



Montréal



Bridge-Bonaventure

Plan directeur de mise en valeur
Modifications au Plan d'urbanisme

Office de consultation publique de Montréal | séance d'information
9 mai 2023

01

Contexte

02

Territoire

03

Vision

04

Forme urbaine

05

Stratégie de mise en valeur



An aerial photograph of a city, likely Montreal, showing a large river (St. Lawrence River) at the top, a bridge crossing it, and a complex highway interchange (Autoroute 15) in the center. The city is densely packed with buildings, and there are green spaces and parks scattered throughout. The text "1 | Contexte" is overlaid in the center of the image.

1 | Contexte

BREF HISTORIQUE DE LA DÉMARCHÉ

- Consultation publique par l'OCPM (mai à octobre 2019)
- Rapport de l'OCPM - 47 recommandations (mars 2020)
- Création d'une Table de concertation (mars 2021)
 - Composée d'acteurs clés du milieu
 - Tribune d'échanges et de mobilisation
 - Rôle consultatif auprès de la Ville
- Tenue de 5 ateliers thématiques
(60 organisations participantes - printemps 2021)



Rapport de consultation publique

L'AVENIR DU SECTEUR BRIDGE-BONAVENTURE

An aerial photograph of a city, likely Montreal, showing a large river (St. Lawrence River) at the top, a bridge crossing it, and a complex highway interchange (Autoroute 15) in the center. The city is densely packed with buildings, and there are green spaces and parks scattered throughout. The text '2 | Territoire' is overlaid in the center of the image.

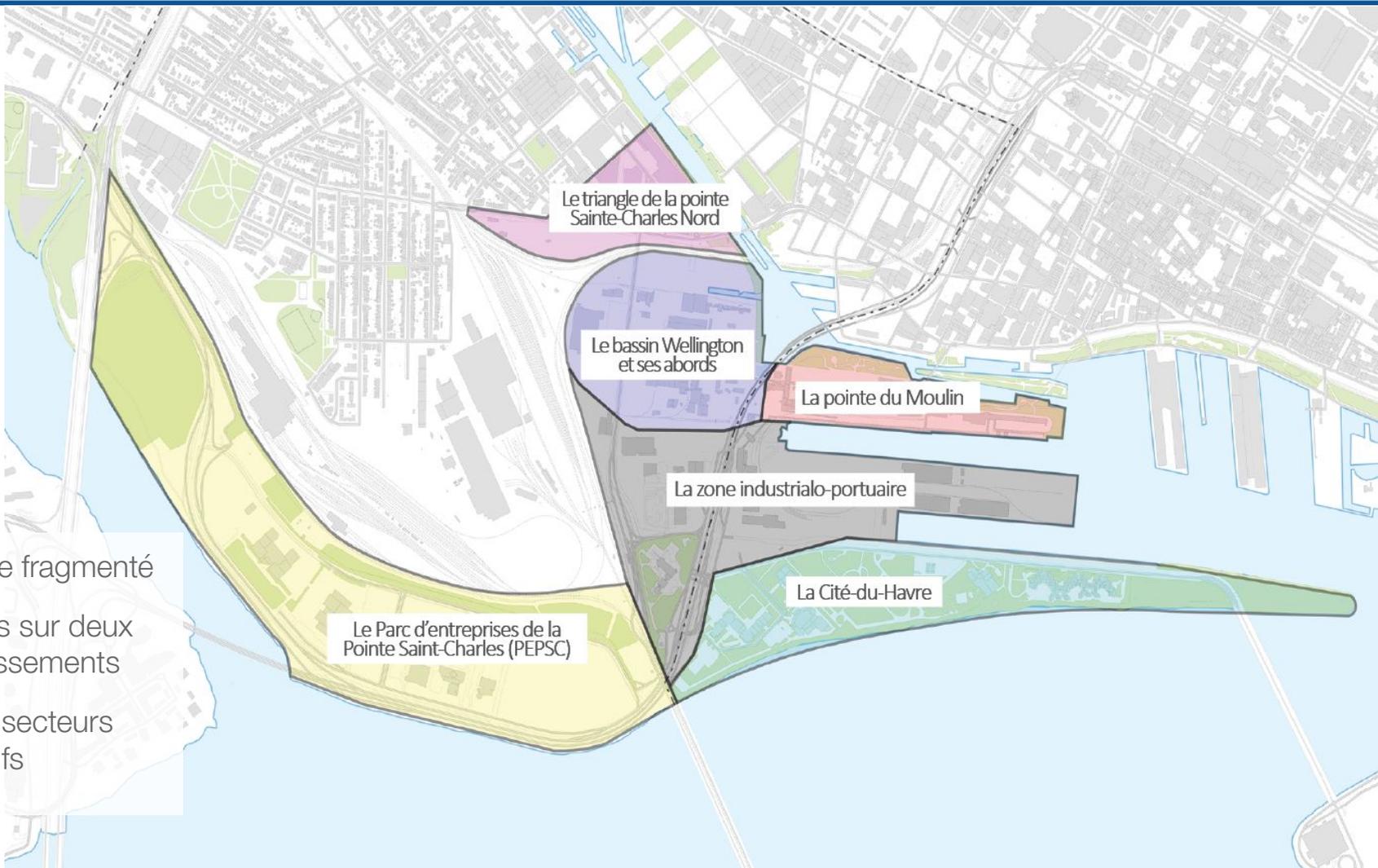
2 | Territoire

LIMITES

- 2,3 km²
- Secteur d'emplois aux portes d'entrée du centre-ville
- Présence d'habitations sur la Cité-du-Havre
- Partiellement construit par remblais dans le fleuve

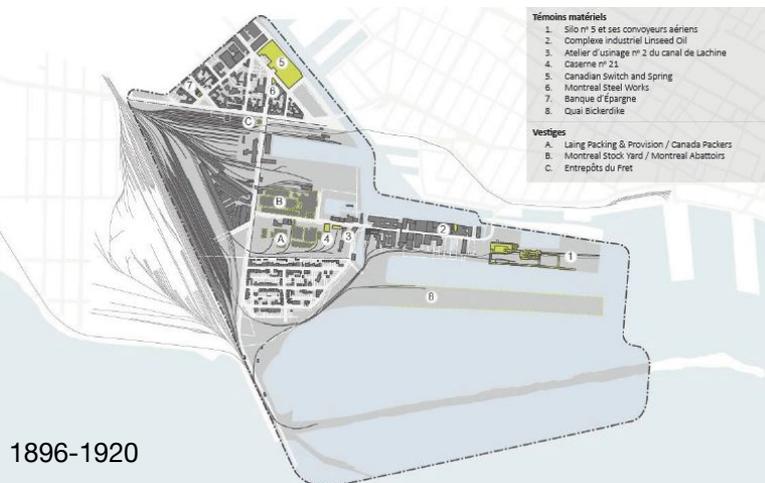
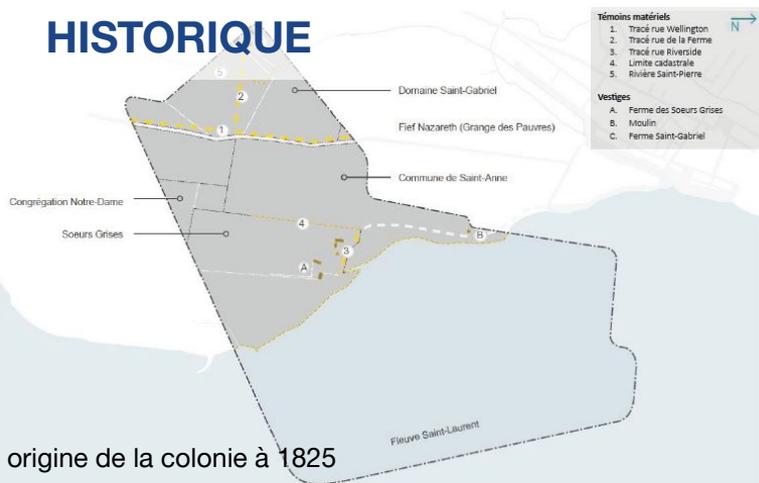


LIMITES



- Territoire fragmenté
- Répartis sur deux arrondissements
- 6 sous-secteurs distinctifs

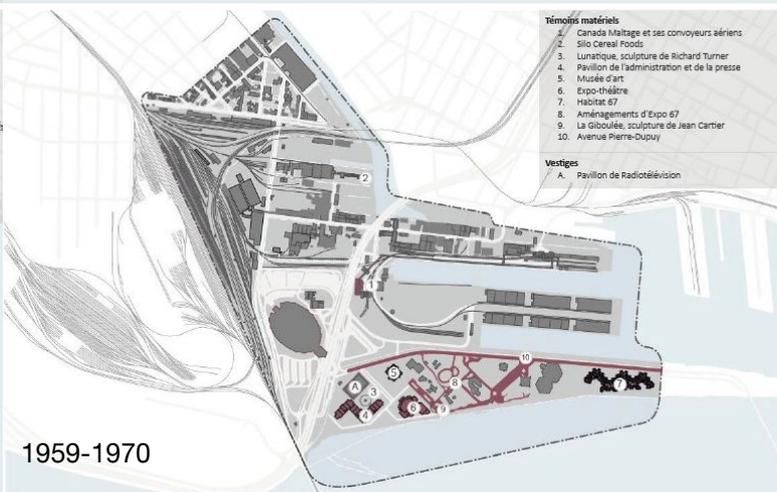
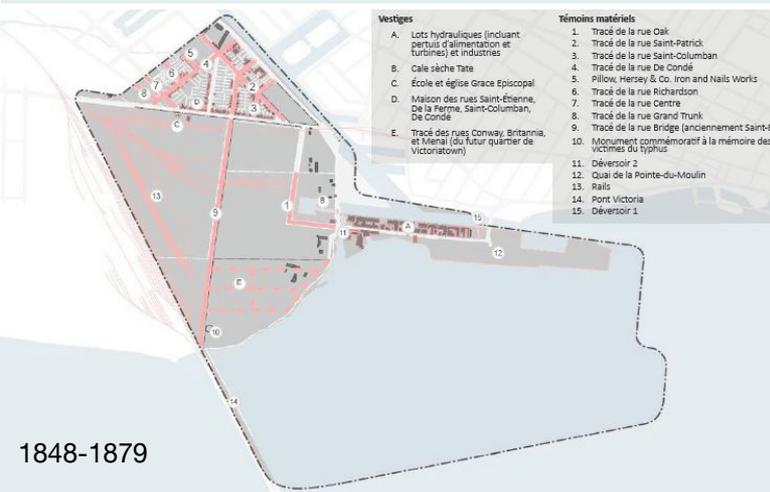
HISTORIQUE



Maison de la ferme, Pointe-Saint-Charles
(source : Archives des Soeurs grises)



Pose de la pierre du monument marquant les tombes de 6 000 immigrants, pont Victoria, 1859 (Musée McCord)



Carte postale montrant la Cité du Havre, 1907 (Encyclopédie du patrimoine culturel de l'Amérique française)

GRANDS CONSTATS



An aerial photograph of a city, likely Seattle, showing a large river, a bridge, and a complex highway interchange. The city buildings and green spaces are visible below the infrastructure. The text "3 | Vision" is overlaid in the center.

3 | Vision

ÉNONCÉ DE VISION

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.

5 GRANDES ORIENTATIONS

O-1

Une vocation économique renforcée par des milieux de vie et d'emplois respectant l'esprit du lieu

O-2

Les composantes patrimoniales et paysagères protégées et mises en valeur

O-3

Des parcours d'entrée de ville attrayants aux paysages uniques enrichissant l'expérience de tous les usagers

O-4

Le renforcement des connexions et les déplacements en transport actif et collectif au coeur de la mobilité

O-5

La mise en réseau des espaces publics et des lieux emblématiques soutenue par une trame verte et bleue

TRANSITION ÉCOLOGIQUE : AU COEUR DE LA PLANIFICATION

LES PRIORITÉS DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE IDENTIFIÉES AU PLAN STRATÉGIQUE MTL 2030

Réduire de 55 % les émissions de GES sous les niveaux de 1990 d'ici à 2030 et devenir carboneutre d'ici à 2050.

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.

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.

Développer une économie plus verte et inclusive en soutenant notamment l'économie circulaire et sociale, l'achat local et écoresponsable, et la création de nouveaux emplois écologiques de qualité.

Tendre vers un avenir zéro déchet, plus durable et propre pour les générations futures, notamment par la valorisation des matières résiduelles.

Planifier un réseau thermique urbain en partenariat avec les entreprises locales et les promoteurs immobiliers.

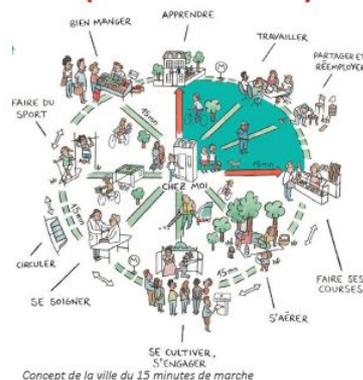
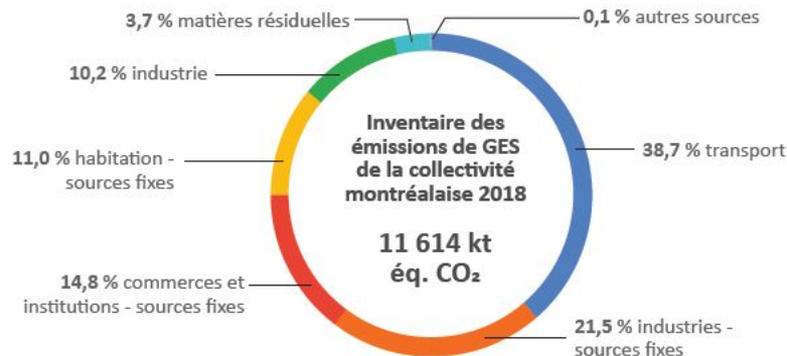
Assurer une gestion intégrée exemplaire des eaux pluviales en profitant de la proximité du canal de Lachine et du fleuve et en minimisant les infrastructures souterraines.

Délimiter dans le sous-secteur du bassin Wellington une zone à priorité piétonne combinée à des pôles de mobilité et espaces de logistique urbaine.

Favoriser l'implantation de systèmes centralisés de gestion des déchets et d'espaces de valorisation des articles de réemploi.

Soutenir la mise sur pied d'une gouvernance locale pour administrer les pôles de logistique et de mobilité.

LES MOYENS PHARES DE MISE EN ŒUVRE POUR LE SECTEUR BRIGDE-BONAVENTURE

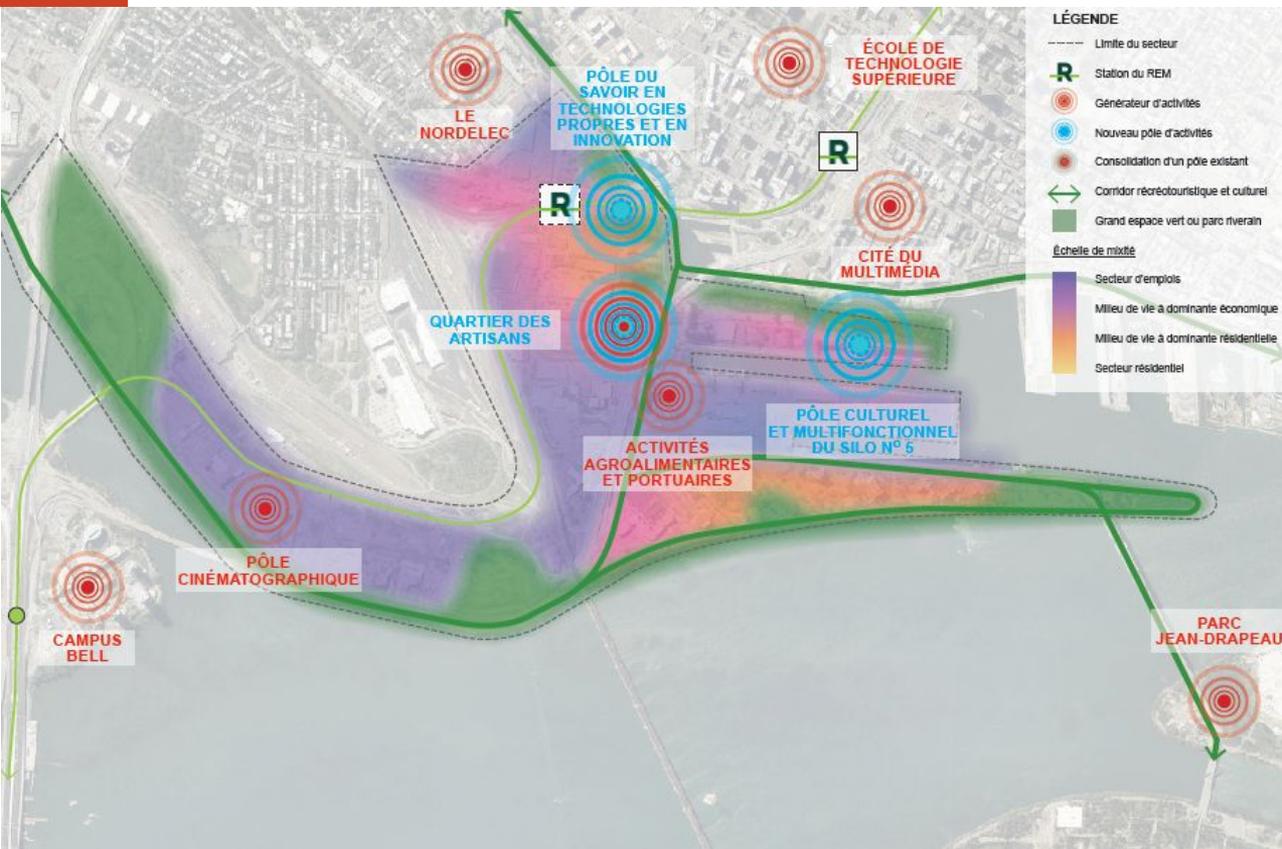


Objectif 2050

0

émission nette

0-1 VOCATIONS DU TERRITOIRE



Consolider les activités économiques existantes dynamiques



Diversifier les activités en misant sur les technologies propres, la culture et le tourisme



Créer des milieux de vie et d'emplois mixtes et sains

CONDITIONS GAGNANTES À L'INTRODUCTION D'HABITATIONS



- Compatibilité de l'habitation face aux nuisances et aux risques de sécurité civile
- Inclusion de logements sociaux, abordables et familiaux
- Accessibilité à des services et des commerces de proximité à distance de marche par des parcours sécuritaires et agréables
- Un site pour accueillir un projet de mutualisation des besoins en équipements collectifs (scolaire, sportif, culturel, communautaire)
- Conditions de mobilité acceptables

HYPOTHÈSE D'AMÉNAGEMENT



- Au moins **7 600 logements** (incluant sociaux, abordables et familiaux)
- Environ **560 000 m²** d'activités économiques et institutionnelles

MODIFICATIONS AU PLAN D'URBANISME PROPOSÉES



SECTEUR D'ACTIVITÉS DIVERSIFIÉES

Aire à dominante économique qui peut accueillir, sous certaines conditions, l'intégration d'un usage résidentiel à proximité du réseau de transport collectif.

- Commerce
- Bureau
- Industrie légère
- Équipement collectif ou institutionnel
- Habitation, si compatible avec les usages, l'intensité des nuisances et des risques et la nature du cadre bâti

O-2 PATRIMOINE



Préserver les bâtiments, les vestiges et les ouvrages d'intérêt

Subordonner les constructions et les aménagements à la mise en valeur du patrimoine

Promouvoir et favoriser l'accessibilité aux composantes patrimoniales

O-3 ENTRÉES DE VILLE



- 1 Parcours de l'axe Bonaventure
- 2 Parcours du parc linéaire du Canal-de-Lachine
- 3 Parcours du pont Victoria
- 4 Parcours du corridor ferroviaire de passagers et du REM
- 5 Parcours de la Cité-du-Havre
- 6 Parcours de la rue Bridge
- 7 Parcours de la rue Wellington
- 8 Parcours de la rue Mill
- 9 Parcours de la rue Saint-Patrick



Créer des parcours d'entrée de ville attrayants pour tous



Maintenir la prédominance et mettre en valeur les marqueurs territoriaux

O-4 MOBILITÉ



Reconstruire l'autoroute Bonaventure en boulevard urbain



Apaiser et réduire la circulation de transit



Créer une zone à priorité piétonne



Réaménager les rues en privilégiant la mobilité active

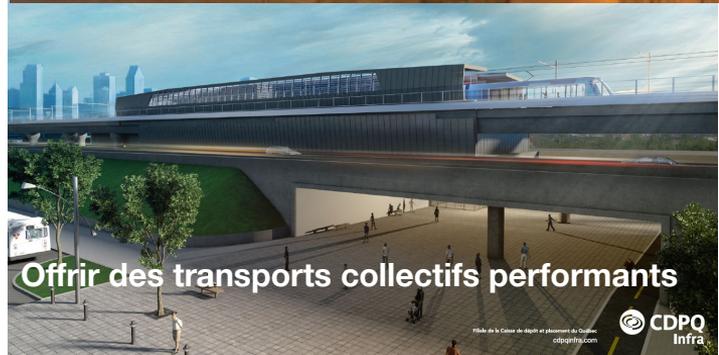
O-4 MOBILITÉ



Déployer un réseau cyclable continu et sécuritaire (12 km supplémentaires)



Bonifier les liens existants et créer 7 nouveaux (à évaluer)



Offrir des transports collectifs performants



Assurer une gestion optimale du stationnement

O-5 RÉSEAU D'ESPACES VERTS PUBLICS



An aerial photograph of a city, likely Montreal, showing a large river (St. Lawrence River) at the top, a bridge crossing it, and a complex highway interchange (Autoroute 15) in the center. The city is densely packed with buildings, and there are green spaces and parks interspersed throughout. The text '4 | Forme urbaine' is overlaid in the center of the image.

4 | Forme urbaine

Une approche adaptée à chaque sous-secteur

Des balises
d'aménagement pour
encadrer la forme urbaine

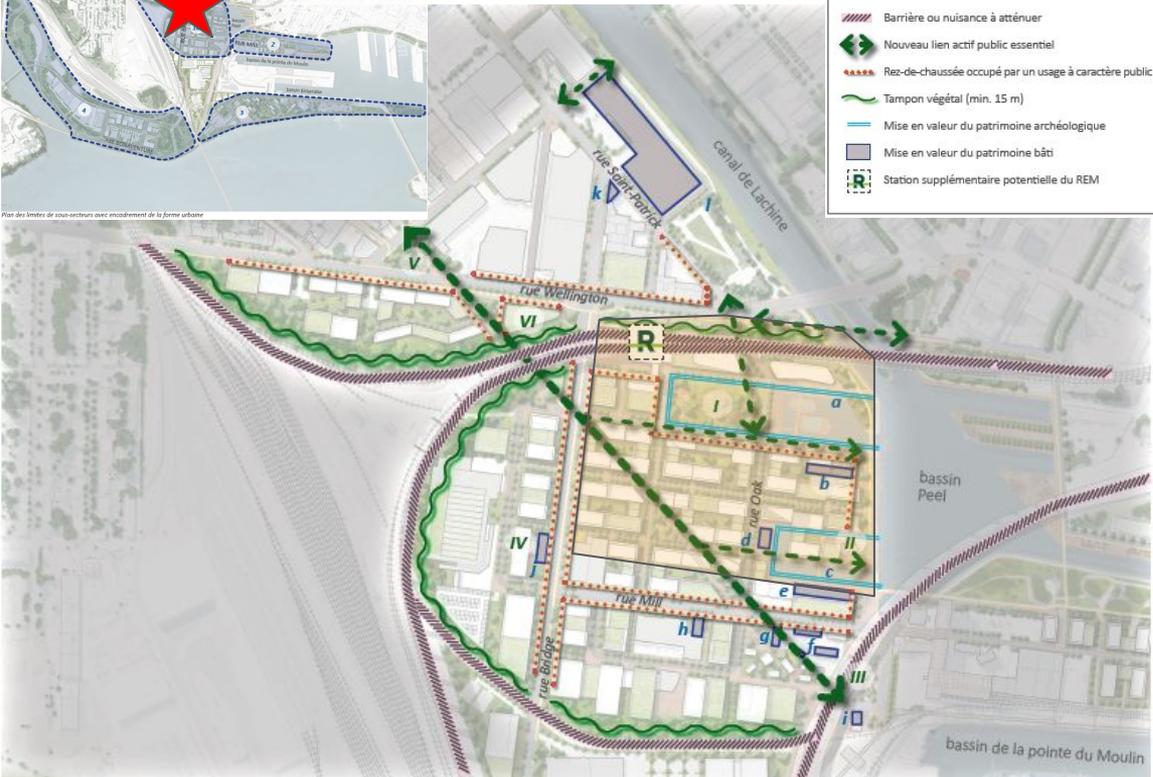


Plan des limites de sous-secteurs avec encadrement de la forme urbaine

BASSIN WELLINGTON ET TRIANGLE DE LA POINTE SAINT-CHARLES NORD



Plan des limites de sous-secteurs avec encadrement de la forme urbaine



Plan schématique des éléments orientant la forme urbaine du sous-secteur bassin Wellington et ses abords et du triangle de la pointe Saint-Charles Nord

LÉGENDE

- Barrière ou nuisance à atténuer
- Nouveau lien actif public essentiel
- Rez-de-chaussée occupé par un usage à caractère public
- Tampon végétal (min. 15 m)
- Mise en valeur du patrimoine archéologique
- Mise en valeur du patrimoine bâti
- Station supplémentaire potentielle du REM



Image du projet Esplanade Cartier, par Prével et NOS Architecture



Image d'un exemple inspirant : le projet Arbra dans Griffintown, par Provencher Roy



Exemple inspirant : l'ancien quartier industriel Nordhavn à Copenhague, par Cobe Architecture

BASSIN WELLINGTON ET TRIANGLE DE LA POINTE SAINT-CHARLES NORD



Schéma de cônes visuels vers les marqueurs structurants à préserver et illustrant les cotes altimétriques de hauteur construite à ne pas dépasser

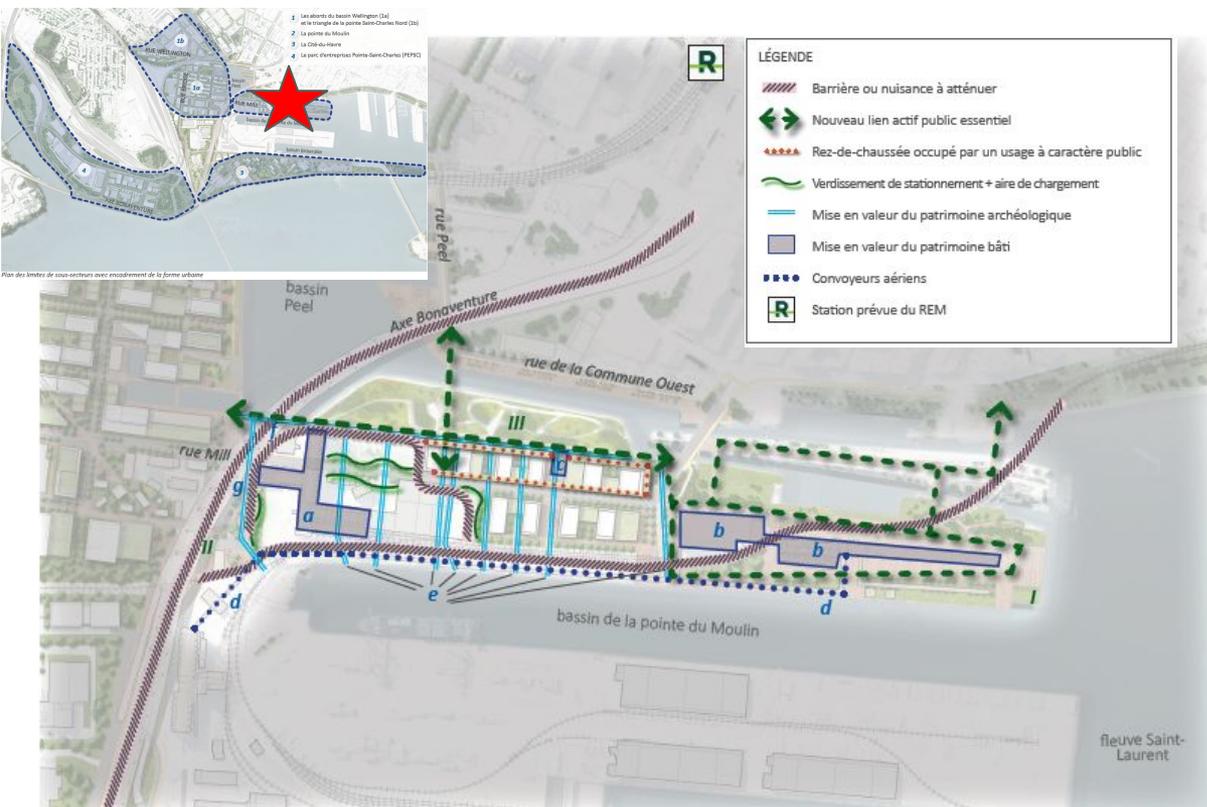
Prendre en compte la hauteur des bâtiments existants en bordure du canal de Lachine dans Pointe-Saint-Charles

Maintenir la prédominance des silos P&H Milling et d'ADM, incluant l'enseigne Farine Five Roses :

- Privilégier des hauteurs construites variant entre 7 et 25 m
- Permettre quelques bâtiments d'une hauteur maximale de 65 m, sous conditions

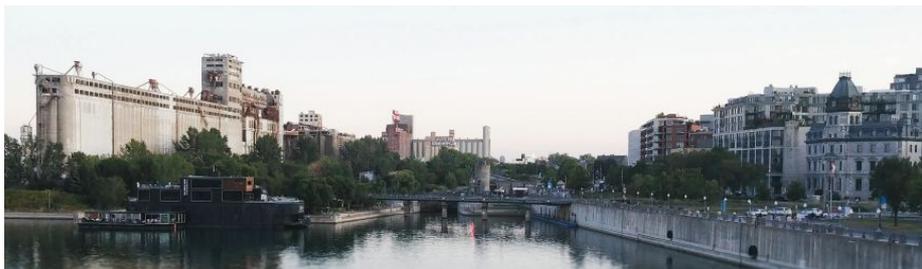
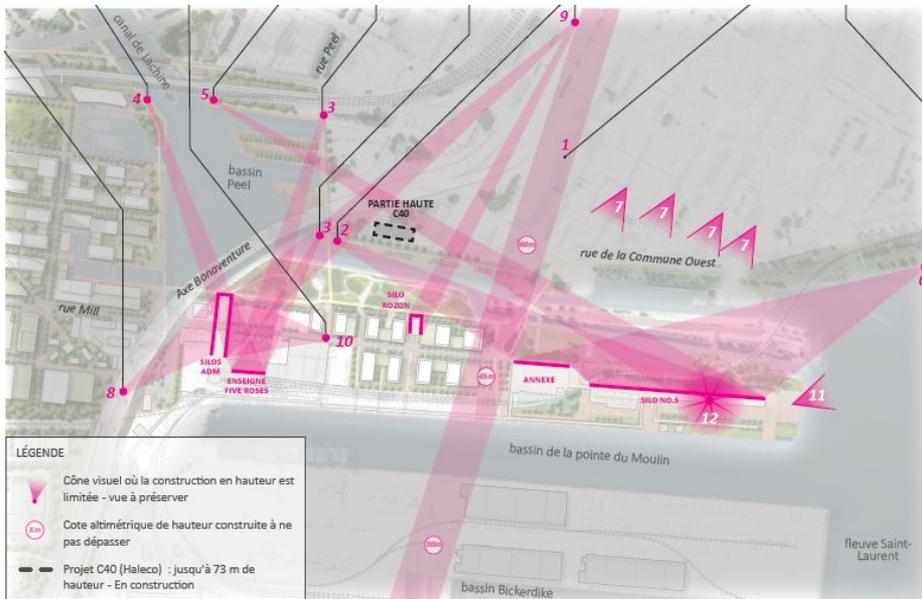


POINTE DU MOULIN

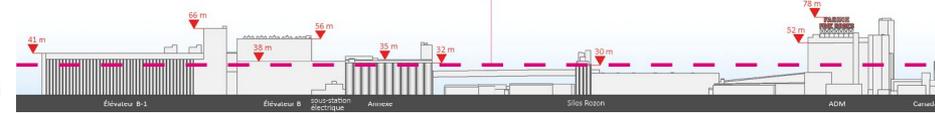


62. Exemple de réhabilitation d'anciens silos en musée, Zeitz Museum of Contemporary Art Africa, Cape Town, Afrique du Sud

POINTE DU MOULIN



Hauteur maximale caractéristique du faubourg des Récollections et du Vieux-Montréal (30 m)



Conserver la configuration linéaire de la pointe du Moulin en prolongement et en équilibre avec le faubourg des Récollections et le Vieux-Montréal (11 à 30 m)

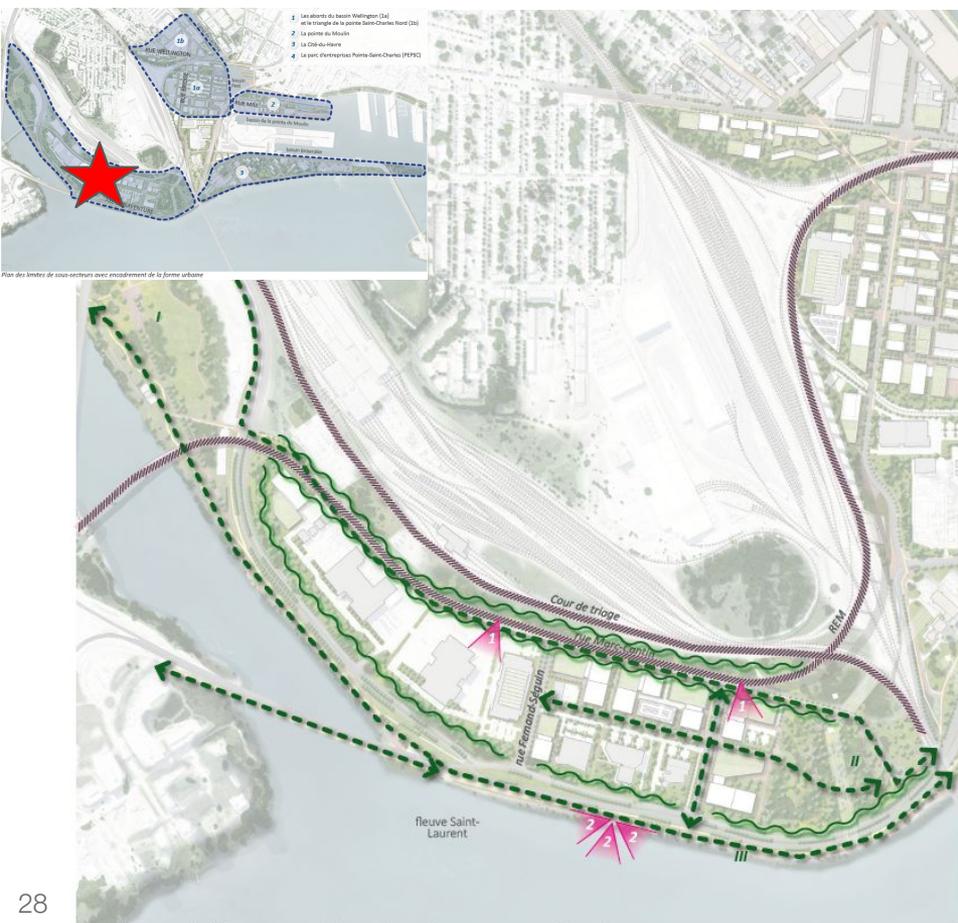
Permettre la construction de pointes de hauteur (max. 65 m)

Conserver la prédominance des silos n° 5 et d'ADM :

- Prévoir une distance importante entre les pointes de hauteur et les silos
- Préserver les vues d'intérêt



PARC D'ENTREPRISES DE LA POINTE-SAINT-CHARLES



Plan des limites de sous-secteurs avec encadrement de la forme urbaine

Plan schématique des éléments orientant la forme urbaine du sous-secteur pointe du Moulin



Culver studios, Studios cinématographiques, Washington (source : Archdaily)

CITÉ-DU-HAVRE



Plan schématique orientant la forme urbaine sur la Cité-du-Havre



Extrait du plan souvenir officiel Expo 67 pour le secteur de la Cité-du-Havre (source : Wikipedia)



Réutilisation des voies de circulation existantes datant d'Expo 67



Représentation de diversité architecturale et articulation des volumes des bâtiments (source : Panda Tower, Toronto et Harmonic + Masson & Associés, Paris)



MODIFICATIONS PLAN D'URBANISME PROPOSÉES

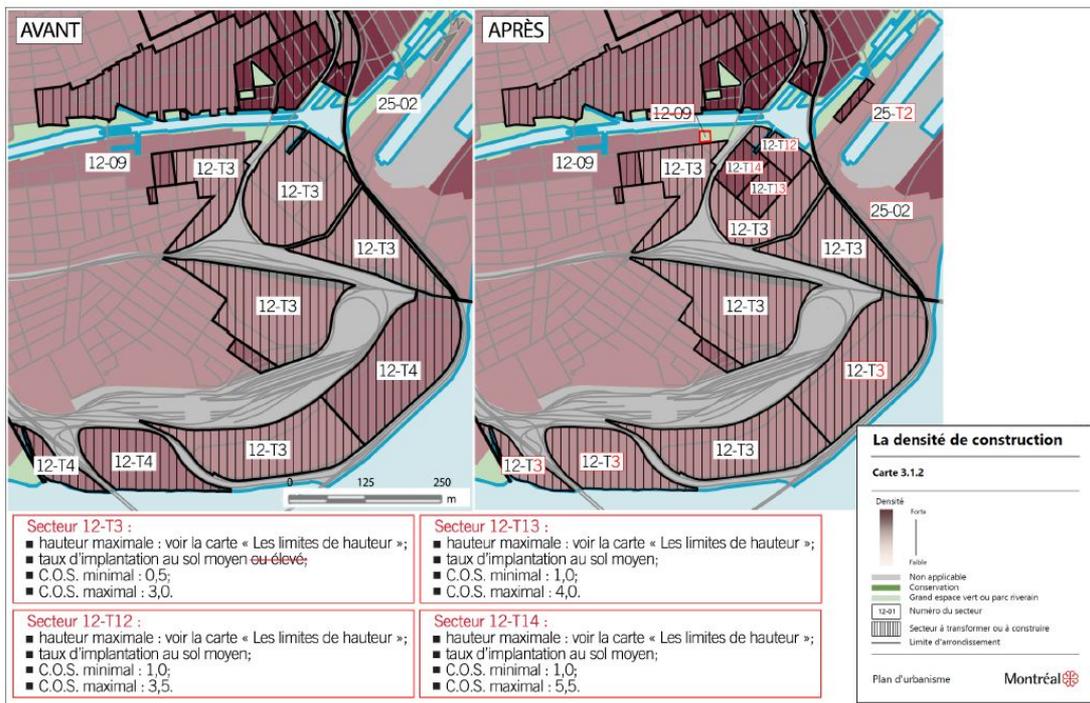


Plan illustrant les vestiges potentiels d'Expo 67 et le patrimoine bâti et naturel de la Cité-du-Havre

Modification au Plan d'urbanisme (document complémentaire)

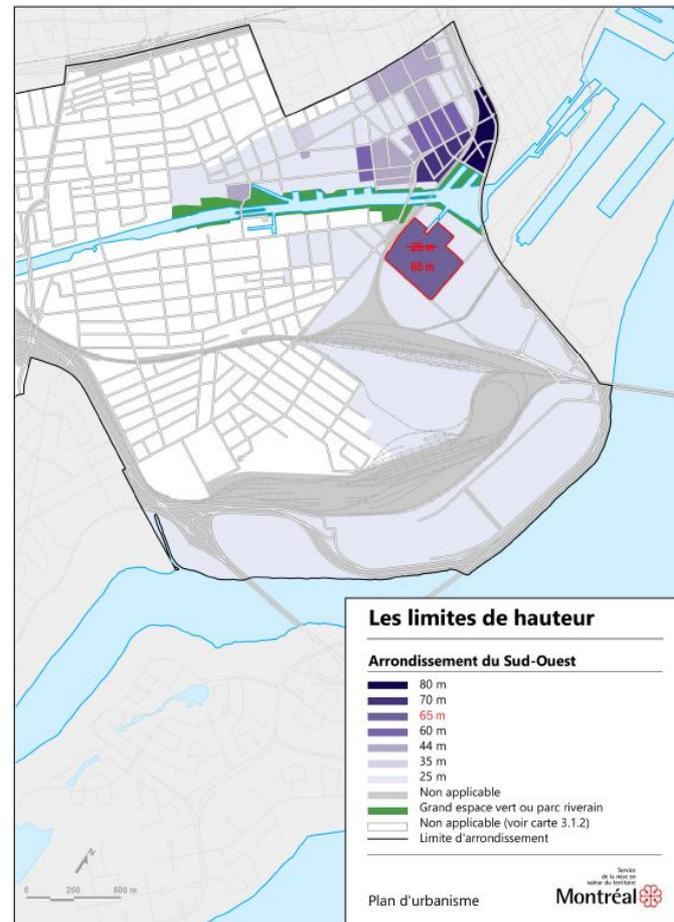
- Le COS maximal sera réduit à 4 sur l'Espace-vestiges dans la réglementation.

MODIFICATIONS AU PLAN D'URBANISME PROPOSÉES



Secteur 25-T2 :

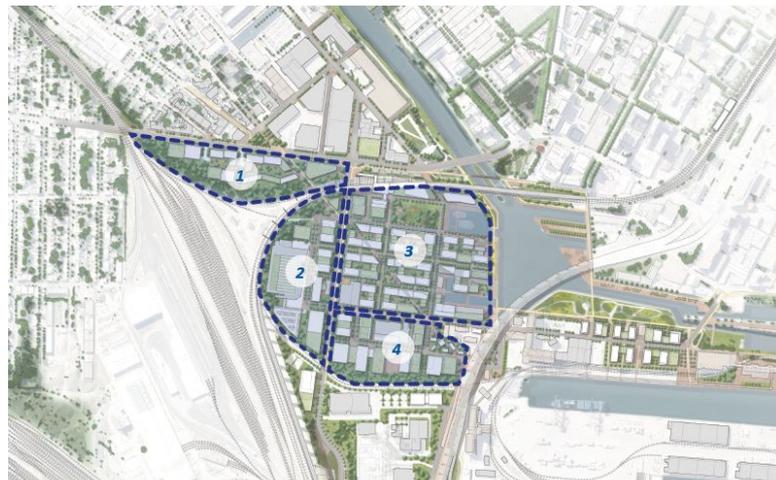
C.O.S. maximal : 6,0



An aerial photograph of a city, likely Montreal, showing a large river (St. Lawrence River) with a bridge crossing it. A major highway interchange is visible in the foreground, surrounded by dense urban development, including residential buildings and commercial structures. The scene is captured from a high angle, providing a comprehensive view of the city's infrastructure and layout.

5 | Stratégie de mise en valeur

1. Adoption d'un **PDMV** et d'un **Règlement modifiant le Plan d'urbanisme**
 - Un **plan d'action** priorisant les interventions en fonction de leurs effets de levier
2. **Révision de certains paramètres réglementaires** (usages, PIIA) en arrondissement
3. **Autorisation de l'habitation par projet** (sauf Cité-du-Havre) avec l'outil réglementaire approprié
 - **Prérequis** à l'introduction d'habitations dans certains sous-secteurs
 - Approche par projet intégré pour des zones particulières
4. Mise en œuvre d'une **stratégie d'attraction d'entreprises**
5. **Diversification des sources de financement** pour permettre la réalisation des interventions soutenues par le PDMV



Plan des zones où un plan d'ensemble devra être élaboré

PRÉREQUIS À L'INTRODUCTION D'HABITATIONS

PRÉREQUIS À L'INTRODUCTION DE L'HABITATION	CONDITIONS GAGNANTES
Entente conclue entre la Ville et les propriétaires des terrains visés	Réaménagement des rues Bridge et des Irlandais visant à réduire la circulation de transit sur les rues Wellington, Bridge et Mill
Entente conclue entre la Ville et CDPQ Infra*	Construction d'une nouvelle station du REM aux abords du bassin Wellington afin d'offrir un réseau de transport collectif structurant
Entente conclue entre la Ville et les propriétaires des terrains visés**	Acquisition municipale des rues Mill, des Irlandais et Riverside afin de maintenir l'accessibilité publique au secteur
Réalisation d'une étude menée par la Ville ou approuvée par elle	Confirmation de la viabilité de l'habitation face aux risques de sécurité civile provenant d'une voie ferrée, d'une cour de triage et d'une minoterie pour assurer la santé et la sécurité des futurs résidents
Réalisation d'une étude menée par la Ville ou approuvée par elle	Confirmation que les niveaux sonores et de vibration prévus à l'intérieur d'un logement offriront un environnement de qualité aux futurs résidents
Confirmation de leur faisabilité technique et financière (études) par la Ville	Réalisation de certains franchissements pour permettre aux futurs résidents d'accéder à des services et des commerces de proximité et à une école primaire à distance de marche, par des parcours sécuritaires et agréables
Entente conclue entre la Ville et les propriétaires des terrains visés	

Tableau résumant les conditions gagnantes à l'introduction de l'habitation

* Non applicable pour le sous-secteur de la pointe du Moulin

** Non applicable pour le sous-secteur du triangle de la pointe Saint-Charles Nord



HYPOTHÈSE D'AMÉNAGEMENT - EN RÉSUMÉ



- Au moins **7 600 logements** (incluant sociaux, abordables et familiaux)
- Environ **560 000 m² d'activités économiques et institutionnelles**
- Au moins un **site pour accueillir des équipements collectifs** (scolaire, sportif, culturel, communautaire)
- au moins **37,5 hectares d'espaces verts publics** incluant une **promenade riveraine**
- aménagement d'environ **12 km de voies cyclables** additionnelles
- construction visée de **7 nouveaux liens** (à évaluer)
- ajout souhaité d'une **station du REM** et amélioration de la desserte par **bus**
- création d'une **zone à priorité piétonne**
- Protection et mise en valeur du **patrimoine**
- Accessibilité accrue à l'**eau**