



CONSULTATION PUBLIQUE SUR L'AVENIR DU SECTEUR BRIDGE-BONAVENTURE - OCPM

COPRIM

26 septembre 2019

CONSULTATION PUBLIQUE SUR L'AVENIR DU SECTEUR BRIDGE-BONAVENTURE - OCPM

Madame et Messieurs les Commissaires,

C'est avec intérêt que nous participons à ce processus de consultation publique qui vise à définir les grandes orientations pour l'avenir du secteur Bridge-Bonaventure. Tous seront d'avis que ce secteur a une situation géographique privilégiée dans la ville et qu'il est la porte d'entrée sud de l'île. Par ailleurs, ce vaste territoire est composé de plusieurs parties ayant chacune leurs caractéristiques distinctes et historiques propres qui devront être étudiées et pris en compte dans les orientations pour l'avenir du secteur.

Dans le cadre de cette consultation, notre groupe représente les propriétaires du 785 Mill, l'unique propriété privée à développer au cœur de la Pointe-du-Moulin,

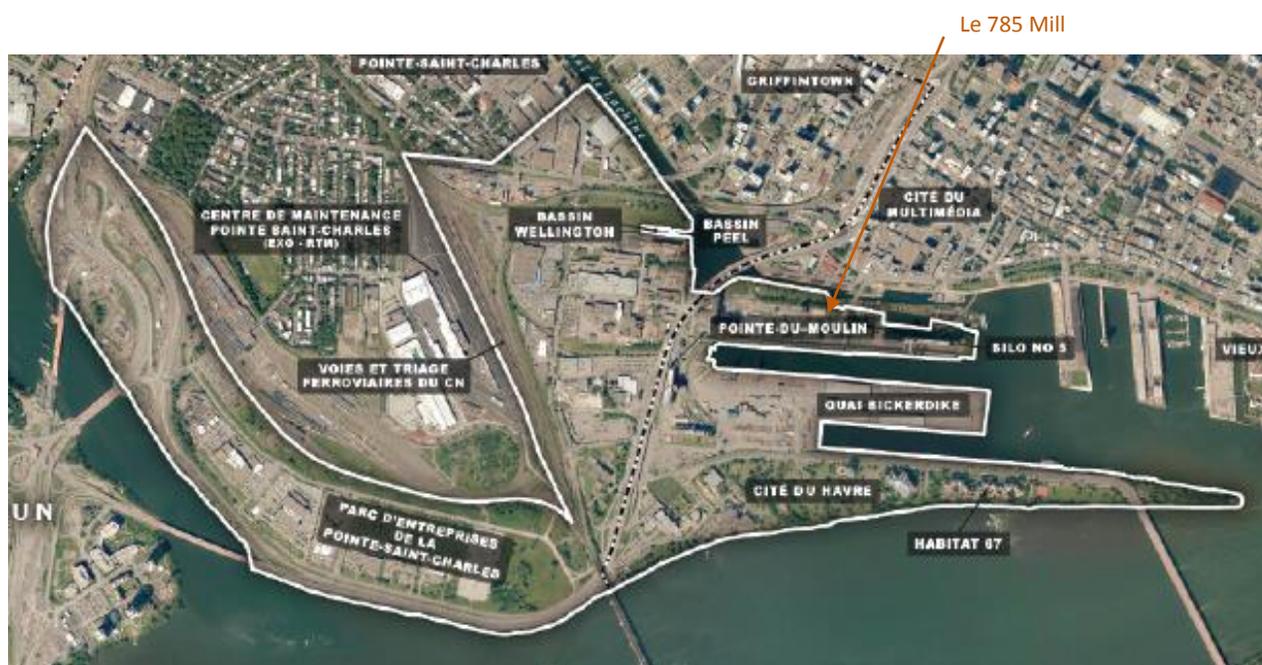


Image 1. Carte Ville de Montréal



Les propriétaires actuels possèdent le 785 Mill depuis 1994. Ils œuvrent dans le domaine de la machinerie industrielle et sont profondément préoccupés par la mémoire industrielle du secteur. Ils souhaitent développer sur leur terrain un projet unique intégrant la mémoire industrielle des lieux tout en appuyant la réflexion sur des façons de vivre en ville à la fois modernes et en phase avec les enjeux de la vie urbaine contemporaine.

BREF HISTORIQUE DU LIEU

C'est une initiative très pertinente à ce stade-ci du processus que de faire cette consultation publique afin de cibler les caractéristiques intrinsèques à chaque partie de ce secteur qui forgeront les bases de sa mise en valeur. Ce qui détermine l'identité d'un lieu est entre autres son histoire et son environnement immédiat. À cet égard, la Pointe-du-Moulin est sans contredit d'intérêt patrimonial.

Durant l'été 1701, le secteur de la Pointe-du-Moulin a accueilli des dizaines de nations amérindiennes pour entamer les pourparlers qui ont mené le 4 août 1701 à la signature du Traité de la Grande Paix de Montréal entre La Nouvelle-France et 39 nations amérindiennes. Ce traité a alors mis fin à plus d'un siècle de guerres et a permis, sans aucun doute, son essor.

Plusieurs décennies plus tard soit en 1796, les marchands de Montréal ont demandé à l'Assemblée du Bas Canada de faire construire un canal afin de contourner les rapides de Lachine et ainsi, faciliter le commerce avec le Haut Canada. En 1821, après de nombreuses années de représentations et d'efforts par le secteur privé, le Gouvernement du Bas Canada a approuvé la construction du premier Canal de Lachine qui fut un projet public. Ce premier canal ayant 15 kilomètres de long et 7 écluses fut complété en 1825. Malheureusement, ce canal ne faisait que 5 pieds de profond et 20 pieds de largeur dans les écluses ce qui ne permettaient pas l'utilisation de l'énergie hydraulique.

En ce temps, le monde s'industrialisait à grande vitesse. Deux décennies plus tard on donna le coup d'envoi pour l'agrandissement du canal. Le 785 Mill se retrouva alors en plein cœur



de l'un des plus importants complexes industriels du pays qui s'était développé grâce à l'agrandissement du Canal de Lachine en 1843-1848, d'une part et d'autre part, par la création d'une série de lots le long de la Pointe-du-Moulin qui pouvaient utiliser la force hydraulique, ce qui a contribué grandement à l'essor industrielle de 1850 et après. Le lot du 785 Mill était le lot hydraulique no 1 de la série. Cette vigueur du secteur attira plusieurs entreprises. À partir de 1853, une usine produisant des clous de fer à cheval, des lames de faux et d'autres articles pour la quincaillerie Frothingham et Workman, l'une des plus grosse en Amérique du nord, s'établie au 785 Mill.

Quelques décennies plus tard, l'on développa à l'extrémité est de la Pointe-du-Moulin le Silo no 5 qui devint un symbole de cette seconde vague de développement industriel et qui sera aussi considéré comme le grenier à blé du Canada.

L'ouverture de la voie maritime du St-Laurent en 1959 marquera le déclin et la fermeture du Canal de Lachine et par le fait même la diminution des activités industrielles dans le secteur. Plus particulièrement, le terrain du 785 Mill fut utilisé jusqu'en 1994 par Agriculture Canada.

SITUATION PRÉSENTE

Le 785 rue Mill (en orangé sur l'image 2) est le site de tête d'îlot lorsque l'on quitte le Vieux-Montréal vers la Pointe-du-Moulin par le pont bleu menant à l'intersection de la rue Bridge. Il est le seul site privé au cœur des terrains appartenant à la Société Immobilière du Canada (SIC) lesquels ont fait l'objet d'un appel à projet pour ses terrains de la Pointe-du-Moulin et du Silo no 5 (en gris sur l'image 2) dans le but de les vendre pour fin de redéveloppement. Sur le côté est adjacent au site, il y a un espace vert qui est la propriété de Parcs Canada.

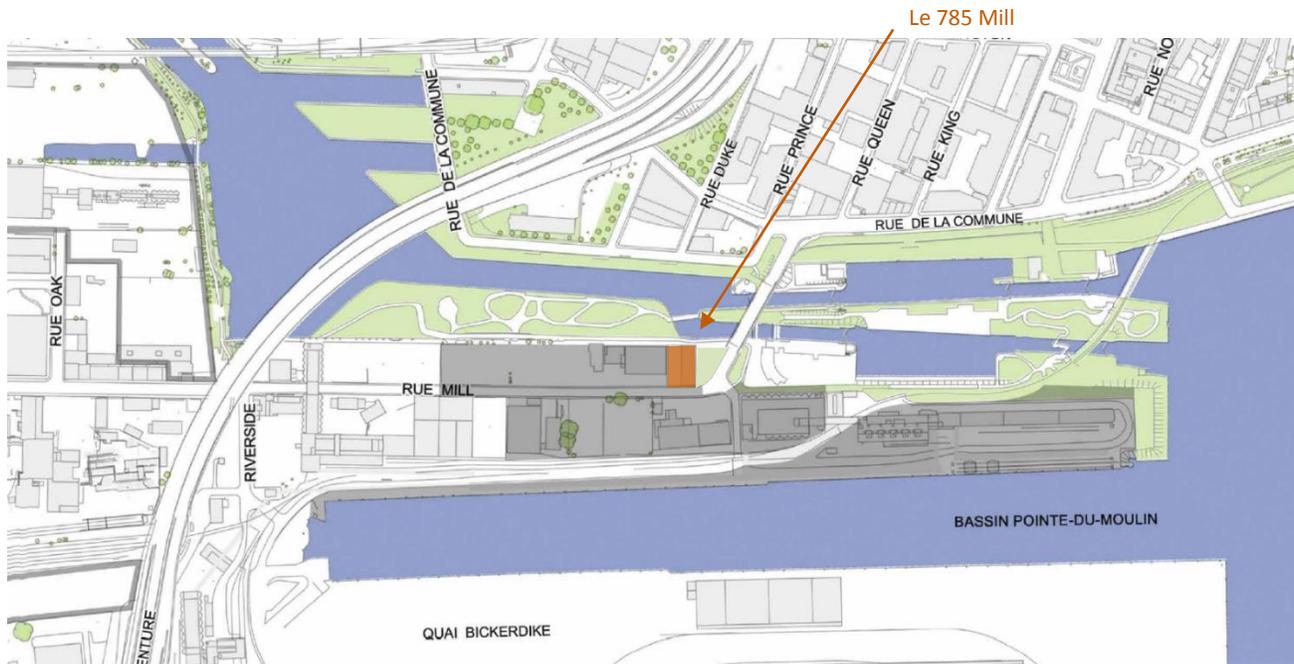


Image 2. Carte de la Société Immobilière du Canada

Dans le secteur Bridge-Bonaventure, la Pointe-du-Moulin est sans doute l'un des secteurs ayant le plus grand intérêt patrimonial. À l'extrémité est, s'impose le Silo no 5 qui est devenu un emblème de Montréal, et à l'ouest, prédomine les installations de la Minoterie ADM portant fièrement son enseigne illuminées « Farine Five Roses », icône du patrimoine industriel. Entre ces deux points d'intérêt, on y retrouve des traces des anciens déversoirs du Canal de Lachine. De plus, près du pont bleu, nous pouvons voir le point pivot rappelant l'ancien pont pivotant, portant le nom de « Black's Bridge » (Image 3).



Images 3. Pont tournant Black's Bridge

Plusieurs acteurs marquant du secteur ont disparu, d'autres sont toujours présents soient entre autres la Minoterie ADM, les ateliers du Canal de Lachine, ou encore de nouveaux venus, Les Forges de Montréal dans la station de pompage et le Centre des métiers du verre du Québec dans la caserne de pompiers no 21. Dans les deux cas, la revalorisation du secteur doit se réjouir de la présence de ces métiers traditionnels et leur permettre de continuer leurs activités et de traverser le temps.

Le 785 Mill fait aussi la transition entre l'ouest et le Vieux-Montréal, transition véhiculaire via la rue Mill (en mauve sur l'image 4) et piétonne/cycliste par la promenade longeant le Canal de Lachine (en vert sur l'image 4). Pour améliorer la circulation nord-sud, nous savons qu'il y avait une connexion planifiée, depuis plusieurs années, dans le prolongement de la rue Peel longeant le bassin Peel qui traverserait le canal afin de rejoindre la rue Mill (en pointillé jaune sur l'image 4) et ainsi désenclaver d'une certaine manière le secteur de la Pointe-du-Moulin et d'assurer une connexion plus directe avec le Centre-ville par la rue Peel. Ce lien permettrait d'améliorer de beaucoup la fluidité des déplacements, notamment actifs piétons et cyclistes entre les secteurs au nord et sud du canal.

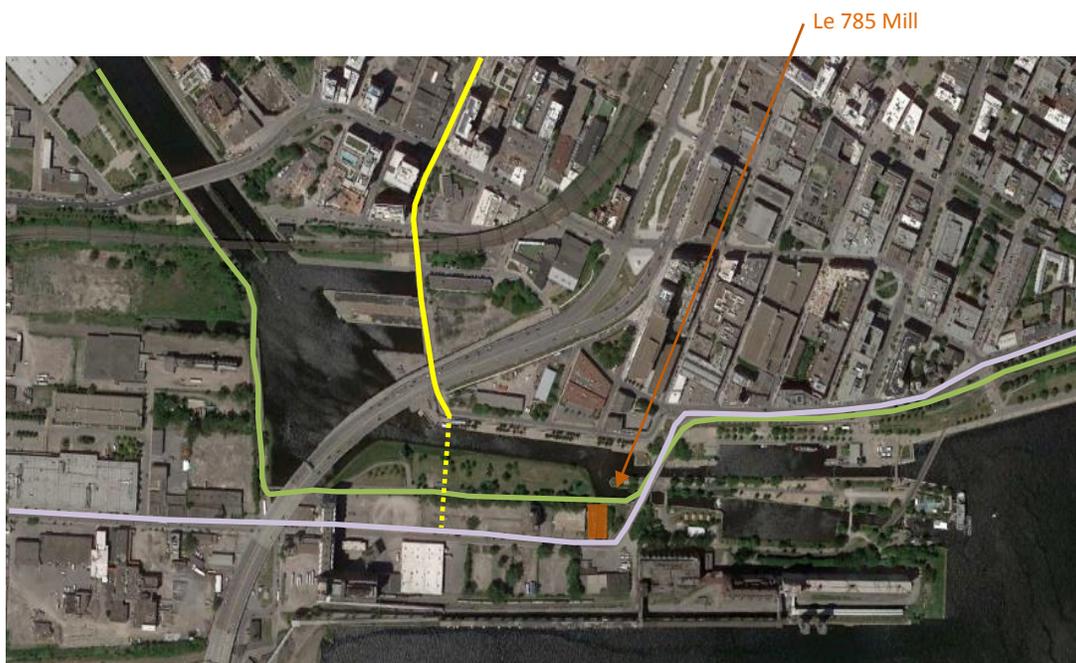


Image 4. Schéma de circulation

PROMOUVOIR L'INNOVATION

La Pointe-du-Moulin est incontestablement un secteur riche d'histoires, un milieu complexe et de grande visibilité qui doit par sa requalification contribuer à bâtir l'avenir. Par ailleurs, il est impératif d'établir un cadre réglementaire afin que le secteur se développe avec des règles claires tout en garantissant une flexibilité suffisante afin de créer un milieu innovant, inspirant, inclusif, vibrant et clairement tourné vers le futur.

Le défi que le promoteur du projet sur le site du 785 rue Mill, s'engage à relever de concert avec les partenaires du milieu, se décline selon les 4 axes suivants :

- **CRÉER** le Centre d'interprétation sur l'industrialisation de Montréal (OBNL)
- **INTÉGRER** de l'agriculture urbaine verticale
- **CRÉER** des espaces collectifs de formation
- **CRÉER** un produit résidentiel urbain inédit.

Centre d'interprétation sur l'industrialisation

En rappel du statut industriel qu'eu jadis le secteur, nous proposons d'implanter un Centre d'interprétation sur les débuts de l'industrialisation de la Ville de Montréal. Ce Centre d'interprétation serait la propriété d'un organisme à but non lucratif (OBNL) géré par un conseil d'administration composé de membres qui partagent cette vision de la mise en valeur de ce pan de l'histoire de Montréal. Notamment, le développement de l'industrie manufacturière commençant à la Pointe-du-Moulin qui a prospéré le long du Canal de Lachine grâce à la disponibilité de l'énergie hydraulique. Le 785 Mill pourrait s'inscrire dans le circuit touristique du Vieux-Montréal et aussi faire partie intégrante de la mise en valeur du Canal de Lachine de concert avec les initiatives de Parcs Canada.



Image 5. Machinerie industrielle de l'époque victorienne, source inconnue

Comme mentionné précédemment, le terrain adjacent au site du 785 d'un côté et au pont bleu de l'autre appartient à Parcs Canada (image 6). Il pourrait être revalorisé et devenir un parc d'expositions extérieur publique en lien avec le Centre d'interprétation. Nous savons que cet usage est compatible avec la mission de Parcs Canada. Ce parc thématique, en plein air, serait un autre apport à la valorisation des espaces verts existants et des activités de

plaisances. Le Centre d'interprétation envisage également devenir une halte au carrefour du réseau de mobilité active du Canal de Lachine et du Vieux-Montréal.



Image 6. Lien avec le terrain de Parcs Canada

Agriculture urbaine et espaces collectifs de formation

Dans le contexte d'aujourd'hui, nous devons favoriser dans les milieux urbains la biodiversité et la consommation locale. Le recyclage et l'agriculture urbaine doivent faire partie intégrante de cette nouvelle façon de vivre en ville. Sur le site nous croyons important de faire la démonstration qu'il est possible d'intégrer l'agriculture urbaine à nos modes de vies. Pour y parvenir, nous intégrerons aussi des espaces collectifs de formations qui sont indispensables dans ce processus de changement de nos habitudes de vie. Ce concept d'agriculture urbaine s'inscrit dans la **continuité historique du lieu**, est un clin d'œil au grenier à blé du Canada et une façon concrète de réduire notre empreinte environnementale.



Produit résidentiel novateur

Nous voulons par ce projet proposer un concept novateur qui envisage une nouvelle façon d'habiter la ville pour les familles visant une clientèle consciente des enjeux climatiques, comprenant les notions de l'économie circulaire et d'empreinte environnementale tendant vers l'effet nul. Il y a là une occasion de démontrer notre savoir-faire eu égard aux enjeux environnementaux de l'heure et des innovations technologiques disponibles. Nous devons concevoir un projet urbain qui serait une référence et à la hauteur de notre statut de ville du design de l'UNESCO.

L'innovation est au cœur de la conception de ce projet inspirant tourné vers l'avenir qui s'inscrit dans nos engagements internationaux de réduction de GES. Il doit faire progresser la recherche sur des aspects fondamentaux d'une nouvelle façon de vivre la ville et ce particulièrement sous les aspects innovants suivants :

- Concept d'unité unifamiliale verticale
- Éclairage naturel maximisé
- Circulations horizontales minimales
- Systèmes passifs de ventilation
- Conception de volumes modulaires pré-fabricables
- Géothermie adaptée
- Agriculture urbaine (individuelle et collective)
- Rétention naturelle des eaux de pluie
- Stationnement partagé automatisé (priorisation aux voitures électriques)
- Application de principes d'économie circulaire
- Bâtiment intelligent convivial et résilient.

Intégration urbaine :

- Harmonisation et cohérence avec le développement des terrains adjacents de la SIC
- Liens avec le parc, le canal, la piste cyclable et le Vieux-Montréal
- Empreinte urbaine - îlot de chaleur nul
- Espaces commerciaux de proximité au niveau de la rue.



Enfin, mentionnons que le projet innovant du 785 rue Mill s'inscrit dans ce mouvement des grandes villes modernes qui ont fait un virage majeur dans la conception de nouveau quartier ou la revitalisation de certains autres visant la mise en œuvre du concept inclusif de « Live, Work & Play ».

PASSONS À L'ACTION

Le secteur Bridge-Bonaventure fait présentement l'objet d'une requalification urbaine qui nécessitera des modifications au zonage et à la réglementation en vigueur pour permettre le développement de la vision projetée par la Ville de Montréal, les groupes du milieu et les citoyens.

Plus particulièrement, la réglementation en vigueur ne permet actuellement pas la réalisation du projet proposé. Pour réaliser ce projet innovant sur le site du 785 Mill, le zonage doit permettre une densité entre 6 et 9, une hauteur de 80m à 120m et ajouter aux affectations permises une occupation mixte comprenant : commerce, résidentiel et institutionnel (OBNL).

Nous sommes convaincus qu'il est possible d'atteindre les objectifs de développement visés par les autorités municipales dans le cadre de cette consultation sur le secteur Bridge-Bonaventure et d'autoriser des densités et hauteurs qui seuls permettront de réaliser sur ce territoire des développements innovants tout en préservant les qualités d'aménagement urbains souhaitées (milieu vert, respect du patrimoine et fluidité des déplacements). Qui plus est, ces innovations contribueront au développement économique, à la création d'emplois et à la réduction de notre impact environnemental. Par ailleurs, elles assumeront une mixité et une densité permettant de consolider un milieu où s'allie qualité de vie, milieu de travail, culture et divertissement. Il y a un consensus à l'effet que le développement écoresponsable passe par la densification des milieux déjà urbanisés et notamment dans des secteurs en requalification comme Bridge-Bonaventure.



Sans aucun doute, il y a une façon de structurer le paysage urbain de manière à préserver les vues prédominantes. Le paysage urbain est souvent composé d'éléments signalétiques du passé tel que l'enseigne Farine Five Roses, Habitat 67, le Silo no 5, ... pour lesquels nous avons aussi une responsabilité de mise en valeur et d'intégration dans le processus de requalification du secteur. Par ailleurs, le design urbain doit aussi être modelé par les nouvelles interventions propres de notre temps et qui dans plusieurs années deviendront elles aussi des icônes historiques. L'avenir de nouveaux quartiers doit comprendre des éléments d'identifications temporelles.

Cela étant dit, cette vision du futur ne met pas en cause l'orientation du plan d'urbanisme lequel prévoit pour ce secteur une hauteur de 65m. Toutefois, comme mentionné précédemment, il est possible parfois souhaitable d'identifier des endroits stratégiques des sur-hauteurs afin d'affirmer la volonté de marquer une époque, un paysage urbain, témoins importants à cause d'un virage dans nos modes de vies urbaines. La position stratégique du 785 en tête d'îlot, son usage historique (lot hydraulique no 1), son enlignement direct avec le milieu bâti du côté nord du canal et l'exemplarité de son concept peuvent justifier une hauteur de plus de 80m. Notez que le 785 Mill est en vis-à-vis de la rue Duke qui longe l'emprise du boulevard urbain et forme un triangle à l'extrémité ouest avec le C40 (image 7) pour lequel le plan d'urbanisme permet une hauteur de 80m. C'est aussi une façon de connecter ce futur quartier à la trame urbaine tant sur le plan visuel que sur le plan physique par la future connexion à la trame de rue par la prolongation de la rue Peel vers la rue Mill.

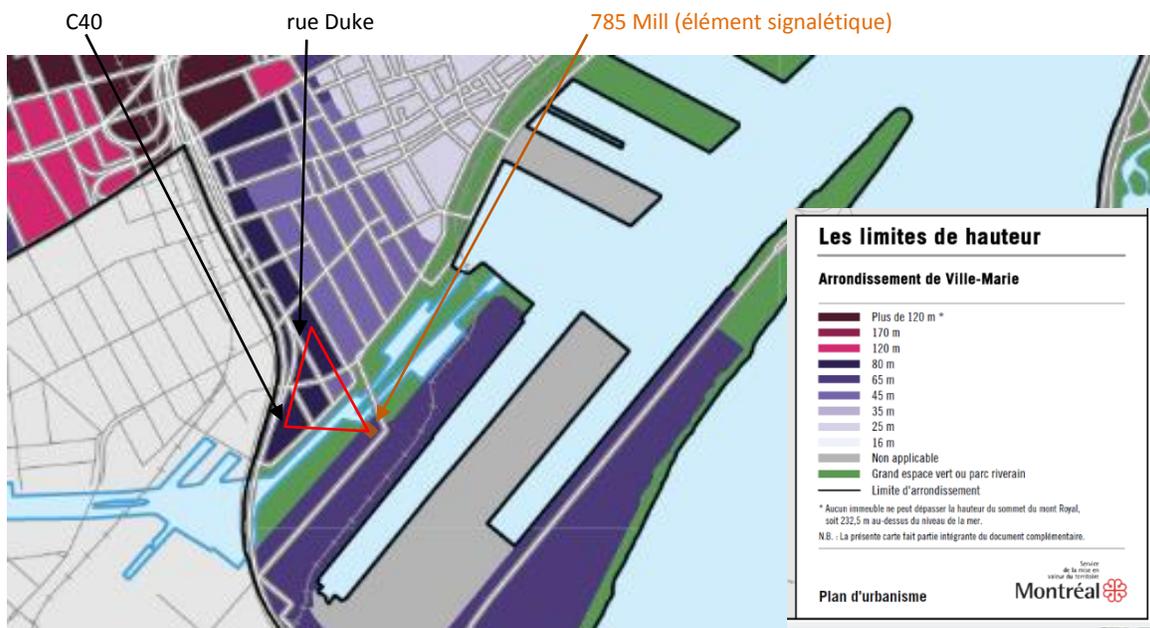


Image 7. Plan d'urbanisme (limites de hauteur) de l'arrondissement de Ville-Marie

De plus, il faut prendre acte que ce secteur a trop longtemps été abandonné, il est maintenant temps d'agir. D'abord, il faudra établir rapidement un consensus, faire les modifications réglementaires nécessaires, ajuster le plan d'urbanisme du secteur et autoriser la mise en œuvre de projet dans les meilleurs délais afin de maintenir le Momentum que connaît Montréal en matière de développement économique et de création de nouveaux milieux de vie.

Enfin, nous demandons à la commission dans ses recommandations qu'elle soumettra aux autorités de la Ville de Montréal-Arrondissement Ville-Marie de mettre l'accent sur la nécessité d'agir promptement sur les points suivants :

1. Accélérer le processus de modifications réglementaires, de modifications au plan d'urbanisme et tout autre concordance qui en découle;
2. Mettre en place la réglementation pour amorcer le développement par secteur où il y a un large consensus, notamment la Pointe-du-Moulin avec la mise en valeur du



Silo no 5 qui sommeille depuis trop longtemps. Notez que les terrains à développer dans ce secteur sont détenus par uniquement 2 propriétaires, soient ceux du 785 Mill et de la SIC. De ce fait et dans l'éventualité où il y aurait un consensus sur son acceptabilité sociale et sur ses paramètres de développement, ce secteur serait tout désigné pour entamer, dans les plus brefs délais, la valorisation d'un quartier prioritaire pour Montréal;

3. Accélérer la planification et la réalisation des infrastructures d'utilités publiques (aqueduc, réseau d'eau, égouts, système de communication) pour éviter des délais indus dans le redéveloppement du secteur;
4. Compléter les liens cyclables, piétons et routiers entre le sud et le nord du Canal de Lachine afin d'améliorer les liens entre les quartiers, la fluidité des déplacements et plus spécifiquement en matière de mobilité active.

En vous remerciant de l'attention portée à nos préoccupations concernant le futur du secteur Bridge-Bonaventure, nous demeurons disponibles pour davantage d'informations et pour toute collaboration avec les instances municipales.

Dans l'attente, nous vous prions d'accepter, madame et messieurs les Commissaires, l'expression de nos salutations distinguées.

Vianney Bélanger, président
COPRIM Inc.

Au nom des propriétaires du 785 Mill