



# Mémoire OCPM - PDMV

9 juin 2023



## Secteur Bridge-Bonaventure et la Pointe-du- Moulin

# Préface

Situé au pied du pont Victoria, à quelques pas du centre-ville et du Vieux-Port de Montréal, le secteur Bridge-Bonaventure présente un potentiel immense pour la création d'un milieu de vie attractif et la relance du centre-ville. Le présent mémoire, déposé dans le cadre de la consultation publique pour le Plan directeur de mise en valeur (PDMV) pour le secteur, a pour objectif de rappeler la vision du consortium pour le redéveloppement inclusif et écoresponsable de la portion nord du secteur Bridge-Bonaventure. Ce secteur comprend la Pointe-du-Moulin, les abords du bassin Wellington ainsi que le triangle de Pointe-Saint-Charles.

Afin de souligner les éléments du PDMV qui gagneraient à être révisés, le mémoire aborde les idées suivantes :

- La première section met en contexte le rôle et la composition du consortium de professionnels et d'acteurs immobiliers pour le développement du secteur Bridge-Bonaventure ainsi que le contexte dans lequel le présent mémoire s'inscrit;
- La deuxième section présente le positionnement global du consortium face au projet de PDMV proposé par la Ville de Montréal. La convergence entre la vision du consortium et ce plan est soulignée, tout en identifiant les enjeux liés à la réalisation de la vision. Un sommaire des recommandations formulées y est également inclus;
- La troisième section revient sur la démarche de consultation réalisée par le consortium en 2022, en mettant en évidence le processus et les principales préoccupations soulevées par les acteurs consultés;
- La quatrième section présente un sommaire de la vision du secteur Bridge-Bonaventure ayant été déposée par le consortium en 2022. Elle aborde d'abord les enjeux et principes d'aménagement et présente ensuite la vision d'aménagement renouvelée du secteur Bridge-Bonaventure, en détaillant le Plan d'aménagement révisé par sous-secteurs;
- La cinquième section aborde les différentes composantes du PDMV qui doivent être adaptées en fonction des principes d'aménagement structurants;
- La sixième et dernière section met de l'avant un sommaire des bénéfices apportés par la vision révisée du consortium ainsi qu'une ouverture sur les prochaines étapes à envisager pour la concrétisation du projet.

# Table des matières

<b>1. MISE EN CONTEXTE</b>	<b>4</b>
1.1. LE CONSORTIUM POUR LE DÉVELOPPEMENT DU SECTEUR BRIDGE-BONAVENTURE	5
1.2. CONTEXTE DE DÉPÔT DU MÉMOIRE	6
<b>2. POSITIONNEMENT GLOBAL DU CONSORTIUM FACE AU PROJET DE PDMV</b>	<b>8</b>
2.1. CONVERGENCE ENTRE LA VISION DU CONSORTIUM ET LE PLAN DIRECTEUR DE MISE EN VALEUR PROPOSÉ PAR LA VILLE DE MONTRÉAL	9
2.2. LES ENJEUX DE RÉALISATION DE LA VISION PROPOSÉE PAR LE PLAN DIRECTEUR DE MISE EN VALEUR	9
2.3. SOMMAIRE DES RECOMMANDATIONS	10
<b>3. RETOUR SUR LA DÉMARCHE DE CONSULTATION RÉALISÉE PAR LE CONSORTIUM</b>	<b>13</b>
3.1. DÉMARCHES DE CONSULTATION DES ORGANISMES	14
3.2. PRINCIPALES PRÉOCCUPATIONS SOULEVÉES	14
<b>4. UNE VISION COMMUNE, ÉCORESPONSABLE ET INTÉGRÉE DU DÉVELOPPEMENT</b>	<b>15</b>
4.1. ENJEUX ET PRINCIPES D'AMÉNAGEMENTS	16
4.2. VISION D'AMÉNAGEMENT RENOUVELÉE DU SECTEUR BRIDGE-BONAVENTURE	21
<b>5. RECOMMANDATIONS THÉMATIQUES APPLIQUÉES AU PDMV</b>	<b>25</b>
5.1. LES GRANDES INFRASTRUCTURES ET CONTRAINTES AU DÉVELOPPEMENT	26
5.2. LA REVITALISATION DU SECTEUR D'EMPLOI ET CRÉATION D'UN MILIEU DE VIE COMPLET	28
5.3. DENSIFICATION INTELLIGENCE ET MORPHOLOGIE URBAINE	29
5.4. MOBILITÉ DURABLE	31
5.5. MISE EN VALEUR DES TÉMOINS SIGNIFICATIFS DU PATRIMOINE URBAIN DU SECTEUR	32
5.6. MÉCANISMES D'APPROBATION ET DE FINANCEMENT	33
<b>6. CONCLUSION</b>	<b>35</b>
6.1. SOMMAIRE DES BÉNÉFICES APPORTÉS PAR LA VISION RÉVISÉE DU CONSORTIUM	36
6.2. OUVERTURE SUR LES PROCHAINES ÉTAPES	36

# 1. Mise en contexte

# 1. Mise en contexte

## 1.1. LE CONSORTIUM POUR LE DÉVELOPPEMENT DU SECTEUR BRIDGE-BONAVENTURE

L'une des principales entrées au centre-ville de Montréal, à quelques pas du Vieux-Port et au cœur du tracé du futur Réseau express métropolitain (REM), le secteur Bridge-Bonaventure et de la Pointe-du-Moulin a un potentiel immense pour la mise en œuvre d'une requalification en complémentarité avec la vision de la Ville de Montréal.

En réponse aux intentions de développement présentées par la Ville de Montréal en 2021, le consortium pour le redéveloppement du secteur Bridge-Bonaventure a été formé afin de proposer une vision permettant d'assurer la création d'un quartier complet et dynamique. Cette initiative constitue une première à Montréal, permettant de rallier un savoir-faire hors pair tout en suscitant une concertation entre les grands acteurs impliqués dans la requalification du secteur.

La mise en œuvre de ce chantier mobilisateur et ambitieux est menée par les professionnels du développement urbain regroupant architectes, urbanistes et promoteurs immobiliers. Ce consortium est né à la suite de partenariats clés entre plusieurs entreprises importantes et expertes du secteur immobilier.

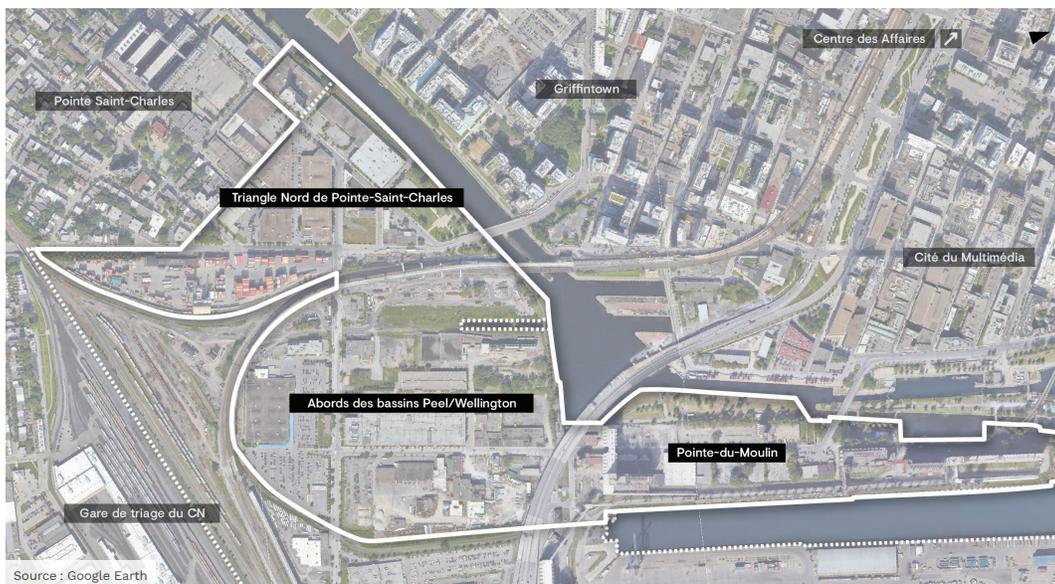
### Acteurs immobiliers :

- Devimco Immobilier
- Groupe Mach
- Broccolini
- Coprim

### Professionnels :

- Fahey et associés
- Lemay
- Provencher Roy
- ACDF Architecture
- NEUF Architecture

Les intentions du consortium visent spécifiquement les trois sous-secteurs de la portion nord de Bridge-Bonaventure (la portion nord de Pointe-Saint-Charles, les abords du bassin Peel-Wellington ainsi que la Pointe-du-Moulin). Les terrains compris dans ces sous-secteurs, en plus de présenter un potentiel de requalification à court terme pour accueillir de l'habitation, sont détenus en partie par des membres du consortium. Le consortium bénéficie à cet effet d'une compréhension approfondie des enjeux de développement applicables au secteur.



Le secteur visé par les efforts de développement dans la vision proposée par le Consortium.

Le réaménagement et la revalorisation du secteur Bridge-Bonaventure et de la Pointe-du-Moulin permettra de créer un véritable quartier dynamique et unificateur, participant au retissage et à la consolidation de la trame urbaine de Montréal, le tout en respectant son héritage économique, culturel et social. La densité et les hauteurs proposées permettront de libérer plus d'espaces au sol pour la création de parcs, de parcours riverains, d'équipements collectifs et culturels, en plus d'aider à financer l'aménagement d'espaces verts plus généreux au bénéfice de l'ensemble de la communauté et de justifier les investissements requis en décontamination. La vision de la Ville s'appuyant davantage sur la mise en valeur de composantes d'emplois, **le consortium affirme que contrairement à ce qui est prévu au plan directeur de la Ville, l'intégration de l'habitation de plein droit est indispensable afin d'assurer la création de milieux de vie mixtes dynamiques.**

## 1.2. CONTEXTE DE DÉPÔT DU MÉMOIRE

La transformation du secteur Bridge-Bonaventure est étudiée et réfléchi depuis déjà plusieurs années. Diverses démarches de consultation et de concertation ont été réalisées afin de connaître les ambitions des différents acteurs clés du milieu, et ce, tant par la Ville de Montréal que par le consortium.

Les moments clés et les principales démarches qui permettent de comprendre le contexte de développement du secteur sont mis en évidence dans la ligne de temps présentée ci-dessous :

- Identification du site en tant que secteur de planification stratégique au Schéma d'aménagement et de développement (SAD) (janvier 2015);
- Appel de projet par la SIC pour le développement de la Pointe-du-Moulin (début 2019);
- Première consultation de l'OCPM sur la vision et les principes de mise en valeur du secteur (mai à octobre 2019);
- Premier rapport de l'OCPM (9 mars 2020);
- Création de la table de concertation (mars 2021);
- Ateliers de concertation de la Ville (printemps 2021);
- Publication de la vision du consortium pour le nord du secteur Bridge-Bonaventure et de la Pointe-du-Moulin (31 mai 2022);
- Consultation publique de l'OCPM sur le document préparatoire Projet de ville : vers un plan d'urbanisme et de mobilité (2022);
- Rencontres thématiques entre la Ville de Montréal et le consortium (mai 2022 à aujourd'hui);
- Ateliers de consultation auprès de groupes communautaires et économiques organisés par le consortium (juin-octobre 2022);
- Publication du rapport des mandataires (octobre 2022);
- Lancement du Canal de Lachine 4.0 (avril 2023);
- Deuxième consultation de l'OCPM portant sur le Plan directeur de mise en valeur (PDMV) (mai – juin 2023);
- Adoption du PDMV et des règlements de concordance (à venir - 2024).

Sur la base des différentes activités recensées ci-haut, le travail de consultation permet de dresser un portrait suffisamment complet pour l'élaboration d'une vision rassembleuse et d'un plan de développement pour le secteur Bridge-Bonaventure. Dans l'optique d'adresser les enjeux de crise de logement, de changements climatiques et de relance du centre-ville à court terme, l'adoption d'un cadre de planification et de réglementation formel se doit d'être concrétisée dès que possible.

**La présente démarche de consultation menée par l'OCPM devrait à cet effet clore le processus de planification. Les prochaines étapes doivent favoriser l'adoption rapide du PDMV, du règlement modifiant le plan d'urbanisme et de ses règlements de concordance afin de permettre la mise en œuvre des projets de développement.**

## 2. Positionnement global du consortium face au projet de PDMV

## 2. Positionnement global du consortium face au projet de PDMV

### 2.1. CONVERGENCE ENTRE LA VISION DU CONSORTIUM ET LE PLAN DIRECTEUR DE MISE EN VALEUR PROPOSÉ PAR LA VILLE DE MONTRÉAL

La Ville de Montréal et le consortium d'acteurs immobiliers partagent une vision commune en ce qui concerne les paramètres de vision de haut niveau pour le redéveloppement du secteur Bridge-Bonaventure. Tous deux s'entendent sur l'importance de créer un milieu de vie s'appuyant sur une approche de transition écologique, tout en mettant de l'avant les principes suivants :

- **L'importance du dialogue** : Les parties prenantes reconnaissent l'importance d'un dialogue ouvert et collaboratif pour garantir le succès du projet;
- **Le positionnement stratégique du secteur** : Le secteur Bridge-Bonaventure est reconnu comme un emplacement stratégique offrant de nombreuses opportunités de développement, notamment grâce à sa proximité avec le centre-ville et le Vieux-Montréal;
- **L'excellence du projet à mettre de l'avant** : Il existe une volonté commune d'en faire un développement exemplaire qui servira de référence en termes d'urbanisme, de design et de durabilité;
- **Le respect de l'esprit du lieu et innovation** : Tout en préservant l'identité et l'histoire du secteur, des idées novatrices seront intégrées pour créer un environnement urbain dynamique, moderne et éco-responsable;
- **La notion de quartier mixte** : Le développement du secteur Bridge-Bonaventure vise à créer un quartier diversifié, combinant des espaces résidentiels, commerciaux et récréatifs pour favoriser une véritable vie de quartier;
- **La prévalence de la mobilité durable** : Une priorité commune est donnée à la promotion de la mobilité durable, en favorisant les transports en commun, les modes de déplacement actifs et la réduction de la dépendance à la voiture autant pour le secteur visé que pour les quartiers environnants qui bénéficieraient d'une amélioration de la desserte.

### 2.2. LES ENJEUX DE RÉALISATION DE LA VISION PROPOSÉE PAR LE PLAN DIRECTEUR DE MISE EN VALEUR

Malgré l'alignement entre les parties pour ce qui concerne les paramètres de vision, le consortium soutient toutefois que les paramètres de planification et de réglementation qui sont associés au PDMV gagneraient à être adaptés afin d'offrir de réelles opportunités d'atteindre les objectifs communs énoncés ci-haut. Le consortium soutient que l'approche de planification en lien aux six thématiques suivantes doit d'être adaptée de manière à favoriser un développement plus pragmatique, innovant et efficace, tout en répondant aux besoins actuels et futurs de la communauté.

Les six thématiques suivantes guideront le fil narratif des recommandations appliquées au projet de PDMV présentées de manière sommaire à la sous-section 2.3 et de manière plus exhaustive à la section 5:

- **Plans directeurs par sous-secteurs** : L'utilisation de Plans directeurs par sous-secteurs, similaire aux Plans d'aménagement d'ensemble (PAE), doit être retirée pour éviter de complexifier et de prolonger inutilement les processus d'approbation des projets, notamment par la multiplication des processus de consultation.
- **Infrastructures et activités industrielles** : La caractérisation des grandes infrastructures et activités industrielles existantes doit être réévaluée pour favoriser une meilleure intégration des activités sensibles. Les entreprises produisant des nuisances devraient implanter leurs propres mesures de mitigation.
- **Habitation conditionnelle** : L'affectation « Secteur d'activités diversifiées » ne doit plus traiter l'habitation comme un usage conditionnel, afin de favoriser un développement plus cohérent et de répondre à la pénurie de logements à travers des gestes concrets.
- **Hauteurs et densités** : Les hauteurs et densités actuelles sont jugées insuffisantes compte tenu des investissements nécessaires pour stimuler un développement dynamique et adresser l'ensemble des coûts extraordinaires reliés au projet (réhabilitation des sols, mise à jour des infrastructures, mise en valeur du patrimoine, etc.).
- **Station du REM** : La station du REM ne doit pas être considérée uniquement comme un prérequis, mais plutôt comme un atout potentiel pour renforcer la connectivité et l'accessibilité du secteur et fournir un transport collectif structurant pour un quartier existant mal desservi.
- **Mécanismes de financement** : La réflexion sur les mécanismes de financement des infrastructures et équipements publics par la Ville est nécessaire pour garantir un développement durable et équilibré.

### 2.3. SOMMAIRE DES RECOMMANDATIONS

Sur la base des six enjeux de réalisations énoncés précédemment, le consortium met de l'avant la série de 12 recommandations ci-dessous qui permettront de faire du secteur Bridge-Bonaventure un réel quartier 15 minutes tourné vers les enjeux du XXI<sup>e</sup> siècle, en créant un environnement dynamique, durable et inclusif qui répondra aux besoins et aux aspirations de la collectivité tout en respectant l'intégrité et le patrimoine du lieu.

Celles-ci sont contextualisées d'avantages à la section 5.

**Recommandation 1** : Identification des réelles contraintes à long terme, limitant l'introduction d'activités de nature sensible dans le secteur de Bridge-Bonaventure de manière à libérer les espaces pouvant être requalifiés à des fins mixtes de plein droit :

- Retrait du site de Ray-Mont Logistiques en tant que contraintes au développement compte tenu que le site est appelé à être redéveloppé en entier et, à cet effet, ne présentera à terme aucune externalité négative pour son environnement ;
- Réaliser les études nécessaires concernant les nuisances générées par la minoterie ADM d'ici l'adoption du PDMV et de ses règlements d'amendement afin de permettre la planification du développement mixte du secteur de la Pointe-de-Moulin, dans le respect des recommandations qui en découleront.

**Recommandation 2** : Prévoir les mesures de mitigation, par les générateurs de nuisances, pour les interfaces entre les activités de différente nature au sein du Plan directeur de mise en valeur plutôt que d'hypothéquer l'habitation à travers un règlement sur les usages conditionnels.

**Recommandation 3 :** En continuité des points soulevés aux recommandations 1 et 2, prévoir une affectation du sol « Secteur mixte » pour le site de Ray-Mont Logistiques, le triangle Saint-Patrick, les berges du Canal, les abords du bassin Peel/Wellington et la Pointe-du-Moulin de manière à permettre l'introduction des composantes d'habitation sans avoir recours à l'usage conditionnel. L'affectation « Secteur d'emplois » serait maintenue pour les terrains d'ADM et certains sites du triangle de la pointe Saint-Charles.

**Recommandation 4 :** Étendre les limites du secteur Bridge-Bonaventure couvert par la démarcation de PDMV pour inclure l'ensemble des terrains des berges du Canal de Lachine entre le square Saint-Patrick et les Lofts Redpath.

**Recommandation 5 :** Prévoir des densités bâties plus élevées, selon les paramètres prévus ci-dessous, de manière à assurer une rationalisation des investissements en infrastructures, en marquant le paysage urbain par la création de bâtiments emblématiques ainsi que de favoriser la création d'un milieu de vie complet et dynamique répondant aux principes du concept de quartier 15 minutes :

- 6,0 pour les berges du Canal, la portion sud-est des abords du bassin Peel/Wellington, la Pointe-du-Moulin, le site de Ray-Mont Logistiques et la portion sud du Triangle Saint-Patrick ;
- 9,0 pour l'entrée vers la Pointe-du-Moulin (via Mill/de la Commune) et la portion nord des bassins Peel/Wellington ;
- 10,5 pour la portion nord du Triangle Saint-Patrick.

**Recommandation 6 :** Augmenter les hauteurs, selon les paramètres prévus ci-dessous, de manière à dégager plus d'espaces au sol pour l'aménagement d'espaces collectifs et protéger les cônes de vision identifiés par le PDMV en concentrant les hauteurs entre les points de vue d'intérêt :

- 65 m pour le site de Ray-Mont Logistiques ;
- 80 m pour les berges du Canal, la portion sud des abords du bassin Peel/Wellington, la Pointe-du-Moulin et la portion sud du Triangle Saint-Patrick;
- 120 m pour le nord du triangle Saint-Patrick, la portion nord des abords des bassins Peel/Wellington ainsi que l'entrée vers la Pointe-du-Moulin (via Mill/de la Commune).

**Recommandation 7 :** Prévoir que les bâtiments de plus de 80 m devront faire l'objet d'une révision architecturale via des critères qualitatifs dans le cadre du règlement sur les Plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA) de l'arrondissement du Sud-Ouest et le titre VIII du règlement d'urbanisme de l'arrondissement Ville-Marie afin d'assurer une intégration harmonieuse dans leur environnement urbain.

**Recommandation 8 :** D'abord, traiter l'arrivée d'une station du Réseau express métropolitain (REM) sur le territoire comme un atout à l'intégration de la fonction résidentielle existante et à venir, sans en faire un prérequis. Ensuite, augmenter les hauteurs et densités associées aux secteurs mixtes visés par la recommandation 3 conformément aux paramètres proposés aux recommandations 5, 6 et 7.

**Recommandation 9 :** Réévaluer le potentiel de conservation des témoins historiques selon des critères qui prennent en compte leur valeur et les contraintes techniques afin de permettre la concentration des efforts de mise en valeur sur les témoins significatifs du patrimoine urbain du secteur Bridge-Bonaventure et d'écarter les artéfacts ne présentant pas de potentiel de réhabilitation et d'intégration aux projets de développement. Les évaluations préliminaires réalisées par les membres du Consortium indiquent que plusieurs bâtiments, notamment le Silo Rozon, les Annexes (1 et 2) du Silo no. 5, le 1175 rue Mill et la Canadian Switch and Spring, pourraient nécessiter une conservation partielle ou devoir être mis de côté.

**Recommandation 10 :** Retrait des mécanismes d’approbation nécessitant l’élaboration de Plans directeurs de type PAE pour chacun des sous-secteurs. Ces paramètres se devraient d’être déjà définis au niveau du Plan directeur de mise en valeur. Les projets nécessitant une évaluation qualitative plus fine, tels que les immeubles de plus de 80 m seront traités par PIIA, tel que proposé aux recommandations 6 et 7.

**Recommandation 11 :** Les règlements d’amendement du Plan d’urbanisme et les règlements de concordance qui en découlent au niveau des arrondissements Ville-Marie et du Sud-Ouest devraient être adoptés à court terme de manière à adresser les enjeux d’habitation, d’environnement et de dynamise économique du centre-ville. Compte tenu des nombreux processus de consultation et concertation ayant déjà été réalisés, il est nécessaire d’éviter un retour en consultation publique et de passer à l’étape de mise en œuvre du développement.

**Recommandation 12 :** L’adoption d’un pacte de financement par la Ville auprès des paliers provinciaux et fédéraux devrait être privilégiée de manière à débloquer des fonds publics à court terme pour l’aménagement des espaces publics, les parcs et les infrastructures municipales en amont des développements immobiliers. Le transfert de fonds des paliers gouvernementaux supérieurs vers les entités municipales dans le but d’adapter leurs infrastructures aux aléas climatiques constitue un incontournable afin de mettre en œuvre la requalification des anciens quartiers industriels rapidement et selon des modalités durables<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> Vers un pacte de développement pour la ville de demain. Réflexion de Suzanne Lévesque, PhD.(2022)

### 3. Retour sur la démarche de consultation réalisée par le consortium

# 3. Retour sur la démarche de consultation réalisée par le consortium

## 3.1. DÉMARCHES DE CONSULTATION DES ORGANISMES

Soucieux d'avoir une vision de développement tenant compte des préoccupations des acteurs du milieu, le consortium a consulté dix-neuf organismes sur la vision de développement du secteur Bridge-Bonaventure – Pointe-du-Moulin qu'il met de l'avant. Piloté par M. Arnold Beaudin et M. Guy DeRepentigny, cette démarche a été lancée suite au dévoilement de la vision du consortium.

Les acteurs socio-économiques consultés lors de cet exercice sont unanimes : le redéveloppement du secteur doit se faire en harmonie avec les zones d'emplois actuelles et à développer. De plus, l'architecture des nouveaux bâtiments a le devoir d'être innovante et audacieuse. Il est également de mise de mettre en valeur la singularité du territoire et rechercher un effet remarquable dans chaque geste posé.

Tous s'accordent à dire que le positionnement stratégique du secteur, l'approche de développement durable préconisée, la place faite aux différents modes de transport, le respect du Règlement pour une métropole mixte de la Ville de Montréal, ainsi que le développement du Silo no. 5 avec son volet d'agriculture urbaine sont des éléments cruciaux de cet ambitieux projet.

## 3.2. PRINCIPALES PRÉOCCUPATIONS SOULEVÉES

La démarche consultative mise de l'avant par le consortium a été bien perçue par les participants qui ont apprécié avoir l'occasion d'exprimer leurs opinions à propos du développement du territoire. Les principales conclusions de cette démarche sont les suivantes :

- **Le développement résidentiel** est important et essentiel pour le secteur, mais il doit se faire en harmonie avec les zones d'emplois actuelles et à développer. La compatibilité entre l'usage résidentiel et les zones d'emplois des axes Wellington, de Normandie et Saint-Patrick sont questionnés. Les nuisances doivent être identifiées en amont pour assurer une cohabitation harmonieuse entre les secteurs d'emplois et les secteurs résidentiels ;
- **La mixité sociale** est souhaitée et elle devrait se faire in situ plutôt que par contribution monétaire ;
- L'ensemble des participants s'entend sur la volonté de **créer des milieux de vie diversifiés** comprenant des services de proximité ;
- Il y a de l'ouverture relative à la **densité et aux hauteurs**, mais leur nécessité doit être démontrée notamment en ce qui concerne la faisabilité financière et la masse critique requise pour avoir une offre commerciale de proximité sur le territoire ;
- L'enjeu de la **fluidité des déplacements** sur le territoire a été soulevé. Il importe de trouver des solutions et de réduire la circulation de transit compte tenu de la volonté d'amener plus de travailleurs et de résidents sur le territoire ;
- L'axe du **patrimoine industriel** et de la culture doit être davantage mis de l'avant dans la vision du consortium. Les projets tels que l'ambassade autochtone, le quartier des artisans et le pôle d'innovation en technologies propres doivent être davantage détaillés.

4. Une vision  
commune,  
écoresponsable  
et intégrée du  
développement

# 4. Une vision commune, écoresponsable et intégrée du développement

## 4.1. ENJEUX ET PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT

La vision présentée par le consortium prend acte d'un ensemble de contraintes et d'enjeux à différentes échelles pour en assurer sa faisabilité. Malgré cela, elle vise à fédérer les forces du milieu et veut participer notamment à la reconnaissance du patrimoine industriel local ainsi qu'à une redynamisation économique inclusive prévoyant le soutien aux artisans, entreprises et travailleurs qui souhaitent demeurer dans le secteur.

Ce nouvel élan s'appuie également sur la création de milieux de vie complets incluant une forte proportion de composantes résidentielles, des espaces et équipements collectifs et communautaires, des commerces et services de proximité. Elle vise à réduire au minimum l'empreinte écologique de ces futurs occupants, notamment en misant sur la mobilité active et la réduction des espaces dédiés à l'automobile.

### 4.1.1. Un portrait complet pour une vision cohérente, écoresponsable et viable

En tant que société, nous avons une obligation collective de protéger les milieux naturels et les terres agricoles en limitant l'étalement urbain et les formes d'urbanisation qui entraînent des émissions de gaz à effet de serre. Il est essentiel de reconstruire la ville sur la ville et d'optimiser l'utilisation des ressources foncières dans les quartiers centraux afin de répondre à cette obligation et de préserver notre environnement.

L'indisponibilité des terrains vacants dans les métropoles et la valeur accrue des terrains centraux nécessitent la densification urbaine. Malgré les préoccupations liées aux erreurs urbaines passées, la demande croissante en logements pousse à la densification. Au Canada, le mouvement des régions rurales vers les villes s'accélère. Les impératifs environnementaux nécessitent une densification des milieux centraux déjà bien desservis en transports et équipements collectifs.

La crise du logement et le déséquilibre du marché résidentiel soulignent la nécessité d'offrir rapidement de nouveaux logements, en particulier dans le segment locatif abordable. Les faibles taux d'intérêt et les besoins liés au télétravail ont entraîné une hausse des acquisitions résidentielles et des valeurs immobilières. Il faudrait tripler le nombre de logements disponibles pour rétablir l'équilibre du marché dans la région de Montréal<sup>2</sup>. La rareté des terrains centraux et la hausse des coûts des matériaux augmentent les coûts des loyers et des assurances. La densification urbaine est essentielle pour répondre à ces enjeux et offrir des logements abordables.

<sup>2</sup> Étude de la Chambre de commerces du Montréal métropolitain (2023), repéré à : <https://www.ccm.ca/fr/publications/etude/batir-plus-plus-vite-et-mieux-pour-une-strategie-de-densification-intelligente-du-grand-montreal/>

#### 4.1.2. Les enjeux spécifiques au secteur Bridge-Bonaventure et à la Pointe-du-Moulin

La localisation exceptionnelle du site, situé à la croisée du Vieux-Montréal, du centre-ville et du bassin Peel, en fait un territoire unique à valoriser, notamment de par son statut d'entrée de ville. Son aménagement doit être pensé en harmonie avec les rives, les cours d'eau et les îles montréalaises, dans le cadre d'une vision riveraine globale. L'arrimage du redéveloppement avec les canaux, les bassins et le fleuve, ainsi que la création d'un corridor riverain cohérent, jouera un rôle essentiel dans la mise en valeur du secteur et de son histoire.

Le secteur Bridge-Bonaventure et la Pointe-du-Moulin, grâce à leur position stratégique le long du canal Lachine, ont joué un rôle crucial dans l'essor industriel de Montréal et du Canada. En favorisant la recherche et le développement dans les domaines du transport collectif et des technologies, cette zone pourrait devenir un pôle d'innovation technologique de premier plan. De plus, en étant desservi par le REM, il pourrait encourager la mobilité durable et le développement orientés vers les transports en commun, en offrant des logements abordables, des commerces de proximité et des services accessibles à tous. Cela aurait également un impact positif sur les quartiers adjacents, tels que le faubourg aux Récollets, Griffintown et Pointe-Saint-Charles, en améliorant leur connectivité et en favorisant leur développement. En tant que vitrine de la métropole, ce secteur contribuerait à l'image dynamique, innovante et résiliente de Montréal, en s'engageant dans le renouvellement économique et l'adoption de technologies plus durables.

#### 4.1.3. Diversité des activités et principes d'aménagement pour les nouveaux quartiers

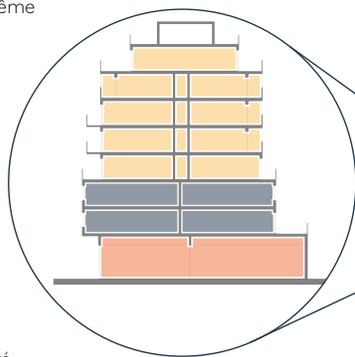
La vision déposée en 2022 par le consortium partage des principes d'aménagement structurants à mettre en valeur dans le redéveloppement du secteur Bridge-Bonaventure, soit :

- Mobilité durable, universelle et sécuritaire;
- Relation au fleuve, au canal et aux bassins;
- Design urbain et architecture écoresponsables;
- Espaces publics et ouverts;
- Innover pour la mixité sociale et les équipements collectifs;
- Mixité d'activités et densité : deux maillons d'une même chaîne;
- Densité et les hauteurs;
- Gestion des nuisances;
- Réglementation et un accompagnement adaptés à la vision.

Le Plan directeur de mise en valeur déposé par la Ville de Montréal adresse plusieurs de ces idées à travers les paramètres qu'il propose, malgré une approche qui semble parfois réservée. Toutefois, il est important de rappeler certains d'entre eux, particulièrement en ce qui a trait au programme de développement mixte, la gestion des nuisances, la morphologie urbaine et les mécanismes réglementaires.

**Mixité d'activités et densité : deux maillons d'une même chaîne :** La création d'un milieu urbain dynamique à l'image du concept de quartier 15 minutes repose sur la mixité des activités et une densité appropriée. En intégrant des commerces, services de proximité, équipements collectifs et espaces publics, on répond aux besoins des résidents tout en favorisant les déplacements actifs et la vitalité de l'environnement urbain. Cette approche crée une animation constante et un sentiment de sécurité. La densité joue un rôle crucial en libérant des espaces pour valoriser le patrimoine et créer des espaces collectifs. Elle assure également une autonomie en matière de commerces et services, favorisant la mixité sociale et la diversité des logements. La concurrence des développements autour des gares du REM à Brossard et du métro de Longueuil nécessite une planification urbaine dense pour soutenir une diversité d'activités et favoriser la vitalité économique. En adoptant une approche équilibrée et inclusive, on crée un milieu urbain durable et équitable.

Mixité des fonctions au sein d'un même bâtiment



Source : Décoder la densité



Un secteur présentant des fonctions mixtes à l'échelle du bâtiment, du lot, de l'îlot que du quartier (tant horizontale que verticale).

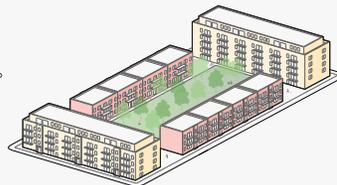
**La densité et les hauteurs :** Le redéveloppement du secteur Bridge-Bonaventure et de la Pointe-du-Moulin nécessite des revenus suffisants pour financer des espaces collectifs de haute qualité. La densification en hauteur est essentielle pour créer ces espaces et présente de nombreux avantages. Elle permet de libérer des espaces pour les parcs, les équipements collectifs et culturels, de financer des espaces verts généreux, de décontaminer les terrains et de mieux répartir les coûts des services publics. De plus, elle favorise l'amélioration de l'ensoleillement et de la vue à l'intérieur des bâtiments, encourage l'agriculture urbaine créative et permet la construction de stationnements souterrains pour réduire les îlots de chaleur.

L'intégration harmonieuse des hauteurs dans le contexte urbain est essentielle pour atténuer les craintes et les oppositions. Il importe de favoriser l'intégration de hauteurs et de densités plus importantes pour les secteurs propices aux développements mixtes, notamment pour le nord du secteur Bridge-Bonaventure.

3 à 4 niveaux

3 à 6 niveaux

3 à 18 niveaux

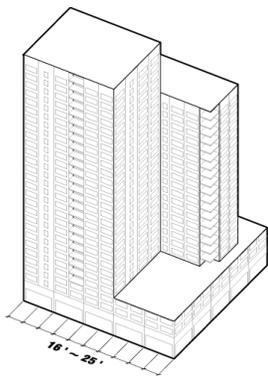


Source : Décoder la densité

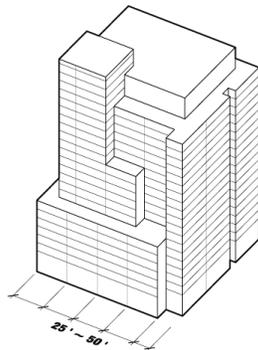
3 îlots avec une même densité de 150 logements/hectare répartis sur des superficies de terrain et des hauteurs différentes

**Gestion des nuisances :** Des mesures de mitigation doivent être mises en place par les entreprises causant ces nuisances et les bâtiments et espaces urbains seront conçus en tenant compte de ces contraintes pour minimiser leurs effets. La gestion des nuisances ambiantes sera intégrée dans la répartition des usages et la conception des espaces urbains, en maintenant les usages industriels plus lourds à distance des usages sensibles. Cette approche favorisera un quartier sûr, animé et harmonieux, tout en assurant le respect des niveaux sonores acceptables et en atténuant les enjeux de sécurité publique.

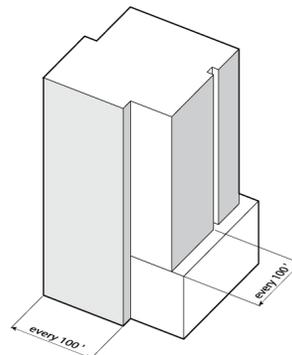
**Une réglementation et un accompagnement adaptés à la vision et l'urgence d'agir :** Des balises réglementaires adéquates seront mises en place pour autoriser des hauteurs variées et assurer une intégration harmonieuse des volumes dans le secteur Bridge-Bonaventure et de la Pointe-du-Moulin. Ces réglementations encourageront l'innovation architecturale et la création d'un quartier vibrant et moderne, tout en répondant aux enjeux environnementaux et à la lutte contre l'étalement urbain. Ainsi, le paysage urbain de ce secteur stratégique de Montréal reflètera une métropole tournée vers l'avenir. Un autre facteur, tout aussi important, est l'accélération des processus d'approbation des projets de développement. Une mise au point sur les procédures d'approbation est de mise afin d'assurer la mise en œuvre active du développement permettant de répondre aux différents enjeux d'environnement, de dynamisme du centre-ville et d'habitation.



a. Bay widths of 16 to 25 feet for residential uses



a. Bay widths of 25 to 50 feet for commercial and institutional uses



b. Example of a vertical break

Principes de conception des bâtiments en hauteur à privilégier pour le secteur Kendall Square à Cambridge.

Source : Kendall Square Design Guide

#### 4.1.4. Des exemples à favoriser

Afin de contextualiser les paramètres de développement propices à la requalification de grands espaces stratégiques, l'étude de référents locaux et internationaux est de mise. Le document de vision déposé par le consortium en 2022 met en lumière cinq projets phares présentant des conditions similaires à celles du secteur Bridge-Bonaventure.

- Cambridge – Kendall Square, Green Town Labs et Cambridge Innovation Center;
- Hambourg – HafenCity;
- Chicago – Riverwalk et secteur South Loop;
- Sydney – Darling Harbour & King Street Wharf - Secteur Barangaroo;
- Ottawa – Plaines LeBreton.

L'étude de ces différents cas de figure permet d'identifier un ensemble de conditions de réussite à la mise en œuvre de projets de cette envergure. Bien que la vision mise de l'avant par la Ville dans son PDMV témoigne d'une compréhension fine de certains enjeux thématiques, tels que l'aménagement du domaine public. Les points identifiés ci-dessous se doivent d'être rappelés. Ceux-ci seront récupérés afin de formuler des recommandations appliquées spécifiquement au secteur Bridge-Bonaventure dans la section 5.

- Concentration et mixité d'activités créant des pôles d'emplois dynamiques, mais supportant l'économie locale;
- Mixité intensive des usages et des fonctions;
- Projets résidentiels de tenure variée qui se côtoient (locatif, social, coopératif, privé, copropriété);
- Densité équilibrée par la diversité du cadre bâti (gabarits et architecture) et les espaces publics diversifiés et de haute qualité;
- Audacieux bâtiments phares marquant la position des secteurs dans le paysage urbain
- Application concrète des Lignes directrices sur l'esthétique urbaine des édifices de grande hauteur.



## 4.2. VISION D'AMÉNAGEMENT RENOUVELÉE DU SECTEUR BRIDGE-BONAVENTURE

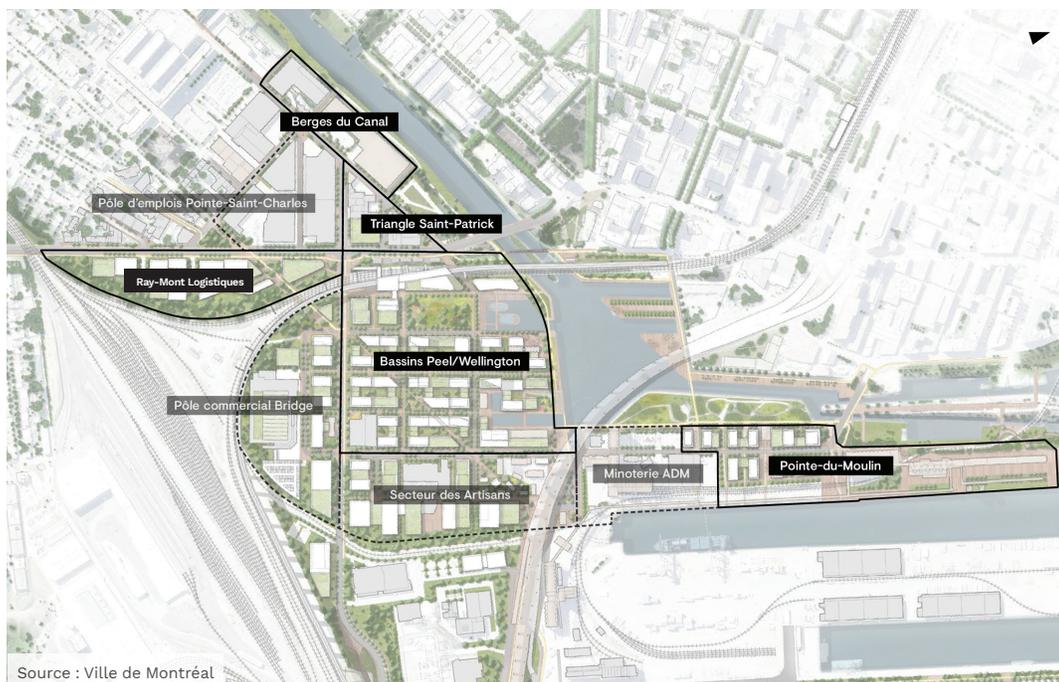
De manière globale, la vision de développement proposée par le consortium s'inscrit bien dans la trame urbaine mise de l'avant par le plan d'ensemble du PDMV. Toutefois, les deux visions divergent lorsqu'on les associe à des paramètres d'encadrement normatifs spécifiques au niveau de la planification et de la réglementation, notamment en termes d'affectation, de densité et de hauteur.

Le consortium soutient qu'il est essentiel de miser sur des stratégies innovantes lors de l'élaboration du cadre de planification applicable aux nouveaux projets de développement afin de rendre possible la création de milieux de vie dynamiques en relation avec leur environnement urbain. Pour ce faire, les secteurs proposés au PDMV se doivent d'être déclinés en sous-secteurs de plus petite taille. Ceci permettra d'adapter la forme architecturale et urbaine des projets proposés selon des logiques de fonctionnement propres à leurs milieux d'accueil.

Ainsi, les secteurs du Triangle de Pointe-Sainte-Charles Nord, des abords du Bassin Wellington et de la Pointe du moulin sont redécoupés en plus petits ensembles qui présentent parfois des conditions morphologiques adaptées à des fonctions économiques prédominantes alors que d'autres se prêtent davantage à l'introduction de composantes d'habitation. Ceux-ci sont illustrés sur la carte ci-dessous.

Au cours de la présente section, le consortium illustre sa vision de développement à une échelle appliquée pour les sous-secteurs qui devraient faire l'objet d'un développement prioritaire à des fins résidentielles mixtes, c'est-à-dire, la Pointe-du-Moulin (1), les abords des bassins Peel et Wellington (2), le site de Ray-Mont Logistiques (3), le triangle Saint-Patrick (4) et les berges du Canal (5).

Les paramètres d'encadrement du développement pour ces sous-secteurs ont été revus et retravaillés par rapport aux propositions de la Ville de manière à atteindre les cibles de développement qui permettront de répondre aux enjeux d'habitation, d'environnement et de dynamisme du centre.



Le découpage proposé par le consortium appliqué au Plan d'aménagement du PDMV de la Ville de Montréal

#### 4.2.1. La Pointe-du-Moulin

Le redéveloppement de la Pointe-du-Moulin crée un ensemble qui s'inscrit en continuité de l'axe du Silo no. 5, permettant la consolidation d'un front urbain face au nouveau parc linéaire du Canal de Lachine.

Le développement d'une série de bâtiments de gabarits moyens tout en insérant ponctuellement des tours de plus grande hauteur dégage les vues vers la silhouette du centre-ville et les témoins patrimoniaux importants du secteur.

L'intégration de pointes de densité telle qu'illustrée ci-bas est nécessaire à la requalification du secteur de la Pointe-du-Moulin compte-tenu des importants investissements qui seront requis, entre autres, pour la décontamination et les nouvelles infrastructures.



**Hauteur :** max. 120 m

**Densité :** max. 9.0

**Occupation :** Mixte (habitation, commercial, institutionnel et emplois)

**Espaces verts et équipements collectifs :** Parc linéaire en front du canal, musée de la Pointe-à-Callières, l'Ambassade culturelle et touristique autochtone, pôle d'agriculture urbaine, etc.

#### 4.2.2. Le bassin Wellington et ses abords

La résurgence du bassin Wellington offre l'opportunité de créer un milieu de vie directement en dialogue avec l'eau. De manière à faire bénéficier le plus grand nombre de cette proximité inhabituelle avec le bassin, cette nouvelle infrastructure gagne à être jumelée à des développements qui présentent de fortes hauteurs et densités.

Les pointes de hauteur positionnées en recul du bassin Peel permettent de dégager les vues sur le silo Cereal Foods et crée une ambiance de grand parc urbain.



**Hauteur :** max. 120 m

**Densité :** max. 9.0

**Occupation :** Mixte (habitation, commercial, institutionnel et emplois)

**Espaces verts et équipements collectifs :** Parc linéaire en front du canal et du silo Cereal Foods, école en utilisation du sol mutualisée, nouvelle station du REM, etc.

### 4.2.3. Ray-Mont Logistiques

La requalification du site de Ray-Mont Logistiques permet d'établir une interface de qualité entre le tissu résidentiel granulaire du quartier de Pointe-Saint-Charles et les grandes infrastructures du Canadien National (gare de triage et ateliers).

L'intégration d'un front bâti de petit gabarit face à la rue Wellington, couplé à des immeubles de plus grande hauteur en retrait instaure une relation équilibrée avec le milieu déjà établi.

**Hauteur :** max. 65 m

**Densité :** max. 6.0

**Occupation :** Mixte (habitation, commercial)

**Espaces verts et équipements collectifs :**

Amélioration de l'encadrement du domaine public par un cadre bâti donnant sur la rue Wellington.

### 4.2.4. Les Berges du Canal

Les terrains situés face aux berges du Canal entre le parc Saint-Patrick/Wellington et les lofts Redpath constituent un ensemble continu qui se doivent d'être traité comme un tout.

D'un côté des berges vers l'autre, le gabarit des bâtiments de cet ensemble fait écho à ceux du quartier Griffintown auquel il fait face.

Afin de maintenir les vues sur le Bois Summit qui prends place dans l'axe de la rue Bridge par la création du pôle communautaire l'Esplanade Bridge, la volumétrie de cet ensemble préconise le développement de fines tours en hauteur.

Cette configuration volumétrique permet l'intégration complète des anciens silos Redpath (Allez Up) de même que le maintien de certaines composantes de la Canadian Switch and Spring à titre de basilaire de l'ensemble.



**Hauteur :** max. 80 m

**Densité :** max. 6.0

**Occupation :** Mixte (habitation, commercial et bureau)

**Espaces verts et équipements collectifs :**

Esplanade Bridge (dans l'axe de la rue du même nom), agriculture urbaine en toiture, halte café et vélo du Canal.

#### 4.2.5. Le triangle Saint-Patrick

Le triangle Saint-Patrick prend place à la croisée des trois quartiers qui composent le secteur, jouant à cet effet le rôle de porte d'entrée pour Bridge-Bonaventure, Pointe-Saint-Charles et Griffintown.

Par la construction d'un bâtiment phare concentrant les hauteurs et densités sur l'extrémité nord de l'ensemble, ce site constitue une opportunité inégalée de marquer la transition entre ces trois quartiers.

Ce nouveau repère identitaire de l'entrée du quartier fait également écho à la forme des Anciens bureaux de Montreal Steel Works (situé au sein du même ensemble à l'angle des rues Bridge et Saint-Patrick) qui arbore également une forme triangulaire en tête de lot.

Par l'intégration d'une placette et de fonctions variées aux étages inférieurs des bâtiments de l'ensemble, celui-ci contribuera à l'animation de la nouvelle station du REM à l'est et du parc Saint-Patrick/Wellington à l'ouest.



**Hauteur :** max. 120 m

**Densité :** max. 10.5

**Occupation :** Mixte  
(habitation, commercial et bureau)

**Espaces verts et équipements collectifs :** Placette Bridge/Wellington, etc.

# 5. Recommandations thématiques appliquées au PDMV

# 5. Recommandations thématiques appliquées au PDMV

La présente section effectue une revue des composantes du PDMV qui gagneraient à être adaptées en fonction des principes d'aménagement structurants présentés précédemment. Celle-ci met en évidence l'importance de s'appuyer sur une vision d'ensemble cohérente, traçant un fil narratif qui illustre l'interrelation entre les enjeux de contraintes générées par les infrastructures lourdes, la revitalisation et la création d'un milieu de vie complet, la densification intelligente, la mobilité urbaine, le patrimoine urbain ainsi que les mécanismes d'approbation et de financement.

## 5.1. LES GRANDES INFRASTRUCTURES ET CONTRAINTES AU DÉVELOPPEMENT

Les grandes infrastructures et industries qui occupent le secteur sont identifiées au PDMV comme étant des contraintes majeures avec lesquelles les futurs développements du secteur Bridge-Bonaventure devront composer. Le « Plan des contraintes actuelles associées à l'implantation d'un usage sensible » (PDMV, p. 41) qui découle de cette prémisse crible à cet effet le territoire de composantes susceptibles de limiter l'implantation, entre autres, de l'habitation.



Le plan des contraintes actuelles associées à l'implantation d'un usage sensible (PDMV, p. 41)

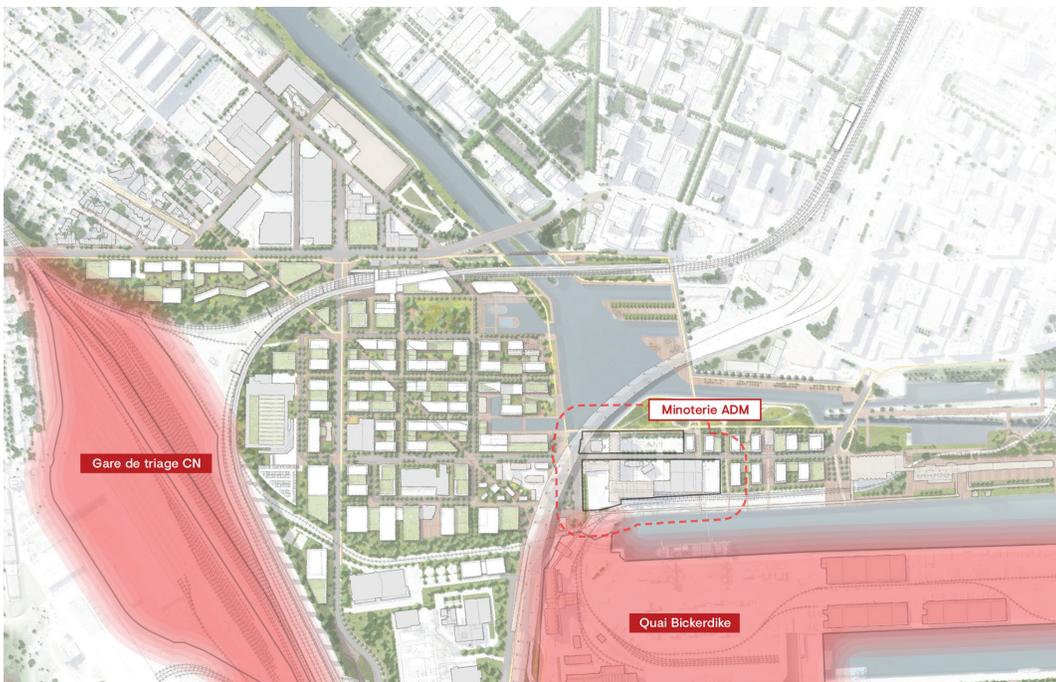
La prise en compte de ces différentes contraintes sur une base littérale se traduit d'une vision à court terme qui ne permettra pas d'assurer la création d'un milieu de vie complet pérenne.

Si la Ville traitait ces contraintes avec autant de précarité pour l'ensemble de son territoire (ex. voies ferrées et routes à haut débit), des quartiers entiers devraient être assujettis à des mesures d'approbation discrétionnaire pour les usages sensibles, ce qui est loin d'être le cas et ne serait pas non plus souhaitable.

Suivant cette logique, notre lecture du territoire en ce qui a trait aux contraintes majeures qui devraient guider le programme de développement du secteur à long terme est toute autre. Certaines composantes identifiées, tel que le terrain de Ray-Mont Logistiques, sont vouées à être requalifiées elles-mêmes et ne devrait pas, à cet effet, être considérées comme étant des contraintes au développement, mais plutôt comme un potentiel de requalification en quartier mixte résidentiel et commercial.

Lorsqu'elles sont décomposées à un plus haut niveau, trois éléments ressortent du lot. D'abord, les deux infrastructures majeures qui présentent un impact significatif, soit, le quai Bickerdike et la gare de triage du CN. Ensuite, dans une moindre mesure, les externalités négatives potentiellement générées par la minoterie d'ADM.

L'étude de l'espace qui n'est pas affecté par les infrastructures majeures (ci-dessous) souligne que la présence de contraintes à elle seule ne devrait pas limiter l'implantation de l'habitation par usage conditionnel et devrait, en ce sens, être levée.



Les infrastructures majeures du secteur Bridge-Bonaventure à prendre en compte pour l'implantation d'usages sensibles à long termes

### Recommandations appliquées aux grandes infrastructures et contraintes au développement :

- **Recommandation 1 :** Identification des réelles contraintes à long terme, limitant l'introduction d'activités de nature sensible dans le secteur de Bridge-Bonaventure de manière à libérer les espaces pouvant être requalifiés à des fins mixtes de plein droit :
  - Retrait du site de Ray-Mont Logistiques en tant que contraintes au développement compte tenu que le site est appelé à être redéveloppé en entier et, à cet effet, ne présentera à terme aucune externalité négative pour son environnement ;
  - Réaliser les études nécessaires concernant les nuisances générées par la minoterie ADM d'ici l'adoption du PDMV et de ses règlements d'amendement afin de permettre la planification du développement mixte du secteur de la Pointe-de-Moulin, dans le respect des recommandations qui en découleront.
- **Recommandation 2 :** Prévoir les mesures de mitigation, par les générateurs de nuisances, pour les interfaces entre les activités de différente nature au sein du Plan directeur de mise en valeur plutôt que d'hypothéquer l'habitation à travers un règlement sur les usages conditionnels.

## 5.2. LA REVITALISATION DU SECTEUR D'EMPLOI ET CRÉATION D'UN MILIEU DE VIE COMPLET

Le programme de développement proposé, en plus d'être guidé par les contraintes liées aux activités sensibles, fait l'objet d'une intention de l'administration municipale de valoriser l'économie et l'emploi au sein du secteur Bridge-Bonaventure. Afin de favoriser la création d'un environnement urbain dans lequel l'ensemble des fonctions urbaines peuvent rayonner, il est proposé d'adopter une approche qui s'appuie davantage sur la mixité des fonctions au sein même des sous-secteurs.

Avec la perte de vitalité de l'économie industrielle dans les quartiers centraux, l'essor de l'économie du savoir a joué un rôle essentiel dans la revitalisation et l'augmentation de la valeur immobilière du centre-ville. C'est grâce à cette économie axée sur la connaissance que le dynamisme a été infusé et que la valeur foncière a connu une augmentation significative au cours des dernières décennies.

Dans cet ordre d'idées, l'emploi issu de l'économie du savoir et l'habitation présentent des formes bâties entièrement compatibles l'une avec l'autre. La proximité entre ces deux composantes urbaines, en plus d'occasionner un minimum de conflits d'usages, contribue à la création de milieux de vie complets, dynamiques et résilients à l'image des quartiers 15 minutes. L'intégration de l'habitation au sein du secteur aura également le bénéfice de permettre le financement de nombreux logements sociaux, abordables et familiaux, conformément aux exigences du Règlement visant à améliorer l'offre en matière de logement social, abordable et familial.

### Recommandations appliquées à la revitalisation du secteur d'emploi et création d'un milieu de vie complet :

- **Recommandation 3** : En continuité des points soulevés aux recommandations 1 et 2, prévoir une affectation du sol « Secteur mixte » pour le site de Ray-Mont Logistiques, le triangle Saint-Patrick, les berges du Canal, les abords du bassin Wellington et la Pointe-du-Moulin plutôt que « Secteur d'activités diversifiées » de manière à permettre l'introduction des composantes d'habitation sans avoir recours à l'usage conditionnel. L'affectation « Secteur d'emplois » serait maintenue pour les terrains d'ADM et la partie sud-ouest du triangle de Pointe-Saint-Charles.



Affectations recommandées par le consortium (au plan d'urbanisme) pour la portion nord du secteur Bridge-Bonaventure et la Pointe-du-Moulin

### 5.3. DENSIFICATION INTELLIGENTE ET MORPHOLOGIE URBAINE

La vision du consortium, telle que présentée à la section 4.2 du présent mémoire, illustre en quoi la densification intelligente nécessite un cadre de planification et de réglementation agile et flexible (par exemple plus permissive en termes normatifs, mais plus exigeantes en termes qualitatifs). Les enjeux de préservation des vues d'intérêt, de conservation du patrimoine, de décontamination des sols et d'infrastructures majeures à développer (bassins Wellington, nouvelle station du REM, etc.) qui sont présents dans l'ensemble du secteur de Bridge-Bonaventure nécessitent des paramètres de développement qui permettent de rationaliser les investissements.

Les immeubles de grande hauteur ou à forte densité ne sont pas nécessairement incompatibles avec cette vision, car l'importance accordée au traitement et aux activités au niveau du sol joue un rôle primordial. L'aménagement du domaine public est également crucial pour créer des espaces urbains agréables et favorables aux piétons. Ainsi, il est essentiel d'évaluer les projets dans leur ensemble, en considérant les proportions volumétriques, la relation avec l'espace public et d'autres caractéristiques sensibles pour garantir une intégration urbaine harmonieuse.

En travaillant des volumétries soignées et réfléchies en fonction de leur environnement d'accueil, l'intégration de pointes de hauteurs à des endroits clés permet de dégager plus d'espaces au sol pouvant être aménagés en tant que parcs et espaces verts, de dégager les cônes de vues protégées tout en respectant les principes de développement à l'échelle humaine.

En intégrant la modulation des hauteurs par un design urbain réfléchi, il est possible de diminuer les disparités visuelles entre des ensembles de bâtiments de gabarits différents. Ceci permet d'éviter l'arrivée d'immeubles imposants en rupture avec le paysage urbain. Par conséquent, dans des zones de réaménagement de grande envergure telles que le secteur Bridge-Bonaventure, ces projets ne posent pas de problèmes d'intégration urbaine.

#### Recommandations appliquées à la densification intelligente et la morphologie urbaine :

**Recommandation 4 :** Étendre les limites du secteur Bridge-Bonaventure couvert par la démarcation de PDMV pour inclure l'ensemble des terrains des berges du Canal de Lachine entre le parc Saint-Patrick/Wellington et les Lofts Redpath.

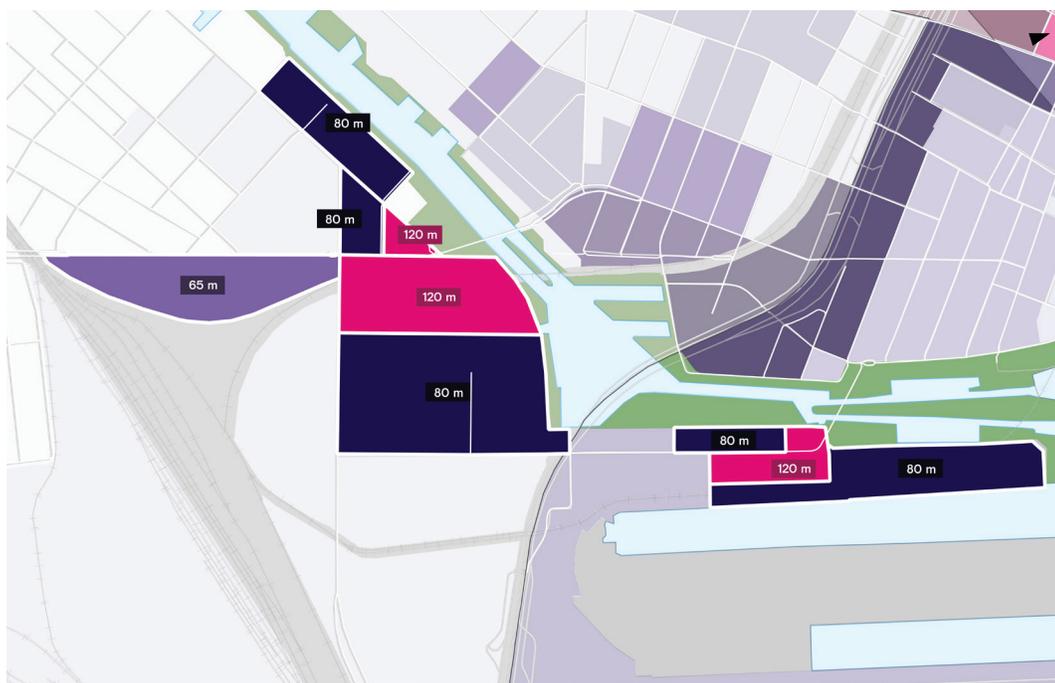
**Recommandation 5 :** Prévoir des densités bâties plus élevées, selon les paramètres prévus ci-dessous, de manière à assurer une rationalisation des investissements en infrastructures, en marquant le paysage urbain par la création de bâtiments emblématiques ainsi que de favoriser la création d'un milieu de vie complet et dynamique répondant aux principes du concept de quartier 15 minutes :

- 6,0 pour les berges du Canal, la portion sud-est des abords du bassin Wellington, la Pointe-du-Moulin, les terrains de Ray-Mont Logistiques et la portion sud du Triangle Saint-Patrick ;
- 9,0 pour l'entrée vers la Pointe-du-Moulin (via Mill/de la Commune) et la portion nord des bassins Peel/Wellington ;
- 10,5 pour la portion nord du Triangle Saint-Patrick.

**Recommandation 6 :** Augmenter les hauteurs, selon les paramètres prévus ci-dessous, de manière à dégager plus d'espaces au sol pour l'aménagement d'espaces collectifs et protéger les cônes de vision identifiés par le PDMV en concentrant les hauteurs entre les points de vue d'intérêt :

- 65 m pour le site de Ray-Mont Logistiques ;
- 80 m pour les berges du Canal, la portion sud des abords du bassin Peel/Wellington, la Pointe-du-Moulin et la portion sud du Triangle Saint-Patrick;
- 120 m pour le nord du triangle Saint-Patrick, la portion nord des abords des bassins Peel/Wellington ainsi que l'entrée vers la Pointe-du-Moulin (via Mill/de la Commune).

**Recommandation 7 :** Prévoir que les bâtiments de plus de 80 m devront faire l'objet d'une révision architecturale via des critères qualitatifs dans le cadre du règlement sur les Plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA) de l'arrondissement du Sud-Ouest et le titre VIII du règlement d'urbanisme de l'arrondissement Ville-Marie afin d'assurer une intégration harmonieuse dans leur environnement urbain.



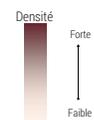
Hauteurs maximales



Hauteurs recommandées par le consortium (au plan d'urbanisme) pour la portion nord du secteur Bridge-Bonaventure et la Pointe-du-Moulin



Densités maximales



Densités recommandées par le consortium (au plan d'urbanisme) pour la portion nord du secteur Bridge-Bonaventure et la Pointe-du-Moulin

#### 5.4. MOBILITÉ DURABLE

Le secteur de Bridge-Bonaventure bénéficie d'un emplacement géographique favorable stratégique, étant proche des quartiers centraux et du centre-ville de Montréal, ce qui le rend naturellement propice à la marche. Cependant, il est essentiel de promouvoir l'utilisation des transports actifs et collectifs dans cette zone. Cela nécessite la mise en place de mesures à la fois au niveau de l'aménagement urbain et des projets individuels.

Le PDMV met de l'avant une série de mesures au niveau de l'aménagement urbain qui seront gages de succès en ce qui a trait à la mobilité active (ex. marche, vélo, connexions entre les quartiers), toutefois, les réflexions liées aux modalités de réalisation d'un nouveau système de transport collectif structurant gagneraient à être bonifiées.

L'implantation d'une station du REM dans le secteur Bridge-Bonaventure est une composante essentielle pour réduire la dépendance à la voiture et encourager les déplacements actifs et collectifs. Cependant, pour assurer le succès de cette initiative, il est nécessaire de prendre en compte des aspects tels que le phasage et le calendrier du projet, le financement et la gouvernance.

L'arrivée d'un tel équipement nécessite d'être planifiée de concert avec les développements immobiliers qui le supporteront. Dans son état actuel, en plus d'hypothéquer l'intégration des usages résidentiels à l'arrivée d'une station du REM sur le territoire de Bridge-Bonaventure, le PDMV met sur la table des paramètres normatifs qui peineront à supporter le financement de la station.

L'ensemble des développements prévus pour la portion nord de Bridge-Bonaventure et la Pointe-du-Moulin sont situés dans un rayon de 1 km de la future station REM prévu pour le secteur (aire de transit orienté développement [TOD]). Dans cette aire, les développements prévus par la Ville sont d'une densité d'habitation de 192 log/ha brute (sup. approx. de 26 ha) alors que les développements prévus par le consortium atteignent une densité de 336 log/ha brute (sup. approx. de 29 ha).

Afin de mettre ces chiffres en perspective, la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) a annoncé lors de l'agora métropolitaine 2023 qu'elle s'apprête à élever les seuils de densité minimale pour les aires TOD. Ce secteur qui présente un seuil actuel de 110 log/ha

brute devrait, en suivant les tendances en matière de développement en cours, atteindre un seuil minimal révisé de 300 log/ha brute, ce qui s'inscrit dans les paramètres projetés par le consortium alors que celui proposé par le PDMV est près de deux fois plus faible.

À la lumière de ces paramètres, deux constats se doivent d'être soulignés. D'abord, la proximité du secteur Bridge-Bonaventure au centre-ville et les aménagements mis de l'avant par le PDMV lui offre un degré de marchabilité qui rends propice l'intégration de l'habitation au milieu, qu'une station du REM y soit présente ou pas. Ensuite, les densités bâties et hauteurs proposées par les règlements d'amendement accompagnant le PDMV devraient être révisées à la hausse afin d'offrir de meilleures opportunités de financement pour l'implantation d'une nouvelle station du REM dans le secteur Bridge-Bonaventure.

### Recommandations appliquées à la mobilité durable :

**Recommandation 8 :** D'abord, traiter l'arrivée d'une station du Réseau express métropolitain (REM) sur le territoire comme un atout à l'intégration de la fonction résidentielle existante et à venir, sans en faire un prérequis. Ensuite, augmenter les hauteurs et densités associés aux secteurs mixtes visés par la recommandation 3 conformément aux paramètres proposés aux recommandations 5, 6 et 7.

## 5.5 MISE EN VALEUR DES TÉMOINS SIGNIFICATIFS DU PATRIMOINE URBAIN DU SECTEUR

Pour assurer la pérennité des immeubles d'intérêt patrimonial, il est essentiel de créer des conditions de réussite qui prennent en compte l'état physique du bâtiment et la faisabilité de conservation, les caractéristiques morphologiques et le potentiel de conversion ainsi que l'intérêt du marché et encadrement réglementaire.

D'abord, il est crucial d'évaluer si l'état physique du bâtiment ou de l'ouvrage permet une conservation intégrale. Des contraintes telles que l'abandon prolongé et la dégradation prononcée peuvent remettre en question la faisabilité des interventions souhaitées. Il est important de prendre en compte l'intégrité structurale et architecturale ainsi que le niveau de contamination avant de décider de conserver un bâtiment spécifique.

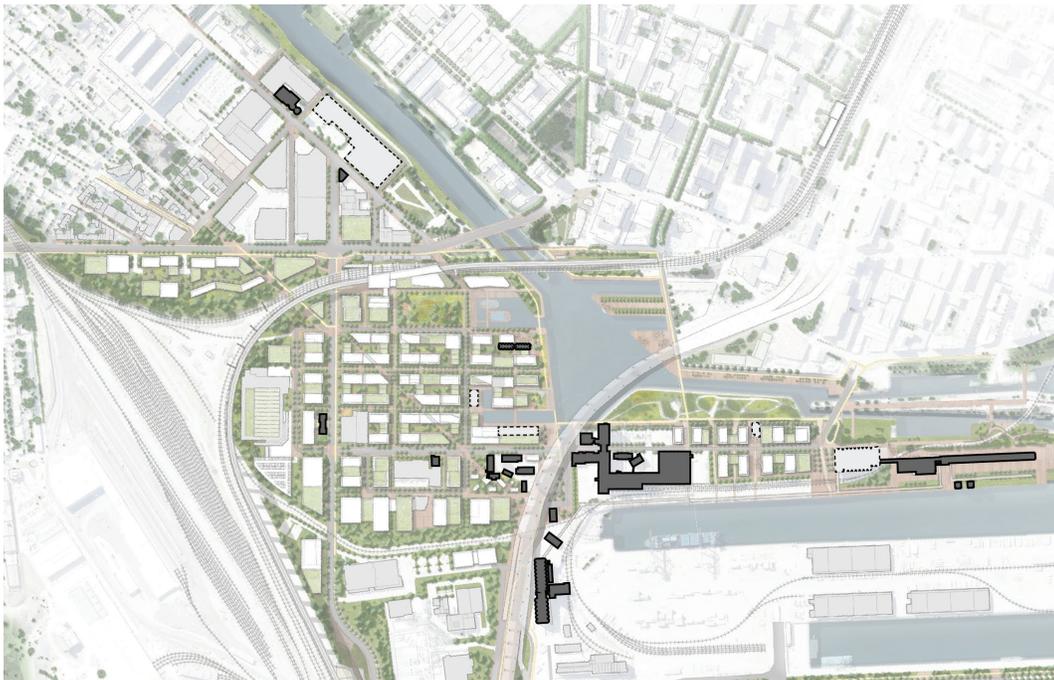
Ensuite, les caractéristiques morphologiques et la nature du bâtiment doivent être considérées lors de l'évaluation du potentiel de conservation. Les ouvrages industriels, conçus pour des besoins spécialisés, peuvent présenter des défis lors de l'adaptation à de nouveaux usages. Des travaux importants de conversion et d'adaptation peuvent être nécessaires, et il est essentiel de tenir compte de la forme des lieux lors de l'évaluation du potentiel de conservation et de redéveloppement.

Finalement, l'évaluation du potentiel de conservation doit également prendre en compte l'intérêt du marché pour des usages compatibles avec les bâtiments identifiés. La conservation du patrimoine bâti et l'encadrement réglementaire sont étroitement liés, et des paramètres réglementaires peuvent jouer un rôle crucial dans la réussite des projets de conservation. Des investissements considérables peuvent être nécessaires pour la remise en état de bâtiments en décrépitude, et des paramètres d'encadrement réglementaire peuvent permettre des bonifications afin d'amortir ces investissements. Il est également important de simplifier les processus d'encadrement des projets de redéveloppement et de promouvoir des opportunités réalistes, afin d'éviter la détérioration des bâtiments abandonnés ou sous-utilisés qui pourraient être conservés et valorisés.

Sur la base de ces paramètres d'analyse, l'évaluation du consortium pousse à orienter les efforts de conservation sur les grands témoins patrimoniaux du secteur, représentatif de son historique et de ses valeurs culturelles, paysagères et urbaines.

### Recommandation appliquée aux enjeux de mise en valeur des témoins significatifs du patrimoine urbain du secteur :

**Recommandation 9 :** Réévaluer le potentiel de conservation des témoins historiques selon des critères qui prennent en compte leur valeur et les contraintes techniques afin de permettre la concentration des efforts de mise en valeur sur les témoins significatifs du patrimoine urbain du secteur Bridge-Bonaventure et d'écartier les artéfacts ne présentant pas de potentiel de réhabilitation et d'intégration aux projets de développement. Les évaluations préliminaires réalisées par les membres du Consortium indiquent que plusieurs bâtiments, notamment le Silo Rozon, les Annexes (1 et 2) du Silo no. 5, le 1175 rue Mill et la Canadian Switch and Spring, pourraient nécessiter une conservation partielle ou devoir être mis de côté.



#### Mise en valeur du patrimoine

- Témoins à mettre en valeur sur un premier plan
- Témoins à intégrer en deuxième plan, lorsque possible

Identification par le consortium des témoins historiques à mettre en valeur

## 5.6. MÉCANISMES D'APPROBATION ET DE FINANCEMENT

Nos collectivités sont confrontées à plusieurs enjeux d'aménagement urbain qui sont essentiels pour assurer une occupation et une transformation durable du territoire. Il est crucial de souligner que la concrétisation des outils d'approbation est tout aussi importante que la définition des éléments de vision et d'orientation mises de l'avant dans le PDMV. La mise en œuvre des projets urbains repose sur des processus complexes de financement, de planification et d'approbation. Cependant, il est important de noter que les cibles ne peuvent être atteintes si les projets font face à des obstacles répétés lors de leur approbation individuelle.

Afin de favoriser une transformation active du territoire, d'atteindre les objectifs de transition écologique et d'améliorer l'accessibilité au logement, il sera essentiel de régulariser les mécanismes de financement et d'approbation des projets liés au logement. En dotant les processus d'approbation des projets d'habitation de mécanismes plus agiles et flexibles, tout en sécurisant des sources de financement issues des paliers provinciaux et fédéraux, il sera possible d'assurer une prévisibilité et une fluidité dans la mise en œuvre de la requalification du secteur Bridge-Bonaventure.

À cet effet, il importe d'éviter que l'ensemble des projets d'habitation prévus dans le secteur de Bridge-Bonaventure soit soumis à des approbations discrétionnaire, entre autres, sur la base de leur présence dans des affectations « secteur d'activité diversifiées » et des conditions d'implantation énoncées à la page 101 du PDMV.

Dans le même ordre d'idées, l'approbation par Plan directeur (à l'image d'un règlement sur les Plans d'aménagement d'ensembles) n'a pas lieu d'être compte tenu que les acteurs du développement impliqués dans l'exercice de requalification du secteur Bridge-Bonaventure ont déjà déposé leur vision concertée d'aménagement. À cet effet, les paramètres recherchés devraient être intégrés directement dans le PDMV qui a été travaillé au cours des dernières années plutôt que de prolonger le processus de planification sur une base de projet par projet perpétuellement. Dans ce contexte, les projets phares nécessitant des paramètres d'approbation hors du commun pourront être traités individuellement de manière normative et qualitative alors que les projets plus traditionnels n'auront pas à être bloqués dans des processus d'approbation fastidieux inutilement.

### Recommandations appliquées aux mécanismes d'approbation et de financement :

**Recommandation 10 :** Retrait des mécanismes d'approbation nécessitant l'élaboration de Plans directeurs de type PAE pour chacun des sous-secteurs. Ces paramètres se devraient d'être déjà définis au niveau du Plan directeur de mise en valeur. Les projets nécessitant une évaluation qualitative plus fine, tels que les immeubles de plus de 80 m seront traités par PIIA, tel que proposé aux recommandations 6 et 7.

**Recommandation 11 :** Les règlements d'amendement du Plan d'urbanisme et les règlements de concordance qui en découlent au niveau des arrondissements Ville-Marie et du Sud-Ouest doivent être adoptés à court terme de manière à adresser les enjeux d'habitation, d'environnement et de dynamise économique du centre-ville. Compte tenu des nombreux processus de consultation et concertation ayant déjà été réalisés, il est nécessaire d'éviter un retour en consultation publique et de passer à l'étape de mise en œuvre du développement.

**Recommandation 12 :** L'adoption d'un pacte de financement par la Ville auprès des paliers provinciaux et fédéraux devrait être privilégiée de manière à débloquer des fonds publics à court terme pour l'aménagement des espaces publics, les parcs et les infrastructures municipales en amont des développements immobiliers. Le transfert de fonds des paliers gouvernementaux supérieurs vers les entités municipales dans le but d'adapter leurs infrastructures aux aléas climatiques constitue un incontournable afin de mettre en œuvre la requalification des anciens quartiers industriels rapidement et selon des modalités durables<sup>3</sup>.

<sup>3</sup> Vers un pacte de développement pour la ville de demain. Réflexion de Suzanne Lévesque, PhD.(2022)

# 6. Conclusion

# 6. Conclusion

## 6.1. SOMMAIRE DES BÉNÉFICES APPORTÉS PAR LA VISION RÉVISÉE DU CONSORTIUM

La vision révisée du consortium pour le secteur Bridge-Bonaventure favorise la création de milieux de vie complets. Elle propose de concentrer l'habitation à l'est de la rue Bridge, au nord de la rue Mill ainsi qu'aux abords des rues Wellington et Saint-Patrick et consolide les secteurs dédiés aux activités économiques. Ces ajustements à la vision ont été réalisés en tenant compte des opinions relatives à la cohabitation harmonieuse recueillie lors des démarches de consultation. Les densités et les hauteurs préconisées par le consortium assurent la libération de l'espace au sol au profit du verdissement et des espaces publics ainsi que le maintien des vues d'intérêt. Ces densités et hauteurs sont nécessaires afin de justifier l'ensemble des investissements requis pour faire du secteur Bridge-Bonaventure un secteur exemplaire. Des investissements importants sont à prévoir pour la concrétisation de la vision notamment pour la décontamination des sols, la construction des infrastructures publiques, la mise en valeur des accès aux berges et du patrimoine industriel ainsi que la transformation/remise en état du silo 5.

Le consortium propose une offre diversifiée de près de 10 000 unités résidentielles permettant le financement de nombreux logements abordables, familiaux et sociaux (conformément au Règlement visant à améliorer l'offre en matière de logement social, abordable et familial), qui contribuera à résoudre plusieurs enjeux sociétaux majeurs. Cette initiative vise à lutter contre les changements climatiques, à faire face à la pénurie de logements et à freiner l'étalement urbain vers les banlieues. En outre, elle contribuera à façonner un secteur novateur et distinctif, tout en offrant 500 000 pi<sup>2</sup> d'activités économiques.

## 6.2. OUVERTURE SUR LES PROCHAINES ÉTAPES

Depuis l'identification du secteur Bridge Bonaventure comme secteur stratégique de planification au SAD, de nombreuses réflexions et démarches de consultations ont été réalisées lesquelles ont permis de recueillir les opinions des acteurs du milieu et ont mené à la création de la vision du Consortium ainsi que du plan directeur de mise en valeur du territoire. Cette seconde consultation publique menée par l'OCPM sur le plan directeur de mise en valeur du secteur Bridge-Bonaventure doit clore le chapitre de planification pour le secteur. Il importe maintenant d'identifier les outils à mettre en place afin de favoriser la concrétisation de la vision et du PDMV et de permettre le début des travaux à court terme. Le plus rapidement les travaux de développement débiteront, le plus rapidement les retombées économiques et sociales pourront être mises en place.