

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.

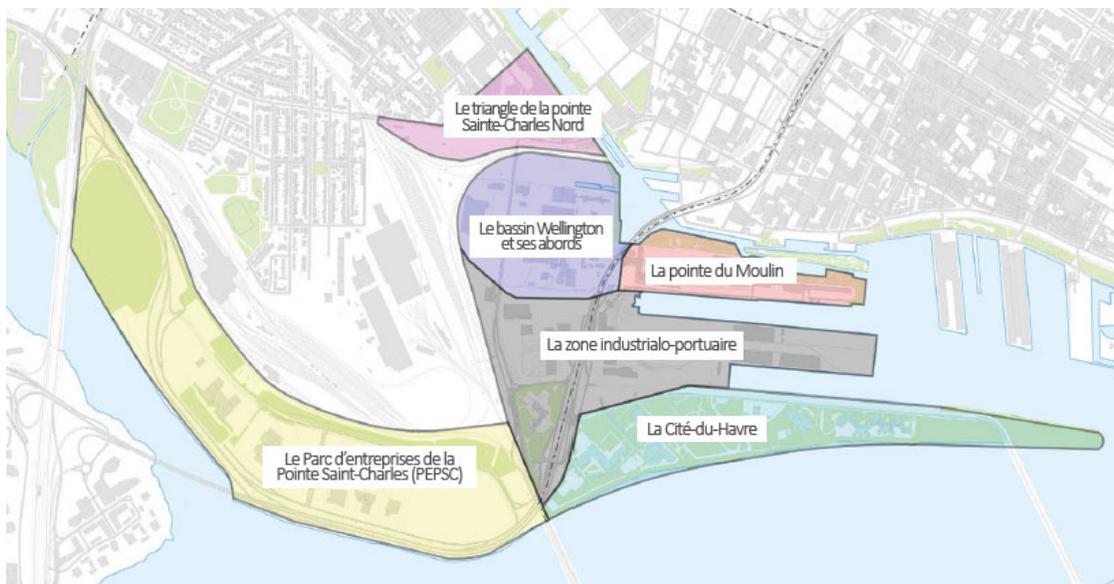
De la révolution industrielle jusqu'à nos jours, Bridge-Bonaventure occupe une place particulière dans l'histoire du développement de Montréal. Déjà au 19e siècle, le territoire servait de plaque tournante pour les transports (maritime, ferroviaire, routier) et le commerce, en particulier après la construction 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.