



Société immobilière du Canada
Canada Lands Company

Montréal, le 8 juin 2023

Monsieur Éric Cardinal
Président de la consultation

Office de consultation publique de Montréal

1414-1550, rue Metcalfe
Montréal (Québec) H3A 1X6

Objet : **Opinion de la Société immobilière du Canada dans le cadre des consultations publiques de l'OCPM concernant le Plan directeur et de mise en valeur du secteur Bridge-Bonaventure**

Monsieur Cardinal,

C'est avec enthousiasme que nous vous soumettons notre opinion dans le cadre de la démarche de consultation publique visant le Plan directeur de mise en valeur du secteur Bridge-Bonaventure et la modification conséquente du Plan d'urbanisme.

L'attachement de la Société immobilière du Canada (SIC) à Montréal est profond et constitue une grande fierté pour notre organisation. Nous saluons et soutenons donc l'intention de la Ville de Montréal et des parties prenantes du secteur Bridge-Bonaventure de donner un nouvel élan à ce secteur névralgique de la métropole.

Veillez accepter, monsieur Cardinal, l'expression de mes salutations respectueuses,

Pierre-Marc Mongeau
Vice-président, Immobilier (Québec) et Société du Vieux-Port de Montréal
Société immobilière du Canada

MÉMOIRE DE LA SOCIÉTÉ IMMOBILIÈRE DU CANADA

**DÉPOSÉ DANS LE CADRE DES CONSULTATIONS PUBLIQUES MENÉES PAR
L'OCPM POUR LE PROJET DU PLAN DIRECTEUR BRIDGE-BONAVENTURE**

20230608



TABLES DES MATIÈRES

INTRODUCTION	4		
0. INTRODUCTION	5		
0.1. UN PARTENAIRE DE CHOIX	6		
0.2. COLLABORATION ET ORGANISATION DU DOCUMENT	7		
0.3. RECOMMANDATIONS DE LA SIC	9		
LA SIC : PARTENAIRE CLÉ DE LA REQUALIFICATION DU SECTEUR BRIDGE-BONAVENTURE	10		
1.1. LES ACTIFS DE LA SIC DANS BRIDGE-BONAVENTURE	11		
POINTE-DU-MOULIN	13		
BASSIN WELLINGTON	14		
CITÉ-DU-HAVRE	15		
1.2. LA VISION ET LA MISE EN OEUVRE DU PLAN DIRECTEUR DE MISE EN VALEUR DU SECTEUR BRIDGE-BONAVENTURE	16		
1.2.1. LA SIC ET LE PDMV : DES AMBITIONS QUI CONVERGENT	16		
1.2.2. MIEUX DÉFINIR LE RÔLE DE LA VILLE DE MONTRÉAL	17		
1.2.3. TENIR COMPTE DES AVANTAGES DE LA PRÉSENCE DE LA SOCIÉTÉ IMMOBILIÈRE DU CANADA	18		
1.2.4. POUR UN CADRE DE GESTION SOUPLE DU PDMV ET DU PLAN D'URBANISME	19		
1.3. REMARQUES SUR DES ÉLÉMENTS PRÉCIS DE LA VISION ET DE LA MISE EN OEUVRE DU PDMV (SECTION III. ET V.)	21		
1.3.1. L'APPROCHE CONCEPTUELLE	21		
1.3.2. LE PAYSAGE URBAIN ET LE MARQUAGE TERRITORIAL	22		
1.3.3. L'AUTORISATION PAR PLAN D'ENSEMBLE ET L'AUTORISATION PAR PROJET	23		
1.3.4. LES CONDITIONS D'INTRODUCTION D'HABITATION	24		
1.3.5. L'OFFRE DE LOGEMENT	26		
LA POINTE-DU-MOULIN	27		
2.1. MISE EN CONTEXTE : LE PLAN DIRECTEUR DU VIEUX-PORT ET DE LA POINTE-DU-MOULIN	28		
2.2. LE PROCESSUS DE SÉLECTION DU PROPOSANT POUR LA POINTE-DU-MOULIN	28		
LE BASSIN WELLINGTON ET SES ABORDS	30		
3.1. MISE EN CONTEXTE	31		
3.1.1. LES ABORDS DU BASSIN WELLINGTON AU FIL DU TEMPS	31		
		3.1.2. L'OPPORTUNITÉ DE REQUALIFICATION DU SITE	32
		3.2. LA SITUATION FONCIÈRE DE LA SIC AU REGARD DU PDMV ET DE LA MODIFICATION AU PLAN D'URBANISME	33
		3.2.1. DESCRIPTION DE LA SITUATION FONCIÈRE	33
		3.2.2. LES CONTRAINTES OBJECTIVES DE MISE EN VALEUR DES TERRAINS DE LA SIC	34
		3.2.3. LES CONTRAINTES ASSOCIÉES AUX OBLIGATIONS DE LA SIC EN VERTU DE SA MISSION	36
		3.2.3. LA MODIFICATION PROPOSÉE AU PLAN D'URBANISME	36
		3.3. HYPOTHÈSES DE LA SIC SUR L'AMÉNAGEMENT DU SITE	38
		3.3.1. UNE APPROCHE ANCRÉE DANS LE DIALOGUE	38
		3.3.2. VISION ET STRATÉGIE	39
		3.3.3. LE BASSIN WELLINGTON ET LES DIFFÉRENTES FACETTES DU DÉCLOISONNEMENT TERRITORIAL	40
		3.3.3. LES HYPOTHÈSES SUR L'ARMATURE URBAINE	43
		3.3.4. POUR UNE CONCEPTION EXPÉRIENTIELLE DE L'ÉCHELLE HUMAINE	51
		3.3.5. APPRIVOISER LA HAUTEUR	53
		LA CITÉ-DU-HAVRE AU REGARD DU PDMV	61
		4.1. MISE EN CONTEXTE	62
		4.1.1. BREF HISTORIQUE DU SITE	62
		4.1.2. LE RÔLE DE LA SIC	63
		4.2. PORTRAIT DE LA SITUATION ACTUELLE	64
		4.2.1. LE CADRE RÉGLEMENTAIRE APPLICABLE	64
		4.2.2. PARTI PRIS EN FAVEUR DE LA CONSTRUCTION	66
		4.2.3. L'IMPORTANCE DU DÉVELOPPEMENT DU BASSIN WELLINGTON	67
		RÉCAPITULATION DES RECOMMANDATIONS DE LA SOCIÉTÉ IMMOBILIÈRE DU CANADA	68
		RÉCAPITULATION DES RECOMMANDATIONS DE LA SOCIÉTÉ IMMOBILIÈRE DU CANADA	69
		ANNEXE	71
		BIBLIOGRAPHIE	88



0

INTRODUCTION



0. INTRODUCTION

La Société immobilière du Canada (SIC) est quotidiennement présente dans la vie des Montréalaises et des Montréalais. Qu'il s'agisse de la Société du Vieux-Port de Montréal, du Centre des sciences de Montréal ou de la requalification des sites de Benny Farm, dans le quartier Notre-Dame-Grâce, et des Bassins du Nouveau Havre, dans Griffintown, la SIC est un joueur clé dans le façonnement du territoire montréalais. Les projets en cours de requalification des terrains du secteur Bridge-Bonaventure et de ceux de l'ancien siège social de l'Office National du Film du Canada sont d'autres projets structurants permettant à la SIC la réintégration des propriétés excédentaires du gouvernement du Canada dans leurs collectivités locales. Qu'il s'agisse de gérer des lieux emblématiques ou de réorienter le destin de propriétés majeures, la SIC est toujours motivée par une culture de collaboration, d'innovation et d'intégration dans les communautés.

C'est animé par cette volonté que la SIC travaille avec la Ville de Montréal afin de pouvoir miser sur des conditions optimales pour assurer avec succès le redéploiement de plusieurs de ses actifs fonciers répartis au sein de trois sous-secteurs de Bridge-Bonaventure. La proposition de Plan directeur de mise en valeur (PDMV) et la modification au Plan d'urbanisme qui s'ensuit sont des jalons importants d'un processus enclenché il y a plusieurs années et qui va se poursuivre encore. La présente opinion se veut une contribution constructive au PDMV. Elle s'inscrit en continuité de notre collaboration avec la Ville de Montréal et les parties prenantes du secteur Bridge-Bonaventure en tant que partenaire névralgique de ce vaste et important projet.

La SIC soutient les ambitions et la vision qui animent le PDMV et se réjouit de voir des convergences importantes entre ses aspirations et celles de la Ville de Montréal. Le PDMV marque un point tournant dans le projet de requalification du vaste secteur de Bridge-Bonaventure et d'une collaboration avec la Ville de Montréal qui remonte à plusieurs années déjà. Le PDMV aura pour effet de camper les principaux paramètres de sa requalification de façon durable et il aura un impact important dans la vie des Montréalaises et des Montréalais. Nous sommes enthousiastes devant la perspective de poursuivre notre collaboration avec la Ville de Montréal avec un outil de planification comme le PDMV. La SIC est enchantée de participer au processus de consultation de l'Office de consultation publique de Montréal en tant que partie prenante de ce projet.

Dans le présent document, la SIC souhaite mettre en relief certains éléments de risque dans la proposition de PDMV et la modification proposée au Plan d'urbanisme. À la lumière de notre lecture du PDMV, trois grands constats s'imposent :

- 1. Qu'il s'agisse de mobilité, de financement, de forme urbaine, de logement social, de gouvernance ou de carboneutralité, nous ne connaissons pas encore tous les tenants et aboutissants de ce vaste projet urbain. Le PDMV ne doit pas limiter la recherche de solutions mais doit permettre la mise en place d'un cadre de gestion souple et agile;**
- 2. Dans sa forme actuelle, le PDMV, et plus particulièrement la modification proposée au Plan d'urbanisme, ne permettra pas à la SIC de répondre aux attentes du public**



en matière de logements abordables et d'espaces verts, ni aux objectifs financiers nécessaires pour permettre des investissements importants en matière de décontamination et d'infrastructure.

3. Sans changements importants au PDMV et à la modification du Plan d'urbanisme, la viabilité financière d'un projet sur le site du Bassin Wellington est une source de préoccupation.

0.1. UN PARTENAIRE DE CHOIX

En tant que société d'État, la SIC est un propriétaire et un développeur foncier qui se distingue dans le paysage montréalais des acteurs du développement immobilier. La SIC travaille à enrichir la vie quotidienne des Canadiens en mettant en valeur le potentiel des lieux et des espaces qu'elle possède et exploite, tout en offrant des expériences mémorables.

La Société immobilière du Canada, l'un des grands propriétaires fonciers dans le secteur Bridge-Bonaventure, est bien au fait de l'impact qu'elle peut avoir sur la requalification du secteur et compte tirer profit de cet avantage. À cheval entre les organismes publics et les promoteurs privés, la SIC comprend les enjeux des divers acteurs et souhaite préparer la voie en établissant une vision et des stratégies d'aménagement consensuelles.

Le souhait de la SIC et de son équipe est de préparer la voie pour la requalification du secteur Bridge-Bonaventure, mais également pour la réalisation du projet de ville et des objectifs de carboneutralité de la Ville de Montréal en étant à l'avant plan des meilleures pratiques en aménagement du territoire. Pour

ce faire, notre équipe devra innover afin de jeter les bases d'un milieu de vie résilient où tous peuvent habiter, vaquer à leurs activités quotidiennes et se rassembler pour célébrer les attraits naturels et patrimoniaux du secteur.

Le mandat de la SIC consiste à acquérir et à gérer les biens immobiliers fédéraux excédentaires de sorte à optimiser les bénéfices qu'en tirent les contribuables canadiens. Cette gestion peut inclure la cession commerciale de biens immobiliers fédéraux excédentaires comme la location de certains actifs immobiliers. Cette optimisation des bénéfices est conduite par la SIC autant sur le plan communautaire que financier. L'entreprise possède donc un devoir de rentabiliser ses transactions immobilières, mais est également redevable aux communautés locales. Notamment, la SIC doit considérer les conditions du marché immobilier local et doit faire preuve de transparence dans les projets immobiliers qu'elle conduit.

Les transactions des propriétés sont réalisées selon leur potentiel d'aménagement et la possibilité d'y implanter des stratégies de planification résilientes et innovatrices en matière de réglementation comme de mise en œuvre. Les activités de la SIC et le travail qu'elle effectue dans les collectivités reposent sur les valeurs suivantes :

1. la résilience financière;
2. la durabilité de l'environnement; et
3. l'impact social.

En tant que développeur foncier, le rôle de la SIC consiste à mettre en place les conditions essentielles au développement de ses terrains



en fonction de ses critères et de ses objectifs économiques, mais aussi en tenant compte de toutes autres priorités corporatives, comme l'impact social et environnemental. En matière d'objectifs économiques, la SIC s'apparente aux développeurs du marché privé : elle doit s'assurer de la viabilité économique de ses opérations et son autonomie financière. La SIC ne reçoit pas de subventions de la part du gouvernement du Canada. Cependant, elle a des responsabilités vis-à-vis de la collectivité et possède un impératif de rentabilité financière. La SIC a comme objectif de pérenniser son existence et d'engendrer un impact social, économique et environnemental positif dans les communautés canadiennes.

Pour articuler ses obligations économiques, sociales et environnementales, la SIC mise sur la collaboration avec les acteurs publics et privés du développement immobilier ainsi que sur une culture de l'innovation, de la créativité et de l'exemplarité. Ceci est manifeste dans l'obligation qu'elle s'impose de mener ses propres démarches d'engagement avec la communauté dans ses projets de développement et dans la mise en place de conditions économiques et sociales favorables à des milieux de vie sains, pérennes et viables en amont des phases de développement.

Dans ce contexte, la présence centrale d'un développeur foncier comme la SIC au sein du secteur Bridge-Bonaventure constitue un levier majeur pour la mise en œuvre du PDMV. La présence de la SIC dans le paysage de Bridge-Bonaventure constitue une occasion unique de créer de nouveaux standards et d'augmenter les rendements non financiers résultants de la collaboration entre les milieux

paragouvernementaux, municipaux, privés et communautaires, comme ce fut le cas avec Benny Farm et les Bassins du Nouveau Havre.

0.2. COLLABORATION ET ORGANISATION DU DOCUMENT

En plus de cette introduction, le document est organisé en quatre parties suivies d'une annexe. La SIC possède des intérêts dans trois sous-secteurs de Bridge-Bonaventure et chacun fait l'objet d'une partie distincte : la Pointe-du-Moulin, le Bassin Wellington et la Cité-du-Havre. Avant d'entrer dans les considérations propres à chaque sous-secteur, une première partie est consacrée aux observations générales sur le PDMV.

Le document a été rédigé par la SIC avec la collaboration de Sid Lee Architecture. Sid Lee Architecture et Arup sont mandataires de la SIC pour l'élaboration du plan directeur du sous-secteur du Bassin Wellington depuis le printemps 2021. Durant cette période, les deux firmes et la SIC ont collaboré avec la Ville de Montréal, le milieu communautaire de la Pointe-Saint-Charles et d'autres parties prenantes publiques, privées ou sans but lucratif afin de cerner les enjeux, les opportunités et les risques liés au développement du secteur. Arup a été retenu par la SIC en tant que consultant pour soutenir l'équipe de conception en design urbain, en urbanisme, en planification et en architecture de Sid Lee Architecture. Le rôle de la firme de génie consiste à fournir des conseils techniques sur les plans de l'énergie, du développement durable, de la mobilité, de la gestion des eaux pluviales, des utilités publiques, des déchets, du microclimat et de la géotechnique.



sidlee architecture

Sid Lee Architecture (SLA) est une entreprise affiliée à l'agence créative Sid Lee, composée de 600 professionnels multidisciplinaires œuvrant à l'échelle mondiale à partir de ses bureaux de Montréal, Toronto, Paris et Los Angeles. Fondée en 2009 par l'intégration de la firme d'architecture Nomade (fondée en 1999), SLA est dirigée par Jean Pelland et Martin Leblanc, architectes et associés principaux.

Grâce à son équipe multidisciplinaire composée d'environ 70 experts, l'expertise de l'atelier traverse les échelles passant par trois départements, de l'urbanisme et du design urbain, à l'architecture, jusqu'au design d'intérieur. La firme œuvre pour une grande variété de clients publics, privés, institutionnels et communautaires ainsi que dans un vaste éventail de projets : planification urbaine, urbanisme réglementaire, valorisation d'actifs, développements immobiliers résidentiels et multi-usages, hôtellerie, loisirs, transports, éducation et commerce de détail.

ARUP

Arup est une firme indépendante de concepteurs, planificateurs, ingénieurs, consultants et spécialistes techniques offrant un large éventail de services professionnels au Québec, au Canada et dans le monde entier. Notre expérience technique dans toutes les étapes et à toutes les échelles, ainsi que notre indépendance financière en tant qu'entreprise détenue par ses employés, nous confère une position idéale pour répondre aux enjeux particuliers de ce projet d'une importance majeure pour la Ville de Montréal et la région.

Présent au Canada depuis 1999, Arup possède des bureaux à Montréal et à Toronto employant plus de 370 collaborateurs et offrant une expertise locale à leurs communautés régionales. Avec plus de 18,000 employés travaillant au sein d'un réseau intégré de 89 bureaux dans 33 pays, la présence internationale d'Arup, en plus de sa connaissance du marché québécois, nous permet de combiner nos connaissances globales avec notre expertise locale, et ce pour relever les défis et répondre aux besoins de nos clients partout dans le monde.



Spécialisée dans la réalisation de démarche collaborative inclusive, l'Atelier Urbain catalyse les forces du milieu pour réaliser des projets aux aspirations collectives. Les services de la firme favorisent l'émergence de projets urbains durables qui marquent l'imaginaire et améliorent les milieux de vie. Le nom de la firme évoque l'espace d'échange de savoirs, de collaboration et de création qui la caractérise.

Son expérience dans la mise en œuvre de démarches collaboratives et participatives lui confirme qu'il est important de tirer parti de toutes les contributions et de la synergie de chaque partie prenante dans un projet.

Depuis l'hiver 2022, L'atelier urbain est mandaté par la SIC afin de mener une démarche d'engagement avec la communauté du sous-secteur Bassin Wellington. Un rapport d'étape sur l'avancement de cette démarche a été produit dans le cadre des présentes consultations publiques de l'OCPM.

Au terme de cette démarche de consultation initiée par la SIC, Sid Lee Architecture et Arup produiront un plan directeur complet pour le développement du sous-secteur du Bassin Wellington qui comprendra, outre le plan directeur, une stratégie de résilience et de durabilité et un guide de l'aménagement urbain.



Le présent document est organisé comme suit :

- 1. La SIC** : partenaire clé de la requalification du secteur Bridge-Bonaventure présente d'abord les propriétés sous sa responsabilité qui sont concernées par le PDMV. On y discute de la vision et des orientations d'aménagement (section III.) et de la mise en œuvre (section V.). Les principaux éléments de convergence avec la perspective et les prérogatives de la SIC sont mis en relief et des précisions sont apportées sur certains aspects afin de renforcer sa capacité d'action et d'optimiser la collaboration avec les diverses parties prenantes du développement du secteur, et particulièrement avec la Ville de Montréal.
- 2. La Pointe-du-Moulin** fait état de la démarche qui a été privilégiée pour la requalification de ce sous-secteur en mettant le site en disponibilité dans le cadre d'une demande de propositions. On y rappelle les récents jalons du travail de planification et de consultation menés par la SIC qui ont abouti aux choix d'une approche pour développer un projet de mise en valeur du sous-secteur.
- 3. Le Bassin Wellington** fait état de la démarche de planification initiée par la SIC autour de ce secteur et fait état des contraintes et opportunités de développement du site connues. La mise en disponibilité à des fins de requalification du site est contextualisée depuis les travaux de la Société du Havre de Montréal. On y discute des ambitions et de la vision pour ce sous-secteur et des défis et opportunités pour la SIC d'atteindre ses objectifs en fonction du cadre de gestion proposé dans le PDMV et les modifications au Plan d'urbanisme.
- 4. La Cité-du-Havre** clarifie le rôle de la SIC en tant que mandataire des propriétaires de cet immeuble pour son développement. Les intentions et les ambitions de la SIC pour sa

mise en valeur sont précisées à la lumière de son histoire et de l'ensemble du secteur Bridge-Bonaventure.

Annexe : Mémoire sur l'aspect de la mobilité produit par ARUP et portant spécifiquement sur les questions de la mobilité en lien avec le PDMV. Il apporte des commentaires et une analyse critique sur les enjeux, les orientations, le plan d'action en lien avec la mobilité et propose des recommandations spécifiques à cette thématique.

0.3. RECOMMANDATIONS DE LA SIC

Les éléments soulignés en gras dans le texte sont des recommandations de modifications ou de précisions sur le contenu du PDMV ou de la modification proposée au Plan d'urbanisme. Les recommandations sont chiffrées et elles sont toutes regroupées à la fin du document.

Au gré des parties du PDMV qui sont abordées dans le document, certains éléments de recommandations peuvent porter sur un principe général et d'autres peuvent reprendre ce principe dans un contexte plus précis.

Les recommandations se veulent constructives et sont formulées avec l'objectif d'éviter que la SIC soit incapable de s'acquitter de ses responsabilités en tant que développeur foncier et entreprise à impact. Elles visent à doter le PDMV des meilleures conditions de réalisation du projet dans son ensemble et à optimiser la collaboration avec la Ville de Montréal et les autres parties prenantes du secteur. Les recommandations sont soutenues par une connaissance approfondie des contraintes et des défis auxquels la SIC est confrontée pour la mise en valeur de ses actifs.



01

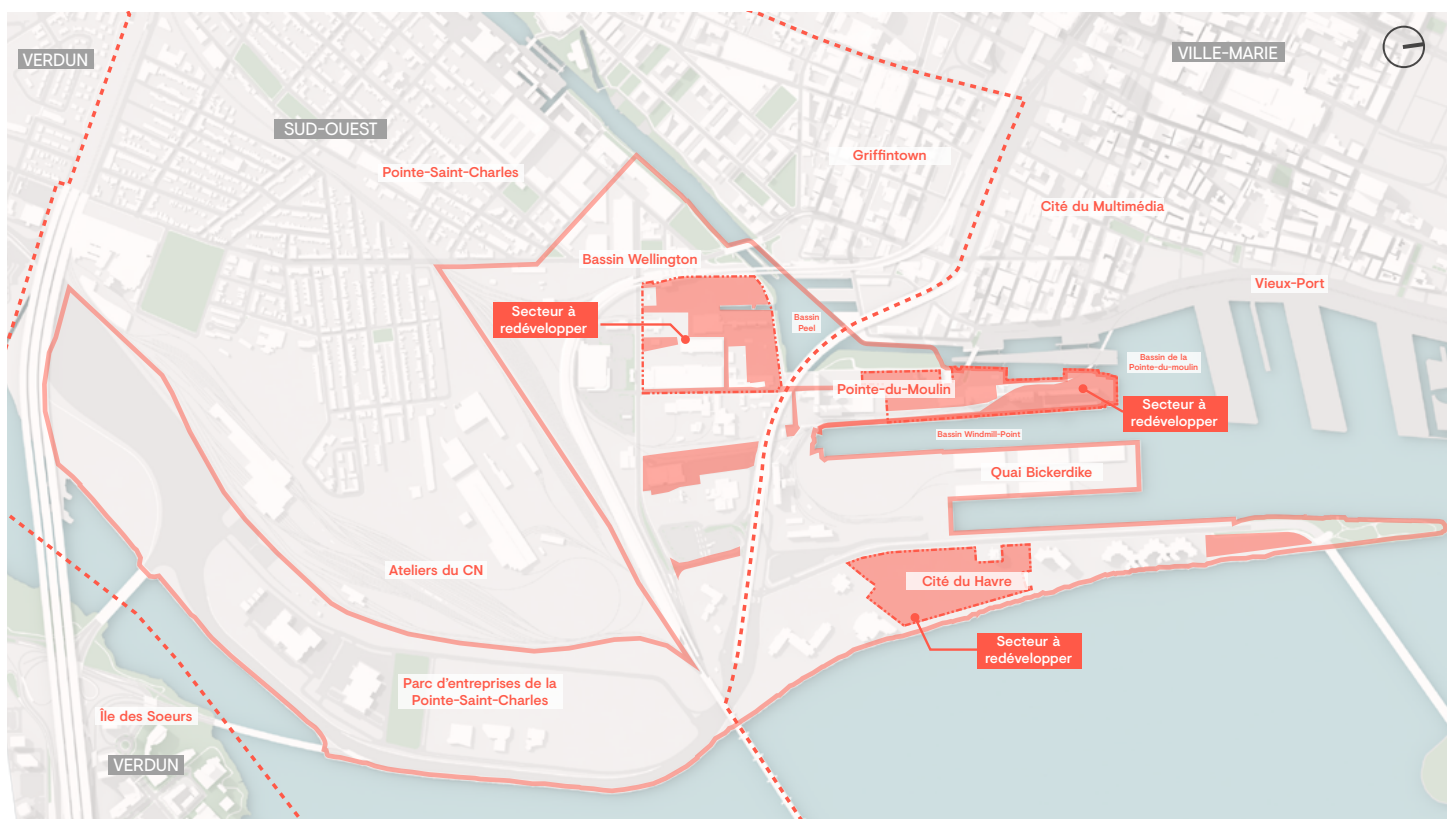
LA SIC : PARTENAIRE CLÉ
DE LA REQUALIFICATION
DU SECTEUR
BRIDGE-BONAVENTURE



1.1. LES ACTIFS DE LA SIC DANS BRIDGE-BONAVENTURE

La SIC possède des actifs dans deux sous-secteurs du secteur Bridge-Bonaventure, soit la Pointe-du-Moulin et Bridge-Wellington. Elle est aussi mandataire de la SCHL pour assurer le développement de ses actifs de la Cité-du-Havre.

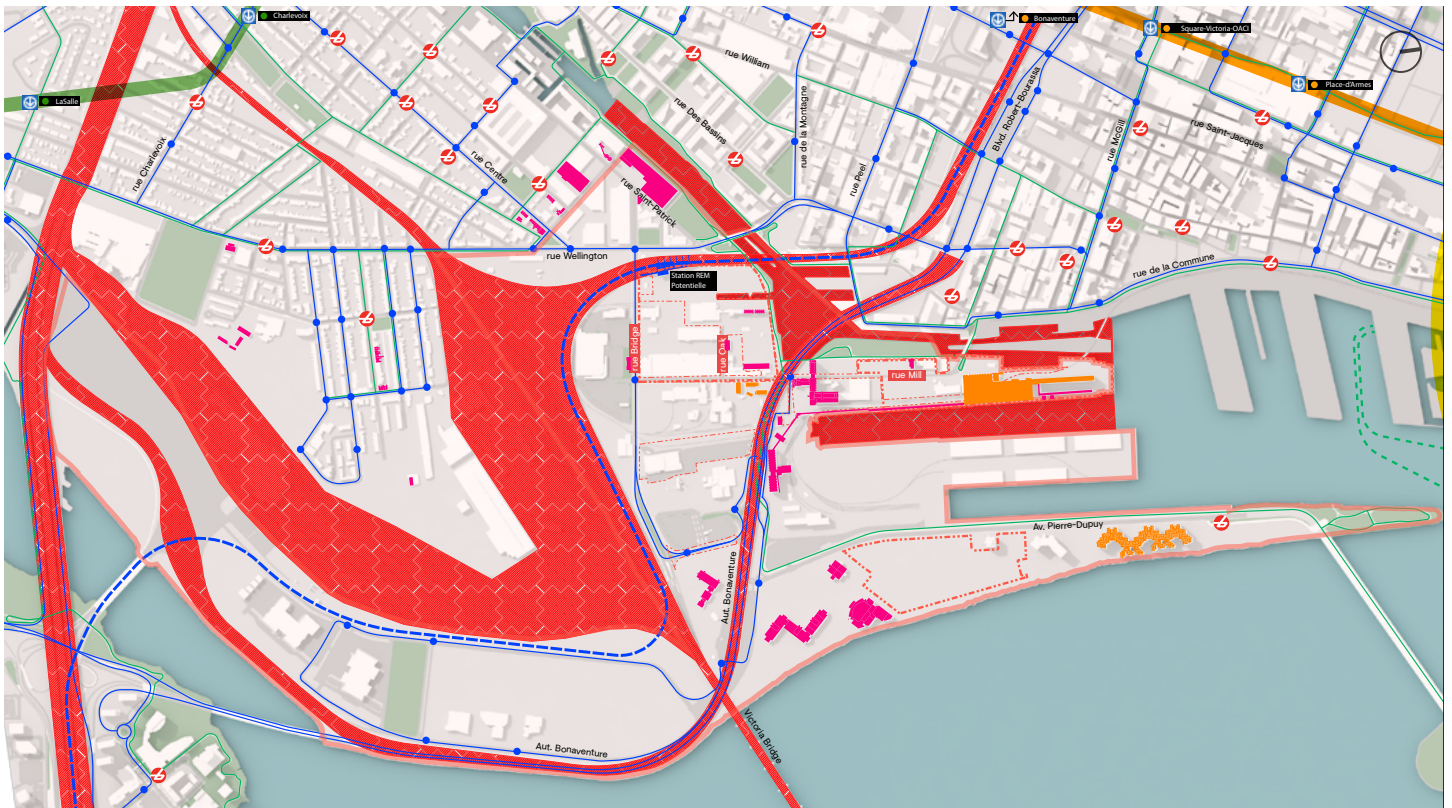
La carte ci-dessous montre l'emplacement de ces actifs et la délimitation des sous-secteurs proposée par le PDMV. Les terrains contrôlés par la SIC sujets à une requalification totalisent près de **25 hectares**.



Terrains d'intérêt pour la SIC

Ce plan désigne l'ensemble des terrains de la SIC dans le secteur Bridge-Bonaventure. Ceux concernés par des projets de requalification au sein des sous-secteurs du PDMV sont entourés d'un pointillé. [©Sid Lee Architecture]





Barrières physiques et accès au secteur Bridge Bonaventure

Pour une analyse détaillée des enjeux d'enclavement du secteur, voir la section 2. du mémorandum d'Arup sur la mobilité produit en annexe de ce document. (©Sid Lee Architecture)

Légende

- Secteurs à redévelopper
- Barrières physiques
- Réseau STM (Autobus)
- Trajet REM
- Stations et lignes de Métro
- Piste Cyclable
- S Bixi
- Bâtiment classé
- Bâtiment d'intérêt selon l'OCPM

Les propriétés à requalifier de la SIC sont présentes sur le territoire de deux arrondissements, soit Le Sud-Ouest (Bassin Wellington) et Ville-Marie (Cité-du-Havre et Pointe-du-Moulin). Les trois propriétés, comme l'ensemble du secteur Bridge-Bonaventure, sont très enclavées.

Les prochaines pages dressent le portrait de ces propriétés sous forme de fiches techniques.



POINTE-DU-MOULIN

Dominant l'horizon du Vieux-Port par leur hauteur et leur volume considérables, les structures de la Pointe-du-Moulin témoignent de l'intense activité industrielle qui caractérisait autrefois la zone riveraine de la ville. Avec son grand Silo 5, ses quais, ses tours marines et ses convoyeurs, la Pointe-du-Moulin constitue un site industriel patrimonial d'une grande valeur, aussi bien pour la ville de Montréal que pour le Canada. De plus, le secteur de la Pointe-du-Moulin est un maillon important liant le Vieux-Port de Montréal et le lieu historique national du Canal-de-Lachine de Parcs Canada.

Superficie totale: 76 485 m², 823 277 pi²

Arrondissement: Ville-Marie

Situation actuelle: terrains à requalifier

Identifiés sur le plan :

- (A) Rue Mill
- (B) Bassin de la Pointe-du-Moulin
- (C) Bassin Peel
- (D) Rue Riverside



Pointe-du-Moulin
©Google Earth



BASSIN WELLINGTON

Ce site industriel est utilisé depuis 1820, quand c'était l'emplacement de la cale sèche de Tate, et une zone importante pour l'industrie du bétail. C'était aussi l'emplacement du bassin Wellington lui-même, qui était, avant d'être majoritairement remblayé, le plus grand bassin du canal de Lachine, et utilisé principalement pour le transbordement du charbon.

Le site est aujourd'hui en grande partie vacant, la seule utilisation industrielle restante étant une minoterie. Grâce à sa position en bordure de Pointe-Saint-Charles, à l'intersection entre le Centre-ville, le Vieux Port et les Bassins Peel, ce secteur représente un site charnière dans l'accroissement des liens entre Ville-Marie, Le Sud-Ouest et les littoraux de Bonaventure et du parc Jean-Drapeau.

Superficie totale: 82 990 m², 893 296 pi²

Arrondissement: Sud-Ouest

Situation actuelle: fin des baux industriels

Identifiés sur le plan :

- Ⓐ Voie ferrée, REM et rue Wellington
- Ⓑ Bassin Peel
- Ⓒ Rue Bridge
- Ⓓ Rue Mill



Bassin Wellington
©Google Earth



CITÉ-DU-HAVRE

La Cité-du-Havre est la porte d'entrée aux vestiges de l'Expo 67. Elle-même une construction anthropique, la Cité-du-Havre est un secteur qui célèbre la Terre des Hommes, le dépassement humain et l'innovation. La Cité-du-Havre joue un rôle unique en tant que témoin de l'histoire culturelle et sociale moderne de Montréal, du Québec et du Canada. Les projets qui y ont vu le jour, autant que le site lui-même, sont issus d'une volonté de repenser et innover l'organisation de nos milieux de vie.

Superficie totale: 89 145 m², 959 548 pi²

Arrondissement: Ville-Marie

Situation actuelle: terrain vacant

Identifiés sur le plan :

- (A) Avenue Pierre-Dupuy
- (B) Bassin Bikerdike
- (C) Fleuve Saint-Laurent



Cité-du-Havre
©Google Earth



1.2. LA VISION ET LA MISE EN OEUVRE DU PLAN DIRECTEUR DE MISE EN VALEUR DU SECTEUR BRIDGE-BONAVENTURE

1.2.1. LA SIC ET LE PDMV : DES AMBITIONS QUI CONVERGENT

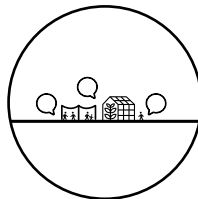
De manière générale, la SIC adhère aux constats et à la vision du PDMV du secteur Bridge-Bonaventure. Les ambitions et les valeurs mises de l'avant convergent avec celles que la SIC défend et véhicule dans le cadre de ses travaux et échanges avec la Ville de Montréal. Pour être cohérente avec son plan

stratégique, la SIC se réjouit que l'opportunité de requalification du secteur est mise en évidence à la lumière des défis que représentent la transition écologique, l'inclusion sociale et économique, la transformation du monde du travail dans une ère post-covid, la mutualisation des infrastructures et l'élargissement des parties prenantes dans la gouvernance urbaine. La SIC est enthousiaste à l'idée que ses ambitions pour le secteur trouvent appui auprès de la Ville de Montréal et de la proposition du PDMV.

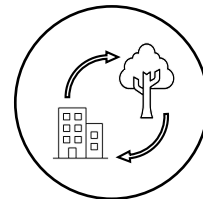
Les ambitions de la SIC dans le cadre du secteur Bridge-Bonaventure ci-dessous trouvent un appui avec la proposition du PDMV.



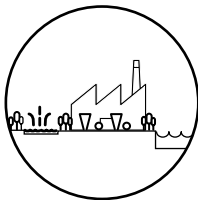
Désenclaver le secteur et optimiser la connectivité dans une perspective de mobilité durable et de la création de quartiers conviviaux et mixtes



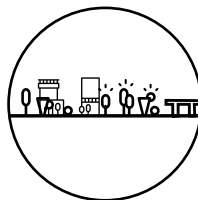
Innover en matière de systèmes urbains au moyen entre autres de la mutualisation et favoriser des modes de gouvernance ancrés dans la communauté



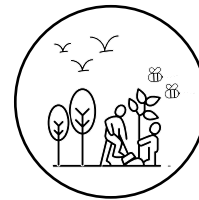
Adhérer à une culture d'innovation et d'exemplarité en matière de mesures de carboneutralité et de résilience urbaine



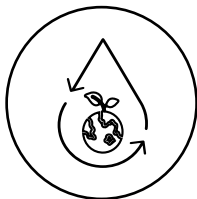
Faciliter et démocratiser l'accès à l'eau à des fins de création d'espaces publics, de loisir, d'activité sportives et de récréation



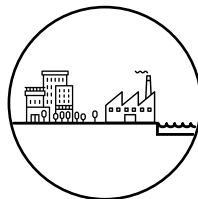
Élargir la mise en réseau d'espaces publics bleus-verts



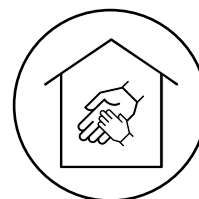
Préserver et accroître la biodiversité et favoriser la connectivité écologique avec l'ensemble de la ville



Développer des stratégies de sobriété et de circularité en matière d'énergie, de gestion de l'eau potable et de rejet des eaux de pluie et de matières résiduelles



Respecter la mémoire historique des lieux, notamment sur les plans des paysages urbains et des représentations et aspirations de la communauté locale et montréalaise



Favoriser l'inclusion sociale et économique et la création de milieux de vie complets, accessibles et abordables qui minimisent le recours à l'automobile (la ville de 15 minutes)

1.2.2. MIEUX DÉFINIR LE RÔLE DE LA VILLE DE MONTRÉAL

L'engagement de la Ville de Montréal vis-à-vis de la communauté internationale qui consiste à atteindre la carboneutralité d'ici 2050 (PDMV, p. 30) interpelle une transformation majeure des pratiques habituelles en matière d'aménagement du territoire. Ce défi est d'autant plus pertinent pour le secteur Bridge-Bonaventure qui est aux prises avec un passif important en matière de contamination et de qualité des sols, d'infrastructures urbaines et de mobilité. Pour être à la hauteur de ce défi, il faudra collectivement faire preuve de beaucoup d'audace et adhérer à un plus grand niveau de collaboration.

Des efforts importants vont incomber aux acteurs du développement immobilier, aux propriétaires fonciers, aux parties prenantes locales et à l'ensemble de la société civile. La stratégie de mise en valeur et le plan d'action proposés par la Ville de Montréal (PDMV, p. 100 à 107) interpelle diverses parties prenantes du secteur mais est muette sur un rôle éventuel de la Ville de Montréal en dehors de ses prérogatives traditionnelles en matière de développement du territoire, c'est-à-dire la réglementation d'urbanisme et les ententes diverses avec les propriétaires.

À part un rôle au niveau de l'arbitrage du cadre réglementaire, il faut définir plus clairement le rôle que la Ville de Montréal se propose de jouer. Un projet aussi ambitieux et important que celui de la requalification de Bridge-Bonaventure commande des mesures exceptionnelles et innovantes de partenariat avec une participation active de la Ville de Montréal ou de ses organismes liés. La Ville de Montréal a des réussites importantes qui ont misé sur la



Le Quartier international de Montréal est le fruit d'une concertation et d'une collaboration étroite entre la Ville de Montréal, le milieu local et des parties prenantes issues des secteurs privés, publics et parapublics afin de réhabiliter un point névralgique du centre des affaires de Montréal miné par la tranchée de l'autoroute Ville-Marie. (© Daoust Lestage Lizotte Stecker)

proactivité, la prise de risque et l'innovation en matière de création de partenariats.

Ce fût le cas pour le Quartier des Spectacles, le Quartier International de Montréal ou encore le Faubourg des Récollets et le Faubourg Québec. Avec le recul, toutes ces réalisations se sont avérées importantes pour l'essor de la métropole et elles ont en commun d'avoir pu compter sur les leviers mis à la disposition de la Ville de Montréal en matière de création de partenariats, de fiscalité, de réglementation et de capacités financières.

La présence importante de la SIC dans le paysage du secteur Bridge-Bonaventure constitue un atout de taille si la Ville de Montréal souhaite accroître son niveau d'implication dans le développement du secteur Bridge-Bonaventure. La SIC ne demande qu'à être mise à contribution dans le cadre d'une telle collaboration.





L'édifice Louis-Charland, la phase VIII du projet de la Cité du multimédia, qui a donné l'impulsion nécessaire à la requalification du Faubourg des Récollets a été réalisée grâce à l'intervention foncière de la Ville de Montréal par l'entremise de la Société d'habitation et de développement de Montréal (SHDM). (© Marc Cramer)

Recommandation 1 :

Que le PDMV engage explicitement la Ville de Montréal ou la Société d'habitation et de développement de Montréal à explorer sa participation et son implication directe en matière de développement foncier en s'inspirant notamment de certaines réalisations passées.

1.2.3. TENIR COMPTE DES AVANTAGES DE LA PRÉSENCE DE LA SOCIÉTÉ IMMOBILIÈRE DU CANADA

Un autre avantage de la présence importante de la SIC comme société d'état fédérale dans le secteur Bridge-Bonaventure concerne les chances de succès d'un projet exemplaire susceptible de remplir ses promesses en matière de transition écologique et de résilience urbaine. L'instauration d'un climat

de collaboration et de partenariats productifs et inclusifs est une condition de succès incontournable du projet, notamment pour les raisons suivantes :

- La SIC possède une expertise démontrée en matière de redéveloppement de sites majeurs complexes et elle a les capacités financières pour mener à terme les projets dont elle a la responsabilité en déployant des capitaux en amont de la phase de construction pour soutenir la création de projets abordables et équitables;
- La SIC a une responsabilité à l'égard des collectivités qui fait partie intégrante de ses objectifs corporatifs. Elle constitue un partenaire de choix pour des organisations issues du milieu communautaire ou du public qui cherchent à structurer des partenariats solides et fiables qui s'inscrivent dans la durée;
- Dans le contexte spécifique de Bridge-Bonaventure, la SIC pourra faciliter les partenariats et les discussions avec les autres entités issues du giron du gouvernement fédéral interpellées directement ou indirectement par le projet, par exemple Parcs Canada et Les Ponts Jacques-Cartier et Champlain Incorporée.

Recommandation 2 :

Que la Ville de Montréal s'engage à entretenir une collaboration étroite avec la SIC en tant que partenaire privilégié tout au long de la mise en œuvre du projet, et plus particulièrement pour les sous-secteurs de la Cité-du-Havre et du Bassin Wellington.



1.2.4. POUR UN CADRE DE GESTION SOUPLE DU PDMV ET DU PLAN D'URBANISME

Face au défi que le PDMV propose de relever, il faut absolument miser sur un cadre de gestion souple et agile. C'est une condition essentielle pour favoriser l'innovation et la créativité dont doit s'alimenter la transformation de nos pratiques dans un contexte de transition écologique et de résilience urbaine. Très concrètement, c'est aussi une condition essentielle pour espérer amortir avec agilité l'impact et la complexité des passifs environnementaux, économiques et socio-économiques qui grèvent le secteur Bridge-Bonaventure.

Actuellement, tous les tenants et aboutissants du développement du secteur Bridge Wellington ne sont pas connus et les discussions entre les parties prenantes sont encore en train de prendre forme. Le PDMV ne doit donc pas contribuer à éteindre des pistes de solutions ou miner la perspective de dialogues fructueux et authentiquement engagés de la part de l'ensemble des parties prenantes. Il y a un risque réel qu'une approche prescriptive et plus rigide sur le plan normatif, comme cela est proposé dans la modification au Plan d'urbanisme, vienne pénaliser, voire reporter de façon indéfinie, la requalification de pans importants du secteur Bridge-Bonaventure et notamment du Bassin Wellington (voir la partie 3. de ce document pour une analyse détaillée).

Recommandation 3 :

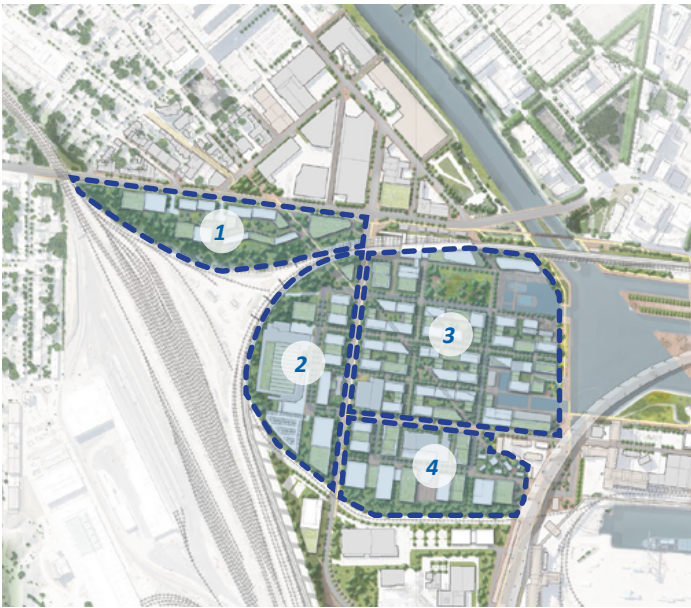
Que le PDMV et la modification au Plan d'urbanisme privilégient d'énoncer les objectifs et les ambitions pour le secteur Bridge-Bonaventure en maintenant une très grande ouverture quant aux stratégies à déployer pour y parvenir.

Cette préoccupation est particulièrement pertinente pour les sites où la détention foncière est répartie entre plusieurs propriétaires, comme dans la partie du Bassin Wellington contenue entre les rues Bridge, Mill et le bassin Peel où la SIC est largement présente. Dans un tel contexte, un découpage très précis des hauteurs et des densités prescrites est susceptible de créer des iniquités qui vont complexifier, voire décourager la concertation entre les propriétaires. Le déséquilibre induit par ce découpage peut être accentué par des contraintes de développement comme le patrimoine ou les espaces pressentis pour l'aménagement de grands espaces publics. Le risque ultime avec cette approche est de favoriser un développement à la pièce qui ne serait pas coordonné. La SIC n'a pas fait un inventaire exhaustif des situations où cette situation se répète dans Bridge-Bonaventure mais invite la Ville de Montréal à la plus grande vigilance sur cet aspect. La section 3. fait toutefois une analyse détaillée de l'impact de cette approche par rapport aux intérêts de la SIC.

Recommandation 4 :

Que la modification proposée au Plan d'urbanisme privilégie des paramètres de hauteur et de densité uniformisés pour les zones sujettes à des plans d'ensemble afin de favoriser la concertation et l'équité entre les propriétaires fonciers.





Les zones sujettes à des plans d'ensemble sont encadrées en bleu sur l'extrait de la carte du PDMV de la p. 102-103. (© Ville de Montréal)

Le concept d'un PDMV souple et agile est en quelque sorte le fil conducteur de ce document et le point le plus important que la SIC souhaite faire valoir. La SIC invite la Ville de Montréal à observer la plus grande vigilance autour de ce principe général dans le cadre de l'adoption du PDMV et des modifications du Plan d'urbanisme.

La SIC est sensible aux prérogatives et responsabilités de la Ville de Montréal en matière d'aménagement du territoire. Or, une approche souple et agile ne serait absolument pas au détriment de la capacité de la Ville de Montréal de jouer son rôle dans l'encadrement du développement territorial. Le plan d'urbanisme, contrairement à la réglementation d'urbanisme, comme le zonage ou le lotissement, n'a pas pour effet de donner un droit relatif à l'exploitation d'un immeuble. Autrement dit, une densité maximale consentie dans le Plan d'urbanisme ne doit pas obligatoirement se refléter dans une modification réglementaire subséquente.

En misant sur une approche souple et agile dans le PDMV et le Plan d'urbanisme, où les plafonds de hauteur et de densités seraient relevés et surtout, uniformisés, particulièrement dans des secteurs où la complexité est élevée, la Ville de Montréal n'aura pas moins de latitude pour orienter les conditions de réalisation des projets, que ce soit au moyen de la réglementation d'urbanisme ou des ententes diverses avec les propriétaires (travaux municipaux, cession pour fins de parcs, logement social, etc.).

Il reste encore beaucoup de travail de concertation et d'études de faisabilité à mener avant que les projets du PDMV puissent prendre forme. Les coûts ou les modes de financement du projet ne sont qu'à l'étape initiale des discussions et il y a un risque majeur de vouloir trop contrôler la forme urbaine et de déborder des objectifs et des ambitions poursuivies. En offrant un cadre plus souple et agile, la Ville de Montréal maintiendra toutes ses prérogatives. En contrepartie, si elle pose des limites trop contraignantes, elle ne pourra pas y déroger sans proposer une nouvelle modification au Plan d'urbanisme.

Le caractère parfois rigide et prescriptif du PDMV et de la modification au Plan d'urbanisme proposé est par ailleurs contrastant avec l'esprit du Plan d'action pour accélérer le développement immobilier de la Ville de Montréal publié en mars 2023.



Une des actions structurantes du document nous semble aller dans le sens d'une approche plus souple et agile, soit celle qui consiste à :

« Transformer la culture organisationnelle [en voyant] les projets immobiliers comme un moyen incontournable pour bâtir des quartiers complets et inclusifs et contribuer au rayonnement et à la prospérité de la métropole (p. 11). »

Recommandation 5 :

Que la Ville de Montréal mise sur la réglementation municipale d'urbanisme et les ententes diverses avec les propriétaires et non sur le PDMV et le Plan d'urbanisme pour encadrer la forme urbaine et les stratégies de réalisation de façon détaillée.

1.3. REMARQUES SUR DES ÉLÉMENTS PRÉCIS DE LA VISION ET DE LA MISE EN ŒUVRE DU PDMV (SECTION III. ET V.)

Dans un souci de cohérence et de précision, nous faisons quelques observations sur des points spécifiques de la section III. portant sur le diagnostic et la vision et pour lesquels certaines précisions nous semblent importantes à effectuer.

1.3.1. L'APPROCHE CONCEPTUELLE

La carte produite pour soutenir « l'approche conceptuelle » et les « grands gestes » proposés par le PDMV à la p. 35 suggère des éléments d'organisation spatiale qui vont plus loin que le niveau conceptuel. En désignant notamment une partie spécifique des emprises historiques du bassin Wellington et des cales Tate en « espace public consolidé ou nouveau » dans un plan conceptuel on vient dès lors suggérer une intention d'aménagement plus précise que le niveau conceptuel.



Les deux endroits désignés avec un trop grand niveau de précision sont encadrés en rouge sur l'extrait de la carte du PDMV de la p. 35. (© Ville de Montréal)



Recommandation 6 :

Que le PDMV retire la désignation d'une partie spécifique des emprises historiques du bassin Wellington et des cales Tate en « espace public consolidé ou nouveau » pour être fidèle au caractère conceptuel du plan.

La mise en garde suivante tirée de l'hypothèse d'aménagement nous semble mieux refléter les principes d'une approche conceptuelle en aménagement et au niveau de planification actuellement en cours :

« L'hypothèse d'aménagement illustre la manière dont les interventions dans le secteur pourraient concrètement prendre forme en assurant l'intégration de la vision, des orientations de même que des objectifs et balises d'aménagement que l'on trouvera dans les prochaines pages. [...] Ce plan constitue une référence pour orienter les interventions sans avoir pour effet d'exclure d'autres propositions qui pourraient, dans une certaine mesure, différer tout en respectant l'esprit et la vision du Plan directeur de mise en valeur (PDMV, p. 37). »

1.3.2. LE PAYSAGE URBAIN ET LE MARQUAGE TERRITORIAL

Dans la foulée de l'appel de la SIC visant à ce que le PDMV s'assure de fournir un cadre de gestion souple et agile, certaines formulations en lien avec la grande orientation 3. gagneraient à rester plus générales en campant clairement les objectifs poursuivis sans prescrire les moyens d'y parvenir.

On peut lire sous la rubrique « Balises d'aménagement par parcours » que l'on devra « maintenir la prédominance des marqueur territoriaux par rapport aux vues



Depuis l'esplanade de la Place Ville-Marie, la perspective à échelle humaine suggère que les bâtiments qui cadrent la vue sur le mont Royal sont de taille et de gabarit plus imposant que la montagne. Visuellement, cette prédominance est bien réelle. La présence de la montagne dans cette vue n'en demeure pas moins le point de mire principal. Récemment, l'ajout récent de l'Anneau est venu modifier significativement le paysage urbain majeur de Montréal et cette intervention est en train de s'installer comme un des symboles et des paysages phares de la métropole. (© David Boyer)

d'intérêt ». La notion de « prédominance » nous semble peu dynamique représentative d'une conception conservatrice du paysage urbain et du patrimoine. Il en va de même de suggérer d'assujettir les hauteurs maximales à la préservation de certaines vues, comme c'est le cas pour le sous-secteur du Bassin Wellington (PDMV, p. 77). Nous reviendrons plus précisément sur l'impact de cette approche lorsque nous discuterons du sous-secteur Bridge-Wellington.



La SIC ne conteste pas l'objectif de mettre en scène de façon optimale les marqueurs territoriaux inventoriés dans le PDMV ou de tout autre élément à portée symbolique du paysage urbain et ne souhaite pas non plus s'opposer au projet de constituer des parcours d'entrée de ville cohérents. Au contraire, elle adhère pleinement à ces ambitions et s'engage d'ailleurs à y contribuer activement, à commencer par les éléments patrimoniaux et d'intérêt qui se situent sur ses terrains. Nous défendons plutôt un point de vue dynamique du patrimoine et du paysage urbain où l'on embrasse avec plus de souplesse la possibilité de susciter de nouvelles appropriations collectives et de nouveaux récits symboliques autour du territoire et du paysage urbain.

Dans les discussions qui restent à être tenues sur l'avenir du secteur, à la lumière de l'arbitrage collectif qui sera fait de la « balance des inconvénients » entre les stratégies d'aménagement, il est prématuré et périlleux de présumer d'emblée de la meilleure façon d'encadrer le site machine sur la rue Mill est de cadrer les panoramas qui seront offerts sur le bassin Wellington depuis les abords du bassin Peel ou de ce qui s'offrira au regard des passagers circulant sur l'autoroute Bonaventure ou le REM.

La question du paysage urbain et de son appropriation symbolique par la communauté doit aussi faire l'objet d'un examen critique au regard de tendances lourdes du changement social, qu'il s'agisse de l'importance et de l'urgence des changements climatiques. Dans ce contexte, les moyens de tenir compte de la mémoire des lieux ne doivent plus être strictement définis par l'encadrement de

vestiges ou de témoins historiques d'un moment très précis de l'histoire. Par exemple, dans le cas du sous-secteur Bridge-Bonaventure, la perspective de privilégier la réussite d'un quartier inclusif et accessible qui favorise le développement économique et la production artisanale nous semble à bien des égards une façon plus intéressante et vivante d'évoquer sa pertinence historique à travers les époques.

Recommandation 7 :

Que, le PDMV favorise les approches dynamiques et innovantes eu égard au patrimoine, au paysage urbain et au marquage territorial.

1.3.3. L'AUTORISATION PAR PLAN D'ENSEMBLE ET L'AUTORISATION PAR PROJET

Le point 4. de la stratégie de mise en valeur du PDMV (p. 102) introduit deux notions concurrentes d'autorisation par projets afin d'instaurer le cadre réglementaire municipal en vue de réaliser des projets. D'une part, il y a l'inclusion d'habitation et d'autre part, on retrouve l'approche par plan d'ensemble.

Dans le cas de l'approche par plan d'ensemble, la SIC est d'accord avec le raisonnement du PDMV quant à la nécessité d'y avoir recours :

« Cette mesure favorise la collaboration entre les propriétaires des terrains visés afin d'assurer une cohérence d'ensemble des projets immobiliers, notamment dans la localisation des voies de circulation et des espaces verts publics. Elle favorise également la recherche de solutions innovantes dans un échange ouvert en la Ville et les promoteurs au moment de la conception du plan d'ensemble (PDMV, p. 102). »



On comprend bien la portée et l'échelle de l'approche par plan d'ensemble. Le plan de la p. 102-103 désigne clairement les zones qui y sont assujetties. Il s'agit de secteurs plus ou moins grands regroupant un ou plusieurs immeubles qui, à terme, vont comporter plusieurs projets immobiliers distincts.

En revanche, l'approche qui vise à autoriser à la pièce l'inclusion d'habitation par projet suscite plusieurs questions quant à son arrimage et sa compatibilité avec l'autorisation par projets intégrés. Le PDMV manque de clarté à ce sujet. Il semble suggérer qu'à la suite de l'adoption de projets intégrés et à la mise en place de la réglementation d'urbanisme, il faudra faire une démarche additionnelle de modification réglementaire pour chaque projet immobilier où l'inclusion d'habitation est pressentie. Une telle démarche promet d'ajouter inutilement beaucoup de lourdeur administrative et s'avérer fatale pour la planification et la coordination du développement.

Plus préoccupant encore, il n'y a aucune mesure proposée dans le PDMV ou la modification du plan d'urbanisme qui vient contraindre l'approche par plan d'ensemble dans les zones désignées. Rien dans le PDMV ou la modification proposée au Plan d'urbanisme ne pourrait empêcher la Ville de Montréal ou un arrondissement, dans quelques années, à faire une modification réglementaire conforme au Plan d'urbanisme pour autoriser un projet à la pièce sur un site situé au sein d'une des zones de planification intégrée même si il n'y a pas de plan d'ensemble approuvé. En tant que propriétaire foncier appelé à jouer un rôle dans ce secteur pour plusieurs années, la SIC est soucieuse que le PDMV instaure un cadre de

gestion claire qui va engager plus solidement la Ville de Montréal envers une démarche coordonnée et équitable.

Recommandation 8 :

Que le Ville de Montréal s'engage à procéder selon la démarche par plan d'ensemble dans chacune des zones identifiées pour toutes formes d'autorisation réglementaires.

Recommandation 9 :

Que l'autorisation de projets proposant de l'inclusion d'habitation soit effectuée de façon simultanée à l'autorisation par plan d'ensemble.

1.3.4. LES CONDITIONS D'INTRODUCTION D'HABITATION

De manière générale, la SIC ne s'oppose pas à ce que la ville de Montréal introduise des conditions devant favoriser une inclusion harmonieuse de l'habitation au sein de certains projets et de certains sous-secteurs. Même si l'habitation est une composante de plus en plus essentielle au développement de quartiers à vocation économique misant sur la mobilité durable et les principes de la ville de 15 minutes, il faut s'assurer d'une répartition judicieuse et durable des usages.

La SIC est d'accord avec l'ensemble des « conditions gagnantes » à l'introduction d'habitation à l'exception de celle qui stipule que la Ville de Montréal et CDPQ Infra doivent au préalable s'entendre sur la « construction d'une nouvelle station du REM aux abords du Bassin Wellington afin d'offrir un réseau de transport collectif structurant (p. 101). »



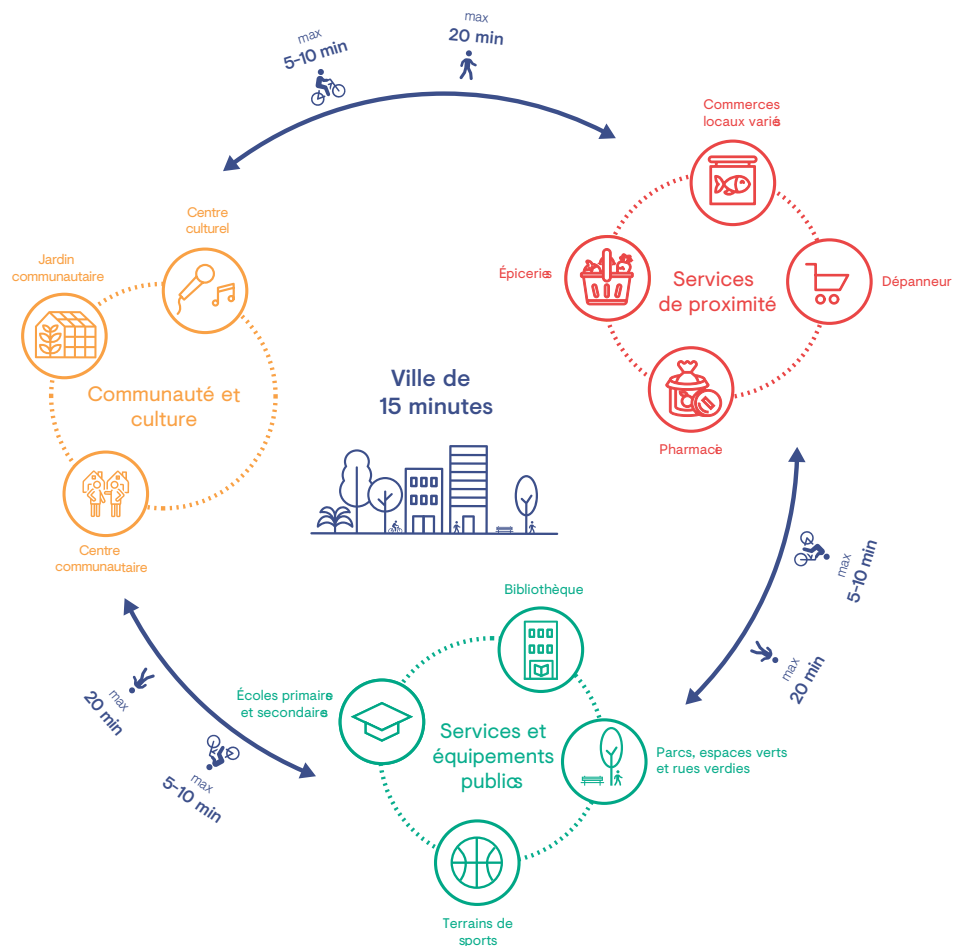


Schéma conceptuel de la ville de 15 minutes (©Sid Lee Architecture)

La SIC est en faveur et soutient sans réserve le projet d'ajout d'une station du REM aux abords du Bassin Wellington. En revanche, l'objectif que la Ville de Montréal devrait privilégier en lien avec la condition d'introduction d'habitation est celui des conditions favorisant l'implantation de solution en mobilité durable pour les résidents et les usagers du secteur.

Arup fait état de la question de l'introduction du REM dans le sous-secteur Bassin Wellington :

« L'arrivée d'une station de transport collectif structurant à proximité immédiate des développements du secteur est un levier majeur

pour améliorer les conditions de mobilité et encourager l'utilisation du transport collectif. [...] Une amélioration des aménagements pour rendre les modes actifs attractifs est toutefois nécessaire. De plus, le service offert par le REM ne répond pas à l'ensemble des besoins de transport collectif du secteur, et un réseau d'autobus performant est nécessaire pour desservir les quartiers environnants et se raccorder au transport structurant existant. Ce réseau d'autobus hiérarchisé est complémentaire à un service plus structurant comme le REM, et permet de répondre à d'autres fonctions comme les déplacements plus locaux par exemple (Arup, section 4.2.). »



Le REM, bien que primordial pour le développement du secteur, ne devrait pas être une condition obligatoire à l'introduction de l'habitation dans le secteur du Bassin Wellington. Ce projet, même si il est souhaitable, ne devrait pas mettre en péril la réalisation d'un projet de développement structurant pour Montréal. La concrétisation du projet devra s'appuyer sur la mise en place de multiples solutions de mobilité, incluant du transport collectif structurant à haut-niveau de service, et de gestes urbanistiques visant à désenclaver et à viabiliser un milieu de vie qui favorise la mobilité durable. À lui seul, le REM ne peut pas apporter cette solution et les objectifs poursuivis peuvent être atteints autrement.

Recommandation 10 :

Que la construction d'une nouvelle station du REM aux abords du Bassin Wellington comme condition à l'introduction d'habitation, bien qu'importante pour le secteur, soit remplacée par des objectifs de mise en place de solutions de mobilité structurantes pour répondre aux besoins de déplacements variés et pour favoriser la ville de 15 minutes.

1.3.5. L'OFFRE DE LOGEMENT

En matière d'abordabilité et d'accessibilité au logement, la SIC a déjà manifesté à la Ville de Montréal son souhait d'atteindre une cible de création de logements sociaux et abordables supérieure aux exigences normatives fixées en vertu du Règlement pour une métropole mixte (RMM) à condition qu'elle puisse rencontrer un seuil acceptable de rentabilité. Cette proposition s'applique pour les actifs des sous-secteurs de la Cité-du-Havre et du Bassin Wellington (voir les parties 3 et 4 pour plus de détails).

La capacité de réaliser cet engagement volontaire de la SIC ne peut pas être détachée de ses obligations eu égard au rendement financier nécessaire à la pérennisation des activités de l'entreprise. La SIC s'inquiète donc de la mise en place d'un cadre de gestion trop rigide qui ne permettra pas de mitiger l'impact économique des passifs environnementaux et d'infrastructures que comportent le site en plus du coût financier de ses ambitions d'impact social (voir la partie 3. qui porte sur le Bassin Wellington à ce sujet).

Recommandation 11 :

Que le PDMV reconnaisse que la capacité de la SIC à dépasser les exigences du RMM en matière d'inclusion de logements social, abordable et familial est conditionnelle à l'atteinte d'un seuil acceptable de rentabilité.



02

LA POINTE-DU-MOULIN



2.1. MISE EN CONTEXTE : LE PLAN DIRECTEUR DU VIEUX-PORT ET DE LA POINTE-DU-MOULIN

La Société immobilière du Canada (SIC) est propriétaire depuis novembre 2010 de la Pointe-du-Moulin qui inclut la rue Mill et le Silo 5. Cet actif représente le plus important projet de transformation dans le secteur du Vieux-Port de Montréal sous la responsabilité de la SIC.

Entre 1977 et 1997, plusieurs consultations publiques ont eu lieu suivies de plans directeurs développés en réponse au désir exprimé par les citoyens de Montréal d'avoir une vue sur le fleuve tout en favorisant l'ajout d'espaces verts.

En juin 2015, la SIC a reçu le mandat du gouvernement fédéral d'entreprendre l'élaboration d'un nouveau plan directeur pour revitaliser ce secteur. Pour élaborer ce plan, la SIC s'est engagée à mener un processus de consultation publique transparent et inclusif. L'agence Daoust Lestage architecture a alors été choisie par la SIC pour les aider au développement du plan directeur. Les grands objectifs du plan consistaient à la mise en valeur de l'environnement, du caractère historique du lieu et de son patrimoine par la création d'un nouveau complexe urbain à la hauteur des attentes des Montréalaise et des Montréalais. L'ajout au territoire de planification de la Pointe-du-Moulin et du Silo 5 permettait de d'envisager la redynamisation de ce secteur stratégique de la ville afin de répondre aux besoins et aux aspirations de la population montréalaise.

L'objectif du processus de consultation sur le Plan directeur préliminaire visait à rejoindre, à travers divers mécanismes, un grand nombre et un large éventail de Montréalaises et

Montréalais et d'utilisateurs du site, et à leur offrir des moyens simples et efficaces de faire valoir leurs ambitions et leurs aspirations.

Une forte majorité des répondants à un questionnaire, soit 72 %, étaient d'accord ou tout à fait d'accord avec la vision proposée pour la revitalisation du Vieux-Port telle qu'elle a été formulée. En général, les participants ont appuyé l'objectif et perçu la nécessité de revitaliser le territoire du Vieux-Port et de la Pointe-du-Moulin. Cette consultation publique a été complétée en 2017. En 2018, une seconde version du plan directeur a été dévoilée à des parties prenantes spécifiques avec une révision des éléments reliés au Quai de l'Horloge.

Depuis 2021, la SIC a entrepris de préparer des plans et devis pour la mise en œuvre d'un plan directeur détaillé qui respecte les intentions du plan de 2018, tout en intégrant des parcours plus organiques et des places publiques intéressantes.

2.2. LE PROCESSUS DE SÉLECTION DU PROPOSANT POUR LA POINTE-DU-MOULIN

Le 1er février 2019, la Société immobilière du Canada a annoncé le lancement de la demande de propositions visant à revaloriser le secteur de la Pointe-du-Moulin et du Silo 5 et de le transformer en projet emblématique pour la métropole. Ainsi, plus de 25 ans après sa fermeture, le Silo 5 et la rue Mill seront au cœur d'un nouveau quartier à usage mixte où pourront se côtoyer résidences, commerces et attractions touristiques.

La mairesse de Montréal a participé, en compagnie de la ministre Mélanie Joly, du



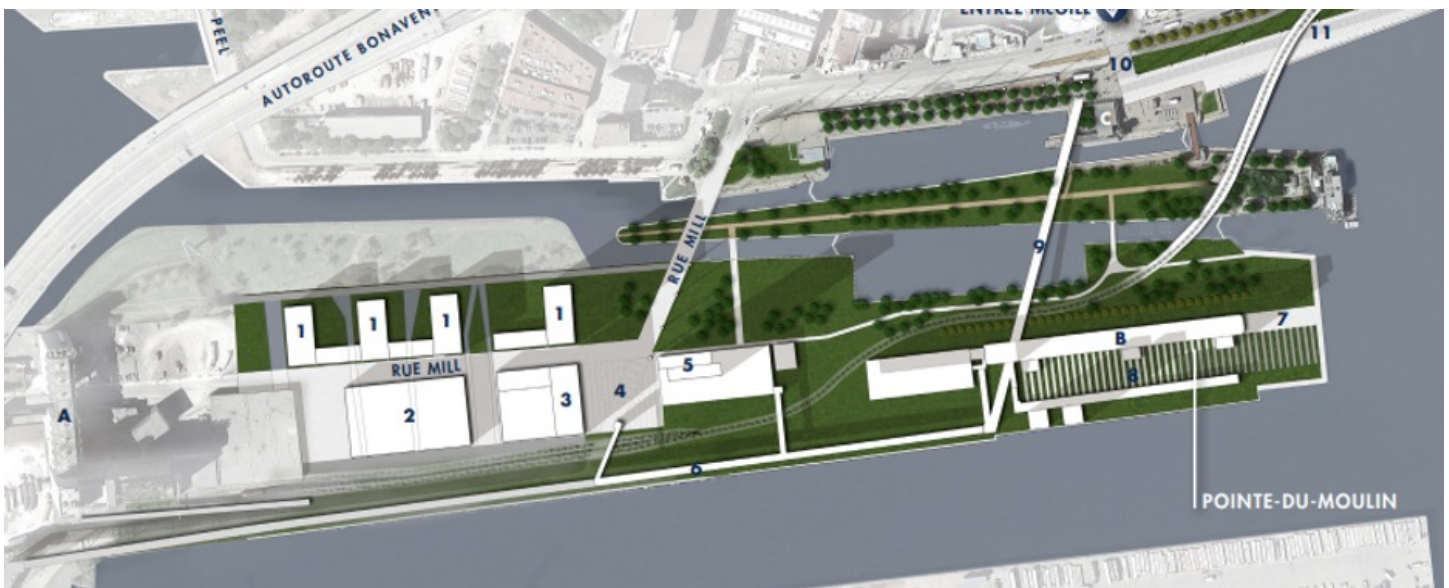
député Marc Miller (maintenant ministre des Services aux Autochtones) et de la ministre Chantal Rouleau (à l'époque ministre déléguée aux Transports et ministre responsable de la Métropole) à l'annonce de la demande de propositions pour l'aménagement de la Pointe-du-Moulin lors d'une conférence de presse très suivie dans le Vieux-Port.

La démarche pour cette demande de propositions est le fruit d'une recommandation faite par le comité aviseur du plan directeur, soit d'avancer rapidement un projet porteur pour la Pointe-du-Moulin et le Silo 5. Cette annonce a marqué le début d'un processus d'évaluation rigoureux d'une durée d'environ six mois qui a permis au comité d'évaluation, composé notamment d'experts québécois en urbanisme et en protection du patrimoine, de recommander le projet le plus inspirant pour Montréal. Les paramètres préétablis du projet découlent de la consultation publique à laquelle

des milliers de personnes ont participé. Elle visait la création d'un projet emblématique pour Montréal comprenant un quartier mixte et la revalorisation du Silo 5.

La SIC a à cœur la mise en valeur du passé industriel de la Pointe-du-Moulin. Ainsi, les éléments patrimoniaux reliés au Silo 5 devront être conservés. De plus, le projet nécessite un accès public au Silo 5 pour offrir de nouveaux points de vue spectaculaires sur la ville, le Mont-Royal, le canal de Lachine et la Montérégie.

Ce long processus a permis de retenir un développeur et un projet. Les négociations sont en cours pour finaliser la vente du site et le processus de diligence raisonnable, une démarche normale dans le cadre de ce type de projet, est en cours de réalisation par le développeur retenu.



Représentation du développement possible de la Pointe-du-Moulin dans le cadre de l'élaboration du Plan directeur préparé par l'agence Daoust Lestage architecture en 2018. (©Société immobilière du Canada)



03

LE BASSIN WELLINGTON
ET SES ABORDS



3.1. MISE EN CONTEXTE

3.1.1 LES ABORDS DU BASSIN WELLINGTON AU FIL DU TEMPS

L'identité du site du Bassin Wellington est imprégnée par l'utilisation de ce lieu pour des activités humaines structurantes de production. D'abord un site dévolu à la chasse et la pêche avant l'établissement des européens, il va accueillir des activités d'agriculture et d'utilisation de l'énergie éolienne avant son essor comme berceau de l'industrialisation au Canada grâce notamment à l'énergie hydraulique. Avant même la construction du canal de Lachine, le site marque un point de transition naturel entre le littoral du centre-ville et la rivière Saint-Pierre.

La construction et l'évolution du canal de Lachine à partir du XIXe siècle va rendre manifeste le fait que le site est le point de transition entre le centre-ville, le vieux port et le foisonnement d'urbanisation et d'industrialisation qui résulte de la présence du canal. Progressivement, à partir du XIXe siècle, les quartiers riverains du canal, comme la Pointe-Saint-Charles et Griffintown, vont adopter leur morphologies typiques où des îlots triangulaires sont formés par la rencontre de voies de raccordement collectrices et d'une trame alignée avec le canal de Lachine.

Si le site du Bassin Wellington est évocateur d'une transition sur le plan morphologique et de la forme urbaine, cette caractéristique est aussi applicable à une perspective socio-économique du développement territorial. Pointe-Saint-Charles, où se situe les abords du Bassin Wellington, Griffintown, Saint-Henri, la Petite-Bourgogne ou Goose Village vont



La cale sèche Tate en 1897. (© Bibliothèque et Archives Canada)

connaître un essor rapide et effervescent entre la fin du XIXe siècle et la première moitié du XXe siècle. Mais un déclin entraîné notamment par la transformation de l'économie sera tout aussi abrupt durant la seconde moitié du XXe siècle, jusqu'à mener à la disparition de Goose Village dans la foulée des travaux d'Expo 67.

La transformation des éléments de base du tissu urbain économique et social du secteur s'est accentuée par les requalifications de plus en plus accélérées des années 1990 et du début des années 2000. Griffintown en constitue un témoignage prégnant.

En 2006, la Société du Havre de Montréal et la ville de Montréal (SDH) confirment l'intention de requalifier le secteur pour le faire transiter d'une vocation industrielle lourde à une vocation urbaine mixte. Les sites désignés comprenaient alors le site du Bassin Wellington. Au même moment, le site est pressenti pour accueillir un grand complexe récréotouristique avec



la participation de Loto-Québec et du Cirque du Soleil. Le refus catégorique du milieu communautaire local, notamment de la pointe-Saint-Charles, de voir ce projet se réaliser a marqué un tournant dans l'histoire montréalaise de l'acceptabilité sociale.

3.1.2. L'OPPORTUNITÉ DE REQUALIFICATION DU SITE

De manière très concrète, on peut dire que le site des abords du Bassin Wellington est marqué par la volonté de la communauté locale de la Pointe-Saint-Charles d'avoir une meilleure emprise sur le développement territorial du quartier. La SIC adhère à ce principe et est enthousiaste face à la perspective de contribuer à faire du quartier « une vocation économique renforcée par des milieux de vie et d'emploi respectant l'esprit du lieu » (PDMV, p. 38). À cet effet, la SIC mise entre autres sur le développement d'un pôle structurant autour des métiers d'art et collabore à cet effet avec le Conseil des métiers d'arts du Québec.

Depuis la publication du rapport de la SDH en 2006, la SIC a entrepris de travailler avec la Ville de Montréal afin de repositionner la vocation du site et a entrepris de progressivement mettre un terme aux baux et ententes locatives prévoyant l'exploitation industrielle lourde sur le site.

La requalification du site selon les paramètres du PDMV marque donc un jalon important pour la SIC qui soutient depuis près de 20 ans un passif financier relativement aux coûts de détention du foncier et de manques à gagner d'exploitation en prévision d'une requalification souhaitée par les instances municipales.

Pour la SIC, la perspective de jouer un rôle déterminant et structurant dans la transformation du secteur Bridge-Bonaventure, et plus particulièrement du Bassin Wellington, consiste à prendre une part active dans un projet exemplaire du point de vue de la résilience urbaine et de la transition écologique dont la portée pourrait être tout aussi percutante à l'échelle locale qu'internationale.

Sur le plan des ambitions du PDMV en matière de transition écologique, il serait plus productif qu'il adopte une approche axée sur les résultats plutôt que sur les moyens. Pour chaque zone de plan d'ensemble les principales modalités de cette approche consisteraient à :

- Définir un cadre d'évaluation de la carboneutralité et assurer la cohérence des stratégies, cibles et déclarations des promoteurs et parties prenantes variées;
- Adopter un cadre qui considère les émissions intrinsèques, opérationnelles et de fin de vie;
- Exiger que chaque projet calcule et déclare les émissions de cycle de vie selon le cadre prescrit. Les émissions opérationnelles doivent considérer non-seulement le GES liées à l'énergie, mais aussi celles liées au transport et à la gestion des matières résiduelles.

À cette fin, l'adoption du cadre C40 Green and Thriving Neighborhoods serait opportun. Il prescrit une approche à l'échelle des quartiers pour l'évaluation de la carboneutralité et conjugue des objectifs d'équité, d'inclusivité et de principes régénératifs.

Cette approche implique un rôle accru de la Ville de Montréal afin de soutenir la mise en place et la gestion continue de systèmes



centralisés et mutualisés (par exemple : logistique urbaine, de gestion des matières résiduelles, valorisation des articles de réemploi) dont la viabilité et l'efficacité n'est envisageable qu'à l'échelle des quartiers.

3.2. LA SITUATION FONCIÈRE DE LA SIC AU REGARD DU PDMV ET DE LA MODIFICATION AU PLAN D'URBANISME

3.2.1. DESCRIPTION DE LA SITUATION FONCIÈRE

La SIC est propriétaire d'une partie importante du secteur du Bassin Wellington délimité par les rues Bridge, Mill et par le bassin Peel. Ce site très enclavé est détenu par quatre propriétaires fonciers distincts. La SIC détient la majorité de la superficie des terrains, y compris près de 9 500 mètres carrés de rues qu'elle est disposée à céder à la Ville de Montréal.

Superficie de l'ensemble :

Superficie totale du périmètre : 136 664 m²

Superficie total des rues Mill et Oak détenues par la SIC : 9 416 m²

Superficie totale sans les rues : 126 634 m²

Superficie selon le propriétaire :

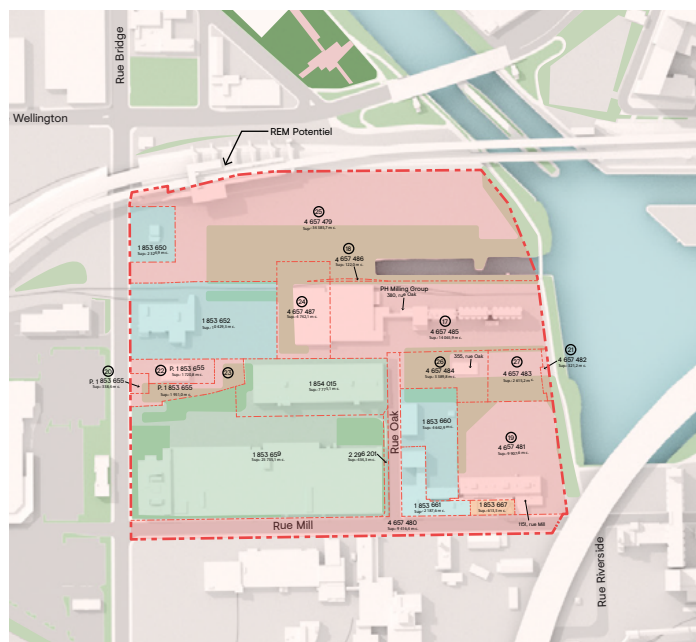
Total détenu par la SIC : 82 990 m²

Total détenu par Devimco : 19 576 m²

Total détenu par Phan Thi Neo : 614 m²

Total détenu par Casiloc : 33 484 m²

On peut distinguer deux grands ensembles qui constituent ce site. D'un côté, le secteur détenu par Casiloc fait exception puisqu'il s'agit d'un site en opération qui, selon l'information dont nous disposons, n'est pas sujet à une désuétude fonctionnelle ou économique. On ne connaît pas les intentions de Casiloc au regard du PDMV. L'autre partie du site est détenue par trois propriétaires distincts dont la majorité appartient à la SIC, soit 80% de la superficie totale. Ce second ensemble se caractérise par sa situation de désuétude fonctionnelle et économique, son enclavement par rapport au voisinage et le fait qu'il est mûre pour une requalification.



Plan des propriétaires

Le plan montre l'emplacement des immeubles des différents propriétaires du secteur du Bassin Wellington contenu entre les rues Bridge et Mill et le bassin Peel. (©Sid Lee Architecture)



3.2.2. LES CONTRAINTES OBJECTIVES DE MISE EN VALEUR DES TERRAINS DE LA SIC

Un examen attentif de la répartition de la détention du foncier dans le secteur permet de constater que le niveau de complexité et la pression qui va incomber à la SIC dans les démarches devant mener à la requalification de ses terrains du Bassin Wellington est majeure et devra être faite en collaboration avec les autres propriétaires.

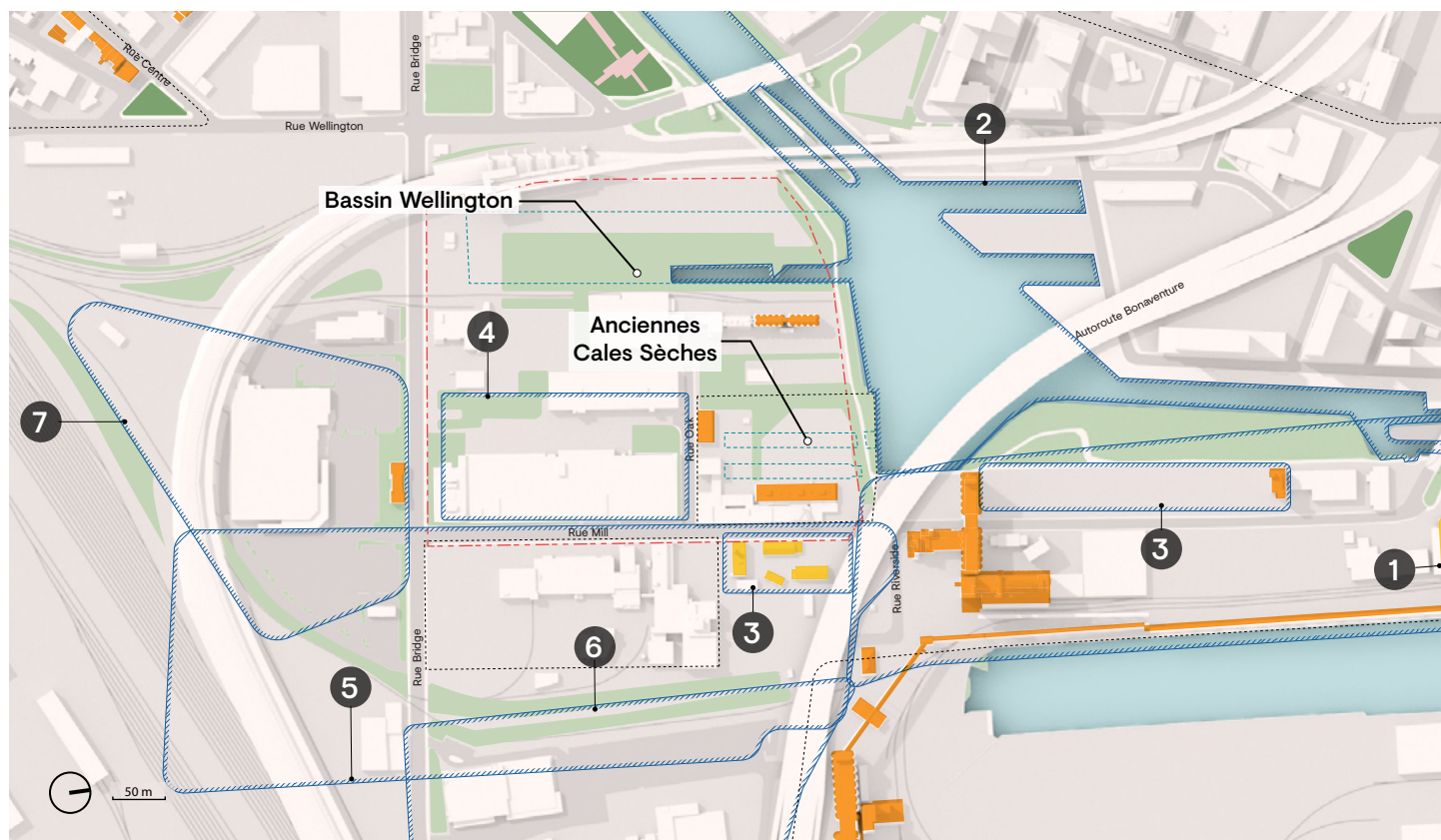
Voici les aspects objectifs qui témoignent de cette complexité :

1. Les terrains de la SIC sont situés à proximité du littoral qui sont des espaces pressentis pour l'aménagement d'espaces publics de grande importance et une perméabilité accrue avec le reste du site;
2. Malgré que la SIC soit propriétaire des rues Mill et Oak, ses terrains ne sont généralement pas contigus aux voies publiques et leur viabilisation sans une réorganisation complète du domaine public serait difficile, voire impossible, alors que les autres propriétaires du secteur sont beaucoup moins affectés par cette condition;
3. Les terrains de la SIC sont ceux où on retrouve le plus grand nombre d'éléments patrimoniaux devant être pris en compte dans l'élaboration d'une proposition d'aménagement et de design urbain (préservation, intégration, mise en valeur et mise en scène);
4. Les terrains de la SIC souffrent du plus grand passif environnemental en termes de qualité des sols et à lui seul, l'ancien Bassin Wellington représente un chantier de réhabilitation de 12 mètres de profondeur sur la totalité de son emprise et on peut d'ores et déjà chiffrer le coût de la réhabilitation des terrains de la SIC à un coût qui avoisine le tiers la juste valeur marchande potentiel de l'ensemble de ses terrains si ces derniers (73 574 mètres carrés) accueillent une densité (COS) approximative de 4,0.



En ce qui a trait au point 3, plusieurs éléments patrimoniaux, visibles ou non, se trouvent au sein du site, soit: le Bassin Wellington, les Cales sèches, le Silo P&H milling et d'autres bâtiments d'intérêt patrimonial. On y retrouve également plusieurs sites d'intérêt patrimonial :

- 1 "Site-machine" des Mégasilos
- 2 Le canal Lachine et le bassin Wellington
- 3 Les lots hydrauliques, la station de pompage, la caserne et l'atelier d'usinage du canal
- 4 Industrie du bétail de Montréal
- 5 Premières Nations et la Ferme des Sœurs Grises
- 6 Monument irlandais Black Rock & ancien site de Victoriatown
- 7 Le pont Victoria et le réseau impérial du Grand Tronc



Traces du patrimoine

Plan montrant l'ensemble des éléments patrimoniaux aux abords du Bassin Wellington. (©Sid Lee Architecture)



3.2.3. LES CONTRAINTES ASSOCIÉES AUX OBLIGATIONS DE LA SIC EN VERTU DE SA MISSION

La SIC comprend et accepte que les attentes soient plus grandes à son endroit en matière d'inclusion de logement social et abordable, d'innovation financière, de leadership en matière de développement durable et socialement innovant ou d'accommodement pour accueillir des infrastructures communautaires et sociales. Cette façon de faire est au cœur de son plan stratégique et de ses valeurs corporatives. La SIC ne peut toutefois pas agir sans tenir compte de sa capacité de rentabiliser ses opérations foncières. Sa capacité à rencontrer les attentes du public à son endroit se traduit nécessairement par des coûts et une complexité de réalisation additionnels.

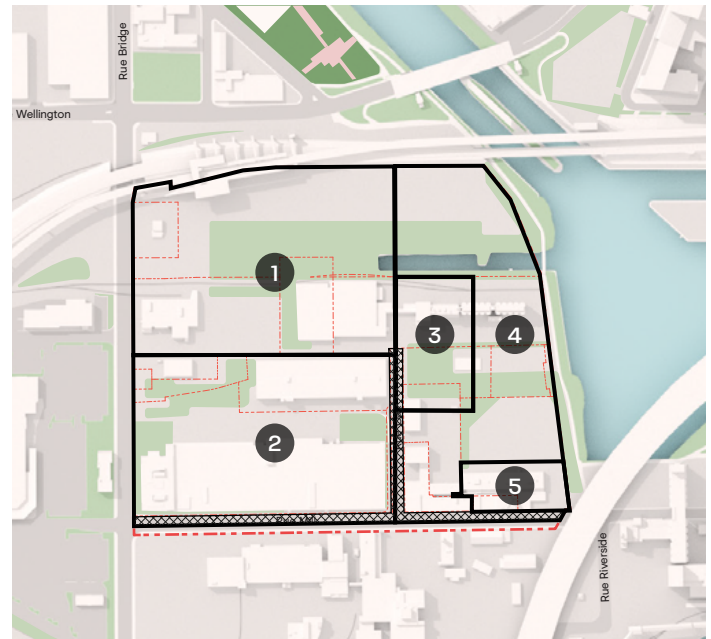
Face à l'ensemble des contraintes énumérées ci-dessus, trois conclusions s'imposent pour la SIC :

1. Dans l'état actuel du PDMV et de la modification au Plan d'urbanisme, la SIC ne peut envisager la perspective d'un développement foncier viable sur le site du Bassin Wellington;
2. La SIC estime que le seuil minimal de pieds carrés constructibles dont elle doit disposer dans le cadre de la démarche de planification et d'arrimage avec les autres propriétaires du sous-secteur du Bassin Wellington s'élève 3,5 millions de pieds carrés (325 160 mètres carrés);
3. Le cadre de gestion proposé par le PDMV et la modification au Plan d'urbanisme doivent laisser place à la recherche de solutions équitables entre les propriétaires fonciers du Bassin Wellington et rendre possible des mécanismes de transferts de densité entre les propriétaires.

3.2.3. LA MODIFICATION PROPOSÉE AU PLAN D'URBANISME

Le Plan d'urbanisme a recours à un découpage des hauteurs et des densités typiques de ce qu'on retrouve dans un règlement de zonage.

Le plan ci-dessous explique ce découpage :



Plan du découpage au plan d'urbanisme

Le plan montre la superposition des plans d'affectation, de densité et de hauteur sur le site du Bassin Wellington. (©Sid Lee Architecture)

- 1 Secteur d'activités diversifiées, COS 5,5, 65 m
- 2 Secteur d'activités diversifiées, COS 4,0, 65 m
- 3 Secteur d'activités diversifiées, COS 3,5, 65 m
- 4 Secteur d'activités diversifiées, COS 3,5, 25 m
- 5 Secteur d'emplois, COS 3,5, 25m

Cela dénote une volonté de dicter de façon très précise la forme urbaine et les moyens d'atteindre les objectifs de conception proposés par le PDMV. Comme nous l'avons mentionné précédemment, la SIC adhère généralement aux objectifs du PDMV mais s'inquiète de ce niveau de précision alors que les tenants et aboutissants de la planification du projet ne



sont pas tous maîtrisés. En outre, il n'y a aucun avantage pour la Ville de Montréal de procéder de la sorte (voir les recommandations 5, 6 et 7 et la section 1.2.4 du document).

Force est de constater que les modifications proposées au Plan d'urbanisme comportent une dimension arbitraire. En effet, la justification des hauteurs et des densités prescrites ne sont pas clairement expliquées en fonction des balises encadrant la forme urbaine du sous-secteur (PDMV, section 4..1.1). Par ailleurs, leur impact sur la viabilité et la faisabilité des projets n'a pas été pris en compte. La SIC est d'avis qu'un projet qui est au stade de la planification d'ensemble ne devrait pas être sujet à un encadrement aussi serré des paramètres urbanistiques sans que sa faisabilité ait été minimalement explorée ou discutée.

Dans leur mouture actuelle, les modifications au Plan d'urbanisme empêcheraient la SIC de justifier économiquement une intervention de requalification du site et d'atteindre la cible minimal de viabilité. En fait, la SIC estime que le potentiel réel de construction sur ses terrains en vertu des propositions de modification au Plan d'urbanisme est de l'ordre de 2,2 millions de pieds carrés (204 386 mètres carrés), soit un manque à gagner de 1,3 millions de pieds carrés (120 775 mètres carrés) ou 37% de ce qu'elle estime être son seuil minimal de rentabilité.

Cette estimation tient compte des balises d'aménagement générales et de celles qui vont incomber plus spécifiquement à la SIC. Par exemple : l'aménagement de parcs et du réseau viaire, la réhabilitation d'une partie du bassin, la perméabilité entre les îlots, la mise en

valeur du patrimoine, la variation des typologies d'habitation, ou encore la limitation des pointes de hauteur.

À ces contraintes auxquelles la SIC adhère, il faut ajouter l'identification au PDMV de cônes de visibilité qui viennent contraindre l'atteinte de hauteurs presque exclusivement sur les propriétés de la SIC. De ce nombre le point de vue sur l'enseigne Farine Five Roses depuis l'intersection des rues Grand Trunk et de la Sucrierie n'est appuyé sur aucun argument et est complètement arbitraire.

Le tableau suivant récapitule la situation de la capacité d'accueil du site eu égard à la cible de rentabilité minimale de la SIC et de la modification proposée au Plan d'urbanisme :

Superficie nette des terrains de la SIC en excluant les rues Oak et Mill : 73 574 m²

Capacité d'accueil maximale sur les terrains de la SIC selon les COS proposés au plan d'urbanisme

Superficie totale : 295 932 m²

C.O.S. : 4,0

Estimation du COS effectif en fonction des balises d'aménagement du PDMV

Superficie totale : 204 387 m²

C.O.S. : 2,78

Seuil de rentabilité établi par la SIC en fonction de ses contraintes et engagements

Superficie totale : 325 160 m²

C.O.S. : 4,41



Face aux enjeux importants qui se dessinent à l'horizon si le Plan d'urbanisme est modifié tel que proposé, la SIC recommande l'intégration des principes suivants :

Recommandation 12 :

Que le Plan d'urbanisme propose une densité (COS) minimale de 4,0 sur l'ensemble du site du Bassin Wellington et que l'atteinte de cette densité soit calculée globalement sur la superficie totale du secteur, à l'exclusion des rues Oak et Mill.

Recommandation 13 :

Que le Plan d'urbanisme rende possible des transferts de densité entre les différentes portions et les différents propriétaires du site du Bassin Wellington de manière à ce que certains terrains puissent atteindre une densité pouvant atteindre 6,0.

Recommandation 14 :

Que le Plan d'urbanisme permette des mécanismes incitatifs de densité additionnelle pour compenser les engagements des propriétaires fonciers en matière de préservation du patrimoine, de création d'emploi, d'inclusion de logement social et abordable, de création d'espaces publics et d'Innovation en matière de résilience urbaine de sorte que la SIC puisse rencontrer sa cible de viabilité minimale.

En ce qui à trait l'identification de cotes altimétriques limitant les hauteurs dans le site du Bassin Wellington, la SIC s'en remet à ses arguments en matière de préservation du paysage urbain (section 1.3.2 et Recommandation 7) et propose donc :

Recommandation 15 :

Que le PDMV retire les cônes de vues et les cotes altimétriques sur le site du Bassin Wellington.

3.3. HYPOTHÈSES DE LA SIC SUR L'AMÉNAGEMENT DU SITE

3.3.1 UNE APPROCHE ANCRÉE DANS LE DIALOGUE

La SIC a engagé en 2023 une démarche de consultation et d'engagement avec la communauté. Cette consultation d'initiative privée répond à une obligation corporative de la SIC. Les rencontres ont pris la forme d'échanges et d'ateliers qui ont permis d'avoir une compréhension fine des préoccupations du milieu et d'explorer des pistes de solutions face à certaines appréhensions.

Cette démarche va poursuivre son cours cet été et la SIC souhaite au terme de cette dernière présenter une première version de son plan directeur pour le site du Bassin Wellington. Le plan directeur sera ancré dans cet exercice de concertation et de cocréation avec des parties prenantes diverses et par conséquent, plusieurs des éléments qui sont présentés dans la section suivante sont susceptibles d'être révisés et raffinés à mesure que le travail collaboratif suit son cours.



À terme, l'objectif de la SIC est d'atténuer ces divergences et de trouver des espaces de compromis au cours des prochains mois de travail collaboratif avec l'ensemble des parties prenantes, y compris la Ville de Montréal. La SIC est surtout soucieuse de faire preuve de transparence envers le public quant à l'état actuel de sa réflexion et de sa compréhension des enjeux de développement.

3.3.2. VISION ET STRATÉGIE

Dès l'initiation du projet de développement par la SIC, quatre valeurs ont été mises à l'avant-plan de ses ambitions pour ce secteur : l'innovation, la diversité, la destination et l'écologie. Pour transporter ces valeurs et les transposer dans un vision concrète pour le projet, trois grands énoncés aspirationnels sont proposés :



Devenir un pilier et un exemple pour l'atteinte des objectifs du Plan Climat et du Projet de Ville 2050 de Montréal

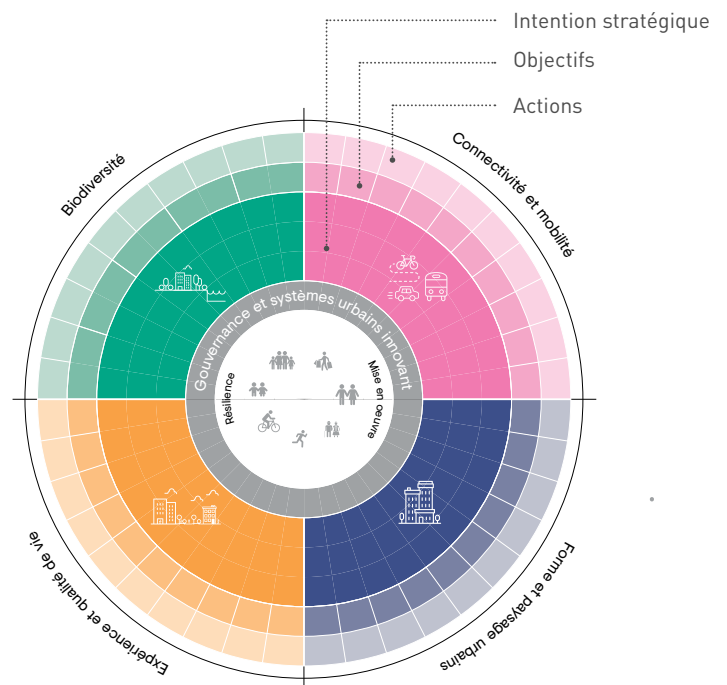


Être une référence internationale en matière de design à échelle humaine articulé autour d'une forte présence de l'eau



Jeter de nouvelles bases de collaboration entre les secteurs public, communautaire et privé

Pour réaliser la vision et réunir des conditions de mise en œuvre à la hauteur des défis de la résilience urbaine, le plan directeur propose de diriger sa stratégie et son plan d'action en fonction de quatre thèmes : la biodiversité, la connectivité et la mobilité, l'expérience et la qualité de vie ainsi que la forme et le paysage urbain. Un cinquième thème transversal, soit la gouvernance et les systèmes urbains innovants est le liant principal pour assurer la mise en œuvre du plan directeur.



©Sid Lee Architecture



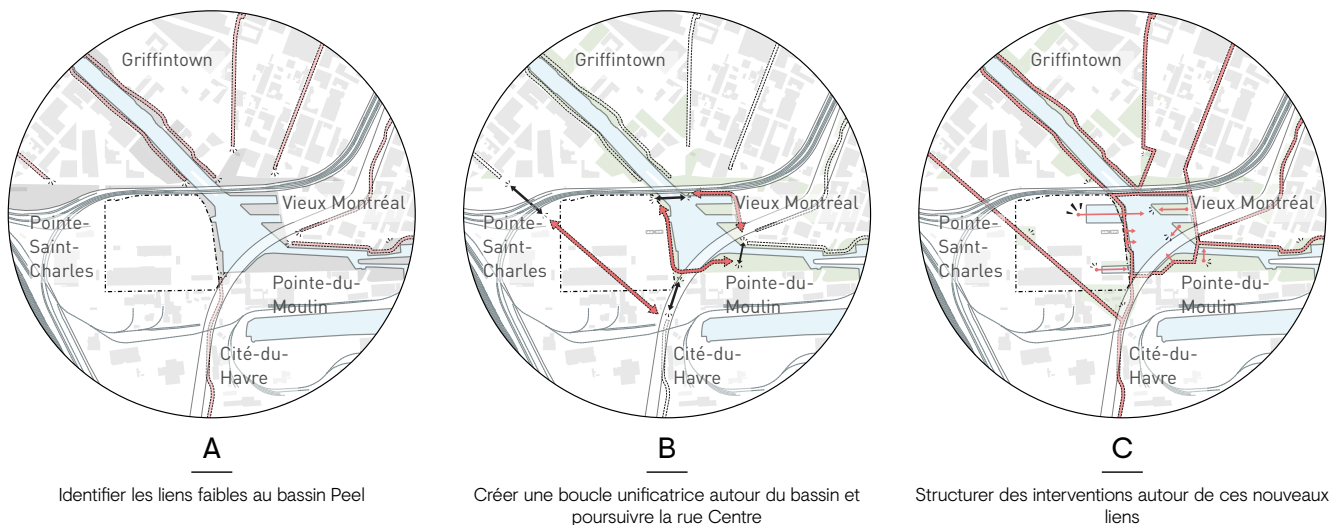
3.3.3. LE BASSIN WELLINGTON ET LES DIFFÉRENTES FACETTES DU DÉCLOISONNEMENT TERRITORIAL

Si le désenclavement du secteur est une condition essentielle à la réalisation du projet de requalification du Bassin Wellington, le positionnement stratégique du Bassin Wellington offre des possibilités stratégiques multiples.

Dans un premier temps, la réalisation d'une boucle unificatrice entre la Pointe-Saint-Charles, Griffintown et les environs du Vieux-Port auront pour effet de faciliter l'atteinte des cibles de la ville de 15 minutes pour ces secteurs riverains établis. La mutualisation des services et des infrastructures nécessaires à cette

cible sera rendue possible créant de nouveaux liens qui permettront des échanges accrus et des opportunités de mutualisation entre les quartiers.

Le secteur plus périphériques de la Cité-du-Havre bénéficiera lui aussi directement de ce décloisonnement avec une l'atténuation de son insularité et un rapprochement de l'activité urbaine du centre-ville.






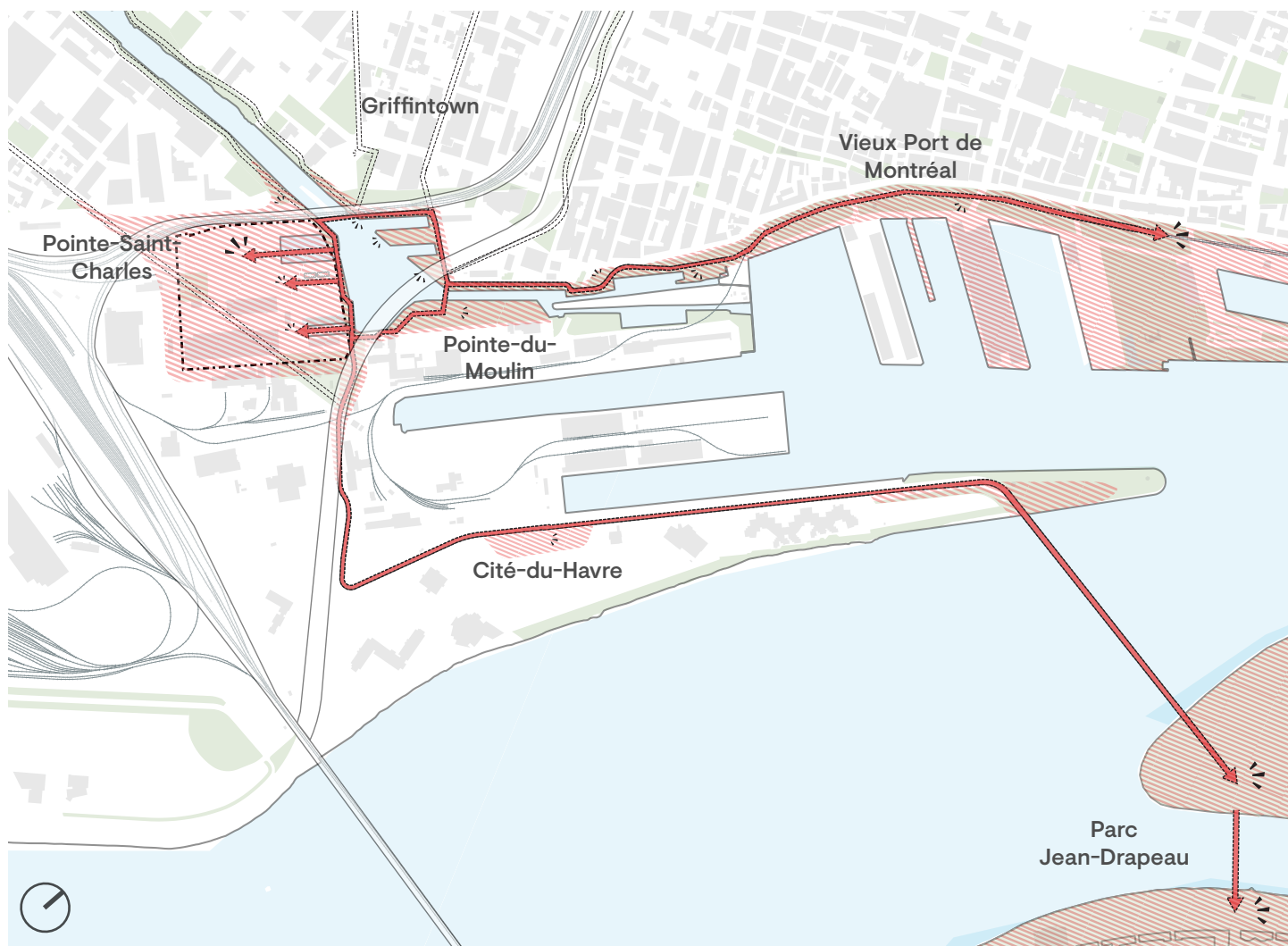
Boucle unificatrice facilitant l'atteinte des cibles de la ville de 15 minutes.
[©Sid Lee Architecture]



Dans la perspective de créer une destination, le site offre une opportunité de faciliter les liens entre les actifs à portée métropolitaine que sont le Vieux-Port et le Parc Jean Drapeau en devenant une destination transitoire autour des bassins Wellington et Peel.

Légende

-  Secteur à redévelopper
-  Parcours récréoculturel
-  Percolation des activités récréoculturelles



Activités récréoculturelles

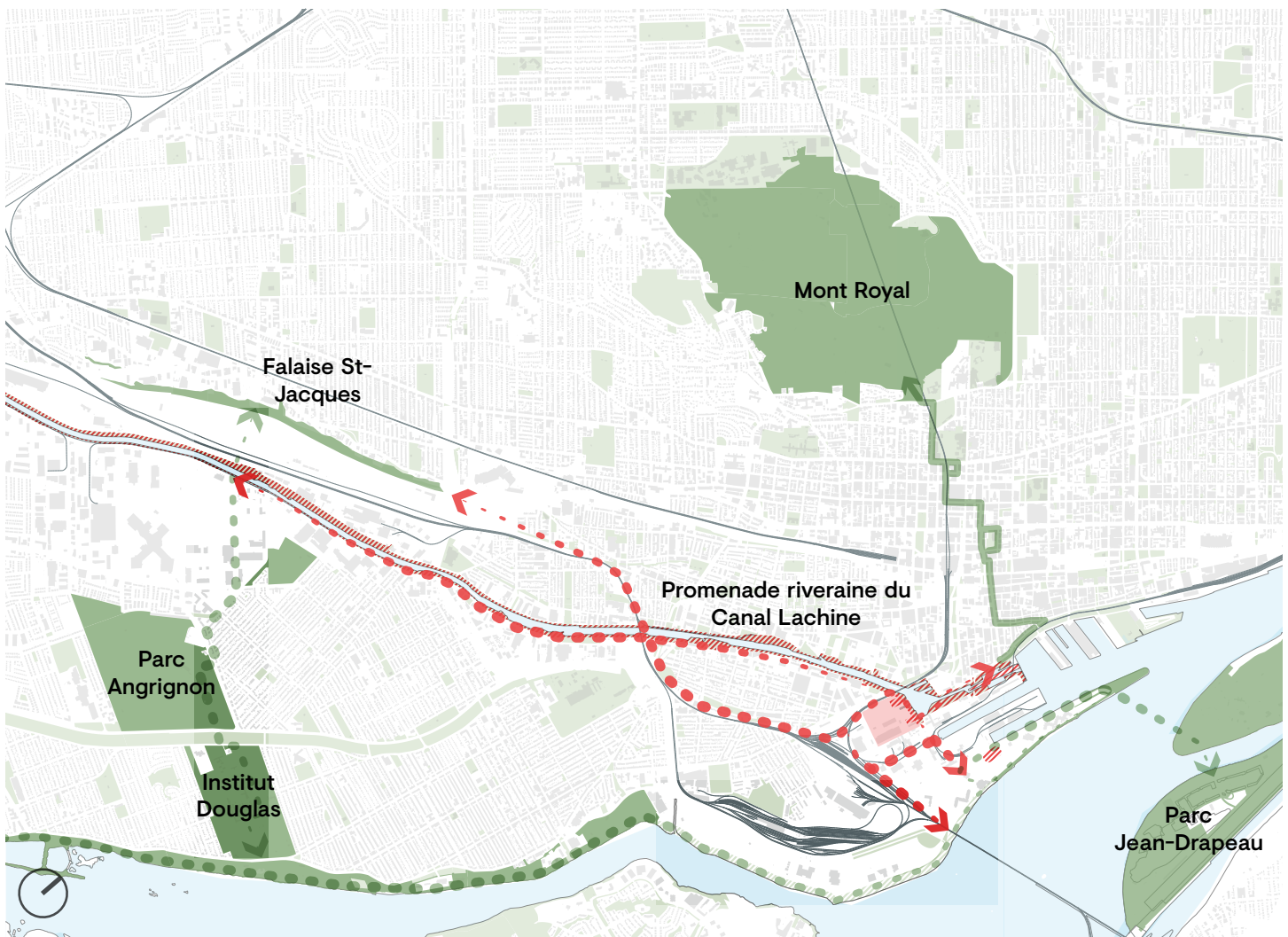
La mise en réseau de parcours réunissant de grands actifs de destination et de loisirs sera rendu possible par la requalification du Bassin Wellington. (©Sid Lee Architecture)



Finalement, le site du Bassin Wellington offre une occasion intéressante d'offrir une dimension additionnelle à la promenade Fleuve-Montagne pour lui permettre d'atteindre le nouveau littoral Bonaventure. De nouveaux liens écologiques favorisant la biodiversité le long de voies ferrées qui transitent par le site du Bassin Wellington permettraient de relier ensemble au sein d'un même réseau vert les promenades Fleuve-Montagne et Falaise-Fleuve.

Légende

- Secteur à redévelopper
- Trame verte (Ville de Montréal)
- Corridor de biodiversité proposé
- Espaces verts existants
- Espaces verts proposés
- Bonification de la trame proposée
- Corridor de biodiversité proposé
- Bonification des espaces verts proposés



Corridor de biodiversité

La requalification du bassin Wellington offre des occasions concrètes d'optimisation des réseaux écologiques à l'échelle montréalaise.
 (©Sid Lee Architecture)



3.3.3. LES HYPOTHÈSES SUR L'ARMATURE URBAINE

Dans le cadre de sa réflexion et de ses travaux en cours sur l'avenir du Bassin Wellington, et sous réserve des prochaines étapes de consultation et de concertation devant mener à l'élaboration de son plan directeur définitif, la SIC souhaite faire état de ses principales hypothèses quant aux éléments structurant de l'armature urbaine du site. Les plans suivants viennent préciser ces hypothèses autour des thèmes suivants :

1. La mise en valeur des éléments patrimoniaux et d'intérêt sur le site;
2. Les espaces verts et les liens bleus-verts;
3. Les liens bleus et le réseau interne de gestion des eaux;
4. Les intentions relatives au désenclavement du quartier;
5. Le réseau viaire et les principes de connectivité et de perméabilité internes du site;
6. Les pôles d'activation et de programmation;
7. Les parcours à animer et activer qui transitent par le site.



1. Patrimoine

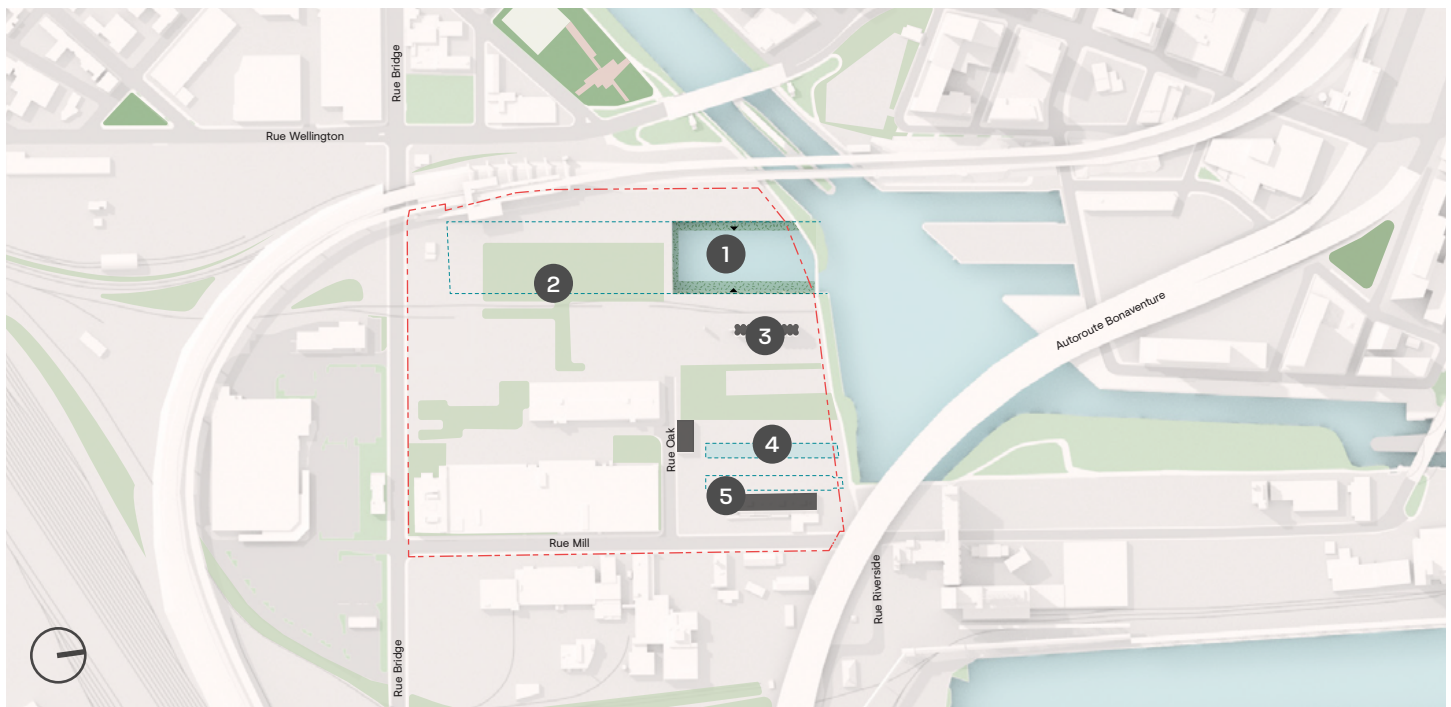
La thèse conceptuelle proposée pour le patrimoine est alimentée par l'étude *Évolution historique et caractérisation du secteur Bridge-Wellington analyse historique et patrimoniale* réalisée par civiliti et Lafontaine et Soucy architectes.

Les actions clés en matière de patrimoine sont :

- 1 Excaver et aménager un espace bleu baignable dans la trace historique du bassin;
- 2 Mettre en valeur de l'emprise historique du bassin
- 3 Préserver le bâtiment silo P&H Milling Group
- 4 Intégrer l'une des cales sèches dans la conception paysagère
- 5 Mise en valeur de la seconde cale sèche et des bâtiments d'intérêt patrimonial

Légende

- Secteur à redévelopper
- Parcs
- Plan d'eau
- Patrimoine d'intérêt
- Traces trame bleue historique



Traces du patrimoine (©Sid Lee Architecture)



2. Les espaces verts et les liens bleus-verts;

Le site bénéficie d'un accès privilégié au parcours riverain du canal Lachine et d'une proximité au nouveau parcours récréotouristique du Vieux-Port de Montréal. Le réseau d'espaces publics proposés s'arrime à cette colonne vertébrale verte aux abords du bassin Peel.

Ces espaces aménagés permettent d'augmenter la biodiversité, de démocratiser l'accès à l'eau et faire ressurgir les traces historiques d'infrastructures industrielles.

Les actions clés en matière de trame verte et bleue sont :

- 1 Aménager un grand parc qui inclut le bassin Wellington;
- 2 Remettre en eau l'une des cales sèches;
- 3 Poursuivre le corridor de biodiversité du canal Lachine à l'intérieur du site le long de la voie ferrée;
- 4 Privilégier le verdissement et l'aménagement de nous le long des axes de circulation (rues et liens actifs);
- 5 Arrimer des parcs de plus petites dimensions à la trame verte et bleue.

Légende

--- Secteur à redévelopper

Trame verte

— Corridor de biodiversité proposé

■ Espaces verts proposés

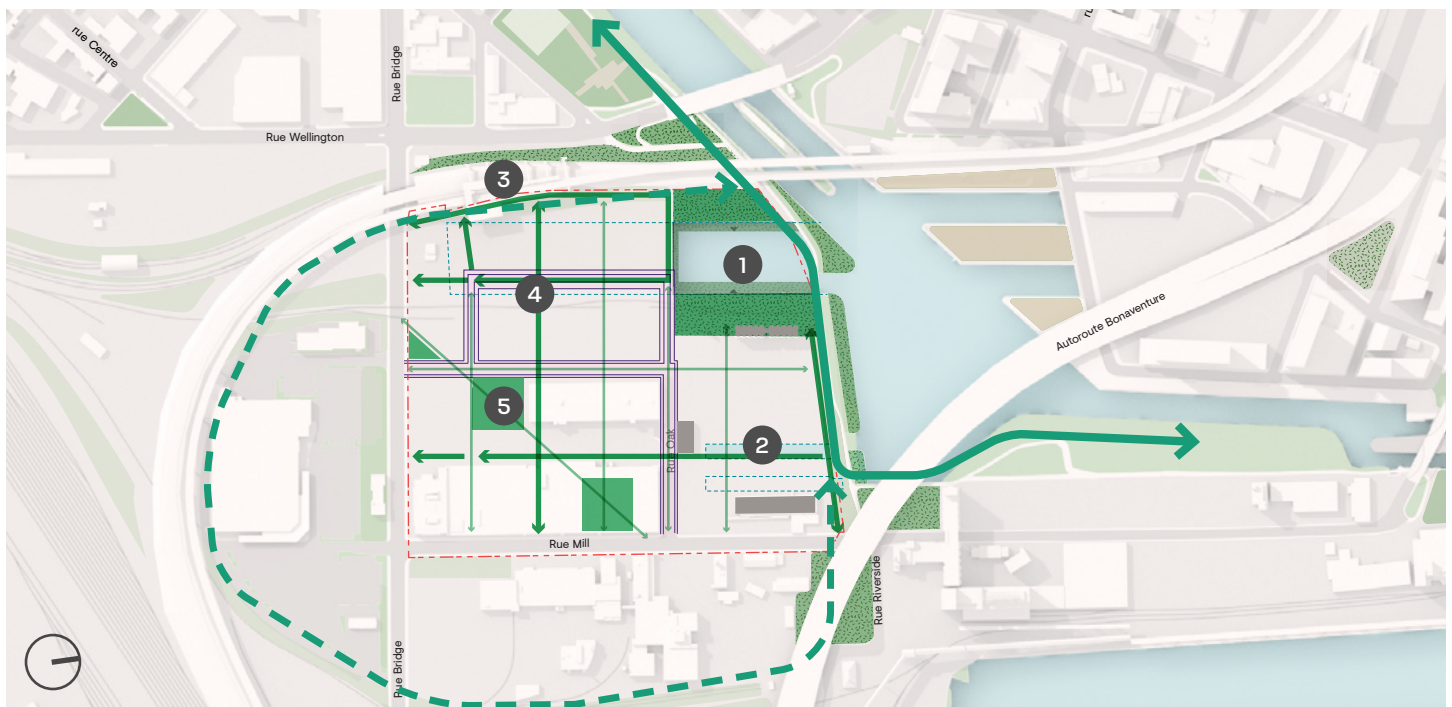
— Corridor verts piétons aménagés

Contexte

■ Plan d'eau

■ Patrimoine d'intérêt

--- Traces trame bleue historique



Trame verte (©Sid Lee Architecture)



3. Les liens bleus et le réseau interne de gestion des eaux:

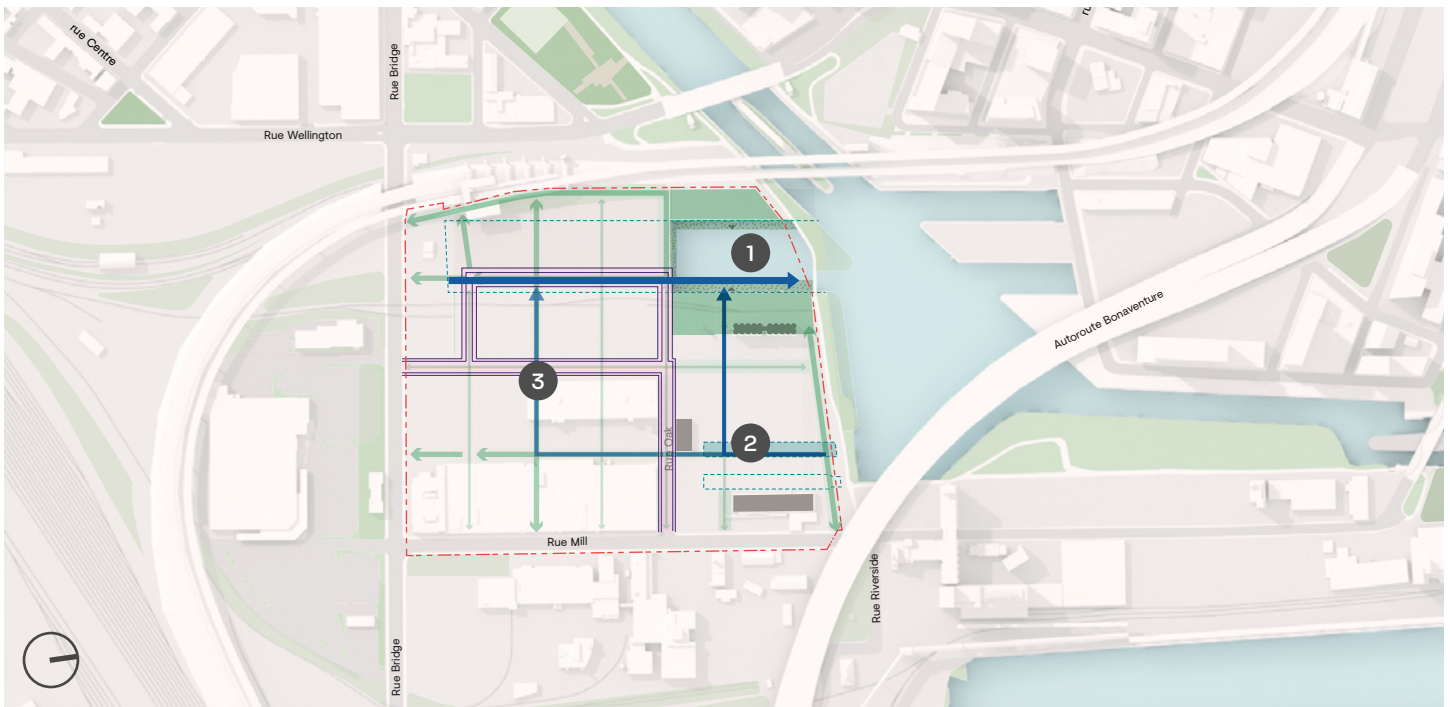
La décontamination du terrain offre l'opportunité unique d'excaver le site pour y élargir le Bassin Wellington existant (faisant écho à sa largeur historique) et faire de celui-ci un élément central et identitaire du nouveau développement. De manière à affirmer l'appartenance du secteur à Pointe-Saint-Charles et son intime relation historique et symbolique avec la présence de l'eau, il est également proposé d'inclure un nouveau canal aux abords du bassin Peel, ainsi que d'inclure une boucle d'espaces verts capables de retenir et filtrer les eaux de pluie à l'échelle du site.

Ces composantes, ensemble, formeront une trame bleue interconnectée, qui prendra multiple formes au travers du site:

- 1 Dynamisation et activation du bassin. Poursuite d'un élément d'eau le long de la trace.
- 2 Réhabilitation d'une cale sèche en prise d'eau souterraine pour le secteur et l'aménagement bleu/vert du site.
- 3 Boucle et système de gestion et filtration des eaux de pluie

Légende

- Secteur à redévelopper
- Trame bleue
 - Traces trame bleue historique
 - Axe d'eau en surface
 - Boucle d'eau souterraine
 - Plan d'eau
- Contexte
 - Parcs
 - Corridor verts piétons aménagés
 - Patrimoine d'intérêt



Trame bleue (©Sid Lee Architecture)



4. Les intentions relatives au désenclavement du quartier;







Plusieurs liens doivent être aménagés afin de décloisonner et de retisser le site avec les quartiers adjacents et le reste de la ville.

Au sujet des liens et du désenclavement du site, voir la priorisation proposée par Arup en annexe à la partie 2. ainsi que les parties 3. et 5. pour les modes actifs et la circulation automobile.

Les actions clés en matière de connexion sont :

- 1 Réhabiliter le pont Wellington et les parvis de l'ancien tunnel ou aménager une passerelle pour piétons et cyclistes vers les axes Peel et de la Commune;
- 2 Poursuivre la rue Centre sur le site;
- 3 Aménager un nouveau lien actif sous la voie ferrée connectant les rues Oak, Wellington et St-Patrick;
- 4 Aménager une passerelle pour piétons et cyclistes vers les axes Peel et de la Commune depuis la Pointe-du-Moulin;
- 5 Créer une trame viaire perméable et apaisée.

Légende

- | | |
|---|--|
|  Axes d'entrées |  Perméabilité dans les îlots |
|  Piste cyclable |  Canal de Lachine et du bassin Peel |
|  Réseau viaire | |
|  Passages ou passerelles piétons et cyclables | |



Connexions piétonnes et cyclables (©Sid Lee Architecture)










5. Le réseau viaire et les principes de connectivité et de perméabilité internes du site

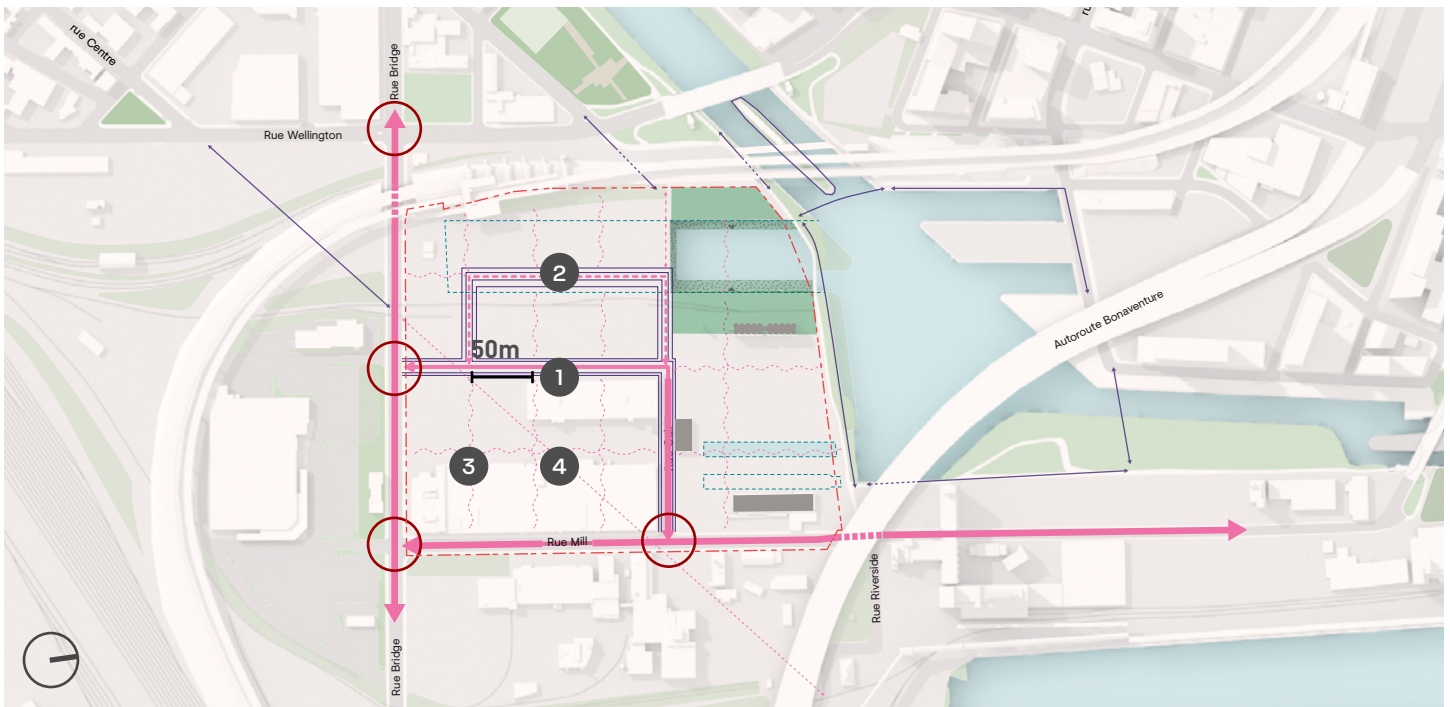
Plusieurs rues et liens actifs sont proposées afin de créer une trame perméable et apaisée.

Les actions clés en matière de trame viaire sont :

- 1 Créer un nouvel axe véhiculaire et nouveaux feux à ses croisements des rues Bridge et Mill;
- 2 Aménager une rue apaisée priorisant piétons et cyclistes;
- 3 Créer de nouveaux liens actifs pour rendre les déplacements efficaces et agréables;
- 4 Prolonger la rue Centre comme lien actif et communautaire.

Légende

 Secteur à redévelopper	 Feux de circulation/intersections
 Voie carrossable publique existante	 Connexions et prolongements avec le domaine public
 Voie carrossable publique planifiée	 Perméabilité des ilots et du site
 Voie partagée	



Trame viaire (©Sid Lee Architecture)









6. Les pôles d'activation et de programmation

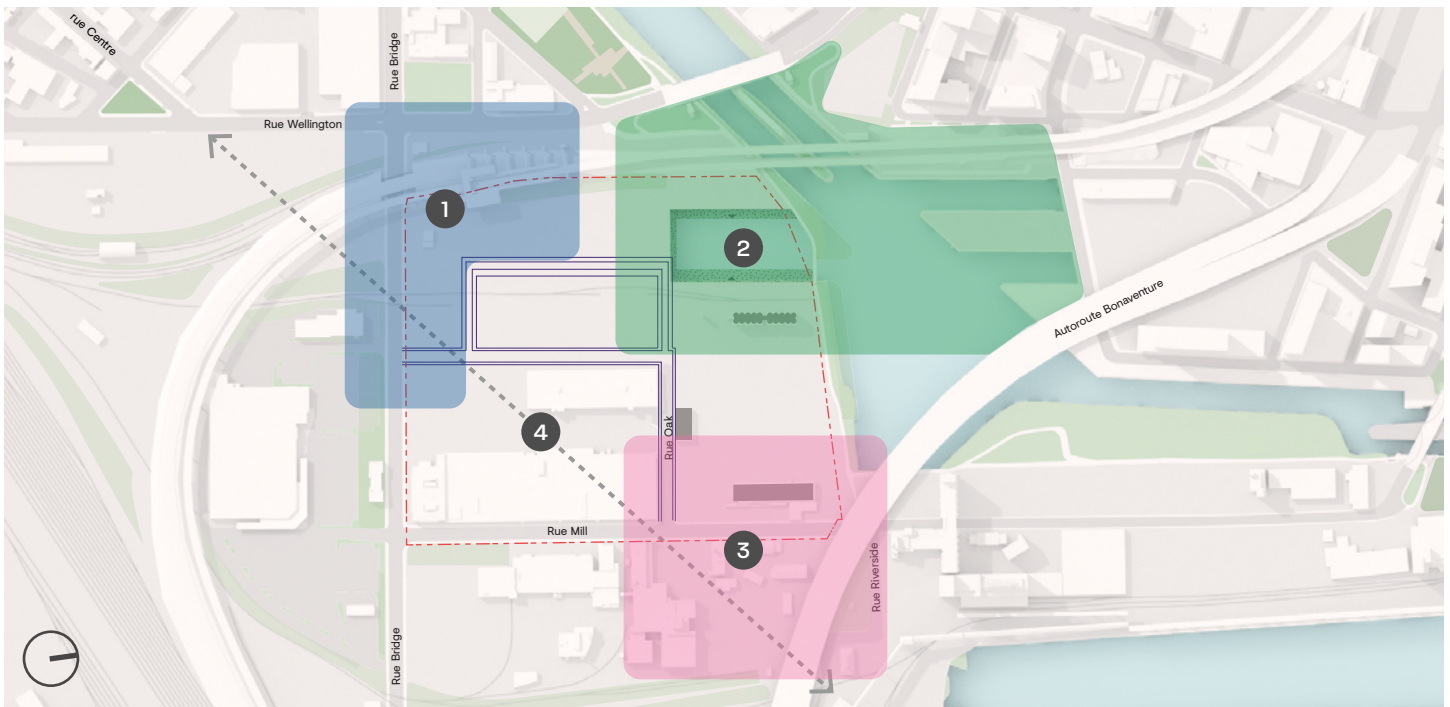
La programmation du secteur repose sur plusieurs fondements contextuels et historiques, ainsi que sur la vision stratégique du site comme secteur mixte et attractif.

Les actions clés en matière de programmation sont

- 1 Intégrer un pôle à forte intensité commerciale à proximité de la station projetée pour le Rem et de la rue Bridge;
- 2 Créer un pôle récréo-culturel autour du bassin Wellington et du bassin Peel qui participe et bonifie l'offre récréationnelle et culturelle du Vieux Port;
- 3 Dédier la portion nord-est du site à la valorisation des métiers artisanaux;
- 4 Rappeler la trace de l'axe centre et son rôle comme lieu de services de proximité et de d'activités communautaires dans son prolongement sur le site.

Légende

	Secteur à redévelopper		Pôle récréo-culturel
	Pôle grandes surfaces et bureaux		Pôle artisanal
			Patrimoine d'intérêt
			Axe communautaire



Pôles de programmation (©Sid Lee Architecture)



7. Les parcours à animer et activer qui transitent par le site

Les grands pôles de programmation sont reliés entre eux par différents axes de circulation. Pour bonifier l'expérience de ces lieux de destination, de transit et de déambulation, une expérience particulière leur est attitrée.

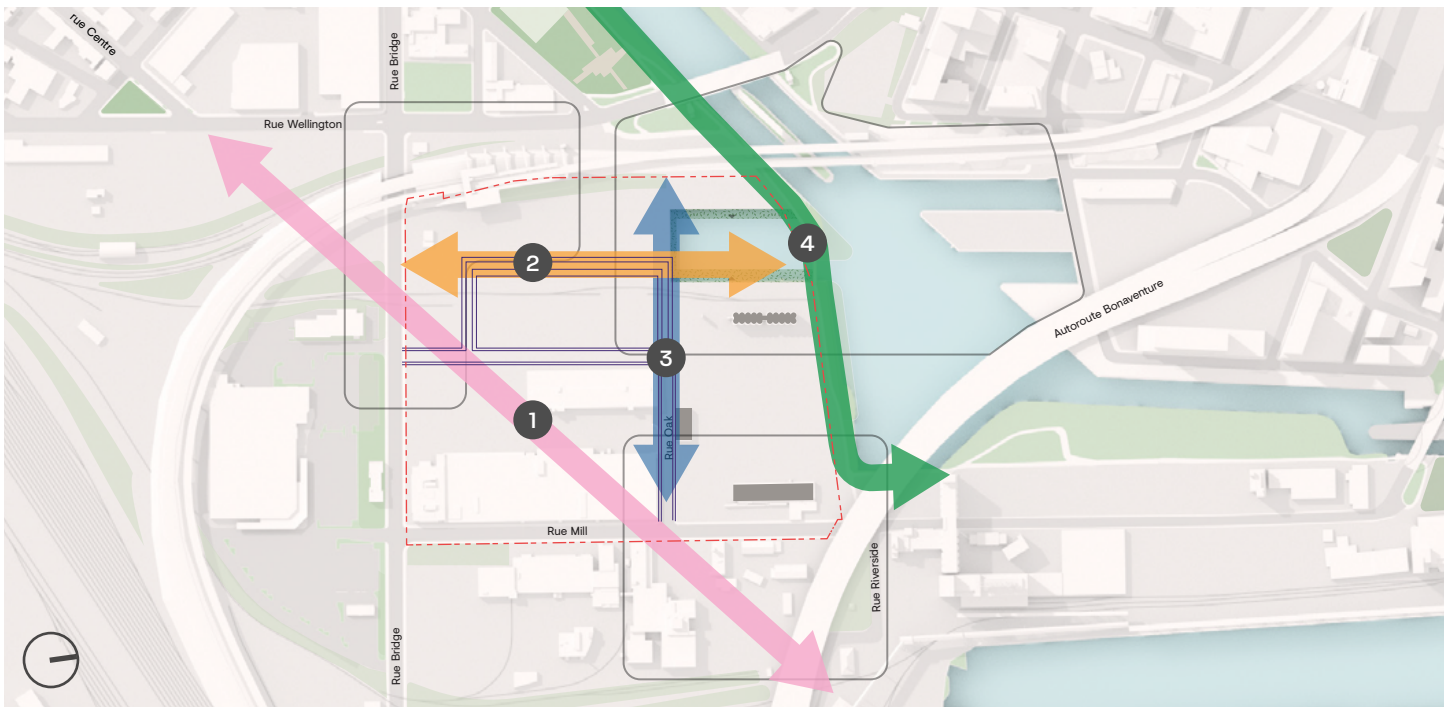
Les actions clés en matière de trame viaire sont

- 1 Poursuivre l'ambiance et les activités présentes sur la rue Centre;
- 2 Coulée bleue reliant Bridge au Bassin Wellington dont l'ambiance et l'animation sont à la rencontre entre les woonerfs néerlandais et le corridor de biodiversité urbain;
- 3 Axe est-ouest reliant le pôle artisanal au pôle récréoculturel du bassin;
- 4 Promenade riveraine du canal Lachine bonifiée et où se poursuivent des activités ludiques et récréatives.

Légende

- Secteur à redévelopper
- Rue Oak

- Promenade du Canal
- Rue Centre
- Patrimoine d'intérêt
- Axe communautaire



Parcours animés (©Sid Lee Architecture)

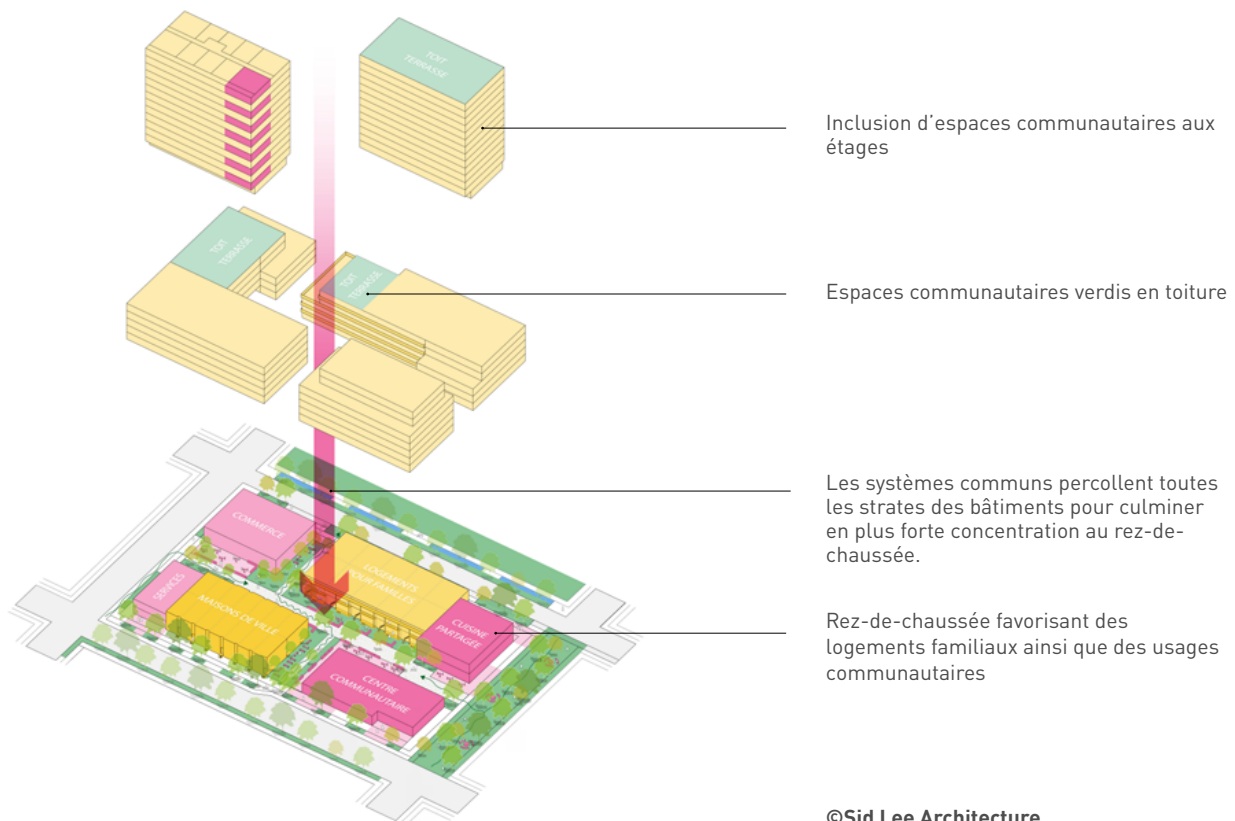


3.3.4. POUR UNE CONCEPTION EXPÉRIENTIELLE DE L'ÉCHELLE HUMAINE

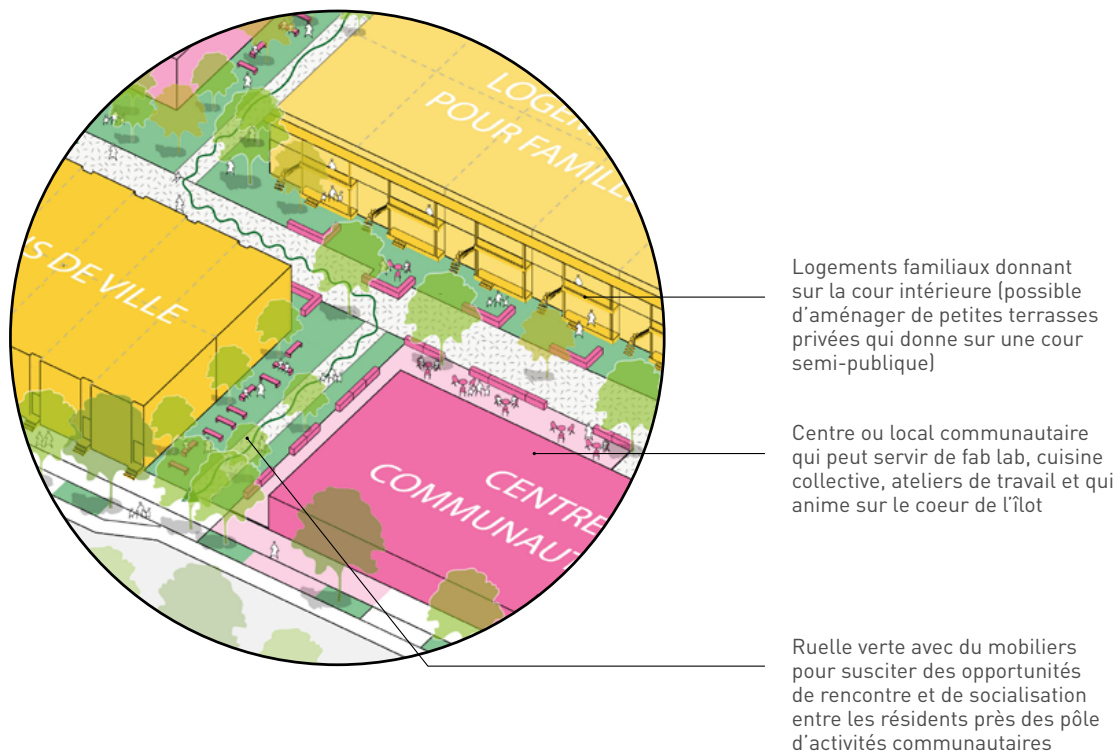
L'échelle humaine est une notion qui doit prioriser la qualité de l'expérience sensorielle des usagers. Le confort, la santé, la stimulation et les interactions, la sécurité, l'accessibilité, « l'intergénérationnalité » et l'inclusivité sont autant d'éléments qui interpellent la notion d'échelle humaine. Malgré cela, les discussions autour de ce concept sont plus souvent articulées autour d'enjeux relatifs à la forme urbaine. Dans le contexte où la compacité des villes est au cœur des défis de la transition écologique et de la résilience urbaine, il importe de ne pas laisser certains a priori dominer notre conception de la hauteur et d'élargir nos perspectives sur l'atteinte de résultats qui favorisent la qualité de l'expérience humaine en milieu urbain.

La question des hauteurs refait inévitablement surface lorsqu'il est question d'échelle humaine. Or, des stratégies de conception en design urbain et en architecture bien calibrées sont susceptibles d'offrir des perspectives intéressantes et prometteuses quant à l'atteinte de milieux de vie performants, conviviaux et rassembleurs. C'est surtout vrai dans la perspective d'une planification d'ensemble d'un site important à requalifier car il est possible de déterminer avec un bon degré de précision l'organisation des espaces interstitiels entre le domaine privé et le domaine public, le cœur et le périmètre des îlots urbains, ainsi que les principes de programmation verticaux.

Représentation du milieu de vie à l'échelle d'un îlot



Fonctionnement du coeur d'îlot



©Sid Lee Architecture



3.3.5. APPRIVOISER LA HAUTEUR

Il est intéressant de constater que, dans le cadre des travaux de consultation de L'Atelier urbain que même si la question des hauteurs ne fait pas consensus, la multiplication des discussions et des échanges dans une perspective de transparence et de collaboration permet de déceler des pistes de solution intéressantes et des espaces de compromis potentiels.

L'Atelier Urbain dans un document interne de synthèse et de recommandations, décrit ainsi les grandes divergences sur la question des hauteurs :

« Certaines personnes suggèrent que les hauteurs maximales ne dépassent pas douze étages, afin que le projet puisse être construit en bois;

Certaines personnes ne sont pas d'accord à intégrer des tours d'une hauteur de 80 mètres;

Certaines personnes mentionnent que la hauteur est nécessaire pour dégager des espaces au sol pour des espaces collectifs et atteindre les objectifs en matière de logement social abordable, tout en tenant compte des exigences en termes d'infrastructures, des budgets et des dépenses;

Certaines personnes croient qu'il ne faut pas limiter les hauteurs, car cela pourrait compromettre la réalisation du projet. Des tours de 120 mètres de hauteur ont même été évoquées. »

L'atelier urbain ajoute ces précisions au sujet des opinions et discussions entendues sur le sujet de la hauteur :

« Les personnes participantes semblent plus enclines à accepter la hauteur si elle est introduite avec une volonté de créer un environnement agréable plutôt que pour maximiser les profits.

Si la hauteur souhaitée pour le développement ne fait pas consensus, les personnes participantes sont quand même d'accord sur certains points :

Aborder la densité de concert avec les retombées positives qu'elle permet, telles que l'aménagement du réseau des parcs, du bassin Wellington, du pôle des artisans, etc.;

Éviter des enjeux de corridors de vent dans le développement futur;

Préserver les vues importantes;

Situer les bâtiments de plus grande hauteur à proximité de la potentielle station du REM et le long de son parcours 2. Des bâtiments de plus grande hauteur pourraient être situés le long de la rue Mill 3. Éviter les bâtiments de grande hauteur à proximité des berges 4. Envisager de créer une zone avec des bâtiments de plus basse hauteur.»

Enfin, toujours selon L'Atelier urbain, les consultations et l'engagement avec la communauté permettent à date de déceler une ouverture à l'accueil de bâtiment en hauteur en fonction des paramètres suivants :



« 1. Situer les bâtiments de plus grande hauteur à proximité de la potentielle station du REM et le long de son parcours

2. Des bâtiments de plus grande hauteur pourraient être situés le long de la rue Mill

3. Éviter les bâtiments de grande hauteur à proximité des berges

4. Envisager de créer une zone avec des bâtiments de plus basse hauteur. »

La série de diagrammes qui suit vise à démontrer comment il est possible de faire de la hauteur une alliée dans le cadre d'une conception à échelle humaine. La hauteur est un levier essentiel pour répondre aux enjeux d'aménagement qui interpellent simultanément, la compacité et la performance économique, sociale et environnementale.

Les diagrammes ci-dessous quantifient la superficie totale constructible sur les terrains de la SIC en fonction d'îlots périmétriques d'une hauteur uniforme de 25 m (8 étages), soit la hauteur préconisée par le PDMV et la modification au Plan d'urbanisme, à l'exception de certaines pointes de hauteur qui pourraient atteindre 65 m.

Face à la perspective d'atteindre un seuil de rentabilité minimal de 3,5 millions de pieds carrés, même un développement qui occuperait la totalité du site ne parvient pas à atteindre les cibles minimales de la SIC. Les modulations simples des deux images suivantes montrent comment l'introduction de certains critères qualitatifs est incompatible avec la viabilisation du site sans le recours aux hauteurs.

Démonstration des objectifs de construction sur les lots de la SIC

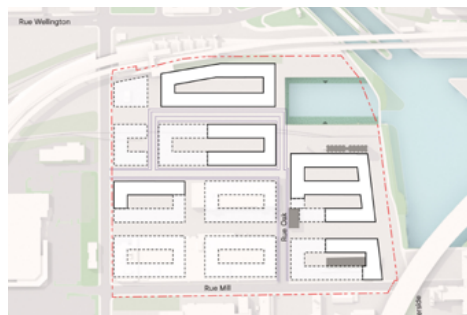
Cible : 3 500 000 pi² environ 3 300 logements

1 Basilaire de 8 étages (25 m)



Superficie totale : 3 200 000 pi²
approx. 3 000 logements sur les lots de la SIC

2 Basilaire de 8 étages et grand parc urbain



Superficie totale : 2 500 000 pi²
approx. 2 340 logements sur les lots de la SIC

3 Basilaire de 8 étages et ouvertures des volumes (perméabilité des îlots)



Superficie totale : 2 000 000 pi²
approx. 1 875 logements sur les lots de la SIC

©Sid Lee Architecture

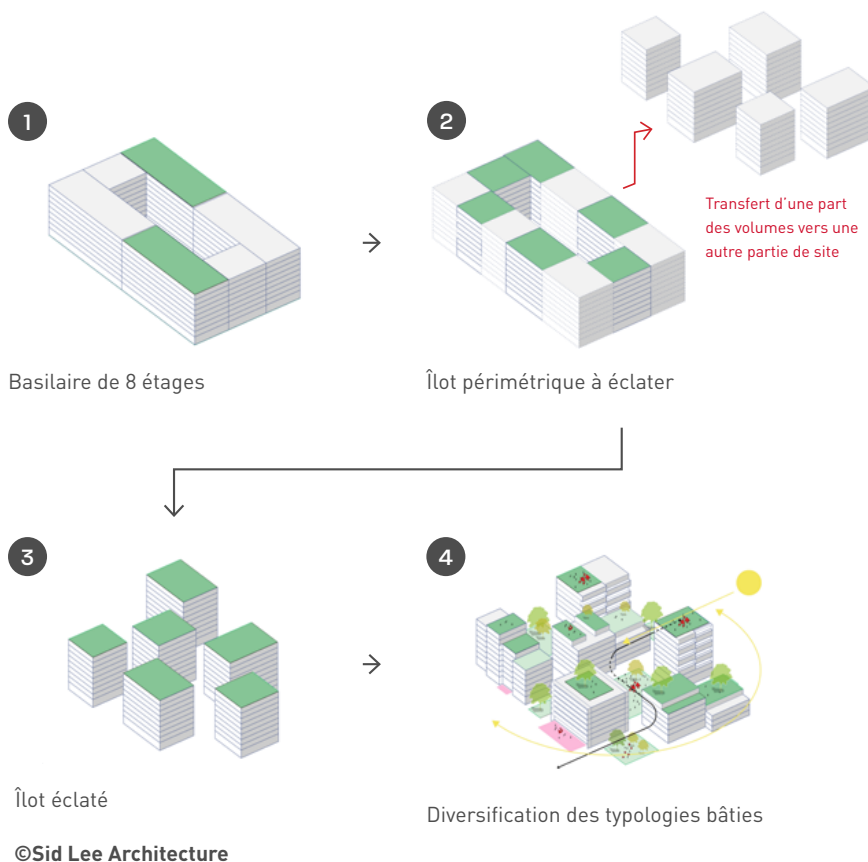


Pour illustrer conceptuellement la façon d'envisager la gestion de la hauteur à partir d'un îlot périmétrique refermé sur lui-même et au gabarit uniforme (l'îlot de base), deux approches conceptuelles sont explorées. À noter qu'il s'agit de représentations conceptuelles très générales et non de propositions architecturales ou volumétriques ajustées au site du bassin Wellington.

La première approche, l'îlot éclaté, vise à montrer les effets d'un parti pris de moindre hauteur avec une très grande perméabilité. Ce parti conceptuel entraîne la nécessité de redistribuer ailleurs sur le site les volumes résiduels de l'îlot de base. C'est dans ce contexte notamment que le recours à la hauteur ailleurs sur un même site est une soupape nécessaire à la variation des formes et des typologies en fonction des attentes et aspirations du milieu.

La transformation de l'îlot périmétrique

Scénario 1 : Éclatement du volume de base et déplacement de la densité

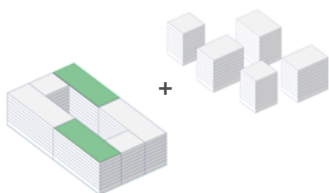


La seconde approche reprend l'îlot de base et les volumes résiduels de l'îlot éclaté pour les articuler ensemble au moyen de stratégies de conception à échelle humaine (voir le diagramme intitulé Critères de conception).

La transformation de l'îlot périmétrique

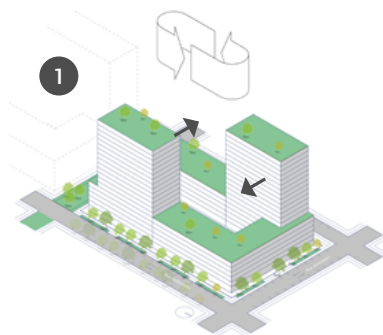
Scénario 2 : Modulation des volumes pour créer un milieu à échelle humaine

0



Point de départ (basilaire et transfert de volumes)

1



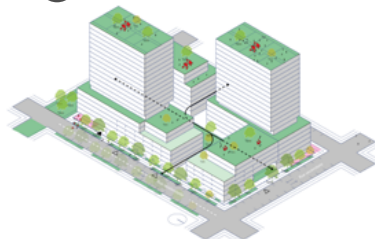
Basilaire de 6 étages et tours

2



Ouverture du basilaire

3



Gradation des hauteurs et traitement des façades

4



Diversification des typologies bâties

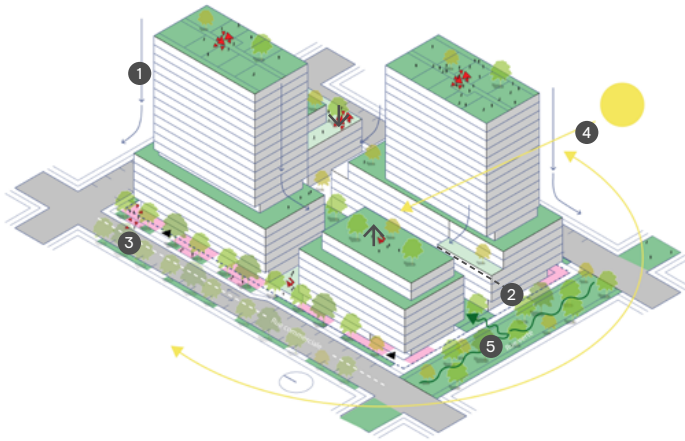
©Sid Lee Architecture



Critères de conception

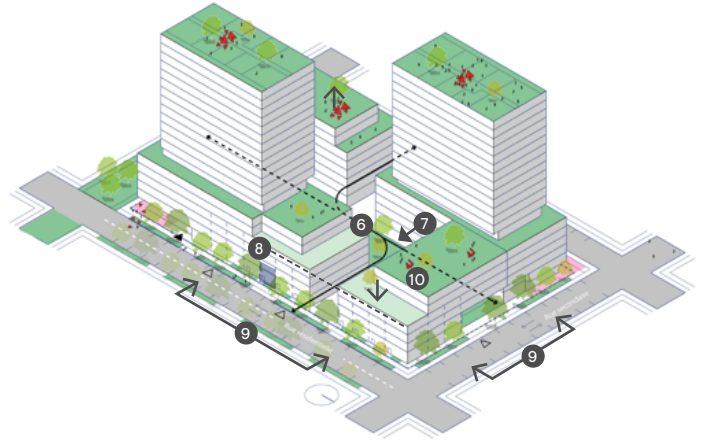
Ilot central périmétrique

Façade Ouest



- 1 Contrôle du vent par les retraits
- 2 Échelle humaine : Gabarits réduits des basiliaires
- 3 Espaces terrasse élargis sur rue
- 4 Pénétration du soleil dans la cour intérieure
- 5 Connectivité des espaces verts

Façade Est



- 6 Perméabilité de l'îlot
- 7 Percées visuelles à travers la cour
- 8 Échelle humaine : Adresses sur rue
- 9 Mutualisation des zones techniques et logistiques
- 10 Mixité des typologies et tenures: intégration de logement social, abordable, familial

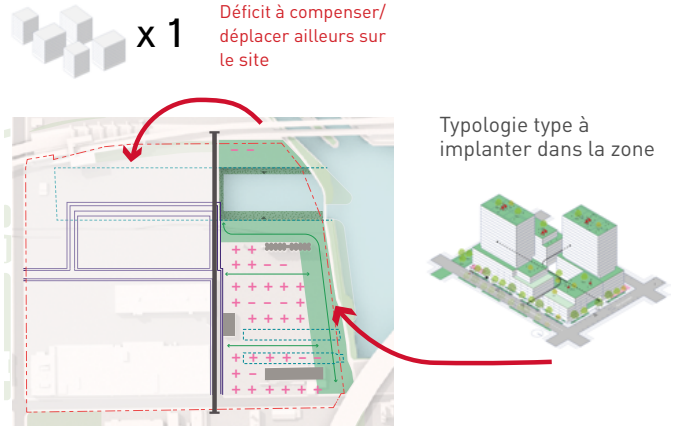
©Sid Lee Architecture



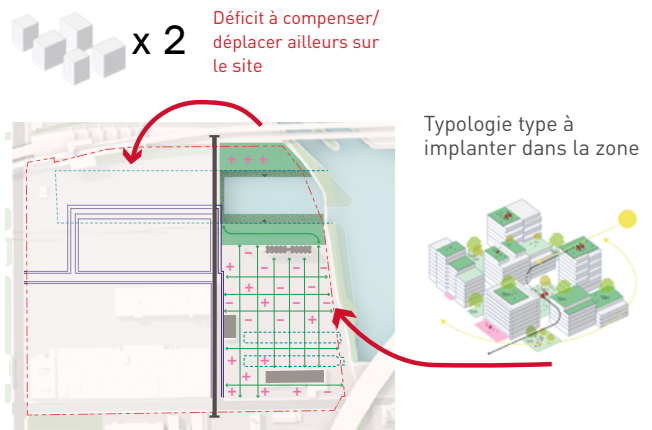
Dans le cadre des consultations internes menées par la SIC avec l'Atelier Urbain, des préoccupations ont été soulevées autour de la forme urbaine le long du littoral du bassin Peel du point de vue des dégagements au sol et des hauteurs. Le diagramme Aménagement du littoral vise à illustrer comment diverses approches d'aménagement vont entraîner une nécessité de reporter des hauteurs ailleurs sur

Aménagement du littoral

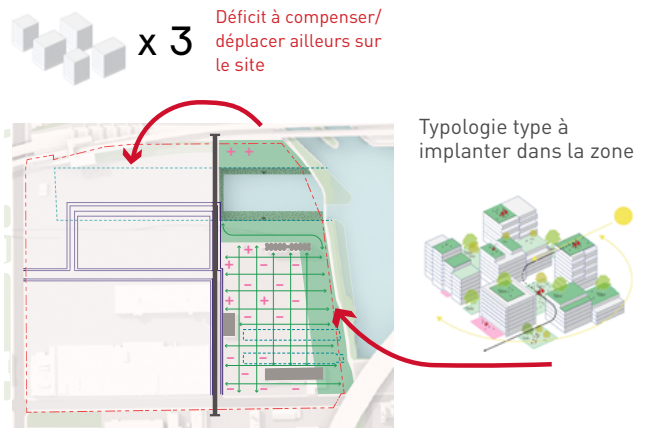
Scénario 1: Densité et hauteur importante, implantation périmétrique + libération d'un espace de parc le long des berges



Scénario 2: Densité et hauteur variée + implantation éclaté sur tout le quadrant du littoral



Scénario 3: Densité et hauteur basse + implantation éclaté et libération d'un espace de parc le long des berges



©Sid Lee Architecture

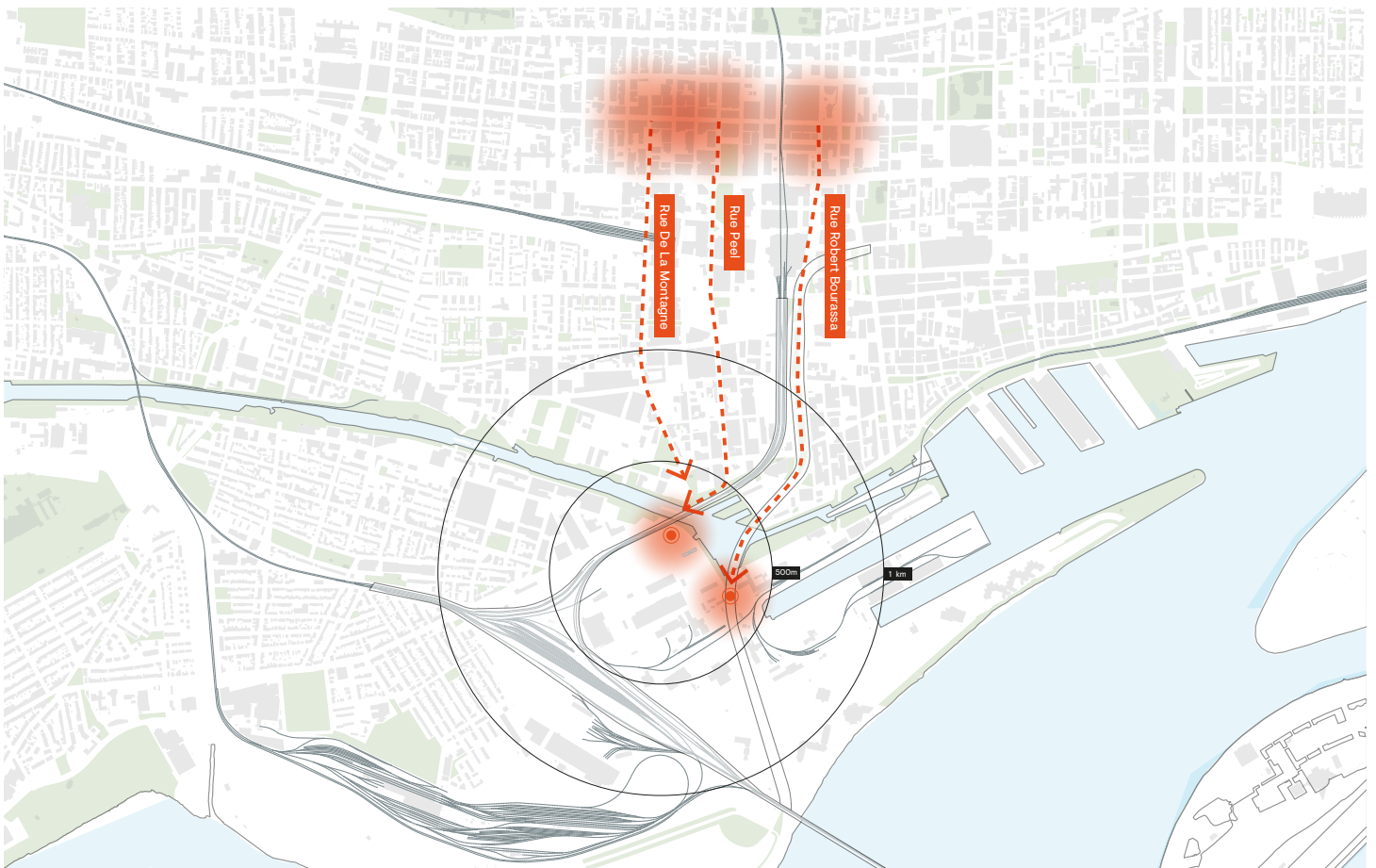


Pour être à même de rencontrer un seuil de rentabilité acceptable afin de livrer un projet qui répond aux aspirations du milieu de la Ville de Montréal, la SIC doit pouvoir miser sur une approche plus ambitieuse et audacieuse en matière de hauteurs. Cette nécessité est justifiable lorsqu'on tient compte du potentiel structurant du Bassin Wellington.

Le site est positionné stratégiquement par rapport au centre-ville de Montréal. Les axes importants de la Montagne, Peel et University/Robert-Bourassa qui sillonnent le centre-ville depuis les abords du mont Royal aboutissent

ou transitent par le Bassin Wellington et ses abords. Cette configuration offre une opportunité de créer sur le site un point de repère en hauteur qui fait écho à l'effervescence du centre-ville et qui marquerait cette entrée de ville.

Ce parti pris nous semble d'autant plus cohérent et justifiable que le site créera une nouvelle charnière urbaine entre la Pointe-Saint-Charles, Griffintown, les quartiers centraux de Ville-Marie et le nouveau littoral Bonaventure et qu'il élargira plusieurs perspectives territoriales à l'échelle de Montréal (voir section 3.3.2. du document).



Axes urbains structurants

Ce plan montre que les hauteurs sont concentrés au centre-ville sur des axes urbains qui aboutissent au secteur Bassin Wellington
(©Sid Lee Architecture)



Par conséquent, la SIC interpelle la Ville de Montréal afin que le PDMV et les modifications au Plan d'urbanisme prennent mieux la mesure du potentiel du site et des cibles de rentabilité financière et non-financière du projet en augmentant significativement les hauteurs maximales.

Recommandation 16 :

Que la modification au Plan d'urbanisme prévoit des hauteurs maximales pouvant atteindre 120 m entre l'emprise du REM et la limite sud de l'ancien bassin Wellington et de 80 m sur le reste du site du Bassin Wellington.

Légende

-  25 à 60 m
-  65 à 100m
-  Bâtiment repère (120m)



Répartition des hauteurs autour et dans le secteur de Bassin Wellington

(©Sid Lee Architecture)



04

LA CITÉ-DU-HAVRE
AU REGARD DU PDMV



4.1. MISE EN CONTEXTE

4.1.1. BREF HISTORIQUE DU SITE

La propriété est à l'emplacement de l'ancienne jetée Mackay, une digue aménagée initialement comme brise-glace devant protéger le Vieux-Montréal et les activités portuaires de la métropole. L'endroit a été complètement réaménagé et relié à l'île Notre-Dame par le pont de Concorde à l'occasion de l'Expo 1967. Les travaux visaient à accueillir notamment Habitat 67, les installations administratives de l'exposition universelle et plusieurs pavillons. C'est dans ce contexte que la jetée Mackay, devenue une sorte de péninsule urbanisée et dotée d'un lien routier public (l'avenue Pierre-Dupuy, renommée ainsi en 1969) est devenue la Cité-du-Havre.



Epic Games Unreal Engine lance le projet Hillside. Recréer la vision originale d'Habitat 67 avec Unreal Engine et RealityCapture (©Safdie Architectes)





Epic Games Unreal Engine lance le projet Hillside. Recréer la vision originale d'Habitat 67 avec Unreal Engine et RealityCapture (©Safdie Architectes)

Le lot 2 296 169 fait partie intégrante de la Cité-du-Havre. Il s'insère entre Habitat 67 et les studios de cinéma Mel's qui ont été aménagés dans d'anciennes constructions ayant servies dans le cadre d'Expo 1967. Le site comporte une superficie totale de 89 139,20 m² (959 485 pi².) et il est vacant. Les pavillons et les aménagements qui s'érigeaient sur le site ont rapidement été démolis au lendemain de l'Expo 1967 pour ne laisser principalement que les emprises diagonales des chemins pavés d'enrobés bitumineux du site de l'exposition ainsi que certains éléments de mobilier urbain. L'œuvre publique la Giboulée est restée sur le site mais à été déplacée de son endroit d'origine. Elle souffre d'un déficit d'entretien majeur.

Au fil des années 1970, 1980, 1990, 2000 et 2010, le site est resté vacant et son appropriation informelle à titre d'espace ouvert disponible pour la balade a été tolérée par ses

propriétaires. Le fort escarpement de la paroi sud de la Cité-du-Havre et la végétalisation abondante de la pente rend par ailleurs difficile l'accès au fleuve Saint-Laurent depuis le site. Notons que le changement le plus notable à la Cité-du-Havre est survenu dans les années 2000 alors que le projet résidentiel le Profil « 0 » est venu remplacer la maison Olympique, un legs d'Expo 1967.

4.1.2. LE RÔLE DE LA SIC

En 2019, la Ville de Montréal a mandaté l'Office de consultation publique de Montréal (OCPM) afin de tenir des consultations sur le secteur Bridge-Bonaventure. Ces consultations s'inscrivaient en continuité des travaux de la Société du Havre de Montréal qui se sont déroulés entre les années 2000 et le début de 2010. Lors des travaux de l'OCPM, deux groupes d'initiative privée représentant les



résidents de la Cité-du-Havre ont soit pris parti contre toute construction sur le site « parc-vestige » ou encore ont fait valoir des inquiétudes sur l'éventualité d'un ensemble résidentiel extensif sur le site. Le cadre réglementaire applicable sur le site autorisait, et autorise toujours, au moment de ces consultations publiques des constructions résidentielles de plein droit avec une densité élevée.

Le site est détenu paritairement par la Société canadienne d'hypothèque et de logements (SCHL) et la filiale Ivanhoé Cambridge de la Caisse de dépôts et placements du Québec (CDPQ). La Société immobilière du Canada est le mandataire des propriétaires du site qui souhaitent y construire un projet résidentiel exemplaire dont la totalité des unités seront abordables.

4.2. PORTRAIT DE LA SITUATION ACTUELLE

4.2.1. LE CADRE RÉGLEMENTAIRE APPLICABLE

Le site fait l'objet d'une réglementation d'urbanisme de l'arrondissement Ville-Marie qui lui confère un potentiel de construction pouvant atteindre un coefficient d'occupation du sol (COS) de 6,0 avec une implantation au sol ne devant pas excéder 35%. Les hauteurs maximales sont fixées à 44 m avec la possibilité de surhauteurs de 65 m. Le règlement prévoit une prédominance d'usages résidentiels sans limites quant au nombre de logements (catégorie R.3).

Le recours aux surhauteurs est sujet à une approbation spécifique du conseil d'arrondissement en vertu de la procédure de révision de projets décrite au Titre VIII du règlement d'urbanisme qui prévoit des objectifs et des critères qualitatifs pan-montréalais (comme la protection de certains panoramas depuis le mont Royal) et des critères qualitatifs spécifiques en lien avec le caractère patrimonial du site. Le site est situé l'unité de paysage Cité-du-Havre (articles 127.4 à 127.8 du règlement d'urbanisme de Ville-Marie). Les objectifs et les critères qui encadrent cette révision visent notamment la qualité architecturale, la préservation de certaines vues, l'ensoleillement et les impacts éoliens. Selon ces dispositions, les travaux sur le site doivent tendre à la mise en valeur d'Habitat 67 par l'entremise des constructions et des compositions architecturales. Les critères prévoient aussi que le couvert végétal du site soit préservé et que le tracé en diagonale de l'Expo 1967 soit maintenu.

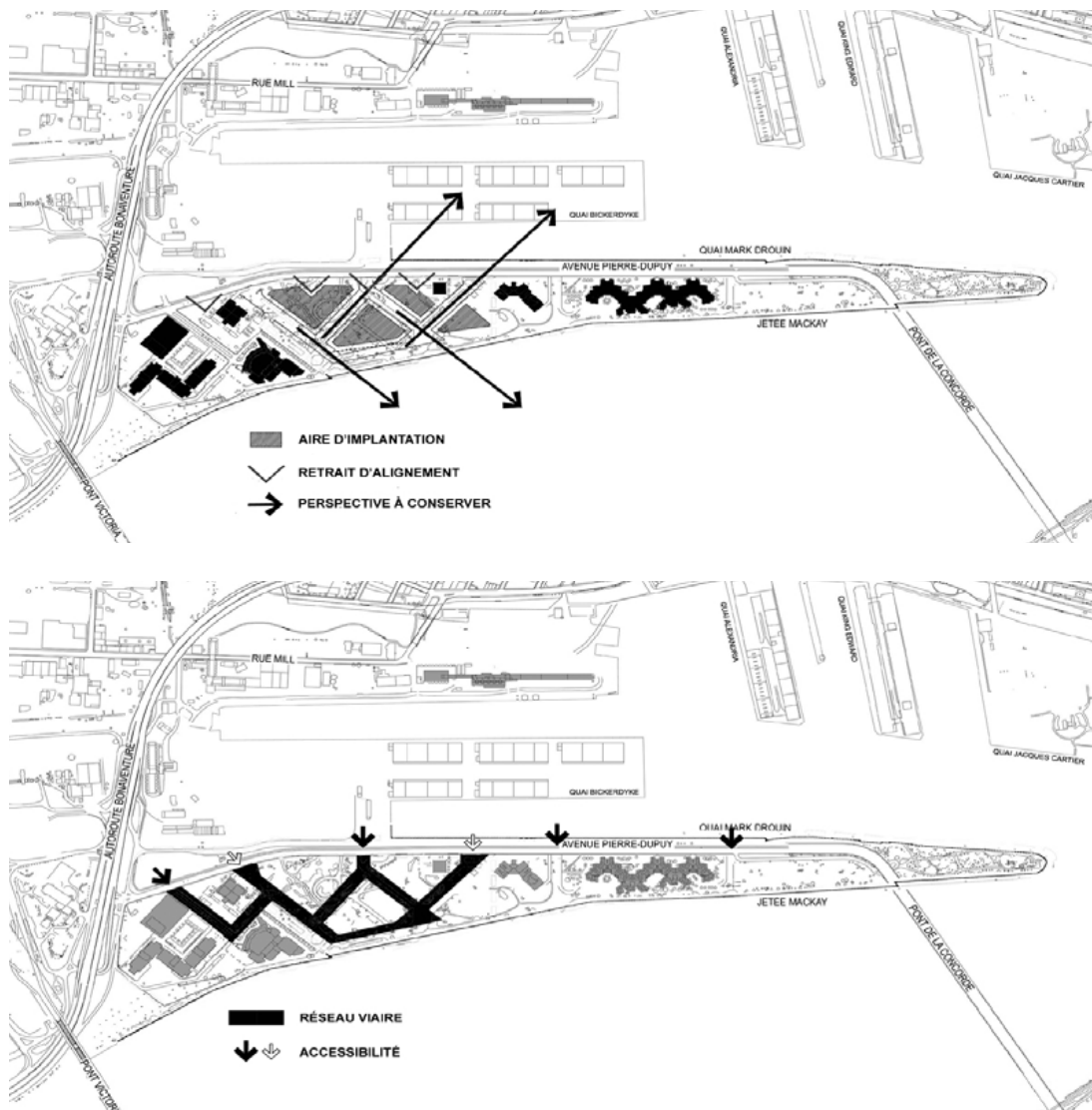
Plus précisément, la réglementation en place prévoit les balises suivantes :

- **La prise en compte de l'orientation diagonale de la trame urbaine;**
- **La préservation d'espaces ouverts et de parcs, notamment sur le littoral de la péninsule qui est orientée vers le Fleuve;**
- **La maximisation de la préservation de la canopée du site, notamment le massif d'arbres situé au sud du site;**
- **La réduction des hauteurs dans la partie du site susceptible d'impacter la vue panoramique consacrée dans la réglementation depuis le belvédère Kondiaronk;**



- Le déploiement de stratégies constructives évocatrices des objectifs poursuivis par Habitat 67, notamment la variation des volumes et des hauteurs ainsi que la constitution de grappes de construction de manière à offrir une grande variété d'unités, à rendre disponibles des espaces extérieurs et à favoriser l'intimité des logements.

Les deux figures suivantes font intégralement partie du de l'article 127.5 du règlement :



Extrait du Règlement d'urbanisme de l'arrondissement de Ville-Marie (©Arrondissement de Ville-Marie)



Ces critères ont pour effet de limiter le potentiel de densification du site de sorte que l'atteinte de la densité maximale de 6,0 est difficilement envisageable puisqu'il est assujéti au respect des critères qualitatifs et des outils d'urbanisme discrétionnaires prévue à la réglementation. C'est notamment le cas pour l'atteinte de surhauteur de 65 m sur le site.

La SIC est d'avis que la réglementation en place est amplement adéquate pour offrir un cadre de gestion qui permettra d'encadrer un projet de développement harmonieux et respectueux de son contexte.

Recommandation 17

Qu'aucune modification au Plan d'urbanisme vienne obliger la réduction les droits actuellement en place pour le site de la SIC dans la Cité-du-Havre en vertu du cadre réglementaire d'urbanisme de l'arrondissement Ville-Marie et que la densité prévue au Plan d'urbanisme ne soit pas modifiée pour passer de 6,0 à 4,0.

4.2.2. PARTI PRIS EN FAVEUR DE LA CONSTRUCTION

La construction d'un projet résidentiel innovant consacré à l'abordabilité constitue, de l'avis de la SIC, la meilleure façon de mettre en valeur l'héritage d'Expo 1967. L'exposition universelle a été une invitation tendue au monde entier à réfléchir à l'humanité dans son rapport à son environnement.

On le comprend bien avec les quatre sous-thèmes du thème principal bien connu de Terre des Hommes [sic] :

- l'Homme cherche;
- l'Homme créé;
- l'Homme produit;
- l'Homme et la cité.

Habitat 67, un des plus importants legs d'Expo 1967, proposait une façon nouvelle d'habiter la cité, une quête qui est plus que jamais d'actualité dans le cadre de la transition écologique, de la résilience urbaine et de la crise du logement qui sévit présentement à Montréal. Le projet a été parrainé par la SCHL et conçu pour afin d'explorer des nouvelles technologies de construction dans un perspective d'accroître l'abordabilité du logement.

Dans ce contexte, la SIC est d'avis que le site représente une occasion unique de poursuivre les efforts collectifs de réflexion sur l'habitation sur ce site et qu'il s'agit de la meilleure façon de pérenniser et de dynamiser l'héritage d'Expo 1967. Enfin, dans le cadre de ses efforts de développement du site, la SIC est résolue à favoriser une démarche qui mettra la qualité architecturale et l'innovation financière au cœur de sa démarche.

Recommandation 18

Que, à la lumière de la crise actuelle du logement, le PDMV et la modification au Plan d'urbanisme priorise l'intérêt du public et n'entraîne pas une modification des paramètres de hauteur et de densité autorisés sur la Cité-du-Havre.



4.2.3. L'IMPORTANCE DU DÉVELOPPEMENT DU BASSIN WELLINGTON

L'objectif d'accroître les capacités d'accueil de la Cité-du-Havre à des fins d'habitation ne doit pas être considéré en vase clos. Le développement des abords du Bassin Wellington et son décroisement par rapport aux secteurs riverains contribuera à minimiser les défis relatifs à la création à cet endroit, d'un milieu de vie complet pouvant répondre aux critères de la ville de 15 minutes, pour le bénéfice des nouveaux comme des anciens résidents du sous-secteur. La requalification du Bassin Wellington contribuera grandement à permettre à la Cité-du-Havre de passer d'une péninsule urbaine isolée à une composante urbanistique intégrée au tissu urbain des abords du centre-ville de Montréal.

Recommandation 19

Que le PDMV reconnaisse l'importance de faciliter le développement des abords du Bassin Wellington afin de favoriser des conditions optimales de création d'un milieu de vie complet et durable qui pourra miser sur la mobilité active dans la Cité-du-Havre.



05

RÉCAPITULATION DES RECOMMANDATIONS DE LA SOCIÉTÉ IMMOBILIÈRE DU CANADA



RÉCAPITULATION DES RECOMMANDATIONS DE LA SOCIÉTÉ IMMOBILIÈRE DU CANADA

Recommandation 1 :

Que le PDMV engage explicitement la Ville de Montréal ou la Société d'habitation et de développement de Montréal à explorer sa participation et son implication directe en matière de développement foncier en s'inspirant notamment de certaines réalisations passées.

Recommandation 2 :

Que la Ville de Montréal s'engage à entretenir une collaboration étroite avec la SIC en tant que partenaire privilégié tout au long de la mise en œuvre du projet, et plus particulièrement pour les sous-secteurs de la Cité-du-Havre et du Bassin Wellington.

Recommandation 3 :

Que le PDMV et la modification au Plan d'urbanisme privilégient d'énoncer les objectifs et les ambitions pour le secteur Bridge-Bonaventure en maintenant une très grande ouverture quant aux stratégies à déployer pour y parvenir.

Recommandation 4 :

Que la modification proposée au Plan d'urbanisme privilégie des paramètres de hauteur et de densité uniformisés pour les zones sujettes à des plans d'ensemble afin de favoriser la concertation et l'équité entre les propriétaires fonciers.

Recommandation 5 :

Que la Ville de Montréal mise sur la réglementation municipale d'urbanisme et les ententes diverses avec les propriétaires et non sur le PDMV et le Plan d'urbanisme pour encadrer la forme urbaine et les stratégies de réalisation de façon détaillée.

Recommandation 6 :

Que le PDMV retire la désignation d'une partie spécifique des emprises historiques du bassin Wellington et des cales Tate en « espace public consolidé ou nouveau » pour être fidèle au caractère conceptuel du plan.

Recommandation 7 :

Que, le PDMV favorise les approches dynamiques et innovantes eu égard au patrimoine, au paysage urbain et au marquage territorial.

Recommandation 8 :

Que la Ville de Montréal s'engage à procéder selon la démarche par plan d'ensemble dans chacune des zones identifiées pour toutes formes d'autorisation réglementaires.

Recommandation 9 :

Que l'autorisation de projets proposant de l'inclusion d'habitation soit effectuée de façon simultanée à l'autorisation par plan d'ensemble.



Recommandation 10 :

Que la construction d'une nouvelle station du REM aux abords du Bassin Wellington comme condition à l'introduction d'habitation, bien qu'importante pour le secteur, soit remplacée par des objectifs de mise en place de solutions de mobilité structurantes pour répondre aux besoins de déplacements variés et pour favoriser la ville de 15 minutes.

Recommandation 11 :

Que le PDMV reconnaisse que la capacité de la SIC à dépasser les exigences du RMM en matière d'inclusion de logements social, abordable et familial est conditionnelle à l'atteinte d'un seuil acceptable de rentabilité.

Recommandation 12 :

Que le Plan d'urbanisme propose une densité (COS) minimale de 4,0 sur l'ensemble du site du Bassin Wellington et que l'atteinte de cette densité soit calculée globalement sur la superficie totale du secteur, à l'exclusion des rues Oak et Mill.

Recommandation 13 :

Que le Plan d'urbanisme rende possible des transferts de densité entre les différentes portions et les différents propriétaires du site du Bassin Wellington de manière à ce que certains terrains puissent atteindre une densité pouvant atteindre 6,0.

Recommandation 14 :

Que le Plan d'urbanisme permette des mécanismes incitatifs de densité additionnelle pour compenser les engagements des propriétaires fonciers en matière de préservation du patrimoine, de création d'emploi, d'inclusion de logement social et

abordable, de création d'espaces publics et d'Innovation en matière de résilience urbaine de sorte que la SIC puisse rencontrer sa cote de viabilité minimale.

Recommandation 15 :

Que le PDMV retire les cônes de vues et les cotes altimétriques sur le site du Bassin Wellington.

Recommandation 16 :

Que la modification au Plan d'urbanisme prévoit des hauteurs maximales pouvant atteindre 120 m entre l'emprise du REM et la limite sud de l'ancien bassin Wellington et de 80 m sur le reste du site du Bassin Wellington.

Recommandation 17

Qu'aucune modification au Plan d'urbanisme vienne obliger la réduction des droits actuellement en place pour le site de la SIC dans la Cité-du-Havre en vertu du cadre réglementaire d'urbanisme de l'arrondissement Ville-Marie et que la densité prévue au Plan d'urbanisme ne soit pas modifiée pour passer de 6,0 à 4,0.

Recommandation 18

Que, à la lumière de la crise actuelle du logement, le PDMV et la modification au Plan d'urbanisme priorise l'intérêt du public et n'entraîne pas une modification des paramètres de hauteur et de densité autorisés sur la Cité-du-Havre.

Recommandation 19

Que le PDMV reconnaisse l'importance de faciliter le développement des abords du Bassin Wellington afin de favoriser des conditions optimales de création d'un milieu de vie complet et durable qui pourra miser sur la mobilité active dans la Cité-du-Havre.



06

ANNEXE



Mémemorandum

À Christopher Sweetnam Holmes, Société Immobilière du Canada
Date 31 mai 2023
CC Rachelle Nasr, Société Immobilière du Canada
Pascal Harvey, Sid Lee Architecture
Numéro de référence 283080
De



Alexis Frappier, ing. PRT
Planificateur des transports
préparé par

Susa Tulikoura
Responsable de la planification des transports Arup Montréal
Vérifié par



Charles Ormsby, ing. ENV SP
Chargé de projet
Approuvé par

Sujet **Commentaires sur l'aspect mobilité du
Plan Directeur de Mise en Valeur du secteur
Bridge-Bonaventure en vue de l'OCPM**

Table des matières

1.	Introduction et contexte général.....	3
2.	Le désenclavement du secteur	4
3.	Les modes actifs	7
4.	Le transport collectif	9
5.	La circulation automobile	11
6.	Le stationnement.....	13
7.	La logistique urbaine et le transport de marchandises	14

Figures

Figure 1	Situation d'enclavement actuel du sous-secteur du Bassin Wellington (source : Arup, 2023)	4
Figure 2	Franchissements proposés pour le Bassin Wellington et la Pointe-du-Moulin (source : PDMV, Ville de Montréal, Mars 2023)	5

1. Introduction et contexte général

1.1 L'importance de la mobilité durable

Comme il est rappelé dans le Plan Directeur de Mise en Valeur du secteur Bridge-Bonaventure¹(PDMV), « Le secteur des transports est le principal émetteur de GES avec près de 40 % des émissions de la collectivité (données 2018) ». Il est donc indispensable de prioriser et développer une stratégie complète de mobilité durable dans le développement du futur quartier afin de réduire ses émissions de gaz à effet de serre (GES).

Le gouvernement du Québec et la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) ont en effet défini les cibles qui ont pour but de réduire les émissions de GES et d'augmenter l'usage des modes durables, dont l'Autorité Régionale de Transport Métropolitain (ARTM) vise à contribuer par le moyen de son Plan Stratégique de Déplacements (PSD)²:

- Contribuer à réduire de 37,5 % les émissions de GES par rapport aux niveaux de 1990 d'ici 2030 ;
- Hausser à 35% la part modale du transport collectif en période de pointe du matin (AM) d'ici 2031/2035 ;
- Orienter 60 % de la croissance démographique aux points d'accès et aux corridors du réseau de transport collectif métropolitain structurant d'ici 2031.

Dans son Plan stratégique - Montréal 2030³, la Ville de Montréal a également établi des priorités pour accélérer la transition écologique. Les objectifs suivants ont été fixés :

- Réduire de 55% les émissions de GES sous les niveaux de 1990 d'ici 2030 et devenir carboneutre d'ici 2050 ;
- Accroître et diversifier l'offre de transport en fournissant des options de mobilité durable intégrées (active, partagée, collective et sobre en carbone), abordables et accessibles pour toutes et tous.

Par conséquent, les orientations de développement du secteur doivent s'appuyer sur ces objectifs et ces cibles en mobilité durable du gouvernement, de la CMM, de l'ARTM et de la Ville de Montréal. Favoriser la mobilité durable permettra, en plus de réduire l'empreinte carbone du secteur, de pouvoir garantir son accessibilité pour tous, de renforcer sa résilience et d'engendrer des retombées importantes sur la santé des citoyens.

1.2 La mobilité dans le PDMV

Dans le PDMV du secteur, les grands enjeux auxquels le futur développement doit faire face sont rappelés, notamment par « L'amélioration des conditions de mobilité » et par « La définition de nouvelles activités dans un contexte de prédominance de la vocation économique et d'absence de services et commerces de proximité ». Il est en effet essentiel de s'assurer que les développements urbains et les infrastructures et services de mobilité, intimement reliés, puissent évoluer de manière intégrée dans une direction commune pour atteindre les objectifs ambitieux de durabilité du secteur, et assurer ainsi le succès du futur quartier.

Dans les prochaines sections, la stratégie de mobilité présentée dans le PDMV est analysée par grande thématique, en mettant l'accent plus particulièrement sur le développement du sous-secteur autour du Bassin Wellington. Ainsi, les enjeux exposés, les orientations proposées ainsi que le plan d'action établi dans le PDMV pour désenclaver le secteur, développer les modes actifs et le transport collectif, ainsi que pour assurer le bon fonctionnement de la circulation automobile, du stationnement et de la logistique urbaine et du transport de marchandises sont analysés

¹ Secteur Bridge-Bonaventure, Plan directeur de mise en valeur, Mars 2023, Ville de Montréal

² Plan stratégique de développement du transport collectif 2021-2035, avril 2021, adopté par CA, mais pas d'adoption finale du plan

³ Plan Stratégique – Montréal 2030, 28 janvier 2021, Ville de Montréal

au regard des objectifs et cibles présentés précédemment et des recommandations sont ensuite formulées. De manière générale, il convient de noter que le document ne précise pas de cible à atteindre pour le secteur en termes de part modale des modes durables et de réduction des émissions de GES.

Il est ainsi recommandé de bonifier le PDMV avec un objectif général de part modale (modes actifs, transport collectif, mobilité partagée etc.) accompagné d'une cible de réduction des émissions de GES pour guider le développement du quartier, préciser ses ambitions et mesurer le succès des actions mises en place.

2. Le désenclavement du secteur

2.1 Enjeux

Il est rappelé dans le PDMV qu'un des principaux enjeux auquel le secteur doit faire face est qu'il est « morcelé par de grandes infrastructures de transport et en rupture avec les milieux avoisinants ». Il est indéniable de constater que le désenclavement du secteur est un défi prioritaire et que sa connexion au reste de la ville est essentielle.

Cela est particulièrement vrai pour le secteur du Bassin Wellington, qui est encerclé par des barrières physiques peu perméables : au nord par le Canal-de-Lachine, au nord-est par l'autoroute Bonaventure, et au sud et à l'ouest par le réseau ferroviaire et la gare de triage (voir Figure 1).

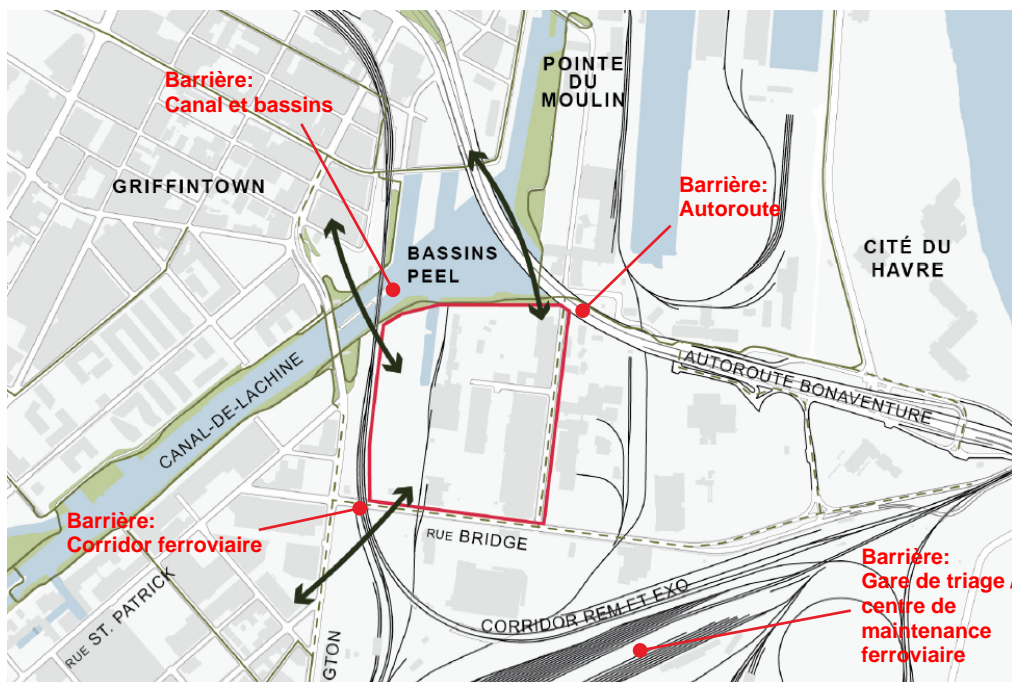


Figure 1 Situation d'enclavement actuel du sous-secteur du Bassin Wellington (source : Arup, 2023)

2.2 Objectifs

Dans la grande Orientation 4 «Le renforcement des connexions et les déplacements en transport actif et collectif au cœur de la mobilité », Objectif 3 « Assurer la connectivité et la perméabilité au sein du secteur et vers les quartiers environnants en privilégiant les modes actifs », le sous-objectif 3.3 mentionne « En fonction des

confirmations à venir sur le plan de la faisabilité technique et financière, réaménager et bonifier les franchissements existants pour les cyclistes et les piétons et en construire de nouveaux. »

La création de nouveaux liens actifs pour désenclaver le secteur est une des conditions de réussite pour assurer un développement du secteur centré sur la mobilité durable. Par conséquent, plusieurs franchissements sont proposés dans le PDMV (voir Figure 2) pour atteindre cet objectif.

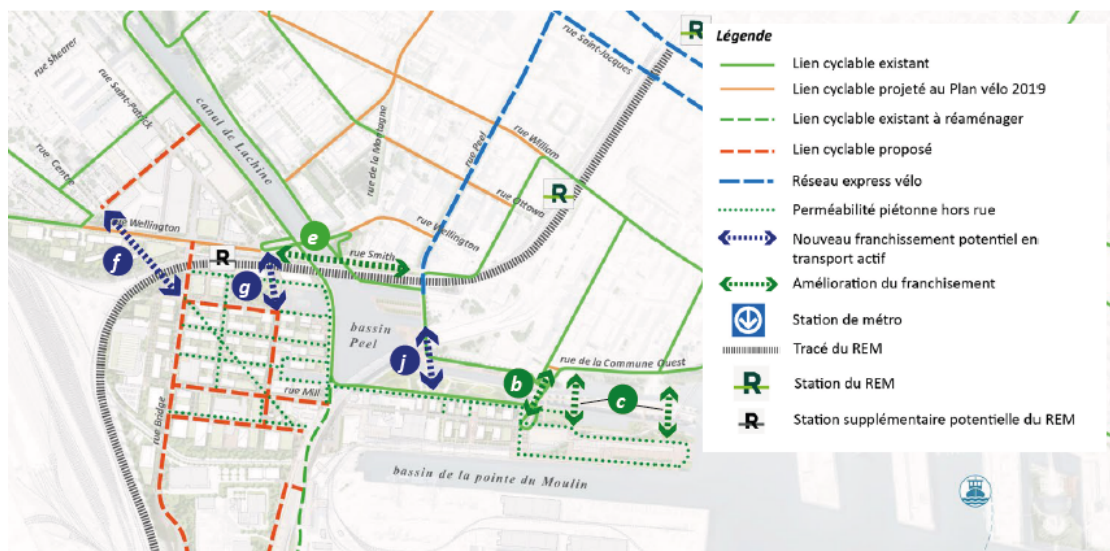


Figure 2 Franchissements proposés pour le Bassin Wellington et la Pointe-du-Moulin (source : PDMV, Ville de Montréal, Mars 2023)

Les nouveaux liens « f » (Aménagement d'un lien multifonctionnel (piéton et cycliste) dans l'axe de la rue Centre, passant sous le talus ferroviaire) et « g » (Aménagement d'un lien multifonctionnel (piéton et cycliste) dans l'axe de la rue Oak, passant sous le talus ferroviaire) proposés pourraient être bénéfiques pour assurer une meilleure perméabilité de la barrière que représente le talus ferroviaire, et assurer une meilleure connectivité avec le quartier de Pointe-Saint-Charles notamment. La priorité devrait cependant être mise sur des nouveaux liens au-dessus du Canal-de-Lachine en assurant une meilleure connexion avec les quartiers centraux.

Ainsi, la création d'un nouveau lien « e » (Réhabilitation du pont pivotant du CN-du Port pour les déplacements actifs) est une option à explorer, notamment du point de vue de la faisabilité et des coûts. Toutefois, ce pont présente une largeur insuffisante pour accueillir de manière sécuritaire et confortable l'ensemble des modes actifs. Par conséquent, d'autres alternatives seraient à explorer. Par exemple, un nouveau pont plus large, permettant la cohabitation de tous les modes, pourrait être créé à l'est du corridor ferroviaire, en bordure du bassin Peel. Il permettrait de relier plus directement le développement majeur planifié, comprenant des milliers de logements et d'emplois autour du Bassin Wellington, à la rive nord du canal, au quartier de Griffintown et sa future station du REM notamment. En complément, une bonification de la piste cyclable sur le pont Wellington permettrait d'accueillir les cyclistes qui sont en transit entre les quartiers plus au sud du Bassin Wellington et les quartiers centraux plus au nord.

Enfin, la création d'un nouveau franchissement tel que proposé par le lien « j » (Construction d'une passerelle dans l'axe de la rue Peel) permettrait de relier directement le futur développement de la Pointe-du-Moulin au nord du canal, et notamment la future station du REM Griffintown-Bernard-Landry. Cependant, il serait nécessaire de bonifier également le lien actif existant entre ce franchissement proposé et la rue Riverside, au sud du Canal-de-Lachine. En effet, la piste existante fusionne avec le sentier piéton et se rétrécit sous le viaduc Bonaventure. Il

serait alors nécessaire d'élargir cette section pour la rendre confortable et sécuritaire, et assurer un lien efficace pour relier le développement du Bassin Wellington à celui de la Pointe-du-Moulin, et au-delà aux quartiers au nord du canal.

En outre, il est important de préciser qu'en plus de la création de nouveaux liens actifs, c'est l'ensemble de la stratégie de mobilité multimodale qui permettra de garantir le désenclavement du secteur. Ces aspects complémentaires sont détaillés dans la suite du document.

De plus, il est évoqué dans la grande orientation 1 « Une vocation économique renforcée par des milieux de vie et d'emplois respectant l'esprit du lieu » le concept de la ville des 15 minutes. Ce principe favorisant la pratique des modes actifs doit en effet être appliqué pour le développement du secteur, et la création de nouveaux liens actifs y contribuera, en permettant de rendre accessibles rapidement et de façon durable des services autour du secteur en développement.

2.3 Plan d'action

Dans le plan d'action du PDMV, plusieurs études sont inscrites pour désenclaver le secteur avec des nouveaux franchissements. On y retrouve notamment les interventions suivantes :

- « Évaluer la faisabilité technique et financière de la réutilisation du pont pivotant CN-du Port comme franchissement au-dessus du canal de Lachine » ;
- « Évaluer la faisabilité technique et financière de l'ajout d'un lien pour les déplacements actifs sous les voies ferrées dans l'axe des rues Centre et Oak ».

Tel que décrit dans la section précédente, cette liste d'études pourrait être bonifiée en y intégrant l'évaluation de la faisabilité technique et financière pour d'autres franchissements alternatifs à la réutilisation du pont CN du port (nouveau pont en bordure du bassin Peel, élargissement de la piste du pont Wellington, etc.). Une étude de même nature doit également être menée pour analyser la faisabilité d'un lien actif composé d'une bonification de la piste sous le viaduc Bonaventure et d'un nouveau pont dans l'axe de la rue Peel.

Également, les actions précédemment citées devraient être priorisées, afin de pouvoir réaliser dans un premier temps celles qui offrent une meilleure desserte entre le sud et le nord du Canal-de-Lachine, où se trouvent la future station du REM et une concentration résidentielle, commerciale et institutionnelle majeure.

Enfin, il sera important de considérer dans ces études l'évaluation de l'ensemble des bénéfices socio-économiques et environnementaux ainsi que la réponse aux objectifs et orientations du quartier dans une perspective holistique.

Dans la liste des études du plan d'action se retrouve également une intervention permettant d'« Établir les besoins en équipements collectifs (scolaires, sportifs, culturels, communautaires) pour développer un projet intégré et cibler un terrain pour l'accueillir ». Afin d'atteindre l'objectif de la ville des 15 minutes, il est recommandé d'intégrer dans cette étude l'identification de la zone accessible en moins de 15 minutes à la marche ou à vélo depuis les futurs développements, en intégrant la création des nouveaux liens actifs. Cela permettrait de recenser l'ensemble des services déjà présents en dehors du secteur et pouvant être accessibles à pied et à vélo pour les futurs développements.

2.4 Recommandations

Dans cette perspective et dans un souci d'atteindre les objectifs du secteur, il est ainsi recommandé pour le PDMV de :

- **Maintenir l'objectif d'ajouts de franchissements actifs pour désenclaver le secteur;**
- **Maintenir l'objectif visant à créer un secteur respectant les principes de la ville des 15 minutes;**
- **Bonifier la liste des études à réaliser en intégrant :**
 - *l'évaluation de la faisabilité technique et financière pour d'autres franchissements alternatifs dans l'axe de la réutilisation du pont CN du port;*
 - *l'évaluation de la faisabilité technique et financière d'un lien actif composé d'une bonification de la piste sous le viaduc Bonaventure et d'un nouveau pont dans l'axe de la rue Peel;*
- **Prioriser les études de liens actifs permettant la création de franchissements au-dessus du Canal-de-Lachine;**
- **S'assurer d'intégrer dans l'étude des besoins en programmation une analyse basée sur le concept de la ville des 15 minutes.**

3. Les modes actifs

3.1 Enjeux

Tel que souligné dans le PDMV, le secteur Bridge-Bonaventure est présentement « hostile aux déplacements piétons et cyclistes ». En effet, le réseau cyclable est présentement discontinu et peu connecté, et la qualité des aménagements varie dans le secteur. En plus de la rareté des franchissements actifs pour connecter le secteur aux quartiers environnants (soulevé dans la section précédente), les rues Bridge, Wellington et St-Patrick n'ont pratiquement aucune infrastructure cyclable.

Ainsi, de nombreux accidents impliquant tous les modes surviennent aux intersections achalandées, principalement entre la rue Wellington et la rue Bridge, la rue Bridge et l'accès à la station-service de Costco ou encore la rue Riverside et la rue Mill. Ces intersections sont des points d'accès principaux au site du Bassin Wellington en développement. À titre d'exemple, la majorité des collisions du secteur impliquant des cyclistes se produisent à l'intersection où la piste cyclable traverse la rue Mill, à proximité de la rue Riverside.

3.2 Objectifs

Pour répondre à ces enjeux, le PDMV cible plusieurs interventions dans la grande orientation 4 :

« OBJECTIF 2 Assurer la convivialité et la sécurité des déplacements actifs

2.1. Réaménager le réseau viaire (trame de rues) en privilégiant la mobilité active »

- réaménager et sécuriser les intersections accidentogènes ou non sécuritaires pour les déplacements actifs (signalisation adaptée, revêtement particulier, marquage au sol, etc.);
- sécuriser les déplacements cyclables et piétonniers en bonifiant certains tracés, en particulier le long du chemin des Moulins (sud et nord), de la rue Riverside et de l'avenue Pierre-Dupuy;
- construire des trottoirs continus et d'une largeur établie en fonction de l'achalandage, de l'accessibilité universelle et du confort des piétons, et prévoir des saillies à certaines intersections;
- planter des arbres et des végétaux et mettre en place des mesures de biorétention pour créer des îlots de fraîcheur et des zones tampons avec la circulation véhiculaire; »

« OBJECTIF 3 Assurer la connectivité et la perméabilité au sein du secteur et vers les quartiers environnants en privilégiant les modes actifs

3.1 Déployer un réseau cyclable continu, sécuritaire et efficace :

- assurer des connexions avec les quartiers avoisinants, dont le centre-ville, les lieux d'emploi et les infrastructures de transport collectif, notamment les stations du REM et du métro; [...]
- concevoir ou adapter les aménagements cyclables : en fonction du camionnage et des besoins des cyclistes; de façon à permettre leur déneigement et favoriser une utilisation quatre saisons; en site propre, séparés des voies de circulation sur les grands axes, lorsque possible. »

Pour augmenter le pratique du vélo dans le secteur, il est nécessaire d'améliorer la qualité des infrastructures, leur confort (largeur des pistes cyclables et séparation entre cycliste et piétons notamment), la sécurité et le maillage du réseau cyclable.

En plus de la bonification ou de la création de franchissements actifs, il est par conséquent essentiel d'assurer une visibilité des aménagements piétons et cyclistes et des panneaux de signalisation en tout temps, d'assurer des lignes de visibilité dégagées pour tous les modes de transport et de fournir une infrastructure adéquatement sécuritaire pour les cyclistes et les piétons. Ceci inclut des dispositions pour les personnes à mobilité réduite en se référant aux normes d'aménagements de l'accessibilité universelle.

Le PDMV précise également :

« OBJECTIF 2 Assurer la convivialité et la sécurité des déplacements actifs

2.2 Implanter une zone à priorité piétonne dans le quadrilatère délimité par les rues Bridge et Mill, le bassin Peel et le REM »;

« OBJECTIF 3 Assurer la connectivité et la perméabilité au sein du secteur et vers les quartiers environnants en privilégiant les modes actifs

3.2. Créer des voies publiques au coeur des îlots à construire en piétonniers intégrant des liens cyclables et la plantation d'arbres et de végétaux. ».

Il est en effet essentiel de s'assurer que la hiérarchie des modes est respectée à l'intérieur même des développements, notamment pour le Bassin Wellington. La vulnérabilité et l'empreinte carbone des modes doivent guider leur priorisation, plaçant ainsi le piéton en priorité, suivi par les cyclistes. Les aménagements doivent donc être développés en conséquence.

Toutefois, il reste indispensable de s'assurer de l'accessibilité et de la fonctionnalité du secteur. La volonté de créer une zone à priorité piétonne dans le Bassin Wellington est donc louable mais nécessite une analyse plus approfondie pour s'assurer que les conditions gagnantes de sa mise en place soient respectées. Elle devra également intégrer les éléments qui doivent être évalués de concert avec la mobilité, comme le cadre bâti, le programme fonctionnel et les usages des surfaces, la répartition des espaces publics et la trame verte et bleu ou encore le microclimat.

3.3 Plan d'action

Dans la section « Encadrement du domaine public » du plan d'action, il est proposé de « Réaménager les rues Bridge, Wellington, Mill et Fernand-Seguin afin notamment d'améliorer le verdissement et les possibilités de déplacement actif ». En plus de l'amélioration de la connectivité du secteur avec les quartiers environnants, il est essentiel d'aménager les pistes cyclables en site propre sur les rues principales du secteur, notamment Wellington, Bridge et Mill. Cependant, afin d'assurer une sécurité des déplacements cyclistes, ces aménagements doivent être réalisés avant les premiers développements du secteur. Il est également important de s'assurer de la qualité de ces infrastructures, en privilégiant des pistes larges et séparées du reste des modes, pour le confort et la sécurité de

tous. Le plan d'action devrait ainsi inclure la réalisation d'une étude d'implantation pour s'assurer de la réalisation des aménagements à temps pour l'arrivée des premiers résidents et activités du secteur. Il faut en effet s'assurer de l'arrimage du phasage de ces aménagements avec le développement du secteur. Si cela n'est pas le cas et que les aménagements actifs sécuritaires ne sont pas prêts à temps, les futurs utilisateurs du quartier se redirigeront vers d'autres modes comme l'automobile, et s'acclimateront avec des comportements de mobilité à l'opposé des objectifs de mobilité durable et de réduction des GES du secteur.

3.4 Recommandations

Dans cette perspective et dans un souci d'atteindre les objectifs du secteur, il est ainsi recommandé pour le PDMV de :

- **Maintenir l'objectif de favoriser les modes actifs, en s'assurant de développer massivement le réseau piéton et cyclable pour le rendre confortable, sécuritaire, connecté et attractif;**
- **S'assurer que les aménagements actifs seront réalisés à temps pour le premier développement du secteur;**
- **Prioriser les infrastructures actives permettant une segmentation des modes;**
- **S'assurer que les conditions gagnantes soient réunies pour concrétiser la priorisation des piétons dans le secteur du Bassin Wellington.**

4. Le transport collectif

4.1 Enjeux

Le PDMV précise que le secteur Bridge-Bonaventure est présentement « mal desservi en transport collectif ». Les défis liés au transport collectif dans le secteur sont en effet nombreux.

Présentement, les lignes d'autobus desservant le site d'étude font face à des contraintes d'exploitation comme la faible vitesse commerciale et la ponctualité. Ceux-ci affectent l'attractivité de l'autobus et la part modale du transport collectif. Ces défis d'exploitation sont notamment causés par la congestion routière et par l'absence des voies réservées et de mesures préférentielles pour les autobus. Les bus empruntant la rue Wellington en particulier souffrent sévèrement d'une faible ponctualité. Selon des données fournies par la STM et des analyses internes, la ponctualité varie en période de pointe du soir entre 35% et 39% et est légèrement meilleure en période de pointe du matin. De plus, la vitesse commerciale est très faible et peu attractive, variant entre 10km/h et 13km/h pour les périodes de pointe du matin et du soir. Cette situation est susceptible de s'aggraver dans le futur en raison du développement du secteur et de l'absence de routes alternatives.

Comme le secteur sera radicalement transformé dans un avenir proche, il est nécessaire de réévaluer l'offre de service de transport collectif existant, et de restructurer le réseau d'autobus. Cette restructuration est en cours d'élaboration par la Société de Transport de Montréal (STM) en raison de l'arrivée du REM. La station la plus proche sera construite à Griffintown (station Griffintown-Bernard-Landry), de l'autre côté du canal. Présentement, le site d'étude n'est pas directement desservi par un système de transport collectif structurant.

4.2 Objectifs

Le PDMV adresse cet enjeu dans la grande orientation 4 :

« OBJECTIF 4 Offrir des services de transport collectif performants

4.1. Élaborer une stratégie de desserte avec la STM :

- réviser les trajets, les arrêts et la fréquence des autobus de la STM dans le secteur, en favorisant notamment des connexions avec les nouvelles stations du REM ainsi qu'avec le réseau de métro, en fonction des besoins;
- implanter de nouvelles voies réservées pour autobus »

Des mesures préférentielles pour les autobus seront en effet essentielles pour améliorer la vitesse commerciale et la ponctualité des services d'autobus. Elles peuvent prendre la forme de voies réservées mais aussi de mesures préférentielles aux feux de circulation par exemple. Ceci est d'autant plus important dans le contexte où les nouveaux développements augmenteront la demande en déplacement dans le secteur. Ainsi, la rue Wellington est un axe de transport collectif à renforcer en bonifiant le service (ponctualité, vitesse commerciale, amplitude horaire et fréquence) et en créant une voie dédiée aux autobus. Il serait également pertinent d'évaluer si d'autres franchissements en site propre pour les autobus pourraient être créés plus à l'est du site, notamment via le nouveau lien « j » proposé ou encore via l'élargissement du pont existant de la rue Mill pour améliorer la connectivité en transport collectif et pour désenclaver le secteur.

De surcroît, une restructuration du réseau et de ses équipements sera essentielle pour optimiser la desserte du secteur et des nouveaux développements. Le futur réseau de transport collectif du secteur devrait être hiérarchisé afin d'offrir un service qui répond aux différents besoins des usagers (déplacements locaux, interurbains etc.) et qui favorise l'intermodalité avec l'offre de transport collectif structurant.

Les objectifs du PDMV précisent également la volonté d'implantation d'une nouvelle station du REM dans le secteur :

« OBJECTIF 4 Offrir des services de transport collectif performants

- 4.2. Favoriser l'implantation d'une station du REM aux abords du bassin Wellington. ;
- 4.5. Implanter des pôles de mobilité à proximité des lieux d'emplois, des équipements collectifs et des nœuds de transport collectif. ».

L'arrivée d'une station de transport collectif structurant à proximité immédiate des développements du secteur est un levier majeur pour améliorer les conditions de mobilité et encourager l'utilisation du transport collectif. Cependant, il est nécessaire de rappeler que la future station de REM Griffintown-Bernard-Landry sera à distance de marche du développement Bassin Wellington si de nouveaux liens actifs sont créés. Une amélioration des aménagements pour rendre les modes actifs attractifs est toutefois nécessaire. De plus, le service offert par le REM ne répond pas à l'ensemble des besoins de transport collectif du secteur, et un réseau d'autobus performant est nécessaire pour desservir les quartiers environnants et se raccorder au transport structurant existant. Ce réseau d'autobus hiérarchisé est complémentaire à un service plus structurant comme le REM, et permet de répondre à d'autres fonctions comme les déplacements plus locaux par exemple.

Enfin, un pôle de mobilité intégré à une potentielle nouvelle station de REM, et incluant des quais d'autobus pour assurer le rabattement des services, serait nécessaire si cette dernière voit le jour.

Si l'ensemble de ces améliorations au transport collectif ne sont pas réalisées, que ce soit par la restructuration, la hiérarchisation, la bonification du service d'autobus et la création de nouvelles mesures préférentielles pour bus, ou encore par l'amélioration de l'accès au réseau structurant comme le REM ou le métro, alors son attractivité s'en verra grandement diminuée et le système ne répondra pas aux besoins. Les utilisateurs seront alors contraints d'utiliser l'automobile et les objectifs du secteur en lien avec la mobilité durable ne seront pas atteints.

4.3 Plan d'action

Il est inscrit dans le plan d'action la nécessité de « Collaborer avec la STM pour l'amélioration de la desserte et de l'efficacité du transport par autobus ».

La réalisation de projets de mesures préférentielles pour bus nécessite une grande coordination et une collaboration entre différentes parties prenantes comme la STM, l'ARTM et la Ville de Montréal. En outre, le processus de planification et de réalisation de ces projets nécessite plusieurs années. Il est donc recommandé de réaliser en priorité une étude d'opportunité pour l'implantation de mesures préférentielles pour répondre aux besoins du secteur à court terme.

De même, la planification et le financement d'une nouvelle desserte d'autobus prennent également plusieurs années et de nombreuses parties prenantes doivent être impliquées. Afin de s'assurer d'une desserte suffisante en autobus du secteur dès l'arrivée des premiers occupants, il est nécessaire de commencer dès aujourd'hui le processus de planification avec les partenaires impliqués.

En parallèle, tel que mentionné dans le PDMV, il est souhaitable de « Demander à CDPQ Infra d'évaluer les impacts et la faisabilité technique et financière de l'implantation d'une nouvelle station du REM dans le secteur de planification ». Cependant, même si retenue, cette station ne verrait pas le jour avant plusieurs années, renforçant ainsi la nécessité de pouvoir compter sur la mise en place d'un réseau de transport collectif structurant à court terme. Aussi, en collaboration avec l'ARTM, l'analyse de solutions de transport collectif structurantes et innovantes alternatives à une nouvelle station du REM doit débiter dès à présent pour s'assurer que le transport collectif soit attractif et représente une véritable alternative à l'automobile pour le secteur en développement.

4.4 Recommandations

Dans cette perspective et dans un souci d'atteindre les objectifs du secteur, il est ainsi recommandé pour le PDMV de :

- **Maintenir l'objectif d'une restructuration et d'une bonification de l'offre de service d'autobus pour le secteur tout en s'assurant que sa mise en service soit réalisée à temps pour les premiers développements;**
- **Maintenir l'objectif de l'implantation de mesures préférentielles pour autobus pour le secteur tout en s'assurant que leurs mises en service soient réalisées à temps pour les premiers développements;**
- **Bonifier la liste des études à réaliser en intégrant une analyse de l'implantation de modes structurants et innovants en compléments au REM.**

5. La circulation automobile

5.1 Enjeux

Le secteur de Bridge-Bonaventure est actuellement « marqué par la circulation de transit » comme le précise le PDMV. Cela se matérialise par une circulation automobile et une congestion importante sur les principaux axes du secteur, notamment la rue Bridge, la rue Wellington. Le sous-secteur du Bassin Wellington est donc particulièrement impacté.

Or, cette circulation est une nuisance pour les futurs développements du secteur, une problématique de sécurité pour les résidents et un frein pour atteindre les objectifs de mobilité durable.

5.2 Objectifs

Le PDMV souhaite s'attaquer à cette problématique dans l'orientation 4 :

« OBJECTIF 4 Apaiser la circulation sur les grands axes routiers et réduire la circulation de transit

4.1. Réorganiser le réseau routier aux abords du pont Victoria, afin de dévier la circulation de transit en provenance et en direction du pont Victoria vers l'axe Bonaventure pour réduire les débits véhiculaires sur les rues Bridge, Wellington et Mill. ».

Si cette intervention s'avère nécessaire, elle ne serait toutefois pas suffisante pour régler la problématique. En effet, tel que décrit dans l'Étude de mobilité du secteur Bridge Bonaventure⁴, le bilan du retrait de la circulation de transit et de l'addition des automobiles générées par les nouveaux déplacements n'entraîne qu'une légère diminution des débits. De plus, l'impact de l'implantation de voies réservées et de pistes cyclables, réduisant la capacité des rues, n'a pas été considéré dans cette étude. Les hypothèses de développement, notamment pour le Bassin Wellington, ont de plus été largement sous-estimées dans le rapport. Les débits automobiles dans le site pourraient donc possiblement s'aggraver par rapport à la situation actuelle. Tous les efforts doivent être déployés pour s'assurer de minimiser la part modale de l'automobile pour le secteur. Des mesures d'apaisement de la circulation et un aménagement approprié seront donc minimalement nécessaires. Il reste cependant important de s'assurer que ces interventions, ainsi que l'ajout des mesures pour le transport actif et collectif précédemment évoqué, ne vont pas entraîner une congestion importante dans le quartier. La convivialité et la qualité de vie de ce dernier en seraient grandement affectées.

5.3 Plan d'action

Dans la liste des interventions figurant dans le plan d'action, « Réaménager les rues Bridge et des Irlandais afin de dévier la circulation de transit en provenance et en direction du pont Victoria vers l'axe Bonaventure » apparaît comme essentiel.

Il est toutefois recommandé d'y ajouter une étude d'impact sur la circulation, incluant :

- La modélisation et l'analyse de la circulation afin d'établir un portrait de conditions de circulation futures plus détaillée, incluant les différents scénarios d'amélioration du transport actif et collectif;
- L'analyse de la géométrie des rues en fonction des résultats de la modélisation et de l'analyse de la circulation afin d'optimiser l'aménagement du réseau routier pour tous les usagers.

5.4 Recommandations

Dans cette perspective et dans un souci d'atteindre les objectifs du secteur, il est ainsi recommandé pour le PDMV de :

- **Maintenir l'objectif de réduire la circulation de transit dans le secteur;**
- **Bonifier la liste des études à réaliser en intégrant une étude d'impact sur la circulation actualisée incluant l'ensemble des développements et les nouvelles infrastructures de mobilité prévues.**

⁴ Étude de mobilité du secteur Bridge Bonaventure, Rapport final, Décembre 2021

6. Le stationnement

6.1 Enjeux

La disponibilité en stationnements du secteur de Bridge-Bonaventure est présentement limitée en raison des usages actuels. Les espaces de stationnement sont principalement extérieurs et hors-rue pour desservir les espaces commerciaux et les activités du site.

Cependant, la question du stationnement sera centrale dans le développement futur du secteur à plusieurs niveaux. Déjà, la disponibilité et la facilité d'accès au stationnement entraînent une part modale de l'automobile plus importante. La bonne gestion du stationnement est donc un levier important pour atteindre les objectifs de mobilité durable. C'est aussi un enjeu d'aménagement, car les terrains qu'il occupe peuvent engendrer une perte d'espace si le stationnement est à l'extérieur et représenter des îlots de chaleur pour le quartier.

6.2 Objectifs

La grande orientation 4 du PDMV comporte de nombreux points en lien avec le stationnement :

« OBJECTIF 5 Assurer une saine gestion du stationnement

5.2. Limiter l'offre en stationnement véhiculaire dans les futurs projets immobiliers :

- dans les sous-secteurs du Triangle de la pointe Saint-Charles Nord, du bassin Wellington et ses abords et de la pointe du Moulin, viser une offre maximale de :
 - 1 unité pour 2 logements;
 - 1 unité pour 150 m² de superficie de plancher pour un usage autre que résidentiel.

5.3. Favoriser la mutualisation des unités de stationnement.

5.4. Soutenir l'électrification des espaces de stationnement :

5.5. Éviter la multiplication des voies d'accès menant aux aires de stationnement (extérieures et intérieures) le long des principales rues du secteur, particulièrement celles à haut débit de circulation ou à faible capacité d'accueil.

5.6. Aménager les aires de stationnement en souterrain, sauf en présence d'une contrainte majeure affectant la faisabilité (les conditions des sols du PEPSC par exemple).

5.7. Prévoir des espaces de stationnement pour l'autopartage à la fois sur le domaine public et dans les propriétés privées. »

« OBJECTIF 2 Assurer la convivialité et la sécurité des déplacements actifs

2.2. Implanter une zone à priorité piétonne dans le quadrilatère délimité par les rues Bridge et Mill, le bassin Peel et le REM :

- limiter le nombre d'unités de stationnement pour véhicule et viser la mutualisation complète des stationnements;
- localiser le stationnement en bordure de la zone, à proximité des points d'accès;
- aménager un pôle de mobilité aux entrées principales de la zone comportant de nombreux stationnements destinés à l'autopartage et au vélopartage;

2.3. Limiter le nombre et la largeur des entrées charretières et interdire les aires de stationnement en cour avant.»

La cible du nombre de stationnements proposée est ambitieuse, et permettrait de réduire la possession et donc l'utilisation de l'automobile. Le quartier étant situé à proximité du centre-ville, il pourrait devenir une extension

de celui-ci, cette cible semble donc cohérente. Toutefois, elle est envisageable seulement si les alternatives à l'utilisation de la voiture sont disponibles et plus attractives, que ce soit par les modes actifs ou le transport collectif. Un changement majeur dans les comportements de mobilité doit donc s'opérer dans le secteur. Concernant la mutualisation des stationnements, la diversité des activités et usages du sol prévus permet de penser que tous les espaces ne seront pas occupés en même temps. Une optimisation du nombre de cases pour que certaines puissent être utilisées pour plusieurs usages différents pendant la journée est donc souhaitable. Une mutualisation complète des stationnements dans le sous-secteur du Bassin Wellington est toutefois difficilement envisageable, étant donné notamment la multitude des partenaires privés impliqués, de la complexité d'implantation et de gestion, et de certains besoins opérationnels.

La prise en compte des besoins d'électrification, d'accessibilité universelle, d'autopartage et de covoiturage ainsi que la localisation des points d'accès et la construction des espaces en souterrain sont toutefois des orientations qui devront guider l'ensemble de la démarche de planification et de conception des espaces de stationnements.

6.3 Plan d'action

Le plan d'action du PDMV ne contient pas la réalisation d'études sur le stationnement du secteur pour concrétiser les objectifs proposés. Il est donc suggéré de conduire une étude de stationnement comprenant la confirmation du besoin afin d'évaluer l'adéquation de l'offre et de la demande projetées et d'évaluer le potentiel de mutualisation des espaces, en collaboration avec les parties prenantes concernées comme l'Agence de Mobilité Durable (AMD), responsable notamment du stationnement de la ville de Montréal.

Également, afin de s'assurer que les services de covoiturage et d'autopartage soient en place dès la réalisation des premiers développements du secteur, les parties prenantes comme Communauto, l'ARTM et l'AMD devraient être impliquées dès que possible dans des discussions pour s'assurer de planifier la mise en place de ces services à temps.

6.4 Recommandations

Dans cette perspective et dans un souci d'atteindre les objectifs du secteur, il est ainsi recommandé pour le PDMV de :

- **Maintenir l'objectif de rationalisation du nombre d'espaces de stationnement, ainsi que de leur électrification, de leur accessibilité, et de leur localisation;**
- **Bonifier la liste des études à réaliser en intégrant une analyse sur l'adéquation de l'offre et de la demande en stationnement à l'échelle du secteur;**
- **S'assurer que les conditions gagnantes soient réunies pour optimiser et rendre disponibles les services d'autopartage et de covoiturage;**

7. La logistique urbaine et le transport de marchandises

7.1 Enjeux

Tel que mentionné dans le PDMV, l'enjeu de la logistique urbaine et du transport de marchandises soulève la question de la « cohabitation entre les usages dans un contexte de nuisances et de risques [...] Dans le secteur Bridge-Bonaventure, les activités portuaires, de logistique et agroalimentaires, ainsi que le transport ferroviaire et

autoroutier sont des sources de nuisances pour leur voisinage. Certaines peuvent également entraîner des enjeux de sécurité publique. »

En raison de la nature industrielle du quartier et du réseau actuel de camionnage, un débit important de camions dans le secteur est observé, principalement concentrée aux intersections des rues Mill, Bridge et Wellington, artères déjà très achalandées, encerclant ainsi le quartier du Bassin Wellington. En plus de la congestion créée, la circulation des camions peut également avoir un impact négatif sur l'attractivité des quartiers résidentiels et commerciaux où le passage des camions est autorisé. Cela a des impacts sur la santé et sécurité des résidents en termes de pollution sonore et sécurité routière, qui devraient être atténués dans les nouvelles configurations routières proposées.

7.2 Objectifs

Le PDMV propose des interventions spécifiques pour le Bassin Wellington:

« OBJECTIF 2 Assurer la convivialité et la sécurité des déplacements actifs

2.2. Implanter une zone à priorité piétonne dans le quadrilatère délimité par les rues Bridge et Mill, le bassin Peel et le REM :

- instaurer des espaces de logistique urbaine, comme un pôle de livraison et de dépôt de colis à l'entrée de la zone;
- favoriser l'implantation d'un système innovant de gestion des matières résiduelles limitant la circulation des camions dans la zone. »

Afin de minimiser la circulation de camions dans le futur quartier, un pôle de logistique permettant à des véhicules zéro émission de plus petite taille de faire le dernier kilomètre pourrait être implanté dans le futur quartier du Bassin Wellington. Il est toutefois nécessaire de rappeler que pour certains besoins spécifiques, comme la livraison des repas ou le ravitaillement des commerces de quartier par exemple, certains véhicules classiques devront s'assurer de pouvoir circuler dans le quartier. Si on ne réserve pas un espace pour ce besoin, alors les véhicules de livraison devront se stationner sur les espaces réservés aux modes actifs comme les trottoirs et les pistes cyclables. Il en est de même pour les véhicules de service et d'opération, mais un effort devra être fait pour minimiser les impacts de la circulation de ces camions, en réglementant les heures et les types de véhicules (à faible taille et émission de GES) pour diminuer les nuisances.

7.3 Plan d'action

D'une part, l'intervention proposée d'« Étudier la possibilité de modifier le plan de camionnage de la Ville » est recommandée afin de s'attaquer à la problématique actuelle de circulation des camions dans le secteur. Il est aussi nécessaire d'assurer de réserver de l'espace nécessaire pour la logistique urbaine et les livraisons.

D'autre part, afin d'éviter d'empirer la situation actuelle par la création des nouvelles activités du secteur, il serait pertinent d'étudier également comment la circulation des camions et véhicules liée à la logistique et aux livraisons sur le site peut être optimisée, particulièrement à l'intérieur du Bassin Wellington. L'exemple d'implantation d'un système comme Colibri doit être considéré en ce sens.

7.4 Recommandations

Dans cette perspective et dans un souci d'atteindre les objectifs du secteur, il est ainsi recommandé pour le PDMV de :

- **Maintenir l'objectif de réduire les impacts liés au camionnage dans le secteur;**
- **Bonifier la liste des études à réaliser en intégrant une analyse d'implantation d'un pôle logistique mutualisé dans le Bassin Wellington;**
- **S'assurer de disposer d'espaces de circulation et de stationnement suffisants pour les livraisons et la logistique interne des quartiers**

07

BIBLIOGRAPHIE



7. BIBLIOGRAPHIE

Plan directeur de mise en valeur du secteur Bridge-Bonaventure, Ville de Montréal, mars 2023

Plan d'action pour accélérer le développement immobilier, Cellule facilitatrice immobilière, Ville de Montréal, mars 2023

Projet de règlement modifiant LP-04-047-249 modifiant le Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal (04-047) dans le secteur Bridge-Bonaventure, Ville de Montréal, 17 avril 2023

Pour un Bassin Wellington sain et inclusif, Synthèse de la démarche collaborative, Atelier Urbain, 8 juin 2023

