers environnants, en privilégiant les modes actifs

Trois balises d'aménagement sont mises de l'avant dans le PDMV pour assurer la connectivité et la perméabilité du secteur : le déploiement d'un réseau cyclable continu, sécuritaire et efficace; la création de voies publiques au cœur des îlots à construire, avec rues partagées et passages piétonniers; le réaménagement et la bonification des franchissements existants pour les cyclistes et les piétons, sous réserve de faisabilité technique et financière.

D'emblée, plusieurs participants font valoir que la connectivité et la perméabilité constituent un enjeu fondamental dans le développement du secteur Bridge-Bonaventure, toutes catégories de transport confondues : « [...] en plus de la création de nouveaux liens actifs, c'est l'ensemble de la stratégie de mobilité multimodale qui permettra de garantir le désenclavement du secteur¹⁴³. » C'est pourquoi les propositions du Plan sont jugées insuffisantes; il est demandé

¹⁴¹ Action-Gardien, CDC de Pointe-Saint-Charles, doc. 7.38, p. 75.

¹⁴² Craig Sauvé et Gabriel Imbeau, doc. 7.19, p. 5.

¹⁴³ Société immobilière du Canada (ARUP), doc. 7.36, p. 77.

d'explorer d'autres moyens pour établir des liens fonctionnels et conviviaux entre les nouveaux milieux de vie du bassin Wellington et du secteur de la pointe du Moulin, afin qu'ils deviennent un prolongement naturel des quartiers existants de Pointe-Saint-Charles et de Griffintown. Il y aurait aussi lieu d'inclure le pourtour du bassin Peel dans l'établissement de ces nouvelles connexions « *comme point focal et socle d'un nouvel ensemble urbain, plutôt que d'être une barrière, en installant des passerelles au-dessus des canaux et des aménagements de qualité autour des quais et du bassin*¹⁴⁴ ».

Outre la réhabilitation du pont pivotant qui traverse le canal de Lachine, jugée nécessaire bien qu'insuffisante, plusieurs autres hypothèses de connexion ont été évoquées pour répondre au besoin des transports actifs et véhiculaires :

- Au moyen de passerelles piétonnes et cyclables, créer une boucle unificatrice autour du bassin Peel entre la Pointe-Saint-Charles, Griffintown et les environs du Vieux-Port. L'une de ces passerelles relierait la pointe du Moulin à la station du REM de Griffintown¹⁴⁵;
- Prévoir deux liens actifs traversant l'axe Bonaventure : l'un entre la Cité-du-Havre et le secteur de la Black Rock, et un autre entre la Cité-du-Havre et la rue Marc-Cantin;
- Sécuriser les déplacements actifs entre la Cité-du-Havre et le bassin Wellington en érigeant une passerelle piétonne et cyclable au-dessus du canal de Lachine pour éviter de longs détours¹⁴⁶;
- Réhabiliter l'ancien tunnel Wellington pour tous les types de transports;
- Créer deux nouveaux ponts : un premier pour automobiles, vélos et piétons dans le prolongement de la rue du Séminaire dans Griffintown, et un second pour vélos et piétons à partir de la rue Rioux dans Griffintown. Ces deux ajouts entraîneraient l'élimination du pont Wellington qui est jugé comme une composante du système autoroutier du secteur parce qu'il achemine le trafic routier provenant des quartiers situés de part et d'autre du canal¹⁴⁷;
- Bonifier la piste cyclable sur le pont Wellington¹⁴⁸.

¹⁴⁴ Ordre des urbanistes du Québec, doc. 8.52, p. 6.

¹⁴⁵ Association des résidents du Vieux-Montréal, doc. 8.27, p. 6.

¹⁴⁶ Syndicat de copropriété Profil-O, doc. 7.1, p. 13.

¹⁴⁷ Peter Rose, doc. 7.53.2, p. 60.

¹⁴⁸ Société immobilière du Canada (ARUP), doc. 7.36, p. 76.

2.7.4 Une offre de transports collectifs performants

Pour offrir des services de transports performants, le Plan directeur annonce deux balises d'aménagement, dont l'une concerne une stratégie de desserte avec la Société de transport de Montréal, et l'autre, l'implantation du REM aux abords du bassin Wellington.

Plusieurs participants ont déploré que les interventions en faveur des transports collectifs soient limitées. Considérées comme un vecteur de développement du secteur, celles-ci auraient pour effet d'en stimuler l'attrait et d'apaiser la circulation¹⁴⁹.

– L'implantation du REM

La présence du REM dans le secteur Bridge-Bonaventure a été unanimement considérée comme essentielle pour le désenclaver et le connecter à la région métropolitaine, tout comme pour confirmer son exemplarité sur le plan de la transition écologique. Il a cependant été noté au cours de la consultation que le REM ne comblerait pas l'ensemble des besoins locaux de transport collectif. On rappelle que ce sont les pôles d'emplois qui auront intérêt à s'installer à proximité de la station du REM, puisque la provenance de leur main-d'œuvre est plus régionale que locale. Ces pôles devront être accessibles par le transport en commun, sinon ils entraîneront plus de circulation automobile. La station du REM est aussi à la base du développement du quartier en mode TOD, ce qui constitue un atout pour la fonction résidentielle.

Tout en reconnaissant que l'implantation d'une station du REM est une composante essentielle pour renforcer la connectivité et l'accessibilité du secteur, des promoteurs et des organismes communautaires estiment que le REM n'est pas l'unique solution pour un réseau structurant, car il ne répond pas à l'ensemble des besoins de transport collectif d'un secteur mal desservi. C'est pourquoi son implantation ne devrait pas être considérée comme une condition à l'introduction de l'habitation.

Des professionnels de l'aménagement, outre l'incertitude de la mise en place de la station du REM, rappellent les enjeux de coordination et de gouvernance dans le développement et l'aménagement des transports sur le territoire. Ils appellent à une certaine prudence dans la mise en œuvre du PDMV, qui devra s'ajuster en fonction de l'évolution du dossier. Le secteur se développant, des résidents s'y installeront avant qu'une offre adéquate de transport collectif soit finalisée.

¹⁴⁹ Lemay Co, doc. 7.11, p. 15.

D'autres propositions du PDMV en vue d'accroître l'offre et l'efficacité des transports collectifs ont été bien reçues, comme :

- La réactivation du tramway utilisant l'ancienne emprise du Minirail Expo Express pour connecter le secteur avec l'ouest de la Ville;
- La remise en place d'un quai pour la navette fluviale telle qu'elle existait lors d'Expo 67;
- La réactivation de l'Expo-Express Cité-du-Havre qui représentait un parcours de 5,7 km.

Des participants se sont inquiétés de l'absence d'engagement précis en ce qui a trait aux transports collectifs¹⁵⁰, dont l'absence de ligne d'autobus STM dans le sous-secteur de la Cité-du-Havre.

2.7.5 Une saine gestion du stationnement

Le PDMV annonce sept balises d'aménagement pour assurer une saine gestion du stationnement. Celles-ci visent :

- un nombre suffisant de stationnements pour vélos;
- une limitation de l'offre en stationnement véhiculaire dans les futurs projets immobiliers;
- la mutualisation des unités de stationnement;
- l'électrification des espaces de stationnement;
- une restriction des voies d'accès menant aux aires de stationnement extérieures et intérieures;
- l'aménagement d'aires de stationnement en souterrain;
- l'aménagement d'espaces de stationnement en autopartage.

L'ensemble des balises d'aménagement pour assurer une saine gestion du stationnement a été perçu comme un levier important pour atteindre les objectifs de mobilité durable. Les balises ont été bien reçues sous réserve d'alternatives disponibles et attrayantes à l'utilisation de la voiture, et d'un changement important dans les comportements de mobilité.

Eu égard au maintien de la circulation automobile dans le secteur, il a été demandé que les espaces de stationnement soient tout de même planifiés en quantité suffisante. Pour y parvenir, le plan d'action devrait prévoir une étude sur le stationnement dans le secteur qui permettrait de mesurer l'adéquation de l'offre et de la demande, plus spécifiquement

¹⁵⁰ Lemay Co, doc. 7.11, p. 15.

le potentiel de mutualisation des espaces, de services de covoiturage et d'autopartage. Ces derniers services devraient être mis en place dès la réalisation des premiers développements immobiliers. L'étude demandée devrait faire appel à toutes les parties prenantes concernées.

– Des stationnements pour vélos en nombre suffisant

On a fait valoir durant la consultation que les ratios de stationnements pour vélos prévus dans le plan d'action étaient inférieurs à ceux ciblés par la réglementation de l'arrondissement du Sud-Ouest qui sont de 1,5 et non de 1 par logement. La cible proposée ne tient pas compte de la forte croissance du vélo chez tous les groupes d'âge et n'est pas propre à stimuler cette croissance. Des espaces devraient aussi être prévus pour les visiteurs à vélos et les vélos surdimensionnés¹⁵¹.

– Une offre limitée de stationnement véhiculaire dans les futurs projets immobiliers

La cible d'une unité de stationnement par deux logements dans les nouveaux projets immobiliers a été jugée ambitieuse par les uns et trop généreuse par d'autres. Dans un cas, on a fait valoir que même si le secteur Bridge-Bonaventure se situe à proximité du centre-ville, la cible avancée n'est envisageable que si les alternatives à la voiture sont en place, qu'il s'agisse des modes actifs ou des transports collectifs, dont le REM¹⁵². Dans l'autre, il a été proposé une unité de stationnement par quatre logements, en faisant valoir que la proposition de la Ville pourrait générer jusqu'à 3 000 places de stationnement dans les sous-secteurs assez restreints du triangle de la pointe Saint-Charles Nord, du bassin Wellington et ses abords et de la pointe du Moulin¹⁵³.

Il a aussi été rappelé que la limitation prévue dans le Plan libérerait des espaces extérieurs, diminuerait les îlots de chaleur, en plus de réduire les coûts de construction et de financement hypothécaire¹⁵⁴.

– La mutualisation des unités de stationnement

La mutualisation des unités de stationnement a été reconnue comme un objectif pertinent pour améliorer la qualité de la mobilité et renforcer les connexions. La SIC fait valoir : « *Une mutualisation complète des stationnements dans le sous-secteur du Bassin Wellington est toutefois difficilement envisageable, étant donné notamment la multitude des partenaires privés impliqués,*

¹⁵¹ Conseil régional de l'environnement de Montréal, doc. 7.58, p. 5.

¹⁵² Société immobilière du Canada, doc. 7.36, p. 85-84.

¹⁵³ Action-Gardien, CDC de Pointe-Saint-Charles, doc. 7.38, p. 75.

¹⁵⁴ Craig Sauvé et Gabriel Imbeau, doc. 7.19, p. 5-6.

*de la complexité d'implantation et de gestion, et de certains besoins opérationnels*¹⁵⁵. » Cela dit, la mutualisation induirait des effets positifs sur la limitation des stationnements en surface et encouragerait une mutualisation des espaces par sous-secteur.

Par ailleurs, des enjeux de mise en œuvre ont été relevés telle la coordination de promoteurs différents intervenant durant diverses phases de réalisation d'un projet. On signale aussi que la mutualisation des stationnements souterrains aurait pour effet de concentrer les déplacements. Des conditions préalables à la mutualisation seraient nécessaires concernant les droits d'accès, le partage des responsabilités et des bénéfices, l'architecture des stationnements et l'encadrement réglementaire¹⁵⁶.

– L'aménagement d'aires de stationnement en souterrain

Il a été noté durant la consultation que le Plan demeure parfois flou sur les stationnements automobiles sur rue, des indices laissant croire à leur présence sans qu'elle soit clairement identifiée. Des organismes demandent de ne pas aménager de stationnement sur rue, hormis des zones de débarcadères et de stationnement de courte durée pour les livraisons et les personnes à mobilité réduite. Les sous-secteurs du triangle de la pointe Saint-Charles Nord, du bassin Wellington et de la pointe du Moulin seraient spécifiquement visés par cette mesure.

En s'appuyant sur les principes de l'Attestation stationnement écoresponsable, des personnes ont proposé des mesures incitatives à la requalification et au réaménagement du stationnement en surface : l'abolition du stationnement gratuit en vertu du principe de l'utilisateur payeur, l'augmentation de la taxe sur le stationnement non résidentiel, ainsi que l'interdiction de nouveaux stationnements, pôles de mobilité ou espaces d'autopartage en surface pour les localiser en souterrain ou en structure¹⁵⁷.

2.8 Le cadre réglementaire

La Ville de Montréal présente le Plan directeur de mise en œuvre (PDMV) de Bridge-Bonaventure comme un cadre général d'aménagement servant à guider la transformation du secteur et à assurer sa cohérence d'ensemble. À portée non réglementaire, le Plan directeur est accompagné de modifications au Plan d'urbanisme concernant les secteurs à transformer, les affectations, les densités et les hauteurs.

¹⁵⁵ Société immobilière du Canada (ARUP), doc. 7.36, p. 84-85.

¹⁵⁶ Conseil régional de l'environnement de Montréal, doc. 7.58, p. 6.

¹⁵⁷ *Ibid.*, p. 4.

Le PDMV identifie quatre zones dont la réhabilitation s'appuierait sur un plan d'ensemble, c'est-à-dire un document sans portée réglementaire inspiré du Règlement sur les plans d'aménagement d'ensemble, visant à encourager l'action coordonnée des différents propriétaires fonciers et leur concertation avec la Ville. Pour chaque zone ayant fait l'objet d'un accord, une consultation publique pourra être tenue, le cas échéant, puis les modalités de développement retenues seront transposées dans la réglementation du ou des arrondissements concernés.

Pour la Ville de Montréal, ce choix d'outils de planification est justifié par la variété des contextes propres aux différents sous-secteurs, le désir d'éviter la multiplication des projets particuliers (PPCMOI) et le besoin d'assurer que les conditions gagnantes seront réunies avant de fixer des paramètres réglementaires, notamment pour l'introduction d'habitation. Le futur Plan d'urbanisme et de mobilité (PUM) étant en préparation, la Ville ne souhaite pas modifier davantage le Plan d'urbanisme en vigueur¹⁵⁸.

L'intention de ne pas prévoir d'encadrement réglementaire à court terme a généré une grande part d'incompréhension chez les participants, tous horizons confondus, et des craintes quant à un manque de transparence du processus décisionnel.

Étant donné la durée du projet de redéveloppement et la forte pression immobilière qui caractérise le secteur, plusieurs s'inquiètent que l'application et la pérennité des balises reposent « *en grande partie sur la bonne foi des individus en place, sur des choix administratifs et politiques et sur des processus de négociation, [plutôt] que sur des normes transparentes et rigoureuses*¹⁵⁹. » Attendre à l'étape des règlements de concordance avant de définir un encadrement réglementaire laisserait trop d'arbitraires à l'échelon local des arrondissements.

La décision de créer des plans d'ensemble plutôt que des Règlements sur les plans d'aménagement d'ensemble (PAE¹⁶⁰) a induit une certaine confusion parmi les opinions reçues. Il a néanmoins été déploré que rien dans la proposition de la Ville ne viendrait contraindre l'approche par Plan d'ensemble dans les zones désignées, et que rien, par conséquent, « *ne pourrait empêcher la Ville de Montréal ou un arrondissement, dans quelques années, de faire une modification réglementaire conforme au Plan d'urbanisme pour autoriser un projet à la pièce*

¹⁵⁸ OCPM, Transcription de la séance de questions réponses du 16 mai 2023, doc. 6.2.1, p. 34.

¹⁵⁹ Action-Gardien, CDC de Pointe-Saint-Charles, doc. 7.38, p. 94.

¹⁶⁰ Pour en savoir plus concernant le Règlement sur les plans d'aménagement d'ensemble (PAE), voir notamment <https://www.mamh.gouv.qc.ca/amenagement-du-territoire/guide-la-prise-de-decision-en-urbanisme/reglementation/reglement-sur-les-plans-damenagement-densemble/>.

sur un site situé au sein d'une des zones de planification intégrée, même s'il n'y a pas de plan d'ensemble approuvé¹⁶¹. »

Tout en soulignant un manque de clarté du Plan directeur à ce sujet, des acteurs institutionnels et des représentants du milieu d'affaires redoutent que les modalités d'introduction de l'habitation ne viennent prolonger et complexifier le redéveloppement du secteur par un surcroît de démarches administratives, un mode de développement « projet par projet¹⁶² » et une multiplication des processus de consultation.

Des groupes communautaires, des acteurs institutionnels et des professionnels de l'aménagement prient donc la Ville de renforcer substantiellement le Plan d'urbanisme afin qu'il reflète plus fidèlement les orientations et les balises du PDMV, à défaut de quoi certains indiquent s'opposer au projet de règlement soumis à la consultation. Si, d'une part, on suggère d'intégrer les objectifs du PDMV au Plan d'urbanisme dès maintenant afin de les sécuriser en vue du futur PUM, d'autre part, on encourage la Ville à apporter des ajustements au Plan directeur en fonction du PUM, une fois celui-ci adopté.

Le recours à de véritables PAE plutôt qu'à des plans d'ensemble sans portée réglementaire présenterait plusieurs avantages, selon ces participants, notamment ceux d'obliger les propriétaires à développer des propositions concertées, d'exiger qu'ils démontrent leur respect des balises du PDMV et, en soumettant tout projet de PAE à une consultation publique, de rendre le processus décisionnel plus transparent. Cet encadrement réglementaire laisserait également « *place à la créativité tout en assurant des standards élevés en termes de forme urbaine, de qualité architecturale et d'interface entre le domaine public et les projets immobiliers¹⁶³.* » En plus des quatre zones identifiées, on estime donc que des PAE sauraient répondre aux enjeux affectant les sous-secteurs de la pointe du Moulin et de la Cité-du-Havre, notamment la complexité entourant leur redéveloppement, la mixité des usages et, dans le cas de la pointe du Moulin, son emplacement stratégique et le maintien des entreprises.

Pour des promoteurs immobiliers, des gens d'affaires et des firmes d'architecture, intégrer directement les paramètres recherchés au Plan directeur permettrait d'accélérer et de simplifier les processus d'approbation, afin que le redéveloppement du secteur puisse s'amorcer dans les plus brefs délais et de façon prévisible.

¹⁶¹ Société immobilière du Canada, doc. 7.36, p. 24.

¹⁶² Consortium pour le développement du secteur Bridge-Bonaventure et la Pointe-du-Moulin, doc. 7.46, p. 34.

¹⁶³ Ordre des urbanistes du Québec, doc. 8.52, p. 7.

2.9 Le financement

Plusieurs participants issus de la communauté des affaires ont rappelé que la requalification du secteur Bridge-Bonaventure exigera des investissements substantiels, une concertation de tous les paliers de gouvernement et une fiscalité à l'avenant.

Préalablement à la mise en marche des projets de développement immobiliers, des investissements majeurs seront nécessaires spécialement pour décontaminer les sols, restaurer les berges, restructurer le réseau routier, améliorer les réseaux d'aqueduc et d'égouts, et acquérir des terres pour l'aménagement de parcs ou d'espaces publics. Il en sera de même pour la préservation et la mise en valeur des éléments patrimoniaux présents sur le territoire. Or, la situation financière de la Ville de Montréal est telle que cette dernière devra compter sur des investissements financiers provenant des gouvernements québécois et canadien pour parvenir à développer le secteur. Cet apport se justifierait d'autant que de nombreuses propriétés du secteur appartiennent à des sociétés publiques et parapubliques de compétences fédérales ou provinciales. De plus, ce vaste projet vient répondre à deux enjeux à portée plus large que le territoire visé : la crise du logement et la lutte aux changements climatiques. C'est pourquoi, à l'instar de leur engagement dans le Groupe d'accélération pour l'optimisation du projet de l'Hippodrome (GALOPH), il a été demandé que les trois paliers de gouvernements unissent leurs efforts pour la requalification du secteur Bridge-Bonaventure, en vue d'une planification concertée avec toutes les parties prenantes, de l'identification de solutions de financement pour le développement des infrastructures et d'un accompagnement des entreprises concernées¹⁶⁴.

En réponse plus spécifique à la crise du logement et pour faire du bassin Wellington un projet pilote exemplaire de milieu de vie hors marché spéculatif, des organismes communautaires ont proposé la création d'une table de travail avec les gouvernements fédéral et provincial afin de trouver des solutions de financement innovantes qui permettraient d'y donner suite¹⁶⁵.

Il a aussi été fait appel à une fiscalité qui n'impacterait pas la densification du secteur Bridge-Bonaventure. Depuis 2016, les municipalités sont autorisées à délivrer des permis de construction moyennant des redevances qui accroissent les coûts de projets plus denses. C'est pourquoi il a été demandé que la Ville, en collaboration avec le gouvernement du Québec, adopte une fiscalité incitative et ne donne pas suite à son intention d'introduire

¹⁶⁴ Chambre de commerce du Montréal métropolitain, doc. 7.48, p. 12.

¹⁶⁵ Action-Gardien, CDC de Pointe-Saint-Charles, doc. 7.38, p. 138.

des redevances de développement pour financer certaines infrastructures ou des équipements municipaux. Aux dires de promoteurs immobiliers, celles-ci seraient ultimement comptabilisées dans les coûts de construction et, de ce fait, pénaliseraient le développement d'aires stratégiques, dont les TOD, tout en nuisant à l'abordabilité des logements¹⁶⁶.

2.10 La mise en œuvre

Au cours de la consultation, trois autres conditions ont été mises de l'avant pour que le Plan directeur porte fruit : une vision claire et des instruments législatifs et administratifs pertinents; un échéancier et un suivi de mise en œuvre; une concertation de toutes les parties prenantes.

2.10.1 Une vision claire et des instruments appropriés

Les deux premiers préalables à la mise en œuvre et à la réussite du PDMV sont une vision claire des objectifs poursuivis et des instruments de mise en œuvre nettement identifiés¹⁶⁷. Il a été rappelé que si la requalification du secteur Bridge-Bonaventure fait consensus, des désaccords majeurs ont été exprimés concernant des éléments de vision, notamment les usages, les hauteurs et la densité. Certains des instruments législatifs ou administratifs nécessaires à leur mise en œuvre ont été jugés imprécis ou inadéquats.

C'est pourquoi il a été demandé que le Plan projette une vision ferme du développement souhaité et des moyens envisagés pour y parvenir. Pour être contraignante, cette vision, ainsi que les objectifs et les balises qui la traduisent, devraient être transposés explicitement dans les modifications qui seront apportées au Plan d'urbanisme, de même que dans les instruments administratifs qui seront utilisés pour sa mise en œuvre.

2.10.2 Un échéancier et un suivi de mise en œuvre rigoureux

Compte tenu de leur complexité, la coordination et le séquençage des divers éléments du Plan sont de première importance et il importe que l'échéancier et le suivi de sa mise en œuvre en tiennent compte. Malgré les incertitudes associées à un projet de cette taille et de son étalement sur de nombreuses années, il a été rappelé l'importance d'un échéancier connu, tout en sachant que celui-ci sera révisé suivant les avancées et qu'au fil du temps, il faudra actualiser des éléments du Plan directeur et de la stratégie de mise en œuvre pour répondre à divers impératifs¹⁶⁸.

¹⁶⁶ Chambre de commerce du Montréal métropolitain, doc. 7.48, p.12; Amis de la Montagne, doc. 7.22; Arnold Beaudin, doc. 7.20, p. 5.

¹⁶⁷ Héritage Montréal, doc. 7.55, p. 3.

¹⁶⁸ Habiter en ville, doc. 7.12, p.7; Ordre des urbanistes du Québec, doc. 8.52, p. 7.

2.10.3 La concertation des parties prenantes

De nombreux participants ont souligné la qualité des consultations publiques et des démarches menées par la Ville en amont du dépôt du Plan directeur, tout comme des initiatives de concertation menées en parallèle dans les communautés locales. Il a été demandé de pérenniser cette concertation pour le suivi de la mise en œuvre du PDMV. Il a cependant été aussi évoqué que la réussite du redéveloppement du secteur dépendra de la concertation des acteurs présents sur le terrain même, dont les grands propriétaires, les industries, les promoteurs et les bailleurs de fonds. Une structure administrative dédiée s'avérerait indispensable pour planifier et coordonner les interventions de toute nature et les arrimer aux divers programmes de financement.

Cette structure, tout en demeurant agile, devrait aussi faire appel aux acteurs qui sont responsables du développement social et économique, de l'aménagement et du transport. Les mesures associées aux objectifs de transition écologique du Plan devraient aussi être portées par tous les acteurs participant au développement du secteur Bridge-Bonaventure¹⁶⁹. Elles requièrent une concertation et une collaboration entre tous et à tous les niveaux.

Il a été aussi rappelé durant la consultation l'importance d'associer les peuples et les communautés autochtones à la concertation afin qu'elles puissent exprimer leurs besoins et leurs propositions, et qu'elles se réapproprient l'espace par le biais notamment de l'habitation, de la trame verte et bleue, de l'art et de la culture et de la vie communautaire¹⁷⁰.

Plusieurs participants, dont des promoteurs et des gens d'affaires, ont fait valoir que tant à Montréal qu'à l'étranger, la réussite de projets urbains d'envergure était liée à la mise en place d'un organisme voué à leur développement¹⁷¹. Les réussites des projets suivants ont été citées à titre d'exemples : le Quartier des spectacles et le Quartier international de Montréal, le faubourg des Récollets, le Technopôle Angus et le Technoparc de Montréal. Cette approche a permis à la Ville d'être proactive et de mettre de l'avant les leviers dont elle dispose sur les plans fiscaux, réglementaires et financiers, comme du développement de partenariats¹⁷².

À l'étranger, un modèle de cellule de gestion permanente a été évoqué pour encadrer avec succès le développement de projets cohérents sur le plan social, économique et

¹⁶⁹ BC2, doc. 8.20, p. 11.

¹⁷⁰ Action Gardien, CDC de Pointe-Saint-Charles, doc. 7.38, p. 86.

¹⁷¹ Arnold Beaudin, doc. 7.20, p. 33.

¹⁷² Société immobilière du Canada, doc. 7.36, p. 17.

environnemental, comme ceux de HafenCity à Hambourg, Samoa à Nantes ou Lyon Confluence à Lyon¹⁷³.

À une autre échelle, il a été proposé que les conditions de succès et les bonnes pratiques associées aux projets pilotes de cellules facilitatrices mises en place par la Ville en 2021 soient mises à profit pour assurer le succès des futurs projets immobiliers dans le secteur Bridge-Bonaventure¹⁷⁴.

¹⁷³ Craig Sauvé et Gabriel Imbeau, doc. 7.19, p. 8.

¹⁷⁴ Chambre de commerce du Montréal métropolitain, doc. 7.48, p. 11.





3

L'analyse et les recommandations

Ce troisième chapitre présente l'analyse et les recommandations de la consultation publique portant sur le secteur Bridge-Bonaventure. Il s'appuie sur les opinions recueillies auprès de la population consultée et l'ensemble de la documentation soumise dans le cadre de cette consultation.

3.1 Le cadre d'analyse

Dans son projet de Plan directeur de mise en valeur du secteur Bridge-Bonaventure (PDMV), la Ville de Montréal présente une stratégie composée d'orientations, d'objectifs et de balises d'aménagement visant à orienter le développement et l'aménagement d'un secteur qui chevauche deux arrondissements. L'approche préconisée se veut graduelle, fondée sur un instrument qualitatif tel que le PDMV, qui sera suivi de réglementations spécifiques. Cette approche diffère de la méthode souvent utilisée pour le redéveloppement d'un secteur, qui prend la forme d'une démarche réglementaire, notamment par l'adoption d'un programme particulier d'urbanisme (PPU), qui était l'une des recommandations du rapport de l'OCPM de 2020.

Compte tenu de cette approche graduelle, plusieurs éléments ne sont pas encore connus à cette étape-ci et n'ont ainsi pas pu faire l'objet de cette analyse.

De même, le manque de précisions ou d'information sur certains projets liés au développement du secteur a représenté un défi particulier pour cette démarche de consultation. Personne n'a eu accès, entre autres, aux projets de reconstruction de l'autoroute Bonaventure en boulevard urbain de la société PJCCI ni au projet de redéveloppement de la pointe du Moulin, qui inclurait la construction de 2000 logements par le promoteur Devimco et la transformation du silo n° 5.

Par ailleurs, il est à noter qu'en plus de la consultation publique sur la vision d'avenir du secteur menée par l'OCPM en 2019 et des travaux de concertation réalisés depuis par la Ville (Table et ateliers thématiques), la présente consultation s'ajoute à d'autres initiatives privées.

Il est également important de porter attention à une série d'enjeux déjà présents dans le PDMV ou créés par d'autres démarches en cours ou en voie d'être initiées, dont l'incidence ne peut, à cette étape, être mesurée. Notamment :

- Une part significative des terrains, incluant certaines voies publiques, est la propriété d'autres entités publiques, à savoir la Société immobilière du Canada (SIC), la Société canadienne d'hypothèque et de logement (SCHL), Loto-Québec et Ivanhoé Cambridge. Plusieurs projets importants de redéveloppement du secteur sont en cours d'élaboration ou à l'étape préliminaire de leur mise en œuvre.
- Cette consultation a lieu alors que la Ville de Montréal prépare son nouveau Plan d'urbanisme et de mobilité (PUM). La publication du présent rapport précédera celle du

nouveau PUM, dont certains éléments pourraient rendre nécessaire une révision du PDMV ou des étapes de sa mise en œuvre.

L'analyse qui suit ainsi que les recommandations formulées prennent en compte les considérations évoquées ci-dessus et propose un pas supplémentaire vers l'objectif de développer ce secteur « *pour que sa mise en valeur soit à la hauteur de sa richesse et de son potentiel*¹⁷⁵ », comme le souhaite la Ville de Montréal.

3.2 L'énoncé de vision

L'énoncé de vision proposé dans le PDMV a été reçu favorablement dans son ensemble. Répondant aux différentes opinions émises lors de la consultation en amont, incluant le précédent rapport de l'OCPM, la vision du PDMV englobe un ensemble d'éléments qui ont été reconnus comme des caractéristiques essentielles au développement du secteur, notamment la vocation économique, la création de milieux de vie et d'emplois diversifiés, la carboneutralité, la mobilité durable, le patrimoine et la mise en réseau des espaces publics et des lieux emblématiques.

Cela dit, il est à noter que plusieurs critiques formulées à l'égard du PDMV lors de la consultation concernent ce que l'on pourrait nommer comme un manque d'audace, que ce soit dans la formulation des objectifs ou dans la mise en œuvre du Plan directeur. De nombreuses personnes ont souhaité que la Ville place l'innovation au cœur de l'atteinte de ses objectifs, qu'il s'agisse de carboneutralité, de cohabitation, d'inclusivité, notamment dans ses réponses aux besoins en logements abordables. Afin d'innover, diverses initiatives pourraient être étudiées, comme la mise sur pied d'une corporation paramunicipale, un projet pilote d'école mutualisée, des projets d'énergie solaire photovoltaïque, des marais filtrants pour la gestion des eaux usées, la réouverture de tunnels existants sous le canal de Lachine, pour n'en citer que quelques-uns.

Dans les sections suivantes, des avis et des recommandations qui vont en ce sens sont formulés, et invitent la Ville de Montréal à faire preuve de davantage d'audace et d'innovation pour atteindre les objectifs du PDMV.

En toute logique avec cette invitation générale, il appert que l'énoncé de vision gagnerait à faire état de cette volonté d'agir avec un esprit d'innovation, en énonçant clairement l'objectif d'offrir des projets de développement qui répondent aux grandes opportunités qu'offre le redéveloppement de ce secteur.

¹⁷⁵ Plan directeur de mise en valeur du secteur Bridge-Bonaventure, doc. 3.1, p. 22.



Recommandation 1

Que le PDMV et le projet de règlement soient adoptés en tenant compte des recommandations du présent rapport et en incluant dans l'énoncé de vision une référence explicite à l'audace, à l'ambition et à l'esprit d'innovation qui seront indispensables pour atteindre les objectifs de tous les volets du développement du secteur.

3.3 La transition écologique

Bridge-Bonaventure est décrit dans le PDMV comme un « *environnement urbain de faible qualité et fortement minéralisé*¹⁷⁶ ». Le PDMV propose que la transition écologique dans le secteur soit un principe transversal, nécessitant des interventions en aménagement, en mobilité, dans la construction de nos bâtiments, dans la gestion de nos déchets et en économie. Les interventions phares qu'il prévoit incluent un réseau thermique urbain, une gestion intégrée des eaux pluviales, une zone à priorité piétonne, des systèmes centralisés de gestion des déchets ainsi que des pôles de logistique et de mobilité. L'analyse et la consultation démontrent que ces propositions sont pertinentes.

3.3.1 La carboneutralité

En présentant sa vision en matière de transition écologique pour le développement du secteur, le PDMV rappelle que la Ville de Montréal vise la carboneutralité pour 2050. Dans cette même présentation, on lit que « *le PDMV s'inspire également de la démarche en cours d'élaboration par la Ville d'une charte des écoquartiers*¹⁷⁷. »

Par ailleurs, dans l'objectif 3.9 de l'Orientation 1, le PDMV prévoit que la Ville valorisera les projets de construction et d'aménagement à faible empreinte écologique. Plusieurs participants ont soutenu que cet objectif manque d'ambition et ont remis en cause une approche urbanistique qui ne permet pas d'atteindre un objectif de carboneutralité. Par exemple, l'Institut Next Generation Cities de l'Université Concordia a fait part d'études sur des bâtiments de 40 étages ou plus qui ont conclu que « *l'augmentation de la hauteur des bâtiments pour les immeubles de très grande hauteur a un impact significatif sur les émissions de carbone*

¹⁷⁶ Plan directeur de mise en valeur du secteur Bridge-Bonaventure, doc. 3.1, p. 18.

¹⁷⁷ *Ibid.*, p. 31.

*intrinsèque des constructions*¹⁷⁸. » Cette opinion est partagée par d'autres participants qui trouvent que « *ces tours en béton ne sont pas écologiques*¹⁷⁹ » et qui militent pour la construction d'immeubles carboneutres, de bois et de matériaux recyclés¹⁸⁰, en limitant leurs hauteurs¹⁸¹.

L'analyse démontre que des innovations sont déjà présentes, telles que l'agriculture urbaine, l'encouragement de l'économie circulaire, la mutualisation des infrastructures et l'offre de services de proximité à 15 minutes des domiciles. Toutefois, les mesures proposées sont insuffisantes, surtout celles qui visent le secteur privé. Des participants ont posé des questions quant à l'absence de l'énergie solaire photovoltaïque¹⁸² dans les mesures proposées et ont recommandé que les constructions résidentielles « *soient réellement écologiques et répondent aux plus hautes normes en la matière*¹⁸³. » Plusieurs autres idées ont été soumises, notamment la création d'un cadre d'évaluation de la carboneutralité, un calcul et une déclaration des émissions de cycle de vie, et l'intégration dans les instruments de planification du coefficient de Biotope.

Dans son Plan climat 2020-2030, la Ville prévoit bonifier les outils de planification et de réglementation en urbanisme afin de favoriser l'aménagement de quartiers adaptés aux changements climatiques. Ce Plan prévoit notamment la proposition de faire de l'hippodrome « *le premier écoquartier carboneutre de Montréal*¹⁸⁴. » Dans le contexte actuel, le PDMV ne doit pas se limiter à « s'inspirer » des principes des écoquartiers, mais plutôt d'en proposer la concrétisation pour les nouveaux secteurs à développer. De même, on devrait y retrouver l'idée de certifications environnementales pour les nouveaux bâtiments ainsi que des stratégies pour réduire la fréquence de l'utilisation de la voiture.

¹⁷⁸ Next Generation Cities Institute de l'Université Concordia, doc. 7.41, p. 11.

¹⁷⁹ Le Détour de Pointe-Saint-Charles, doc. 8.23, p. 3.

¹⁸⁰ Poddubiuk architecture, doc. 7.25, p. 10.

¹⁸¹ Transcription de la séance d'audition des opinions du 15 juin 2023, doc. 6.5.1, p. 109, L. 3120-3126.

¹⁸² Poddubiuk architecte, doc. 7.25, p.10; Next Generation Cities Institute de l'Université Concordia, doc. 7.41, p. 16.

¹⁸³ Clinique communautaire de Pointe-Saint-Charles, doc. 7.18, p. 32.

¹⁸⁴ Ville de Montréal, Plan climat 2020-2030, doc. 5.2.2, p. 67.



Recommandation 2

Que le PDMV affirme clairement la volonté de réaliser des écoquartiers carboneutres dans le développement du secteur Bridge-Bonaventure.

3.3.2 La biodiversité

La biodiversité figure parmi les préoccupations de nombreux participants ainsi que du comité mixte. Tous invitent aussi la Ville à faire preuve de plus d'ambition et d'innovation à cet égard. Certains ont avancé que le développement du secteur pourrait contribuer à atteindre les objectifs fixés dans le Plan Climat Montréal, ainsi qu'à atteindre l'objectif de 30 % de protection des milieux naturels que s'est fixé la Communauté métropolitaine de Montréal. Pour ce faire, il faudra restaurer les milieux naturels du secteur et en créer de nouveaux.

Un projet présenté qui répond à ces préoccupations est la mise en place d'un marais filtrant qui nettoierait les eaux usées du centre-ville et de Pointe-Saint-Charles, tout en offrant des habitats pour la biodiversité urbaine¹⁸⁵. Ce projet constitue un exemple parmi d'autres d'innovations susceptibles d'enrichir le PDMV.

En matière de protection et de développement de la biodiversité dans le secteur Bridge-Bonaventure, il est important que la Ville fasse preuve d'audace et d'innovation dans les moyens qui seront choisis pour atteindre les objectifs fixés dans le Plan climat Montréal, et en concordance avec les objectifs de la CMM d'atteindre 30 % de milieux naturels restaurés et protégés. Cette approche gagnerait à être placée au cœur de l'examen attentif des projets qui pourraient contribuer à l'atteinte de ces objectifs mis de l'avant durant les consultations, notamment le projet de marais filtrant.

3.4 La vocation économique

Le PDMV réaffirme la volonté de la Ville de Montréal d'agir de concert avec les différentes parties prenantes (entreprises, citoyens, organismes, etc.) afin de renforcer la vocation économique et de consolider les activités industrielles du secteur. Le PDMV a d'ailleurs placé le dynamisme économique du secteur au cœur de sa vision et en a fait sa première grande orientation en faisant référence à « *une vocation économique renforcée par des milieux de vie*

¹⁸⁵ Catalyse Urbaine architecture et paysages, doc. 7.43, p. 1-17.

et d'emploi respectant l'esprit du lieu¹⁸⁶ ». L'introduction de l'habitation dans le secteur y est subordonnée.

3.4.1 Préserver la vocation économique

Les objectifs clés énoncés dans le PDMV sont, entre autres, celui d'assurer la stabilité et la durabilité des activités existantes comme celles du Port de Montréal, de Minoteries ADM, et de Canada Maltage qui sont au cœur de la vitalité économique de la métropole. L'analyse et la consultation ont mis en lumière l'importance des activités économiques dans le secteur, incluant l'agroalimentaire, dont la minoterie ADM, qui produit 70 % de la farine consommée au Québec¹⁸⁷, et Canada Maltage, qui produit une part importante du malt utilisé par les brasseries québécoises¹⁸⁸. Toutefois, l'importance et l'avenir de ce secteur d'emplois ne font pas l'unanimité. Pour certains c'est un secteur en dévitalisation. D'autres appellent de leurs vœux une vocation économique plus adaptée à cohabiter avec des usages sensibles comme le résidentiel et estiment que le maintien des activités portuaires à long terme, au cœur d'un projet de réurbanisation, n'a pas sa place.

La consultation a permis d'entendre que les industries installées dans le secteur ne prévoient pas le quitter¹⁸⁹ et continuent d'y investir¹⁹⁰. Comme l'avait souligné l'OCPM dans son rapport de 2020, Bridge-Bonaventure n'est pas une friche industrielle¹⁹¹. La vocation économique est à préserver. Ceci représente des enjeux réglementaires pour assurer la cohabitation des usages; la Ville devra clarifier cet aspect dans le PDMV.

3.4.2 Le quartier des artisans

Le PDMV prévoit qu'un quartier des artisans sera implanté dans le secteur Bridge-Bonaventure. Ce projet permettra de consolider des espaces artisanaux et patrimoniaux existants, comme les Forges de Montréal, l'Espace Verre, ou les facteurs d'orgues Juget Sinclair. Il s'agirait d'attirer de nouveaux artisans et des écoles de métiers d'art actuellement dispersées. Leur arrivée favoriserait la mutualisation d'infrastructures de production et de formation, mais aussi de services, ainsi que leur pérennisation. Sa localisation dans le quartier Pointe-Saint-Charles à la

¹⁸⁶ Plan directeur de mise en valeur du secteur Bridge-Bonaventure, doc. 3.1, p. 23.

¹⁸⁷ Transcription de la séance d'audition des opinions du 28 juin 2023, doc. 6.8.1, p. 73, L. 2230-2240.

¹⁸⁸ Mémoire déposé lors de la consultation sur l'avenir du secteur Bridge-Bonaventure en 2019, Canada Maltage Compagnie Limitée, doc. 8.43, p. 2.

¹⁸⁹ ADM Agri-Industries Company, doc. 7.32, p. 3-4; Administration portuaire de Montréal, doc. 7.39, p. 5-6; Mémoire déposé lors de la consultation sur l'avenir du secteur Bridge-Bonaventure en 2019, Canada Maltage Compagnie Limitée, doc. 8.43, p. 2.

¹⁹⁰ ADM Agri-Industries Company, doc. 7.32, p. 3-4.

¹⁹¹ Rapport de consultation publique sur l'avenir du secteur Bridge-Bonaventure, doc. 5.1, p. 84.

fin du prolongement de la rue Centre sur le bassin Wellington est stratégique, dans la mesure où il constituerait une zone tampon avec les entreprises du secteur.

Pour concrétiser le projet de quartier des artisans, la Ville devra réunir l'ensemble des parties prenantes et développer une stratégie de mise en œuvre du projet dans toutes ses dimensions, incluant la création d'ateliers, d'espaces de formation et de milieux de vie. À cette fin, la Ville devra utiliser les outils nécessaires pour garantir la pérennité des locaux de pratique existants et pour que le secteur accueille des structures innovantes susceptibles de faciliter un ancrage durable des artistes et des artisans dans le secteur.



Recommandation 3

Que le Plan d'action du PDMV prévoie le développement d'une stratégie multipartite afin de créer le quartier des artisans dans toutes ses dimensions et que la Ville utilise les outils nécessaires pour en garantir la pérennité.

3.4.3 Le Parc d'entreprises de la Pointe-Saint-Charles

Les entreprises installées dans le Parc d'entreprises de la Pointe-Saint-Charles (PEPSC) œuvrent majoritairement dans les domaines de l'audiovisuel et des technologies de l'information et des communications (TIC). Le PDMV propose de consolider ces activités dans le secteur, tout en permettant la diversification (bureau, industriel léger). On y retrouve également des services municipaux. Il s'y fait aussi de la recherche et du développement à des fins d'expérimentation.

Ce parc d'entreprises est un site attrayant par sa localisation. Dans une perspective de mixité des usages, il serait pertinent de diversifier les activités du PEPSC et d'y aménager un campus d'affaires avec services intégrés. Certains groupes ont proposé de transformer le secteur en éco-parc industriel et d'y instaurer un pôle de recherche pour expérimenter des solutions aux enjeux auxquels sont confrontées les entreprises dans leurs objectifs de réduire leur empreinte écologique¹⁹².

Dans cette veine, l'idée soumise par la Chambre de commerce du Montréal métropolitain (CCMM) de créer un concept complémentaire aux zones d'innovation en région afin de développer des projets porteurs qui n'ont pas été sélectionnés est tout à fait pertinente et

¹⁹² Action-Gardien, CDC de Pointe-Saint-Charles, doc. 7.38, p. 64-65.

correspond à l'esprit d'audace et d'innovation qui doit animer le PDMV. Ce concept pourrait prendre la forme d'un hub d'innovation en technologies propres.



Recommandation 4

Que le PDMV prévoie un concept qui s'inspire des zones d'innovation en technologies propres afin de favoriser le développement de projets audacieux et innovants, pour que le PEPSC contribue à la vitalité économique du secteur et à la carboneutralité à l'échelle du quartier et de la ville.

3.5 Introduire l'habitation

Une proportion importante des opinions exprimées a porté sur les projets résidentiels et les enjeux liés à l'habitation. La consultation a fait ressortir les possibilités considérables qu'offre le développement du secteur et de ses six sous-secteurs, notamment en matière de création de nouveaux milieux de vie. L'enjeu est d'autant plus important qu'il comporte la possibilité de créer de toutes pièces un nouveau quartier dans un sous-secteur actuellement totalement dépourvu d'habitation, le bassin Wellington et ses abords. Le projet constitue une rare occasion d'apporter des solutions concrètes à la pénurie de logements que vit Montréal.

Or, bien que le potentiel de développement résidentiel y soit clairement énoncé (au moins 7 600 nouveaux logements, dont 2 600 sur un important espace vert situé dans la Cité-du-Havre), le PDMV soumet l'introduction de l'habitation à plusieurs conditions. Le Plan directeur rappelle notamment l'intention de renforcer « *de façon prioritaire*¹⁹³ » la vocation économique du secteur et de ne permettre les projets immobiliers que « *si les conditions préalables sont atteintes*¹⁹⁴ ».

3.5.1 Les prérequis à l'habitation

Pour assurer une qualité du milieu de vie aux futurs résidents dans un secteur fortement composé d'activités économiques, le PDMV indique que des « conditions gagnantes » ou des prérequis doivent être réunis avant l'introduction de l'habitation. Ceci inclut des enjeux de mobilité et de désenclavement ainsi que les risques pour la sécurité civile et ceux associés aux

¹⁹³ Plan directeur de mise en valeur du secteur Bridge-Bonaventure, doc. 3.1, p. 4.

¹⁹⁴ *Ibid.*, p. 35.

nuisances liées aux activités économiques. De plus, dans certains endroits, les projets devront être intégrés dans un plan d'ensemble pour des sous-secteurs¹⁹⁵.

La consultation et l'analyse mettent en lumière des préoccupations sur plusieurs aspects de l'approche préconisée par la Ville quant à l'introduction de l'habitation dans le secteur. Les prérequis sont larges et plusieurs échappent au contrôle de la Ville ou à celui des promoteurs (par exemple : station du REM, réalisation de franchissements). En l'absence de référence à des délais plus précis, il n'est pas clair non plus si toutes les conditions doivent être atteintes avant de permettre la construction d'habitations, ou si certaines conditions sont plus importantes que d'autres. De plus, le processus pour satisfaire aux prérequis est opaque. Selon la Ville, le PDMV ne sert que de guide et ce sera aux arrondissements d'intégrer des critères d'évaluation dans les règlements adoptés à la suite de l'adoption du PDMV. L'atteinte des conditions sera démontrée par la réalisation d'études et la conclusion d'ententes¹⁹⁶. La ligne de temps de l'insertion de la fonction résidentielle demeure ainsi indéterminée.

Des questions se posent sur les études qui devront fonder les demandes d'insertion de l'habitation et au partage des responsabilités de leur réalisation. Il est à noter que les zones tampons ne font pas partie des prérequis à l'habitation¹⁹⁷. Comme le note ADM, les études pour confirmer la viabilité de l'habitation face aux risques de sécurité civile seraient effectuées par les promoteurs¹⁹⁸. Le rôle de la Ville serait de les évaluer et de les approuver. Il s'agit là d'une question importante dans le processus d'insertion de la fonction résidentielle. Il semble plus approprié que des experts indépendants, mandatés par la Ville, soient impliqués lors de la réalisation des études sur les risques et les nuisances. Cette condition devrait être ajoutée aux prérequis.

¹⁹⁵ Plan directeur de mise en valeur du secteur Bridge-Bonaventure, doc. 3.1, p. 102.

¹⁹⁶ Ville de Montréal, Réponses aux questions des commissaires, doc. 4.5.1, p. 3.

¹⁹⁷ ADM Agri-Industries Company, doc. 7.32, p. 12 : « Force est de constater que les intentions exprimées dans le PDMV quant à la prise en compte des risques et des nuisances par une zone tampon, une gradation des usages et un éloignement des usages sensibles sont absentes des conditions gagnantes. »

¹⁹⁸ Transcription de la séance de questions réponses du 16 mai 2023, doc. 6.2.1, p. 29-30, L. 874-885.



Recommandation 5

Que le PDMV reformule le tableau « *prérequis à l'introduction de l'habitation/ conditions gagnantes* » de manière à préciser que les études relatives à la sécurité civile et à la santé publique soient menées par les autorités municipales.

3.5.2 Le développement résidentiel

La consultation publique a fait ressortir deux visions campées du développement résidentiel. D'une part, on envisage de répondre à la pénurie de logements par le nombre de constructions neuves dans un environnement bâti présenté comme un prolongement du centre-ville. D'autre part, dans un milieu de vie conçu comme une extension du quartier Pointe-Saint-Charles, on souhaite construire des logements en quantité moindre, mais majoritairement abordables et répondant à des besoins ciblés.

Un aspect unique dans Bridge-Bonaventure est qu'une part importante des terrains appartient à des instances publiques ou parapubliques, dont une partie substantielle à la SIC. Pour de nombreux participants, ces terrains devraient être retirés du marché spéculatif. Le PDMV propose de dépasser les exigences du RMM seulement sur les terrains appartenant à la SIC situés dans le sous-secteur du bassin Wellington.

Les statistiques citées au chapitre 2 dans l'arrondissement du Sud-Ouest montrent les craintes de citoyens de Pointe-Saint-Charles relativement à la gentrification. Une réflexion s'impose pour développer une offre de logements qui ne va pas envenimer un problème que l'on souhaite régler. L'offre résidentielle qui sera développée dans Bridge-Bonaventure ne doit pas renforcer un contexte dans lequel le pouvoir d'achat d'une part significative des résidents de quartiers voisins, tels que Pointe-Saint-Charles et la Petite-Bourgogne, s'amenuiserait davantage.

Cette réflexion a été en partie menée au cours de Réflexion 2050, la consultation récente sur le document intitulé *Projet de ville (2022)*, qui doit mener prochainement au Plan d'urbanisme et de mobilité 2050 (PUM). En plus d'une série de solutions à court et long termes pour stimuler l'abordabilité du logement, le rapport de l'OCPM mettait l'accent sur la nécessité d'une planification intégrée de l'habitation à l'échelle de la ville, où le nombre de logements à construire sur les différents sites ainsi que la typologie des unités selon les clientèles visées seraient planifiés concurremment.

Le développement de l'offre résidentielle dans Bridge-Bonaventure doit s'inscrire dans une telle planification, et répondre à des besoins clairement identifiés pour des clientèles

ciblées. Cette approche permettrait d'atteindre l'objectif d'inclusivité mis de l'avant dans des documents tels que le Projet de ville et le Plan stratégique Montréal 2030, mais peu présent dans le PDMV.

Pour « *faire du logement abordable une priorité fondamentale pour l'appareil municipal montréalais*¹⁹⁹ » et développer une masse critique de ce type de logement, la Ville et les paliers de gouvernement supérieurs devront mettre en œuvre des approches de développement résidentiel audacieuses et innovantes.

La SIC fait valoir son rôle de partenaire clé dans le réaménagement du secteur et sa capacité à faciliter les discussions avec d'autres entités fédérales interpellées par le projet, notamment Parcs Canada et Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée.

La Ville devrait donc explorer toutes les avenues possibles – y compris les avenues réglementaires – avec la Société immobilière du Canada afin de dépasser les cibles du Règlement pour une métropole mixte en matière de logement abordable. Par exemple, considérant la « *culture de l'innovation, de la créativité et de l'exemplarité*²⁰⁰ » mise de l'avant par la SIC, et son souci d'atteindre la carboneutralité visée par le PDMV, il y aurait lieu de placer les logements hors marché par le biais d'une fiducie d'utilité sociale, de gagner de l'espace d'habitation en réduisant au maximum celui de la voirie et, en matière de logement, de privilégier des formules telles que les coopératives d'habitation ou le cohabitat qui réduit la superficie des aires privées en mutualisant des espaces communs. En accord avec une précédente recommandation, les limites de hauteurs devraient être déterminées par la carboneutralité des bâtiments.



Recommandation 6

En matière de logement social et abordable, que le PDMV et la Ville :

- précisent dans l'énoncé de vision, les orientations, les objectifs et les balises du Plan directeur, la volonté de créer des logements financièrement accessibles et adaptés aux besoins de clientèles ciblées;
- explorent, dans le respect de la carboneutralité, toutes les avenues possibles – y compris réglementaires – avec la Société immobilière du Canada afin de dépasser les cibles du Règlement pour une métropole mixte en matière de logement social et abordable.

¹⁹⁹ Ville de Montréal, Chantier Montréal abordable, avril 2023, p. 6, disponible à <https://montreal.ca/articles/chantier-montreal-abordable-pour-des-logements-cout-accessible-34118>.

²⁰⁰ Société immobilière du Canada, doc. 7.36, p. 7.

3.5.3 La mixité d'usages

Le concept de mixité d'usages dans Bridge-Bonaventure et, surtout, l'incorporation de celui de « la ville des 15 minutes » ont fait l'objet d'un consensus favorable parmi les opinions exprimées. Le PDMV s'inspire aussi de la démarche en cours d'élaboration par la Ville d'une charte des écoquartiers qui, entre autres, vise à soutenir la proximité d'accès aux biens, aux services et aux emplois²⁰¹.

L'analyse et la consultation ont identifié différents besoins dans le secteur, à commencer par celui de services scolaires. Un pôle de services situé au sud de la rue Wellington a été proposé : il pourrait accueillir une école. Le PDMV prévoit réserver un site pour accueillir des équipements collectifs mutualisés (scolaires, sportifs, culturels, communautaires), mais sans plus de précision. Il est essentiel qu'un site soit consacré à ces projets.

Concernant l'implantation d'une école, le nouveau processus de planification des infrastructures scolaires mis en place par le gouvernement du Québec, ainsi que les contraintes limitant l'innovation des projets scolaires rendent l'implantation d'une école mutualisée avec d'autres équipements publics, telle que visée par le PDMV, loin d'être assurée. Le CSSDM soutient néanmoins la réalisation de projets d'écoles innovantes et recommande de poursuivre le travail de concertation en ce sens.



Recommandation 7

Que la Ville réserve les terrains nécessaires à l'implantation d'équipements collectifs mutualisés dans le secteur, notamment pour garantir l'ajout d'une école.

3.5.4 La densité et les hauteurs

La nécessité de créer une certaine densité résidentielle dans le secteur Bridge-Bonaventure a été largement discutée lors de la consultation, mais les opinions divergent. Plusieurs promoteurs souhaitent que le secteur accueille entre 10 000 et 15 000 nouveaux logements. Ils proposent, pour atteindre ces cibles, la construction de tours allant jusqu'à 120 mètres de

²⁰¹ Plan directeur de mise en valeur du secteur Bridge-Bonaventure, doc. 3.1, p. 31.

hauteur et de grandes densités; coefficients d'occupation du sol ou COS atteignant 10.5, en continuité avec le centre-ville. Ceci pourrait augmenter le nombre de logements construits et dégager des espaces au sol²⁰².

D'autres participants visent plutôt une densité moyenne²⁰³, un COS maximal de 4, avec des endroits où la hauteur pourrait atteindre au maximum 40 à 45 mètres. Ceci s'inscrirait en continuité avec le bâti résidentiel de Pointe-Saint-Charles et refléterait mieux « l'échelle humaine ». Limiter les hauteurs des nouvelles constructions est aussi présentée comme une stratégie en lien avec l'objectif de carboneutralité, notamment par des constructions utilisant une quantité maximale de bois.

Le PDMV propose une position mitoyenne, qui tient compte des bâtiments existants et qui privilégie des hauteurs de 7 à 25 mètres avec quelques bâtiments d'une hauteur maximale de 65 mètres sous certaines conditions²⁰⁴. Cette position est accueillie favorablement par l'Ordre des urbanistes du Québec, parmi d'autres, qui y voient une approche « *globalement équilibrée*²⁰⁵ ». L'analyse et la consultation mettent en lumière la pertinence de l'approche privilégiée dans le PDMV. Toutefois, la construction de très grands édifices, comme tout le reste, devra être carboneutre.

La densité et la hauteur permises dans certains sous-secteurs, en particulier dans la pointe du Moulin, sont problématiques. Le projet de Règlement soumis à cette consultation y maintient les hauteurs de 65 mètres déjà permises dans le Plan d'urbanisme. Il prévoit une augmentation du COS qui pourrait passer de 3 à 5.5 ou 6 selon les documents de référence utilisés pour une partie du sous-secteur. Aucune explication précise n'est donnée concernant la densité permise sur un site situé au milieu de la pointe du Moulin, le terrain 25-T2. Cette éventualité soulève des questions importantes quant à la valorisation du patrimoine sur ce site, notamment concernant l'objectif du PDMV de « *Conserver la prédominance du silo n° 5*²⁰⁶ ». Cette situation doit être clarifiée.

²⁰² Chapitre 2, section 2.3, p. 12.

²⁰³ *Ibid.*, p. 13.

²⁰⁴ OCPM, Transcription de la séance de questions réponses du 9 mai 2023, doc. 6.1.1, p. 13, L. 372-380.

²⁰⁵ Ordre des urbanistes du Québec, doc. 8.52, p. 4.

²⁰⁶ Plan directeur de mise en valeur du secteur Bridge-Bonaventure, doc. 3.1, p. 82.



Recommandation 8

Que le projet de règlement modifiant le Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal précise les hauteurs et les densités dans le sous-secteur de la pointe du Moulin afin de ne pas permettre la construction d'immeubles aussi haut que le silo n° 5.

3.5.5 La cohabitation et les nuisances

L'introduction de l'habitation dans le secteur Bridge-Bonaventure ne peut être envisagée sans tenir compte de la présence de nombreuses activités industrielles. Ceci soulève des enjeux de cohabitation. Comme plusieurs participants l'ont exprimé et comme l'affirme le PDMV, la sécurité et la qualité de vie des citoyens doivent être considérées avant la planification de tout nouveau projet résidentiel.

Les rues et voies ferrées sont essentielles aux activités portuaires et agroalimentaires. Ces activités se déroulent sept jours sur sept et 24 heures par jour. Par exemple, on estime que 470 véhicules par jour²⁰⁷ et entre 60 à 80 convois ferroviaires par semaine²⁰⁸ accèdent au quai Bickerdike, tandis qu'environ 100 camions par jour et 480 wagons par mois desservent la minoterie ADM²⁰⁹.

Des exigences en matière de réduction des nuisances devraient être imposées en tenant compte des lignes directrices qui seront applicables aux nouveaux aménagements à proximité des activités ferroviaires afin de maintenir une cohabitation harmonieuse entre les différents usages. Les bruits occasionnés par les voies ferrées et les infrastructures du REM ont aussi été mentionnés comme des enjeux importants dont il faudra tenir compte pour la santé et le bien-être des futurs résidents, certains réclamant des mesures concrètes comme une distance minimale de 100 mètres entre les nouvelles habitations et ces infrastructures ferroviaires²¹⁰.

Le PDMV prévoit « une gradation des usages autour des activités portuaires, agroalimentaires et de logistique qui génèrent des nuisances au-delà de leurs propriétés afin de créer une zone tampon autour d'usages sensibles²¹¹. » Des activités économiques compatibles avec l'habitation seraient

²⁰⁷ Transcription de la séance d'audition des opinions du 28 juin 2023, doc. 6.8.1, p. 15, L. 435.

²⁰⁸ *Ibid.*, p. 12, L. 370.

²⁰⁹ *Ibid.*, p. 74, L. 2267-2271.

²¹⁰ Direction régionale de santé publique de Montréal, doc. 7.49, p. 7.

²¹¹ Plan directeur de mise en valeur du secteur Bridge-Bonaventure, doc. 3.1, p. 42.

favorisées dans les zones tampons²¹². Toutefois, une distance minimale n'est pas prévue. L'ADM, dans son analyse du PDMV, conclut que même si un périmètre de 100 mètres se trouve sur des cartes du PDMV, ceci reste à être énoncé clairement²¹³. La consultation et l'analyse ont mis en lumière un élément déterminant pour développer le secteur; il faut prévoir et réglementer les zones tampons pour réussir la cohabitation des différents usages dans le territoire.



Recommandation 9

Afin de respecter la vision du PDMV qu'aucun usage sensible, tel que l'habitation, ne soit permis à moins de 100 mètres des activités sources de nuisances et de risques pour la population.

Dans ses propositions de modifications à l'actuel Plan d'urbanisme, la Ville souhaiterait modifier l'affectation de certains sous-secteurs qui passeraient de « secteur d'emploi », qui ne permet pas le développement résidentiel, à celui de « secteur d'activités diversifiées », qui le rend possible. C'est notamment le cas pour les sous-secteurs du bassin Wellington, de la pointe du Moulin et du site présentement occupé par l'entreprise Ray-Mont Logistiques dans le triangle de la pointe Saint-Charles Nord. Les projets de la Ville concernant les deux premiers sites sont pertinents. Toutefois, les choix concernant celui situé au sud de la rue Wellington dans le triangle de la pointe Saint-Charles Nord soulèvent plusieurs questions. Le développement de ce terrain est problématique à plusieurs points de vue, notamment parce que situé près d'une gare de triage et d'une voie ferrée.

À l'instar d'Action-Gardien, il faut s'interroger sur l'ouverture aux développements résidentiels sur ce site. L'idée d'en modifier le statut est pertinente afin d'y permettre d'autres usages susceptibles de mieux cohabiter avec les activités environnantes, tels que les usages institutionnels et communautaires. Ces derniers s'avéreraient particulièrement intéressants au vu de la centralité du lieu vis-à-vis des quartiers avoisinants et des développements résidentiels prévus au bassin Wellington.

²¹² Plan directeur de mise en valeur du secteur Bridge-Bonaventure, doc. 3.1, p. 82.

²¹³ ADM Agri-Industries Company, doc. 7.32, p. 10.



Recommandation 10

Que les terrains situés dans le triangle de la pointe Saint-Charles Nord à proximité de la voie ferrée et de la gare de triage soient utilisés pour des usages autres que l'habitation, notamment à des fins institutionnelles, communautaires ou commerciales.

3.6 Le patrimoine

Les enjeux patrimoniaux ont suscité un vif intérêt parmi les participants à la consultation. Les opinions émises ont fait ressortir la singularité de Bridge-Bonaventure, caractérisée par un riche patrimoine matériel et immatériel qui s'exprime dans ses dimensions industrielles, architecturales, urbaines, mémorielles, archéologiques et naturelles. L'analyse et la participation ont mis en lumière l'importance, comme le fait le PDMV, de la mise en valeur des grandes composantes patrimoniales, et d'en faire une des principales assises du développement futur du secteur.

3.6.1 Le patrimoine industriel

Le patrimoine industriel occupe une place prépondérante dans le secteur. Le PDMV prévoit protéger les dimensions patrimoniales du bâti industriel et faire de sa conservation une priorité. Dans certains cas, il mise sur la préservation. Dans d'autres, il préconise l'intégration de nouveaux projets aux infrastructures existantes afin de sauvegarder l'identité du secteur.

Parmi les éléments marquants du territoire, mentionnons le site machine, dont les composantes industrielles constituent un patrimoine important, fréquemment cité par les participants qui approuvent la vision incluse dans le PDMV pour sa préservation. On peut aussi mentionner l'élévateur à grains n° 5, les silos des minoteries de Canada Maltage et d'ADM, ainsi que l'enseigne lumineuse Farine Five Roses d'ADM. Ce sont des symboles frappants, qui constituent d'importants repères visuels dans la ville²¹⁴ et contribuent à l'imaginaire collectif.

Enfin, à l'instar du PDMV, plusieurs participants ont souligné l'importance du canal de Lachine, du bassin Wellington, du pont pivotant du port qui surplombe le canal, du quai Bickerdike et de la pointe du Moulin.

²¹⁴ Plan directeur de mise en valeur du secteur Bridge-Bonaventure, doc. 3.1, p. 26.

3.6.2 Le patrimoine historique et archéologique

L'ambition du Plan directeur se reflète également dans sa volonté de reconnaître, préserver et mettre en valeur les grandes composantes archéologiques, patrimoniales et paysagères qui confèrent au secteur son caractère unique²¹⁵.

La majorité des participants a noté la forte valeur des vestiges du passé et souhaite que ce patrimoine historique et archéologique soit préservé. Il est donc prioritaire pour eux que les monuments et les symboles qui marquent le secteur Bridge-Bonaventure demeurent présents, non seulement dans le paysage architectural, mais également dans la mémoire collective des Montréalais.

Plusieurs participants ont appuyé la proposition contenue dans le PDMV qui vise à rappeler et à valoriser la présence autochtone dans le secteur avant la colonisation. Cet objectif s'inscrit dans une démarche plus large, à savoir la Stratégie de Réconciliation 2020-2025²¹⁶ qui a pour but de sauvegarder le patrimoine autochtone et de valoriser son impact déterminant sur l'histoire et l'évolution de Montréal. Dans cet ordre d'idées, l'organisme Tourisme Autochtone Québec propose la construction d'une ambassade culturelle et touristique autochtone qui mettrait en valeur le patrimoine autochtone²¹⁷. Actuellement prévu à même le projet de Devimco sur la pointe du Moulin, ce projet mérite d'être considéré indépendamment et de constituer l'une des initiatives prévues par le PDMV.



Recommandation 11

Que le PDMV inclue le projet de l'Ambassade autochtone sur la pointe du Moulin et que la Ville en facilite la réalisation, en collaboration avec les porteurs du projet et les autres parties prenantes concernées.

²¹⁵ Plan directeur de mise en valeur du secteur Bridge-Bonaventure, doc. 3.1 p. 45.

²¹⁶ *Ibid.*, p. 6.

²¹⁷ Tourisme autochtone Québec, doc. 8.49, p. 2.

3.6.3 Le patrimoine environnemental : les vues d'intérêt

Les commentaires et les propositions de nombreuses personnes relativement aux différents marqueurs territoriaux naturels et industriels d'intérêt qui jalonnent le secteur sont pertinents. Pièce maîtresse du patrimoine paysager, dont les vues convergent vers le secteur, le mont Royal s'impose comme un joyau qui fait partie de la richesse collective. Cependant, sa visibilité dans le contexte d'un développement résidentiel pourrait devenir un enjeu important.

Le comité mixte recommande d'assurer un encadrement réglementaire serré. Pour protéger ces vues, Les amis de la montagne soulignent que « *les vues d'intérêt doivent être considérées comme des éléments incontournables du développement du secteur* » et qu'il « *faut appliquer avec plus de rigueur les critères d'évaluation de l'impact des projets sur les vues du mont Royal afin de réduire l'effet de barrière visuelle ou pour restreindre l'implantation de bâtiments de grande hauteur dans l'axe des principales vues*²¹⁸. »

Le PDMV reconnaît l'importance historique des vues sur le mont Royal et prévoit des balises pour la construction de bâtiments afin de les protéger. Pour concrétiser cet objectif, un Plan directeur n'est pas suffisant. Les autorités municipales devront bonifier les outils de réglementation en conséquence, incluant des balises de densité et de perméabilité du tissu urbain, ainsi que des distances séparatrices entre les édifices.



Recommandation 12

Afin de préserver les vues d'intérêt identifiées au PDMV, que la Ville adopte un cadre réglementaire plus contraignant, incluant des balises de densité et de perméabilité du tissu urbain, ainsi que des distances séparatrices entre les édifices.

3.7 Les parcs et espaces verts/trame verte et bleue

Le PDMV prévoit que « *la transformation du secteur repose sur la révélation et la mise en réseau de ses richesses culturelles et naturelles, ainsi que sur l'amélioration et le verdissement massif de son*

²¹⁸ Les amis de la montagne, doc. 7.22, p. 5.

environnement²¹⁹ ». Pour y arriver, le PDMV prévoit notamment la « *création d'une trame verte et bleue structurante*²²⁰ ».

3.7.1 L'accès aux berges

La proposition de création d'une trame verte et bleue dans le secteur Bridge-Bonaventure, incluant les objectifs et mesures proposés, est bien accueillie par une large majorité des participants à la consultation. Parmi les mesures proposées, il est à noter que celles qui touchent à l'aménagement de parcs et d'espaces verts, à l'accès et à l'appropriation publique des berges du canal de Lachine et du fleuve Saint-Laurent ont suscité des commentaires particulièrement positifs. L'ajout d'espaces publics et d'accès aux berges en transport actif proposé dans le PDMV suscite un vif intérêt, notamment chez les groupes et les citoyens du quartier Pointe-Saint-Charles qui pourraient facilement utiliser ces franchissements actifs. Plusieurs ont exprimé le souhait que les initiatives pour la création des promenades, des parcs et des espaces publics soient priorisées et confirmées avant l'amorce de développement des projets résidentiels²²¹. Il est impératif de poser ces actions.

Parallèlement, plusieurs personnes s'inquiètent du risque de « *privatisation des berges*²²² ». Elles notent l'existence d'un « *sentiment de dépossession vécue par la population*²²³ », conséquence de la réalisation de divers projets immobiliers le long du canal de Lachine depuis sa réouverture en 2002. Action-Gardien souligne que l'existence d'ententes conclues entre Parcs Canada et des syndicats de copropriétaires ont permis à ces derniers d'aménager des quais privés « *permettant un accès privilégié à l'eau du canal de Lachine*²²⁴ ».

Le PDMV présente le projet de trame verte et bleue comme une opportunité de redonner aux citoyens l'accès aux berges et au fleuve. Partageant les préoccupations exprimées par quelques participants, l'analyse démontre que cet objectif ne devrait pas être menacé par la possibilité pour de futurs résidents riverains de conclure des ententes leur octroyant des accès privilégiés. L'objectif ne devrait pas se limiter à accroître l'accessibilité des berges, mais à assurer, dans la mesure du possible, leur intégration à un réseau public de promenades cyclistes et piétonnes qui unissent les quartiers de façon fluide et complète. Ce réseau devrait

²¹⁹ Plan directeur de mise en valeur du secteur Bridge-Bonaventure, doc. 3.1, p. 63.

²²⁰ *Idem.*

²²¹ Les amis de la Montagne, doc. 7.22, p. 6-8; La Cité des bâtisseurs de Pointe-Saint-Charles, doc. 7.3, p. 5.

²²² Action-Gardien, CDC de Pointe-Saint-Charles, doc. 7.38, p. 81.

²²³ *Idem.*

²²⁴ *Idem.*

notamment comprendre tous les terrains et les accès à l'eau le long du canal de Lachine, des berges du bassin Wellington, ainsi que des berges de la Cité-du-Havre.



Recommandation 13

Que le PDMV confirme l'impossibilité de privatiser les berges afin qu'elles demeurent au bénéfice de toute la population montréalaise.

3.7.2 L'Espace-vestiges

Bien que la proposition de « *mise en réseau des espaces publics et des lieux emblématiques soutenue par la trame verte et bleue*²²⁵ » jouisse d'un appui général, plusieurs participants s'interrogent sur l'ampleur du verdissement qui sera effectivement concrétisé dans le cadre de la mise en œuvre du PDMV. D'aucuns croient que les propositions ne vont pas assez loin afin de lutter contre l'effet des îlots de chaleur très présents dans le secteur et plusieurs soutiennent que les projets immobiliers prévus dans le PDMV rendent difficile l'atteinte des objectifs relatifs au verdissement du secteur.

C'est le cas plus particulièrement dans le sous-secteur de la Cité-du-Havre, où l'on retrouve la plus grande superficie d'espaces verts du secteur, notamment le parc de Dieppe que le PDMV prévoit agrandir et restaurer afin de consolider le site « *comme lieu de promenade, d'observation, de détente, de loisirs et de pêche*²²⁶ ». Toutefois, un vaste espace vert communément nommé « Espace-vestiges » devrait aussi être protégé. Le site est actuellement détenu paritairement par deux organismes publics, la SCHL et Ivanhoé Cambridge. Il s'agit d'un lieu fréquenté tant par les résidents du secteur que par de nombreux visiteurs, comme s'il s'agissait d'un parc. Il est d'ailleurs appelé « parc des vestiges » par les habitants du quartier²²⁷.

La construction de logements y est permise depuis plusieurs années et certains terrains ont été subdivisés, puis vendus pour du développement résidentiel. Le reste des terrains vacants

²²⁵ Plan directeur de mise en valeur du secteur Bridge-Bonaventure, doc. 3.1, p. 62.

²²⁶ *Ibid.*, p. 116.

²²⁷ Syndicat de copropriété Profil-O, doc. 7.1, p. 4.

qui forment l’Espace-vestiges pourrait être développé par la SIC qui souhaiterait l’acquérir afin d’y réaliser de nouveaux projets résidentiels. Lors de la consultation, la SCHL a confirmé son intention de transférer les terrains qu’elle détient avec la CDPQ à la SIC au cours des prochains mois²²⁸.

La SIC, rappelant que le cadre réglementaire applicable sur le site autorise des constructions résidentielles de plein droit (le seul sous-secteur dans tout le secteur), a confirmé son intention d’y « *construire un projet résidentiel exemplaire dont la totalité des unités seront abordables* [sic]²²⁹ ».

Étant donné que le secteur Bridge-Bonaventure est fortement minéralisé et qu’il compte peu de lieux de verdure, plusieurs ont souligné l’importance de préserver cet espace vert. L’analyse et la consultation mettent en lumière l’importance de limiter la construction de logements à cet endroit et d’assurer la préservation de l’Espace-vestiges et de ses espaces verts.

En réponse à la recommandation de l’OCPM suite à la consultation de 2019 qui recommandait que « *tous les espaces non développés de la Cité-du-Havre soient zonés espaces verts, incluant le “parc-vestiges”* », la Ville soutient que pour modifier la réglementation, elle devrait impérativement faire l’acquisition des terrains concernés. Or, cette hypothèse constitue une charge financière jugée trop importante à imposer aux contribuables²³⁰.

Par ailleurs, se pose la question d’envisager d’autres scénarios qui permettraient de protéger l’Espace-vestiges, tout en évitant la charge financière trop importante pour les contribuables. Par exemple, plutôt que de transférer ses terrains à la SIC, la SCHL pourrait peut-être les transférer à Parcs Canada, et ainsi en assurer la mise en valeur, comme cela est fait pour le canal de Lachine.



Recommandation 14

Que le PDMV protège le maximum de l’espace vert existant près de la Cité-du-Havre.

²²⁸ Transcription de la séance d’audition des opinions du 19 juin 2023 à 13h00, doc. 6.6.1, p. 17, L. 485-488.

²²⁹ Société immobilière du Canada, doc. 7.36, p. 64.

²³⁰ Recommandation rapport OCPM de 2020, doc. 1.5, p. 9.

3.8 La mobilité et les connexions

Bridge-Bonaventure est un secteur morcelé par de grandes infrastructures de transport et en rupture avec les secteurs limitrophes. Ces infrastructures, telles que l'autoroute Bonaventure et les voies ferrées du CN, jouent un rôle économique important, mais créent aussi des ruptures dans la trame urbaine et limitent la mobilité au sein du secteur. L'amélioration des conditions de mobilité devient ainsi un enjeu principal de la mise en valeur de Bridge-Bonaventure.

3.8.1 Le transport collectif

Pour la Ville, la mise en place d'un réseau de transport collectif structurant est essentielle au redéveloppement du secteur et l'implantation d'une station du REM aux abords du bassin Wellington en devient un élément critique. Actuellement, cette station ne figure pas dans le plan de CDPQ Infra. Il est à noter que l'Ordre des urbanistes du Québec²³¹ soutient qu'il est possible de voir le quartier commencer à se développer et que des résidents s'y installent avant la réalisation d'une desserte adéquate en transport collectif.

Quoiqu'une station du REM soit un atout, plusieurs participants ont souligné que le REM ne résoudra pas à lui seul tous les problèmes de mobilité et qu'il aura peu d'impact sur la mobilité locale. Ce sont plutôt des liens piétonniers et cyclables à l'intérieur du secteur et avec les quartiers avoisinants, qui sont aussi, sinon plus, importants.

Bien qu'elle soit souhaitée et souhaitable, étant donné qu'elle n'est pas prévue dans le plan de la CDPQ Infra et considérant les opinions émises lors de la consultation par de nombreux participants, l'implantation d'une station du REM ne devrait pas être une des conditions à l'introduction de l'habitation dans le secteur. La priorité devrait être la fluidité et la sécurité des déplacements à l'intérieur du secteur pour les piétons et les cyclistes ainsi que le maillage de liens avec les quartiers avoisinants.



Recommandation 15

Que le PDMV prévoie l'introduction de l'habitation dans Bridge-Bonaventure sans le conditionner à l'implantation d'une station du REM.

²³¹ Ordre des urbanistes du Québec, doc. 8.52, p. 5.



Recommandation 16

Que le PDMV planifie la circulation et le transport collectif avant d'introduire de l'habitation supplémentaire près de la Cité-du-Havre.

3.8.2 La reconstruction de l'autoroute Bonaventure

Parmi les propositions du PDMV qui fait consensus, on retrouve celle de la reconstruction de l'autoroute Bonaventure en boulevard urbain. L'impact positif qu'aurait le projet sur l'accès aux berges du Saint-Laurent est important. Dans la mesure où il est possible de maintenir la fluidité de la circulation, le projet pourrait comprendre la réduction du nombre de voies de circulation, un déplacement des voies vers le nord ou l'aménagement d'une partie en tunnel, afin de maximiser l'aménagement d'espaces verts et l'accès aux berges du fleuve. Le tracé et la conception pourraient aussi passer plus au nord. Le but devra être la qualité de l'aménagement et l'accès aux berges.

Pour ce faire, la Ville doit s'assurer que le projet de PJCCI soit conforme aux objectifs du PDMV, assurant notamment l'aménagement d'un espace vert et public en bordure du fleuve, incluant une piste cyclable et un lien piéton continu et raccordés au réseau existant.



Recommandation 17

Que le réaménagement de l'autoroute Bonaventure soit conforme aux objectifs du PDMV et conçu pour permettre l'accès aux berges pour la population.

3.8.3 Le camionnage

La cohabitation avec le camionnage pose des défis importants à la mobilité et la sécurité dans le secteur, ainsi qu'à l'introduction de l'habitation. L'étude de mobilité du secteur d'AECOM note qu'entre 2015 et 2019, près du tiers des collisions (29 %) ont impliqué des véhicules lourds. Le problème n'est pas propre au secteur : la Direction régionale de santé publique

observe pour sa part qu'au Québec, entre « 2011 et 2019, un véhicule lourd était impliqué dans 47 % des décès de cyclistes, et 32 % des décès de piétons, pourtant, ils ne représentent que 4 % des véhicules sur les routes (SAAQ, 2019)²³² ».

Des endroits tels que les deux seuls points de sortie du quai Bickerdike sont identifiés comme problématiques, mais « *Le maillage actuel de la zone offre peu de solutions pour dévier la circulation de camions vers d'autres axes*²³³ ». Le PDMV et la Ville souhaitent « *réaménager les rues en privilégiant la mobilité active, tout en prenant en compte le camionnage dans la conception des rues, considérant que c'est un secteur d'emploi, mais en prévoyant des trottoirs continus et généreux sur l'ensemble du territoire, en plantant des arbres et en prévoyant du mobilier urbain*²³⁴ ».

Les industries situées dans Bridge-Bonaventure ont réitéré l'importance du camionnage et des trains pour leurs activités. À cet effet, ADM « *déplore l'absence de positionnement de la Ville de Montréal dans le PDMV à l'égard du maintien du réseau de camionnage, essentiel aux opérations de la minoterie*²³⁵ ». La Direction régionale de santé publique, de son côté, recommande d'ajouter « *des mesures de restriction du camionnage dans les secteurs d'habitation projetés comme un prérequis essentiel à l'introduction de l'habitation*²³⁶ ».

Cette importance du transport lourd n'est pas clairement reconnue dans le PDMV, hormis une référence à des études à venir à moyen terme sur « *la possibilité de modifier le plan de camionnage de la Ville* », dont la principale partie prenante est le ministère des Transports²³⁷.



Recommandation 18

Que le PDMV reconnaisse l'importance du camionnage dans le secteur et que la Ville planifie la cohabitation de la circulation en collaboration avec l'ensemble des parties prenantes, notamment les entreprises qui utilisent le camionnage pour leurs activités.

²³² Direction régionale de santé publique de Montréal, doc. 7.49, p. 8.

²³³ Ville de Montréal, Étude de mobilité du secteur Bridge-Bonaventure, doc. 3.2, p. 81.

²³⁴ Transcription de la séance d'information du 9 mai 2023, doc. 6.1.1, p. 11, L. 310-314.

²³⁵ ADM Agri-Industries Company, doc. 7.32, p. 13.

²³⁶ Direction régionale de santé publique de Montréal, doc. 7.49, p. 8.

²³⁷ Plan directeur de mise en valeur du secteur Bridge-Bonaventure, doc. 3.1, p. 105.

3.8.4 Les rues en propriété privée

Les conditions pour l'introduction de l'habitation dans le secteur incluent l'acquisition municipale des rues actuellement privées : Mill, des Irlandais et Riverside²³⁸. Le statut de la rue Mill et le processus de négociation pour son transfert à la Ville de Montréal se sont révélés confus et flous lors de la consultation. Selon la Ville, les négociations pour le transfert vont bon train²³⁹. Cependant, pour la SIC qui en est propriétaire, ce n'est pas l'ensemble de la rue qui est en négociation, mais plutôt la partie entre la pointe du Moulin et l'autoroute Bonaventure. Cette situation doit être clarifiée. Aussi, la cession de la rue Mill à la Ville devrait être un prérequis à l'introduction de l'habitation sur la pointe du Moulin.



Recommandation 19

Que la Ville priorise le transfert des rues Mill, Oak, des Irlandais et Riverside, ainsi que le pont Mill, au domaine public en amont de la mise en œuvre du PDMV.

3.9 La mise en œuvre

Pour réaliser le développement du secteur Bridge-Bonaventure, la Ville propose une démarche par étape qui se veut souple et agile, basée sur « six principes fondamentaux²⁴⁰ » et un plan d'action qui « précise les interventions à réaliser et les principales parties prenantes impliquées, tout en établissant un phasage²⁴¹ ».

3.9.1 Le choix de l'outil de développement

De façon générale, les opinions sont favorables aux éléments contenus dans la section « mise en œuvre et suivi », mais plusieurs déplorent le manque de précision et critiquent le choix du PDMV comme outil de développement. Les balises proposées par le PDMV devraient être intégrées au projet de règlement et, conséquemment, au Plan d'urbanisme. La Ville avance que l'approche privilégiée assure un « encadrement souple, évolutif et adapté requis selon

²³⁸ Plan directeur de mise en valeur du secteur Bridge-Bonaventure, doc. 3.1, p. 101.

²³⁹ Transcription de la séance de questions réponses du 16 mai 2023, doc. 6.2.1, p. 4, L. 110–115.

²⁴⁰ Plan directeur de mise en valeur du secteur Bridge-Bonaventure, doc. 3.1, p. 103.

²⁴¹ *Ibid.*, p. 100.

*les particularités du contexte et des projets*²⁴² », en plus de limiter les modifications au Plan d'urbanisme au moment où la Ville doit procéder à l'adoption d'un nouveau Plan d'urbanisme et de mobilité. Avec cet avantage, vient toutefois le défaut de ne pas offrir de contraintes/garanties ni une grande prévisibilité, ce que de nombreux participants ont déploré. Le groupe Action-Gardien a résumé ce que plusieurs ont exprimé : « *La stratégie de mise en œuvre proposée soulève d'importantes préoccupations quant à la transcription réglementaire et l'application effective des balises énoncées*²⁴³. »

Pour les principales zones de requalification, par exemple dans le sous-secteur du bassin Wellington et les terrains de Ray-Mont Logistiques, les promoteurs devront élaborer des « plans d'ensemble ». Cette approche permettrait, selon la Ville, d'éviter « *la multiplication des autorisations réglementaires et assurera une cohérence dans le développement de ces méga-îlots... [le tout] sera évalué par l'arrondissement et intégré dans la réglementation suivant le processus d'approbation réglementaire approprié*²⁴⁴ ».

Cet outil de plan d'ensemble, lié à une « approche par projet » a été critiqué lors de la consultation. Pour certains, bien que le concept de « plan d'ensemble » puisse être acceptable, c'est la démarche additionnelle de modification réglementaire pour chaque projet qui suscite la critique. « *Une telle démarche promet d'ajouter inutilement beaucoup de lourdeur administrative et pourrait s'avérer fatale pour la planification et la coordination du développement*²⁴⁵ », soutient par exemple la SIC.

L'analyse et la consultation démontrent que le concept de plan d'ensemble lui-même manque de précision. Il porte à confusion avec le concept de « *plan d'aménagement d'ensemble*²⁴⁶ ». Le PDMV définit le plan d'ensemble comme « *une proposition de développement concerté entre un ou plusieurs propriétaires pour un territoire donné. Ce plan comprend une proposition de développement sous forme de plan d'implantation et intégrant plusieurs représentations visuelles en 2D et en 3D...*²⁴⁷ ». Cette définition ressemble à celle du plan d'aménagement d'ensemble (PAE), un concept reconnu officiellement par la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (LAU). Toutefois, différence notable, dans le cas d'un PAE, la Ville doit adopter un règlement contenant les critères précis suivant lesquels les projets sont évalués.

²⁴² Plan directeur de mise en valeur du secteur Bridge-Bonaventure, doc. 3.1, p. 4.

²⁴³ Action-Gardien, CDC de Pointe-Saint-Charles, doc. 7.38, p. 93.

²⁴⁴ Plan directeur de mise en valeur du secteur Bridge-Bonaventure, doc. 3.1, p. 102.

²⁴⁵ Société immobilière du Canada, doc. 7.36, p. 24.

²⁴⁶ Action-Gardien, CDC de Pointe-Saint-Charles, doc. 7.38, p. 96.

²⁴⁷ Plan directeur de mise en valeur du secteur Bridge-Bonaventure, doc. 3.1, p. 102.

Au vu de la confusion créée par l'approche privilégiée et de l'existence d'un concept éprouvé qui fait partie de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (LAU), il y a lieu de s'interroger sur l'utilisation du concept approximatif de plan d'ensemble mis de l'avant dans le PDMV.

Dans son rapport publié en 2020 concernant le secteur, l'OCPM recommandait « *que soit élaboré un programme particulier d'urbanisme (PPU)*²⁴⁸ » pour le secteur Bridge-Bonaventure. Étant donné que la Ville préfère ne pas utiliser le PPU comme outil de développement, ce qui sous-entend qu'elle devrait réaliser elle-même une planification détaillée, elle pourrait opter pour des plans d'aménagement d'ensemble (PAE).



Recommandation 20

Que la mise en œuvre du PDMV repose sur un encadrement réglementaire plus précis, par exemple en introduisant des outils comme les plans d'aménagement d'ensemble (PAE).

3.9.2 Un outil de communication avec les citoyens

Tout en étant conscients de la complexité du projet de développement soumis à la consultation, il est important de faire écho aux commentaires des participants concernant la compréhension de la documentation portant sur le projet.

Le document de présentation compte plus d'une centaine de pages, et de nombreux documents y sont associés. Le Plan directeur est divisé en plusieurs sections, incluant un plan d'action, qu'il faut lire en parallèle pour bien comprendre comment il sera concrètement possible de développer le secteur. Les informations plus précises contenues dans les annexes, qui incluent un important document sur les orientations patrimoniales du PDMV, ne sont pas toujours référencées dans le document principal, ce qui oblige à des itérations supplémentaires. Une lecture attentive de l'ensemble des textes fait ressortir de nombreuses répétitions, mais aussi d'apparentes contradictions, qui soulèvent de nouvelles questions.

L'articulation et la lisibilité des documents qui servent de point de départ à une démarche d'une aussi grande portée que le présent exercice constituent en soi des enjeux de taille.

²⁴⁸ Recommandation rapport OCPM de 2020, doc. 1.5, p. 12.

Mais une révision des documents qui présentent le PDMV serait utile pour en renforcer leur cohérence, leur compréhension et leur lisibilité.

3.9.3 La concertation

De nombreux participants ont salué les efforts faits par la Ville afin d'assurer la concertation des différentes parties prenantes, y compris la mise sur pied de la Table de concertation. Plusieurs ont souligné l'importance de pérenniser cette Table de concertation afin de poursuivre les échanges et d'assurer la mise en œuvre du PDMV. L'analyse et la consultation démontrent qu'il y a lieu de pérenniser la Table de concertation, tout comme il est nécessaire de mettre en place un comité intergouvernemental.

L'une des particularités du PDMV est l'importance de l'implication d'acteurs publics des différents paliers de gouvernement dans sa réalisation. Une part significative des terrains identifiés à des fins de développement résidentiel est actuellement la propriété d'entités publiques. Plusieurs des grandes interventions prévues, notamment la reconfiguration de l'autoroute Bonaventure, la transformation du poste de transformation électrique des Irlandais par Hydro-Québec, ainsi que l'aménagement de la promenade portuaire de la Cité-du-Havre du Port de Montréal vont aussi exiger un arrimage avec d'autres institutions relevant des gouvernements fédéral ou provincial.

Le Plan d'action du PDMV prévoit à ce sujet que la Ville collabore avec ces différents acteurs et envisage « Étudier la possibilité de mettre en place un comité intergouvernemental pour faciliter la mise en œuvre du PDMV²⁴⁹ ». Ce que prévoit le PDMV est insuffisant et il y a lieu que la Ville précise que la collaboration passera par des ententes formelles en vertu desquelles des conditions nécessaires à l'atteinte des objectifs seront convenues. En outre, la création d'une instance de concertation impliquant tous les paliers décisionnels constituera une des clés du succès du développement du secteur. Un lien direct devrait être établi entre cette instance et la Table de concertation.



Recommandation 21

Que le PDMV précise que des ententes de partenariats seront conclues avec les différents acteurs publics concernés et que la Ville prenne l'initiative de créer un comité intergouvernemental ayant un lien avec la Table de concertation.

²⁴⁹ Plan directeur de mise en valeur du secteur Bridge-Bonaventure, doc. 3.1, p. 106.





4

La conclusion

La consultation sur le PDMV et le projet de règlement modifiant le Plan d'urbanisme pour le développement du secteur Bridge-Bonaventure ont suscité un grand intérêt et une participation publique importante. Elle s'inscrit dans un continuum de plusieurs années de consultation, dont celle menée par l'OCPM en 2019, ainsi que des initiatives de consultations privées.

La Ville a choisi de ne pas utiliser le PPU comme outil d'aménagement, mais plutôt une approche graduelle qui débute par l'adoption d'un Plan directeur n'ayant pas force de loi. Le PDMV gagnerait à opter pour des outils réglementaires lorsque possible.

Des documents de la Ville, on retient l'intention de maintenir la vocation économique du secteur. Les activités industrielles et artisanales présentes dans le secteur doivent bénéficier de conditions propices à leur maintien. Conséquemment, l'introduction de l'habitation doit être planifiée de manière à être compatible avec la fonction économique, en assurant une cohabitation harmonieuse entre les différentes fonctions.

Cela étant, le développement du secteur représente une opportunité importante d'accroître l'offre d'habitation à Montréal, particulièrement afin d'offrir une réponse aux besoins de personnes qui ne peuvent se loger au prix du marché. Accroître le potentiel de projets de logements sociaux et de logements abordables pérennes apparaît comme un enjeu majeur.

En ce qui a trait à la trame de rue, il y a lieu de revoir la cohabitation avec la circulation de camions qui marque ce territoire. Le projet de PJCCI sur la transformation de l'autoroute Bonaventure, chantier d'envergure, mérite d'être analysé à nouveau pour s'assurer que sa réalisation respecte les objectifs du PDMV, notamment en ce qui a trait à la création d'espaces publics et d'accès aux berges.

De plus, afin d'amorcer la transition écologique, planifier un quartier agréable, diminuer la pollution et les nuisances liées à l'automobile, l'ensemble de la planification gagnerait à envisager la création d'écoquartiers. La transition écologique représente une période d'adaptation qui permet d'adopter de nouvelles pratiques en vue d'apporter une réponse à la fois économique et sociale aux enjeux environnementaux. À la lumière de cette consultation qui a mobilisé une participation importante, la Ville est invitée à adopter de meilleures pratiques en matière de développement durable et de transition écologique dans l'ensemble du secteur. Ces pratiques incluent, entre autres, la préservation des espaces verts existants, la gestion écologique des eaux, l'exigence de certifications environnementales, la préservation de la biodiversité, ainsi que la carboneutralité.

Enfin, pour assurer la mise en œuvre et le suivi du PDMV, la concertation est nécessaire et doit se faire avec l'ensemble des parties prenantes concernées. À cet égard, la pérennisation de la Table de concertation est fondamentale. Aussi, la mise sur pied d'un comité interministériel sera nécessaire, compte tenu du rôle de plusieurs intervenants gouvernementaux dans le développement du secteur.

En terminant, nous remercions les représentants de la Ville pour leurs réponses diligentes aux questions qui leur ont été posées. Nos remerciements aussi aux participants, aux entreprises et aux organismes qui ont participé à cette consultation.


ANNEXE 1 - Les déclarations d'engagement des commissaires



Déclaration d'engagement

Je soussigné, Éric Cardinal, commissaire *ad hoc* de l'OCPM, accepte ce mandat et déclare avoir pris connaissance du Code d'éthique et de déontologie des commissaires de l'Office et en saisir le sens et la portée. J'affirme ma ferme résolution à me comporter conformément aux principes énoncés dans le Code. Je m'engage aussi à adopter une conduite éthique guidée par les valeurs de l'Office.

Le présent engagement s'inscrit dans une démarche visant à favoriser un climat organisationnel sain et collégial et le plein accomplissement des travaux de la consultation publique en conformité avec la mission de l'Office. Il est également de nature à responsabiliser les commissaires dans leurs actions et à générer un climat de confiance du public envers les travaux de la consultation publique sur le secteur Bridge-Bonaventure et Plan directeur de mise en valeur.



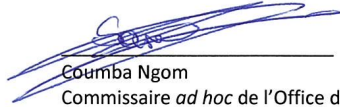
Éric Cardinal
Commissaire *ad hoc* de l'Office de consultation publique de Montréal

26/05/23
Date

Déclaration d'engagement

Je soussignée, Coumba Ngom, commissaire *ad hoc* de l'OCPM, accepte ce mandat et déclare avoir pris connaissance du Code d'éthique et de déontologie des commissaires de l'Office et en saisir le sens et la portée. J'affirme ma ferme résolution à me comporter conformément aux principes énoncés dans le Code. Je m'engage aussi à adopter une conduite éthique guidée par les valeurs de l'Office.

Le présent engagement s'inscrit dans une démarche visant à favoriser un climat organisationnel sain et collégial et le plein accomplissement des travaux de la consultation publique en conformité avec la mission de l'Office. Il est également de nature à responsabiliser les commissaires dans leurs actions et à générer un climat de confiance du public envers les travaux de la consultation publique sur le secteur Bridge-Bonaventure et Plan directeur de mise en valeur.



Coumba Ngom
Commissaire *ad hoc* de l'Office de consultation publique de Montréal

06/06/2023
Date

Déclaration d'engagement

Je soussignée, Luba Serge, commissaire *ad hoc* de l'OCPM, accepte ce mandat et déclare avoir pris connaissance du Code d'éthique et de déontologie des commissaires de l'Office et en saisir le sens et la portée. J'affirme ma ferme résolution à me comporter conformément aux principes énoncés dans le Code. Je m'engage aussi à adopter une conduite éthique guidée par les valeurs de l'Office.

Le présent engagement s'inscrit dans une démarche visant à favoriser un climat organisationnel sain et collégial et le plein accomplissement des travaux de la consultation publique en conformité avec la mission de l'Office. Il est également de nature à responsabiliser les commissaires dans leurs actions et à générer un climat de confiance du public envers les travaux de la consultation publique sur le secteur Bridge-Bonaventure et Plan directeur de mise en valeur.



Luba Serge
Commissaire *ad hoc* de l'Office de consultation publique de Montréal


Date

ANNEXE 2 - Les renseignements relatifs au mandat

Mandat

Le 17 avril 2023, le conseil municipal de la Ville de Montréal a adopté le projet de règlement P-04-047-248 intitulé « *Règlement modifiant le plan d'urbanisme de la Ville de Montréal (04-047) dans le secteur Bridge-Bonaventure* » et le projet de Plan directeur de mise en valeur (PDMV) pour ce secteur et l'a soumis à l'Office de consultation publique de Montréal (OCPM) pour qu'il tienne la consultation publique prévue par la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (LAU).

Commissaires et analystes assignés au dossier

Éric Cardinal, président de la consultation

Luba Serge, commissaire *ad hoc*

Coumba Ngom, commissaire *ad hoc*

Simon Cloutier Cyr, secrétaire-analyste

Eric Mbogning Koueda Koug, analyste

Marc-André Lapointe, analyste

Équipe de l'OCPM

Isabelle Beaulieu, présidente

Guy Grenier, secrétaire général

Joseph Tchinda Kenfo, analyste

Soraya Boucetta, analyste

Louis-Robert Beaulieu-Guay, analyste

Louis-Alexandre Cazal, chargé des projets techniques

Caroline d'Auteuil, consultante

Sophie Lepage, adjointe à la direction

Gabriel Martre-Dufour, chargé aux affaires publiques

Sébastien Boyer, technicien administratif

Laurent Maurice Lafontant, agent administratif

Lizon Levesque, adjointe administrative

Gilles Vézina, attaché de recherche et de documentation

Danièle Blain, rédactrice

Nicole Brodeur, commissaire

Mise en page et graphisme

Raphaëlle Aubin

Représentants du service de l'urbanisme et de la mobilité, Ville de Montréal, de l'arrondissement du Sud-Ouest et les personnes-ressources

Louis-Henri Bourque, urbaniste et conseiller en aménagement, directeur de la Direction de la planification et de la mise en valeur du territoire

Karim Charef, chef de division de l'Aménagement et design urbain au service de l'urbanisme et de la mobilité

Érik Provost, conseiller en aménagement, chef d'équipe du Service de la mise en valeur du territoire, Division de la planification et mise en valeur du territoire

Olivier Carignan de Carufel, urbaniste et conseiller en aménagement à la Division de la planification des secteurs stratégiques

Personnes ayant posé des questions le 16 mai 2023

Ève Grenier

Vianney Bélanger

Alicia Rivera

Jean Poulin

Éric Michaud

François Bourque

Samuel Venzin

Karine Triollet

Simon Paquet

Anais Légaré-Morasse

Sophie Wilkin

Margot Silvestro

Marie-Ève Pilon

Marie-Ève Milot

Lucette Lupien

Mémoires avec présentation devant les commissaires

13 juin 2023, 19 h

Broccolini

Devimco

Atelier Urbain

Next Generation Cities Institute Université Concordia

Société Immobilière du Canada

Bruno Collin

Conseil des métiers d'arts du Québec

14 juin 2023, 13 h

Direction régionale de la santé publique de Montréal

Groupe Petra

COPRIM

Syndicat des copropriétaires de Tropiques Nord

Institut de développement urbain

Ray-Mont Logistiques

15 juin 2023, 13 h

Clinique communautaire de Pointe-Saint-Charles

SDC Montréal Centre-Ville

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

Les Loft Redpath

Habiter Ville-Marie

ACDF Architecture

Arnold Beaudin

Service de courtage immobilier Broccolini

Mark Poddubiuk

Institut économique de Montréal

Chambre de Commerce du Montréal Métropolitain

19 juin 2023, 13 h

Groupe Intervia

SCHL

Action-Gardien – CDC de Pointe-Saint-Charles

Syndicat de la copropriété Profil-O

Les amis de la montagne

Sophie Thiébaud

Manon Massé & Guillaume Cliche-Rivard, Députés Sainte-Marie-St-Jacques et St-Henri-Ste-Anne

Habitat 67

Fahey et Associés

La Cité des Bâisseurs de Pointe-Saint-Charles

Provencher Roy & Associés Architectes Inc.

19 juin 2023, 19 h

Ski de fond Montréal

Catalyse Urbaine architecture et paysages

Regroupement Information Logement de Pointe-Saint-Charles

Craig Sauvé et Gabriel Imbeau

Gilles Chatel

Pascale Fleury

Table de concertation jeunesse et famille de Pointe-Saint-Charles

19 juin 2023 En visioconférence

Peter Rose

28 juin 2023, 19 h

Administration portuaire de Montréal

Institut des métiers d'arts

Vivre en Ville

Sid Lee Architecture

Sylvain Gaudet

Pascal Harvey

ADM Agri-industries Company

29 juin 2023, 13 h

Collectif de recherche et d'action sur l'habitat

Héritage Montréal

785 Mill Street

Centre de services scolaire de Montréal

BLTA

Imagine Lachine-Est

Lemay Co

Lutherie Guitare Bruand
Conseil régional de l'environnement de Montréal

Mémoires déposés sans présentation devant les commissaires

POPIR – Comité logement
Centre des textiles contemporains de Montréal
Cégep du Vieux Montréal – Formation continue et aux entreprises
Charles Valcourt
MFX Productions Inc.
Pointe-à-Callière, cité d'archéologie et d'histoire de Montréal
Lei Fang
Carrefour d'éducation populaire à Pointe-Saint-Charles
Centre de recherche et de design en impression textile de Montréal
Comité des Personnes Assistées Sociales de Pointe-Saint-Charles
Escale Famille Le Triolet
Moulures de plâtre Inc.
Amir El Etr
Ateliers créatifs Montréal
Bureau de consultation jeunesse
Comité de pilotage Louvain-est – Solidarité Ahuntsic
Groupe MACH
Eklat vitrail
Fédération des OSBL d'habitation de Montréal
Groupe BC2
Jacques Gallant
Juget-Sinclair facteurs d'orgues
Le Détour de Pointe-Saint-Charles
Les Forges de Montréal
Vianney Bélanger
Services juridiques communautaires de Pointe-Saint-Charles et Petite-Bourgogne
Association des résidants du Vieux-Montréal (ARVM)
Bâtir son quartier
Carole Frève
Carrefour d'éducation populaire à Pointe-Saint-Charles
Centre de céramique Bonsecours
Centre des aînés de Pointe-Saint-Charles
Centre des métiers du cuir de Montréal

Chambre de commerce de Montréal Centre Sud-Ouest
Club populaire des consommateurs de Pointe-Saint-Charles
Comité Sécurité alimentaire d'Action-Gardien
Culture Montréal
École de joaillerie de Montréal
École d'ébénisterie d'art de Montréal
Espace VERRE / Centre des métiers du verre du Québec
La Petite Maison sur Lapraire
Magali Thibault Gobeil
Mathieu Desjardins et Alexandre Coulombe
Pivot : Coopérative d'architecture
Raphaël Fischler
Rémy Foisy
RESO
SDC Pointe-Saint-Charles
Tourisme Autochtone Québec
Un toit en ville
Etienne Le Nigen
Ordre des urbanistes du Québec
Tourisme Montréal
Groupe Melki

Commentaires reçus en ligne :

Pascale Fleury
Jocelyne Bernier
Hélène Gadoury
Xavier Philippe-Beauchamp
O Lemaire
Josee Ann Maurais
Chantal Pagé
Catherine M
Evie Petridou
Rhéa Delisle-Ferland
Sami Hakim
Emile Gagnon
Marie-Christine Fortier

Benoit Meilleur
Patrick Rhéaume-Espinoza
Sarah Sicard
Jena-René Auger
Ricardo Izquierdo
Tyler Rozicki
Diane Hanna
Brian Lambert
Louise Legault
Steven High
Kathleen Gudmundsson
Albert Hayek
Deanne Delaney
Buckler Gary

ANNEXE 3 - Les recommandations

RECOMMANDATION 1

Que le PDMV et le projet de règlement soient adoptés en tenant compte des recommandations du présent rapport et en incluant dans l'énoncé de vision une référence explicite à l'audace, à l'ambition et à l'esprit d'innovation qui seront indispensables pour atteindre les objectifs de tous les volets du développement du secteur.

RECOMMANDATION 2

Que le PDMV affirme clairement la volonté de réaliser des écoquartiers carboneutres dans le développement du secteur Bridge-Bonaventure.

RECOMMANDATION 3

Que le Plan d'action du PDMV prévoie le développement d'une stratégie multipartite afin de créer le quartier des artisans dans toutes ses dimensions et que la Ville utilise les outils nécessaires pour en garantir la pérennité.

RECOMMANDATION 4

Que le PDMV prévoie un concept qui s'inspire des zones d'innovation en technologies propres afin de favoriser le développement de projets audacieux et innovants, pour que le PEPSC contribue à la vitalité économique du secteur et à la carboneutralité à l'échelle du quartier et de la ville.

RECOMMANDATION 5

Que le PDMV reformule le tableau «*prérequis à l'introduction de l'habitation/conditions gagnantes*» de manière à préciser que les études relatives à la sécurité civile et à la santé publique soient menées par les autorités municipales.

RECOMMANDATION 6

En matière de logement social et abordable, que le PDMV et la Ville :

- précisent dans l'énoncé de vision, les orientations, les objectifs et les balises du Plan directeur, la volonté de créer des logements financièrement accessibles et adaptés aux besoins de clientèles ciblées;

- explorent, dans le respect de la carboneutralité, toutes les avenues possibles – y compris réglementaires – avec la Société immobilière du Canada afin de dépasser les cibles du Règlement pour une métropole mixte en matière de logement social et abordable.

RECOMMANDATION 7

Que la Ville réserve les terrains nécessaires à l'implantation d'équipements collectifs mutualisés dans le secteur, notamment pour garantir l'ajout d'une école.

RECOMMANDATION 8

Que le projet de règlement modifiant le Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal précise les hauteurs et les densités dans le sous-secteur de la pointe du Moulin afin de ne pas permettre la construction d'immeubles aussi haut que le silo n° 5.

RECOMMANDATION 9

Afin de respecter la vision du PDMV qu'aucun usage sensible, tel que l'habitation, ne soit permis à moins de 100 mètres des activités sources de nuisances et de risques pour la population.

RECOMMANDATION 10

Que les terrains situés dans le triangle de la pointe Saint-Charles Nord à proximité de la voie ferrée et de la gare de triage soient utilisés pour des usages autres que l'habitation, notamment à des fins institutionnelles, communautaires ou commerciales.

RECOMMANDATION 11

Que le PDMV inclue le projet de l'Ambassade autochtone sur la pointe du Moulin et que la Ville en facilite la réalisation, en collaboration avec les porteurs du projet et les autres parties prenantes concernées.

RECOMMANDATION 12

Afin de préserver les vues d'intérêt identifiées au PDMV, que la Ville adopte un cadre réglementaire plus contraignant, incluant des balises de densité et de perméabilité du tissu urbain, ainsi que des distances séparatrices entre les édifices.

RECOMMANDATION 13

Que le PDMV confirme l'impossibilité de privatiser les berges afin qu'elles demeurent au bénéfice de toute la population montréalaise.

RECOMMANDATION 14

Que le PDMV protège le maximum de l'espace vert existant près de la Cité-du-Havre.

RECOMMANDATION 15

Que le PDMV prévoie l'introduction de l'habitation dans Bridge-Bonaventure sans le conditionner à l'implantation d'une station du REM.

RECOMMANDATION 16

Que le PDMV planifie la circulation et le transport collectif avant d'introduire de l'habitation supplémentaire près de la Cité-du-Havre.

RECOMMANDATION 17

Que le réaménagement de l'autoroute Bonaventure soit conforme aux objectifs du PDMV et conçu pour permettre l'accès aux berges pour la population.

RECOMMANDATION 18

Que le PDMV reconnaisse l'importance du camionnage dans le secteur et que la Ville planifie la cohabitation de la circulation en collaboration avec l'ensemble des parties prenantes, notamment les entreprises qui utilisent le camionnage pour leurs activités.

RECOMMANDATION 19

Que la Ville priorise le transfert des rues Mill, Oak, des Irlandais et Riverside, ainsi que le pont Mill, au domaine public en amont de la mise en œuvre du PDMV.

RECOMMANDATION 20

Que la mise en œuvre du PDMV repose sur un encadrement réglementaire plus précis, par exemple en introduisant des outils comme les plans d'aménagement d'ensemble (PAE).

RECOMMANDATION 21

Que le PDMV précise que des ententes de partenariats seront conclues avec les différents acteurs publics concernés et que la Ville prenne l'initiative de créer un comité intergouvernemental ayant un lien avec la Table de concertation.



Office de consultation publique de Montréal
1550, rue Metcalfe, bureau 1414
Montréal (Québec) H3A 1X6
Téléphone : 514 872-3568



L'Office de consultation publique de Montréal (OCPM), créé en septembre 2002 et inscrit à la Charte de la Ville de Montréal, est un organisme indépendant qui réalise les mandats de consultation publique confiés par le conseil municipal ou le comité exécutif de la Ville de Montréal.

L'OCPM est chargé de recueillir l'opinion des citoyens et des parties prenantes concernées sur divers sujets. Ses commissaires et employés ne sont ni des élus ni des employés municipaux et mènent les débats en toute neutralité.

Une consultation publique de l'OCPM permet la compréhension en profondeur d'un projet et de ses enjeux. Elle donne une voix à la communauté, offre une tribune pour poser des questions et recueille les points de vue afin de préparer des recommandations spécifiques pour la décision publique.

L'OCPM a également le mandat de proposer des règles afin d'assurer la mise en place de mécanismes de consultation crédibles, transparents et efficaces à Montréal.

ocpm.qc.ca

Suivez l'OCPM sur...

