



Dossier # : 1234243001

Unité administrative responsable :	Service de l'urbanisme et de la mobilité , Direction de la planification et de la mise en valeur du territoire , Aménagement et design urbain
Niveau décisionnel proposé :	Conseil municipal
Projet :	-
Objet :	Adopter le Règlement modifiant le Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal (04-047) dans le secteur Bridge-Bonaventure et le Plan directeur de mise en valeur pour ce secteur / Mandater l'Office de consultation publique de Montréal (OCPM) pour tenir une consultation publique sur le projet de Règlement et le projet de Plan directeur de mise en valeur.

Il est recommandé :

1. d'adopter le projet de Plan directeur de mise en valeur pour le secteur Bridge-Bonaventure;
2. d'adopter le projet de Règlement modifiant le Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal (04-047) dans le secteur Bridge-Bonaventure;
3. de mandater l'Office de consultation publique de Montréal (OCPM) pour assurer la tenue de la consultation publique portant sur le projet de Plan directeur de mise en valeur et sur le projet de Règlement modifiant le Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal (04-047) dans le secteur Bridge-Bonaventure.

Signé par Claude CARETTE **Le** 2023-03-08 13:30

Signataire :

Claude CARETTE

Directeur général adjoint
Direction générale , Direction générale adjointe - Urbanisme_mobilité et infrastructures

IDENTIFICATION Dossier # :1234243001

Unité administrative responsable :	Service de l'urbanisme et de la mobilité , Direction de la planification et de la mise en valeur du territoire , Aménagement et design urbain
Niveau décisionnel proposé :	Conseil municipal
Projet :	-
Objet :	Adopter le Règlement modifiant le Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal (04-047) dans le secteur Bridge-Bonaventure et le Plan directeur de mise en valeur pour ce secteur / Mandater l'Office de consultation publique de Montréal (OCPM) pour tenir une consultation publique sur le projet de Règlement et le projet de Plan directeur de mise en valeur.

CONTENU

CONTEXTE

Localisé à la lisière du centre-ville, le secteur Bridge-Bonaventure a été désigné au Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal (SAD) à titre de secteur stratégique (Havre-Bonaventure-pont Champlain). Ce secteur à redévelopper, situé à la fois dans l'arrondissement de Ville-Marie et dans le quartier de Pointe-Saint-Charles de l'arrondissement du Sud-Ouest, s'étend sur une superficie d'environ 2,3 km².

Menée par le Service de l'urbanisme et de la mobilité depuis 2015, de concert avec les arrondissements du Sud-Ouest et de Ville-Marie, la démarche de planification de ce secteur a impliqué différents services municipaux. En 2019, à partir de cette collaboration et des réflexions entreprises sur ce territoire, la Ville a confié à l'Office de consultation publique de Montréal (OCPM) le mandat de réaliser une démarche participative sur l'avenir du secteur. Le rapport de cette consultation a été rendu public 9 mars 2020.

Répondant à une des recommandations du rapport de l'OCPM, en 2021, la Ville a mis en place une table de concertation regroupant des acteurs des milieux économique, communautaire et institutionnel et a également organisé des ateliers de concertation qui ont permis de nourrir le présent Plan directeur de mise en valeur (PDMV). L'héritage industriel, le respect des valeurs patrimoniales, la revitalisation de ce vaste secteur d'emplois, son verdissement, les connexions interquartiers de même que les besoins de mobilité et en logements ont été au cœur des discussions au cours de ces échanges devant dessiner l'avenir du secteur.

Le PDMV et le projet de Règlement modifiant le Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal (04-047) dans le secteur Bridge-Bonaventure sont le fruit de cette démarche participative soutenue. Ils ont fait l'objet, le 31 janvier 2023, d'un avis du comité mixte.

DÉCISION(S) ANTÉRIEURE(S)

- CM21 0103 - 25 janvier 2021 : Adopter, avec changements, le règlement intitulé «

Règlement visant à améliorer l'offre en matière de logement social, abordable et familial ».

- **CE19 0477** - 20 mars 2019 : Mandater l'OCPM pour la tenue d'une consultation publique portant sur la vision et les principes de mise en valeur du secteur Bridge-Bonaventure.
- **CG15 0055** - 29 janvier 2015 : Adopter, avec changements, le règlement intitulé « Règlement modifiant le Règlement concernant le schéma d'aménagement de l'ancienne Communauté urbaine de Montréal (89 modifié) » afin de le rendre conforme au contenu du Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM).

DESCRIPTION

Le territoire

Le secteur Bridge-Bonaventure est délimité par l'autoroute 15, le fleuve Saint-Laurent, le canal de Lachine, les rues De Condé et Wellington ainsi que les voies ferrées du Canadien National (CN). Ce vaste territoire constitue le premier point de contact avec le territoire montréalais au sortir des ponts Victoria et Samuel-De Champlain. Il est remarquable pour son histoire et recèle un patrimoine méconnu, principalement composé d'ouvrages d'art, de bâtiments et d'infrastructures industriels, de paysages singuliers et d'un fort potentiel archéologique.

À la fois situé dans l'arrondissement de Ville-Marie et dans l'arrondissement du Sud-Ouest, il est traversé par diverses infrastructures de transport (ferroviaires, autoroutières, portuaires) et composé d'entités distinctes façonnées par leur relation à l'eau (fleuve et canal) ainsi que de géographies artificielles (remblais, quais, digues, canaux) en constante évolution depuis plus de cent ans. Le territoire inclut les terres qui sont le résultat de remblais successifs dans le fleuve, soit le parc d'entreprises de la Pointe-Saint-Charles (PEPSC), la pointe du Moulin et la Cité-du-Havre.

Ce secteur complexe constitue enfin un territoire morcelé par certaines de ces infrastructures de transport, congestionné par la circulation véhiculaire de transit, peu convivial pour les piétons et les cyclistes, très minéralisé et comportant plusieurs terrains vacants ou sous-utilisés. Aujourd'hui, il est essentiellement occupé par des activités économiques très diversifiées, à l'exception de la Cité-du-Havre qui accueille des habitations et des espaces verts.

La démarche participative

La démarche participative s'est principalement déroulée en trois temps :

- 2019 : consultation publique sur la vision d'avenir du secteur par l'OCPM
- 2021 à aujourd'hui : création d'une table de concertation pérenne regroupant principalement des acteurs des milieux économique, associatif, communautaire et institutionnel;
- 2021 : tenue de 5 ateliers thématiques, afin de créer un espace de dialogue et d'interaction entre différents acteurs (plus de 70) dans le but d'enrichir le contenu du PDMV, de bonifier les objectifs et les balises d'aménagement et d'établir les interventions prioritaires.

Le Plan directeur de mise en valeur (PDMV)

La vision d'aménagement et de développement proposée par le PDMV reprend les préoccupations et les objectifs qui ont émergé lors de la démarche participative et s'énonce

ainsi :

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 assises sur la mobilité durable, l'esprit du lieu, le patrimoine et la mise en réseau des espaces publics et des lieux emblématiques.

Cette vision se décline en cinq grandes orientations couvrant autant de thématiques, soit :

- 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 aux paysages uniques enrichissant l'expérience de tous les usagers;
- Le renforcement des connexions et les déplacements en transport actif et collectif au cœur de la mobilité;
- La mise en réseau des espaces publics et des lieux emblématiques soutenue par une trame verte et bleue.

La transition écologique nécessite des interventions parallèles en aménagement, en mobilité, en construction, dans la gestion de nos déchets et en économie. C'est pour cette raison qu'elle est un principe transversal et fondamental dans le PDMV. Chacun des objectifs et des balises d'aménagement figurant au PDMV a été élaboré en ayant la transition écologique en trame de fond. Au-delà des priorités et cibles établies dans le Plan climat, qui sont applicables à l'ensemble de la Ville, le PDMV énonce des moyens spécifiques au secteur Bridge-Bonaventure afin d'atteindre les objectifs de la transition écologique, en misant particulièrement sur une exemplarité en matière de mise en réseau des systèmes techniques et opérationnels à l'échelle du quartier, notamment avec la création d'une zone à priorité piétonne et la mise sur pied d'espaces de logistique urbaine.

Considérant que le secteur Bridge-Bonaventure est un vaste territoire morcelé et hétérogène, une approche adaptée en fonction des particularités de chaque sous-secteur a été développée pour guider la construction des bâtiments et les aménagements afin de maintenir une cohérence avec son milieu d'insertion. Des balises d'aménagement ont été élaborées à partir d'une analyse typomorphologique de chacun des sous-secteurs, d'énoncés patrimoniaux et d'une vaste démarche participative regroupant des acteurs du milieu et de la société civile, afin de déterminer la forme urbaine souhaitée pour chacun des sous-secteurs. En plus des balises décrites, chaque sous-secteur présente des schémas de principes afin de mieux illustrer les intentions. Les sous-secteurs visés par cette approche sont les suivants :

- Le bassin Wellington et ses abords et le triangle de la pointe Saint-Charles Nord
- La pointe du Moulin
- La Cité-du-Havre
- Le parc d'entreprises de la Pointe-Saint-Charles

Pour mettre en œuvre les intentions d'aménagement figurant au PDMV, une stratégie de mise en valeur en six points a été élaborée :

1. Adoption d'un PDMV et d'un règlement modifiant le Plan d'urbanisme pour concrétiser la vision commune du secteur Bridge-Bonaventure;
 - Un plan d'action priorisant les interventions en fonction de leurs effets de levier;
2. Révision de certains paramètres réglementaires (usages, PIIA) par les arrondissements pour mettre en place les fondations de la mise en valeur du secteur;

3. Établissement de conditions gagnantes à l'introduction d'habitations dans certains sous-secteurs;
4. Autorisation de l'habitation par projet avec l'outil réglementaire approprié pour assurer la création de milieux de vie mixtes, sains et intégrés aux quartiers environnants;
 - Approche par projet intégré pour des zones particulières, afin d'assurer un développement harmonieux du territoire;
5. Mise en œuvre d'une stratégie d'attraction d'entreprises dans des créneaux industriels d'avenir grâce à la création d'une zone d'innovation métropolitaine;
6. Diversification des sources de financement pour permettre la réalisation des interventions soutenues par le PDMV.

Enfin, en résumé, voici les principaux faits saillants du PDMV :

- Renforcement de la vocation économique dominante du secteur et diversification des activités en s'appuyant sur les forces en place et en misant sur les technologies propres, la culture et le tourisme;
- Création de nouveaux milieux de vie mixtes, lorsque les conditions gagnantes seront réunies pour l'introduction d'habitations, incluant des logements abordables et sociaux et des typologies diversifiées prenant en compte les besoins des familles avec enfants et le télétravail;
- Consolidation du milieu de vie existant dans la Cité-du-Havre tout en améliorant l'offre en commerces et services de proximité et en mettant en valeur les espaces verts;
- Protection et mise en valeur du patrimoine emblématique comme levier d'attraction et d'identité du territoire;
- Aménagement d'environ 37,5 hectares de nouveaux espaces verts publics mis en réseau par la création de parcours sécuritaires et conviviaux pour les déplacements actifs et de corridors écologiques;
- Amélioration de la mobilité :
 - ◊ ajout proposé d'une nouvelle station du REM;
 - ◊ amélioration de la desserte par bus;
 - ◊ modification du réseau artériel, dont l'accès au pont Victoria, afin d'apaiser la circulation, de réduire le transit, de sécuriser les déplacements actifs et de verdir les emprises;
 - ◊ aménagement de 12 km de voies cyclables additionnelles;
 - ◊ construction visée, sous réserve d'études de faisabilité technique et financière, de 7 nouveaux franchissements destinés aux déplacements actifs;
 - ◊ implantation d'une navette fluviale.

Règlement modifiant le Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal (04-047) dans le secteur Bridge-Bonaventure

Afin de concrétiser la vision de mise en valeur énoncée dans le PDMV, des modifications au Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal sont proposées. Les principales modifications concernent :

- L'affectation du sol, notamment en :
 - créant deux secteurs d'activités diversifiées, soit 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 Moulin;
 - agrandissant l'affectation grand espace vert ou parc riverain pour couvrir

- la superficie totale du square Saint-Patrick;
- agrandissant le secteur d'emplois pour couvrir, entre autres, l'accès du quai Bickerdike du port de Montréal;
- La densité de construction, notamment en :
 - créant de nouveaux secteurs de densité ayant un C.O.S. plus élevé dans les sous-secteurs du bassin Wellington et ses abords et de la pointe du Moulin;
 - agrandissant le secteur 12-T3 dans le PEPSC;
- Les limites de hauteur, en augmentant la hauteur permise de 25 m à 65 m dans une partie du sous-secteur du bassin Wellington et ses abords;
- Le document complémentaire, en exigeant que la réglementation de l'arrondissement de Ville-Marie abaisse la densité de construction (C.O.S.) de 6 à 4 sur l'Espace-vestiges de la Cité-du-Havre.

Règlement pour une métropole mixte

Le Plan d'urbanisme prévoit que des exigences additionnelles en matière de logement abordable s'appliqueront progressivement dans certains secteurs, selon les nouvelles possibilités de densification résidentielle qu'il offrira. Conformément à cette orientation et dans la continuité des balises formulées dans le dossier décisionnel 1207252001, une modification du Règlement pour une métropole mixte (20-041) sera recommandée au conseil municipal concurrentement à l'adoption du règlement modifiant le Plan d'urbanisme dont il est question dans le présent dossier décisionnel.

Cette modification du règlement 20-041 visera l'ajout de zones de logement abordable, dans les deux secteurs où la modification au Plan d'urbanisme pourrait permettre d'augmenter la superficie constructible résidentielle. Plus précisément, dans les secteurs où il y a un changement d'affectation de secteur d'emplois à secteur d'activités diversifiées, les balises prévoient la création de zones de logement abordable 2. La modification du Règlement pour une métropole mixte fera l'objet d'une décision distincte du conseil municipal.

JUSTIFICATION

Le PDMV est le résultat d'une démarche participative soutenue incluant une consultation publique de l'OCPM, la création d'une table de concertation et la réalisation d'ateliers thématiques avec des acteurs clés du milieu. Ce processus a mené à l'élaboration d'une version préliminaire du PDMV qui a été présentée à la table de concertation, en mars 2022, afin de recueillir les commentaires des membres. Depuis, le PDMV a fait l'objet de plusieurs modifications pour prendre en compte les commentaires reçus ainsi que l'avis du comité mixte.

Le PDMV précise les intentions de la Ville à l'égard de ce grand secteur de planification stratégique Havre-Bonaventure-pont Champlain, appelé maintenant Bridge-Bonaventure, qui est une priorité de la Ville en matière d'aménagement du territoire. La vision, les orientations et les objectifs du PDMV, de même que la démarche ayant mené à son élaboration, sont en phase avec les orientations et les objectifs du Plan stratégique Montréal 2030, du Plan climat, du Projet de ville et du SAD, notamment en :

- créant des milieux de vie et d'emplois diversifiés comportant une offre de services et de commerces de proximité diversifiée complémentaire aux quartiers avoisinants et s'appuyant sur le concept de la ville à courte distance;
- introduisant de l'habitation, si les conditions de cohabitation et d'accessibilité sont démontrées;
- favorisant l'inclusion de logements sociaux et abordables ainsi que la construction d'une typologie variée d'habitations prenant en compte les besoins des familles avec enfants et du télétravail;
- misant sur les déplacements actifs et collectifs pour améliorer la mobilité du secteur;

- s'appuyant sur le patrimoine matériel et immatériel pour mettre en valeur et rendre attrayant le secteur Bridge-Bonaventure;
- créant des parcours d'entrée de ville attrayants mettant en valeur leurs caractéristiques paysagères pour enrichir l'expérience de l'ensemble des usagers et des usagers;
- aménageant de nombreux espaces verts publics autour des richesses patrimoniales et naturelles, afin de les mettre en valeur et d'assurer leur accessibilité publique;
- mettant en réseau les espaces verts publics et les lieux emblématiques avec des parcours conviviaux et sécuritaires pour les déplacements actifs et des corridors écologiques;
- misant sur la mise en commun des systèmes comme levier de la transition écologique;
- protégeant et soutenant le développement de la biodiversité, notamment en introduisant une couverture végétale stratifiée et diversifiée;
- adaptant les pratiques d'aménagement aux changements climatiques, par exemple en mettant en place des mesures de biorétention pour assurer une gestion écologique exemplaire des eaux pluviales.

Considérant que le PDMV est un cadre général d'aménagement servant à guider la transformation du secteur sans assise réglementaire, des modifications au Plan d'urbanisme sont requises, en ce qui concerne l'affectation du sol, la densité de construction, les limites de hauteur et le document complémentaire, afin de concrétiser la vision d'avenir du secteur Bridge-Bonaventure. Des modifications devront également être effectuées à la réglementation des arrondissements du Sud-Ouest et de Ville-Marie, afin d'assurer une concordance avec le Règlement modifiant le Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal (04-047) dans le secteur Bridge-Bonaventure et une cohérence avec le PDMV.

La consultation sur le projet de PDMV et sur le projet de Règlement modifiant le Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal (04-047) dans le secteur Bridge-Bonaventure permettra de faire connaître les propositions aux parties prenantes et au grand public et éventuellement de les bonifier en vue de leur adoption finale qui marquera le début de la transformation du secteur Bridge-Bonaventure.

ASPECT(S) FINANCIER(S)

L'hypothèse budgétaire pour ce projet, révisée annuellement, prévoit d'importants investissements, dont plus de 160 M\$ sont inscrits au PDI 2023-2032 du Service de l'urbanisme et de la mobilité. À court et à moyen terme, des travaux préparatoires permettront d'amorcer la mise en œuvre du projet, et le financement de ces travaux est inscrit au programme décennal d'investissement (PDI).

MONTRÉAL 2030

Ce dossier contribue à l'atteinte des résultats de Montréal 2030, des engagements en changements climatiques, et des engagements en inclusion, équité et accessibilité universelle. Voir la grille d'analyse en pièce jointe.

IMPACT(S) MAJEUR(S)

Le PDMV et le Règlement modifiant le Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal (04-047) dans le secteur Bridge-Bonaventure qui l'accompagne permettront de guider la transformation d'un grand secteur stratégique identifié au SAD situé aux portes du centre-ville de Montréal. L'adoption d'un document de planification pour ce secteur est attendue depuis longtemps par toutes les parties prenantes impliquées.

IMPACT(S) LIÉ(S) À LA COVID-19

Le présent dossier ne comporte aucun enjeu en lien avec la COVID-19.

OPÉRATION(S) DE COMMUNICATION

Une opération de communication sera effectuée par l'OCPM dans le cadre de ce mandat de consultation publique.

CALENDRIER ET ÉTAPE(S) SUBSÉQUENTE(S)

29 mars 2023 : CE - Mise à l'ordre du jour du CM - projet de règlement;

- 17 avril 2023 : CM - Adoption du projet de PDMV / avis de motion et adoption du projet de règlement modifiant le Plan d'urbanisme / mandat de consultation à l'OCPM;
- Printemps à automne 2023 : Tenue des activités de l'OCPM et dépôt du rapport de consultation;
- Automne 2023 ou hiver 2024 : CM - Adoption du règlement modifiant le Plan d'urbanisme et du PDMV;
- Hiver 2024 : Avis public annonçant la possibilité de demander à la Commission municipale du Québec un avis sur la conformité du règlement au Schéma d'aménagement et de développement;
- Hiver ou printemps 2024 : Entrée en vigueur du règlement à l'expiration du délai pour faire une demande à la Commission municipale, si aucune demande n'a été reçue. Si une demande a été reçue, entrée en vigueur du règlement sur délivrance de l'attestation de conformité par la Commission municipale;
- 2024 : CA - Adoption des modifications aux règlements d'urbanisme des arrondissements par concordance.

CONFORMITÉ AUX POLITIQUES, AUX RÈGLEMENTS ET AUX ENCADREMENTS ADMINISTRATIFS

À la suite de vérifications effectuées, le signataire de la recommandation atteste la conformité de ce dossier aux politiques, aux règlements et aux encadrements administratifs.

VALIDATION

Intervenant et sens de l'intervention

Autre intervenant et sens de l'intervention

Parties prenantes

Caroline LÉPINE, Service de l'urbanisme et de la mobilité
Martin ALAIN, Service de l'habitation
Sonia VIBERT, Service de l'urbanisme et de la mobilité

Floriane VAYSSIERES, Service de l'urbanisme et de la mobilité
Julie NADON, Le Sud-Ouest
Louis ROUTHIER, Ville-Marie
Sonia THOMPSON, Service de l'urbanisme et de la mobilité
Jérémy WATTERS, Service des grands parcs du Mont-Royal et des sports
Daniel MATHIEU, Service du développement économique
Jonathan THÉORÉT, Direction générale
Émilie PAPIILLON, Service de l'eau
Chantal MUNGER, Service de la stratégie immobilière
Claire MERCKAERT, Service de l'environnement

Lecture :

Émilie PAPIILLON, 22 février 2023
Daniel MATHIEU, 20 février 2023
Martin ALAIN, 17 février 2023
Jérémy WATTERS, 17 février 2023
Claire MERCKAERT, 17 février 2023
Caroline LÉPINE, 16 février 2023
Floriane VAYSSIERES, 16 février 2023
Sonia THOMPSON, 16 février 2023

RESPONSABLE DU DOSSIER

Olivier CARIGNAN DE CARUFEL
Conseiller en aménagement

Tél : -
Télécop. :

ENDOSSÉ PAR

Le : 2023-02-16

Karim CHAREF
Chef de division

Tél : 514-441-1387
Télécop. : 514 872-1598

APPROBATION DU DIRECTEUR DE DIRECTION

Louis-Henri BOURQUE
directeur(-trice) - planification et mise en valeur du territoire

Tél :
Approuvé le : 2023-02-27

APPROBATION DU DIRECTEUR DE SERVICE

Lucie CAREAU
Directrice de service

Tél :
Approuvé le : 2023-02-27

Grille d'analyse **Montréal 2030**

Numéro de dossier : 1234243001

Unité administrative responsable : *Service de l'urbanisme et de la mobilité*

Projet : *Règlement modifiant le Plan d'urbanisme (04-047) dans le secteur Bridge-Bonaventure et Plan directeur de mise en valeur pour ce secteur*

Section A - **Plan stratégique Montréal 2030**

	<i>oui</i>	<i>non</i>	<i>s. o.</i>
1. Votre dossier contribue-t-il à l' atteinte des résultats en lien avec les priorités du Plan stratégique Montréal 2030? <i>Veillez cocher (x) la case correspondant à votre réponse.</i>	x		
2. À quelle(s) priorité(s) du Plan stratégique Montréal 2030 votre dossier contribue-t-il?			
1. <i>Réduire de 55 % les émissions de GES sous les niveaux de 1990 d'ici 2030 et devenir carboneutre d'ici 2050</i>			
2. <i>Enraciner la nature en ville, en mettant la biodiversité, les espaces verts, ainsi que la gestion et le développement du patrimoine naturel riverain et aquatique au cœur de la prise de décision</i>			
3. <i>Accroître et diversifier l'offre de transport en fournissant des options de mobilité durable (active, partagée, collective et sobre en carbone) intégrées, abordables et accessibles pour toutes et tous</i>			
5. <i>Tendre vers un avenir zéro déchet, plus durable et propre pour les générations futures, notamment par la réduction à la source et la valorisation des matières résiduelles</i>			
19. <i>Offrir à l'ensemble des Montréalaises et Montréalais des milieux de vie sécuritaires et de qualité, et une réponse de proximité à leurs besoins</i>			

3. Pour chacune des priorités identifiées, quel est le principal **résultat/bénéfice attendu**?

1. *Réduction de la part modale de l'autosolo grâce à l'implantation d'une nouvelle station du REM, le déploiement d'un réseau complet d'autobus et l'aménagement d'un réseau cyclable structurant comportant environ 12 km de voies additionnelles.*
2. *Accessibilité accrue au fleuve Saint-Laurent et au canal de Lachine par l'aménagement de la promenade riveraine, d'espaces verts publics et de passages publics.*
3. *Protection accrue de la bande riveraine longeant le fleuve Saint-Laurent et le canal de Lachine en protégeant la végétation existante et en favorisant sa bonification et sa renaturalisation avec un couvert végétal stratifié lorsque le contexte le permet.*
4. *Connectivité accrue entre les espaces verts publics par la mise en place de parcours sécuritaires et conviviaux pour les déplacements actifs et de corridors écologiques.*
5. *Réduction des rejets d'eaux pluviales aux égouts unitaires par une gestion exemplaire en profitant de la proximité du canal de Lachine et du fleuve Saint-Laurent.*
6. *Réduction des îlots de chaleur par l'aménagement d'environ 37,5 hectares d'espaces verts publics et une plantation massive d'arbres respectant la règle empirique du 3-30-300 et l'approche de la diversité fonctionnelle.*
7. *Réduction des déchets avec l'implantation de systèmes centralisés et d'espaces de valorisation des articles de réemploi.*
8. *Création de milieux de vie mixtes, si les conditions de cohabitation et d'accessibilité sont réunies, comportant une offre de services et de commerces diversifiés et complémentaires à celle des quartiers avoisinants, et accessible à distance de marche par des parcours sécuritaires et conviviaux pour les déplacements actifs.*
9. *Implantation d'une zone à priorité piétonne combinée à des pôles de mobilité et d'espaces de logistique urbaine, afin de créer un environnement apaisé à échelle humaine dans le sous-secteur du bassin Wellington et ses abords.*

Section B - Test climat

Veillez cocher (x) les cases correspondant à vos réponses

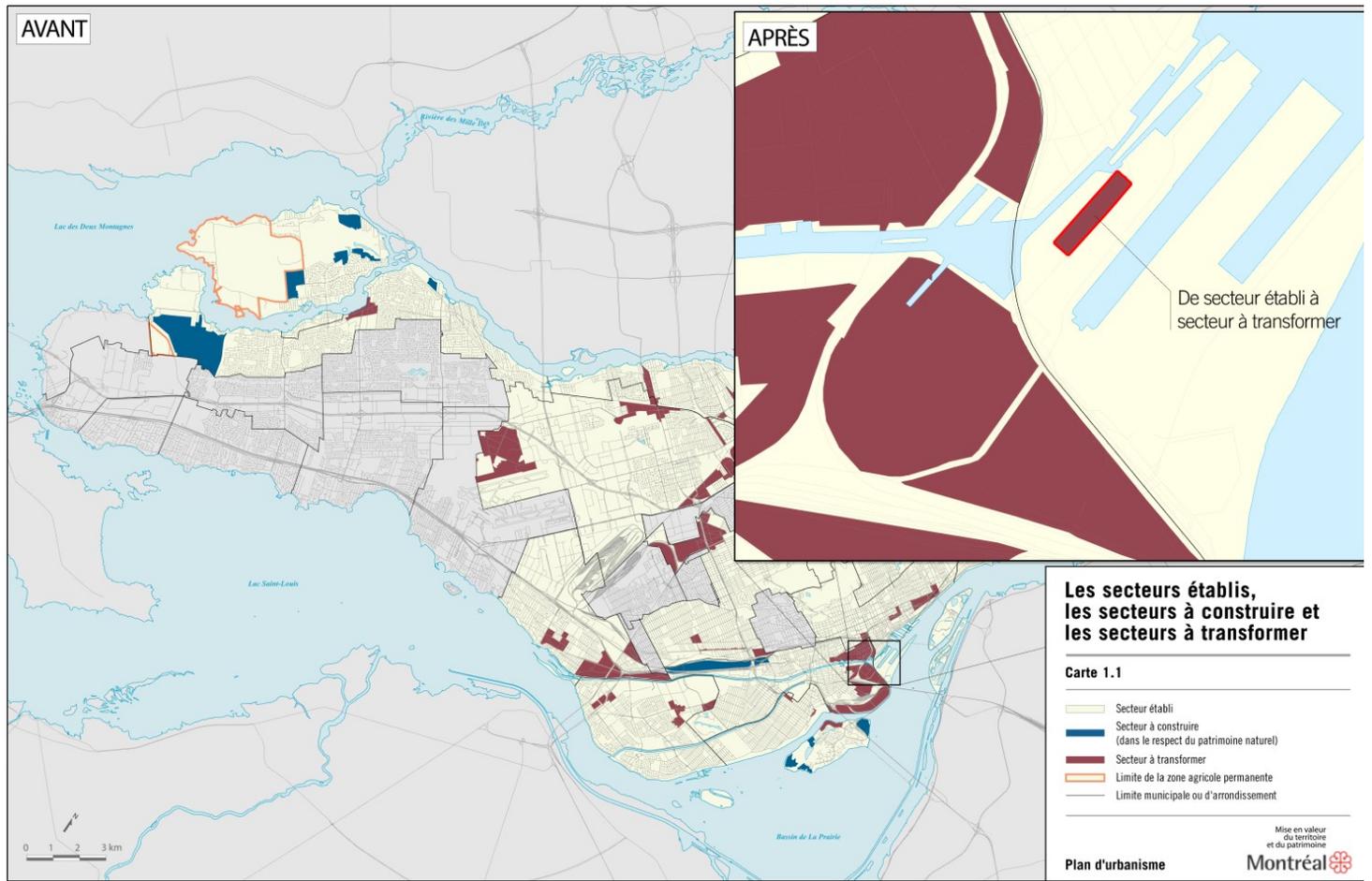
	<i>oui</i>	<i>non</i>	<i>s. o.</i>
1. Votre dossier est-il cohérent avec les engagements en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES), notamment : <ul style="list-style-type: none"> • Réduction de 55 % des émissions de GES de la collectivité montréalaise en 2030 par rapport à celles de 1990 • Carboneutralité opérationnelle des bâtiments municipaux d'ici 2030 • Carboneutralité en 2040 des émissions de GES des activités municipales • Carboneutralité de la collectivité montréalaise d'ici 2050 	X		
2. Votre dossier contribue-t-il à la diminution des vulnérabilités climatiques , notamment en atténuant les impacts des aléas climatiques (crues, vagues de chaleur, tempêtes destructrices, pluies abondantes, augmentation des températures moyennes, sécheresse)?	X		
3. Les réponses fournies aux questions 1 et 2 se basent-elles sur un encadrement spécifique lié au test climat?		X	

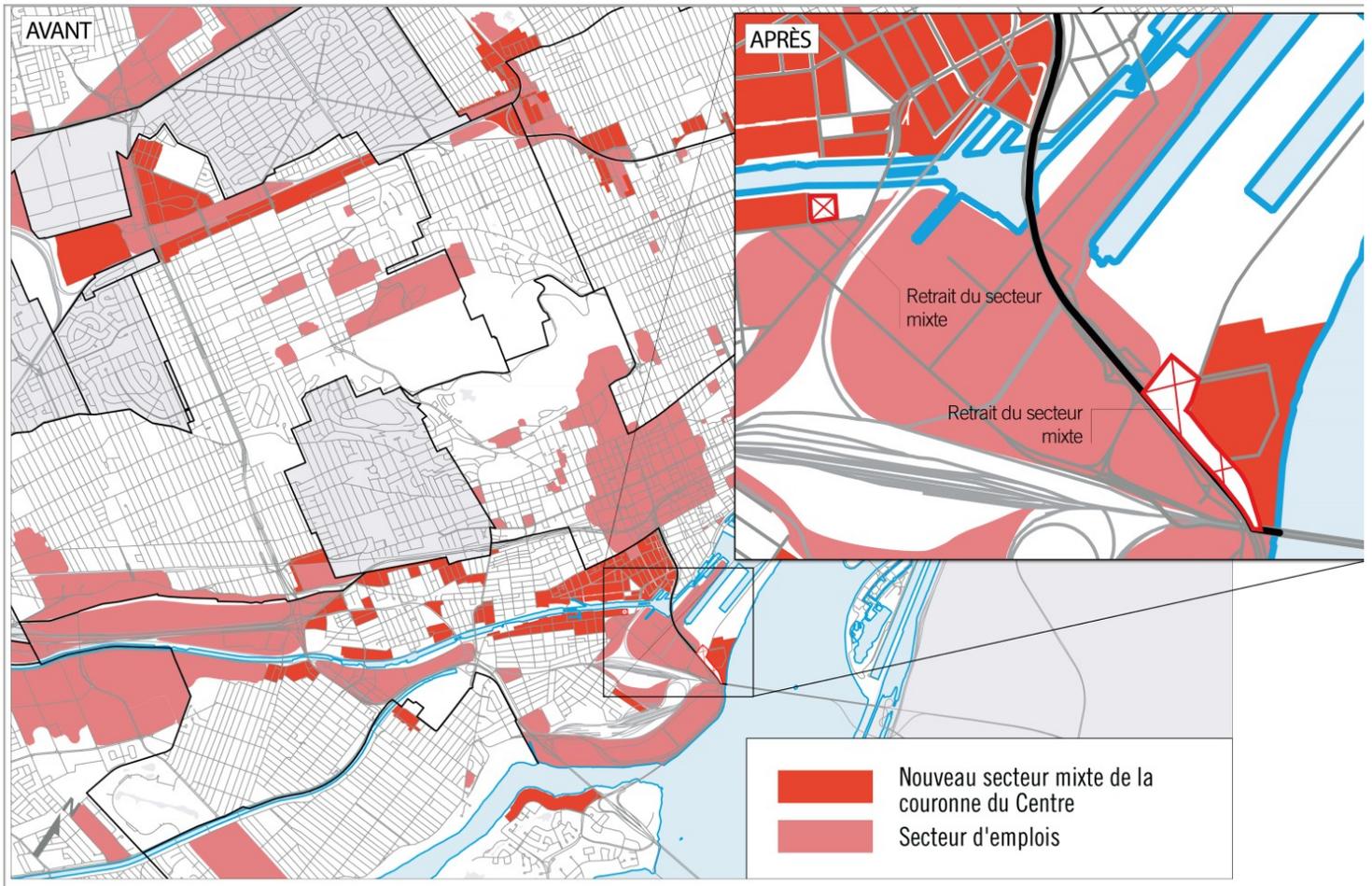
Section C - ADS+*

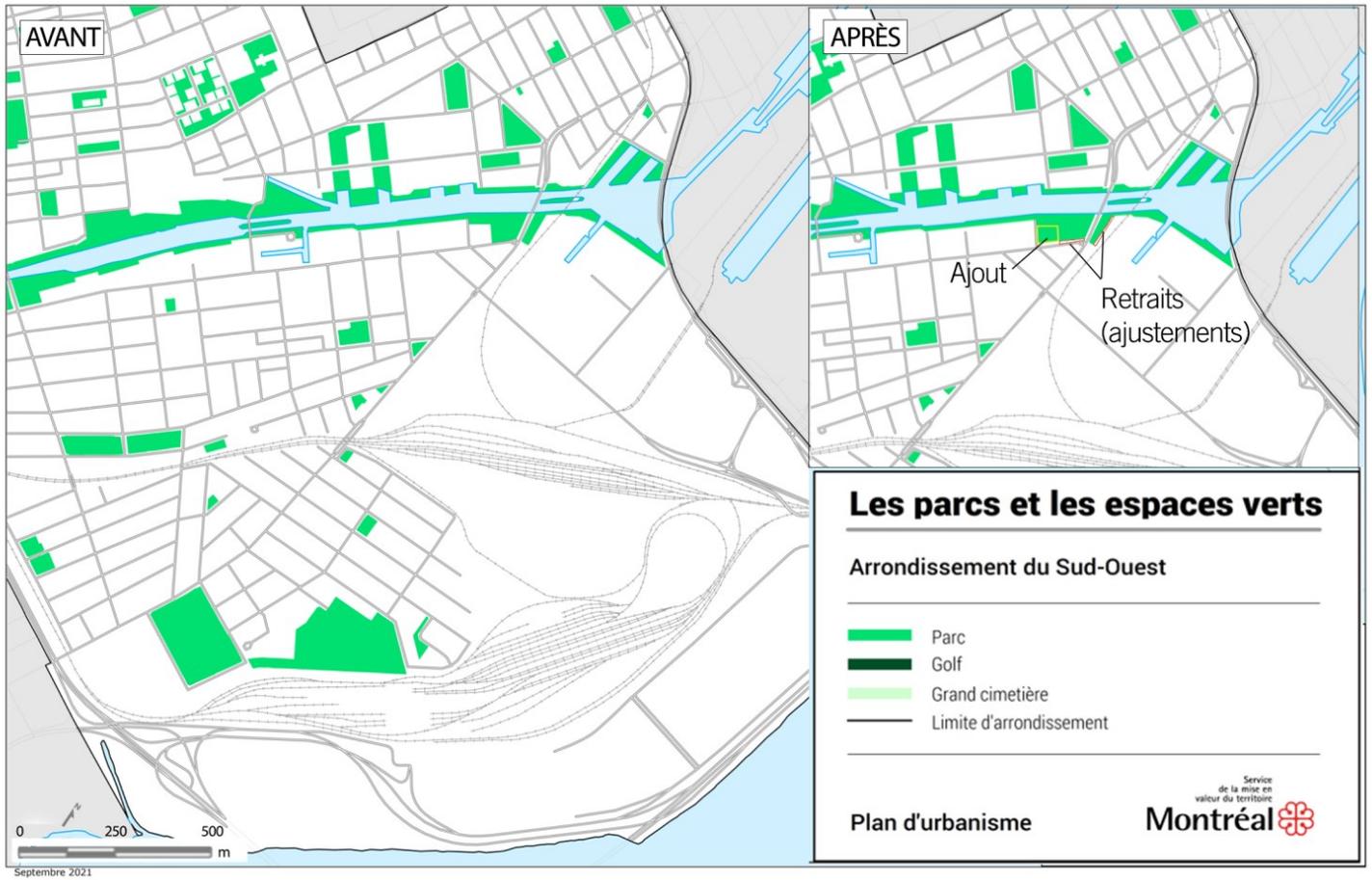
Veillez cocher (x) les cases correspondant à vos réponses

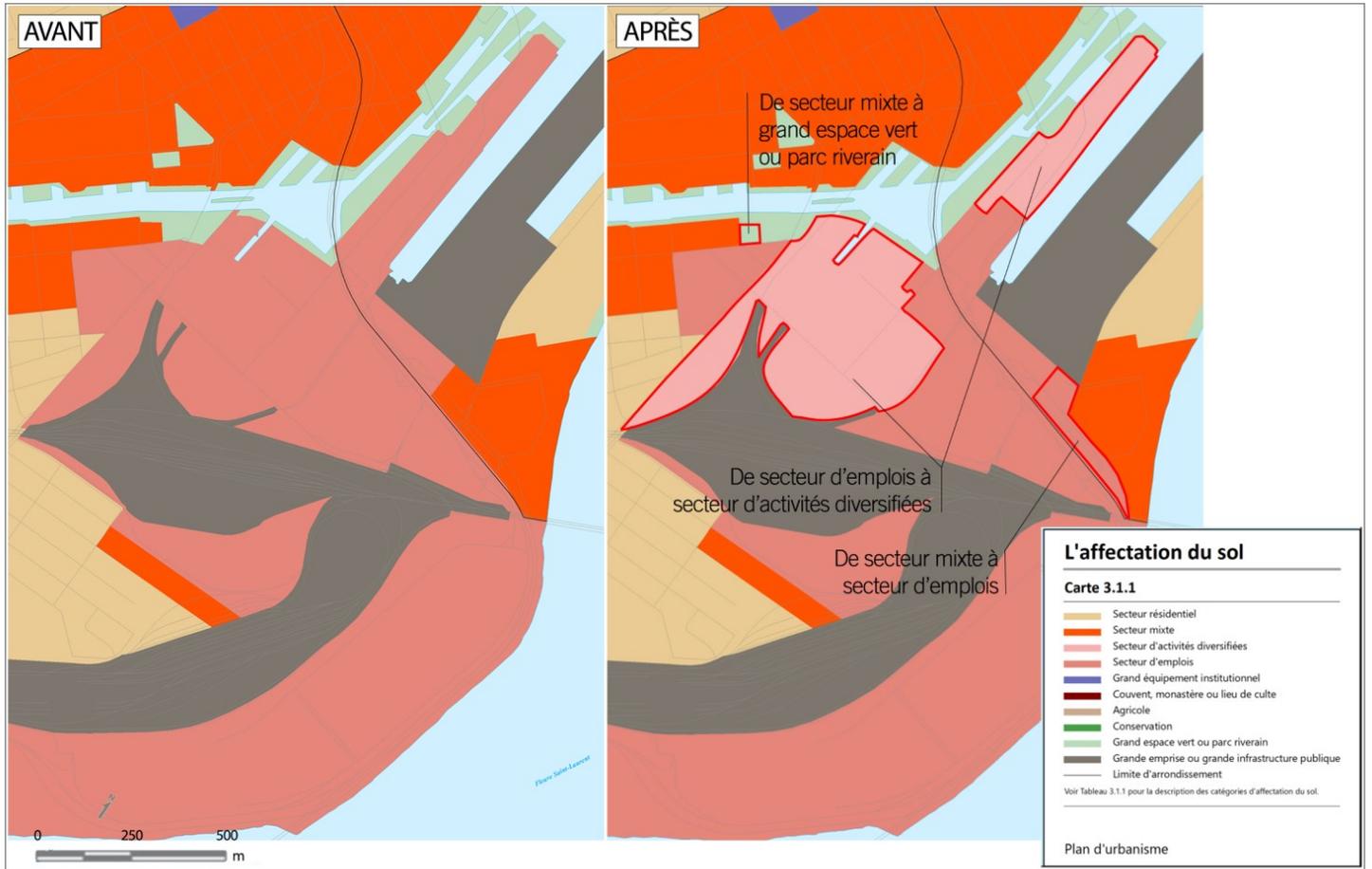
	<i>oui</i>	<i>non</i>	<i>s. o.</i>
1. Votre dossier contribue-t-il aux engagements en matière de : <p>a. Inclusion</p> <ul style="list-style-type: none"> • Respect et protection des droits humains • Amélioration de la situation des personnes vivant des discriminations ou de l'exclusion 	X		
<p>b. Équité</p> <ul style="list-style-type: none"> • Augmentation de l'équité entre les personnes et les groupes de population et/ou de l'équité territoriale 	X		
<p>c. Accessibilité universelle</p> <ul style="list-style-type: none"> • Amélioration du caractère universellement accessible de Montréal 	X		
2. Avez-vous appliqué des actions en ADS+ dans le cadre de votre dossier?		X	

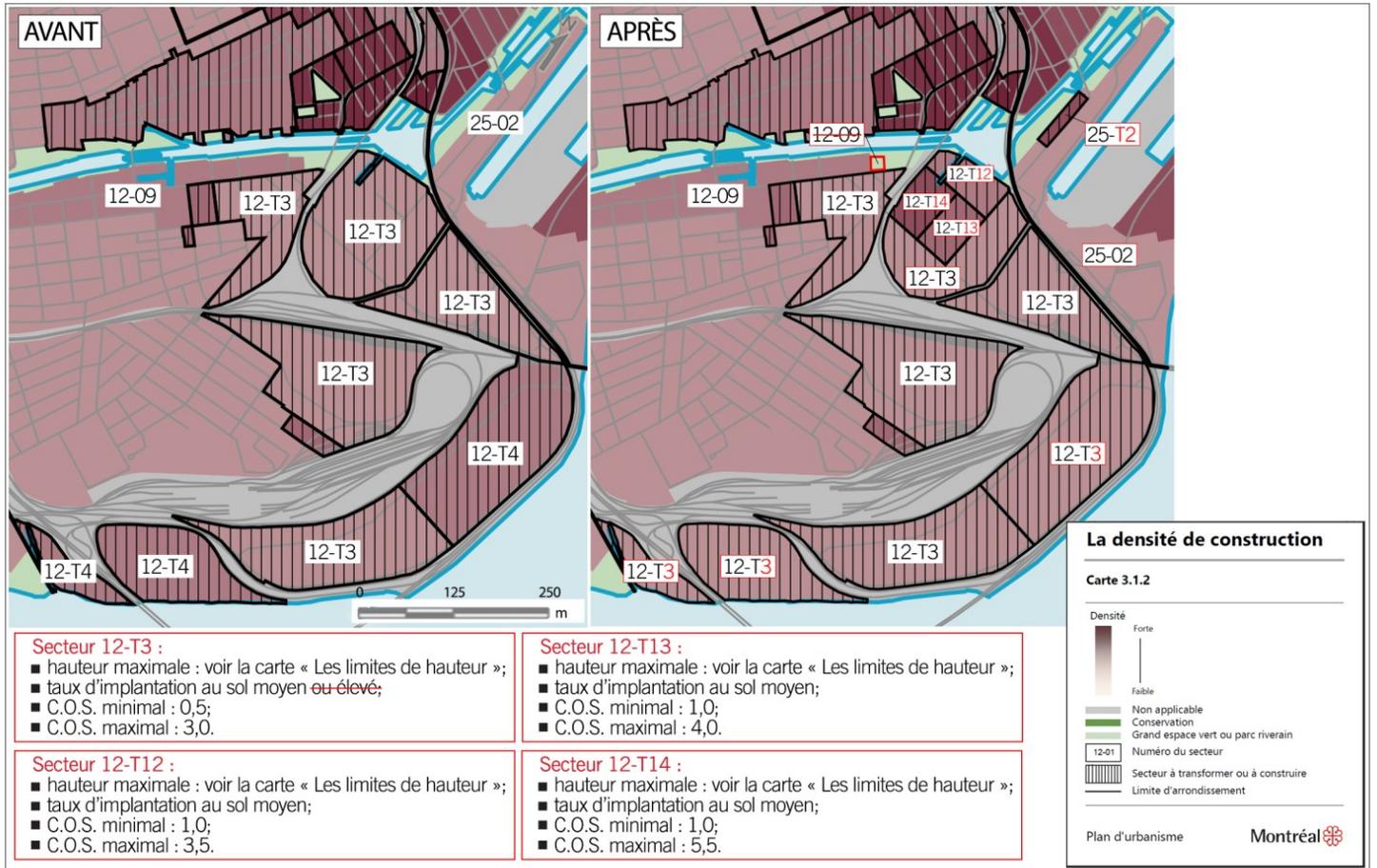
* Analyse différenciée entre les sexes dans une perspective intersectionnelle

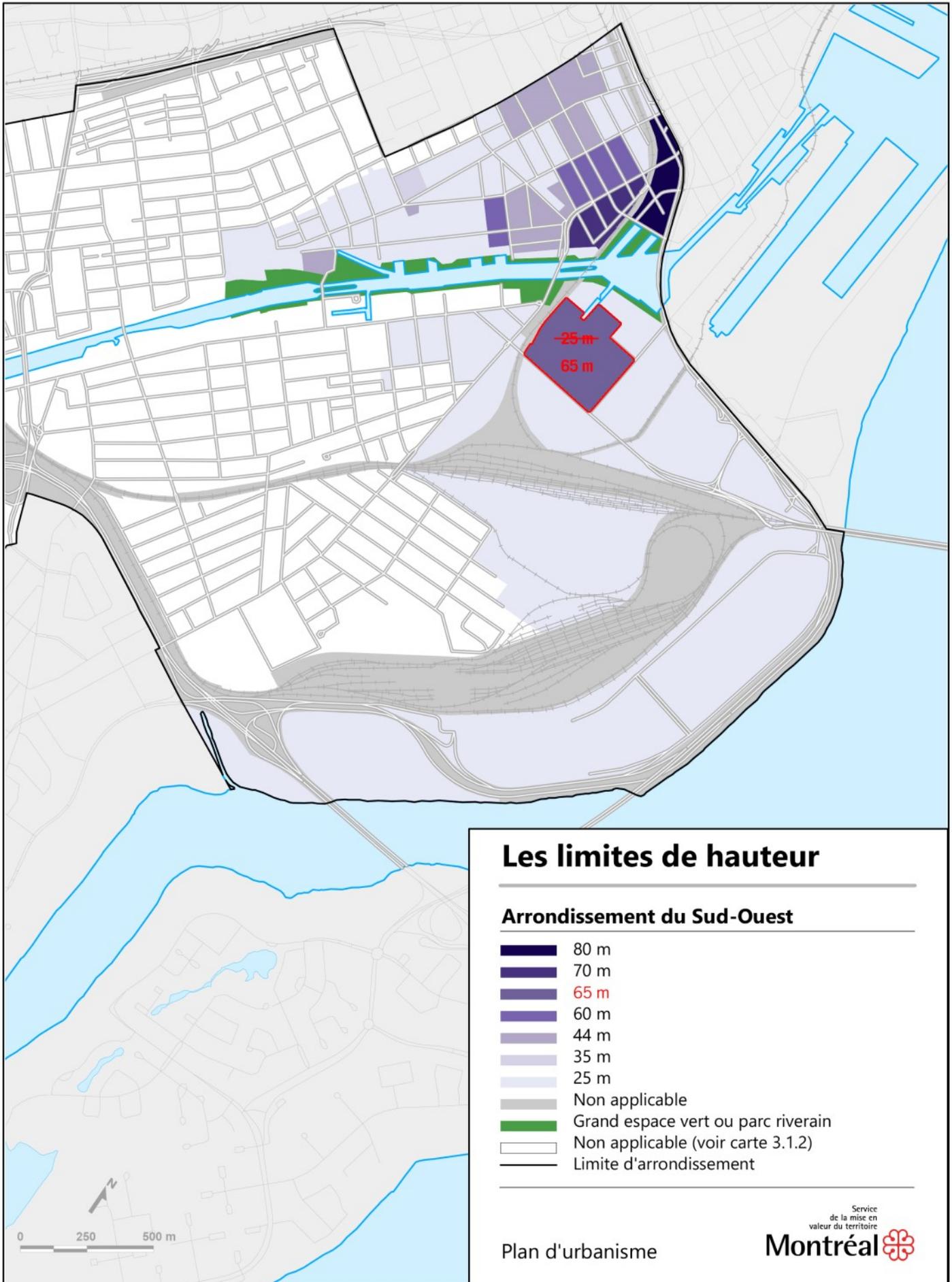












VILLE DE MONTRÉAL
RÈGLEMENT
04-047-XXX

RÈGLEMENT MODIFIANT LE PLAN D'URBANISME DE LA VILLE DE MONTRÉAL (04-047)
DANS LE SECTEUR BRIDGE-BONAVENTURE

Vu l'article 130.3 de la Charte de la Ville de Montréal, métropole du Québec (RLRQ, chapitre C-11.4);

Vu l'article 109 de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (RLRQ, chapitre A-19.1);

À l'assemblée du XX mars 2023, le conseil de la Ville décrète :

1. La carte 1.1 intitulée « Les secteurs établis, les secteurs à construire et les secteurs à transformer » de la partie I de ce Plan est modifiée tel qu'il est illustré sur les extraits de la carte jointe en annexe 1 au présent règlement.
2. L'illustration 2.4.4 intitulée « Les secteurs propices à une transformation à des fins d'activités mixtes » de la partie I de ce Plan est modifiée tel qu'il est illustré sur les extraits de l'illustration jointe en annexe 2 au présent règlement.
3. La carte 2.5.1 intitulée « Les parcs et les espaces verts » de la partie I du Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal (04-047) est modifiée, à l'égard du territoire de l'arrondissement Le Sud-Ouest, tel qu'il est illustré sur les extraits de la carte jointe en annexe 3 au présent règlement.
4. La carte 3.1.1 intitulée « L'affectation du sol » de la partie I de ce Plan est modifiée, à l'égard du territoire des arrondissements de Ville-Marie et Le Sud-Ouest, tel qu'il est illustré sur les extraits de la carte jointe en annexe 4 au présent règlement.
5. La carte 3.1.2 intitulée « La densité de construction » de la partie I de ce Plan est modifiée, à l'égard du territoire des arrondissements de Ville-Marie et Le Sud-Ouest, tel qu'il est illustré sur les extraits de la carte jointe en annexe 5 au présent règlement.
6. La section 12.5 du chapitre 12 de la partie II de ce Plan concernant l'arrondissement Le Sud-Ouest est modifiée par la suppression des mots « ou élevé » dans le secteur à transformer 12-T3.
7. La section 12.5 du chapitre 12 de la partie II de ce Plan concernant l'arrondissement Le Sud-Ouest est modifiée par la suppression du secteur à transformer 12-T4.

8. La section 12.5 du chapitre 12 de la partie II de ce Plan concernant l'arrondissement Le Sud-Ouest est modifiée par la création de secteurs à transformer dont les caractéristiques de densité de construction sont les suivantes :

« Secteur 12-T12

- hauteur maximale : voir la carte « Les limites de hauteur »;
- taux d'implantation au sol moyen;
- C.O.S. minimal : 1;
- C.O.S. maximal : 3.5

Secteur 12-T13

- hauteur maximale : voir la carte « Les limites de hauteur »;
- taux d'implantation au sol moyen;
- C.O.S. minimal : 1;
- C.O.S. maximal : 4

Secteur 12-T14

- hauteur maximale : voir la carte « Les limites de hauteur »;
- taux d'implantation au sol moyen;
- C.O.S. minimal : 1;
- C.O.S. maximal : 5.5 »

9. La carte intitulée « Les limites de hauteur » de la section 12.5 du chapitre 12 de la partie II de ce Plan concernant l'arrondissement Le Sud-Ouest est modifiée tel qu'il est illustré sur l'extrait de la carte jointe en annexe 6 au présent règlement.

10. La section 6.2 intitulée « Les secteurs et bâtiments patrimoniaux » de la partie III de ce Plan est modifiée par l'insertion, à la suite de la sous-section 6.2.3 intitulée « L'aménagement d'un terrain », de la sous-section suivante :

« 6.2.4 Le développement de l'Espace-vestiges de la Cité-du-Havre

Sur les lots 2 296 169 et 2 160 257 du cadastre du Québec, communément appelés « l'Espace-vestiges », la réglementation de l'arrondissement de Ville-Marie doit prévoir une densité (COS) maximale de 4. »

ANNEXE 1

EXTRAITS DE LA CARTE 1.1 INTITULÉE « LES SECTEURS ÉTABLIS, LES SECTEURS À CONSTRUIRE ET LES SECTEURS À TRANSFORMER »

ANNEXE 2

EXTRAITS DE L'ILLUSTRATION 2.4.4 INTITULÉE « LES SECTEURS PROPICES À UNE TRANSFORMATION À DES FINS D'ACTIVITÉS MIXTES »

ANNEXE 3

EXTRAITS DE LA CARTE 2.5.1 INTITULÉE « LES PARCS ET LES ESPACES VERTS »

ANNEXE 4

EXTRAITS DE LA CARTE 3.1.1 INTITULÉE « L'AFFECTATION DU SOL »

ANNEXE 5

EXTRAITS DE LA CARTE 3.1.2 INTITULÉE « LA DENSITÉ DE CONSTRUCTION »

ANNEXE 6

EXTRAIT DE LA CARTE INTITULÉE « LES LIMITES DE HAUTEUR »

SUIVI DES RECOMMANDATIONS

Plan directeur de mise en valeur du secteur Bridge-Bonaventure
et modification au plan d'urbanisme

AC22-SC-02 (AVIS)

Fiche adressée au demandeur de l'avis

Note : Ce tableau a pour but d'informer le Comité Jacques-Viger (CJV) et le conseil municipal (ou le conseil d'arrondissement) des mesures entreprises par le demandeur suite aux recommandations du présent avis.

Veillez remplir le tableau ici-bas et l'inclure au dossier qui sera transmis au conseil municipal (ou au conseil d'arrondissement). Veuillez également le transmettre par courriel à la permanence du CJV.

Veillez aussi noter que ce tableau demeure un outil de travail afin de favoriser les échanges et de faciliter la compréhension de l'évolution du projet.

Note : le terme PDMV est utilisé en remplacement de l'expression plan directeur de mise en valeur

	Recommandations *	Suivi effectué <i>(texte à inclure, si applicable)</i>
01	Dresser un plan stratégique priorisant les actions encadrées par la Ville et relatives aux infrastructures de transports, aux espaces verts ainsi qu'à la protection et à la mise en valeur du patrimoine;	<p>Le PDMV comporte un plan d'action précisant les moyens de mise en œuvre de la Ville pour atteindre les objectifs fixés par ce document, par ordre de priorisation. Il précise également les principales parties prenantes impliquées considérant que la Ville n'a pas la maîtrise foncière du secteur.</p> <p>La mise en valeur du secteur Bridge-Bonaventure nécessite certaines interventions prioritaires en matière d'aménagement et de travaux d'infrastructures. Plusieurs études et interventions établies comme des prérequis devront être réalisées préalablement à une intensification des activités et à l'introduction de l'habitation. Considérant les enjeux de mobilité et de cohabitation des usages ainsi que la pression immobilière anticipée, le phasage a été déterminé en fonction de l'effet de levier des moyens de mise en œuvre proposés afin d'offrir, le plus rapidement possible, les conditions gagnantes pour permettre sa mise en valeur.</p>
02	En ajout à la table de concertation, mettre en place une structure solide, par exemple de type « comité intergouvernemental », pour maintenir les éléments fondateurs du plan directeur en dépit de la conjoncture;	Une action à cet effet a été ajoutée au plan d'action figurant au PDMV.

AC22-SC-02

Plan directeur de mise en valeur du secteur Bridge-Bonaventure
et modification au plan d'urbanisme

03	Assurer un encadrement réglementaire serré en vue de préserver les vues d'intérêt identifiées au plan directeur;	<p>Le PDMV servira de guide dans la conception des projets immobiliers. La réglementation des arrondissements sera modifiée pour assurer la cohérence avec les objectifs et balises du PDMV. Des critères seront ainsi ajoutés, notamment aux règlements sur les PIIA.</p> <p>De plus, à l'exception de la Cité-du-Havre, les projets comportant de l'habitation ne sont pas autorisés de plein droit dans la réglementation. Ainsi, les promoteurs devront présenter, en consultation publique, l'adéquation de leurs projets par rapport aux objectifs et aux balises d'aménagement figurant au PDMV, notamment en ce qui a trait aux vues d'intérêt, dans le cadre de la procédure d'autorisation réglementaire choisie (PPCMOI, modifications au zonage).</p>
04	Assurer la qualité architecturale de l'ensemble des développements prévus par des moyens variés, tels les concours architecturaux et envisager d'autres modes d'allocation de contrats que l'octroi au plus bas soumissionnaire;	<p>La Ville est favorable aux concours architecturaux pour assurer la qualité architecturale des développements. D'ailleurs, le recours au concours de design est proposé dans le plan d'action du PDMV pour le développement de l'Espace-vestiges en relation avec l'histoire du lieu. La Ville accompagnera tous les promoteurs qui désirent faire cette démarche et les sensibilisera à son utilisation.</p> <p>De plus, l'approche par projets intégrés proposée dans le PDMV, applicable à certaines zones, permettra d'assurer une cohérence d'ensemble. Une réglementation spécifique devra être prévue pour encadrer chacun de ces projets, grâce à de nombreux objectifs et critères de design et d'architecture.</p> <p>Finalement, le PDMV propose, dans son plan d'action, d'explorer la possibilité de mettre en œuvre un processus de qualité en design (panel, concours, atelier) pour la mise en valeur des terrains municipaux du PEPSC, pour l'aménagement de certaines rues ou espaces verts publics ainsi que la construction d'un édifice public, le cas échéant.</p>
05	Recourir à divers moyens pour assurer la protection et la mise en valeur du patrimoine bâti et des espaces verts, tels des budgets distincts et des programmes spécifiques s'ajoutant aux programmes existants, des conditions dans les PPCMOI, des garanties monétaires pour certains projets, etc.;	<p>Le PDMV est un guide qui servira à encadrer le développement immobilier et les interventions sur le domaine public. La réglementation des arrondissements sera adaptée afin d'assurer une cohérence avec le PDMV. Ce dernier comporte plusieurs balises d'aménagement et interventions visant à assurer la protection et la mise en valeur du patrimoine bâti et des espaces verts existants.</p> <p>Dans le cadre d'une autorisation réglementaire (PPCMOI, modifications de zonage) ou d'une approbation d'un plan en vertu d'un Règlement sur les PIIA, les arrondissements peuvent exiger des garanties monétaires. Des ententes de développement peuvent également accompagner les autorisations réglementaires pour prévoir des obligations de préservation du patrimoine.</p>

AC22-SC-02

Plan directeur de mise en valeur du secteur Bridge-Bonaventure
et modification au plan d'urbanisme

		<p>Enfin, la Ville souhaite potentiellement adapter certains programmes de subvention, notamment le programme bâtiments industriels durables, le programme soutien à la rénovation de bâtiments accueillant des ateliers d'artistes et celui sur la subvention pour la réhabilitation de terrains contaminés au contexte de Bridge-Bonaventure.</p>
06	Fixer des critères élevés de performance écologique et paysagère pour le développement du territoire;	<p>Le PDMV propose plusieurs balises d'aménagement notamment en mobilité et en environnement visant à atteindre un niveau de performance écologique élevé en adéquation avec les priorités du Plan stratégique Montréal 2030 et les objectifs du Plan climat.</p> <p>Dès les premières années de mise en œuvre du PDMV, des indicateurs seront élaborés pour mesurer la performance de certains moyens mis en place en fonction des objectifs fixés. Ils devront être faciles à mesurer et cohérents avec ceux figurant dans d'autres plans ou politiques comme ceux du Plan Climat ou du futur Plan d'urbanisme et de mobilité (PUM). L'évaluation régulière de la performance des moyens de mise en œuvre permettra de réajuster les interventions prévues de manière à répondre adéquatement aux objectifs fixés.</p>
07	Envisager de créer plus d'une « zone zéro émission », en ajout à celle prévue aux abords du bassin Wellington;	<p>La création de zones zéro émission figure dans les actions du Plan climat de la Ville de Montréal. À la suite d'une évaluation de la pertinence et de la compatibilité avec le milieu, d'autres zones pourraient être ajoutées dans le secteur Bridge-Bonaventure tout en étant cohérentes avec les objectifs et les balises d'aménagement figurant au PDMV.</p> <p>Le déploiement et le développement d'une telle zone se fera progressivement, et l'adhésion des partenaires et de la population seront nécessaires pour assurer la réussite d'une telle initiative. Toute volonté d'aller en ce sens fera donc l'objet de concertations avec les partenaires et d'une consultation publique et s'inscrira en cohérence avec les autres projets d'urbanisme et de mobilité du secteur qui sera visé</p>
08	Planifier l'offre en services de proximité et d'équipements publics avant d'autoriser les projets d'habitation;	<p>Dans le plan d'action figurant au PDMV, une action est de réaliser une étude sur les besoins en équipements collectifs (scolaires, sportifs, culturels, communautaires) à court terme et de déterminer les terrains potentiels, et ce, avant d'autoriser les projets immobiliers. Considérant que l'habitation ne sera pas autorisée de plein droit, la Ville dispose d'un levier pour accompagner l'autorisation réglementaire d'une entente de développement qui pourrait inclure notamment une cession d'un terrain destiné à un parc public ou à un équipement collectif.</p>

09	S'assurer que la planification des projets résidentiels est en phase avec la stratégie de la Ville en matière de logements;	L'introduction d'habitations, si l'atteinte des conditions de viabilité, d'accessibilité et de mixité est démontrée en fonction des particularités de chacun des sous-secteurs, est cohérente avec la stratégie de la Ville en matière de logements. En effet, la Ville soutient la construction de nombreux logements sur son territoire, en particulier des logements sociaux et abordables, dans des environnements sains et mixtes permettant de réduire la dépendance à l'automobile et d'assurer la qualité de vie des résidents.
10	Mettre à profit le système hydraulique et ses infrastructures tels le fleuve, le canal de Lachine, le bassin, les quais, les vestiges, etc., dans la planification et le développement du secteur Bridge-Bonaventure;	<p>Le fleuve Saint-Laurent et le canal de Lachine (incluant bassins, quais et vestiges) sont au cœur de la mise en valeur du secteur Bridge-Bonaventure. Le PDMV soutient l'accessibilité publique à l'eau par la création d'espaces verts publics à ses abords, notamment avec la promenade riveraine. Il est souhaité d'aménager également des accès publics à l'eau permettant de pratiquer des activités nautiques sans moteur. La connectivité des espaces verts publics est favorisée par la création de parcours conviviaux et sécuritaires pour les déplacements actifs et par des aménagements favorisant la création de corridors écologiques et de biodiversité.</p> <p>De plus, le PDMV propose de développer les activités culturelles et récréotouristiques en lien avec l'histoire du lieu, la transmission des connaissances et les valeurs patrimoniales tout en profitant de la présence du port de Montréal (croisière), du Vieux-Port et du canal de Lachine.</p> <p>Finalement, ces composantes hydrauliques sont également au cœur de la réflexion sur la gestion des eaux pluviales dans le secteur, en évaluant la possibilité d'utiliser le canal de Lachine et le fleuve pour drainer une partie des eaux pluviales afin de réduire les rejets aux égouts unitaires.</p>
11	Dans le plan directeur, définir plus explicitement la notion de « patrimoine naturel riverain et aquatique » et identifier les composantes d'intérêt qui s'y rattachent dans l'orientation 2;	<p>La terminologie « patrimoine naturel riverain et aquatique » figure dans une des priorités du Plan stratégique de Montréal 2030, soit :</p> <p>« Enraciner la nature en ville, en mettant la biodiversité, les espaces verts, ainsi que la gestion et le développement du patrimoine naturel riverain et aquatique au cœur de la prise de décision. »</p> <p>L'orientation 5 du PDMV intitulée « la mise en réseau des espaces publics et des lieux emblématiques soutenue par une trame verte et bleue » a été élaborée en ayant cette priorité en trame de fond.</p> <p>Dans le PDMV, les bandes riveraines longeant le fleuve Saint-Laurent et le canal de Lachine sont une composante du patrimoine naturel riverain et aquatique. Des balises</p>

AC22-SC-02

Plan directeur de mise en valeur du secteur Bridge-Bonaventure
et modification au plan d'urbanisme

		d'aménagement sont libellées pour les protéger, les bonifier ou les renaturaliser si le contexte le permet. Une balise d'aménagement a été ajoutée à l'objectif 3 de l'orientation 5 pour être plus explicite.
12	Assurer la préservation de l'Espace-vestiges et de ses espaces verts;	Le PDMV soutient la protection des espaces verts existants et la création d'espaces verts publics. À ces fins, plusieurs balises d'aménagement y figurant permettent de bien encadrer les projets immobiliers et les interventions sur le domaine public. Pour l'Espace-vestiges, le PDMV propose plusieurs mesures pour réduire l'impact d'un nouveau développement, notamment en réduisant la densité (réduction du COS de 6 à 4), en maintenant le taux d'implantation faible, en favorisant la réutilisation des voies de circulation existantes et en ciblant une partie du terrain à des fins d'espace vert public. De plus, des balises d'aménagement sont proposées dans le PDMV pour minimiser l'impact des constructions sur les arbres existants pour maintenir certains vestiges d'Expo 67. Finalement, rappelons que le plan d'action du PDMV soutient le recours au concours de design pour le développement de l'Espace-vestiges en relation avec l'histoire du lieu.
13	Protéger les espaces verts existants du secteur Bridge-Bonaventure, tels ceux de la Cité-du-Havre;	
14	Dans le plan directeur, détailler les gestes visant la protection des milieux naturels; favoriser la biodiversité en conservant des espaces libres dans la portion du corridor vert Falaise-Fleuve;	Dans la section du PDMV sur la mise en réseau des espaces publics et des lieux emblématiques soutenue par la trame verte et bleue (orientation 5), plusieurs balises d'aménagement soutiennent la protection et le développement de la biodiversité et l'adaptation des pratiques d'aménagement aux changements climatiques. Le PDMV propose notamment que la promenade riveraine soit aménagée comme un corridor écologique et de biodiversité en préservant les espaces verts longeant le fleuve Saint-Laurent et en favorisant la renaturalisation des berges et la plantation d'un couvert végétal stratifié d'une largeur appréciable.
15	Favoriser la création de petits parcs de proximité;	Le PDMV propose la création de nombreux espaces verts publics adjacents aux richesses patrimoniales et naturelles du secteur de façon à les mettre en valeur et à assurer leurs accessibilités publiques. Conséquemment, le PDMV propose d'offrir un espace vert à une distance de moins de 500 m de chaque nouvelle résidence.
16	Développer une stratégie de gestion de la demande en stationnement;	Le PDMV propose plusieurs balises d'aménagement afin d'assurer une saine gestion du stationnement (objectif 5 de l'orientation 4). Considérant l'étendue des mesures proposées, une stratégie sur la gestion du stationnement devra être développée par les promoteurs dans le cadre de l'autorisation réglementaire des projets immobiliers, afin de

		favoriser notamment la mutualisation du stationnement et l'implantation d'autopartage.
17	En vue de l'aménagement d'un lien multifonctionnel dans l'axe de la rue Centre, réaliser avec diligence les études de faisabilité technique et financière et en discuter avec les partenaires concernés le plus en amont possible;	L'étude de faisabilité technique et financière du franchissement dans l'axe de la rue Centre est dans le plan d'action figurant au PDMV comme étude prioritaire. Le Canadien National est informé de l'intention de la Ville et sera invité à contribuer à l'étude.
18	À l'occasion du réaménagement de certaines rues pour faciliter les déplacements actifs, veiller à assurer la sécurité des cyclistes et des piétons, notamment sur l'avenue Pierre-Dupuy.	Le PDMV vise à assurer la convivialité et la sécurité des déplacements actifs sur l'ensemble du secteur de Bridge-Bonaventure, notamment en déployant un réseau cyclable continu, sécuritaire et efficace et en privilégiant la mobilité active dans le réaménagement du réseau de mobilité. Plusieurs balises d'aménagement du PDMV concernent ce thème et guideront les différents projets de réaménagement des voies publiques.

* Vous référer aux recommandations intégrales à la section « Avis et recommandations du Comité Jacques-Viger » de l'avis.

AVIS DU CONSEIL DU PATRIMOINE DE MONTRÉAL ET DU COMITÉ JACQUES-VIGER¹

Réunis en comité mixte le 16 décembre 2022

Plan directeur de mise en valeur du secteur Bridge-Bonaventure et modification au plan d'urbanisme

AC22-SC-02

Localisation :	Secteur Bridge-Bonaventure Situé en partie dans l'arrondissement du Sud-Ouest et en partie dans l'arrondissement de Ville-Marie
Reconnaissance municipale :	Habitat-67 (immeuble patrimonial cité) (LPC ²) Patrimoine bâti (Plan d'urbanisme) : Secteur de valeur patrimoniale exceptionnelle Ensemble industriel d'intérêt Patrimoine archéologique (Plan d'urbanisme) : Grand ensemble à statut Sites archéologiques recensés (intègre et altéré) Secteur d'intérêt archéologique à fort potentiel
Reconnaissance provinciale :	Site patrimonial de Montréal (Vieux-Montréal) (déclaré) (LPC) Habitat-67 (immeuble patrimonial classé) (LPC) Exposition universelle de Montréal de 1967 (événement historique désigné) (LPC)
Reconnaissance fédérale :	Lieu historique national du Canada du Canal-de-Lachine (désignation) Lieu historique national du Canada du Complexe-Manufacturier-du-Canal-de-Lachine (désignation)

Le Conseil du patrimoine de Montréal (CPM) et le Comité Jacques-Viger (CJV), ci-après le comité mixte, émettent un avis à la demande du Service de l'urbanisme et de la mobilité conformément au paragraphe 1 de l'article 11 du règlement du CJV, considérant que le projet requiert une modification au plan d'urbanisme de la Ville de Montréal. Le CPM est aussi interpellé conformément au paragraphe 1 de l'article 12.1 du règlement du CPM.

HISTORIQUE DU SITE ET LOCALISATION ³

Historique

L'occupation du secteur aujourd'hui appelé Bridge-Bonaventure remonte aux débuts de la colonie, époque durant laquelle il appartenait en majorité aux communautés religieuses qui y exerçaient des activités agricoles. Il a fait l'objet de remblayages successifs qui ont peu à peu dessiné son littoral actuel.

¹ Le Conseil du patrimoine de Montréal et le Comité Jacques-Viger sont les instances consultatives de la Ville de Montréal en matière de patrimoine et d'urbanisme (règlements 02-136 et 12-022).

² Loi sur le patrimoine culturel

³ Contenu tiré et adapté en partie de : Office de consultation publique de Montréal, *L'avenir du secteur Bridge-Bonaventure – Rapport de consultation publique*, 24 février 2020, p. 3-4 / Document transmis par le Service d'urbanisme et de mobilité pour la séance du comité mixte le 6 mai 2022.

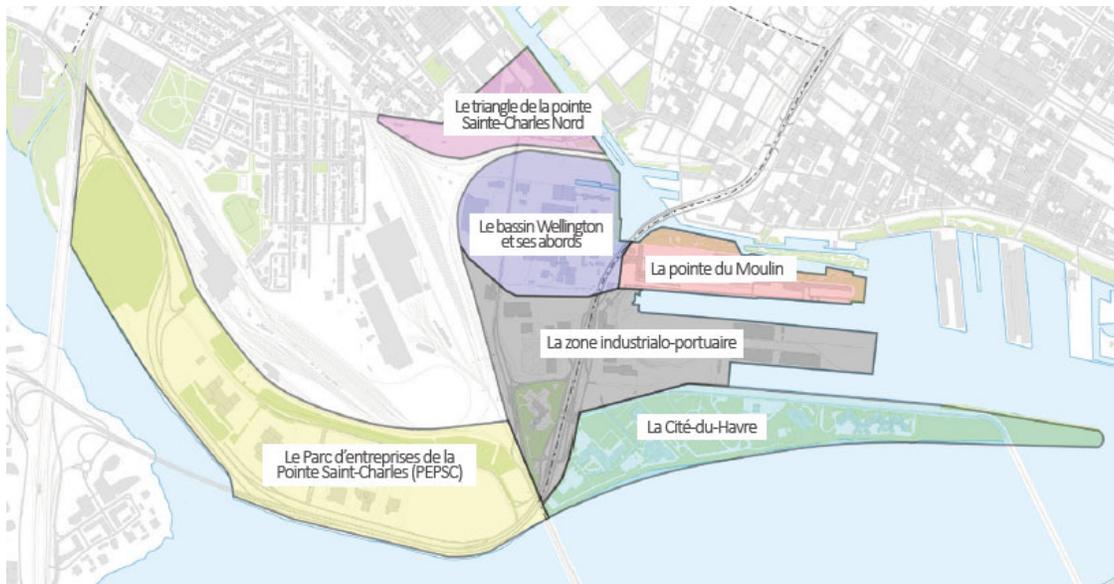
De la révolution industrielle jusqu'à nos jours, Bridge-Bonaventure occupe une place particulière dans l'histoire du développement de Montréal. Déjà au 19e siècle, le territoire servait de plaque tournante pour les transports (maritime, ferroviaire, routier) et le commerce, en particulier après la construction du canal de Lachine. Il a ainsi été au cœur de l'essor industriel montréalais, qui a entraîné la disparition progressive de la production agricole du secteur. Parmi les jalons historiques ayant marqué son évolution, on compte notamment la construction du pont Victoria, des voies ferrées du Grand Tronc et des cales sèches du port, l'implantation de géants industriels tels que Maple Leaf, ADM (Silo n° 5) et Canada Maltage, et celle des bureaux de l'Exposition universelle de 1967. Tous ces éléments contribuent à la richesse patrimoniale du secteur.

Localisation

D'une superficie de 2,3 km², situé à cheval sur les arrondissements du Sud-Ouest et de Ville-Marie, le secteur Bridge-Bonaventure est la principale entrée vers le centre-ville de Montréal depuis la Rive-Sud et Verdun. Il comprend les abords des ponts Samuel-De Champlain et Victoria, le parc d'entreprises de la Pointe-Saint-Charles (PEPSC), les rives du fleuve Saint-Laurent, les bassins Peel et Wellington, la Cité-du-Havre, la Pointe-du-Moulin ainsi que le quai Bickerdike. Le secteur est délimité par le fleuve Saint-Laurent, l'autoroute 15, les voies ferrées du CN et le canal de Lachine. Il est aussi traversé dans son centre par l'autoroute Bonaventure.

Ce secteur est aujourd'hui fortement minéralisé, morcelé par les infrastructures de transport, peu convivial pour les transports actifs, mais il comporte aussi des paysages et un patrimoine uniques. Il est occupé par des activités économiques diversifiées, notamment industrielles, mais il est peu habité sauf pour la Cité-du-Havre qui accueille habitations et espaces verts. Le secteur est limitrophe des quartiers de Pointe-Saint-Charles, de Griffintown, du Vieux-Port et de la Cité du Multimédia.

Aux fins du projet à l'étude, le secteur Bridge-Bonaventure a été découpé en six sous-secteurs comme le montre la carte ci-dessous.



Délimitation du secteur Bridge-Bonaventure et de ses sous-secteurs (Source : Ville de Montréal, 2022)

DESCRIPTION DE LA DEMANDE

Le comité mixte reçoit, lors de sa réunion par vidéoconférence du 16 décembre 2022, les représentants du Service de l'urbanisme et de la mobilité, de l'Arrondissement du Sud-Ouest et de l'Arrondissement de Ville-Marie afin de se prononcer sur le Plan directeur de mise en valeur du secteur Bridge-Bonaventure (version du 6 décembre 2022)⁴, ci-après nommé « plan directeur », ainsi que sur des modifications proposées au plan d'urbanisme concernant, entre autres, l'affectation du sol, la densité de construction et les limites de hauteur⁵.

Le comité mixte avait été consulté en mai 2022 sur la version préliminaire du Plan directeur de mise en valeur du secteur Bridge-Bonaventure⁶, donnant lieu à un avis préliminaire (AC22-SC-01) daté du 6 juin 2022.

DESCRIPTION DU PROJET ⁷

Le secteur Bridge-Bonaventure a été désigné au plan d'urbanisme comme secteur de planification détaillée en raison de sa localisation stratégique, du potentiel d'intensification des activités et de sa richesse patrimoniale et paysagère. Il est aussi désigné au Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal à titre de secteur de planification stratégique.

Le projet à l'étude vise à encadrer la transformation du secteur grâce à un plan directeur de mise en valeur complété par un règlement modifiant le plan d'urbanisme. Menée par le Service de l'urbanisme et de la mobilité de concert avec les arrondissements du Sud-Ouest et de Ville-Marie, la démarche de planification implique différents services municipaux et d'autres parties prenantes. En 2019, la Ville a confié à l'Office de consultation publique de Montréal (OCPM) le mandat de tenir une consultation dont le rapport a été rendu public en 2020. Répondant à la recommandation de l'OCPM, la Ville a mis en place, en 2021, une table de concertation multipartite et organisé des ateliers de concertation en vue d'alimenter la réflexion sur l'avenir du secteur. L'héritage industriel, la protection et la mise en valeur du patrimoine, la revitalisation de ce vaste secteur d'emplois, son verdissement, les connexions inter-quartiers de même que les besoins de mobilité ont été discutés au cours des échanges.

Le plan directeur de mise en valeur incarne la vision d'avenir du secteur Bridge-Bonaventure et territorialise les orientations d'aménagement qui en découlent. L'énoncé de vision est le suivant :

« 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 assises sur la mobilité durable, l'esprit du lieu, le patrimoine et la mise en réseau des espaces publics et des lieux emblématiques. »⁸

Des modifications au plan d'urbanisme sont prévues afin que les orientations d'aménagement proposées dans le plan directeur puissent se transposer dans la réglementation⁹. Le « Règlement modifiant le plan d'urbanisme de la Ville de

⁴ Ville de Montréal, *Secteur Bridge-Bonaventure, Plan directeur de mise en valeur – Version présentée au comité mixte*, 6 décembre 2022, 130 pages

⁵ Ville de Montréal, *Règlement modifiant le plan d'urbanisme de la Ville de Montréal (04-047) dans le secteur Bridge-Bonaventure* (version projet), 2022, 9 p. (document transmis par le Service de l'urbanisme et de la mobilité pour la séance du comité mixte le 16 décembre 2022)

⁶ Ville de Montréal, *Secteur Bridge-Bonaventure, Plan directeur de mise en valeur – Version préliminaire pour le comité mixte*, 25 avril 2022, 11:34 AM, 108 pages

⁷ Description adaptée d'un document transmis par le Service d'urbanisme et de mobilité pour la séance du comité mixte le 6 mai 2022.

⁸ Ville de Montréal, *Secteur Bridge-Bonaventure, Plan directeur de mise en valeur – Version présentée au comité mixte*, 6 décembre 2022, p.28

⁹ *Ibid.*, p.100

Montréal (04-047) dans le secteur Bridge-Bonaventure »¹⁰, présenté au comité mixte dans le cadre de la séance du 16 décembre 2022, comporte l'ensemble des modifications proposées. Elles concernent notamment l'affectation du sol, la densité de construction, les limites de hauteur ainsi que les parcs et les espaces verts. Une sous-section est aussi ajoutée au document complémentaire relativement au développement de l'Espace-vestiges de la Cité-du-Havre.

ANALYSE DES ENJEUX

Le comité mixte remercie le requérant pour la présentation et pour la documentation exhaustive. Il souligne la bonification du plan directeur depuis la dernière version soumise au comité mixte en mai 2022. Il apprécie le suivi des recommandations de son avis précédent (AC22-SC-01).

S'agissant des modifications proposées au plan d'urbanisme¹¹, le comité mixte est favorable à l'ensemble d'entre elles, considérant qu'elles sont en cohérence avec les orientations du Plan directeur de mise en valeur. Tout en soulignant l'ampleur du travail réalisé depuis le début de la démarche, il émet plusieurs commentaires et recommandations sur le plan directeur, notamment sur la gouvernance du projet, les vues d'intérêt, les espaces verts et l'habitation.

Gouvernance et priorisation

Le comité mixte constate les efforts de collaboration déjà amorcés entre les parties prenantes. Cela étant, considérant l'envergure du projet et les multiples interventions envisagées, le comité souligne l'importance d'une bonne gouvernance en vue d'assurer une mise en œuvre cohérente dans le temps et dans l'espace, d'où l'importance d'établir l'ordre de priorité des interventions. Une réflexion stratégique s'impose, en tirant surtout profit des leviers dont dispose la Ville et qui sont des vecteurs essentiels au développement du projet, et en retenant que d'autres parties prenantes (promoteurs immobiliers, propriétaires fonciers, gouvernements) seront impliquées dans sa mise en œuvre. Le comité mixte recommande donc de dresser un plan stratégique priorisant les actions encadrées par la Ville et relatives aux infrastructures de transports, aux espaces verts ainsi qu'à la protection et à la mise en valeur du patrimoine, un enjeu fondamental en regard du développement du territoire.

La mise en œuvre du plan directeur devant conserver à long terme sa cohérence, le comité mixte applaudit la création d'une table de concertation. Il recommande la mise en place d'une structure solide, par exemple de type « comité intergouvernemental », pour maintenir les éléments fondateurs du plan directeur en dépit de la conjoncture. Il propose aussi que les mécanismes impliquant les différentes parties prenantes soient identifiés au plan directeur : ententes de développement avec les partenaires publics, accords négociés avec les propriétaires fonciers, etc.

Préservation des vues d'intérêt

Le comité mixte apprécie le choix des vues d'intérêt à préserver dans chaque sous-secteur du territoire. Il note que des mesures sont prévues pour assurer la préservation des vues d'intérêt depuis et vers le mont Royal afin de maintenir la relation fleuve-montagne. Le plan directeur détermine également les cônes de visibilité à respecter vers les « marqueurs territoriaux d'intérêt », tels le fleuve Saint-Laurent, le canal de Lachine, le silo n° 5, etc. Des cotes altimétriques exprimant les hauteurs à ne pas dépasser y sont aussi inscrites.

¹⁰ Ville de Montréal, *Règlement modifiant le plan d'urbanisme de la Ville de Montréal (04-047) dans le secteur Bridge-Bonaventure* (version projet), 2022, 9 p. (document transmis par le Service de l'urbanisme et de la mobilité pour la séance du comité mixte le 16 décembre 2022)

¹¹ *Ibid.*

Le comité rappelle que les vues d'intérêt depuis et vers le mont Royal ainsi que les vues vers le fleuve deviennent progressivement de plus en plus étroites ou qu'elles disparaissent. Plusieurs de celles définies au plan d'urbanisme ont été graduellement obstruées à mesure que s'édifiaient de nouveaux projets immobiliers. Le comité mixte craint qu'à long terme, dans un contexte de pression immobilière, le même phénomène se reproduise pour les vues d'intérêt du secteur Bridge-Bonaventure. Le comité veut éviter l'« effet mur » que créerait l'ajout graduel de constructions, notamment là où la hauteur permise passerait de 25 m à 65 m, sur une portion des abords du bassin Wellington. Il recommande par conséquent d'assurer un encadrement règlementaire serré en vue de préserver les vues d'intérêt. Combinées à cet encadrement, la création d'espaces verts et la diversification des typologies favoriseront aussi la préservation des cônes de vision. Le comité mixte profite de l'occasion pour suggérer que le futur Plan d'urbanisme et de mobilité, en cours d'élaboration, inclue une stratégie et de nouvelles dispositions afin de limiter l'érosion des vues d'intérêt à la grandeur de la ville.

Qualité architecturale

Le comité mixte apprécie les perspectives et les coupes qui permettent de visualiser le cadre urbain proposé. Il insiste sur l'importance d'assurer la qualité architecturale de l'ensemble des développements prévus. Outre l'évaluation des projets au moyen de critères, il suggère de recourir à des moyens variés, tels les concours architecturaux. Il recommande aussi d'envisager d'autres modes d'allocation de contrats que l'octroi au plus bas soumissionnaire.

Par-delà la qualité architecturale des nouveaux projets, le comité mixte se préoccupe aussi de la préservation et de la mise en valeur du patrimoine bâti et des espaces verts. Il est d'avis que cela nécessite des budgets distincts et des programmes spécifiques s'ajoutant aux programmes existants, ainsi que d'autres moyens comme des conditions dans les PPCMOI ou des garanties monétaires pour certains projets.

Espace-vestiges

Le projet prévoit au moins 6 600 nouveaux logements¹² dans le secteur Bridge-Bonaventure, dont 2600 à la Cité-du-Havre¹³, au lieu appelé Espace-vestiges de l'Expo 67. Il est prévu de créer à cet endroit « un milieu de vie mixte à dominante résidentielle qui respecte un équilibre entre un développement pouvant soutenir des services et des commerces de proximité et la préservation des valeurs patrimoniales et écologiques de la Cité-du-Havre »¹⁴. Pour le comité mixte, donner à l'Espace-vestiges une telle vocation mène à une perte considérable, celle d'un espace vert qui fait partie de « l'important couvert végétal mature de l'ensemble de la Cité-du-Havre [et] qui contribue à la biodiversité et à la lutte contre les îlots de chaleur »¹⁵.

Certes, l'usage résidentiel est déjà autorisé sur le site de l'Espace-vestiges, conformément à l'affectation prescrite au plan d'urbanisme. Néanmoins, le comité mixte juge inappropriée la construction de logements à cet endroit. Notant que la Cité-du-Havre est l'un des seuls sous-secteurs dotés de grands espaces verts dans Bridge-Bonaventure, il rappelle aussi que l'Espace-vestiges est un lieu de mémoire qui porte des traces significatives d'Expo 67. Le comité mixte estime nécessaire d'assurer la préservation de l'Espace-vestiges et de ses espaces verts.

¹² Ville de Montréal, *Secteur Bridge-Bonaventure, Plan directeur de mise en valeur – Version présentée au comité mixte*, 6 décembre 2022, p.37

¹³ Document de présentation du Service de l'urbanisme et de la mobilité à la séance du comité mixte le 16 décembre 2022, p.15

¹⁴ Ville de Montréal, *Secteur Bridge-Bonaventure, Plan directeur de mise en valeur – Version présentée au comité mixte*, 6 décembre 2022, p.88

¹⁵ Ville de Montréal, *Secteur Bridge-Bonaventure, Plan directeur de mise en valeur, Orientations patrimoniales*, 18 mai 2022, p.32

Habitation et services de proximité

L'intégration de milliers de logements proposée dans le plan directeur entend « contribuer au dynamisme du secteur tout en répondant aux besoins en matière d'habitation et de bonification des services à la population. »¹⁶ Les quelque 6 600 logements prévus, dont 4 000 au bassin Wellington et aux alentours¹⁷, incluraient des logements sociaux, abordables et familiaux.¹⁸ Le comité mixte note qu'avant qu'on autorise les projets résidentiels dans plusieurs sous-secteurs, diverses « conditions gagnantes », telles études techniques ou des ententes, devront être réunies.¹⁹

Notant que le premier objectif du plan directeur est de « consolider les activités économiques existantes, dynamiques et créatrices d'emplois »²⁰, le comité mixte rappelle l'importance de répondre aux besoins pressants en matière de logement et recommande que le plan directeur soit en phase avec la stratégie de la Ville en matière de logements. Il appuie l'intention de favoriser « l'aménagement d'espaces publics de qualité et l'implantation de services et de commerces de proximité »²¹ sur l'ensemble du territoire. Plus précisément, le comité mixte recommande que l'offre en services de proximité et d'équipements publics telles les écoles soit planifiée avant d'autoriser les projets d'habitation. Bien que la population ait aussi accès aux services déjà établis à Griffintown et Pointe-Saint-Charles, le comité se réjouit que le plan directeur vise une offre de services de proximité diversifiée à 15 minutes de marche de chez soi.²²

Transition écologique

Le comité mixte apprécie les interventions relatives à la transition écologique, notamment autour du verdissement, de la densification et des déplacements actifs, considérant que les espaces verts offrent des « services écosystémiques » qui contribuent au bien-être de la population en général²³. Plus généralement, le comité suggère de s'inspirer de l'approche écosystémique de l'aménagement et de fixer des critères élevés de performance écologique et paysagère pour le développement du territoire.

Le comité mixte apprécie l'inclusion d'une « zone zéro émission » aux abords du bassin Wellington, où « seuls les modes de déplacements n'émettant pas d'émission de GES sont permis (véhicules électriques, transports actifs) »²⁴. Considérant qu'il est prometteur d'exprimer clairement les attentes auprès des promoteurs dans le but de favoriser la carboneutralité pour 2050 conformément au Plan climat de la Ville, le comité suggère que d'autres zones zéro émission soient créées dans le secteur.

Stationnement

Le comité mixte est en faveur d'une offre supplémentaire en transports actif et collectif (REM, autobus, vélo) et de la création de nouveaux parcours, comme le propose le plan directeur. Il note aussi l'intention de circonscrire les espaces de stationnement. À cet égard, le comité est d'avis qu'une réflexion approfondie s'impose. Avec la densification du territoire et la création de milliers d'unités de logement viendra inévitablement une demande de stationnement qui risque de déborder sur les rues et dans les quartiers voisins. Le comité se réjouit que le plan directeur préconise la

¹⁶ Ville de Montréal, *Secteur Bridge-Bonaventure, Plan directeur de mise en valeur – Version présentée au mixte*, 6 décembre 2022, p.4

¹⁷ Document de présentation du Service de l'urbanisme et de la mobilité à la séance du comité mixte le 16 décembre 2022, p.15

¹⁸ Ville de Montréal, *Secteur Bridge-Bonaventure, Plan directeur de mise en valeur – Version présentée au mixte*, 6 décembre 2022, p.37

¹⁹ *Ibid.*, p.101

²⁰ *Ibid.*, p.40

²¹ *Ibid.*, p.39

²² *Ibid.*, p.43

²³ *Ibid.*, p.111

²⁴ *Ibid.*

mutualisation des espaces de stationnement. Il recommande à la Ville de développer une stratégie comprenant des moyens additionnels. Il appuie aussi « l'électrification des espaces de stationnement ».²⁵

Connectivité

Le secteur Bridge-Bonaventure est morcelé par la présence de grandes infrastructures de transport telles l'autoroute Bonaventure et les voies ferrées, ce qui limite l'accessibilité et la mobilité. Le comité mixte souligne l'importance de créer de nouvelles connexions afin d'assurer la perméabilité à l'intérieur du secteur Bridge-Bonaventure lui-même, ainsi qu'avec les quartiers périphériques comme Pointe-Saint-Charles. Il appuie l'intention de renforcer les connexions en les aménageant pour les rendre attrayantes et favorables aux déplacements des piétons et des cyclistes.

La création d'un lien multifonctionnel dans l'axe de la rue Centre pose défi, compte tenu des voies ferrées du CN et des emprises existantes sur le parcours proposé. Le comité mixte recommande que les études de faisabilité technique et financière soient réalisées avec diligence et que les discussions avec les partenaires concernés soient entreprises le plus en amont possible.

Le comité mixte se préoccupe par ailleurs de la gestion des flux de véhicules. Alors qu'il est envisagé de faciliter les déplacements actifs en réaménageant le réseau viaire, le comité souligne l'importance d'assurer la sécurité des cyclistes et des piétons le long de certaines voies, telle l'avenue Pierre-Dupuy, comme le propose le plan directeur²⁶.

Trame verte et bleue et patrimoine

Le comité mixte souligne l'importance de mettre à profit le système hydraulique et ses infrastructures (fleuve, canal de Lachine, bassin, quais, vestiges, etc.)²⁷ dans la planification et le développement du secteur Bridge-Bonaventure. Il s'agit là d'attributs essentiels du territoire et, à ce titre, de composantes fondamentales du projet. À cet égard, le comité appuie l'orientation 5 qui consiste en la « mise en réseau des espaces publics et des lieux emblématiques soutenue par la trame verte et bleue » et qui donne à celle-ci un rôle structurant. Il recommande de définir plus explicitement la notion de « patrimoine naturel riverain et aquatique »²⁸ et suggère d'identifier les composantes d'intérêt qui s'y rattachent dans l'orientation 2 (« composantes patrimoniales et paysagères protégées et mises en valeur ») du plan directeur. Il réitère son appui à l'objectif d'implanter une navette fluviale vers le Vieux-Montréal et le parc Jean-Drapeau²⁹.

Plus généralement, la trame verte et bleue contribue à la transition écologique par la création de corridors écologiques en établissant des liens entre les milieux naturels³⁰. Alors que le plan directeur met de l'avant l'aménagement de parcours actifs reliant les espaces verts publics, le comité suggère de détailler davantage les gestes visant la protection des milieux naturels. Il propose par exemple qu'afin de favoriser la biodiversité, on conserve certains espaces libres, non aménagés, notamment dans la portion du corridor vert Falaise-Fleuve qui relie la falaise Saint-Jacques aux parcs longeant le fleuve Saint-Laurent.³¹

²⁵ *Ibid.*, p.61

²⁶ *Ibid.*, p.59

²⁷ Ville de Montréal, *Secteur Bridge-Bonaventure, Plan directeur de mise en valeur, Orientations patrimoniales*, 18 mai 2022, 45 pages

²⁸ Ville de Montréal, *Secteur Bridge-Bonaventure, Plan directeur de mise en valeur – Version présentée au comité mixte*, 6 décembre 2022, p.31

²⁹ *Ibid.*, p.61, 63

³⁰ *Ibid.*, p.67

³¹ Voir : « Carte du tracé préliminaire du corridor vert Falaise Fleuve / Bridge-Bonaventure inscrit dans le Plan nature et sports » dans Ville de Montréal, *Secteur Bridge-Bonaventure, Plan directeur de mise en valeur – Version présentée au comité mixte*, 6 décembre 2022, p.63

Espaces verts et parcs

Le comité mixte apprécie l'importance donnée aux espaces verts dans le plan directeur, notamment la prévision « d'au moins 37 hectares d'espaces verts et de parcs »³². Il réitère aussi l'importance de protéger les espaces verts existants, tels ceux de la Cité-du-Havre, dotés d'une riche canopée.

Le comité se réjouit qu'on veuille favoriser la proximité et l'accessibilité des espaces verts et des parcs³³. Il préconise la création de petits parcs de proximité bien distribués pour desservir la population. Cela favorisera l'implantation de milieux de vie de qualité dans un territoire fortement minéralisé. Les projets immobiliers devraient être incités à y contribuer, considérant le grand nombre de logements qu'on prévoit construire. Par le biais de lignes directrices et de mécanismes règlementaires, il serait possible de fixer des seuils minimaux d'espace vert mesurés par exemple en superficie ou en pourcentage par habitant, en distance minimale entre un immeuble et un espace vert, etc.

AVIS ET RECOMMANDATIONS DU CONSEIL DU PATRIMOINE DE MONTRÉAL ET DU COMITÉ JACQUES-VIGER

Le Conseil du patrimoine de Montréal et le Comité Jacques-Viger émettent un avis favorable* aux modifications du plan d'urbanisme proposées dans le cadre du Plan directeur de mise en valeur du secteur Bridge-Bonaventure et au plan directeur lui-même, tel que proposé dans le cadre de la séance du 16 décembre 2022. Le comité mixte assortit cet avis des commentaires et des recommandations qui suivent :

Gouvernance et priorisation

- 01 Dresser un plan stratégique priorisant les actions encadrées par la Ville et relatives aux infrastructures de transports, aux espaces verts ainsi qu'à la protection et à la mise en valeur du patrimoine;
- 02 En ajout à la table de concertation, mettre en place une structure solide, par exemple de type « comité intergouvernemental », pour maintenir les éléments fondateurs du plan directeur en dépit de la conjoncture;

Vues d'intérêt et qualité architecturale

- 03 Assurer un encadrement règlementaire serré en vue de préserver les vues d'intérêt identifiées au plan directeur;
- 04 Assurer la qualité architecturale de l'ensemble des développements prévus par des moyens variés, tels les concours architecturaux et envisager d'autres modes d'allocation de contrats que l'octroi au plus bas soumissionnaire;
- 05 Recourir à divers moyens pour assurer la protection et la mise en valeur du patrimoine bâti et des espaces verts, tels des budgets distincts et des programmes spécifiques s'ajoutant aux programmes existants, des conditions dans les PPCMOI, des garanties monétaires pour certains projets, etc.;

³² Bridge-Bonaventure inscrit dans le Plan nature et sports » dans Ville de Montréal, *Secteur Bridge-Bonaventure, Plan directeur de mise en valeur – Version présentée au comité mixte*, 6 décembre 2022, p.37

³³ *Ibid.*, p.67

Transition écologique et aménagement du territoire

- 06 Fixer des critères élevés de performance écologique et paysagère pour le développement du territoire;
- 07 Envisager de créer plus d'une « zone zéro émission », en ajout à celle prévue aux abords du bassin Wellington;

Habitation

- 08 Planifier l'offre en services de proximité et d'équipements publics avant d'autoriser les projets d'habitation;
- 09 S'assurer que la planification des projets résidentiels est en phase avec la stratégie de la Ville en matière de logements;

Trame verte et bleue

- 10 Mettre à profit le système hydraulique et ses infrastructures tels le fleuve, le canal de Lachine, le bassin, les quais, les vestiges, etc., dans la planification et le développement du secteur Bridge-Bonaventure;
- 11 Dans le plan directeur, définir plus explicitement la notion de « patrimoine naturel riverain et aquatique » et identifier les composantes d'intérêt qui s'y rattachent dans l'orientation 2;

Espaces verts et parcs

- 12 Assurer la préservation de l'Espace-vestiges et de ses espaces verts;
- 13 Protéger les espaces verts existants du secteur Bridge-Bonaventure, tels ceux de la Cité-du-Havre;
- 14 Dans le plan directeur, détailler les gestes visant la protection des milieux naturels; favoriser la biodiversité en conservant des espaces libres dans la portion du corridor vert Falaise-Fleuve;
- 15 Favoriser la création de petits parcs de proximité;

Circulation et stationnement

- 16 Développer une stratégie de gestion de la demande en stationnement;
- 17 En vue de l'aménagement d'un lien multifonctionnel dans l'axe de la rue Centre, réaliser avec diligence les études de faisabilité technique et financière et en discuter avec les partenaires concernés le plus en amont possible;
- 18 À l'occasion du réaménagement de certaines rues pour faciliter les déplacements actifs, veiller à assurer la sécurité des cyclistes et des piétons, notamment sur l'avenue Pierre-Dupuy.

* Veuillez noter que cet avis est applicable à la présente demande visant les modifications du plan d'urbanisme proposées dans le cadre du Plan directeur de mise en valeur du secteur Bridge-Bonaventure et au plan directeur lui-même. Il ne concerne pas les projets d'aménagement spécifiques qui découleront du plan directeur.

Note adressée au demandeur :

Veillez vous référer au document « Suivi des recommandations » (transmis en annexe).

Le président du Comité Jacques-Viger,



Jean Paré

Le 31 janvier 2023

Le président du Conseil du patrimoine de Montréal,



Peter Jacobs

Le 31 janvier 2023

Il revient aux représentants de l'Arrondissement ou du service responsable du dossier de joindre cet avis au sommaire décisionnel et de le diffuser au requérant et aux consultants externes, le cas échéant.

Secteur Bridge-Bonaventure

Rapport de l'Office de consultation publique de Montréal (OCPM) – Recommandations et suivi

	Recommandations à la Ville :	Traitement
1	<p>La commission recommande que la vision proposée pour la transformation du secteur Bridge-Bonaventure soit enrichie pour y inclure :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Une définition élargie de l'identité du lieu qui renvoie à la fois aux éléments matériels et immatériels qui caractérisent le secteur; 2. Une amélioration globale de la résilience écologique du secteur; 3. Une intégration plus étroite du secteur aux quartiers adjacents et au reste du territoire montréalais. 	<p>Prise en compte dans le plan directeur de mise en valeur (PDMV)</p> <p>L'énoncé de vision a été enrichi selon la recommandation de l'OCPM et intégré au plan de mise en valeur du secteur Bridge-Bonaventure. La vision se décline ensuite en cinq orientations d'aménagement :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Une vocation économique renforcée par des milieux de vie et d'emplois respectant l'esprit du lieu 2. Les composantes patrimoniales et paysagères protégées et mises en valeur 3. Des parcours d'entrée de ville attrayants aux paysages uniques enrichissant l'expérience de tous les usagers 4. Le renforcement des connexions et les déplacements en transport actif et collectif au coeur de la mobilité 5. La mise en réseau des espaces publics et des lieux emblématiques soutenue par une trame verte et bleue <p>Dans la foulée du dépôt du rapport de l'OCPM, la Ville a élaboré un PDMV du secteur Bridge-Bonaventure qui constituera le cadre général d'aménagement en tenant compte autant des atouts du secteur que de ses contraintes. Il permettra d'incarner la vision et les orientations devant guider la transformation du secteur en émettant des balises d'aménagement à la lumière des recommandations de l'OCPM et des conclusions des diverses études. De façon plus spécifique, un énoncé de l'intérêt patrimonial a été réalisé pour la définition de l'identité matérielle de la pointe du Moulin. Un énoncé de l'intérêt patrimonial a également été réalisé afin de caractériser la Cité-du-Havre. Par la suite, des orientations patrimoniales ont également été produites pour plusieurs des sous-secteurs de Bridge-Bonaventure et ont alimenté la section sur la forme urbaine du PDMV. Le patrimoine immatériel sera déterminé à l'occasion de projets d'urbanisme transitoire qui seront définis, de façon concertée, avec les parties prenantes.</p> <p>Enfin, le PDMV intègre aussi de nombreuses balises d'aménagement ainsi que des propositions d'intervention visant spécifiquement l'amélioration de la résilience écologique du secteur de même que son intégration aux quartiers adjacents.</p>
2	<p>La commission recommande que la Ville subordonne tout projet de planification et de développement futur dans le secteur Bridge-Bonaventure à la mise en valeur des sites patrimoniaux qui s'y trouvent.</p>	<p>Prise en compte dans le PDMV</p> <p>Le PDMV (voir le suivi de la recommandation 1) constitue un cadre de référence pour l'accueil de projets immobiliers dont l'évaluation se fera selon l'outil d'urbanisme et le véhicule réglementaire approprié, à définir avec les arrondissements concernés.</p>

		De façon plus spécifique, les objectifs et balises d'aménagement du PDMV visent la mise en valeur des sites patrimoniaux. En effet, l'objectif 2, intitulé « Subordonner les constructions et les aménagements à la mise en valeur du patrimoine » a été ajouté à l'orientation 2 du PDMV.
3	La commission recommande à la Ville de créer un parcours patrimonial relié au réseau de transports actifs et à la nouvelle trame verte et bleue.	<p>Prise en compte dans le PDMV</p> <p>Le PDMV propose de développer des circuits patrimoniaux de découverte et d'interprétation attrayants pour les déplacements actifs, révélant le patrimoine bâti, archéologique et immatériel, dont les lieux de production et de transmission du savoir-faire des artisans. Il propose de les mettre en réseau avec les activités culturelles, économiques et récréotouristiques ainsi qu'avec la Promenade Fleuve-Montagne et ceux présents au parc Jean-Drapeau (voir objectif 3 de l'orientation 2). Différents circuits sont proposés dans le PDMV et pourront être adaptés en fonction des opportunités, en collaboration avec les acteurs du milieu.</p>
4	La commission recommande d'examiner l'hypothèse de déplacer la rue Bridge pour l'éloigner du lieu de sépulture des Irlandais et pour y créer un parc commémoratif calme et respectueux de la mémoire du lieu.	<p>Prise en compte dans le PDMV</p> <p>La Ville de Montréal s'est engagée à contribuer à la mise en valeur du Black Rock et du lieu de sépulture des victimes du typhus en collaboration avec la communauté Irlandaise et Hydro-Québec, par le déplacement de la rue Bridge. En effet, le réaménagement de la rue Bridge fait partie intégrante de l'espace de commémoration du Black Rock en cours de planification avec le comité tripartite regroupant les partenaires mentionnés ci-haut.</p> <p>Le réaménagement de l'approche au pont Victoria a fait l'objet d'une étude de mobilité par AECOM en 2020 et 2021. Une proposition a été soumise par AECOM et intégrée au PDMV. Cette dernière sera précisée dans le cadre d'un avant-projet préliminaire de réaménagement au cours de 2023.</p>
5	La commission recommande le classement au sens de la Loi sur les biens culturels pour l'ensemble du site-machine moderniste formé par le Silo no 5, la minoterie ADM et le complexe Canada Maltage incorporant les convoyeurs aériens, et que toute nouvelle construction sur ces lieux soit subordonnée dans le paysage à ces éléments repères.	<p>Demande au ministère de la Culture et des Communications et prise en compte dans le PDMV</p> <p>Le classement étant de compétence du gouvernement provincial, la Ville compte soumettre une demande auprès du ministère de la Culture et des Communications.</p> <p>De son côté, le PDMV a intégré cette recommandation, notamment en limitant la hauteur des bâtiments en bordure du bassin Peel et en limitant en encadrant les pointes de hauteur sur la pointe du Moulin.</p>
6	La commission recommande qu'une reconnaissance patrimoniale soit accordée aux témoins architecturaux, artistiques et paysagers de l'Expo 67 sur la Cité-du-Havre, en agrandissant les limites du site patrimonial de l'île Sainte-Hélène.	<p>Réalisation d'un énoncé d'intérêt de valeur patrimoniale et balises d'aménagement spécifiques pour la Cité-du-Havre dans le PDMV</p> <p>La Ville a réalisé un énoncé de l'intérêt patrimonial de la Cité-du-Havre. Sur la base de cet énoncé, plusieurs interventions sont proposées dans le PDMV pour encadrer le développement de la Cité-du-Havre, afin de respecter ses valeurs patrimoniales,</p>

		notamment en proposant l'agrandissement du parc de Dieppe, la création d'un espace vert public sur une partie de l'Espace-vestiges et le prolongement de la promenade riveraine.
7	La commission recommande l'adoption d'une politique facilitant les occupations transitoires rapides des bâtiments patrimoniaux abandonnés, en attendant une solution d'occupation permanente.	<p>Prise en compte dans le PDMV</p> <p>Le PDMV mise sur une approche collaborative avec les propriétaires des bâtiments patrimoniaux dans une perspective de mise en valeur. Cela pourrait se traduire par des initiatives d'usages transitoires portées par les propriétaires immobiliers. En ce sens, le PDMV propose d'accompagner les initiatives locales de sensibilisation, de mise en valeur et d'interprétation du patrimoine par la communauté, incluant potentiellement les démarches d'urbanisme transitoire (voir objectif 3 de l'orientation 2).</p>
8	La commission recommande de créer un plan d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA) pour le secteur Bridge-Bonaventure afin de contrôler et de protéger les vues paysagères, les percées visuelles et l'esthétique des constructions.	<p>Bonification des dispositions de PIIA en vigueur par les arrondissements</p> <p>La Ville entend protéger et contrôler les vues paysagères, les percées visuelles et l'intégration urbaine des constructions en proposant des objectifs et des balises d'aménagement dans le PDMV.</p> <p>Des dispositions de PIIA s'appliquent déjà dans les deux arrondissements (Ville-Marie et le Sud-Ouest). Toutefois, pour assurer une cohérence avec les objectifs et les balises d'aménagement décrites au PDMV, des modifications seront effectuées à la réglementation des arrondissements.</p>
9	La commission recommande d'explorer, en partenariat avec la société des Ponts Jacques Cartier et Champlain Inc., la possibilité de repousser le futur tracé du boulevard urbain Bonaventure vers l'arrière du Parc d'entreprises de la Pointe-Saint-Charles afin de permettre la création d'une coulée verte et bleue plus large et tranquille.	<p>Maintien du tracé proposé par PJCCI à la suite de l'analyse d'alternatives et aménagement d'une promenade riveraine</p> <p>Avec les contraintes physiques (Réseau express métropolitain (REM), usine de captation de la Ville le long de la rue Fernand-Seguin), techniques (sols instables et fortement contaminés, passage des voies ferrées ou sous le pont Victoria limité) et immobilières (multiples propriétaires concernés), la seule avenue possible est le maintien du tracé proposé par la société Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée (PJCCI), c'est-à-dire dans l'emprise de la rue Carrie-Derick et de l'autoroute actuelle. La collaboration de la Ville et les discussions avec PJCCI se poursuivent afin d'en faire un projet structurant, bonifiant l'entrée de ville tout en dégagant suffisamment d'espace pour aménager une promenade riveraine en bordure du fleuve. En complément, il faut noter que la Ville a travaillé de concert avec CDPQ Infra pour favoriser l'intégration urbaine du REM dans ce secteur, le long de la rue Marc-Cantin. Ainsi, une nouvelle piste cyclable, de nouveaux trottoirs et une importante plantation seront aménagés le long de la structure du REM, ce qui contribuera à une meilleure expérience des usagers, principalement travailleurs, dans le parc d'entreprise.</p>
10	La commission recommande d'examiner la faisabilité de relier les entrées et sorties du pont Victoria à la partie surélevée de l'actuelle autoroute Bonaventure plutôt qu'à la rue Bridge.	<p>Prise en compte dans l'étude de mobilité</p> <p>En 2020, la Ville a mandaté la firme AECOM pour réaliser une étude afin de trouver des solutions aux enjeux de mobilité dans le secteur. Cette dernière propose de dévier la circulation de transit en provenance et en direction du pont Victoria vers l'autoroute Bonaventure par la rue des Irlandais. Cette proposition figure au PDMV et sera précisée dans le cadre d'un</p>

		avant-projet préliminaire qui devrait être lancé en 2023, en collaboration avec certains acteurs clés du milieu. Rappelons aussi que la majorité des terrains visés par cette reconfiguration n'appartiennent pas à la Ville de Montréal.
11	La commission recommande à la Ville de ne pas restreindre les entrées de ville aux ponts Victoria et Samuel-De Champlain et d'ajouter des entrées de ville secondaires.	<p>Prise en compte dans le PDMV</p> <p>Cette recommandation a été prise en compte dans l'élaboration du PDMV (voir orientation 4) par l'ajout de plusieurs parcours d'entrée de ville résultant d'un atelier thématique à ce sujet.</p>
12	La commission recommande la mise en place, au sein du secteur, d'un réseau cohérent et efficace d'infrastructures cyclables et piétonnes conviviales et sécuritaires, qui soit complémentaire aux infrastructures existantes.	<p>Prise en compte dans le PDMV</p> <p>La Ville s'assure de la cohérence et de l'interconnexion des liens en transports actifs dans le cadre de la planification de ses réseaux et par son implication dans les projets d'envergures menés par des partenaires.</p> <p>En ce sens, cette recommandation a été intégrée dans le PDMV (voir orientation 4).</p>
13	La commission recommande d'entreprendre des démarches auprès de Parcs Canada afin d'examiner la possibilité de faire pivoter le pont tournant dans le sens transversal au canal et de le hausser pour laisser passer les bateaux de plaisance, afin d'établir un lien piétonnier et cyclable sécuritaire entre le secteur Bridge-Bonaventure et Griffintown.	<p>Collaboration avec Parcs Canada et franchissement à étudier</p> <p>La Ville souhaite établir un partenariat avec Parcs Canada pour l'utilisation du pont tournant CN-du-Port afin de déterminer les modalités de lancement d'une étude visant sa réhabilitation et sa transformation en passerelle dédiée aux transports actifs. Une étude de faisabilité technique et financière doit être réalisée à court terme. Ce lien figure parmi les franchissements proposés dans le PDMV (voir orientation 4 et 5).</p>
14	La commission recommande que le futur parc linéaire comporte à l'est une connexion à la piste du chemin des Moulins et à l'ouest, une connexion à la piste qui naît au pied du pont Samuel-De Champlain et qui remonte vers le boulevard Gaétan Laberge.	<p>Prise en compte dans les discussions avec les partenaires ainsi que dans le plan directeur de mise en valeur</p> <p>La Ville travaille de concert avec ses partenaires, dont PJCCI, afin d'assurer la connexion du lien cyclable en rive au réseau montréalais et à la Route verte (à l'est) ainsi qu'à la piste multifonctionnelle du pont Samuel-De Champlain (à la sortie du pont de L'Île-des-Soeurs), de manière à assurer une continuité cyclable de l'arrondissement de Verdun jusqu'au centre-ville.</p> <p>Une étude de faisabilité technique et financière a été entreprise par la Ville pour l'aménagement d'une passerelle au-dessus de l'émissaire Saint-Pierre afin de créer un lien direct, en bordure du fleuve, entre les arrondissements de Verdun et du Sud-Ouest. De plus, PJCCI explore la possibilité d'implanter un lien pour les déplacements actifs sur le pont Clément ce qui réduirait significativement de temps de parcours pour accéder au centre-ville depuis le pont Samuel-De Champlain.</p> <p>La Ville étudie la possibilité d'assurer la connexion de la piste cyclable du pont Samuel-De Champlain au centre-ville avant la création de la promenade riveraine en bordure du fleuve. Plusieurs tracés cyclables sont à l'étude, dont le prolongement de la piste du boulevard Gaétan-Laberge, la poursuite de la piste cyclable aménagée dans le cadre du projet du REM sur la rue Marc-Cantin et un tracé cyclable temporaire permettant de lier la rue Marc-Cantin et le chemin des Moulins.</p>

		Enfin, le besoin des connexions aux deux extrémités de la promenade riveraine figure au PDMV (voir orientation 4).
15	Afin de désenclaver Pointe-Saint-Charles, la commission recommande la mise en place d'aménagements permettant de franchir des voies ferrées entre le parc Marguerite-Bourgeoys et le futur parc linéaire.	<p>Étude de faisabilité technique et financière par la Ville</p> <p>La Ville a mandaté une firme pour étudier la faisabilité technique et financière de la construction d'un franchissement entre le parc Marguerite-Bourgeoys et la promenade riveraine, en collaboration avec PJCCI. Les conclusions et recommandations de cette étude sont à venir. Ce lien figure parmi les franchissements proposés dans le PDMV (voir orientation 4 et 5).</p>
16	La commission recommande de prolonger le parc linéaire sous la portion de l'autoroute située en bordure du fleuve jusqu'à la rue Mill et de le connecter aux promenades du Vieux-Port et du canal de Lachine, ainsi qu'aux quartiers de la Cité du Havre et de Verdun.	<p>Prise en compte dans le PDMV et dans la collaboration avec PJCCI</p> <p>Cette recommandation est prise en compte dans l'élaboration du PDMV (voir orientation 4 et 5).</p> <p>Dans sa planification du secteur, PJCCI prévoit l'analyse de la section surélevée comme prochaine phase à la suite de la réalisation du projet de reconstruction de l'autoroute Bonaventure en boulevard urbain. La collaboration entre la Ville et PJCCI se poursuivra afin d'assurer une vision d'aménagement commune.</p> <p>Enfin, des discussions sont en cours entre la Ville et PJCCI afin d'assurer la poursuite des espaces verts dans le secteur du pont de L'île-des-Soeurs. Cela permettrait la poursuite d'un lien vert et actif en berge, et ce, jusqu'au parc Arthur-Therrien de l'arrondissement de Verdun, par l'entremise de la passerelle Saint-Pierre (voir le suivi de la recommandation 14).</p>
17	<p>La commission recommande :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. D'instaurer une voie réservée au transport collectif sur la rue Wellington entre les rues Peel et de la Sucrierie, comme mesure urgente; 2. D'accroître la fréquence et la période de couverture sur les circuits d'autobus desservant ce corridor, avec la collaboration de la Société de transport de Montréal. 	<p>Projet d'implantation de mesure préférentielles pour bus (MPB) et refonte du réseau bus par la Société de transport de Montréal (STM)</p> <p>Des analyses pour l'implantation de mesures préférentielles pour bus ont été réalisées pour la rue Wellington en 2017. Une nouvelle étude est en cours de réalisation par la STM, elle prend en considération les modifications et les aménagements récents comme la mise en place du réseau express vélo (REV) sur la rue Peel et le réaménagement prévu de la rue dans le cadre des travaux du REM sur la rue Wellington, entre les rues Bridge et Saint-Patrick. L'étude recommande la mise en place de voies réservées de Bridge à Robert-Bourassa en pointe du matin et de Robert-Bourassa à Bridge en pointe de l'après-midi. Le dossier devant être approuvé par la ville-centre et l'arrondissement du Sud-Ouest, l'année d'implantation visée serait au plus tôt 2024.</p> <p>Par ailleurs, la STM travaille sur la refonte du réseau bus pour le secteur Sud-Ouest / Verdun / sud de Ville-Marie, afin notamment de s'adapter à la mise en service prochaine du REM. L'évaluation des opportunités d'amélioration de la desserte par bus sur Wellington et les rues avoisinantes est en cours, pour une bonification du service visée à l'horizon de la mise en service de la station Griffintown-Bernard Landry.</p> <p>Finalement, ces recommandations ont été intégrées dans le PDMV (orientation 4).</p>

18	<p>La commission recommande à la Ville, avec la collaboration de la Société de transport de Montréal, de développer un nouveau lien de transport collectif entre le quartier Pointe-Saint-Charles, la zone d'emplois située sur les rues Mill et Riverside, puis les grands projets résidentiels de la Cité du Havre jusqu'aux parcs de Dieppe et Jean-Drapeau.</p>	<p>Prise en compte dans l'étude de mobilité et dans la refonte du réseau bus par la STM</p> <p>L'étude de mobilité réalisée par AECOM, en 2020 et 2021, propose des bonifications au réseau d'autobus allant dans le sens de cette recommandation.</p> <p>Dans le cadre de la démarche de planification du secteur, la Ville travaille de concert avec la STM afin de bonifier l'offre en transport collectif et de déterminer de nouveaux circuits d'autobus, et ce, en fonction des projets à venir dans le secteur. Dans le cadre de la refonte du réseau bus, la STM a pris en compte la recommandation de la commission.</p> <p>De plus, dans le cadre de la refonte du réseau bus pour le secteur Sud-Ouest / Verdun / sud de Ville-Marie, la STM évalue les opportunités d'amélioration de la desserte par bus en lien avec le secteur Bridge-Bonaventure notamment avec la mise en service du REM. Elle se penche plus particulièrement sur l'axe Pierre-Dupuy qui n'est pas directement desservi par le transport collectif, ainsi que l'accessibilité des lieux d'emplois du secteur.</p> <p>Par ailleurs, en fonction des développements à venir du secteur qui ont un horizon au-delà de la refonte du réseau bus, la STM fera le suivi de l'évolution des besoins de mobilité pour adapter son offre de service comme elle l'a fait par exemple pour le quartier voisin Griffintown.</p>
19	<p>La commission recommande à la Ville de Montréal et à la Société immobilière du Canada d'examiner comment les rues Mill, Oak, Riverside, des Irlandais et le pont Black sous autorité fédérale peuvent demeurer dans le domaine public, advenant la vente des terrains limitrophes à des intérêts privés.</p>	<p>Collaboration avec la SIC</p> <p>La Ville poursuit les discussions avec la Société immobilière du Canada (SIC) afin de s'assurer que ces rues demeurent dans le domaine public.</p>
20	<p>La commission recommande à la Ville d'adopter des mesures de contrôle de la circulation de transit Rive-Sud/centre-ville de Montréal passant par le parc Jean-Drapeau et l'avenue Pierre-Dupuy.</p>	<p>Collaboration avec la Société du parc Jean-Drapeau</p> <p>La Société du parc Jean-Drapeau a publié son Plan directeur de conservation, d'aménagement et de développement 2020-2030. Dans ce plan, la Société du parc Jean-Drapeau souhaite limiter la circulation de transit dans le parc.</p> <p>La Ville accompagne la Société dans ses démarches et travaille également à assurer la continuité de ces orientations dans les axes du pont de la Concorde et de l'avenue Pierre-Dupuy. La Ville travaillera de concert avec la Société afin de trouver des solutions allant dans le sens de la présente recommandation.</p>
21	<p>La commission recommande à la Ville d'étudier le potentiel de désenclavement du secteur offert par les deux prolongements suivants : la rue Oak vers les rues Wellington et Saint-Patrick; la rue des Irlandais sous le tablier de l'autoroute Bonaventure.</p>	<p>Prise en compte dans l'étude de mobilité ainsi que dans la collaboration avec PJCCI</p> <p>Ces deux hypothèses ont été analysées dans le cadre de l'étude de mobilité et figurent dans le PDMV (orientation 4). Un arrimage avec la vision d'aménagement étudiée par PJCCI pour la section surélevée de l'autoroute Bonaventure ainsi que les travaux du REM est également à prévoir.</p>

		<p>Pour le prolongement de la rue Oak, des contraintes de faisabilité technique sont à considérer. La Ville devra poursuivre ses analyses de faisabilité technique et financière de façon à s'assurer que les avantages de cette intervention surpassent les éventuels coûts.</p> <p>De son côté, le prolongement de la rue des Irlandais fait partie du scénario étudié pour assurer la connexion de l'approche du pont Victoria à l'axe Bonaventure (voir la recommandation 10).</p>
22	La commission recommande que le libellé du principe 4 soit modifié afin de raccorder à la trame verte et bleue la mise en réseau des espaces publics et des lieux emblématiques.	<p>Prise en compte dans le PDMV</p> <p>Le libellé du principe mentionné (devenu l'orientation 5 dans le PDMV) a été modifié afin de prendre en compte la recommandation de la commission.</p>
23	<p>La commission recommande :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Un verdissement massif partout où c'est possible, adapté aux quatre saisons, ainsi que l'installation de murs antibruit végétalisés qui serviront de zones tampons; • De limiter les aménagements paysagers dénués de caractéristiques naturelles et de privilégier une couverture végétale stratifiée (arbres, arbustes, herbacés, vivaces); • De prévoir l'entretien des aménagements à long terme; • De favoriser l'agriculture urbaine, à différentes échelles (bacs, jardins collectifs, espaces de production); • De restaurer naturellement les berges du fleuve afin de favoriser les habitats aquatiques. 	<p>Prise en compte dans le PDMV et collaboration avec PJCCI</p> <p>La Ville préconise effectivement une stratégie de verdissement s'appuyant sur l'approche de la diversité fonctionnelle et sur la règle empirique du 3-30-300, afin de prévoir des aménagements réfléchis, adaptés et durables, de même que la prise en compte des nuisances.</p> <p>Pour la naturalisation des berges du fleuve, la Ville favorise cette stratégie dans le cadre de l'aménagement du parc linéaire, en collaboration avec PJCCI.</p> <p>Finalement, l'ensemble de ses recommandations ont été prises en compte dans l'élaboration des balises d'aménagement figurant à l'orientation 5 du PDMV.</p>
24	La commission recommande d'aménager des espaces publics et des promenades, en particulier (mais non seulement) aux abords des sites d'intérêt patrimoniaux et paysagers, afin d'améliorer le cadre urbain et la connexion aux quartiers voisins.	<p>Prise en compte dans le PDVM</p> <p>Cette recommandation a guidé l'élaboration du PDMV (voir orientation 5) dans le choix des espaces verts publics et des parcours proposés dans le schéma de la trame verte et bleue. Ce réseau améliore l'accessibilité des usagers en plus de contribuer grandement à la mise en valeur du patrimoine et des espaces naturels.</p>

25	La commission recommande à la Ville de prévoir des mécanismes permettant la participation des résidents des quartiers limitrophes et des diverses parties prenantes dans les choix d'aménagement des parcs et des espaces verts et bleus.	<p>Mise en place d'une table de concertation, d'ateliers thématiques et d'une démarche participative dans le cadre d'un projet</p> <p>La Ville a mis en place des mécanismes de concertation et de collaboration dans le cadre de l'élaboration du PDMV et elle entend poursuivre ainsi lors de la conception détaillée des espaces publics.</p> <p>De façon plus spécifique, en mars 2021, la Ville a créé une table de concertation regroupant des parties prenantes du secteur. Cette table a notamment pour mandat de :</p> <ul style="list-style-type: none"> ● exercer un rôle consultatif auprès de la Ville; ● orienter la Ville dans une perspective de vision commune de développement du secteur; ● faire le suivi de l'élaboration du plan directeur de mise en valeur du secteur et de sa mise en œuvre. <p>En avril 2021, la Ville a également organisé une série d'ateliers thématiques afin de permettre une participation élargie des parties prenantes à l'élaboration du plan directeur de mise en valeur. Un atelier spécifique a eu lieu concernant la mise en réseau des espaces publics et des lieux emblématiques, soutenue par une trame verte et bleue.</p> <p>Enfin, en plus d'avoir été alimenté par ces consultations, le PDMV propose, dans son plan d'action, d'établir une démarche participative en fonction de tout intérêt manifesté par les citoyen-nes ou par d'autres parties prenantes pour l'aménagement et la programmation d'un nouvel espace public.</p>
26	La commission recommande d'évaluer les possibilités d'implanter un corridor écologique à même les aménagements futurs du tablier du pont de la Concorde afin de connecter les milieux naturels de la Cité du Havre et ceux du parc Jean-Drapeau.	<p>Collaboration avec la SPJD - Difficilement envisageable au plan technique</p> <p>L'implantation d'un corridor écologique sur le tablier du pont de la Concorde comprend plusieurs défis qui la rendent, sur le plan technique, difficilement réalisable. Néanmoins, avec la collaboration avec la Société du parc Jean-Drapeau, des aménagements peuvent être envisagés sur le pont de la Concorde afin de bonifier l'expérience de piétons et des cyclistes par la réduction des voies de circulation, le réaménagement de la piste cyclable et des trottoirs, l'ajout de mobilier urbain et de bacs de plantation.</p>
27	La commission recommande que la Ville tienne compte de la vision préconisée par Parcs Canada pour la mise en valeur des abords du bassin Peel, telle qu'énoncée dans son plan directeur de 2018, de sorte à maximiser son accessibilité et sa connectivité aux milieux qui l'entourent.	<p>Collaboration avec Parcs Canada</p> <p>Parcs Canada est un partenaire associé à la démarche de planification et est consulté sur une base régulière. Parcs Canada fait aussi partie de la table de concertation et a participé aux ateliers thématiques (voir le suivi de la recommandation 25).</p> <p>De façon plus particulière, des rencontres ont eu lieu entre la Ville et Parcs Canada afin d'assurer l'arrimage entre la vision du Plan directeur lieu historique national du Canada du Canal-de-Lachine et celle du PDMV.</p>

28	La commission recommande que la Ville, en collaboration avec la société des Ponts Jacques-Cartier et Champlain Inc., évalue des scénarios afin de libérer le maximum d'espace en berge, au bénéfice de tous les Montréalais et Montréalaises.	<p>Collaboration avec PJCCI</p> <p>Dans le cadre de la collaboration avec PJCCI, responsable du projet, la Ville favorise une bonne intégration urbaine du projet de reconstruction de l'autoroute Bonaventure en boulevard urbain et une libération optimale d'espace le long du fleuve Saint-Laurent, de manière à créer une promenade riveraine qui soit la plus conviviale possible et de grande qualité.</p>
29	La commission recommande que tous les espaces non développés de la Cité du Havre soient zonés espaces verts, incluant le « parc-vestiges », que ces espaces soient raccordés à la trame verte et bleue et que les vestiges d'Expo 67 qui s'y trouvent soient mis en valeur.	<p>Préservation d'un maximum d'espaces verts et intégration dans la trame verte et bleue</p> <p>La Ville de Montréal reconnaît l'importante valeur paysagère, écologique et, dans certains cas, patrimoniale des espaces verts de la Cité-du-Havre et plus particulièrement de l'Espace-vestiges. En ce sens, le PDMV propose notamment d'agrandir le parc de Dieppe et d'offrir une accessibilité publique à l'Espace-vestiges par la réutilisation des voies de circulations existantes pour les déplacements actifs et en ciblant une partie de ce terrain pour l'aménagement d'un espace vert public, en bordure du fleuve. Ces interventions permettront également la mise en valeur des vestiges d'Expo 67.</p> <p>En outre, pour assurer l'intégration de ces espaces dans la trame verte et bleue, le PDMV propose de prolonger la promenade riveraine sur la Cité-du-Havre en adaptant le tracé et les aménagements à l'espace disponible, et ce, afin de préserver la bande végétale riveraine. Il propose également le réaménagement de l'avenue Pierre-Dupuy pour l'apaiser, la verdir et créer des belvédères et des parcours séparés pour les piétons et les cyclistes.</p> <p>Toutefois, il importe de souligner que pour modifier la réglementation comme recommandé par la commission, il est impératif pour la Ville de faire l'acquisition des terrains concernés. Or, cette hypothèse constitue une charge financière jugée trop importante à imposer aux contribuables.</p>
30	La commission recommande de connecter le bassin Peel à la Cité du Havre en créant des parcours piétons et cyclistes conviviaux comportant des haltes aux sites historiques et aux vues d'intérêt.	<p>Prise en compte dans le PDMV</p> <p>Cette recommandation est prise en considération dans le PDMV (voir orientations 4 et 5). L'étude de mobilité produite par AECOM propose différentes pistes de solutions qui ont été reprises dans le PDMV. Ces pistes de solutions seront intégrées à un avant-projet préliminaire qui sera prochainement lancé en collaboration avec PJCCI qui est propriétaire de la grande majorité de l'emprise.</p>
31	La commission recommande que la description du principe 5 sur le renouvellement des activités économiques et urbaines mentionne explicitement que l'industrie lourde et les activités portuaires, de transport et de logistique font partie intégrante des activités économiques du secteur.	<p>Prise en compte dans le PDMV</p> <p>Cette recommandation est prise en considération dans le cadre de l'élaboration du PDMV (voir orientation 1), notamment en prévoyant une balise à cet effet.</p>

32	La commission recommande de prévoir une gradation des usages et des zones tampons autour des zones d'activités industrielles, de transport et de logistique qui génèrent des nuisances et comportent des enjeux de sécurité civile.	<p>Prise en compte dans le PDMV</p> <p>Cette recommandation est prise en considération dans le cadre de l'élaboration du PDMV (voir orientation 1). Rappelons qu'une démonstration de la compatibilité de l'usage habitation face aux nuisances et aux risques de sécurité civile provenant de certaines infrastructures de transport (voies à débit important, voies ferrées, cours de triage) et industries (ADM) est nécessaire pour permettre la construction de logements dans les sous-secteurs du triangle de la pointe Saint-Charles Nord, du bassin Wellington et ses abords ainsi que sur la pointe du Moulin.</p>
33	La commission recommande de sécuriser le zonage « industriel » pour assurer la pérennité des industries et des ateliers d'artisans installés à la Pointe-du-Moulin, au carrefour Mill-Riverside, et ce, jusqu'au poste de transformation d'Hydro-Québec.	<p>Prise en compte dans le PDMV et dans le projet de Règlement</p> <p>Cette recommandation est prise en considération dans le cadre de l'élaboration du PDMV (voir orientation 1) et du Règlement modifiant le Plan d'urbanisme (04-047) dans le secteur Bridge-Bonaventure, notamment par l'introduction de balises à cet effet et par l'affectation du sol proposée dans le Règlement.</p>
34	La commission recommande de renforcer la caractérisation du secteur en soutenant l'implantation de nouveaux sites d'emplois artisanaux et en créant un corridor artisanal de production où se côtoient des fonctions éducatives, culturelles et touristiques. Ce corridor artisanal de production devrait être intégré au circuit des sites patrimoniaux.	<p>Prise en compte dans le PDMV</p> <p>Cette recommandation est prise en considération dans le cadre de l'élaboration du PDMV (voir orientation 1), notamment en prévoyant une balise à cet effet.</p>
35	La commission recommande que la Ville soutienne l'installation d'industries de fabrication légère et d'entreprises de services dans le secteur, notamment dans les zones tampons.	<p>Prise en compte dans le PDMV</p> <p>Cette recommandation est prise en considération dans le cadre de l'élaboration du PDMV (voir orientation 1), notamment en prévoyant une balise à cet effet.</p>
36	La commission recommande de consolider les usages dans le Parc d'entreprises de la Pointe-Saint-Charles, notamment autour des filières existantes de l'audiovisuel et des technologies de l'information et des communications (TIC).	<p>Prise en compte dans le PDMV</p> <p>Cette recommandation est prise en considération dans le cadre de l'élaboration du PDMV (voir orientation 1), notamment en prévoyant une balise à cet effet.</p>
37	La commission recommande de décontaminer et de verdier le Parc d'entreprises de la Pointe-Saint-Charles pour stimuler la résilience écologique du secteur.	<p>Verdissement et gestion de risque pour le parc d'entreprises de la Pointe-Saint-Charles (PEPSC)</p> <p>Le verdissement massif du PEPSC, l'aménagement de la promenade riveraine et la création de deux vastes espaces verts publics sont des interventions phares permettant la mise en valeur du PEPSC et contribuant à la résilience écologique du secteur.</p>

		<p>Le PEPSC est un ancien dépotoir, composé de sols et de matières résiduelles de toutes sortes, et ce, jusqu'à 15 mètres de profondeur. Ces terrains ont été gagnés sur le lit du fleuve entre la fin du XIX^e siècle, jusque dans les années 1960. Afin de mettre un terme aux impacts environnementaux que le site générerait, un écran d'étanchéité a été construit pour bloquer la migration de l'eau souterraine contaminée et des hydrocarbures en phases flottantes qui s'écoulaient vers le fleuve. L'eau souterraine en amont est pompée et traitée dans une usine de traitement conçue à cet effet.</p> <p>La construction de futurs bâtiments devra prendre en considération la nature particulière du site en suivant notamment le Guide relatif à la construction sur le terrain d'un lieu d'élimination de matières résiduelles désaffecté publié par le Ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs.</p>
38	La commission recommande de promouvoir l'installation dans le secteur d'entreprises de haute technologie qui sont actives en recherche et développement.	<p>Prise en compte dans le PDMV et analyse des besoins</p> <p>Cette recommandation est prise en considération dans le cadre de l'élaboration du PDMV (voir orientation 1). Actuellement, la Ville a mandaté une firme pour évaluer le potentiel d'implantation d'activités économiques dans le secteur Bridge-Bonaventure et pour le traduire en besoins d'espaces de bureaux et de bâtiments/locaux industriels.</p>
39	La commission recommande de développer des projets culturels et éducatifs avec les partenaires concernés en ce qui a trait aux métiers artisanaux présents dans le secteur, au « site-machines » de la Pointe-du-Moulin et au parcours patrimonial des sites significatifs.	<p>Prise en compte dans le PDMV</p> <p>Cette recommandation est prise en considération dans le cadre de l'élaboration du PDMV (voir orientations 1 et 2), notamment en prévoyant des balises à cet effet.</p>
40	La commission recommande l'implantation d'installations multisports dans le secteur Bridge-Bonaventure qui soient accessibles et répondent aux besoins de tous.	<p>Prise en compte dans le PDMV et évaluation des besoins</p> <p>Préalablement à l'introduction de l'habitation dans le secteur (à l'exception de la Cité-du-Havre où l'habitation est déjà autorisée), le PDMV propose de réserver un site pour accueillir un projet intégrant des équipements collectifs mutualisés (scolaire, sportif, culturel, communautaire), facilement accessible à pied et à vélo depuis les milieux de vie adjacents au sous-secteur.</p> <p>Dans le plan d'action du PDMV, une étude doit être réalisée à court terme pour établir les besoins en équipements collectifs, afin de développer un projet les intégrant.</p>
41	La commission recommande, autour du bassin Peel, un développement résidentiel mixte, à forte densité, mais à échelle humaine, doté de commerces et services de proximité, d'équipements collectifs, et intégrant les cibles de logement social, abordable et familial.	<p>Prise en compte dans le PDMV</p> <p>Le PDMV propose la création d'un milieu de vie mixte, sain et intégré aux quartiers avoisinants dans le sous-secteur du bassin Wellington et ses abords, notamment en :</p>

		<ul style="list-style-type: none"> ● intégrant des commerces et des services de proximité complémentaires à l'offre existante dans les quartiers avoisinants, incluant un site réservé pour un projet de mutualisation des besoins en équipements collectifs; ● améliorant l'accessibilité du sous-secteur aux quartiers environnants en aménageant des parcours sécuritaires et conviviaux pour les déplacements actifs et en construisant des franchissements en dessous des voies ferrées et au-dessus du canal de Lachine; ● assurant la compatibilité de l'usage habitation par rapport aux nuisances et aux risques avant de l'introduire dans le sous-secteur. <p>Le PDMV propose également une forme urbaine de hauteurs et densités variées, à échelle humaine, respectant les valeurs patrimoniales du milieu, la prédominance des marqueurs territoriaux et la capacité d'accueil limitée du sous-secteur en ce qui concerne la mobilité et l'accessibilité.</p> <p>Pour les cibles de logement social, abordable et familial, le PDMV favorise des cibles plus élevées que celles figurant dans le Règlement pour une métropole mixte pour les terrains appartenant à une société fédérale ou provinciale. Il favorise également la cession d'immeubles plutôt que la contribution financière comme mode de réalisation des engagements issus du Règlement pour une métropole mixte.</p>
42	La commission recommande une zone tampon de 200 mètres de rayon de l'autoroute Bonaventure qui exclut toute fonction résidentielle et réservée à des fonctions non sensibles pour la santé humaine à long terme.	<p>Principe pris en considération dans le PDMV</p> <p>Cette recommandation n'est pas explicitement retenue dans le PDMV puisque, à terme, il est préconisé de transformer l'autoroute Bonaventure en boulevard urbain et de l'apaiser. Toutefois, le principe d'offrir aux nouveaux résidents un milieu de vie agréable et sain est évidemment intégré au PDMV. En ce sens, préalablement à l'introduction de l'habitation dans le sous-secteur du bassin Wellington et ses abords, les promoteurs devront démontrer, par le biais d'une étude spécifique, que les niveaux sonores et de vibration prévus à l'intérieur d'un logement offriront un environnement de qualité aux futurs résidents.</p>
43	La commission recommande que soit élaboré un programme particulier d'urbanisme (PPU) pour le secteur Bridge-Bonaventure incluant coûts et durée, jumelé au plan d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA) proposé dans la recommandation #8.	<p>Outil du PDMV retenu</p> <p>Le secteur Bridge- Bonaventure s'étend sur une superficie particulièrement étendue (2,3 km²). En outre, il présente des enjeux complexes et comporte des sous-secteurs aux réalités résolument singulières. L'outil de planification que représente le PDMV offre la flexibilité nécessaire pour tenir compte de ce contexte particulier. Intégrant une vision, des objectifs et des balises d'aménagement qui orienteront la réglementation d'urbanisme des arrondissements concernés, le PDMV constitue aussi un outil suffisamment souple pour assurer la mise en œuvre des interventions d'architecture et d'aménagement, ainsi que leur phasage, de façon à valoriser les réalités distinctives de chacun des milieux.</p> <p>De plus, comme indiqué dans le suivi de la recommandation 8, des dispositions de PIIA s'appliquent déjà dans les deux arrondissements (Ville-Marie et le Sud-Ouest) et celles-ci pourront être bonifiées et précisées.</p>

		Par ailleurs, l'ensemble des interventions municipales devra faire l'objet d'analyses détaillées de faisabilité technique et financière au cours des prochaines étapes de la planification.
44	La commission recommande de mettre en place, en concertation avec toutes les parties prenantes, des mécanismes de collaboration et de suivi à long terme en vue d'assurer le développement du secteur de façon cohérente et efficace.	<p>Mise en place d'une table de concertation permanente et d'ateliers thématiques</p> <p>L'information, la collaboration et la participation des parties prenantes et de la population constituent des priorités de la Ville dans le cadre de la planification du secteur Bridge-Bonaventure.</p> <p>À cet égard, une table de concertation (voir le suivi de la recommandation 25) a été mise en place en mars 2021, avec la participation de plusieurs parties prenantes. Les travaux de cette table se poursuivront après l'adoption du PDMV pour assurer le suivi de sa mise en œuvre.</p> <p>De plus, des ateliers thématiques ont été organisés au printemps 2021 avec les parties prenantes, notamment pour discuter des objectifs et des balises d'aménagement du PDMV.</p>
45	La commission recommande que la Ville exerce une étroite concertation des partenaires institutionnels, notamment les diverses instances publiques et parapubliques qui sont propriétaires de terrains ou d'immeubles sur le territoire du secteur.	<p>Mise en place d'une table de concertation permanente, d'ateliers thématiques et de comités de suivi</p> <p>Les principaux partenaires institutionnels sont membres de la table de concertation et ont participé aux ateliers thématiques (voir le suivi de la recommandation 25). De plus, des rencontres bilatérales et des comités de suivi avec les partenaires institutionnels pour des projets particuliers sont prévus dans le cadre de la mise en œuvre du PDMV.</p>
46	La commission recommande que la Ville mette en place les outils appropriés de communication et d'échange avec la population et les parties prenantes pour toute la durée de mise en œuvre du PPU.	<p>Mise en place d'une table de concertation permanente et d'ateliers thématiques</p> <p>La mise en place de la table de concertation (voir le suivi de la recommandation 25) est l'un des canaux de communication avec les parties prenantes et la population qui se poursuivra tout au long de la démarche de planification et lors de la mise en œuvre du PDMV. Outre les ateliers thématiques du printemps 2021 qui ont alimentés le contenu du PDMV, d'autres activités de communication et d'échange seront mises en place au cours des prochaines étapes, notamment lors de l'aménagement d'espaces verts publics ou dans le cadre de l'élaboration de projets immobiliers.</p>
47	Que la Ville mette en place un guichet unique pour le secteur Bridge-Bonaventure à l'intention des investisseurs et des promoteurs, notamment pour identifier les entreprises recherchées et les sites disponibles.	<p>Accompagnement des entreprises et des promoteurs</p> <p>Considérant le partage des compétences associé à la structure de la Ville de Montréal, les portes d'entrée pour les promoteurs et les entreprises resteront celles des arrondissements de Ville-Marie et du Sud-Ouest. Le Service de l'urbanisme et de la mobilité sera porteur des actions figurant dans le PDMV et accompagnera les arrondissements et les promoteurs qui souhaitent mettre en valeur le territoire. Le Service du développement économique offrira également une aide aux entreprises qui souhaitent s'y établir, notamment en adaptant les programmes de subvention au contexte de Bridge-Bonaventure.</p>

Bridge-Bonaventure

Plan directeur de mise en valeur

D'une zone industrialo-portuaire à un milieu mixte et vert revitalisé

Présentation au comité exécutif | 29 mars 2023

Bridge-Bonaventure: zone industrialo-portuaire historique



Pont Victoria, Montréal, QC, vers 1870
(source : Alexander Henderson, Musée McCord)



Plan directeur du Lieu historique national du Canada du Canal-de-Lachine, 2018 (Parcs Canada)



Black Rock implanté sur le terre-plein central de la rue Bridge



Carte postale montrant la Cité-du-Havre, 1967 (source : Encyclopédie du patrimoine culturel de l'Amérique française)



Ancienne station de pompage Riverside



Paysage remarquable sur le secteur

Des défis à relever



Congestion routière, rue Mill



Absence de trottoirs, rue Carrie-Derick



Piste cyclable sous l'autoroute Bonaventure



Les grandes infrastructures morcelant le territoire



Site d'entreposage et triage ferroviaire présents dans le secteur



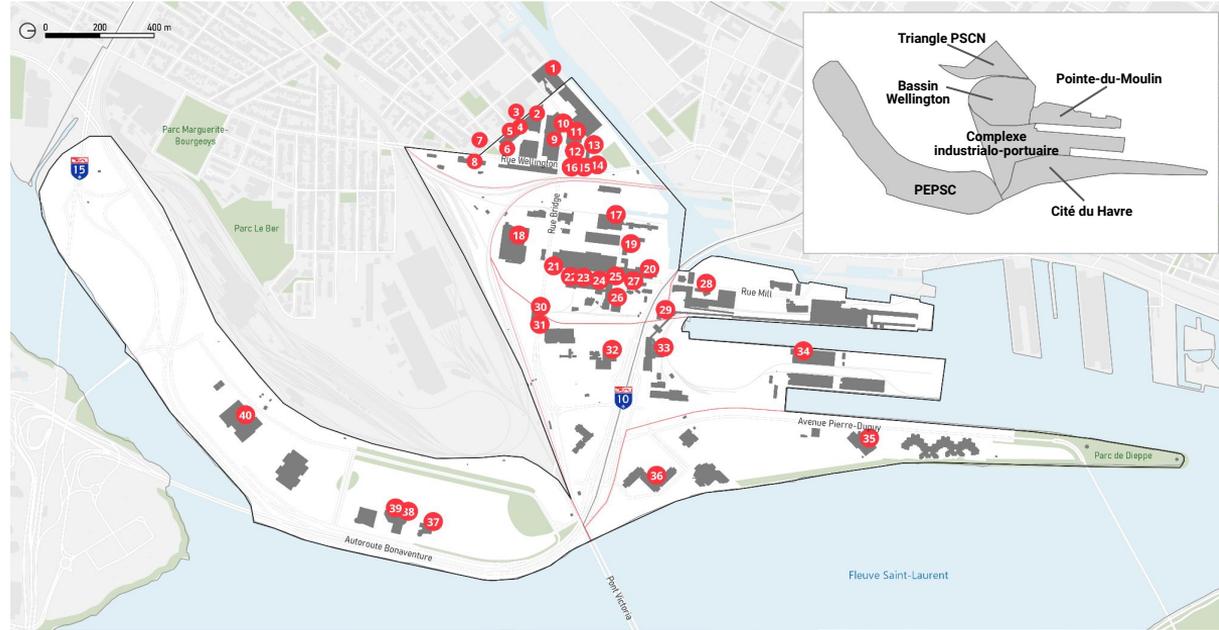
Terrain vacant du bassin Wellington à mettre en valeur



Enjeu de cohabitation entre les usages.

Une vitalité économique aux portes du centre-ville

- Plus de **50 entreprises** et près de **2000 emplois**
- Au cœur d'un **pôle multimodal** maritime, ferroviaire et routier
- Activités **audiovisuels, agroalimentaires, portuaires, de fabrication et de logistique** bien établies et en développement
 - ADM, Canada Maltage
 - Mels
 - Port de Montréal, CN
- **Écosystème artisanal** :
 - Les Forges
 - Distilleries Sazerac
 - Espace Verre
 - Juget-Sinclair



Consultation et concertation

- 2019
 - Présentation de la **vision de mise en valeur de Bridge-Bonaventure à l'OCPM**
 - **Mandat d'élaboration du plan directeur et de mise en valeur** (renouvellement et consolidation de l'emploi - pas de modifications prévues au PU)
- 2020
 - **Rapport de l'OCPM** (favorable à la vision et à l'ajout d'une composante résidentielle)
- 2021
 - **Table de concertation et ateliers avec les parties prenantes**
 - Orientation des instances pour une **vision actualisée** (renforcement de la vocation économique et **ajout de la composante résidentielle**) et présentation à la Table - (modifications au PU et passage à l'OCPM requis)
- 2022
 - **Comité mixte** (avis préliminaire favorable)
 - **Actualisation des hypothèses de développement**
- 2023
 - **Finalisation du Plan directeur de mise en valeur**
 - **Passage aux instances**
 - **Mandat à l'OCPM**

Consultation OCPM (2020) : Quelques faits saillants

- **Consolider la vocation économique du territoire** tout en **introduisant un développement résidentiel mixte**, à forte densité, mais à échelle humaine, autour du bassin Peel
- **Sécuriser le zonage « industriel »** pour assurer la pérennité des industries et des ateliers d'artisans installés à la **pointe du Moulin**, au carrefour Mill-Riverside, et ce, jusqu'au poste de transformation d'Hydro-Québec
- Prévoir une **gradation des usages** et des **zones tampons** autour des zones d'activités industrielles, de transport et de logistique qui génèrent des **nuisances et comportent des enjeux de sécurité civile**



Rapport de consultation publique

**L'AVENIR DU SECTEUR
BRIDGE-BONAVENTURE**

Consultation et concertation

- 2019
 - Présentation de la **vision de mise en valeur de Bridge-Bonaventure à l'OCPM**
 - **Mandat d'élaboration du plan directeur et de mise en valeur** (renouvellement et consolidation de l'emploi - pas de modifications prévues au PU)
- 2020
 - **Rapport de l'OCPM** (favorable à la vision et à l'ajout d'une composante résidentielle)
- 2021
 - **Table de concertation et ateliers avec les parties prenantes**
 - Orientation des instances pour une **vision actualisée** (renforcement de la vocation économique et **ajout de la composante résidentielle**) et présentation à la Table - (modifications au PU et passage à l'OCPM requis)
- 2022
 - **Comité mixte**
 - **Actualisation des hypothèses de développement**
- 2023
 - **Finalisation du Plan directeur de mise en valeur**
 - **Passage aux instances**
 - **Mandat à l'OCPM**

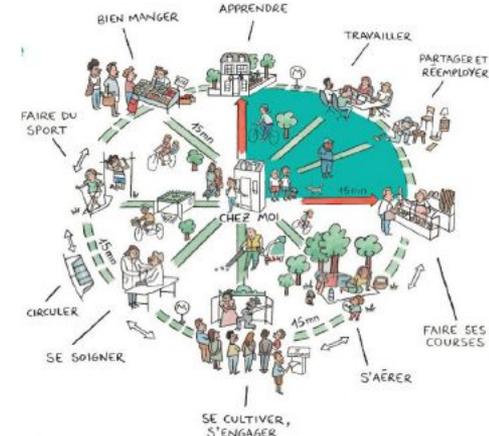
La vision 2023

« 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 emblématiques. »



5 orientations pour transformer Bridge-Bonaventure

1. Une vocation économique renforcée par des **milieux de vie** et d'**emplois** respectant l'**esprit du lieu**
2. Les composantes **patrimoniales et paysagères protégées et mises en valeur**
3. Des **parcours d'entrée de ville** attrayants aux paysages uniques enrichissant l'expérience de tous les usagers
4. Le renforcement des **connexions** et les **déplacements en transport actif et collectif** au cœur de la mobilité
5. La **mise en réseau** des espaces publics et des **lieux emblématiques** soutenue par une **trame verte et bleue**



Concept de la ville des 15 minutes de marche ou vélo (source : <http://collectivitesviables.org>)



Retombées attendues du Plan directeur

Renforcement de la **vocation économique dominante** du secteur
(3 fois plus d'emplois - 6 500 emplois)

Création de **nouveaux milieux de vie** (7 600 logements potentiels)

Amélioration de la mobilité :

- Ajout d'une **station du REM potentielle** et **amélioration de la desserte par bus**
- **Modification du réseau de rues**, dont l'accès au pont Victoria
- Aménagement de **12 km de voies cyclables additionnelles**
- Construction de **7 nouveaux franchissements** destinés aux déplacements actifs

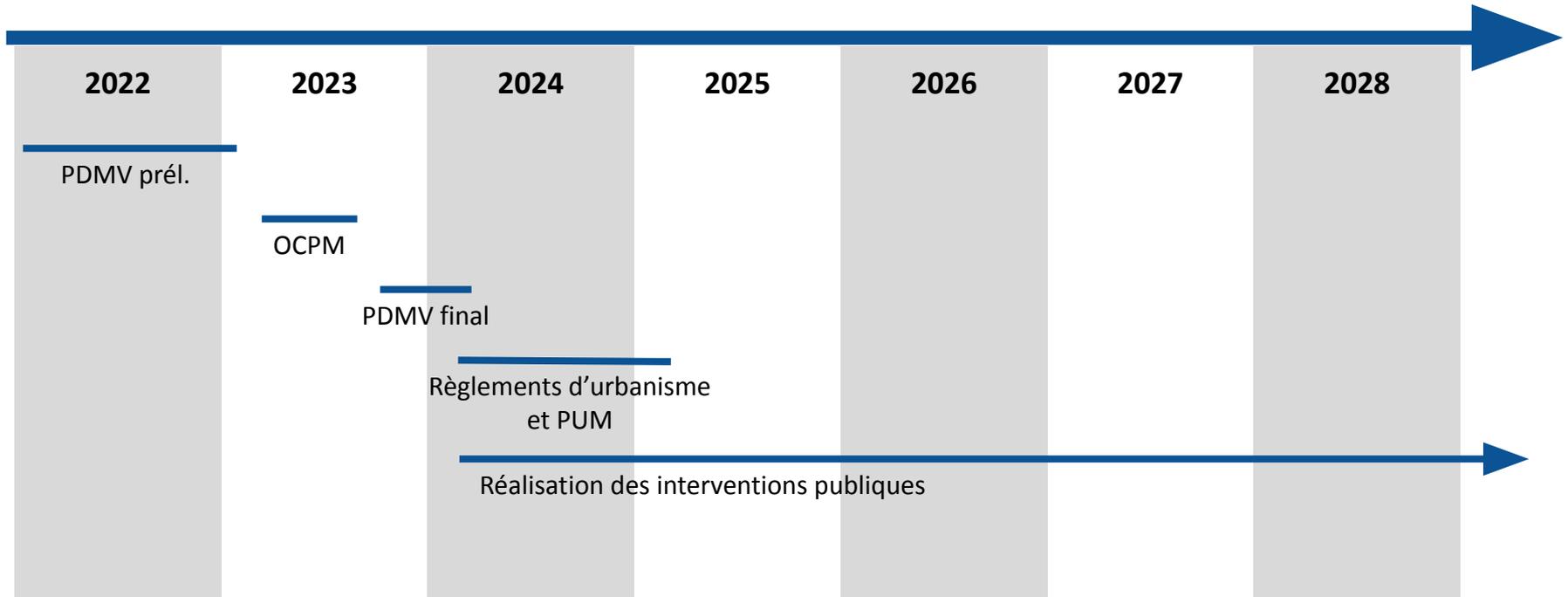
Aménagement d'environ **37,5 hectares de nouveaux espaces verts publics**

Ajout d'environ **5 km de berges** du fleuve et du canal **accessibles au public**

Mise en valeur du **patrimoine emblématique** : *Black Rock*, vestiges de l'Expo, vues sur le silos n° 5



Prochaines étapes



Le Plan directeur (PDMV) est accompagné d'une modification au Plan d'urbanisme

Merci