



Rapport de consultation publique

L'AVENIR DU SECTEUR BRIDGE-BONAVENTURE



OFFICE
DE CONSULTATION PUBLIQUE
DE MONTRÉAL

Le 24 février 2020





OFFICE
DE CONSULTATION PUBLIQUE
DE MONTRÉAL

L'AVENIR DU SECTEUR BRIDGE-BONAVENTURE

Rapport de consultation publique

Le 24 février 2020

Édition et diffusion

Office de consultation publique de Montréal

1550, rue Metcalfe, bureau 1414

Montréal (Québec) H3A 1X6

Téléphone : 514 872-3568

Télécopieur : 514 872-2556

ocpm.qc.ca

info@ocpm.qc.ca

Dépôt légal - Bibliothèque et Archives nationales du Québec, 2020

Dépôt légal - Bibliothèque et Archives Canada, 2020

ISBN 978-2-924750-75-9 (imprimé)

ISBN 978-2-924750-76-6 (PDF)

Le masculin est employé pour alléger le texte.

Tous les documents déposés durant le mandat de la commission ainsi que les enregistrements de toutes les interventions publiques sont disponibles pour consultation aux bureaux de l'Office de consultation publique de Montréal.

Montréal, le 24 février 2020

Madame Valérie Plante
Mairesse de la Ville de Montréal
Monsieur Benoit Dorais
Président du comité exécutif
Ville de Montréal
Hôtel de ville – Édifice Lucien-Saulnier
155, rue Notre-Dame Est
Montréal (Québec)
H2Y 1B5

Objet : Rapport de consultation publique sur l'avenir du secteur Bridge-Bonaventure

Madame la Mairesse,
Monsieur le Président du comité exécutif,

J'ai le plaisir de vous remettre le rapport de l'Office de consultation publique de Montréal (OCPM) sur la consultation en amont visant à connaître les réactions et les attentes de la population concernant une vision d'avenir et des principes de mise en valeur pour le secteur Bridge-Bonaventure.

Ce secteur au riche passé patrimonial et aux paysages uniques constitue actuellement un territoire fortement minéralisé, morcelé par les infrastructures de transport, peu convivial et fortement occupé par des activités économiques diverses.

Stratégiquement situé, il présente une opportunité intéressante de reconnecter le tissu urbain, de mettre en scène des paysages marquants, d'achever une trame verte et bleue au bénéfice de la population montréalaise.

4 000 participations ont été dénombrées aux diverses étapes de la démarche. La commission a reçu et entendu plus de 169 opinions et pris en considération les quelque 1000 répondants au questionnaire en ligne. Cette participation aux diverses activités qui y étaient reliées a témoigné d'un grand attachement des parties prenantes au secteur Bridge-Bonaventure et à ce qu'il représente sur le plan historique, patrimonial, économique, culturel et social.

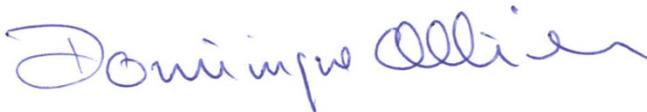
De l'avis de la commission, la vision proposée reçoit un accueil assez positif. Cependant, les participants ont souligné unanimement que ce territoire demande à être revitalisé et rattaché plus organiquement aux quartiers avoisinants et le reste de la ville. Quatre des cinq principes mis au jeu reçoivent une large adhésion et font l'objet de quelques ajustements. Il n'en est pas de même pour la vocation économique du territoire, qui donne lieu à des opinions beaucoup plus tranchées. Sur le plan récréotouristique, l'idée d'un stade de baseball, portée par un groupe d'entrepreneurs qui souhaite le retour d'une équipe de la Ligue majeure à Montréal, est également très controversée.

C'est avec ces éléments en tête que la commission, qui reconnaît le positionnement stratégique du secteur et salue la volonté exprimée par la Ville de le revitaliser, fait près d'une cinquantaine de recommandations pour mieux incarner la vision, protéger et célébrer le patrimoine, améliorer les déplacements, ainsi qu'en faire un milieu verdoyant, résilient, innovant et soucieux d'engager les communautés locales dans son développement.

L'Office rendra ce rapport public le 9 mars 2020, à moins que vous ne souhaitiez qu'il le fasse à une date plus rapprochée. De plus, si vous le jugez opportun, je pourrais me rendre disponible pour présenter le rapport aux élus concernés.

Je vous prie d'agréer, Madame la Mairesse et Monsieur le Président, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

La présidente,



Dominique Ollivier

DO/II

c. c. Monsieur Éric Alan Caldwell, responsable de l'OCPM





TABLE DES MATIÈRES

Introduction	1
1. L'avenir du secteur Bridge-Bonaventure	3
1.1 Portrait du secteur Bridge-Bonaventure	3
1.1.1 Bref historique du secteur	4
1.1.2 Vocations actuelles.....	5
1.1.3 Morcellement et mobilité limitée	5
1.1.4 Minéralisation et contamination.....	6
1.1.5 Paysages et patrimoines uniques	7
1.2 Les démarches associées	8
1.2.1 Plan d'intervention spécifique du secteur Pointe-Saint-Charles Nord (2017)	8
1.2.2 Plan directeur du lieu historique national du Canal-de-Lachine (2018).....	8
1.2.3 Revitalisation du Vieux-Port de Montréal	8
1.2.4 Comité tripartite pour l'aménagement d'un espace de commémoration autour du Black Rock, et nouveau poste de transformation électrique des Irlandais.....	8
1.2.5 Transformation de l'autoroute Bonaventure.....	9
1.2.6 Réseau express métropolitain (REM)	9
1.2.7 Écran d'étanchéité dans le Parc d'entreprises de la Pointe-Saint-Charles (PEPSC).....	9
1.3 Les éléments de mise en valeur proposés	9
1.3.1 Défis à relever.....	9
1.3.2 Énoncé de vision préliminaire	10
1.3.3 Principes de mise en valeur préliminaires.....	10
1.4 La démarche de consultation.....	10
1.4.1 Rencontres de préconsultation	11
1.4.2 Séance d'information et portes ouvertes	11
1.4.3 Atelier de concertation.....	12
1.4.4 Visites exploratoires	12

1.4.5	Questionnaire en ligne	12
1.4.6	Colloque.....	12
1.4.7	Opinions recueillies en ligne.....	13
1.4.8	Audition des opinions.....	13
2.	Les préoccupations, les attentes et les opinions des participants	15
2.1	Contexte et accueil de la consultation.....	15
2.2	Principe 1 : le patrimoine.....	16
2.2.1	Définir l'identité du secteur Bridge-Bonaventure.....	16
2.2.2	De l'archéologie au vivant, des types de patrimoines multiples	17
2.2.3	De nombreux leviers de mise en valeur	18
2.2.4	Règlementer pour protéger et conserver	20
2.3	Principe 4 : la trame verte.....	21
2.3.1	Une trame verte pour reconnecter, dans le secteur et au-delà	21
2.3.2	Une trame verte bien aménagée	22
2.3.3	Favoriser la biodiversité	23
2.3.4	Créer ou rénover des espaces publics intégrés à la trame	24
2.4	Principe 2 : les entrées de ville	25
2.4.1	Opinions sur les entrées de ville proposées par la Ville.....	25
2.4.2	Autres entrées suggérées.....	27
2.4.3	Quelques propositions en lien avec l'aménagement.....	28
2.5	Principe 3 : la mobilité	29
2.5.1	Connecter et désenclaver.....	29
2.5.2	Réduire la circulation de transit	31
2.5.3	Des divergences concernant le transport de marchandises	32
2.5.4	Favoriser les transports actifs	33
2.5.5	Améliorer les transports collectifs	35
2.5.6	Planifier l'accessibilité universelle.....	38
2.6	Principe 5 : les activités économiques et urbaines.....	39
2.6.1	Des consensus relatifs	39

2.6.2	Sous la vocation économique : plusieurs visions	42
2.6.3	La vocation récréotouristique : secondaire, mais naturelle pour le secteur	45
2.6.4	La vocation résidentielle : des nuances.....	48
2.7	Planification et gouvernance	51
2.7.1	Planifier de manière cohérente, autour d'une vision d'ensemble ...	51
2.7.2	Penser une gouvernance fondée sur la concertation	53
2.7.3	Utiliser la réglementation pour mettre en œuvre la vision	54
3.	Les constats et l'analyse de la commission	57
3.1	Le mandat et le cadre d'analyse	57
3.2	La consultation.....	58
3.2.1	Des enjeux quant à la cohérence de la démarche et de la consultation.....	58
3.2.2	Un projet de vision et de planification bien accueilli	60
3.3	La vision.....	60
3.4	Principe 1 : les composantes patrimoniales et paysagères mises en valeur	62
3.4.1	L'identité du lieu.....	62
3.4.2	Des sites historiques et patrimoniaux de grande valeur.....	63
3.4.3	Trois sites patrimoniaux exceptionnels.....	66
3.4.4	Des vues paysagères uniques à Montréal	68
3.5	Principe 2 : des parcours d'entrée de ville mis en scène.....	69
3.5.1	L'entrée de ville du pont Samuel-De Champlain et de l'autoroute Bonaventure	69
3.5.2	L'entrée de ville du pont Victoria et de la rue Bridge	70
3.5.3	Des entrées de ville secondaires	71
3.6	Principe 3 : le renforcement des connexions et les déplacements en transports actif et collectif au cœur de la mobilité	71
3.6.1	La sécurité et la convivialité des déplacements en transports actifs.....	72
3.6.2	Les transports actifs au service du désenclavement et de la connectivité	72

3.6.3	Les transports collectifs et la reconnexion du secteur : des enjeux urgents à régler	74
3.6.4	Le transport véhiculaire et le réseau viaire : des situations à régulariser	75
3.7	Principe 4 : la mise en réseau des espaces publics et des lieux emblématiques soutenue par une trame verte	77
3.7.1	Verdir massivement pour contrer les nuisances.....	78
3.7.2	Des espaces publics pour connecter les populations.....	79
3.7.3	La biodiversité et les corridors écologiques	80
3.7.4	Lieux et paysages emblématiques du secteur.....	81
3.8	Principe 5 : des activités économiques et urbaines renouvelées.....	83
3.8.1	La consolidation des activités économiques existantes.....	85
3.8.2	Le renouvellement économique du secteur	88
3.8.3	Une fonction récréotouristique secondaire	90
3.8.4	Une vocation résidentielle complémentaire.....	92
3.9	Une gouvernance fondée sur la cohérence, la collaboration et la communication	94
3.9.1	La cohérence	94
3.9.2	La collaboration avec les parties prenantes.....	95
3.9.3	La communication	96
	Conclusion	99
	Annexe 1 – Les renseignements relatifs au mandat.....	101
	Annexe 2 – La documentation	103
	Annexe 3 – Les recommandations	111

Introduction

Le 20 mars 2019, l'Office de consultation publique de Montréal (OCPM) a reçu le mandat du comité exécutif de la Ville de Montréal de réaliser une consultation permettant d'établir un dialogue avec la population et les parties prenantes autour d'une vision pour l'avenir du secteur Bridge-Bonaventure. La présente consultation, dite d'amont, avait pour objectifs d'enrichir la vision et les principes proposés par la Ville, de partager des connaissances sur le secteur, et d'encourager la participation et la communication entre les diverses parties prenantes liées au territoire. Les fruits de la consultation seront ensuite considérés dans l'élaboration d'un document de planification qui encadrera la transformation du secteur et sera soumis à une consultation publique, tel que le prévoit la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (LAU)¹.

La commission, formée de Nicole Brodeur, présidente, ainsi que de Francine Simard et David Hanna, a conduit diverses activités pour informer et recueillir l'opinion du plus grand nombre sur les propositions de l'arrondissement. 4 000 participations ont été recensées dans le cadre de l'exercice. La démarche a débuté au mois d'avril 2019 avec 13 rencontres de préconsultation² qui ont permis de valider et d'enrichir la compréhension des enjeux propres au secteur.

Le 22 mai 2019, la commission a tenu la séance d'information principale au Plaza Centre-Ville durant laquelle la Ville, représentée par les arrondissements du Sud-Ouest et de Ville-Marie, a présenté leurs propositions et répondu aux questions du public. Trois semaines plus tard, un atelier de concertation a réuni des parties prenantes et des organisations possédant des expertises transversales afin d'échanger collectivement sur les vocations actuelles et potentielles du secteur, ainsi que sur leurs conditions de cohabitation. Deux visites exploratoires ont été organisées au courant de l'été ainsi qu'un colloque ayant pour principales thématiques les cinq principes proposés par la Ville. Finalement, le volet virtuel comprenait également un questionnaire en ligne. Ces rencontres ont été suivies par une phase d'opinions en ligne, au cours de laquelle la commission a questionné les citoyens sur des enjeux particuliers. La démarche de consultation s'est conclue par la tenue de sept séances d'audition des opinions qui ont eu lieu entre le 2 et le 9 octobre 2019 aux locaux de l'OCPM ainsi qu'au Centre Lorne, dans le quartier Pointe-Saint-Charles. La consultation a, par ailleurs, suscité une bonne mobilisation du milieu communautaire, puisque les organismes (notamment de Pointe-Saint-Charles) ont représenté presque un tiers des mémoires présentés ou déposés.

Dans ses efforts de diffusion de l'information relative aux consultations publiques, l'OCPM s'appuie sur une communauté de citoyens et d'organismes qui suivent ses activités et les partagent. Chaque consultation est annoncée aux abonnés de son infolettre, ainsi qu'aux abonnés de ses comptes Facebook, Twitter et Instagram. Les réseaux sociaux de l'Office

¹ Ville de Montréal, doc. 1.1, p. 3

² Liste des organisations rencontrées dans l'ordre chronologique : Montreal Irish Monument Park Foundation, Les Ponts Jacques Cartier Champlain Incorporée, Société Immobilière du Canada, Regroupement économique et social du Sud-Ouest, ADM, Parcs Canada, Administration portuaire de Montréal, Action-Gardien, Réseau express métropolitain, Hydro-Québec, Chambre de commerce du Montréal métropolitain, Devimco Immobilier, Claridge

permettent aussi de faire des rappels avant les séances publiques et de suivre l'évolution des consultations, par exemple, lors de l'annonce de séances supplémentaires ou de la mise en ligne de nouveaux documents.

Le présent rapport comporte trois chapitres. Le premier chapitre expose les propositions de la Ville pour l'avenir du secteur Bridge-Bonaventure. Il reprend l'essentiel des documents d'information qui ont servi de support lors de la séance d'information et de l'atelier de concertation, et présente la démarche de consultation. Le deuxième chapitre résume les préoccupations et les propositions des participants. Enfin, le troisième et dernier chapitre est consacré à l'analyse de la commission et à la présentation de ses recommandations.

Rappelons enfin que toute la documentation reçue et produite dans le cadre de cette consultation est disponible sur le site web de l'OCPM à l'adresse suivante : ocpm.qc.ca/bridge-bonaventure/documentation.





1. L'avenir du secteur Bridge-Bonaventure

Ce chapitre présente un portrait du territoire visé ainsi que la démarche élaborée pour cette consultation. Le portrait est fondé sur la documentation fournie par le Service de l'urbanisme et de la mobilité de la Ville de Montréal, notamment les documents d'information et présentations produits par la Ville au cours des étapes de la consultation, ainsi que des études pertinentes en lien avec le secteur.

1.1 Portrait du secteur Bridge-Bonaventure

D'une superficie de 2,3 km², situé à cheval sur les arrondissements du Sud-Ouest et de Ville-Marie, le secteur Bridge-Bonaventure est la principale entrée menant au centre-ville depuis la Rive-Sud et Verdun (Figure 1). Il comprend les abords des ponts Champlain et Victoria, le parc d'entreprises de la Pointe-Saint-Charles (PEPSC), les rives du fleuve, les bassins Peel et Wellington, la Cité du Havre, la Pointe-du-Moulin ainsi que le quai Bickerdike. En partie enclavé par les voies ferrées du Canadien National (CN), il est actuellement fortement minéralisé, morcelé par les infrastructures de transport, peu convivial pour les transports actifs, mais comporte des paysages et patrimoines uniques. Ce secteur, également occupé par des activités économiques diversifiées et notamment industrielles, est peu habité. Il est limitrophe des quartiers de Pointe-Saint-Charles, Griffintown, du Vieux-Port et de la Cité du Multimédia.

Le document d'information de la Ville de Montréal présente un portrait du secteur faisant l'objet de cette consultation qui inclut une analyse historique et fait une série de constats quant à l'état actuel de la situation. Ces éléments sont rapportés ci-dessous.

Figure 1 – Carte du secteur



Source : Ville de Montréal, document 3.1

1.1.1 Bref historique du secteur

L'occupation du secteur aujourd'hui appelé Bridge-Bonaventure remonte aux débuts de la colonie, époque durant laquelle il appartenait en majorité aux communautés religieuses qui y exerçaient des activités agricoles. Il a fait l'objet de remblayages successifs qui ont peu à peu dessiné son littoral actuel.

De la révolution industrielle jusqu'à nos jours, Bridge-Bonaventure occupe une place particulière dans l'histoire du développement de Montréal. Déjà au 19^e siècle, le territoire servait de plaque tournante pour les transports (maritime, ferroviaire, routier) et le commerce, en particulier après la construction du canal de Lachine. Il a ainsi été au cœur de l'essor industriel montréalais, qui a entraîné la disparition progressive de la production agricole du secteur. Parmi les jalons historiques ayant marqué son évolution, on compte notamment la construction du pont Victoria, des voies ferrées du Grand Tronc³ ou encore des cales sèches du port; l'implantation de géants industriels tels que Maple Leaf, ADM (Silo n° 5), ou la Canada Maltage; et l'accueil des bureaux de l'Exposition universelle de 1967. Tous ces éléments contribuent à la richesse patrimoniale du secteur.

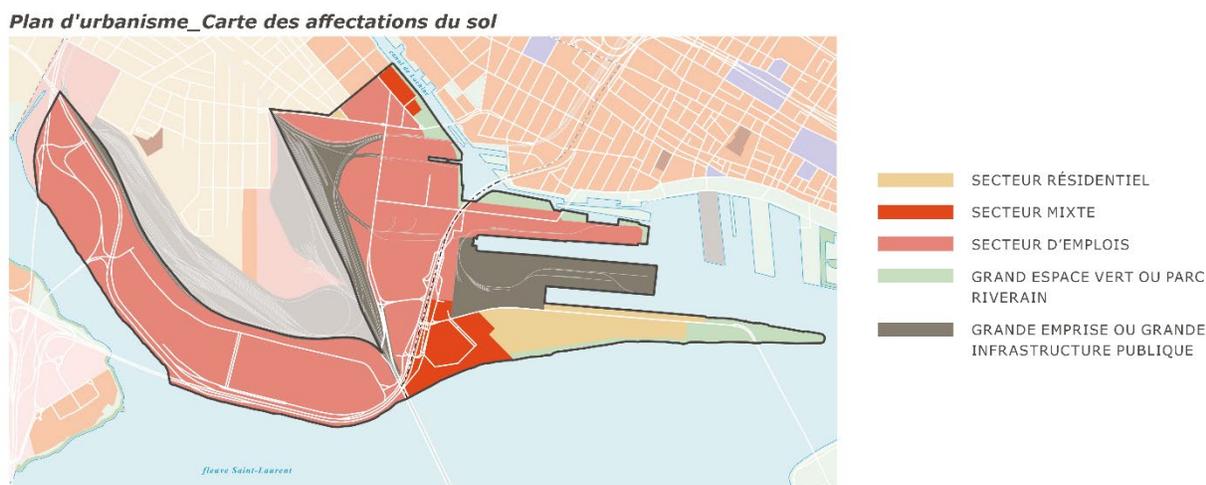
³ Dans les années 20, le Grand Tronc a été fusionné avec les Chemins de fer nationaux du Canada, depuis devenus le Canadien National. Source : collectionscanada.gc.ca/confederation/023001-3010.25-f.html

1.1.2 Vocations actuelles

Bridge-Bonaventure bénéficie d'un emplacement attrayant du point de vue économique. Près du centre-ville et lieu de convergence de voies terrestres et fluviales, il est caractérisé par une vocation industrielle et d'emploi historique. Dans les années 1980, le Parc d'entreprises de Pointe-Saint-Charles y a été créé, qui accueille aujourd'hui principalement des acteurs de l'audiovisuel et des technologies de l'information et de la communication (TIC), comme Tata Communications ou les studios Mel's⁴. Quant à la partie située à l'est de la rue Bridge, elle regroupe la grande majorité des emplois du territoire, répartis dans une variété de secteurs économiques : manufacturier, services professionnels, transport de marchandises, minoterie, malterie et commerce, faisant du secteur un territoire où la vocation d'emploi est dominante (Figure 2).

On y trouve cependant des poches résidentielles, localisées dans la Cité du Havre ainsi que dans le triangle formé par les rues Wellington, De Condé, et le canal de Lachine. Les résidents se concentrent principalement dans la Cité du Havre, où sont situés trois complexes résidentiels : Habitat 67, Tropiques Nord et Profil-O.

Figure 2 - cartes affectations du sol



Source : Ville de Montréal, document 3.1, p. 8

1.1.3 Morcellement et mobilité limitée

Les grandes infrastructures de transport présentes sur le territoire contribuent à le morceler et l'isolent des milieux limitrophes⁵. L'autoroute Bonaventure interdit toujours l'accès aux berges sur près de deux kilomètres, même s'il est prévu qu'elle fasse l'objet de transformations

⁴ Étude de positionnement économique du secteur du Havre – 2015, doc. 3.2

⁵ Aménagement d'un parc linéaire sur les berges du fleuve Saint-Laurent entre le pont Champlain et le pont Victoria : Concept préliminaire – 2015, doc. 3.3

importantes pour remédier, entre autres, à cet enjeu⁶. Le quai Bickerdike ajoute encore une distance avec le fleuve, alors que les voies ferrées du CN forment une barrière avec Pointe-Saint-Charles (Figure 3). Lien majeur entre la Rive-Sud et le centre-ville, le secteur est desservi par les ponts Victoria et Samuel-De Champlain qui génèrent une circulation de transit. De plus, sa vocation industrielle historique n'a pas mené à un développement du tissu urbain favorisant les transports actif et collectif. Ainsi, il est non seulement difficile d'accéder au secteur Bridge-Bonaventure, mais également de se déplacer à l'intérieur du secteur avec ces modes de transport, alors que plusieurs milliers de personnes y travaillent⁷.

Figure 3 - carte du territoire fragmenté



Territoire fragmenté par les grandes infrastructures de transport

Source : Ville de Montréal, document 3.1, p. 17

1.1.4 Minéralisation et contamination

Conditionnée par son histoire, la morphologie du territoire laisse peu de place aux espaces végétalisés au profit de stationnements minéralisés, d'espaces industriels vacants ou de bâtiments délaissés. Cela produit un environnement urbain déstructuré, hétérogène, et caractérisé par de nombreux îlots de chaleur. De plus, les remblayages ayant donné forme au secteur en font l'un des territoires les plus contaminés et instables de Montréal en raison de la composition du remblai (déchets domestiques et industriels).

⁶ Sommaire décisionnel, doc. 1.1; Aménagement d'un parc linéaire sur les berges du fleuve Saint-Laurent entre le pont Champlain et le pont Victoria : Concept préliminaire – 2015, doc. 3.3

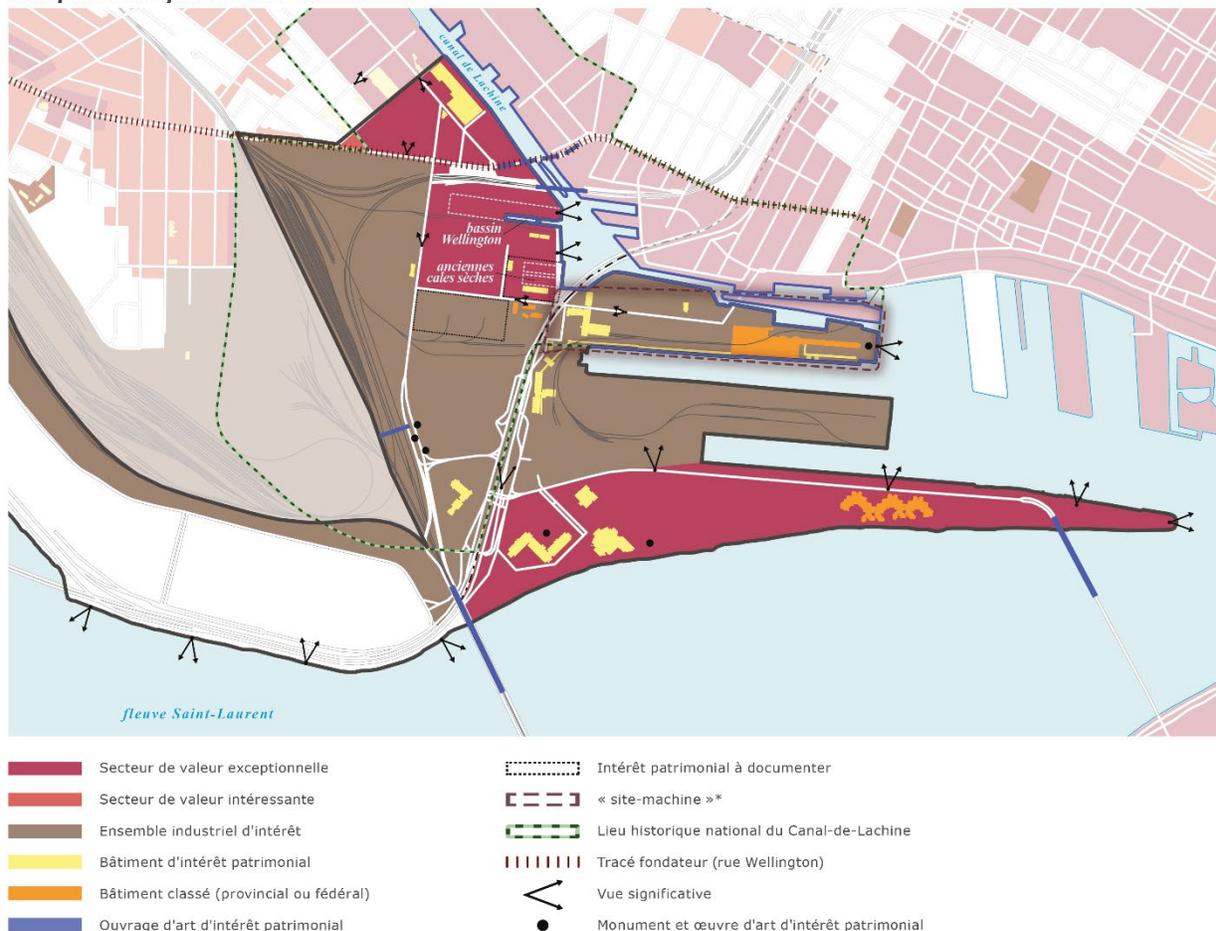
⁷ Étude de positionnement économique du secteur du Havre – 2015, doc. 3.2

1.1.5 Paysages et patrimoines uniques

Le secteur Bridge-Bonaventure est aussi marqué par la présence de paysages urbains et d'éléments patrimoniaux et archéologiques uniques à Montréal (Figure 4). C'est le cas notamment de Habitat 67, du Silo n° 5 et de l'enseigne Farine Five Roses, de la vue sur le centre depuis le parc de Dieppe au bout de la Cité du Havre, du Black Rock, ou encore du canal de Lachine et ses bassins. La Ville a par ailleurs déposé pour la consultation une étude réalisée en 2017 qui détaille l'évolution historique des richesses paysagères et patrimoniales du secteur⁸, dont beaucoup bénéficient d'un statut particulier aux niveaux municipal, provincial ou fédéral⁹.

Figure 4 – composantes patrimoniales d'intérêt

Composantes patrimoniales d'intérêt



Source : Ville de Montréal, document 3.1, p. 21

⁸ Évolution historique et caractérisation du secteur Bridge-Bonaventure – 2017, doc. 3.4

⁹ Réponse de la Ville de Montréal – 20 juin 2019, doc. 6.4.1

1.2 Les démarches associées

Le secteur Bridge-Bonaventure fait l'objet de nombreux projets et démarches portés par la multitude de parties prenantes locales. Les démarches ci-dessous sont soulignées dans le document d'information fourni par la Ville pour cette consultation.

1.2.1 Plan d'intervention spécifique du secteur Pointe-Saint-Charles Nord (2017)

Le territoire concerné par ce plan coïncide avec le secteur Bridge-Bonaventure dans sa partie nord-est, délimitée par la rue Wellington, la rue De Condé et le canal de Lachine¹⁰. De portée locale et réalisé par l'arrondissement du Sud-Ouest, il propose pour cette partie de « *maintenir la présence des entreprises existantes, d'en accueillir de nouvelles qui sont compatibles avec les milieux environnants et d'y exclure spécifiquement l'habitation*¹¹ ».

1.2.2 Plan directeur du lieu historique national du Canal-de-Lachine (2018)

Avec ce plan, Parcs Canada vise à « *mieux positionner le canal dans l'offre touristique et culturelle de Montréal* », notamment par l'aménagement des abords du bassin Peel.

1.2.3 Revitalisation du Vieux-Port de Montréal

Une version préliminaire d'un plan directeur pour la revitalisation du Vieux-Port a été publiée par la Société du Vieux-Port de Montréal en 2017. En février 2019, la Société immobilière du Canada (SIC) a lancé un appel à projets afin de « *revitaliser spécifiquement le secteur de la Pointe-du-Moulin et l'élévateur à grains n° 5*¹² ».

1.2.4 Comité tripartite pour l'aménagement d'un espace de commémoration autour du Black Rock, et nouveau poste de transformation électrique des Irlandais

En 2018, la Ville s'est alliée à Hydro-Québec et à des représentants de la communauté irlandaise dans le cadre de la planification du nouveau poste de transformation électrique qui sera érigé sur un terrain en bordure de la rue Bridge¹³. L'objectif est d'intégrer au projet l'aménagement d'un espace commémoratif consacré à l'histoire du Black Rock, qui fait honneur aux immigrants irlandais qui fuyaient la famine de leur pays. Bon nombre d'entre eux sont morts du typhus contracté lors de la traversée et ont été soignés ou enterrés sur le territoire¹⁴.

¹⁰ Plan d'intervention spécifique du secteur Pointe-Saint-Charles Nord – 2017, doc. 4.1.3

¹¹ Bridge-Bonaventure, document d'information, doc. 3.1

¹² Bridge-Bonaventure, document d'information, doc. 3.1

¹³ Poste des Irlandais : information sur la solution retenue – 2018, doc. 5.6.1

¹⁴ L'espace de commémoration du Black Rock : présentation de la démarche – 2018, doc. 5.1.1

1.2.5 Transformation de l'autoroute Bonaventure

La société Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Inc. (PJCCI) étudie les modalités d'une transformation de l'autoroute en boulevard urbain, doublé d'un parc linéaire entre les ponts Samuel-De Champlain et Victoria.

1.2.6 Réseau express métropolitain (REM)

Projet porté par la CDPQ Infra, filiale de la Caisse de dépôt et placement du Québec, le REM reliera la Rive-Sud à la Rive-Nord en passant par l'aéroport Pierre-Elliott-Trudeau, et sera mis en service en 2021. Le tracé traverse Bridge-Bonaventure; il est prévu qu'une station soit créée à proximité du bassin Peel¹⁵, bien que son emplacement exact n'ait pas encore été déterminé au moment de la séance d'information ayant lancé cette consultation¹⁶.

1.2.7 Écran d'étanchéité dans le Parc d'entreprises de la Pointe-Saint-Charles (PEPSC)

Les déchets utilisés comme remblai et les activités industrielles se déroulant sur le secteur depuis plus d'un siècle ont entraîné une forte contamination du sol et des eaux souterraines. Une partie de ces polluants s'écoule dans le fleuve Saint-Laurent. La Ville de Montréal travaille donc en collaboration avec les PJCCI à la création d'un écran d'étanchéité et d'un système de captage, alliés à l'implantation d'une usine de traitement des eaux récupérées.

1.3 Les éléments de mise en valeur proposés

Le mandat de l'OCPM « *consiste à échanger sur la vision et les principes de développement et d'aménagement sur lesquelles (SIC) fonder la transformation et le renouvellement urbain du secteur*¹⁷ ». Ces éléments soumis à consultation par la Ville sont présentés ci-dessous.

1.3.1 Défis à relever

Malgré ses atouts économiques, historiques et patrimoniaux indéniables, le secteur présente des défis importants à l'aube de sa transformation, que la Ville a identifiés ainsi :

- Inscrire la mise en valeur du secteur dans la transition écologique et l'identité du lieu¹⁸;
- La mise en valeur du patrimoine et le respect de l'esprit des lieux;
- L'établissement d'une armature urbaine cohérente contribuant à rehausser l'image générale du secteur;
- L'amélioration des conditions de mobilité pour soutenir la mise en valeur du secteur;

¹⁵ Le Réseau express métropolitain – 2019, doc. 5.5.1

¹⁶ Transcription de la séance d'information du 22 mai 2019, doc. 7.1, Mme Sonia Thompson, L. 1365-1375

¹⁷ Sommaire décisionnel, doc. 1.1

¹⁸ Présentation de la Ville de Montréal, doc. 6.5.1

- La définition de nouvelles activités urbaines et d'emploi des terrains inoccupés ou sous-utilisés, particulièrement pour la Pointe-du-Moulin et les abords des bassins Peel et Wellington.

1.3.2 Énoncé de vision préliminaire

Cette vision proposée par la Ville vise à orienter les changements qui bouleverseront le secteur dans les années à venir afin de s'appuyer sur son identité actuelle et d'en faire un « *milieu de grande qualité urbaine, convivial et significatif*¹⁹ ».

« Le patrimoine bâti, archéologique et paysager ainsi que les parcours d'entrée de ville constituent les assises du renouvellement économique et urbain du secteur. Un renouvellement axé sur un environnement sain, des aménagements de qualité et une mobilité active²⁰ ».

1.3.3 Principes de mise en valeur préliminaires

Ces cinq principes découlent de la vision rapportée ci-dessus afin d'en orienter et d'en faciliter la mise en œuvre.

- Les composantes patrimoniales et paysagères mises en valeur;
- Des parcours d'entrée de ville mis en scène;
- Le renforcement des connexions et les déplacements en transports actif et collectif au cœur de la mobilité;
- La mise en réseau des espaces publics et des lieux emblématiques soutenue par une trame verte;
- Des activités économiques et urbaines renouvelées.

1.4 La démarche de consultation

Afin de s'assurer de remplir son mandat et de stimuler la participation du plus grand nombre, l'OCPM a organisé des activités et des événements prenant différentes formes et s'adressant à une diversité de publics et de parties prenantes.

¹⁹ Ville de Montréal, doc. 3.1

²⁰ Ville de Montréal, doc. 3.1

Tableau synthèse de la participation

ACTIVITÉ	DATE	NOMBRE DE PARTICIPANTS
Rencontres de préconsultation	22 avril au 16 mai 2019	13 groupes
Séance d'information	22 mai 2019	
Sur place		150
En ligne (en direct et en différé)		918
Portes ouvertes	22 mai 2019	250
Atelier de concertation	14 juin 2019	41
Visites exploratoires	15 juin et 6 juillet 2019	49
Questionnaire en ligne	3 juillet au 2 septembre 2019	1005
Colloque	5 septembre 2019	
Sur place		397
En ligne (en direct et en différé)		552
Séances d'audition des opinions	2 au 7 octobre 2019	293
Opinions orales et écrites	6 septembre au 10 octobre 2019	43
Mémoires déposés avec présentation		7
Interventions sans dépôt de mémoire		43
Mémoires déposés sans présentation		76
Opinions recueillies en ligne		

1.4.1 Rencontres de préconsultation

La commission a rencontré 13 groupes, organismes, institutions ou entreprises²¹ dans le cadre d'une série de préconsultations qui ont eu lieu entre le 22 avril 2019 et le 16 mai 2019 avec les objectifs suivants :

- Présenter la démarche de consultation,
- Valider les enjeux du secteur avec des acteurs clés,
- Alimenter les étapes subséquentes de la démarche,
- Encourager la participation à la consultation.

Ces rencontres ont fait l'objet d'une synthèse²² disponible sur le site de l'OCPM.

1.4.2 Séance d'information et portes ouvertes

La séance d'information a eu lieu le 22 mai 2019 et s'accompagnait d'une soirée portes ouvertes où douze organisations y ont tenu un kiosque. Près de 150 personnes sont venues visiter ces kiosques et participer à la séance d'information où la Ville a présenté sa vision pour l'avenir du secteur. À la suite de cette présentation, vingt citoyennes et citoyens ont pu adresser leurs

²¹ Liste des organisations rencontrées dans l'ordre chronologique : Montreal Irish Monument Park Foundation, Les Ponts Jacques Cartier Champlain Incorporée, Société Immobilière du Canada, Regroupement économique et social du Sud-Ouest, ADM, Parcs Canada, Administration portuaire de Montréal, Action-Gardien, Réseau express métropolitain, Hydro-Québec, Chambre de commerce du Montréal métropolitain, Devimco Immobilier, Claridge

²² Synthèse des rencontres de préconsultation – 5 juin 2019, doc. 6.2

questions aux représentants de la Ville. Plus de 900 personnes ont, quant à elles, visionné la séance en webdiffusion ou en différé.

1.4.3 Atelier de concertation

L'atelier de concertation s'est déroulé le 14 juin 2019 et a rassemblé 41 personnes. Il a porté sur les vocations actuelles et potentielles du secteur : résidentielle, commerciale, industrielle, récréotouristique et verte.

L'objectif était de rassembler les acteurs clés du secteur à une même table et de discuter des conditions de succès pour la cohabitation des vocations actuelles et potentielles, afin de faire émerger des points de convergence, de divergence, ainsi que des compromis. Un compte-rendu est disponible²³ sur la page web de la consultation.

1.4.4 Visites exploratoires

Deux visites exploratoires ont été organisées le 15 juin et le 6 juillet 2019. Menées par Bernard Vallée de Montréal Explorations, elles ont permis à une cinquantaine de personnes de se plonger dans les richesses patrimoniales et l'histoire du secteur. Une visite virtuelle²⁴ fondée sur ces marches exploratoires a été mise en ligne sur le site de l'OCPM afin de présenter les points d'intérêt du circuit à celles et ceux qui n'ont pu y participer.

1.4.5 Questionnaire en ligne

Durant l'été 2019, un questionnaire en ligne a permis à 1005 personnes de s'exprimer sur sept questions précises portant à la fois sur leur rapport au secteur, sur des projets spécifiques, ou encore la cohabitation de certaines fonctions.

1.4.6 Colloque

Un colloque intitulé « *Renouveler un territoire urbain morcelé – Conférences inspirantes pour le secteur Bridge-Bonaventure* » a été organisé le 5 septembre 2019, et a attiré près de 400 personnes. Un peu plus de 550 personnes ont visionné les conférences, en webdiffusion ou en différé.

L'objectif de cet événement était de nourrir et stimuler la réflexion collective et individuelle autour de la vision et des principes mis au jeu par la Ville pour l'avenir du secteur Bridge-Bonaventure. Pour ce faire, cinq panels composés d'experts universitaires et de praticiens ont permis d'explorer ces principes. En conférence d'ouverture, Julien Lahaie, directeur de la Mission Vallée de la Chimie pour le Grand Lyon, a présenté un projet inspirant de requalification d'un secteur industriel urbain.

²³ Compte-rendu des discussions, doc. 6.5.2

²⁴ Visite virtuelle de Bridge-Bonaventure : ocpm.qc.ca/bridge-bonaventure/visite-virtuelle

1.4.7 Opinions recueillies en ligne

Une série de questions ouvertes regroupées en six thématiques ont offert aux participants l'occasion de s'exprimer sur les sujets suivants : patrimoine, entrées de ville, mobilité, trame verte, activités économiques urbaines. 76 opinions ont ainsi été recueillies.

1.4.8 Audition des opinions

La démarche de consultation a été clôturée par la tenue de sept séances d'audition des opinions entre le 2 octobre et le 9 octobre 2019.

Elles ont été l'occasion pour tous ceux qui le désiraient de présenter devant la commission leur opinion concernant la vision et les principes de mise en valeur proposés par la Ville pour le secteur Bridge-Bonaventure. La majorité des séances a eu lieu aux locaux de l'OCPM, à l'exception de deux qui se sont tenues au Centre Lorne, dans le quartier Pointe-Saint-Charles.

Au terme de la démarche de consultation, la commission et son équipe ont procédé à l'analyse de l'ensemble des opinions et références qui lui ont été fournies dans le but de formuler des recommandations à remettre aux élus municipaux.



2. Les préoccupations, les attentes et les opinions des participants

Ce deuxième chapitre propose une synthèse des préoccupations, des attentes et des opinions présentées par les participants durant les différentes étapes de la consultation. Il ne présente pas le détail de chacune des opinions lues et analysées par la commission, mais fait état des grandes lignes et tendances qui se dégagent de l'exercice. Il est possible de consulter en tout temps les opinions présentées à la commission sur le site web de l'OCPM : ocpm.qc.ca/bridge-bonaventure/documentation.

2.1 Contexte et accueil de la consultation

Pour beaucoup, le secteur Bridge-Bonaventure est perçu comme une vitrine de l'identité et de l'histoire montréalaises. C'est un secteur stratégique qu'il faut mettre en valeur et mieux connecter aux quartiers environnants, pas uniquement en termes de mobilité, mais aussi en matière sociale, économique et culturelle²⁵. Selon les organismes de Pointe-Saint-Charles, son redéveloppement aura des conséquences déterminantes sur l'avenir de ce quartier. De nombreuses parties prenantes se sont approprié le processus. Parmi les principaux participants, on retrouve : des groupes communautaires et des citoyens de Pointe-Saint-Charles; des entreprises de la filière agroalimentaire, partenaires d'ADM; un Regroupement d'acteurs économiques et culturels locaux animé par des organisations du secteur de l'artisanat; les entreprises, organismes et individus soutenant le projet de stade de baseball; les porteurs du projet de *hub* de technologies propres et leurs partenaires; et, enfin, des entreprises et des résidents du secteur, notamment de la Cité du Havre.

La consultation sur l'avenir de ce secteur a été accueillie positivement, d'autant qu'elle intervient en amont du processus de planification. En revanche, si la pertinence d'une consultation en amont pour ce territoire, que certains qualifient d'un peu oublié, incompris, atypique et éclectique, est largement saluée, plusieurs acteurs pointent du doigt l'incohérence de consulter alors que plusieurs projets d'envergure dont on ne connaît pas tous les détails seraient en cours ou projetés. Citons à titre d'exemple la transformation de l'autoroute Bonaventure, la construction d'une station du REM, dont l'emplacement a été dévoilé durant la consultation, ou encore l'appel à propositions pour la réhabilitation du Silo n° 5. Cependant, dans l'ensemble, la vision et les principes de mise en valeur proposés par la Ville ont été bien reçus. Alors que quatre des cinq principes de mise en valeur proposés par la Ville sont assez consensuels et font surtout l'objet de nuances ou de précision, il en est un, portant sur le renouvellement des activités urbaines et économiques, qui concentre la majorité des divergences.

²⁵ Devimco Immobilier, doc. 8.19, p. 5; Forges de Montréal, doc. 8.41, p. 10; Société du parc Jean-Drapeau, doc. 8.3, p. 3; Chambre de commerce et d'industrie du Sud-Ouest de Montréal, doc. 8.27, p. 31; Regroupement d'acteurs économiques et culturels du secteur, doc. 8.33, p. 51

Il est important de noter que, hormis l'atelier de concertation organisé par l'OCPM portant sur les vocations actuelles et potentielles du secteur, le Parc d'entreprises de la Pointe-Saint-Charles a, en revanche, été très peu présent durant cette consultation.

2.2 Principe 1 : le patrimoine

Le patrimoine représente l'une des deux assises de la vision mise au jeu pour l'avenir du territoire. Elle fait l'objet du premier principe de mise en valeur du secteur Bridge-Bonaventure soumis par la Ville, sous le libellé suivant : « *Les composantes patrimoniales et paysagères mises en valeur*²⁶ ».

L'importance du caractère fortement patrimonial du territoire se retrouve dans les contributions de la majorité des types de participants. Cependant, les éléments patrimoniaux répertoriés et les façons de les mettre en valeur (ou non) varient beaucoup selon les propositions.

2.2.1 Définir l'identité du secteur Bridge-Bonaventure

Sous le concept d'identité ont ici été regroupées les contributions évoquant des marqueurs intangibles ou immatériels de l'identité du secteur Bridge-Bonaventure, ainsi que celles qui mentionnent l'esprit des lieux de manière explicite.

Si la très grande majorité des participants souhaite que l'esprit des lieux du territoire soit respecté²⁷ (un citoyen appelant même à intégrer ce respect à la vision²⁸), tous ne définissent cependant pas l'identité du secteur Bridge-Bonaventure de la même manière.

Lorsque les participants proposent des éléments qui définissent le secteur Bridge-Bonaventure, beaucoup font référence à l'histoire du territoire : la présence des immigrants irlandais et de populations résidentes ouvrières (Black Rock, Goose Village)²⁹ et des communautés religieuses³⁰; le berceau de l'industrialisation du Canada³¹, notamment avec la construction des voies ferrées du Grand Tronc³²; ou encore l'exposition universelle de 1967³³. L'histoire du secteur est ainsi fortement marquée par l'économie, ce qui amène le Quartier de l'innovation à proposer un esprit des lieux fondé sur l'entrepreneuriat innovant³⁴, alors que les Forges de Montréal ou ADM

²⁶ Ville de Montréal, doc. 3.1, p. 24 et 26

²⁷ Pierre Bissonnette, doc. 9.1, numéro 4; Véronique Lépine, doc. 9.1, numéro 8; Société d'histoire de Pointe-Saint-Charles, doc. 8.59, p. 3; Le Syndicat de la copropriété Profil-O, doc. 8.2, p. 9; Groupe Sélection, doc. 8.67, p. 5

²⁸ Luca Barone, doc. 9.7, numéro 5

²⁹ Montreal Shamrocks GAA, doc. 8.83.2, L. 3230-3237; Mark Poddubiuk, doc. 8.85.2, L. 1789-1790; 785 Mill, doc. 8.86.2, L. 2089-2098; Société d'histoire de Pointe-Saint-Charles, doc. 8.59, p. 3; Habiter Ville-Marie, doc. 8.14, p. 15

³⁰ Stéphane Lampron, doc. 9.2, numéro 2

³¹ Audrey Bégin, doc. 9.2, numéro 4; Héritage Montréal, doc. 8.91.1, L. 1098-1105; Vedanta Balbahadur, doc. 8.88, p. 3; 785 Mill, doc. 8.86.2, L. 2206-2217

³² Stéphane Lampron, doc. 9.2, numéro 2

³³ Musée d'art contemporain, doc. 8.74, p. 1

³⁴ Quartier de l'innovation, doc. 8.17, p. 8

préfèreraient s'appuyer sur les usages de production, présents depuis longtemps et qui font des bâtiments historiques du secteur (comme les silos ou l'enseigne Five Roses) un patrimoine vivant³⁵.

D'autres citent des caractéristiques de type géographique, comme la présence du fleuve et du canal³⁶, éléments historiquement et structurellement déterminants pour le secteur Bridge-Bonaventure. Sont également mentionnées l'identité architecturale du secteur³⁷, notamment de la Cité du Havre, et son identité sociale et communautaire, fondée sur la proximité des quartiers populaires de Pointe-Saint-Charles³⁸.

Ainsi, on n'observe pas de consensus absolu sur ce qui définit précisément l'identité du secteur Bridge-Bonaventure, mais son histoire économique et industrielle, ses éléments patrimoniaux et la présence de l'eau sont des marqueurs qui semblent importants et relativement transversaux. Héritage Montréal enjoint à la Ville de regrouper ses principes dans une « *notion d'identité du territoire*³⁹ » pour « *inventer un quartier de demain qui soit un quartier enraciné dans la réalité montréalaise*⁴⁰ ».

2.2.2 De l'archéologique au vivant, des types de patrimoines multiples

La définition collective de l'esprit des lieux a permis de commencer à ébaucher une liste des éléments patrimoniaux du secteur Bridge-Bonaventure. Cette section vise à organiser et compléter l'inventaire formé par les contributions à la consultation.

Le patrimoine bâti évoqué plus haut est très présent sur le territoire. Il peut avoir des caractéristiques architecturales, comme le pont Victoria⁴¹; le pont tournant situé sur le canal de Lachine⁴²; l'ensemble résidentiel de la Cité du Havre⁴³; ou encore l'ancienne caserne de pompier située sur la rue Mill⁴⁴ et le bâtiment abandonné communément appelé « *bureau de l'ancienne douane* » dans les mémoires, sur la rue Bridge⁴⁵. Les participants évoquent aussi le patrimoine bâti industriel, avec le silo abandonné près du bassin Wellington⁴⁶, le « *site-machine* » situé sur la Pointe-du-Moulin avec le Silo n° 5, l'enseigne Farine Five Roses, les convoyeurs et la minoterie

³⁵ Les Forges de Montréal, doc. 8.41, p. 12; ADM Agri-Industries Company, doc. 8.12, p. 27

³⁶ Vélo Québec, doc. 8.77, p. 2; Parcs Canada, doc. 8.79, p. 12

³⁷ Regroupement d'acteurs économiques et culturels du secteur, doc. 8.33, p. 23; Le syndicat de la copropriété Profil-O, doc. 8.2, p. 9

³⁸ Audrey Bégin, doc. 9.1, numéro 12

³⁹ Héritage Montréal, doc. 8.91.1, L. 1110-1118

⁴⁰ Héritage Montréal, doc. 8.91.1, L. 1126-1135

⁴¹ Quartier de l'innovation, doc. 8.17, p. 7; Héritage Montréal, doc. 8.91.1, L. 1320-1386

⁴² Action-Gardien, doc. 8.38, p. 91; NPD Candidate pour Ville Marie, le Sud-Ouest et Île des Sœurs (Sophie Thiébaud), doc. 8.22, p. 8; Société d'histoire de la Pointe-Saint-Charles, doc. 8.59, p. 3; La Cité des Bâtisseurs de Pointe-Saint-Charles, doc. 8.1, p. 4

⁴³ Le Syndicat de la copropriété Profil-O, doc. 8.2, p. 9

⁴⁴ La Cité des Bâtisseurs de Pointe-Saint-Charles, doc. 8.1, p. 4; Société d'histoire de Pointe-Saint-Charles, doc. 8.59, p. 3; Centre des aînés de Pointe-Saint-Charles, doc. 8.58, p. 8

⁴⁵ SHPSC, doc. 8.59, p. 3; Centre des aînés de Pointe-Saint-Charles, doc. 8.58, p. 8

⁴⁶ Club populaire des consommateurs de Pointe-Saint-Charles, doc. 8.64, p. 6

d'ADM, ainsi que l'usine Canada Maltage²⁶. En lien direct avec le caractère historique du secteur, quelques mentions sont faites de la présence d'un patrimoine archéologique, avec la cale sèche Tate, le bassin Wellington et la berge des Coursiers⁴⁷, ou encore le cimetière irlandais⁴⁸.

Le patrimoine bâti culturel n'est pas oublié : Habitat 67, les artefacts culturels, le mobilier urbain, ou encore l'ancien musée d'art contemporain sont autant d'éléments, majoritairement situés dans la Cité du Havre, qui rappellent l'Expo 67⁴⁹.

Les participants font écho au document d'information de la Ville en mentionnant des composantes paysagères propres au secteur Bridge-Bonaventure, d'ordre autant naturel que minéral. Les Forges de Montréal proposent une liste des caractéristiques paysagères du secteur, dont la plupart ont déjà été évoquées plus haut : « *l'enseigne Farine Five Roses, le convoyeur à grains, les silos, le pont Jacques-Cartier, Habitat 67 et l'ancienne station de pompage Riverside*⁵⁰ ». D'autres contributions permettent de compléter cet inventaire en y ajoutant la vue sur les installations portuaires, de même que l'espace vert dénommé « *parc-vestiges* » situé dans la Cité du Havre⁵¹; la vue sur le centre-ville de Montréal⁵²; les vues sur le canal et le fleuve⁵³; et le secteur du bassin Peel⁵⁴.

Plusieurs participants appellent à reconnaître et protéger le patrimoine vivant du secteur, qu'il s'agisse de la fonction productive⁵⁵ (meunière et artisanale) ou d'un patrimoine plus social, rappelé par les quartiers populaires de Pointe-Saint-Charles⁵⁶.

2.2.3 De nombreux leviers de mise en valeur

Les participants proposent de nombreuses idées afin de mettre en valeur les différents types de patrimoines présents sur le secteur Bridge-Bonaventure. Habiter Ville-Marie recommande que cette mise en valeur soit intégrée à l'outil de développement et de planification qui sera mis en place à la suite de la consultation⁵⁷.

⁴⁷ Parcs Canada, doc. 8.79, p. 20

⁴⁸ Philippe Poissant, doc. 9.1, numéro 10

⁴⁹ Musée d'art contemporain, doc. 8.74, p. 1; Les ensembles résidentiels Habitat 67 et Tropiques Nord, doc. 8.7, p. 17; Société du parc Jean-Drapeau, doc. 8.3, p. 8-9; Jérôme Cliche, doc. 8.78, p. 3

⁵⁰ Les Forges de Montréal, doc. 8.41, p. 14

⁵¹ Les ensembles résidentiels Habitat 67 et Tropiques Nord, doc. 8.7, p. 19; Conseil régional de l'environnement de Montréal, doc. 8.40, p. 7

⁵² Les ensembles résidentiels Habitat 67 et Tropiques Nord, doc. 8.7, p. 19; Société d'histoire de Pointe-Saint-Charles, doc. 8.59, p. 3; Conseil régional de l'environnement de Montréal, doc. 8.40, p. 7

⁵³ Société d'histoire de Pointe-Saint-Charles, doc. 8.59, p. 3; Le Syndicat de la copropriété Profil-O, doc. 8.2, p. 10; Conseil régional de l'environnement de Montréal, doc. 8.40, p. 7; Parcs Canada, doc. 8.79, p. 24; Voyagez Futé, doc. 8.76, p. 9

⁵⁴ Conseil régional de l'environnement de Montréal, doc. 8.40, p. 7; Parcs Canada, doc. 8.79, p. 9

⁵⁵ Héritage Montréal, doc. 8.91.1, L. 1093-1096

⁵⁶ Philippe Poissant, doc. 9.1, numéro 10

⁵⁷ Habiter Ville-Marie, doc. 8.14, p. 16

Parcs Canada recommande que la richesse patrimoniale du secteur « *se traduise, entre autres, dans l'architecture des bâtiments qui s'y construiront*⁵⁸ ». Ce souhait d'intégration architecturale est également exprimé par le Regroupement d'acteurs culturels et économiques du secteur ainsi que le Syndicat de la copropriété Profil-O, qui fait respectivement référence au carrefour des artisans souhaité aux croisements des rues Mill et Riverside⁵⁹, et à la Cité du Havre⁶⁰. Le Quartier de l'innovation précise que le traitement architectural devra refléter l'entrepreneuriat innovant, dans le respect de l'esprit du lieu⁶¹. Pour plusieurs acteurs communautaires de Pointe-Saint-Charles, l'architecture devrait servir à commémorer la présence de *Goose Village*⁶².

À une échelle plus macro, l'aménagement du territoire est aussi un levier de mise en valeur qui est nommé à plusieurs reprises. Pour certains acteurs communautaires de Pointe-Saint-Charles, il permettrait de mettre en valeur les vues sur et depuis le secteur, en créant une percée visuelle dans le prolongement de la rue Centre⁶³. Certains participants s'appuient également sur ce levier afin de valoriser des éléments archéologiques ou bâtis. Ainsi, la création du parc commémoratif du Black Rock⁶⁴ est présentée comme une manière de rendre hommage à la mémoire des Irlandais décédés du typhus dans le secteur. La rénovation et la remise en activité du pont tournant sur le canal de Lachine permettraient de valoriser cet héritage industriel et architectural en le transformant en patrimoine vivant, qui retrouverait une fonction connective⁶⁵. Quant aux silos, les reconverter permettrait de les mettre en valeur. Des citoyens proposent de nouveaux usages en ce sens, par exemple, la création de fermes d'agriculture urbaine verticales⁶⁶ ou leur utilisation à des fins communautaires⁶⁷.

Une autre proposition qui fait consensus est la création d'un parcours patrimonial⁶⁸ récréotouristique et éducatif, qui serait accessible en transports actifs. Il porterait sur le patrimoine industriel et les métiers traditionnels caractérisant le territoire. Ce parcours intégrerait de la signalisation, des vues, et relirait des lieux emblématiques comme les Forges de Montréal et la Pointe-du-Moulin. Un tel projet, réalisé en collaboration avec les acteurs locaux, est au cœur de la proposition du Regroupement d'acteurs culturels et économiques du secteur de créer un écoquartier des artisans et des métiers d'art, soutenu par le Conseil des métiers d'art

⁵⁸ Parcs Canada, doc. 8.79, p. 21

⁵⁹ Regroupement d'acteurs culturels et économiques du secteur, doc. 8.33, p. 23

⁶⁰ Le Syndicat de la copropriété Profil-O, doc. 8.2, p. 9

⁶¹ Quartier de l'innovation, doc. 8.17, p. 8

⁶² Action-Gardien, doc. 8.38, p. 91

⁶³ Centre des aînés de Pointe-Saint-Charles, doc. 8.58, p. 8; Société d'histoire de Pointe-Saint-Charles, doc. 8.59, p. 3

⁶⁴ Montreal Irish Monument Park Foundation, doc. 8.53, p. 3; Audrey Bégin, doc. 9.2, numéro 4

⁶⁵ Mark Poddubiuk, doc. 8.85.2, L. 1840-1843; Parcs Canada, doc. 8.79, p. 23; Centre des aînés de Pointe-Saint-Charles, doc. 8.58, p. 8

⁶⁶ Derek Robertson, doc. 8.90.2, L. 618-621

⁶⁷ Mark Poddubiuk, doc. 8.85.2, L. 1840-1843; Société d'histoire de Pointe-Saint-Charles, doc. 8.59, p. 3

⁶⁸ Action-Gardien, doc. 8.38, p. 91; Regroupement d'acteurs culturels et économiques du secteur, doc. 8.33, p. 31 et 37; Les Forges de Montréal, doc. 8.41, p. 12; ADM Agri-Industries Company, doc. 8.12, p. 57; Société d'histoire de Pointe-Saint-Charles, doc. 8.59, p. 3; Chambre de commerce du Montréal métropolitain, doc. 8.80, p. 7; Centre des aînés de Pointe-Saint-Charles, doc. 8.58, p. 8

du Québec⁶⁹. Parcs Canada et ADM proposent que ce parcours s'étende jusqu'au canal de Lachine⁷⁰ et soit animé par une programmation culturelle. Nombreux sont les participants qui suggèrent de recourir au levier culturel, par la création d'un musée ou d'un écomusée mettant l'histoire du secteur à l'honneur⁷¹.

Enfin, plus largement, plusieurs suggèrent que la vocation économique du secteur soit un outil de mise en valeur de son patrimoine. Par exemple, l'accueil de projets issus de la nouvelle économie serait un hommage à la vocation historique d'innovation de Bridge-Bonaventure, en grande partie liée au canal⁷². Une autre idée, fonder la vocation économique du secteur sur les activités actuelles, artisanales et productives permettrait de conserver l'histoire et le patrimoine bâti vivants⁷³.

2.2.4 Règlementer pour protéger et conserver

Les résultats de la consultation font état de plusieurs leviers règlementaires et instruments d'urbanisme qui permettraient à la Ville de protéger et conserver des éléments patrimoniaux du secteur.

La densification en est un, qui suscite d'ailleurs des propositions divergentes. Pour Ray-Mont Logistiques, autoriser la densification offrirait des vues sur la ville au plus grand nombre en permettant la construction de bâtiments en hauteur⁷⁴. À l'inverse, Action-Gardien recommande à la Ville de « *protéger les vues et les paysages en interdisant les développements de tours en hauteur dans le secteur*⁷⁵ ». Parcs Canada souscrit à cette recommandation afin de protéger les vues sur les bâtiments industriels patrimoniaux, notamment en bordure du canal⁷⁶, et suggère de plus le recours au zonage pour imposer une distance minimale de quatre mètres entre l'eau et toute construction⁷⁷.

Plusieurs acteurs penchent plutôt pour des outils de protection, de classification et de reconnaissance de l'intérêt de bâtiments considérés comme patrimoniaux.

Pour les ensembles résidentiels Habitat 67 et Tropiques Nord, l'ancien musée d'art contemporain devrait être « *classé monument historique par le gouvernement du Québec et cité à titre de*

⁶⁹ Conseil des métiers d'art du Québec, doc. 8.75, p. 4

⁷⁰ ADM Agri-Industries Company, doc. 8.12, p. 57

⁷¹ Stéphane Lampron, doc. 9.2, numéro 2; MAC, doc. 8.74, p. 1; Les ensembles résidentiels Habitat 67 et Tropiques Nord, doc. 8.7, p. 17; Amir El Etr, doc. 8.51, p. 5; Action-Gardien, doc. 8.38, p. 87; Regroupement d'acteurs culturels et économiques du secteur, doc. 8.33, p. 25

⁷² Groupe MACH, doc. 8.16, p. 12

⁷³ Héritage Montréal, doc. 8.91.1, L. 1173-1180

⁷⁴ Ray-Mont Logistiques, doc. 8.31, p. 16

⁷⁵ Action-Gardien, doc. 8.38, p. 90

⁷⁶ Parcs Canada, doc. 8.79, p. 25

⁷⁷ Idem

monument historique par la Ville de Montréal⁷⁸ ». La Société du parc Jean-Drapeau recommande, quant à elle, « qu'une reconnaissance patrimoniale soit accordée aux témoins architecturaux, artistiques et paysagers de l'Expo 67 sur la Cité du Havre afin d'assurer leur pérennité⁷⁹ ».

Dans un autre sous-secteur, ADM plaide pour que la Ville reconnaisse que l'ensemble d'intérêt patrimonial de sa minoterie est « *un rare exemple d'usage industriel d'origine encore en activité et qu'une cessation des activités entraînerait une perte de sa valeur et une problématique d'entretien⁸⁰ ».*

Enfin, les Forges de Montréal invitent la Ville à acquérir la station de pompage Riverside afin d'assurer la protection de ce bâtiment patrimonial, mais aussi des activités qu'il héberge⁸¹.

On a vu que les propositions de parcours ou promenades⁸² comme leviers de mise en valeur du patrimoine impliquent des aménagements de parcs, pistes piétonnières ou cyclables, etc., ébauchant ainsi une trame verte au sein du secteur. La partie suivante présente un portrait plus détaillé des propositions émises par les participants en lien avec le principe 4 : « *La mise en réseau des espaces publics et des lieux emblématiques soutenue par une trame verte* ».

2.3 Principe 4 : la trame verte

À propos du parc linéaire en bordure du fleuve, Héritage Montréal souligne que trop souvent, ce type d'aménagement est conçu uniquement comme une voie de transport. Or, un tel projet pourrait servir l'esprit et le génie du lieu en créant des « *parcours agréables, inspirants et salutaires⁸³ ».* Cette multifonctionnalité de la trame verte caractérise une bonne partie des contributions en lien avec le principe 4, qui accueillent favorablement les propositions de la Ville, tout en les précisant.

2.3.1 Une trame verte pour reconnecter, dans le secteur et au-delà

Le secteur Bridge-Bonaventure rassemble déjà un certain nombre de lieux d'intérêts que les participants aimeraient voir intégrés à la trame verte : les bords du fleuve et du canal⁸⁴, plus

⁷⁸ Les ensembles résidentiels Habitat 67 et Tropiques Nord, doc. 8.7, p. 17

⁷⁹ Société du parc Jean-Drapeau, doc. 8.3, p. 10

⁸⁰ ADM Agri-Industries Company, doc. 8.12, p. 57

⁸¹ Les Forges de Montréal, doc. 8.41, p. 12

⁸² Conseil régional de l'environnement de Montréal, doc. 8.40, p. 8

⁸³ Héritage Montréal, doc. 8.91.1, L. 1218-1220

⁸⁴ Regroupement d'acteurs culturels et économiques du secteur, doc. 8.33, p. 27; Association des architectes paysagistes du Québec, doc. 8.24, p. 6; Société d'histoire naturelle de la vallée du Saint-Laurent, doc. 8.73, p. 4; Philippe Poissant, doc. 9.1, numéro 10; Francis Waddell, doc. 9.5, numéro 1; Opération populaire d'aménagement, doc. 8.82.2, L. 1116-1125; Stéphane Rousseau, doc. 8.87.3, L. 1590-1592; Pascale Fleury, doc. 8.92.1, L. 2623-2626; Synthèse des rencontres de préconsultation, doc. 6.2, p. 3

spécifiquement la berge des Coursiers⁸⁵ et le bassin Peel⁸⁶; la Cité du Havre⁸⁷; la station de pompage Riverside⁸⁸; le futur écoquartier des métiers de l'artisanat⁸⁹; et, enfin, le futur parc commémoratif du Black Rock⁹⁰.

Un souhait plus large de (re)connexion du secteur aux quartiers limitrophes est revenu à de nombreuses reprises, beaucoup envisageant, par exemple, une promenade le long du fleuve reliant l'est et l'ouest de Montréal. Les participants demandent ainsi que la trame verte tisse des liens de transport actif avec Pointe-Saint-Charles⁷¹, L'Île-des-Sœurs⁷², Verdun⁷³, le parc Jean-Drapeau⁷⁴, et qu'elle permette de créer une promenade reliant le centre-ville au secteur⁷⁵, en prolongeant la promenade Fleuve-Montagne par exemple⁷⁶.

Même si la trame verte n'est pas uniquement une opportunité de faciliter les déplacements, cela reste un de ses objectifs premiers. Pour plusieurs, elle représente une occasion d'aménager plus de pistes cyclables et de pistes piétonnières, notamment avec le futur parc linéaire⁷⁷ qui permettra aux Montréalais de « *reconquérir le fleuve*⁷⁸ ». D'ailleurs, une solution récurrente préconisée pour connecter le secteur à Pointe-Saint-Charles est la construction d'une passerelle passant au-dessus des voies ferrées⁷⁹.

2.3.2 Une trame verte bien aménagée

Des participants invitent la Ville à installer du mobilier urbain et des aires tout au long de la trame verte, ce qui créerait la possibilité de prendre des pauses et admirer les vues. Ces propositions rejoignent le projet de parcours patrimonial présenté en lien avec le principe 1. Les aménagements suggérés incluent par exemple des bancs⁹¹, de l'art urbain - sous l'autoroute Bonaventure⁹² - et du verdissement⁹³.

Quelques participants mentionnent un aspect qui n'apparaît pas dans le document d'information de la Ville : la nécessité de rendre cette trame verte accessible pour tous et en toute saison. Un citoyen suggère ainsi de créer un réseau de pistes de ski de fond traversant le secteur, assorti de mobilier compatible et faisant le lien entre le Vieux-Port et l'ouest de Montréal⁹⁴. Plus généralement, Habiter Ville-Marie invite la Ville à « *reconnaître l'importance des espaces civiques*

⁸⁵ Parcs Canada, doc. 8.79, p. 29

⁸⁶ Action-Gardien, doc. 8.38, p. 98; Centre des aînés de Pointe-Saint-Charles, doc. 8.58, p. 9; Parcs Canada, doc. 8.79, p. 29

⁸⁷ Le Syndicat de la copropriété Profil-O, doc. 8.2, p. 11; Les ensembles résidentiels Habitat 67 et Tropiques Nord, doc. 8.7, p. 19

⁸⁸ Les Forges de Montréal, doc. 8.41, p. 12

⁸⁹ Regroupement d'acteurs culturels et économiques du secteur, doc. 8.33, p. 27

⁹⁰ La Cité des Bâisseurs de Pointe-Saint-Charles, doc. 8.1, p. 4; Société d'histoire de Pointe-Saint-Charles, doc. 8.59, p. 3; Centre des aînés de Pointe-Saint-Charles, doc. 8.58, p. 8; Action-Gardien, doc. 8.38, p. 91

⁹¹ Le Syndicat de la copropriété Profil-O, doc. 8.2, p. 11

⁹² Le Syndicat de la copropriété Profil-O, doc. 8.2, p. 3; CRE de Montréal, doc. 8.40, p. 8

⁹³ Amir El Etr, doc. 8.51, p. 3; Lise Poitras, doc. 9.5, numéro 6

⁹⁴ Pierre Marcoux, doc. 8.39, p. 2-6

et du domaine public » et à y privilégier un « aménagement inclusif pour tous, incluant les populations marginalisées⁹⁵ ».

Enfin, un projet d'aménagement suggéré par une grande majorité de participants est la remise en état du pont tournant qui surplombe le canal de Lachine, situé entre le pont routier de la rue Wellington et le pont du REM en construction⁹⁶. « *Propriété de Parcs Canada, [ce pont] (construit au début du XX^e siècle) est le seul pont ferroviaire pivotant qui demeure le long de la voie navigable* », et la Ville le considère comme un des éléments paysagers d'intérêt du secteur⁹⁷.

L'intégrer à la trame verte répondrait à deux demandes importantes issues de la consultation : renforcer les liens en transport actif entre le nord et le sud du canal et mettre en valeur le patrimoine. C'est donc une recommandation récurrente dans ce chapitre, puisqu'elle a été émise en lien avec la mobilité, la trame verte et le patrimoine.

2.3.3 Favoriser la biodiversité

« *Au-delà d'un simple réseau de circulation, [la trame verte] permettra aussi de créer des corridors naturalisés participant à la réduction des îlots de chaleur et à la gestion écologique des eaux de pluie*⁹⁸ ». Cette proposition de la Ville est soutenue par plusieurs participants⁹⁹. Cela dit, certains poussent ce principe plus loin. Créer des coulées vertes pourrait en effet contribuer à préserver et surtout à développer la biodiversité dans le territoire, qui présente un déficit à ce niveau¹⁰⁰, ainsi qu'à y réduire les îlots de chaleur¹⁰¹.

Le fait de prolonger et connecter la trame verte aux quartiers limitrophes du secteur grâce à des corridors écologiques permettrait également de relier entre eux des milieux naturels, dont ceux du parc Jean-Drapeau. Cela serait bénéfique du point de vue de la circulation des espèces, et donc de la biodiversité¹⁰². Le Conseil régional de l'environnement de Montréal suggère pour ce faire d'« *identifier les milieux naturels et semi-naturels à préserver et à intégrer en réseau*¹⁰³ ».

La Société d'histoire naturelle de la vallée du Saint-Laurent¹⁰⁴ y voit, quant à elle, une opportunité de créer une bande riveraine le long du fleuve visant la conservation de la couleuvre brune¹⁰⁵. L'organisme avertit cependant que les « *espaces verts trop aménagés (ex : dominance de la*

⁹⁵ Habiter Ville-Marie, doc. 8.14, p. 16

⁹⁶ NPD Candidate pour Ville Marie, le Sud-Ouest et Île des Sœurs (Sophie Thiébaud), doc. 8.22, p. 8-9; Société d'histoire de Pointe-Saint-Charles, doc. 8.59, p. 3; Lise Poitras, doc. 9.5, numéro 6; Derek Robertson, doc. 8.90.2, L. 669-671; Pierre Zovilé, doc. 8.94, p. 6; Quartier de l'innovation, doc. 8.17, p. 12; Action-Gardien, doc. 8.38, p. 36

⁹⁷ Parcs Canada, doc. 8.79, p. 22; Ville de Montréal, doc. 3.1, p. 20

⁹⁸ Ville de Montréal, doc. 3.1, p. 29

⁹⁹ Philippe Poissant, doc. 9.1, numéro 10

¹⁰⁰ Regroupement d'acteurs culturels et économiques du secteur, doc. 8.33, p. 15

¹⁰¹ Regroupement d'acteurs culturels et économiques du secteur, doc. 8.33, p. 49

¹⁰² Société d'histoire naturelle du Saint-Laurent, doc. 8.73, p. 7; Société du parc Jean-Drapeau, doc. 8.3, p. 12

¹⁰³ Conseil régional de l'environnement de Montréal, doc. 8.40, p. 14

¹⁰⁴ Société d'histoire naturelle de la vallée du Saint-Laurent, doc. 8.73, p. 4

¹⁰⁵ Société d'histoire naturelle de la vallée du Saint-Laurent, doc. 8.73, p. 4

*pelouse, aménagement excessif de surfaces minérales) nuisent au maintien et à la protection de la biodiversité*¹⁰⁶ » et recommande donc de privilégier des aménagements composés de prairies mellifères et de plantes indigènes¹⁰⁷.

Enfin, plusieurs participants parlent de trame verte et bleue, c'est-à-dire une trame naturelle qui intégrerait des espaces verts terrestres et des espaces aquatiques, et donc ferait le lien avec le fleuve et le canal¹⁰⁸. Or, cette notion de trame bleue est absente du document de présentation de la Ville de Montréal et permet d'ajouter explicitement l'eau (canal et fleuve) aux démarches d'aménagement et de préservation.

2.3.4 Créer ou rénover des espaces publics intégrés à la trame

La Ville propose que « *la mise en place d'une trame verte vise à créer une séquence de nouveaux espaces ou parcs publics d'envergure différente*¹⁰⁹ ». La consultation a fait émerger une liste de parcs et espaces à intégrer à cette trame.

La communauté irlandaise a une proposition pour l'espace inutilisé au pied du pont Samuel-De Champlain, consistant à y créer des terrains de sport et d'en faire un espace public à la fonction récréative¹¹⁰. Autre projet issu de la communauté irlandaise, le futur parc commémoratif du Black Rock suscite un soutien répandu auprès des participants, toutes catégories confondues. Les acteurs communautaires de Pointe-Saint-Charles demandent explicitement à la Ville d'intégrer ce futur parc à une trame verte qui relierait le bassin Wellington au fleuve¹¹¹.

Les Forges de Montréal, soutenues par d'autres acteurs locaux, souhaiteraient qu'un espace public intégré à la trame soit créé autour de la station de pompage Riverside, qui réaliserait plusieurs objectifs : mise en valeur et protection du bâtiment lui-même, et mise en valeur des métiers artisanaux de la forge¹¹².

Des résidents de la Cité du Havre proposent, quant à eux, de s'appuyer sur des espaces existants dans leur sous-secteur et d'en faire de vrais parcs, afin de les protéger et de les mettre en valeur. C'est le cas du terrain en friche de la Cité du Havre, qui serait transformé en parc-vestiges commémorant l'héritage de l'Expo 67 et ses artefacts pour l'instant à l'abandon¹¹³. Le terrain au coin de l'avenue Pierre-Dupuy et du Chemin des Moulins pourrait, lui, être transformé en

¹⁰⁶ Société d'histoire naturelle de la vallée du Saint-Laurent, doc. 8.73, p. 5

¹⁰⁷ Société d'histoire naturelle de la vallée du Saint-Laurent, doc. 8.73, p. 6-7

¹⁰⁸ Mark Poddubiuk, doc. 8.85.2, L. 1849-1850; Derek Robertson, doc. 8.90.2, L. 730-734; Conseil régional de l'environnement de Montréal, doc. 8.40, p. 16; Action-Gardien, doc. 8.38, p. 77-78; Association des architectes paysagistes du Québec, doc. 8.24, p. 14

¹⁰⁹ Ville de Montréal, doc. 3.1, p. 29

¹¹⁰ Derek Robertson, doc. 8.90.2, L. 730-734; Montreal Shamrocks GAA, doc. 8.83.2, L. 3335-3344; Montreal Irish Community Foundation, doc. 8.13, p. 5-6

¹¹¹ Action-Gardien, doc. 8.38, p. 91

¹¹² Regroupement d'acteurs culturels et économiques du secteur, doc. 8.33, p. 49; Les Forges de Montréal, doc. 8.41, p. 14

¹¹³ Le Syndicat de la copropriété Profil-O, doc. 8.2, p. 8; Les ensembles résidentiels Habitat 67 et Tropiques Nord, doc. 8.7, p. 16

esplanade gazonnée piétonnière et cycliste¹¹⁴. Les deux groupes de résidents du sous-secteur ayant participé attirent également l'attention de la Ville sur le parc de Dieppe, qui mériterait, selon eux, d'être rénové et réaménagé¹¹⁵.

Enfin, pour l'Association des architectes paysagistes du Québec, « *les études devraient se poursuivre afin d'identifier et d'évaluer tous les scénarios possibles, car des alternatives permettant de libérer beaucoup plus d'espace en berge méritent d'être considérées*¹¹⁶. »

De nombreux groupes de participants appellent également à limiter la place de l'automobile au profit de la création d'un véritable réseau de ruelles et de sentiers piétons¹¹⁷. Ce soutien au transport actif au détriment du trafic automobile est très présent dans les contributions concernant la mise en scène des entrées de ville.

2.4 Principe 2 : les entrées de ville

Dans son document d'information, la Ville identifie deux parcours d'entrées de ville, le corridor Bonaventure et la rue Bridge. Les participants ne sont pas tout à fait d'accord avec cette liste. D'une part, le statut d'entrée de ville de la rue Bridge est contesté, puisque de nombreux groupes préféreraient qu'elle soit une rue locale. D'autre part, plusieurs considèrent que la liste d'entrées de ville est incomplète et en proposent d'autres. Quant au projet de transformation de l'autoroute Bonaventure, il suscite une contre-proposition partagée par beaucoup.

2.4.1 Opinions sur les entrées de ville proposées par la Ville

Pour la Ville, la « *mise en valeur du corridor Bonaventure se définit par la transformation de l'autoroute Bonaventure en boulevard, notamment entre les ponts Samuel-De Champlain et Victoria, afin d'apaiser son caractère d'axe de transit autoroutier* ». En lui-même, le projet remporte une relative adhésion. Le Syndicat de la copropriété Profil-O pose ainsi ce constat : « *une bonne partie des problèmes d'accès entre les différents quartiers du secteur vient de la présence de l'autoroute Bonaventure*¹¹⁸ ». Toutefois, c'est le nouveau tracé envisagé qui suscite une opposition répandue. En effet, une bonne partie des participants prône un déplacement du boulevard sur l'avenue Marc-Cantin, plutôt que de conserver un tracé qui longe le fleuve, afin de dégager les berges et de les rendre encore plus accessibles, notamment en transport actif¹¹⁹. Ce

¹¹⁴ Le Syndicat de la copropriété Profil-O, doc. 8.2, p. 12

¹¹⁵ Le Syndicat de la copropriété Profil-O, doc. 8.2, p. 12 et 13; Les ensembles résidentiels Habitat 67 et Tropiques Nord, doc. 8.7, p. 19

¹¹⁶ Association des architectes paysagistes du Québec, doc. 8.24, p. 6

¹¹⁷ Club populaire des consommateurs de Pointe-Saint-Charles, doc. 8.64, p. 2; Quartier de l'innovation, doc. 8.17, p. 12

¹¹⁸ Le Syndicat de la copropriété Profil-O, doc. 8.2, p. 3

¹¹⁹ Action-Gardien, doc. 8.38, p. 64; NPD Candidate pour Ville Marie, le Sud-Ouest et Île des Sœurs (Sophie Thiébaud), doc. 8.22, p. 8; Comité des personnes assistées sociales, doc. 8.81, p. 2; Philippe Poissant, doc. 9.1, numéro 10; Hubert Gagné-Marceau, doc. 9.3, numéro 2; Pierre Brisset, doc. 9.3, numéro 5; Gabriel Sévigny-Ferland, doc. 9.4, numéro 5; Héritage Montréal, doc. 8.91.1, L. 1213-1218; Synthèse des rencontres de préconsultation, doc. 6.2, p. 3

scénario mériterait toutefois de faire l'objet d'une évaluation par le consultant que les PJCCI ont embauché¹²⁰, selon une organisation.

D'autres détails du projet font l'objet de propositions divergentes. Pour certains, la portion surélevée de l'autoroute et du futur boulevard devrait être abaissée au sol, notamment « *pour éliminer l'enclavement des quartiers du secteur*¹²¹ ». L'Association des architectes paysagistes du Québec recommande même de transformer cette section en tunnel, pour la même raison¹²². Notons cependant que les représentants d'Habitat 67 et de Tropiques Nord préféreraient maintenir l'autoroute en hauteur et exhortent les PJCCI à rouvrir le passage sous la voie de la rue des Irlandais, « *pour faciliter la circulation portuaire et industrielle et assurer une meilleure fluidité de la circulation locale vers – et depuis – l'avenue Pierre-Dupuy*¹²³ ». La majorité des participants est, par ailleurs, à l'aise avec le fait de conserver cette portion surélevée, à la condition de sécuriser les dessous du futur boulevard pour les piétons comme pour les cyclistes, et de l'aménager en ayant recours à de l'art urbain¹²⁴ ou de l'urbanisme transitoire¹²⁵. Pour les Forges de Montréal, ces aménagements seraient aussi l'occasion de raccorder le secteur à la trame verte et au projet de parcours patrimonial qu'elles proposent¹²⁶.

Concernant la portion du futur boulevard qui devrait longer le fleuve, le Regroupement d'acteurs culturels et économiques du secteur affirme qu'elle devrait être en tunnel pour permettre l'accès au fleuve¹²⁷.

La Canada Maltage précise enfin que la préservation d'un accès facile à leur usine pour les camions et les automobiles en provenance de l'autoroute Bonaventure est une condition de leur maintien dans le secteur¹²⁸.

Quant à la rue Bridge, selon la Ville, elle « *offre des atouts pour réaliser un projet d'aménagement de grande qualité, et ce, de la sortie du pont Victoria jusqu'au canal de Lachine. [...] Tout en maintenant l'accès au pont Victoria, le caractère de la rue doit être cohérent avec son gabarit et le renouvellement et la réorganisation des activités urbaines à ses abords*¹²⁹ ». C'est la raison évoquée par une majorité de participants ayant exprimé une opinion à ce sujet pour ne plus considérer la rue Bridge comme une « *entrée de métropole*¹³⁰ », mais plutôt comme une « *entrée de quartier*¹³¹ » qui accueillerait un trafic apaisé. Ils recommandent ainsi de connecter le pont

¹²⁰ Conseil régional de l'environnement de Montréal, doc. 8.40, p. 13

¹²¹ Le Syndicat de la copropriété Profil-O, doc. 8.2, p. 3

¹²² Association des architectes paysagistes du Québec, doc. 8.24, p. 8

¹²³ Les ensembles résidentiels Habitat 67 et Tropiques Nord, doc. 8.7, p. 11

¹²⁴ Le Syndicat de la copropriété Profil-O, doc. 8.2, p. 3; Les Forges de Montréal, doc. 8.41, p. 14; Les ensembles résidentiels Habitat 67 et Tropiques Nord, doc. 8.7, p. 13

¹²⁵ Regroupement d'acteurs culturels et économiques du secteur, doc. 8.33, p. 39

¹²⁶ Les Forges de Montréal, doc. 8.41, p. 14

¹²⁷ Regroupement d'acteurs culturels et économiques du secteur, doc. 8.33, p. 49

¹²⁸ Canada Maltage Compagnie Limitée, doc. 8.43, p. 4

¹²⁹ Ville de Montréal, doc. 3.1, p. 27

¹³⁰ Héritage Montréal, doc. 8.91.1, L. 1204-1206

¹³¹ Action-Gardien, doc. 8.38, p. 90-91

Victoria au futur boulevard Bonaventure pour que s'y écoule le trafic provenant de la Rive-Sud¹³². Vélo Québec ajoute qu'un réel axe cyclable pourrait ainsi être aménagé sur la rue Wellington¹³³. Quelques citoyens pensent que l'implantation d'un rond-point à l'arrivée du pont aidera à mieux orienter le trafic automobile¹³⁴.

2.4.2 Autres entrées suggérées

Durant les rencontres de préconsultation qui ont eu lieu en avril et mai 2019, des parties prenantes ont mentionné plusieurs autres entrées de ville, omises dans le document d'information de la Ville. Les dépôts de mémoires ainsi que les séances d'audition ont enrichi ces propositions. Voici la liste ainsi générée, qui ajoute aux parcours Bonaventure et Bridge :

- Le canal de Lachine, dont la portion incluse dans le secteur constitue une entrée de ville pour les plaisanciers¹³⁵;
- Le bassin Peel, qui est lui-même une entrée au canal dont la connectivité pourrait être améliorée¹³⁶;
- Le pont de la Concorde, qui représente autant une entrée qu'une sortie du secteur, et mériterait d'être mieux aménagé¹³⁷;
- Le futur trajet du REM¹³⁸;
- Le Port de Montréal¹³⁹.

Quelques organismes communautaires de Pointe-Saint-Charles recommandent que le trafic provenant de la Rive-Sud emprunte le pont Samuel-De Champlain, puis les autoroutes 15 et 720. Cela permettrait de réduire le trafic automobile sur l'axe Bonaventure, qui serait réservé à la desserte de la zone d'emplois et à l'accès au pont Victoria¹⁴⁰. Cela rejoint la notion d'entrée de quartier présentée plus haut. Bridge-Bonaventure serait ainsi à la fois une entrée vers le quartier de Pointe-Saint-Charles et une entrée vers le centre-ville¹⁴¹.

Il ne s'agit pas à proprement parler d'une entrée de ville supplémentaire, mais Vélo Québec rappelle que les automobilistes ne sont pas les seuls usagers de ces voies d'accès au centre-ville. L'organisation souhaite alors que la piste cyclable du futur parc linéaire inclus dans le projet de

¹³² Chambre de commerce et d'industrie du Sud-Ouest de Montréal, doc. 8.27, p. 7; Vélo Québec, doc. 8.77, p. 3; Opération populaire d'aménagement, doc. 8.82.2, L. 1209-1224; Clinique communautaire de Pointe-Saint-Charles, doc. 8.18, p. 19; Centre des aînés de Pointe-Saint-Charles, doc. 8.58, p. 5; Gabriel Sévigny-Ferland, doc. 9.4, numéro 5; Chambre de commerce du Montréal métropolitain, doc. 8.80, p. 9

¹³³ Vélo Québec, doc. 8.77, p. 3

¹³⁴ Stéphane Lampron, doc. 8.10, p. 4; Danny Lew, doc. 9.4, numéro 9; Pierre Zovilé, doc. 9.94, p. 5-6

¹³⁵ Parcs Canada, doc. 8.79, p. 9

¹³⁶ Parcs Canada, doc. 8.79, p. 19

¹³⁷ Le Syndicat de la copropriété Profil-O, doc. 8.2, p. 13; Société du parc Jean-Drapeau, doc. 8.3, p. 4 et 7

¹³⁸ Synthèse des rencontres de préconsultation, doc. 6.2, p. 4

¹³⁹ Idem

¹⁴⁰ Clinique communautaire de Pointe-Saint-Charles, doc. 8.18, p. 14; Centre des aînés de Pointe-Saint-Charles, doc. 8.58, p. 5-6; La Cité des Bâisseurs, doc. 8.1, p. 4

¹⁴¹ Écotech Québec, doc. 8.54, p. 3 et p. 4

réaménagement de l'autoroute Bonaventure devienne « *une composante forte de l'entrée de ville* » et permette « *d'assurer un lien direct et efficace entre le centre-ville et le pont Samuel-de-Champlain, sur lequel un aménagement cyclable quatre saisons existe déjà*¹⁴² ».

2.4.3 Quelques propositions en lien avec l'aménagement

Même si la majorité des opinions présentées en lien avec ce principe abordent la mobilité et la fluidité plutôt que le design et l'embellissement, plusieurs participants ont proposé des idées d'aménagement des entrées de ville, notamment dans les opinions recueillies en ligne.

Un citoyen affirme qu'une entrée de ville devrait être « *grandiose, artistique, sans époque*¹⁴³ ». Pour un autre, elle « *devrait à la fois offrir des perspectives graduelles sur la ville en la parcourant mais aussi une représentation de "l'image de marque urbanistique"*¹⁴⁴ », ou ce que la grappe des technologies propres Écotech Québec nomme « *l'ADN de Montréal*¹⁴⁵ ». Le Groupe MACH partage ces points de vue sur le caractère grandiose et le rôle de vitrine que devrait jouer le secteur comme entrée de ville. Pour cet acteur, l'image de Montréal à refléter est l'innovation et le développement économique, notamment par la construction « *d'édifices en hauteur de la trempe d'Habitat 67*¹⁴⁶ ».

Pour Action-Gardien et la Société d'histoire de Pointe-Saint-Charles, le futur parc commémoratif de la communauté irlandaise devrait également être « *un point significatif de l'entrée de ville à partir du pont Victoria*¹⁴⁷ ».

La Fondation de la communauté irlandaise de Montréal, qui vise la création d'un nouveau centre culturel et sportif irlandais au pied du pont Samuel-de Champlain, émet quant à elle des intentions conceptuelles pour l'aménagement de cette installation¹⁴⁸ :

- Établir un lien visuel entre le centre-ville et le fleuve;
- Mettre en valeur les berges du Saint-Laurent par la création d'un espace public.

Pour plusieurs, la transformation de l'autoroute Bonaventure en boulevard urbain et, plus largement, l'aménagement des entrées de ville représentent une opportunité de végétaliser le secteur¹⁴⁹. Vélo Québec recommande par ailleurs de s'inspirer de la promenade Samuel-de-Champlain de Québec¹⁵⁰.

¹⁴² Vélo Québec, doc. 8.77, p. 3

¹⁴³ Dominic Paré, doc. 9.3, numéro 7

¹⁴⁴ François Dandurand, doc. 9.3, numéro 3

¹⁴⁵ Écotech Québec, doc. 8.54, p. 3-4

¹⁴⁶ Groupe MACH, doc. 8.16, p. 14

¹⁴⁷ Action-Gardien, doc. 8.38, p. 90-91; Société d'histoire de Pointe-Saint-Charles, doc. 8.59, p. 3

¹⁴⁸ Montreal Irish Community Foundation, doc. 8.13, p. 8

¹⁴⁹ Association des architectes paysagistes du Québec, doc. 8.24, p. 12-13; François Dandurand, doc. 9.3, numéro 3; Lise Poitras, doc. 9.3, numéro 4; Opération populaire d'aménagement, doc. 8.82.2, L. 1096-1104

¹⁵⁰ Vélo Québec, doc. 8.77, p. 3

Enfin, le Conseil régional de l'environnement de Montréal encadre et nuance cette notion de mise en scène en suggérant une nouvelle formulation pour le principe 2 :

« Revoir la formulation " Des parcours d'entrée de ville mis en scène ", pour mieux exprimer l'idée que le caractère spectaculaire de ces entrées de ville doit se subordonner à une volonté claire de construire un secteur et une ville résilients, caractérisés par la qualité des milieux de vie. Par exemple : " Des parcours d'entrée de ville structurants, cohérents et inspirants"¹⁵¹ ».

2.5 Principe 3 : la mobilité

Le principe 3 proposé par la Ville pour la mise en valeur du secteur porte sur la mobilité. Cette dernière doit être améliorée pour tous les modes de déplacement, mais en priorité pour les modes de transport actif et collectif. En effet, pour le moment, le secteur est enclavé et difficile d'accès. Canada Maltage note ainsi que 83 % de ses employés se rendent au travail en voiture¹⁵². Selon la Ville :

« Cela implique de réviser et de bonifier la trame publique et le réseau de circulation de manière à permettre à la fois d'ouvrir le secteur sur les quartiers avoisinants, d'améliorer les déplacements au sein même du secteur et d'assurer de nouvelles liaisons menant aux infrastructures de transport collectif et aux différents lieux publics et d'emploi. Le renouvellement vise également à offrir aux piétons et cyclistes un environnement sécuritaire, confortable et efficace¹⁵³ ».

C'est le principe qui est globalement le plus consensuel, et un de ceux qui a suscité le plus de propositions. La consultation a ainsi permis de l'enrichir et de le préciser. Elle a également démontré combien ce principe est interdépendant de ceux portant sur les entrées de ville, la trame verte et les activités urbaines.

2.5.1 Connecter et désenclaver

Le secteur Bridge-Bonaventure doit être désenclavé et reconnecté aux zones environnantes. Il faut également mettre fin aux « *infraruptures*¹⁵⁴ », c'est-à-dire aux barrières internes qui le caractérisent. Le consensus est total à ce sujet. Certains quartiers et sous-secteurs à connecter ressortent de la consultation.

¹⁵¹ Conseil régional de l'environnement de Montréal, doc. 8.40, p. 7-8

¹⁵² Canada Maltage Compagnie Limitée, doc. 8.43, p. 2

¹⁵³ Ville de Montréal, doc. 3.1, p. 28

¹⁵⁴ MACH, doc. 8.16, p. 10

Reconnecter les sous-secteurs

Les résidents de la Cité du Havre et la Société du parc Jean Drapeau plaident pour une meilleure intégration du sous-secteur résidentiel au reste du territoire, en particulier pour les piétons et les cyclistes. Ils citent notamment la rue Mill et le pont Samuel-De Champlain¹⁵⁵.

Un autre sous-secteur sur lequel se sont focalisés les participants est le bassin Wellington¹⁵⁶, qui est souvent appelé bassin Peel dans les mémoires. Quel que soit le projet soutenu, stade de baseball ou milieu résidentiel, ils s'entendent sur le fait que la zone doit être facilement accessible à pied ou à vélo, mais aussi en transport en commun, et ce, depuis le reste du secteur Pointe-Saint-Charles ou le centre-ville.

Deux autres points ayant cristallisé l'intérêt de nombreux participants sont les entrées de ville et la rue Mill. ADM, ses clients et ses partenaires plaident en faveur du maintien de l'accès à cette dernière pour les camions de livraison (voir 2.5.3).

Reconnecter aux secteurs environnants

Selon des résidents de la Cité du Havre et la SPJD, le réseau de transport actif devrait rejoindre la station de métro Jean Drapeau¹⁵⁷, le Grand Quai du Vieux-Port¹⁵⁸, et le parc Arthur Therrien à Verdun¹⁵⁹.

D'autres acteurs recommandent de créer de nouvelles connexions entre le nord et le sud du canal de Lachine¹⁶⁰ pour soutenir le transport actif, mais également pour désengorger la rue Wellington et faciliter l'accès à la future station du REM, à Griffintown, et au centre-ville en général.

Revisiter la trame de rue

En plus de « *prévoir des infrastructures de transport pour faciliter les déplacements*¹⁶¹ », il sera nécessaire de revisiter la trame de rue locale. Le projet soumis par Action-Gardien prévoit le prolongement de la rue Centre jusqu'à la rue Bridge, et celui de la rue Oak jusqu'à la rue Saint-Patrick¹⁶². Le Regroupement d'acteurs culturels locaux demande une révision du « *tracé de la rue Riverside entre la rue Mill et le bâtiment de Canada Maltage de façon linéaire, tel qu'il était conçu*

¹⁵⁵ Les ensembles résidentiels Habitat 67 et Tropiques Nord, doc. 8.7, p. 12; Wayne Wood, doc. 9.4, p. 3

¹⁵⁶ Action-Gardien, doc. 8.38, p. 64; Nos Amours Baseball Inc., doc. 8.4, p. 3; Mark Poddubiuk, doc. 8.85.2, L. 1816-1819

¹⁵⁷ Le Syndicat de la copropriété Profil-O, doc. 8.2, p. 4

¹⁵⁸ Société du parc Jean-Drapeau, doc. 8.3, p. 7

¹⁵⁹ Société du parc Jean-Drapeau, doc. 8.3, p. 6

¹⁶⁰ Chambre de commerce et d'industrie du Sud-Ouest de Montréal, doc. 8.27, p. 7; Maurice Gareau, doc. 8.71, p. 2;

Destination Centre-Ville, doc. 8.72, p. 14; Gabriel Sévigny-Ferland, doc. 9.4, numéro 5

¹⁶¹ Julien Plouffe, doc. 9.6, numéro 13

¹⁶² Action-Gardien, doc. 8.38, p. 14

à l'origine, en incluant un accès aux industries limitrophes¹⁶³ ». Plus globalement, ce groupe a soumis un projet de réorganisation du secteur sur le modèle des super-îlots barcelonais avec une nouvelle trame de rue fondée sur une gradation des usages (voir 2.7). Enfin, Devimco suggère la création de nouvelles voies directement sur les terrains privés¹⁶⁴.

Pour terminer, point important, le désenclavement du secteur et de ses composantes doit être pensé pour toute l'année, incluant l'hiver¹⁶⁵.

2.5.2 Réduire la circulation de transit

La Ville souhaite améliorer la mobilité pour tous les modes de déplacement, tout en précisant que cela implique une diminution du transit automobile. La quasi-totalité des participants approuve ce dernier point.

Où et comment réduire la circulation?

En évoquant la diminution du transit automobile, la Ville cible particulièrement les corridors Bridge, Mill et Wellington, proposition qui reçoit l'appui de nombreux participants¹⁶⁶.

En toute logique avec les opinions portant sur les entrées de ville, la consultation montre l'unanimité autour de la question de la diminution du trafic sur l'axe Bonaventure, même si un participant prévient qu'un boulevard à six voies ne réduira pas la circulation¹⁶⁷. Un autre axe routier important est aussi porté à l'attention de la Ville. C'est l'avenue Pierre-Dupuy, qui est actuellement utilisée comme voie d'accès au casino, mais aussi comme un raccourci entre la Rive-Sud ou l'est de Montréal et le centre-ville, et ce, dans les deux sens¹⁶⁸. Des résidents de la Cité du Havre constatent que la circulation y est en augmentation¹⁶⁸. Ils préféreraient que cette voie soit réservée en priorité au trafic local, et émettent l'idée de la création d'un statut de circulation locale, accompagné de vignettes¹⁶⁹.

Des citoyens et des organismes de Pointe-Saint-Charles expriment également une forte envie de voir la circulation diminuer dans leur quartier, en particulier la circulation de transit¹⁷⁰. Une des principales solutions préconisées est le réaménagement de la trame de rue, solution également mentionnée par la Ville. Les propositions portent plus précisément sur la rue Bridge (voir 2.4.1) et la rue Centre (voir 2.5.1).

¹⁶³ Regroupement d'acteurs culturels et économiques du secteur, doc. 8.33, p. 49; Les Forges de Montréal, doc. 8.41, p. 14

¹⁶⁴ Devimco Immobilier, doc. 8.19, p. 4

¹⁶⁵ Société du parc Jean-Drapeau, doc. 8.3, p. 6; Le Syndicat de la copropriété Profil-O, doc. 8.2, p. 3

¹⁶⁶ Destination Centre-Ville, doc. 8.72, p. 8; Action-Gardien, doc. 8.38, p. 64

¹⁶⁷ Le Syndicat de la copropriété Profil-O, doc. 8.2, p. 5; Société du parc Jean-Drapeau, doc. 8.3, p. 5

¹⁶⁸ Le Syndicat de la copropriété Profil-O, doc. 8.2, p. 5

¹⁶⁹ Le Syndicat de la copropriété Profil-O, doc. 8.2, p. 6; Les ensembles résidentiels Habitat 67 et Tropiques Nord, doc. 8.7, p. 10

¹⁷⁰ Action-Gardien, doc. 8.38, p. 64; Le Détour de Pointe-Saint-Charles, doc. 8.61, p. 5; Centre des aînés de Pointe-Saint-Charles, doc. 8.58, p. 5 et p. 6; Pierre Bissonnette, doc. 9.1, numéro 4; Gabriel Sévigny-Ferland, doc. 9.4, numéro 5; Carrefour d'éducation populaire de Pointe-Saint-Charles, doc. 8.23, p. 2

D'autres solutions sont avancées pour réduire le trafic dans le secteur. Voyagez Futé propose la réduction des espaces de stationnement, accompagnée d'une tarification au juste coût¹⁷¹, ainsi que l'obligation pour les entreprises locales d'adopter un plan de gestion des déplacements¹⁷². Plusieurs organisations citent l'amélioration des transports actifs et collectifs¹⁷³. Un citoyen suggère l'ouverture de voies de covoiturage réservées sur le pont Samuel-De Champlain¹⁷⁴, et un autre, une tarification imposée pour les automobiles qui entrent dans Montréal¹⁷⁵.

Pourquoi réduire la circulation?

Les principales raisons évoquées pour justifier la réduction du trafic automobile sont la congestion¹⁷⁶, les impacts négatifs du transit sur la santé, la sécurité et le bien-être des résidents¹⁷⁷, ainsi que les impacts environnementaux causés par les énergies fossiles et les stationnements minéralisés¹⁷⁸. La Chambre de commerce et d'industrie du Sud-Ouest de Montréal (CCISOM) constate également que pour « *les entreprises, l'attractivité du secteur dépend notamment des conditions de circulation locales autant par ce qu'elles souhaitent être facilement accessibles par les employés, collaborateurs et clients que pour l'efficacité des livraisons qu'elles requièrent et génèrent*¹⁷⁹ ». L'organisation soutient ainsi la mise en place de mesures favorisant d'autres types de mobilité.

Pour terminer, il est à noter qu'un citoyen exprime une opinion inverse et affirme qu'une place prépondérante devrait être donnée à l'automobile dans ce secteur qui est à la fois une entrée et une sortie de Montréal¹⁸⁰.

2.5.3 Des divergences concernant le transport de marchandises

Les acteurs économiques du secteur, ainsi que certains de leurs clients et partenaires, partagent leur besoin que le transport de marchandises par camion et par train y soit maintenu¹⁸¹. Pour les clients et fournisseurs d'ADM, l'accès à la rue Mill pour les camions est indispensable¹⁸², et

¹⁷¹ Voyagez Futé, doc. 8.76, p. 10

¹⁷² Voyagez Futé, doc. 8.76, p. 11

¹⁷³ Le Détour de Pointe-Saint-Charles, doc. 8.61, p. 5; Centre des aînés de Pointe-Saint-Charles, doc. 8.58, p. 5 et p. 6; Vélo Québec, doc. 8.77, p. 2

¹⁷⁴ Pierre Brisset, doc. 9.3, numéro 5

¹⁷⁵ Mariano Ventresca, doc. 9.4, numéro 2

¹⁷⁶ Fouzia El moumene, doc. 9.4, numéro 6

¹⁷⁷ Habiter Ville-Marie, doc. 8.14, p. 16

¹⁷⁸ Conseil régional de l'environnement de Montréal, doc. 8.40, p. 11; Hilah Silver, doc. 9.5, numéro 4

¹⁷⁹ Chambre de commerce et d'industrie du Sud-Ouest de Montréal, doc. 8.27, p. 6

¹⁸⁰ Claude Parent, doc. 9.4, numéro 1

¹⁸¹ Administration portuaire de Montréal, doc. 8.21, p. 6; Canadien National, doc. 8.70, p. 7; Canada Maltage Compagnie Limitée, doc. 8.43, p. 4

¹⁸² La Petite Bretonne, doc. 8.45, p. 1; Boulart, doc. 8.47, p. 3; Farinex, doc. 8.44, p. 1; Ventes Rudolph, doc. 8.42, p. 1; Catelli, doc. 8.48, p. 2

l'annonce des résultats de l'appel à propositions de la SIC pour la Pointe-du-Moulin est source d'inquiétude, car ils pourraient remettre cet accès en question.

Le maintien de conditions favorables au transport de marchandises pour la fonction productive est également encouragé par le Regroupement d'acteurs culturels et économiques du secteur, animé par les Forges de Montréal¹⁸³, mais devrait être limité à des axes de circulation spécifiques. Action-Gardien se range à ce point de vue en recommandant de « *canaliser le transport de marchandises aux endroits appropriés pour desservir les zones d'emploi*¹⁸⁴ ».

D'autre part, un groupe rassemblant des citoyens et une entreprise, Ray-Mont Logistiques, plaide en faveur d'une réduction du transport de marchandises sur le territoire. Pour Ray-Mont Logistiques, le « *camionnage rajoute un fardeau considérable aux infrastructures routières et cause également des enjeux de congestion et de sécurité routière dans le secteur. Malgré les mesures mises en place par l'entreprise et ses partenaires, il devient de plus en plus difficile de contrôler les nuisances dans ce contexte actuel*¹⁸⁵ ». Deux citoyens partagent le même constat et souhaitent le départ de cet acteur¹⁸⁶.

2.5.4 Favoriser les transports actifs

« *Une trame reconnectée permettrait [...] d'encourager les déplacements actifs dont les bénéfices pour la santé publique et la lutte contre les changements climatiques sont bien documentés*¹⁸⁷ ». C'est en partie pourquoi les recommandations en ce sens ont été si transversales durant la consultation (voir principes 1, 2 et 4). De plus, elles visent autant les résidents que les touristes, les travailleurs¹⁸⁸ ou les usagers en transit¹⁸⁹. La tendance se confirme avec le principe 3. En effet, tous les groupes d'acteurs veulent « *développer le réseau de transport actif*¹⁹⁰ ».

Bonifier les voies de déplacement existantes

En premier lieu, les participants recommandent de s'appuyer sur les aménagements existants sur le secteur et au-delà. La Ville pourrait ainsi « *créer des liens avec le réseau cyclable et de promenades piétonnes déjà existants (canal-de-Lachine, Cité du Havre, Pointe-du-Moulin, Vieux-Port)*¹⁹¹ », et remettre en utilisation le pont tournant au-dessus du canal en le transformant en lien actif¹⁹².

¹⁸³ Regroupement d'acteurs culturels et économiques du secteur, doc. 8.33, p. 53

¹⁸⁴ Action-Gardien, doc. 8.38, p. 64

¹⁸⁵ Ray-Mont Logistiques, doc. 8.31, p. 6

¹⁸⁶ Maurice Gareau, doc. 8.71, p. 1; Derek Robertson, doc. 8.90.2, L. 846-894

¹⁸⁷ MACH, doc. 8.16, p. 10

¹⁸⁸ RÉSO, doc. 8.35, p. 4; Action-Gardien, doc. 8.38, p. 64

¹⁸⁹ Conseil régional de l'environnement, doc. 8.40, p. 9

¹⁹⁰ Chambre de commerce et d'industrie du Sud-Ouest de Montréal, doc. 8.27, p. 7

¹⁹¹ Regroupement d'acteurs culturels et économiques du secteur, doc. 8.33, p. 37

¹⁹² Action-Gardien, doc. 8.38, p. 36; Quartier de l'innovation, doc. 8.17, p. 12; Clinique communautaire de Pointe-Saint-Charles, doc. 8.18, p. 16; Centre des aînés de Pointe-Saint-Charles, doc. 8.58, p. 6

Cependant, le réseau local n'est pas optimal, notamment du point de vue de l'aménagement et de la sécurité. La Société du parc Jean-Drapeau propose alors de « *réaménager intégralement le tronçon corridor cyclable situé sous l'autoroute Bonaventure et reliant le bassin Peel à l'avenue Pierre Dupuy (rue Riverside et chemin des Moulins) afin d'y intégrer un cheminement piéton, de faciliter et sécuriser les traversées aux différentes intersections, faciliter son déneigement et proposer un environnement plus convivial aux utilisateurs des modes actifs*¹⁹³ ». Quant au trottoir du côté sud de l'avenue Pierre-Dupuy¹⁹⁴, il mériterait d'être élargi selon des acteurs locaux.

Créer de nouveaux liens

Le futur parc linéaire prévu le long du fleuve représente pour plusieurs une précieuse opportunité de créer un lien cyclable et piétonnier qui relierait la Rive-Sud au centre-ville, mais également à la Cité du Havre, au Vieux-Port et à Pointe-Saint-Charles. Pour atteindre ce dernier objectif, la création de passerelles au-dessus des voies ferrées entre le fleuve et le parc Marguerite-Bourgeoys est la solution privilégiée par les participants¹⁹⁵. Quant au Vieux-Port, la SPJD suggère la création d'une passerelle levante entre le Grand Quai et la Cité du Havre¹⁹⁶.

Désenclaver la Cité du Havre passerait également par la création d'une voie piétonnière et cycliste entre la rue des Irlandais et la rue Mill¹⁹⁷, ainsi que la création de trottoirs et d'un « *lien cycliste adéquat* » vers la rue Bridge. Enfin, les représentants d'Habitat 67 et Tropiques Nord et un citoyen ajoutent que ces aménagements devront être arrimés avec ceux qui seront implantés sur le pont Samuel-De Champlain¹⁹⁸.

Utiliser d'autres leviers

La consultation a fait émerger d'autres manières de soutenir le transport actif, outre l'aménagement de voies réservées. Voyagez Futé adresse une recommandation aux entreprises du secteur, qui pourraient inciter leurs employés à marcher ou faire du vélo en mettant à leur disposition des cheminements sécuritaires sur leurs terrains, des supports à vélos, des douches et des vestiaires¹⁹⁹. D'autres participants plaident pour que les voies de transport actif soient accessibles en toute saison²⁰⁰, et donc déneigées l'hiver²⁰¹. Enfin, le Regroupement d'acteurs

¹⁹³ Société du parc Jean-Drapeau, doc. 8.3, p. 6

¹⁹⁴ Le Syndicat de la copropriété Profil-O, doc. 8.2, p. 11

¹⁹⁵ Action-Gardien, doc. 8.38, p. 36; Clinique communautaire de Pointe-Saint-Charles, doc. 8.18, p. 16; Centre des aînés de Pointe-Saint-Charles, doc. 8.58, p. 6

¹⁹⁶ SPJD, doc. 8.3, p. 7

¹⁹⁷ Le Syndicat de la copropriété Profil-O, doc. 8.2, p. 11

¹⁹⁸ Les ensembles résidentiels Habitat 67 et Tropiques Nord, doc. 8.7, p. 12; Wayne Wood, doc. 9.4, p. 3

¹⁹⁹ Voyagez Futé, doc. 8.76, p. 10

²⁰⁰ François Dandurand, doc. 9.4, numéro 8

²⁰¹ Maurice Gareau, doc. 8.71, p. 2; Société du parc Jean-Drapeau, doc. 8.3, p. 6; Le Syndicat de la copropriété Profil-O, doc. 8.2, p. 11

culturels et économiques du secteur et Voyagez Futé recommandent l'implantation de stations de vélos en libre-service à proximité des lieux d'attrait du territoire²⁰².

Adopter des mesures visant à protéger la sécurité des piétons et cyclistes est une autre recommandation récurrente pour favoriser ces modes de déplacement. Les mesures suggérées incluent : l'ajout d'arrêts et de feux de signalisation²⁰³; la suppression des traversées inutiles des voies routières, notamment autour de l'usine Canada Maltage²⁰⁴; le déplacement de la piste cyclable de la rue Riverside vers un tracé protégé du camionnage autour de l'usine Canada Maltage²⁰⁵; l'amélioration des passages à niveau²⁰⁶, notamment par la création de structures en hauteur²⁰⁷; et l'ajout de barrières de protection le long des voies ferrées²⁰⁸.

Quelques voix plus nuancées

Même s'ils sont en principe en faveur des transports actifs, quelques grands acteurs du secteur ainsi qu'un citoyen²⁰⁹ apportent des nuances aux propositions précédentes.

ADM encourage ainsi la Ville à privilégier un parcours cyclable sur les terrains de Parcs Canada plutôt que la création d'une nouvelle piste sur la rue Mill²¹⁰, afin de permettre une mixité des modes de transport qui ne pénalise pas le camionnage. D'ailleurs, cette préoccupation pour la cohabitation entre piétons, cyclistes et transporteurs, et pour la sécurité des usagers est partagée par plusieurs²¹¹.

Parcs Canada nuance également l'enthousiasme pour le développement du réseau de transports actifs. Contrairement à ADM, l'organisation ne recommande pas une densification du réseau cyclable le long du canal, car les pistes y sont déjà très achalandées. Elle y privilégie donc une circulation uniquement de type récréatif²¹².

2.5.5 Améliorer les transports collectifs

« Une mobilité améliorée implique une augmentation accrue de la desserte en transport collectif dans l'ensemble du secteur²¹³ » et ce, pour tout l'éventail des types de transports collectifs.

²⁰² Regroupement d'acteurs culturels et économiques du secteur, doc. 8.33, p. 51; Voyagez Futé, doc. 8.76, p. 8

²⁰³ Le Syndicat de la copropriété Profil-O, doc. 8.2, p. 6

²⁰⁴ Regroupement d'acteurs culturels et économiques du secteur, doc. 8.33, p. 51

²⁰⁵ Canada Maltage Compagnie Limitée, doc. 8.43, p. 4; Les Forges de Montréal, doc. 8.41, p. 14

²⁰⁶ Conseil régional de l'environnement de Montréal, doc. 8.40, p. 10

²⁰⁷ Canadien National, doc. 8.70, p. 5

²⁰⁸ Canadien National, doc. 8.70, p. 6

²⁰⁹ Daniel Juneau, doc. 9.1, numéro 6

²¹⁰ ADM Agri-Industries Company, doc. 8.12, p. 58

²¹¹ Cycle Capital Management, doc. 8.28, p. 8; Bâtir son quartier, doc. 8.34, p. 6; Le Syndicat de la copropriété Profil-O, doc. 8.2, p. 3; Société du parc Jean-Drapeau, doc. 8.3, p. 4; Canada Maltage Compagnie Limitée, doc. 8.43, p. 4

²¹² Parcs Canada, doc. 8.79, p. 27

²¹³ Ville de Montréal, doc. 3.1, p. 28

Autobus

Voyagez Futé constate que le secteur « *est desservi par une ligne d'autobus du RTL et six (6) lignes de la STM* ». L'organisation ajoute que la ligne 74 est celle qui détient le plus d'arrêts dans le secteur (6), mais ne circule que trois fois par heure au maximum²¹⁴. Par ailleurs, aucune ligne ne dessert les résidences de la Cité du Havre²¹⁵. Les participants recommandent ainsi de créer de nouvelles lignes destinées aux travailleurs et aux résidents du secteur, mais également pour le connecter aux quartiers avoisinants. Voici leurs propositions de nouvelles lignes :

- « *Dans l'axe de l'avenue Pierre Dupuy et du pont de la Concorde, entre la future station du REM le parc Jean Drapeau, le Casino et la station de métro Jean Drapeau* » (ligne qui desservirait les résidents de la Cité du Havre et irait, à terme, jusqu'à la potentielle station REM du bassin Peel)²¹⁶;
- Sur la rue Mill (et en lien avec l'avenue Pierre-Dupuy), pour « *assurer la desserte des lieux d'attrait et ouverts au public tels qu'Espace Verre ou les Forges de Montréal*²¹⁷ »;
- Vers le métro Charlevoix, notamment afin de faciliter l'accès aux emplois locaux²¹⁸.

Plusieurs demandent également une augmentation de la fréquence des passages, incluant la nuit²¹⁹, ainsi qu'un resserrement et une sécurisation des arrêts. Des acteurs locaux précisent qu'une fréquence aux 10 minutes au maximum et un arrêt tous les 400 mètres seraient adéquats²²⁰.

Future station du réseau électrique métropolitain (REM)

L'emplacement exact de la future station du REM était inconnu au début de la consultation et a été annoncé officiellement le 11 octobre 2019²²¹, soit après la fin de la période d'audition des opinions; elle sera située dans Griffintown. Cependant, la Ville pourrait envisager l'implantation d'une deuxième station dans Bridge-Bonaventure, sous certaines conditions. Cette inconnue a été déplorée, mais n'a pas empêché de nombreux participants d'émettre des propositions au sujet de la station du REM, qui sont donc présentées ici.

²¹⁴ Voyagez Futé, doc. 8.76, p. 5

²¹⁵ Idem; Le Syndicat de la copropriété Profil-O, doc. 8.2, p. 4

²¹⁶ Société du parc Jean-Drapeau, doc. 8.3, p. 6; Le Syndicat de la copropriété Profil-O, doc. 8.2, p. 4

²¹⁷ Regroupement d'acteurs culturels et économiques du secteur, doc. 8.33, p. 51

²¹⁸ Chambre de commerce et d'industrie du Sud-Ouest de Montréal, doc. 8.27, p. 7

²¹⁹ Carrefour d'éducation populaire de Pointe-Saint-Charles, doc. 8.23, p. 3

²²⁰ Regroupement d'acteurs culturels et économiques du secteur, doc. 8.33, p. 51

²²¹ Ville de Montréal, doc. 6.8

L'implantation d'une station dans le secteur recevrait un appui assez fort. Trois arguments se distinguent, considérant que cela contribuerait à désenclaver le secteur de façon générale :

- Cela permettrait de développer la fonction économique du territoire en le rendant plus accessible, notamment pour les employés et donc plus attrayant pour les entreprises²²²;
- Cela faciliterait le développement d'une zone de type TOD (*transit-oriented development*), à densité élevée, avec une mixité de fonctions et, notamment une fonction résidentielle accrue²²³, qui devrait, selon un organisme, favoriser la mixité sociale pour être acceptable²²⁴;
- Cela serait un facteur facilitant pour la création d'un stade de baseball qui accueillerait potentiellement une équipe de la Ligue majeure de baseball (LMB)²²⁵.

Si une station de REM était implantée, elle devrait être un pôle multimodal vers lequel convergent les autres modes de déplacement actif et collectif du secteur²²⁶. La CCMM précise notamment qu'à court terme, « *il sera primordial de relier par des systèmes de passerelles piétonnes les terrains enclavés au sud du bassin Peel avec une éventuelle station dans Griffintown*²²⁷ ». Pour la CCISOM, des parcours actifs et sécuritaires devront relier la station aux lieux d'emplois du secteur²²⁸. Quant au Groupe MACH, il affirme que la trame de rues et le réseau de transport en commun devraient se « *brancher simplement et directement à la future station et aux quartiers avoisinants, soit le Vieux-Montréal, Griffintown et PSC*²²⁹ ».

Enfin, quelques participants émettent des recommandations quant à l'aménagement d'une éventuelle future station :

- Elle devrait être accessible pour tous et par tous les temps, et donc inclure des ascenseurs²³⁰;
- Ses environs devraient faire l'objet de mesures d'apaisement et de convivialité²³¹;
- La dimension « *architecturale, urbanistique et paysagère* » des liens entre les stations ne doit pas être oubliée²³².

²²² Chambre de commerce du Montréal métropolitain, doc. 8.80, p. 6; Quartier de l'innovation, doc. 8.17, p. 7; Chambre de commerce et d'industrie du Sud-Ouest de Montréal, doc. 8.27, p. 6; MACH, doc. 8.16, p. 10; Réjean Benoît, doc. 9.4, numéro 10; Action-Gardien, doc. 8.38, p. 60

²²³ Ray-Mont Logistiques, doc. 8.31, p. 7; Devimco Immobilier, doc. 8.19, p. 4; Chambre de commerce du Montréal métropolitain, doc. 8.80, p. 5

²²⁴ Bâtir son quartier, doc. 8.34, p. 4

²²⁵ Groupe baseball Montréal, doc. 8.20, p. 4

²²⁶ Habiter Ville-Marie, doc. 8.14, p. 16; Parcs Canada, doc. 8.79, p. 23; Écotech Québec, doc. 8.54, p. 2

²²⁷ Chambre de commerce du Montréal métropolitain, doc. 8.80, p. 6

²²⁸ Chambre de commerce et d'industrie du Sud-Ouest de Montréal, doc. 8.27, p. 7

²²⁹ Groupe MACH, doc. 8.16, p. 10

²³⁰ Carrefour d'éducation populaire de Pointe-Saint-Charles, doc. 8.23, p. 3

²³¹ Conseil régional de l'environnement de Montréal, doc. 8.40, p. 11; Destination centre-ville, doc. 8.72, p. 6

²³² Héritage Montréal, doc. 8.91.1, L. 1059-1067

Autres types de transport collectif

Bien que le REM et les lignes d'autobus aient concentré la majorité des opinions sur le transport collectif, quelques modes de déplacement alternatifs ont été suggérés pour le secteur :

- L'autopartage : il faudrait prévoir d'intégrer le secteur au territoire desservi par Communauto et autres services de voitures partagées²³³.
- Les navettes terrestres : il serait pertinent de prévoir un service de navettes publiques pour faciliter le transport des résidents locaux, notamment les personnes âgées, vers les commerces de proximité²³⁴.
- Les navettes fluviales : « *étudier la possibilité d'améliorer la connectivité entre le parc Jean Drapeau, le parc de Dieppe et le Vieux Montréal par un service de navette fluviale amélioré avec plusieurs arrêts*²³⁵ ».

2.5.6 Planifier l'accessibilité universelle

La Fédération des coopératives d'habitation intermunicipale du Montréal métropolitain (FECHIMM) appelle la Ville de Montréal à faire « *du secteur Bridge-Bonaventure un quartier exemplaire en termes d'accessibilité universelle*²³⁶ ». Pour y parvenir, elle propose la mise en place de plusieurs « *types d'aménagement urbain diversifiés pour répondre aux différentes limitations fonctionnelles, par exemple des feux sonores à toutes les intersections qui disposent de feux de circulation*²³⁷ ». Habiter Ville-Marie ajoute l'idée d'un service de transport collectif et de navettes pour les personnes à mobilité réduite²³⁸.

Enfin, le Carrefour d'éducation populaire de Pointe-Saint-Charles mentionne que l'accessibilité universelle ne concerne pas que les personnes en fauteuil roulant, mais également celles maniant des poussettes²³⁹.

La question de la station du REM a permis d'entrevoir le lien étroit entre les infrastructures et aménagements de transports et les vocations envisagées. En effet, la mobilité doit servir les usagers d'un territoire, et donc être planifiée en cohérence avec les usages qui en sont faits.

²³³ Regroupement d'acteurs culturels et économiques du secteur, doc. 8.33, p. 51; Pascale Fleury, doc. 8.92.1, L. 2636

²³⁴ Club populaire des consommateurs de Pointe-Saint-Charles, doc. 8.64, p. 4; Centre des aînés de Pointe-Saint-Charles, doc. 8.58, p. 6

²³⁵ Société du parc Jean-Drapeau, doc. 8.3, p. 6

²³⁶ FECHIMM, doc. 8.68, p. 12

²³⁷ Idem

²³⁸ Habiter Ville-Marie, doc. 8.14, p. 16

²³⁹ Carrefour d'éducation populaire de Pointe-Saint-Charles, doc. 8.23, p. 3

2.6 Principe 5 : les activités économiques et urbaines

Cumulées, les thématiques Vocation et Usages représentent plus de la moitié des opinions recueillies en ligne de cette consultation. Les vocations actuelles, potentielles et les conditions de cohabitation sur le territoire ont fait l'objet d'un atelier de concertation qui a rassemblé une quarantaine de parties prenantes. L'enjeu de savoir quelles activités urbaines conserver et développer sur le territoire est majeur. Pour la Ville, « *le renouvellement souhaité implique [...] que l'introduction de nouvelles activités soit compatible avec le milieu d'insertion*²⁴⁰ », mais les groupes de participants ne définissent pas ce milieu d'insertion de la même manière, ce qui donne lieu à des visions et des projets différents pour le territoire. On retrouve cependant quelques consensus relatifs et une volonté répandue de mettre en œuvre des conditions de cohabitation sur le territoire.

2.6.1 Des consensus relatifs

Conserver la mixité des fonctions²⁴¹ ***pour créer un milieu de vie***

Tous les participants soutiennent une mixité de fonctions; beaucoup prônent un milieu de vie complet et équilibré qui permettrait, à l'échelle du secteur, de vivre, travailler et se divertir²⁴². Cela implique d'implanter plus de services et de commerces de proximité, notamment alimentaires, qui font actuellement défaut²⁴³. Ceux-ci desserviraient à la fois les visiteurs, les travailleurs et les résidents du secteur, mais aussi les quartiers limitrophes.

Concernant la mixité des fonctions, c'est l'ordre des fonctions à prioriser et l'emplacement de chacune qui varient selon les grands projets qui ont été proposés : l'écoquartier des artisans et métiers, le milieu de vie complet conçu lors de l'opération populaire d'aménagement (OPA) menée par Action-Gardien, le *hub* de technologies vertes, et le stade de baseball. De manière générale, la fonction économique prime, mais avec des nuances sur les activités à développer. Suivent les fonctions résidentielles et récréotouristiques.

²⁴⁰ Ville de Montréal, doc. 3.1, p. 30

²⁴¹ Note : les termes fonction et vocation sont ici utilisés comme des synonymes

²⁴² Regroupement économique et social du Sud-Ouest, doc. 8.35, p. 2; Bâtir son quartier, doc. 8.34, p. 5; Écotech Québec, doc. 8.54, p. 4; Cycle Capital Management, doc. 8.28, p. 7; Gilles Chatel, doc. 8.8, p. 3

²⁴³ Groupe Sélection, doc. 8.67, p. 6; Bâtir son quartier, doc. 8.34, p. 5; Regroupement Information Logement, doc. 8.29, p. 10; Conseil régional de l'environnement de Montréal, doc. 8.40, p. 18; Habiter Ville-Marie, doc. 8.14, p. 16; Fédération des coopératives d'habitation intermunicipale du Montréal métropolitain, doc. 8.68, p. 7; Carole Pinsonneault, doc. 9.6, numéro 5; Marie-Michel Nadeau, doc. 9.6, numéro 8; Mark Poddubiuk, doc. 8.85.2, L. 1862-1863; Pascale Fleury, doc. 8.92.1, L. 2548-2549; Synthèse des rencontres de préconsultation, doc. 6.2, p. 3; Devimco Immobilier, doc. 8.19, p. 5; Action-Gardien, doc. 8.38, p. 77-78; Stéphane Lampron, doc. 8.10, p. 1; Écotech Québec, doc. 8.54, p. 4; Hubert Gagné-Marceau, doc. 9.6, numéro 10; Gilles Chatel, doc. 8.8, p. 3; Regroupement d'acteurs culturels et économiques du secteur, doc. 8.33, p. 23; Les Forges de Montréal, doc. 8.41, p. 11; Guillaume Le Nigen, doc. 9.6, numéro 3

Enfin, il est à noter qu'au-delà de la mixité des fonctions, de nombreux participants souhaitent que la mixité sociale soit encouragée dans le secteur, que ce soit par le type de logements, de services ou d'emplois qui y seront développés²⁴⁴.

Mettre en place des conditions de cohabitation

La présence d'activités industrielles génératrices de nuisances et de trafic dans le secteur a déjà mobilisé des acteurs comme le Port de Montréal autour de mesures de bonne cohabitation avec les autres usagers, comme la création de comités de bon voisinage. Plusieurs participants émettent des propositions parfois très précises afin d'aller plus loin :

- Informer toutes les parties prenantes de la réalité des nuisances présentes dans le secteur²⁴⁵, incluant les futurs acheteurs ou locataires²⁴⁶;
- Éviter d'autoriser des « usages résidentiels ou incompatibles avec les activités en place » et respecter des distances de sécurité minimale entre usages industriels et usages sensibles²⁴⁷;
- Appliquer de bonnes pratiques issues des lignes directrices quant à l'aménagement du territoire à proximité des voies ferrées²⁴⁸ et d'avis scientifiques sur la lutte au bruit environnemental²⁴⁹;
- Impliquer les acteurs locaux et leurs experts lors de la réalisation d'études, de l'élaboration de mesures d'atténuation et de la diffusion d'un plan de mesures d'urgence²⁵⁰;
- Créer des zones tampons²⁵¹ entre l'industriel lourd et les fonctions plus sensibles, notamment par une gradation des usages²⁵², et installer des « aménagements pouvant à la fois mitiger les nuisances sonores et améliorer la qualité paysagère des lieux²⁵³ », comme des écrans végétaux²⁵⁴ ou sonores²⁵⁵;

²⁴⁴ Bâtir son quartier, doc. 8.34, p. 3; Serge Turgeon, doc. 9.1, numéro 1; Pierre Bissonnette, doc. 9.1, numéro 4; Audrey Bégin, doc. 9.1, numéro 12; Hubert Gagné-Marceau, doc. 9.6, numéro 10; Quartier de l'innovation, doc. 8.17, p. 11; Francis Waddell, doc. 8.66, p. 4; Clément François-Xavier, doc. 9.1, numéro 11; Gilles Chatel, doc. 8.8, p. 4

²⁴⁵ Administration portuaire de Montréal, doc. 8.21, p. 6

²⁴⁶ Idem

²⁴⁷ Agri-Industries Company, doc. 8.12, p. 6 et 56; John Bradley, doc. 9.5, numéro 8; Travailleurs et Travailleuses unis de l'alimentation et du commerce, doc. 8.49, p. 3

²⁴⁸ Canadien National, doc. 8.80, p. 8

²⁴⁹ Agri-Industries Company, doc. 8.12, p. 57-58

²⁵⁰ Agri-Industries Company, doc. 8.12, p. 57

²⁵¹ Bâtir son quartier, doc. 8.34, p. 6; Clinique communautaire de Pointe-Saint-Charles, doc. 8.18, p. 8; Sollio Agriculture, doc. 8.9, p. 3; Regroupement Information Logement, doc. 8.29, p. 10

²⁵² Regroupement d'acteurs culturels et économiques du secteur, doc. 8.33, p. 21 et 23; A3B, doc. 8.26, p. 7

²⁵³ Conseil régional de l'environnement de Montréal, doc. 8.40, p. 19

²⁵⁴ Opération populaire d'aménagement, doc. 8.82.2, L. 1179-1204; Mark Poddubiuk, doc. 8.85.2, L. 1850-1852; Centre des aînés de Pointe-Saint-Charles, doc. 8.58, p. 7; Club populaire des consommateurs de Pointe-Saint-Charles, doc. 8.64, p. 6

²⁵⁵ Canadien National, doc. 8.70, p. 7

- Repenser les parcours et les créneaux horaires du camionnage²⁵⁶;
- Modifier et sécuriser la trame de rue²⁵⁷ (voir 2.5.1 et 2.5.4).

Différencier les sous-secteurs

Sous le principe 5, la Ville différencie plusieurs sous-secteurs. Elle propose que les fonctions actuelles du Parc d'entreprises de la Pointe-Saint-Charles et de la Cité du Havre soient consolidées, et entrevoit en revanche un fort potentiel de renouveau autour des bassins Peel et Wellington, sans apporter plus de précisions. Cette différenciation se retrouve dans la majorité des propositions issues de la consultation, qui portent souvent sur un sous-secteur en particulier.

Les résultats de la consultation confirment la vocation résidentielle de la Cité du Havre et dénotent un souhait de conserver et renforcer la vocation d'emplois du secteur dans son ensemble, en particulier dans le PEPSC²⁵⁸. Quant au bassin Wellington et la Pointe-du-Moulin, ils ont fait l'objet de propositions de visions et de projets spécifiques, mais parfois incompatibles, qui seront présentés en détail à la section 2.6.4. Ces résultats confirment que les « *sous-secteurs à l'étude ont pour trait commun la grande diversité de l'usage du territoire*²⁵⁹ ».

Améliorer la résilience écologique du secteur

Un autre souhait transversal lors de la consultation est celui de saisir l'occasion de rendre le secteur dans son ensemble plus résilient et plus vert. De très nombreuses actions ont été suggérées pour y parvenir, portant sur un vaste éventail de thématiques en lien avec l'écologie et le développement durable, qui vont plus loin que les propositions émises par la Ville sous les principes sur la mobilité et la trame verte :

- Optimiser la gestion de l'eau, notamment des eaux pluviales : récupération, drainage et rétention, et traitement²⁶⁰;
- Aller vers une autonomie énergétique²⁶¹;
- Optimiser la gestion des déchets : faciliter le compostage²⁶², implanter un centre de biométhanisation dans le secteur²⁶³;

²⁵⁶ Amir El Etr, doc. 8.51, p. 3

²⁵⁷ Idem

²⁵⁸ Pascale Fleury, doc. 8.92.1, L. 2536-2546; La Cité des Bâisseurs de Pointe-Saint-Charles, doc. 8.1, p. 3; Ray-Mont Logistiques, doc. 8.31, p. 16; Le Détour de Pointe-Saint-Charles, doc. 8.61, p. 5; Groupe Sélection, doc. 8.67, p. 6; Gabriel Sévigny-Ferland, doc. 9.1, numéro 5; Synthèse des rencontres de préconsultation, doc. 6.2, p. 3

²⁵⁹ Chambre de commerce du Montréal métropolitain, doc. 8.80, p. 6 et p. 7

²⁶⁰ Voyagez Futé, doc. 8.76, p. 10; Regroupement d'acteurs culturels et économiques du secteur, doc. 8.33, p. 55; Association des architectes paysagistes du Québec, doc. 8.24, p. 14-15; Parcs Canada, doc. 8.79, p. 27; Opération populaire d'aménagement, doc. 8.82.2, L. 1078-1085; Les ensembles résidentiels Habitat 67 et Tropiques Nord, doc. 8.7, p. 19

²⁶¹ Regroupement d'acteurs culturels et économiques du secteur, doc. 8.33, p. 55; Groupe baseball Montréal, doc. 8.20, p. 4 et p. 5; Derek Robertson, doc. 8.90.2, L. 636-647

²⁶² Groupe baseball Montréal, doc. 8.20, p. 7; Regroupement d'acteurs culturels et économiques du secteur, doc. 8.33, p. 55

²⁶³ Regroupement d'acteurs culturels et économiques du secteur, doc. 8.33, p. 55

- Accroître le verdissement, notamment pour réduire les îlots de chaleur : toits verts²⁶⁴, agriculture urbaine²⁶⁵, création d'îlots de fraîcheur²⁶⁶;
- Décontaminer le secteur : envisager de recourir à la phytoremédiation²⁶⁷, incluant les terrains privés²⁶⁸; continuer la décontamination des abords du fleuve²⁶⁹;
- Favoriser la construction de bâtiments durables²⁷⁰ : carboneutres, peu gourmands en énergie, avec des installations de récupération de l'eau de pluie;
- Privilégier des activités économiques durables²⁷¹ (même si ce qui constitue une activité durable ne fait pas consensus) et l'économie circulaire²⁷²;
- Augmenter la densité pour dégager de l'espace au sol à consacrer au verdissement²⁷³;
- Aménager le PEPSC en véritable écoparc industriel, au service d'une économie verte, durable et circulaire²⁷⁴.

Action-Gardien incite la Ville à mettre l'emphasis sur cet enjeu en ajoutant un principe transversal aux cinq déjà proposés : « *Un milieu de vie écologique et résilient face à la crise climatique*²⁷⁵ ».

2.6.2 Sous la vocation économique : plusieurs visions

Si la vocation économique du secteur est reconnue²⁷⁶, plusieurs visions existent quant au type d'économie à y développer en priorité. Les acteurs locaux, logistiques, industriels ou artisanaux, prônent le maintien de leurs activités. Un groupe d'acteurs affiliés au Quartier de l'innovation, voisin de Bridge-Bonaventure, insistent plutôt pour une vocation économique fondée sur l'innovation et les technologies propres.

Assurer la pérennité de l'existant et développer en complémentarité

Le secteur est considéré par beaucoup comme le berceau industriel du Canada. Ce patrimoine reste vivant grâce à la présence d'industries lourdes, d'infrastructures de transport et de métiers

²⁶⁴ Quartier de l'innovation, doc. 8.17, p. 11

²⁶⁵ Centre des aînés de Pointe-Saint-Charles, doc. 8.58, p. 7; Club populaire des consommateurs de Pointe-Saint-Charles, doc. 8.64, p. 6; Pierre Bissonnette, doc. 9.1, numéro 4; Mark Poddubiuk, doc. 8.85.2, L. 1857-1860; Stéphane Lampron, doc. 8.10, p. 2 et doc. 9.5, numéro 3; Derek Robertson, doc. 8.90.2, L. 652-657; COPRIM Inc., doc. 8.32, p. 6

²⁶⁶ Josée Ann Maurais, doc. 8.60, p. 1

²⁶⁷ Regroupement d'acteurs culturels et économiques du secteur, doc. 8.33, p. 57; Philippe Poissant, doc. 9.1, numéro 10; Phyllis Lambert, doc. 8.37, p. 4

²⁶⁸ Conseil régional de l'environnement de Montréal, doc. 8.40, p. 17

²⁶⁹ Action-Gardien, doc. 8.38, p. 98; Philippe Poissant, doc. 9.1, numéro 10; Clinique communautaire de Pointe-Saint-Charles, doc. 8.18, p. 15

²⁷⁰ La Cité des Bâtisseurs de Pointe-Saint-Charles, doc. 8.1, p. 3; Quartier de l'innovation, doc. 8.17, p. 11; Groupe baseball Montréal, doc. 8.20, p. 7

²⁷¹ Conseil des métiers d'art du Québec, doc. 8.75, p. 4; Canadien National, doc. 8.70, p. 6; Écotech Québec, doc. 8.54, p. 4

²⁷² Écotech Québec, doc. 8.54, p. 3

²⁷³ Quartier de l'innovation, doc. 8.17, p. 11; Maurice Gareau, doc. 8.71, p. 1; Devimco Immobilier, doc. 8.19.2, L. 2009-2011

²⁷⁴ Action-Gardien, doc. 8.38, p. 87

²⁷⁵ Action-Gardien, doc. 8.38, p. 52

²⁷⁶ Chambre de commerce et d'industrie du Sud-Ouest de Montréal, doc. 8.27, p. 5; Écotech Québec, doc. 8.54, p. 4

artisans, dans une concentration atypique à l'échelle métropolitaine²⁷⁷. Selon la CCMM, son avenir ne peut être envisagé comme celui d'une friche²⁷⁸. Un groupe de participants, constitué principalement d'acteurs locaux, suggère donc de profiter de la position stratégique des acteurs existants et des infrastructures-clés du territoire²⁷⁹, et de consolider sa fonction industrielle et productive²⁸⁰. Pour Montréal International, ces activités sont structurantes et contribuent à l'attractivité internationale de Montréal²⁸¹.

Un des projets proposés par les acteurs locaux est la création d'un carrefour d'emplois artisanaux autour des entreprises en place, comme Espace Verre et Les Forges de Montréal, et donc localisés dans la zone Mill/Riverside. Le carrefour regrouperait des espaces de production, de formation, d'exposition et sensibilisation, et d'expérimentation²⁸². Il pourrait ainsi inclure des écoles-ateliers, des fab labs, mais aussi des bureaux et contribuerait à créer des emplois²⁸³. Un tel projet permettrait de répondre à une demande en espaces d'ateliers qui font défaut à Montréal²⁸⁴, et de faire de la production artisanale un « *usage structurant pour la vitalité économique et urbaine du secteur*²⁸⁵ ». Il suscite notamment le soutien d'Action-Gardien, de la CMAQ, de la CCMM, et de plusieurs citoyennes et citoyens²⁸⁶.

Ce projet est également présenté comme complémentaire avec la consolidation des activités industrielles présentes dans l'est du secteur²⁸⁷. Cette gradation des activités entre une zone d'industries lourdes à l'est et un quartier habité à l'ouest du secteur Pointe-Saint-Charles est pertinente pour plusieurs participants²⁸⁸. En effet, tout comme le CN indique que les corridors ferroviaires ne peuvent être relocalisés²⁸⁹, le Port de Montréal et les minoteries affirment leur volonté de maintenir leurs activités dans le secteur, voire de les développer²⁹⁰. C'est alors un développement économique cohérent avec les fonctions actuelles du secteur et leurs conditions d'opération²⁹¹ qui est recommandé. Un tel développement serait non seulement bénéfique pour le secteur, mais aussi pour l'économie de Montréal et du Québec, en raison de la portée

²⁷⁷ Chambre de commerce du Montréal métropolitain, doc. 8.80, p. 7

²⁷⁸ Chambre de commerce du Montréal métropolitain, doc. 8.80, p. 4

²⁷⁹ Montréal International, doc. 8.69, p. 20

²⁸⁰ Montréal International, doc. 8.69, p. 20

²⁸¹ Montréal International, doc. 8.69, p. 20

²⁸² A3B, doc. 8.26, p. 6

²⁸³ Regroupement d'acteurs culturels et économiques du secteur, doc. 8.33, p. 25; Les Forges de Montréal, doc. 8.41, p. 11-12

²⁸⁴ A3B, doc. 8.26, p. 4; Conseil des métiers d'art du Québec, doc. 8.75, p. 2-3

²⁸⁵ Les Forges de Montréal, doc. 8.41, p. 11

²⁸⁶ Action-Gardien, doc. 8.38, p. 87; Conseil des métiers d'art du Québec, doc. 8.75, p. 2; Gabriel Sévigny-Ferland, doc. 9.1, numéro 5; Carole Pinsonneault, doc. 9.6, numéro 5; Derek Robertson, doc. 8.90.2, L. 566-568; Chambre de commerce du Montréal métropolitain, doc. 8.80, p. 7; Phyllis Lambert, doc. 8.37, p. 2

²⁸⁷ Regroupement d'acteurs culturels et économiques du secteur, doc. 8.33, p. 19

²⁸⁸ Regroupement Information Logement, doc. 8.29, p. 10; Action-Gardien, doc. 8.38, p. 87

²⁸⁹ Canadien National, doc. 8.70, p. 5

²⁹⁰ Administration portuaire de Montréal, doc. 8.21, p. 3; Canada Maltage Compagnie Limitée, doc. 8.43, p. 4; Synthèse des rencontres de préconsultation, doc. 6.2, p. 3

²⁹¹ Administration portuaire de Montréal, doc. 8.21, p. 6; Regroupement d'acteurs culturels et économiques du secteur, doc. 8.33, p. 21

régionale, nationale et internationale des activités du port, des minoteries et des voies ferrées²⁹². Il permettrait également de préserver les emplois existants dans ces sous-secteurs²⁹³.

Ces propositions se traduisent dans la recommandation de modifier l'énoncé du principe 5, en nuanciant la notion de renouvellement afin de ne pas compromettre les activités en place²⁹⁴. Cependant, une poignée de citoyens et un promoteur immobilier recommandent explicitement de délaissier le zonage industriel lourd et de relocaliser ces activités²⁹⁵, mais ces voix sont plutôt minoritaires.

Développer de nouvelles filières autour de l'innovation

Dans son mémoire, Action-Gardien demande à la Ville de préciser ce qu'elle entend par les « *filières porteuses d'avenir*²⁹⁶ » vers lesquelles la transformation du secteur pourrait tendre. Plusieurs contributions apportent des réponses à ce questionnement.

Un des projets majeurs présentés durant la consultation est la création d'un *hub* de technologies propres, porté par Cycle Capital Management et soutenu par le Quartier de l'innovation (Qi), Devimco²⁹⁷, l'École de technologie supérieure (ÉTS)²⁹⁸ et d'autres participants²⁹⁹. Le *hub* serait intégré au district d'innovation porté par le Qi, qui englobe depuis 2019 la Pointe-du-Moulin et les espaces riverains au bassin Wellington³⁰⁰. Il constituerait un écosystème d'innovation visant à créer des synergies entre jeunes pousses, grandes entreprises, regroupements associatifs et institutions éducatives, et à faciliter la mutualisation de ressources³⁰¹. Le projet implique la création d'espaces, d'ateliers et bureaux partagés qui génèreraient un nouveau pôle d'emplois de haute qualité³⁰².

D'autres acteurs soutiennent le développement d'activités innovantes dans un secteur plus mixte et densifié, sans mentionner explicitement le projet de *hub*. C'est le cas du Groupe MACH, de la Chambre de commerce et d'industrie du Sud-Ouest de Montréal, mais aussi de la Chambre de commerce du Montréal métropolitain. Ces acteurs appellent à l'intégration de jeunes entreprises technologiques et innovantes, ainsi qu'à la création de bureaux, d'espaces réservés aux industries

²⁹² Agri-Industries Company, doc. 8.12, p. 56; CargoM, doc. 8.63, p. 6; Sollio Agriculture, doc. 8.9, p. 3

²⁹³ Travailleurs et Travailleuses unis de l'alimentation et du commerce, doc. 8.49, p. 3

²⁹⁴ Les Forges de Montréal, doc. 8.41, p. 11

²⁹⁵ Maurice Gareau, doc. 8.71, p. 1; Derek Robertson, doc. 8.90.2, L. 797-835; Hubert Gagné-Marceau, doc. 9.1, numéro 9;

Devimco Immobilier, doc. 8.19.1, L. 2247-2251

²⁹⁶ Action-Gardien, doc. 8.38, p. 86

²⁹⁷ Devimco Immobilier, doc. 8.19, p. 5

²⁹⁸ École de technologie supérieure, doc. 8.25, p. 5

²⁹⁹ Ray-Mont Logistiques, doc. 8.31, p. 7; Écotech Québec, doc. 8.54, p. 2

³⁰⁰ Qi, doc. 8.17, p. 6

³⁰¹ Cycle Capital Management, doc. 8.28, p. 3; École de technologie supérieure, doc. 8.25, p. 5

³⁰² Quartier de l'innovation, doc. 8.17, p. 11; Écotech Québec, doc. 8.54, p. 3; Cycle Capital Management, doc. 8.28, p. 3

légères et d'espaces transitoires, « *quitte à délaissier le zonage industriel lourd* » pour le Groupe MACH³⁰³.

Soutenir l'emploi et les activités légères

Au-delà de ces deux visions structurantes, une volonté de consolider les zones d'emploi et de pallier un manque d'espaces à Montréal (de bureau ou d'ateliers) rallie une majorité de participants.

De nombreux participants soutiennent la vocation de zones d'emploi du secteur³⁰⁴. Sans nécessairement préciser dans quel sous-secteur, plusieurs suggèrent diverses activités économiques, en lien avec celles présentes sur le territoire et dans ses alentours : arts et effets visuels³⁰⁵, entreprises en démarrage et pépinières d'entreprises³⁰⁶ et, plus généralement, des services et des industries légères générant peu de nuisances³⁰⁷. Les acteurs communautaires de Pointe-Saint-Charles ciblent en particulier le PEPSC, qu'ils souhaitent voir transformer en éco-parc industriel. Ils réclament aussi « *le renforcement des usages industriels légers à l'est de la rue Mill, la création d'un corridor artisanal et de production dans l'axe de l'autoroute Bonaventure, l'implantation d'un pôle d'économie sociale le long de la rue Mill, à la jonction du nouveau milieu résidentiel [conçu lors de l'OPA] et du corridor artisanal et le renforcement de la vocation industrielle légère du triangle Montmorency*³⁰⁸ » (triangle Saint-Patrick). Enfin, les acteurs communautaires plaident aussi en faveur de l'embauche locale³⁰⁹ et des synergies entrepreneuriales, dans une optique de développement durable³¹⁰.

2.6.3 La vocation récréotouristique : secondaire, mais naturelle pour le secteur

Les attraits patrimoniaux et naturels du territoire ont suscité un grand nombre de propositions quant à la vocation récréotouristique de Bridge-Bonaventure. La CCISOM formule ainsi sa première recommandation, qui représente une partie des positions sur cet aspect : « *Miser sur le potentiel paysager, la richesse historique et patrimoniale du lieu pour développer une offre touristique complémentaire*³¹¹ » afin de faire du secteur une destination touristique, mais aussi récréative. Les berges du fleuve et du canal sont des atouts particulièrement mis de l'avant dans les contributions, que l'on parle de la Cité du Havre, de la future promenade le long du fleuve, ou du canal de Lachine, et devraient donc être plus accessibles.

³⁰³ Chambre de commerce du Montréal métropolitain, doc. 8.80, p. 6; MACH, doc. 8.16, p. 6; Chambre de commerce et d'industrie du Sud-Ouest de Montréal, doc. 8.27, p. 6

³⁰⁴ Chambre de commerce et d'industrie du Sud-Ouest de Montréal, doc. 8.27, p. 5

³⁰⁵ Groupe Sélection, doc. 8.67, p. 6

³⁰⁶ Ben Somers, doc. 9.6, numéro 7; Chambre de commerce et d'industrie du Sud-Ouest de Montréal, doc. 8.27, p. 6

³⁰⁷ Regroupement économique et social du Sud-Ouest, doc. 8.35, p. 3

³⁰⁸ Action-Gardien, doc. 8.38, p. 79-80

³⁰⁹ Action-Gardien, doc. 8.38, p. 86-87; Regroupement économique et social du Sud-Ouest, doc. 8.35, p. 4

³¹⁰ Conseil régional de l'environnement de Montréal, doc. 8.40, p. 18

³¹¹ Chambre de commerce et d'industrie du Sud-Ouest de Montréal, doc. 8.27, p. 5; Qi, doc. 8.17, p. 7; Hubert Gagné-Marceau, doc. 9.6, numéro 10; Chambre de commerce du Montréal métropolitain, doc. 8.80, p. 10; Comité des personnes assistées sociales, doc. 8.81, p. 2; Gabriel Lorrain, doc. 9.1, numéro 7

Un autre potentiel à développer est la concentration d'acteurs des métiers artisanaux, qui proposent la création d'espaces d'éducation, d'interprétation et de loisirs autour des arts et de l'artisanat³¹², projet soutenu par le CMAQ³¹³ et la table de concertation Action-Gardien³¹⁴. Le patrimoine industriel et portuaire du secteur, en particulier celui de la Pointe-du-Moulin, présente aussi des attraits touristiques et culturels qui pourraient être soulignés par la création d'un musée³¹⁵. D'autres leviers similaires de mise en valeur du patrimoine sont présentés dans la partie 2.3.

De nombreuses suggestions visent également à augmenter l'offre en équipements sportifs et culturels dans le territoire pour lui conférer une vocation récréative et culturelle complémentaire et en faire un réel milieu de vie, en particulier autour du bassin Wellington, et ce, peu importe le type de développement résidentiel envisagé³¹⁶. Cela permettrait notamment de combler les lacunes ressenties dans les quartiers habités voisins. Parmi les équipements proposés, on retrouve un théâtre à ciel ouvert³¹⁷, une Maison de la culture (intégrée au milieu de vie conçu lors de l'OPA d'Action-Gardien)³¹⁸, des institutions faisant la promotion de l'apport autochtone à la société³¹⁹ et, plus généralement, des espaces polyvalents culturels et communautaires³²⁰. Quant aux équipements et activités sportifs proposés, ils incluent des défis sportifs hivernaux et des pistes de ski de fond³²¹, une patinoire³²², un complexe aquatique³²³ (souvent envisagé pour le bassin Peel³²⁴), des terrains pour les sports gaéliques au pied du pont Champlain (qui requièrent un changement de zonage³²⁵), ou encore un complexe multisports communautaire quatre saisons³²⁶.

Le stade de baseball imaginé par le Groupe Baseball Montréal est un des projets majeurs proposés durant cette consultation, et l'un des plus controversés. Parmi les citoyens s'étant exprimés sur le sujet dans les opinions recueillies en ligne, la grande majorité est contre. Chez ceux ayant répondu au questionnaire en ligne, une très faible majorité est contre (51,2 %), mais au sein de cette majorité, les trois quarts sont « *fortement en désaccord* » avec le projet³²⁷. Une citoyenne affirme qu'affecter une vaste zone du secteur à un tel stade « *réduira*

³¹² Regroupement d'acteurs culturels et économiques du secteur, doc. 8.33, p. 25

³¹³ Conseil des métiers d'art du Québec, doc. 8.75, p. 3

³¹⁴ Action-Gardien, doc. 8.38, p. 87

³¹⁵ ADM Agri-Industries Company, doc. 8.12, p. 56; Tourisme Montréal, doc. 8.15, p. 6-7; Amir El Etr, doc. 8.51, p. 5

³¹⁶ Serge Turgeon, doc. 9.1, numéro 1; Groupe Sélection, doc. 8.67, p. 6

³¹⁷ Catherine Ordi, doc. 9.6, numéro 6

³¹⁸ Action-Gardien, doc. 8.38, p. 77

³¹⁹ Fédération des coopératives d'habitation intermunicipale du Montréal métropolitain, doc. 8.68, p. 13

³²⁰ Groupe Sélection, doc. 8.67, p. 2-3; Chambre de commerce et d'industrie du Sud-Ouest de Montréal, doc. 8.27, p. 7-8

³²¹ Pierre Marcoux, doc. 8.39, p. 36

³²² Catherine Ordi, doc. 9.6, numéro 6

³²³ Guillaume Le Nigen, doc. 9.6, numéro 3

³²⁴ Carrefour d'éducation populaire de Pointe-Saint-Charles, doc. 8.23, p. 3; Action-Gardien, doc. 8.38, p. 74; Mark Poddubiuk, doc. 8.85.2, L. 1854-1855

³²⁵ Montreal Irish Community Foundation Inc, doc. 8.13, p. 9

³²⁶ Jeunes Sportifs Hochelaga, doc. 8.5, p. 2 et 11; Action-Gardien, doc. 8.38, p. 74

³²⁷ Synthèse des questionnaires en ligne, doc. 6.10, p. 28-29

*considérablement la vocation universelle du projet de développement*³²⁸ » du secteur, dont la vocation serait alors majoritairement récréotouristique. Or, un grand nombre de citoyens et d'organismes communautaires de Pointe-Saint-Charles privilégient une vocation récréotouristique complémentaire à une vocation principalement économique, avec des équipements collectifs qui répondraient aux besoins des résidents locaux et voisins et contribueraient à créer un milieu de vie vibrant. Selon eux, le projet de stade présenté ne remplirait pas ces objectifs. Les participants donnent également d'autres arguments : Montréal compte déjà un stade, le stade olympique³²⁹; le projet du Groupe aurait des impacts négatifs sur la population des quartiers limitrophes³³⁰, notamment en augmentant l'embourgeoisement ainsi que la circulation de transit et les nuisances associées; il aurait aussi des effets néfastes sur l'environnement³³¹; l'intérêt local pour le baseball est peu élevé³³²; les retombées économiques du projet hors de ses murs seraient faibles³³³; et, enfin, le site sélectionné est difficile d'accès, ce qui supposera de créer du stationnement³³⁴. Plus généralement, le projet ne répondrait pas à des besoins plus urgents dans les quartiers limitrophes et à Montréal, en particulier pour des logements sociaux et équipements collectifs³³⁵. Il ne contribuerait pas à créer le milieu de vie souhaité par les participants³³⁶ et supposerait des investissements publics³³⁷.

Les tenants du projet font cependant valoir que la construction du stade de baseball proposé est nécessaire pour le retour d'une équipe de la Ligue majeure³³⁸. Selon ce groupe de participants, avoir un stade et une équipe majeure renforcerait encore le rayonnement touristique de Montréal à l'international et générerait des retombées économiques considérables, notamment pour les commerces, restaurants et hôtels, en agrémentant l'offre événementielle du centre-ville

³²⁸ Catherine Ordi, doc. 9.6, numéro 6

³²⁹ Francis Waddell, doc. 8.66, p. 2; Gérard Fréchette, doc. 9.7, numéro 4; Josée Ann Maurais, doc. 8.60, p. 2; Pierre Bissonnette, doc. 9.1, numéro 4; Guillaume Le Nigen, doc. 9.6, numéro 3; Hubert Gagné-Marceau, doc. 9.6, numéro 10; France Vanlaethem, doc. 9.6, numéro 16; Etienne Le Nigen, doc. 9.7, numéro 3; Rachel Nègre, doc. 8.84, p. 1

³³⁰ Francis Waddell, doc. 8.66, p. 2; Lise Poitras, doc. 9.6, numéro 12; Denis Bédard, doc. 9.1, numéro 18

³³¹ Josée Ann Maurais, doc. 8.60, p. 2; Fédération des coopératives d'habitation intermunicipale du Montréal métropolitain, doc. 8.68, p. 11; Pascale Fleury, doc. 8.92.1, L. 2678-2683

³³² Serge Turgeon, doc. 9.1, numéro 1; Alistair Beauprie, doc. 9.6, numéro 18; Rachel Nègre, doc. 8.84, p. 1

³³³ Guillaume Le Nigen, doc. 9.6, numéro 3

³³⁴ Gérard Fréchette, doc. 9.7, numéro 4

³³⁵ Guillaume Le Nigen, doc. 9.1, numéro 2; Action-Gardien, doc. 8.38, p. 22-23; Tommy Proulx, doc. 8.65, p. 2-9; Giacomo Valzania, doc. 9.6, numéro 11; Julien Plouffe, doc. 9.6, numéro 13; Jean-Philippe Fortin, doc. 9.6, numéro 15; Etienne Le Nigen, doc. 9.7, numéro 3; Rachel Nègre, doc. 8.84, p. 1; Services juridiques communautaires de Pointe-Saint-Charles et Petite-Bourgogne, doc. 8.11, p. 5

³³⁶ Action-Gardien, doc. 8.38, p. 26-27; Stéphane Lampron, doc. 8.10, p. 4; Caroline Andrieux, doc. 8.57, p. 1; Le Détour de Pointe-Saint-Charles, doc. 8.61, p. 2; Comité des personnes assistées sociales, doc. 8.81, p. 2; Louise Constantin, doc. 8.56, p. 2; Madame prend congé, doc. 8.62, p. 1-5; Fédération des coopératives d'habitation intermunicipale du Montréal métropolitain, doc. 8.68, p. 11; Serge Turgeon, doc. 9.1, numéro 1; Guillaume Le Nigen, doc. 9.1, numéro 2 et doc. 9.6, numéro 3; Philippe Poissant, doc. 9.1, numéro 10; Audrey Bégin, doc. 9.6, numéro 14

³³⁷ Rachel Nègre, doc. 8.84, p. 1; Fédération des coopératives d'habitation intermunicipale du Montréal métropolitain, doc. 8.68, p. 11

³³⁸ Baseball Québec, doc. 8.6, p. 1; Montréal International, doc. 8.69, p. 20; Claude Raymond, doc. 8.46, p. 2

en plus des matchs de baseball³³⁹. Ils avancent également que le projet s'intégrera dans un vrai quartier³⁴⁰, avec le développement de programmes sociaux et responsables³⁴¹, et aussi parce que le stade sera un équipement communautaire multifonctionnel, utilisable toute l'année, construit de manière durable et accessible aux citoyens des quartiers environnants³⁴². Enfin, pour eux, le baseball est une activité accessible pour de nombreux publics, incluant les familles³⁴³, et soutiendra la relève sportive en facilitant le rapprochement avec des clubs pour les jeunes Montréalais³⁴⁴.

Quelques intervenants se positionnent entre ces deux groupes et sont prêts à envisager la construction du stade, mais à diverses conditions : que le stade et les stationnements contribuent à la vie du quartier attenant (infrastructures et services publics)³⁴⁵; que des règles sur la restriction de la circulation et la durabilité du bâtiment soient appliquées³⁴⁶, et que le recours aux investissements publics soit limité³⁴⁷.

2.6.4 La vocation résidentielle : des nuances

La Ville aborde ainsi la présence de la vocation résidentielle dans le territoire :

« la fonction résidentielle, dans l'éventualité où elle serait considérée dans certaines portions du secteur, devra être complémentaire aux activités économiques en place, tenir compte des enjeux de cohabitation, intégrer les cibles inscrites dans les différentes stratégies de l'administration municipale et du gouvernement fédéral quant au logement social, abordable et familial³⁴⁸ ».

Les résultats de la consultation vont dans le même sens. On voit cependant émerger quatre grandes positions sur le sujet.

³³⁹ Tourisme Montréal, doc. 8.15, p. 3-4; Nos Amours Baseball, doc. 8.4, p. 4; Groupe CH, doc. 8.55, p. 1; Claude Raymond, doc. 8.46, p. 4-5; Lucien Bouchard, doc. 8.52, p. 2; Destination centre-ville, doc. 8.72, p. 5; Stéphane Rousseau, doc. 8.87.3, L. 1565-1569; C2 Montréal, doc. 8.50, p. 1; Stéphane Nadeau, doc. 9.6, numéro 9; Nos Amours Baseball, doc. 8.4, p. 2; Société de développement commercial Les Quartiers du Canal, doc. 8.36, p. 3

³⁴⁰ Stéphane Rousseau, doc. 8.87.3, L. 1565-1569; Clément François-Xavier, doc. 9.1, numéro 11

³⁴¹ Stéphane Rousseau, doc. 8.87.3, L. 1565-1569

³⁴² Tourisme Montréal, doc. 8.15, p. 8; Groupe baseball Montréal, doc. 8.20, p. 4-7; Vedanta Balbahadur, doc. 8.88, p. 2; Derek Robertson, doc. 8.90.2, L. 600-610

³⁴³ Tourisme Montréal, doc. 8.15, p. 8

³⁴⁴ Baseball Québec, doc. 8.6, p. 3-4; Claude Raymond, doc. 8.46, p. 4-5

³⁴⁵ Phyllis Lambert, doc. 8.37, p. 2; Destination centre-ville, doc. 8.72, p. 5; Clément François-Xavier, doc. 9.1, numéro 11; Vedanta Balbahadur, doc. 8.88, p. 3

³⁴⁶ Keegan Kelertas, doc. 9.6, numéro 4

³⁴⁷ Hubert Gagné-Marceau, doc. 9.6, numéro 10

³⁴⁸ Ville de Montréal, doc. 3.1, p. 30

Autour du bassin Wellington : deux visions divergentes

Les tenants d'un développement résidentiel inclusif à échelle, soit principalement les acteurs communautaires et les citoyens de Pointe-Saint-Charles, ne souhaitent pas voir se « *prolonger la trame urbaine de Griffintown*³⁴⁹ », constituée de tours en hauteur et condominiums de luxe³⁵⁰. Ils requièrent ainsi une limitation des hauteurs et un zonage restrictif³⁵¹ visant, entre autres, à « *protéger le secteur de la spéculation foncière*³⁵² ». Le milieu de vie complet conçu lors de l'opération populaire d'aménagement coordonnée par Action-Gardien promeut ainsi une densité à échelle humaine, avec des bâtiments de huit étages au maximum et des hauteurs en dégradé³⁵³. Pour Habiter Ville-Marie, ce type de densité permettrait le développement d'une richesse sociale et communautaire³⁵⁴, ce qui rejoint une demande de la FECHIMM de créer des logements adaptés aux populations autochtones³⁵⁵. Les promoteurs de la création d'un quartier de ce type affirment également qu'il devra intégrer une diversité de services et commerces de proximité, ainsi que des équipements collectifs³⁵⁶. Certains suggèrent aussi que l'augmentation du nombre de résidents impliquera la création d'une école³⁵⁷.

Ce projet permettrait de pallier des lacunes ressenties dans les quartiers voisins de Pointe-Saint-Charles et Griffintown en services de proximité³⁵⁸, mais aussi en logements sociaux, communautaires, abordables et familiaux³⁵⁹. Selon les résultats de l'opération populaire d'aménagement, les logements sociaux devraient d'ailleurs représenter la totalité du résidentiel

³⁴⁹ Le Détour de Pointe-Saint-Charles, doc. 8.61, p. 3-4; Regroupement Information Logement, doc. 8.29, p. 10; Club populaire des consommateurs de Pointe-Saint-Charles, doc. 8.64, p. 6; Gabriel Sévigny-Ferland, doc. 9.1, numéro 5; Action-Gardien, doc. 8.38, p. 32

³⁵⁰ Centre des aînés de Pointe-Saint-Charles, doc. 8.58, p. 4; Clinique communautaire de Pointe-Saint-Charles, doc. 8.18, p. 13; Comité des personnes assistées sociales, doc. 8.81, p. 1; Audrey Bégin, doc. 9.1, numéro 12

³⁵¹ Stéphane Lampron, doc. 8.10, p. 1; Club populaire des consommateurs de Pointe-Saint-Charles, doc. 8.64, p. 3; Regroupement d'acteurs économiques et culturels du secteur, doc. 8.33, p. 27

³⁵² Clinique communautaire de Pointe-Saint-Charles, doc. 8.18, p. 13; Centre des aînés de Pointe-Saint-Charles, doc. 8.58, p. 4; Club populaire des consommateurs de Pointe-Saint-Charles, doc. 8.64, p. 3; Action-Gardien, doc. 8.38, p. 32

³⁵³ La Cité des Bâisseurs de Pointe-Saint-Charles, doc. 8.1, p. 3; Clinique communautaire de Pointe-Saint-Charles, doc. 8.18, p. 19; Stéphane Lampron, doc. 8.10, p. 1; Club populaire de Pointe-Saint-Charles, doc. 8.64, p. 5; Centre des aînés de Pointe-Saint-Charles, doc. 8.58, p. 7; Action-Gardien, doc. 8.38, p. 77-78; Mark Poddubiuk, doc. 8.85.2, L. 1810-1816; Action-Gardien, doc. 8.38, p. 77-78

³⁵⁴ Habiter Ville-Marie, doc. 8.14, p. 15

³⁵⁵ Fédération des coopératives d'habitation intermunicipale du Montréal métropolitain, doc. 8.68, p. 13

³⁵⁶ Carrefour d'éducation populaire de Pointe-Saint-Charles, doc. 8.23, p. 4

³⁵⁷ Comité des personnes assistées sociales, doc. 8.81, p. 2; Club populaire des consommateurs de Pointe-Saint-Charles, doc. 8.64, p. 6; Véronique Lépine, doc. 9.1, numéro 8; Stéphane Lampron, doc. 9.7, numéro 1; Carrefour d'éducation populaire de Pointe-Saint-Charles, doc. 8.23, p. 4; Concertation jeunesse et famille de Pointe-Saint-Charles, doc. 8.93.1, L. 3676-3852; Francis Waddell, doc. 8.66, p. 4; Action-Gardien, doc. 8.38, p. 77; Regroupement d'acteurs culturels et économiques du secteur, doc. 8.33, p. 23; Commission scolaire de Montréal, doc. 8.30, p. 3

³⁵⁸ Madame prend congé, doc. 8.62, p. 5; Habiter Ville-Marie, doc. 8.14, p. 16

³⁵⁹ Fédération des coopératives d'habitation intermunicipale du Montréal métropolitain, doc. 8.68, p. 8; Luca Barone, doc. 9.7, numéro 5; Regroupement économique et social du Sud-Ouest, doc. 8.35, p. 3; Carrefour d'éducation populaire de Pointe-Saint-Charles, doc. 8.23, p. 2; Comité des personnes assistées sociales, doc. 8.81, p. 2; Centre des aînés de Pointe-Saint-Charles, doc. 8.58, p. 7; Wendy Telfer, doc. 9.6, numéro 1; Giacomo Valzania, doc. 9.6, p. 11; Mark Poddubiuk, doc. 8.85.2, L. 1875-1876; Stéphane Lampron, doc. 9.7, numéro 1; Habiter Ville-Marie, doc. 8.14, p. 14; Gilles Chatel, doc. 8.8, p. 4

bâti sur des terrains considérés comme publics, soit ceux appartenant à la SIC³⁶⁰. Bâti son quartier est plus nuancé et recommande que les nouveaux développements résidentiels dépassent les paramètres du projet de Règlement pour une métropole mixte³⁶¹. Les intentions de la Ville dans ce règlement soumis à consultation tournent plutôt autour de 20 % de logements sociaux, 20 % de logements familiaux, et 20 % de logements abordables pour de nouveaux projets³⁶².

En revanche, les promoteurs immobiliers et certains acteurs économiques ont plutôt tendance à recommander une densité élevée plutôt en hauteur, dans le prolongement du profil du centre-ville, et un zonage permettant la mixité des fonctions³⁶³. Le quartier projeté serait inspiré de deux tendances : le *transit-oriented-development* (TOD), autour de la potentielle station du REM³⁶⁴, et les milieux de vie du type « *live, work, play*³⁶⁵ ». Ce milieu serait créé autour d'un stade de baseball ou d'un *hub* de technologies vertes (à noter, aucun emplacement exact n'a été suggéré pour ce projet). À l'instar des tenants de la vision précédente, les promoteurs de cette vision promeuvent l'implantation d'espaces culturels, récréatifs et communautaires³⁶⁶, ainsi que du logement social et familial, mais dans une proportion moindre³⁶⁷.

En somme, les principales différences entre ces deux grandes visions sont la densité et le type de développement résidentiel projeté, ainsi que les publics cibles prioritaires pour les futurs logements.

Dans la Cité du Havre : privilégier le statu quo

Les deux groupes de résidents ayant participé ne souhaitent pas voir de développement résidentiel massif dans ce sous-secteur afin de : protéger les espaces boisés, qui constituent un îlot de fraîcheur; de ne pas augmenter le trafic³⁶⁸; et de préserver les vestiges d'Expo 67³⁶⁹. Si de nouveaux projets immobiliers devaient s'y implanter, un des groupes invite la Ville à en limiter la hauteur et la densité afin de conserver une certaine harmonie³⁷⁰.

³⁶⁰ Regroupement Information Logement, doc. 8.29, p. 11; Club populaire des consommateurs de Pointe-Saint-Charles, doc. 8.64, p. 5; La Cité des Bâisseurs de Pointe-Saint-Charles, doc. 8.1, p. 3; Clinique communautaire de Pointe-Saint-Charles, doc. 8.18, p. 19

³⁶¹ Bâti son quartier, doc. 8.34, p. 6

³⁶² Consultation en cours « Règlement pour une métropole mixte » : ocpm.qc.ca/sites/ocpm.qc.ca/files/pdf/P104/3-1_reglementmixite_docexplicatif_juin2019.pdf

³⁶³ Devimco Immobilier, doc. 8.19, p. 6

³⁶⁴ Chambre de commerce du Montréal métropolitain, doc. 8.80, p. 6; Devimco Immobilier, doc. 8.19, p. 4

³⁶⁵ Ray-Mont Logistiques, doc. 8.31, p. 16; Groupe Sélection, doc. 8.67, p. 5; Gilles Chatel, doc. 8.8, p. 4; MACH, doc. 8.16, p. 8

³⁶⁶ Groupe Sélection, doc. 8.67, p. 2-3

³⁶⁷ Devimco Immobilier, doc. 8.19.2, L. 2200-2203

³⁶⁸ Le Syndicat de la copropriété Profil-O, doc. 8.2, p. 7 et 9

³⁶⁹ Les ensembles résidentiels Habitat 67 et Tropiques Nord, doc. 8.7, p. 15

³⁷⁰ Le syndicat de la copropriété Profil-O, doc. 8.2, p. 9

Autour des minoteries : la question de la cohabitation

Canada Maltage, tout comme ADM, ont déclaré entendre continuer leurs activités sur le territoire. Les deux entreprises rappellent que certaines activités, comme la fumigation, requièrent le respect d'un périmètre de sécurité de 100 mètres autour de leur usine où des fonctions sensibles ne devraient pas être implantées, incluant le résidentiel³⁷¹. ADM suggère même d'inclure au principe 5 une mention indiquant que « *la fonction résidentielle ne peut être considérée comme complémentaire à certains types d'industries, notamment une minoterie*³⁷² ».

Les acteurs du secteur de l'artisanat partagent la position des minoteries sur ce sujet comme sur de nombreux autres. En effet, leurs activités génèrent des poussières, du bruit et du camionnage, les rendant compatibles avec celles des minoteries, mais pas avec du résidentiel³⁷³. Ils recommandent cependant l'implantation de « *résidences abordables pour les artisans et les artistes en formation ou en pratique aux abords* » du carrefour Riverside³⁷⁴, centre névralgique de leur proposition d'écoquartier des artisans et des métiers.

2.7 Planification et gouvernance

Comme évoqué en préambule de ce chapitre, un certain nombre de participants ont regretté que la consultation intervienne alors que plusieurs décisions qui auront un impact sur le territoire semblent avoir été déjà prises, et que plusieurs inconnues majeures subsistent (emplacement exact de la station du REM, projet ayant remporté l'appel de propositions de la SIC, etc.)³⁷⁵. S'appuyant sur cet état de fait, un grand nombre de contributions ont insisté sur l'importance d'une planification en amont, fondée sur une vision d'ensemble concertée et cohérente pour le territoire, et dont la mise en œuvre devrait faire l'objet de suivis.

2.7.1 Planifier de manière cohérente, autour d'une vision d'ensemble

Si la nécessité d'une vision d'ensemble comme fondement d'une planification cohérente fait globalement consensus, des nuances existent quant aux critères sur lesquels fonder cette vision. Pour la Chambre de commerce et d'industrie du Sud-Ouest, « *il apparaît essentiel que cette évolution se fasse en continuité des démarches entreprises par le passé*³⁷⁶ ». Lors des rencontres de préconsultation, plusieurs parties prenantes ont recommandé de prendre en compte l'existant³⁷⁷. D'autres indiquent qu'il est nécessaire de se projeter et de prendre en considération les projets d'envergure possibles³⁷⁸, ou encore les mouvements démographiques et les

³⁷¹ Canada Maltage Compagnie Limitée, doc. 8.43, p. 4; ADM Agri-Industries Company, doc. 8.12, p. 56

³⁷² Agri-Industries Company, doc. 8.12, p. 56

³⁷³ Regroupement d'acteurs culturels et économiques du secteur, doc. 8.33, p. 21

³⁷⁴ Regroupement d'acteurs culturels et économiques du secteur, doc. 8.33, p. 25

³⁷⁵ Derek Robertson, doc. 8.90.2, L. 509-519; Action-Gardien, doc. 8.38, p. 17; Conseil régional de l'environnement de Montréal, doc. 8.40, p. 7; Regroupement Information Logement, doc. 8.29, p. 5-6

³⁷⁶ Chambre de commerce et d'industrie du Sud-Ouest de Montréal, doc. 8.27, p. 5

³⁷⁷ Synthèse des rencontres de préconsultation, doc. 6.2, p. 4

³⁷⁸ Chambre de commerce du Montréal métropolitain, doc. 8.80, p. 8

transformations à venir³⁷⁹. Dans le même ordre d'idées, quelques participants invitent la Ville à penser l'identité et le développement du territoire à long terme³⁸⁰. Pour un citoyen, il faut ainsi éviter d'avoir un « *éléphant blanc* » dans 30 ans³⁸¹. Un citoyen recommande, quant à lui, que la beauté et l'audace dans le design soient intégrées à la vision pour le territoire³⁸², par exemple grâce à des concours d'architecture³⁸³. Enfin, plusieurs organismes communautaires de Pointe-Saint-Charles et citoyens demandent que les développements futurs soient encadrés « *en faveur du bien commun* », des besoins des populations locales³⁸⁴ (en particulier des femmes) et des intérêts collectifs³⁸⁵. Au-delà de ces différentes visions, un consensus émerge chez les citoyens, les groupes communautaires et quelques acteurs privés : « *Griffintown aura été un exemple parfait à ne pas suivre en matière d'aménagement*³⁸⁶ ».

Le besoin de cohérence s'exprime également par des demandes de prise en compte de ce que le Quartier de l'innovation nomme le « *contexte urbain* » de Bridge-Bonaventure³⁸⁷. Au vu de son emplacement, le secteur doit, selon l'organisation, faire le lien entre Pointe-Saint-Charles et le centre-ville. Si plusieurs acteurs économiques voient Bridge-Bonaventure comme un prolongement naturel du centre-ville, les organismes et citoyens de Pointe-Saint-Charles le revendiquent comme faisant partie de leur territoire.

Toujours dans une optique de cohérence territoriale, les deux rives du canal de Lachine et du bassin Peel devraient être intégrées à la planification du secteur Bridge-Bonaventure³⁸⁸. Parcs Canada rappelle d'ailleurs avoir élaboré une vision spécifique pour le secteur du bassin Peel : « *un lieu emblématique et inspirant, porté par une communauté engagée envers sa protection et sa mise en valeur*³⁸⁹ ».

En parallèle de ce plaidoyer pour la cohérence territoriale, plusieurs groupes font des propositions pour un sous-secteur en particulier, comme la Cité du Havre, la Pointe-du-Moulin ou le bassin Wellington, ou notent que « *chaque zone est un univers en soi*³⁹⁰ ».

³⁷⁹ MACH, doc. 8.16, p. 4

³⁸⁰ Héritage Montréal, doc. 8.91.1, L. 1160-1168

³⁸¹ Pierre Bissonnette, doc. 9.1, numéro 4

³⁸² Luca Barone, doc. 9.7, numéro 5

³⁸³ MACH, doc. 8.16, p. 14

³⁸⁴ Conseil régional de l'environnement de Montréal, doc. 8.40, p. 6; Le Détour de Pointe-Saint-Charles, doc. 8.61, p. 1; Action-Gardien, doc. 8.38, p. 16; Destination centre-ville, doc. 8.72, p. 6; Pierre Bissonnette, doc. 9.1, numéro 4; Gabriel Sévigny-Ferland, doc. 9.1, numéro 5; Comité des personnes assistées sociales, doc. 8.81, p. 2

³⁸⁵ Société d'histoire de Pointe-Saint-Charles, doc. 8.59, p. 6; Mme prend congé, doc. 8.62, p. 7; Pierre Zovilé, doc. 8.94, p. 14; La Cité des Bâisseurs de Pointe-Saint-Charles, doc. 8.1, p. 4; Regroupement Information Logement, doc. 8.29, p. 8

³⁸⁶ Le Détour de Pointe-Saint-Charles, doc. 8.61, p. 4

³⁸⁷ Quartier de l'innovation, doc. 8.17, p. 7; Francis Waddell, doc. 8.66, p. 4

³⁸⁸ Quartier de l'innovation, doc. 8.17, p. 14; Parcs Canada, doc. 8.79, p. 12; Destination centre-Ville, doc. 8.72, p. 15; Héritage Montréal, doc. 8.91.1, L. 1238-1269; Clinique communautaire de Pointe-Saint-Charles, doc. 8.18, p. 3

³⁸⁹ Parcs Canada, doc. 8.79, p. 12

³⁹⁰ Denis Bédard, doc. 9.1, numéro 5

Enfin, pour beaucoup, la cohérence doit se traduire par une prise en compte des divers plans existants qui concernent le secteur Bridge-Bonaventure en tout ou partie. Sont notamment cités : le plan Montréal durable 2016-2020³⁹¹; la Stratégie centre-ville³⁹²; la Stratégie nationale du logement³⁹³; et le projet de Règlement pour une métropole mixte³⁹⁴. Des participants invitent également la Ville à planifier en tenant compte d'études réalisées (notamment dans le cadre de la Stratégie centre-ville³⁹⁵) et à venir (celle portant sur la mobilité dans le secteur, annoncée par la Ville³⁹⁶). Allant plus loin, le Qi propose que Bridge-Bonaventure soit intégré à la Perspective centre-ville 2030³⁹⁷.

Néanmoins, le Port de Montréal précise qu'une condition *sine qua non* pour atteindre la cohérence est la concertation des nombreuses parties prenantes du territoire³⁹⁸. Des acteurs communautaires et des citoyens attendent ainsi de la Ville qu'elle joue de son influence auprès des différents acteurs impliqués pour les convaincre d'attendre la fin de la consultation et d'éviter la prise de décisions à la pièce³⁹⁹.

2.7.2 Penser une gouvernance fondée sur la concertation

La collaboration autour de la planification de ce territoire semble d'autant plus nécessaire que de nombreux propriétaires fonciers y relèvent de paliers gouvernementaux provinciaux ou fédéraux. Néanmoins, si un relatif consensus se dégage sur l'idée de penser, puis mettre en œuvre un plan concerté, le mode de gouvernance suscite des divergences.

À la question de qui devrait être impliqué dans les démarches de concertation, les participants apportent des réponses variées. Notons que plusieurs parties prenantes du territoire entreprennent usuellement leurs propres démarches de consultation ou de concertation⁴⁰⁰ : Action-Gardien, le Regroupement d'acteurs économiques et culturels, la SIC, etc.

Plusieurs acteurs industriels et institutionnels locaux souhaitent continuer à être impliqués et consultés. C'est le cas du CN et de ses partenaires économiques⁴⁰¹, ainsi que de CargoM⁴⁰². Parcs

³⁹¹ Écotech Québec, doc. 8.54, p. 3

³⁹² Idem

³⁹³ Centre des aînés de Pointe-Saint-Charles, doc. 8.58, p. 4; Philippe Poissant, doc. 9.1, numéro 10

³⁹⁴ Habiter Ville-Marie, doc. 8.14, p. 14; Fédération des coopératives d'habitation intermunicipale du Montréal métropolitain, doc. 8.68, p. 6

³⁹⁵ Destination centre-ville, doc. 8.72, p. 8

³⁹⁶ Voyagez Futé, doc. 8.76, p. 6

³⁹⁷ Quartier de l'innovation, doc. 8.17, p. 14

³⁹⁸ Port de Montréal, doc. 8.21, p. 2

³⁹⁹ La Cité des Bâisseurs de Pointe-Saint-Charles, doc. 8.1, p. 5; Chantal Sirois, doc. 9.1, numéro 24; Regroupement Information Logement, doc. 8.29, p. 6; Centre des aînés de Pointe-Saint-Charles, doc. 8.58, p. 5; Société d'histoire de Pointe-Saint-Charles, doc. 8.59, p. 6; Comité des personnes assistées sociales, doc. 8.81, p. 1

⁴⁰⁰ Action-Gardien, doc. 8.38, p. 33; Regroupement d'acteurs culturels et économiques du secteur, doc. 8.33, p. 11; Société Immobilière du Canada, doc. 9.7, numéro 2

⁴⁰¹ Canadien National, doc. 8.70, p. 6

⁴⁰² CargoM, doc. 8.63, p. 6

Canada recommande qu'une vision commune soit développée pour le canal et le bassin Peel par le développement de partenariats⁴⁰³. ADM demande, quant à elle, que la Ville consulte les industriels et les partenaires économiques pour l'élaboration d'une planification particulière pour la Pointe-du-Moulin⁴⁰⁴.

Les acteurs communautaires de Pointe-Saint-Charles se présentent également comme des parties prenantes, au même titre que la population de leur quartier⁴⁰⁵.

Sur les formes que pourrait prendre cette gouvernance collaborative, plusieurs évoquent la création de comités : consultatifs, de concertation ou de suivi⁴⁰⁶.

Pour leur part, plusieurs organismes communautaires de Pointe-Saint-Charles suggèrent que la partie nord-ouest du secteur, vue comme un prolongement naturel de leur quartier, devrait faire l'objet d'un projet par et pour la communauté locale et gouverné de manière autogérée⁴⁰⁷.

Enfin, des acteurs communautaires et des citoyens déplorent que le gouvernement du Canada ait le dernier mot quant au développement de sous-secteurs majeurs du territoire, comme le bassin Wellington⁴⁰⁸. Le terrain appartient en effet à la SIC, entreprise d'État fédérale. Action-Gardien demande donc la « *création d'une entité pour planifier l'avenir des terrains publics, dont elle serait partie prenante avec le palier fédéral et les acteurs communautaires*⁴⁰⁹ ».

2.7.3 Utiliser la réglementation pour mettre en œuvre la vision

Concernant les suites de cette consultation, plusieurs outils ont été suggérés : un document de planification complet incluant une évaluation des coûts; un mécanisme contraignant de suivi de la mise en œuvre⁴¹⁰; un programme particulier d'urbanisme (PPU) pour tout le secteur, qui pourrait découler d'un exercice de prospective à long terme⁴¹¹; une planification particulière pour la Pointe-du-Moulin, une modification du Schéma d'aménagement et de développement, du Plan d'urbanisme et du règlement de l'arrondissement de Ville-Marie⁴¹²; une stratégie

⁴⁰³ Parcs Canada, doc. 8.79, p. 19

⁴⁰⁴ ADM, doc. 8.12, p. 60

⁴⁰⁵ Action-Gardien, doc. 8.38, p. 21; Regroupement Information Logement, doc. 8.29, p. 5; Centre des aînés de Pointe-Saint-Charles, doc. 8.58, p. 2

⁴⁰⁶ Pierre Marcoux, doc. 8.39, p. 5; ADM, doc. 8.12, p. 57; Action-Gardien, doc. 8.38, p. 86-87; Les ensembles résidentiels Habitat 67 et Tropiques Nord, doc. 8.7, p. 19

⁴⁰⁷ Le Détour de Pointe-Saint-Charles, doc. 8.61, p. 2; Centre des aînés de Pointe-Saint-Charles, doc. 8.58, p. 4; Club populaire des consommateurs de Pointe-Saint-Charles, doc. 8.64, p. 3

⁴⁰⁸ Action-Gardien, doc. 8.38, p. 32; Comité des personnes assistées sociales, doc. 8.81, p. 1; Madame prend congé, doc. 8.62, p. 7; Fédération des coopératives d'habitation intermunicipale du Montréal métropolitain, doc. 8.68, p. 6; Denis Bédard, doc. 9.1, numéro 14

⁴⁰⁹ Action-Gardien, doc. 8.38, p. 77; Habiter Ville-Marie, doc. 8.14, p. 16; Regroupement Information Logement, doc. 8.29, p. 9

⁴¹⁰ Luca Barone, doc. 9.7, numéro 5

⁴¹¹ Habiter Ville-Marie, doc. 8.14, p. 16

⁴¹² ADM, doc. 8.12, p. 56, 58 et 60

intégrée de mobilité active depuis le canal jusqu'au parc Jean-Drapeau⁴¹³; et un guide complet de design urbain pour accompagner le futur PPU⁴¹⁴.

De nombreux participants se projettent encore plus loin et émettent des recommandations quant aux leviers règlementaires que la Ville devrait activer.

Le droit de préemption de la Ville de Montréal est un outil surtout plébiscité par les acteurs communautaires de Pointe-Saint-Charles. Selon eux, il représente un « *rapport de force précieux pour la Ville afin de négocier des retombées pour la population auprès des promoteurs privés*⁴¹⁵ ». Il est donc du devoir de la Ville de l'utiliser, notamment pour s'assurer que les terrains appartenant à la SIC, que ces acteurs considèrent comme publics, restent publics et servent le bien commun⁴¹⁶.

Dans le même ordre d'idées, deux participants suggèrent que la Ville se porte acquéreur de terrains afin de leur assurer une vocation de parcs ou d'espaces publics⁴¹⁷, et deux autres recommandent la création de fiducies foncières communautaires⁴¹⁸ afin de pérenniser des logements abordables et de lutter contre la spéculation immobilière.

Les sections 2.6.2 et 2.6.3 ont montré que de nombreux participants appellent la Ville à recourir à des leviers règlementaires pour préserver ou modifier le zonage, et limiter ou augmenter la densité autorisée dans le secteur. Par ailleurs, Action-Gardien demande qu'aucun changement de zonage ne soit permis avant l'adoption du document de planification, afin d'encadrer la transformation du secteur selon une vision concertée avec la population et les acteurs locaux⁴¹⁹, tel que rapporté plus haut.

Les leviers règlementaires disponibles pour la Ville étant limités, plusieurs participants soumettent des recommandations visant à pallier ces limites. Plusieurs aimeraient voir une collaboration avec les autres paliers de gouvernements pour assurer une propriété collective des terrains de la SIC⁴²⁰, voire la « *création d'une entité pour planifier l'avenir des terrains publics, dont [la Ville] serait partie prenante avec le palier fédéral et les acteurs communautaires*⁴²¹ ». D'autres suggèrent qu'il faudrait augmenter les pouvoirs de la Ville, par exemple en lui

⁴¹³ Société du parc Jean-Drapeau, doc. 8.3, p. 5

⁴¹⁴ Destination centre-ville, doc. 8.72, p. 9

⁴¹⁵ Centre des aînés de Pointe-Saint-Charles, doc. 8.58, p. 4; Club populaire des consommateurs de Pointe-Saint-Charles, doc. 8.64, p. 3

⁴¹⁶ Carrefour d'éducation populaire de Pointe-Saint-Charles, doc. 8.23, p. 1; Habiter Ville-Marie, doc. 8.14, p. 14; Fédération des coopératives d'habitation intermunicipale du Montréal métropolitain, doc. 8.68, p. 6; Services juridiques communautaires de Pointe-Saint-Charles et Petite-Bourgogne, doc. 8.11, p. 5

⁴¹⁷ Pierre Marcoux, doc. 8.39.2, p. 4; Société du parc Jean-Drapeau, doc. 8.3, p. 12

⁴¹⁸ NPD Candidate pour Ville Marie, le Sud-Ouest et Île des Sœurs (Sophie Thiébaud), doc. 8.22, p. 6; Fédération des coopératives d'habitation intermunicipale du Montréal métropolitain, doc. 8.68, p. 7

⁴¹⁹ Action-Gardien, doc. 8.38, p. 21

⁴²⁰ Action-Gardien, doc. 8.38, p. 32; Comité des personnes assistées sociales, doc. 8.81, p. 1; Madame prend congé, doc. 8.62, p. 7; Fédération des coopératives d'habitation intermunicipale du Montréal métropolitain, doc. 8.68, p. 6

⁴²¹ Habiter Ville-Marie, doc. 8.14, p. 16

permettant de taxer les transactions immobilières pour lutter contre la spéculation foncière⁴²². Plusieurs déplorent qu'au final, ce soit le palier fédéral et non la Ville qui aura le dernier mot concernant les terrains de la SIC⁴²³.

⁴²² Habiter Ville-Marie, doc. 8.14, p. 14

⁴²³ Denis Bédard, doc. 9.1, numéro 9





3. Les constats et l'analyse de la commission

Afin de mettre en contexte les résultats de l'analyse de la commission, ce chapitre rappelle d'abord le mandat qui lui a été confié et expose certains faits saillants de la consultation. Par la suite, seront examinés la vision et les cinq principes de mise en valeur proposés par la Ville pour l'aménagement du secteur Bridge-Bonaventure. Des recommandations y seront associées.

3.1 Le mandat et le cadre d'analyse

La commission a été mandatée pour tenir une consultation publique en amont sur le renouvellement du secteur Bridge-Bonaventure proposé par la Ville dans son document d'information de mars 2019⁴²⁴.

L'énoncé de vision et de principes préliminaires soumis par la Ville vise à orienter les transformations que subira ce secteur au cours des prochaines années :

« Le patrimoine bâti, archéologique et paysager ainsi que les parcours d'entrée de ville constituent les assises du renouvellement économique et urbain du secteur. Un renouvellement axé sur un environnement sain, des aménagements de qualité et une mobilité active⁴²⁵ ».

Cinq principes de mise en valeur sont mis de l'avant pour actualiser le renouveau attendu :

- *Des composantes patrimoniales et paysagères mises en valeur;*
- *Des parcours d'entrée de ville mis en scène;*
- *Le renforcement des connexions et les déplacements en transports actif et collectif au cœur de la mobilité;*
- *La mise en réseau des espaces publics et des lieux emblématiques soutenue par une trame verte;*
- *Des activités économiques et urbaines renouvelées.*

La Ville a voulu que cette démarche s'inscrive dans une perspective de développement durable, notamment en associant la population et les parties prenantes aux discussions sur l'avenir du secteur.

À la suite de la consultation, la Ville produira un document de planification qui encadrera la transformation du secteur. Le cas échéant, ce document sera soumis à la consultation publique, tel que prévu à la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme.

⁴²⁴ Ville de Montréal, doc. 3.1

⁴²⁵ Ville de Montréal, doc. 3.1, p. 24

Afin de s'assurer de la cohérence de ses recommandations, la commission prendra en considération dans son analyse, entre autres :

- Le Schéma d'aménagement et de développement de l'Agglomération de Montréal (2015);
- Le Plan métropolitain d'aménagement et de développement (2012);
- Le Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal (2004);
- La Politique du patrimoine de la Ville de Montréal (2005);
- Le Plan directeur du lieu historique du Canal-de-Lachine (2018);
- Le Plan Montréal durable 2016-2020;
- Le Plan d'action de la Stratégie centre-ville (2017);
- La Stratégie nationale du logement.

3.2 La consultation

Pendant la consultation, les participants ont relevé trois enjeux remettant en question la cohérence de la démarche de planification et de concertation proposée par la Ville. Un premier concerne le nombre élevé de travaux structurants déjà planifiés, annoncés ou engagés dans le secteur au moment où débutait la consultation. Un second renvoie à l'absence d'information sur des décisions concernant deux projets importants pour son avenir. Un troisième porte sur la présence de multiples acteurs publics et parapublics intervenant à divers titres dans ce même secteur.

Malgré ces réserves, le projet de vision et de planification soumis par la Ville a été reçu favorablement.

3.2.1 Des enjeux quant à la cohérence de la démarche et de la concertation

Des interventions majeures déjà planifiées

La démarche de transformation du secteur initiée par la Ville intervient alors que d'importantes interventions y sont déjà planifiées, tels la reconfiguration de l'autoroute Bonaventure et l'aménagement d'un parc linéaire le long des berges du fleuve par la société des Ponts Jacques Cartier et Champlain Inc. (PJCCI); la construction en cours d'un écran d'étanchéité et d'un système de captage dans le Parc d'entreprises de la Pointe-Saint-Charles (PEPSC) par la Ville de Montréal; la construction pour 2020 d'un poste de transformation électrique d'Hydro-Québec; une démarche initiée en 2018 pour aménager autour du Black Rock un espace de commémoration d'un lieu de sépulture des victimes de l'épidémie du typhus de 1847-1848, majoritairement des Irlandais. À ces interventions, il faut ajouter la construction en cours du Réseau express métropolitain (REM) qui reliera la Rive-Sud au centre-ville en côtoyant les voies du Canadien National qui longent le secteur à l'ouest.

En plus de ces travaux, doivent être prises en considération des orientations issues de plans de développement relativement à ce secteur. Mentionnons le Plan directeur du Lieu historique national du canal de Lachine (2018); le Plan directeur pour le Vieux-Port de Montréal pour lequel la Société immobilière du Canada (SIC) a le mandat de revitalisation du site de la Pointe-du-Moulin et du silo n° 5 et qui a fait l'objet d'une demande de propositions en février 2019; le Plan d'intervention spécifique du secteur Pointe-Saint-Charles Nord (2017).

Toutes les interventions prévues antérieurement à la consultation sont décrites dans le document de consultation de la Ville comme des projets et des plans reliés à la mise en valeur du secteur. Ils doivent être intégrés à la démarche de planification de la Ville afin d'en assurer la cohérence territoriale⁴²⁶. Étant donné leur caractère hautement structurant dans l'aménagement du territoire, ces gestes ont été perçus comme venant baliser fortement la planification. Ils ont suscité chez certains participants quelques interrogations quant à la pertinence même de la consultation.

Finalement, il y a lieu de mentionner le projet d'un stade de baseball⁴²⁷, mis de l'avant en cours de processus et susceptible d'occuper la part la plus importante de la superficie disponible pour de nouvelles activités économiques ou urbaines dans le secteur Bridge-Bonaventure.

Des inconnues

La consultation a débuté avec deux informations manquantes concernant des projets déterminants pour l'avenir du secteur : l'emplacement de la station du REM et le résultat de l'appel de propositions visant la mise en valeur des terrains de la Pointe-du-Moulin et du Silo n° 5.

Avant la consultation, il avait été annoncé qu'une station du REM serait localisée à proximité du bassin Peel et possiblement dans le secteur Bridge-Bonaventure. Cette possibilité a justifié une proposition de stratégie de densification de type TOD⁴²⁸ sur le territoire par un participant. Or, c'est au début d'octobre 2019, pendant les auditions des mémoires, qu'a été rendue publique la décision de localiser la station du REM dans Griffintown.

La Société immobilière du Canada (SIC) avait lancé un appel à propositions en février 2019 pour mettre en valeur les terrains de la Pointe-du-Moulin et du Silo n° 5. En juillet 2019, il a été annoncé dans les médias⁴²⁹ que le projet d'un promoteur immobilier connu avait été retenu, alors que la SIC indiquait que le processus était toujours en cours. Aucune décision n'a encore été communiquée au moment de la rédaction de ce rapport.

⁴²⁶ Ville de Montréal, doc. 1.1, p. 1

⁴²⁷ Groupe Montréal Baseball, doc. 5.3.1, p. 2

⁴²⁸ Chambre de commerce du Montréal métropolitain, doc. 8.80, p. 5

⁴²⁹ La Presse, 12 juillet 2019

Ces deux inconnues ont contribué à la perception du manque de cohérence et de concertation mentionnée précédemment.

Des partenaires publics et parapublics nombreux

Ainsi qu'il a été décrit dans les chapitres 1 et 2, plusieurs organismes relevant de différents paliers de gouvernements sont présents dans le secteur, soit comme propriétaires ou locataires de terrains, soit parce qu'ils y exercent une autorité. De nombreux participants ont souhaité que la Ville exerce son leadership auprès de ceux-ci pour éviter des décisions qui compromettraient la cohérence d'une vision d'ensemble. La commission traitera de cet enjeu ultérieurement sous l'aspect de la gouvernance.

3.2.2 Un projet de vision et de planification bien accueilli

Malgré les réserves décrites précédemment, la consultation a suscité beaucoup d'intérêt. De nombreux citoyens, organismes publics, à vocation communautaire ou économique, ont tenu à se faire entendre sous diverses formes sur le projet de renouvellement proposé par la Ville. Plusieurs ont participé en personne aux activités d'animation et de consultation organisées par l'OCPM. L'atelier de concertation et le colloque ont permis de mettre en présence une majorité des parties prenantes. Comme telle, la tenue de la consultation a eu pour effet de rassurer toutes les parties prenantes. D'entrée de jeu, il a été reconnu que ce secteur demande fortement à être requalifié pour en faire un ensemble cohérent qui met en valeur le patrimoine industriel, archéologique et paysager qui s'y retrouve. Ensuite, cette consultation en amont a fait espérer, aux dires de plusieurs participants, que le développement du secteur Bridge-Bonaventure s'effectuerait de façon plus ordonnée et concertée que celui ayant présidé au développement du quartier avoisinant de Griffintown.

La commission estime que le projet de vision et de principes proposés par la Ville pour la transformation du secteur Bridge-Bonaventure a été reçu favorablement dans son ensemble et à ce titre bénéficie d'une bonne acceptabilité sociale. La commission, ainsi que de nombreux participants l'ont signalé, tient également à souligner la qualité du document de consultation préparé par la Ville de Montréal.

3.3 La vision

La Ville veut asseoir le renouvellement économique et urbain du secteur sur son patrimoine bâti, archéologique et paysager, ainsi que les parcours d'entrée de ville d'une part, et sur un environnement sain, des aménagements de qualité et une mobilité active, d'autre part.

Cet énoncé de vision, tout comme les principes qui en découlent, a été accueilli favorablement par l'ensemble des participants à la consultation. La commission estime cependant que trois dimensions de l'énoncé de vision méritent d'être accentuées, plus spécifiquement en ce qui a

trait à l'identité ou l'esprit du lieu, à la résilience écologique et à l'intégration du secteur au reste du territoire montréalais. Il s'agit de dimensions transversales qui ont constamment été rappelées ou mises en relief durant la consultation et que l'énoncé de vision devrait davantage traduire.

L'identité du lieu

Si un nombre élevé de participants ont référé au caractère historique et patrimonial du secteur Bridge-Bonaventure, c'est parce que le secteur est déjà investi d'une caractérisation très forte. Pour beaucoup d'entre eux, tout comme pour de nombreux Montréalais(es), le secteur Bridge-Bonaventure est perçu comme une vitrine de l'identité et de l'histoire de cette ville. Il leur importe que sa transformation reflète ce que certains ont désigné sous le vocable « *l'esprit des lieux* » : « *l'esprit du lieu est constitué d'éléments matériels (sites, paysages, bâtiments, objets) et immatériels (mémoires, récits oraux, documents écrits, rituels, festivals, métiers, savoir-faire, valeurs, odeurs), qui servent tous de manière significative à marquer un lieu et à lui donner un esprit*⁴³⁰ ».

La formulation de la vision proposée par la Ville renvoie à une définition du patrimoine qui réfère uniquement aux éléments matériels que sont le bâti, les sites archéologiques et les paysages. La commission estime que cette définition est plutôt limitative et devrait être élargie pour y inclure les éléments immatériels du site qui ont été jugés comme faisant partie intégrante du caractère et de l'identité du secteur durant la consultation. À titre d'exemples, Expo 67, comme événement et non seulement comme héritage architectural, et l'industrie artisanale, toujours en activité, ont été jugés comme faisant partie du patrimoine du secteur, au même titre que le site-machine de la Pointe-du-Moulin ou le canal de Lachine.

La résilience écologique

« *Un renouvellement axé sur un environnement sain* » est un élément de la vision projetée pour l'aménagement du secteur qui viendrait compenser la forte minéralisation qu'imposent des infrastructures de transport prédominantes et une industrie lourde encore largement présente dans une importante portion du territoire. Cette préoccupation « *verte* » s'est aussi manifestée en faveur d'une gestion écologique du territoire qui se traduirait par diverses mesures. La gestion optimale de l'eau et des déchets, l'autonomie énergétique, le verdissement pour réduire les îlots de chaleur, la décontamination des sols, la construction de bâtiments durables, l'accroissement de la densité au sol sont autant de voies privilégiées pour y arriver. La formulation de l'énoncé de vision tirerait profit à être mieux campée au plan d'une gestion écologique du territoire qui produirait un environnement sain.

⁴³⁰ Conseil International des Monuments et des Sites (ICOMOS), Déclaration de Québec sur la sauvegarde de l'esprit du lieu (2008), p. 3

L'intégration du secteur au territoire

Dans ses grands constats sur le secteur Bridge-Bonaventure, la Ville note que le secteur est en rupture avec les milieux avoisinants. Ce constat a fait l'unanimité lors de la consultation. Les infrastructures de transports qui le traversent ont pour effet d'enclaver le secteur et, dès lors, de le déconnecter des quartiers adjacents et du reste du territoire montréalais. Établir de la fluidité sur les plans de la mobilité et de l'accessibilité, de même que des activités économiques, a été souhaité par les participants.

Recommandation #1

La commission recommande que la vision proposée pour la transformation du secteur Bridge-Bonaventure soit enrichie pour y inclure :

- 1) Une définition élargie de l'identité du lieu qui renvoie à la fois aux éléments matériels et immatériels qui caractérisent le secteur;***
- 2) Une amélioration globale de la résilience écologique du secteur;***
- 3) Une intégration plus étroite du secteur aux quartiers adjacents et au reste du territoire montréalais.***

3.4 Principe 1 : les composantes patrimoniales et paysagères mises en valeur

La Ville de Montréal réserve au patrimoine une place importante dans sa vision pour le secteur. Elle annonce que le secteur jouit « [d'] *un patrimoine bâti, archéologique, industriel et paysager hors du commun* » et que « *la transformation du secteur de grande valeur patrimoniale doit prendre en compte et respecter les caractéristiques historiques, physiques et symboliques du lieu*⁴³¹ ».

Les participants se sont montrés d'accord avec cette vision. Presque la moitié des contributions ont au moins évoqué des aspects de l'histoire et du patrimoine du secteur et beaucoup ont centré leur propos sur une préoccupation patrimoniale, sinon sur une notion d'identité rattachée au lieu⁴³². Il est remarquable de constater un souci pour le patrimoine si largement partagé et la commission en prend note.

3.4.1 L'identité du lieu

Si un nombre aussi important d'opinions ont fait référence à l'histoire et au patrimoine, c'est sans doute parce que le secteur Bridge-Bonaventure est doté d'une identité très forte et unique. Afin de mieux cerner l'identité ou « *l'esprit du lieu* » évoqué durant les auditions, il serait opportun

⁴³¹ Ville de Montréal, doc. 3.1, p. 20, 26

⁴³² Chapitre 2, section 2.2.1 du présent document

de référer à la définition du concept articulé par Annette Viel, citée par la conférencière Johanne Burgess lors du colloque du 5 septembre 2019 :

« Les lieux sont marqués par le temps qui les a façonnés. Un temps significatif où émerge une force souvent impalpable. L'esprit des lieux, c'est en quelque sorte cette aura qui transcende les champs d'intervention créant un fil conducteur qui traduit ces lieux et permet d'en saisir et d'en interpréter l'essence⁴³³ ».

Cet « esprit du lieu » est donc à la base de l'identité du secteur. Cette identité, dite « impalpable », a trouvé une forme plus tangible dans l'évocation par les participants d'autant de sites localisés à travers le secteur. Tant la Chambre de commerce du Montréal métropolitain que les citoyens, en passant par les minoteries ADM et les organismes communautaires, ont évoqué le patrimoine et l'esprit du lieu. Cette notion a donc été constamment présente tout au long de la consultation.

3.4.2 Des sites historiques et patrimoniaux de grande valeur

Le contenu historique et patrimonial du secteur est décrit dans l'étude très fouillée intitulée *Évolution historique et caractérisation du secteur Bridge-Wellington*⁴³⁴. Les participants y ont fait abondamment écho, qu'ils proviennent des milieux économiques, communautaires ou de la société civile.

Afin de simplifier la lecture du territoire sous cet aspect, la commission a regroupé les éléments patrimoniaux autour de huit sites distincts. Pour ce faire, elle s'est appuyée sur les documents fournis par la Ville et les contributions des participants. Les éléments patrimoniaux ont été regroupés spatialement et thématiquement, à l'aide de trois critères tirés de la Politique du patrimoine de la Ville de Montréal (mai 2005) :

- a) Un contenu archéologique matériel (des traces d'occupation humaine toujours présentes dans le sol);
- b) Un contenu historique immatériel (des événements importants du passé jusqu'aux savoir-faire traditionnels, en passant par les valeurs spirituelles), souvent appelé patrimoine immatériel et faisant partie de la mémoire collective;
- c) Un contenu patrimonial matériel (des témoins bâtis significatifs du passé).

⁴³³ Transcription du panel 1, doc. 6.6.3.5, p. 3, L. 75-78

⁴³⁴ Civiliti + Lafontaine & Soucy, doc. 3.4

Les huit sites retenus sont présentés dans un ordre géographique du nord au sud :

1- Le site historique et patrimonial du « site-machine » des mégasilos (1900-1970)

Le « *site-machine* », comme désigné dans le document d'information de la Ville⁴³⁵, est situé à l'est de la Pointe-du-Moulin. Il se compose du Silo n° 5 du Grand Tronc et du Port de Montréal, des minoteries Ogilvie (ADM), de Canada Maltage et des convoyeurs aériens. Dans les années 1920, ce site, reconnu comme le plus moderne au monde, a valu à Montréal le statut de plus important port d'exportation de céréales en Amérique. Il est devenu un symbole pour la métropole.

2- Le site archéologique, historique et patrimonial du canal de Lachine et du bassin Wellington (1821-1885)

Ce site est longé par la piste cyclable en face du bassin Peel et comprend les berges du canal ainsi que le bassin Wellington qui était utilisé pour le déchargement du charbon. Le canal a permis d'ouvrir la navigation vers les Grands Lacs. Il a aussi accueilli les premières baraques de quarantaine ayant servi à soigner les Irlandais victimes du typhus.

3- Le site archéologique, historique et patrimonial des lots hydrauliques, de la station de pompage, de la caserne de pompiers et de l'atelier d'usinage du canal (1840-1912)

Le carrefour des rues Mill, Riverside et Oak concentre plusieurs sites historiques d'importance : le premier cimetière irlandais, les turbines souterraines, la station de pompage Riverside, la caserne de pompiers et l'atelier d'usinage du canal. Il accueille également le noyau des activités artisanales du secteur, qui représentent un patrimoine vivant.

4- Le site historique de l'industrie du bétail de Montréal (1870-1966)

Situé sur la rue Bridge, au nord de la rue Mill et en face de l'édifice CN-Agriculture Canada, ce site servait au transfert d'animaux vivants transportés par le Grand Tronc et le Canadien National et accueillait également les vastes abattoirs de Montréal.

5- Le site archéologique et historique des Premières Nations et la Ferme des Sœurs Grises (17^e-18^e siècles)

Situé du côté ouest de la rue Riverside (ancien rivage des oies blanches) et au sud du passage à niveau du Canadien National (ligne du port), c'est à cet emplacement que les campements des Premières Nations étaient traditionnellement situés. C'est également sur ce site qu'a eu lieu le

⁴³⁵ Ville de Montréal, doc. 3.1, p. 21

grand rassemblement pour le traité de la Grande Paix de Montréal (1701). La ferme des Sœurs Grises y a aussi été bâtie.

6- Le site archéologique, historique et patrimonial des Irlandais autour du Black Rock (années 1847-1864)

Au croisement de la rue Bridge et de la rue des Irlandais se trouvent la roche noire ou Black Rock, ainsi que le lieu principal de sépulture de la diaspora irlandaise. C'est également à cet endroit qu'ont été bâtis les hangars de quarantaine lors de l'épidémie de typhus au 19^e siècle, ainsi que le village Victoriatown (autrement nommé Goose Village ou Village aux oies) du Grand Tronc de 1864.

7- Le site historique et patrimonial du pont Victoria et le réseau impérial du Grand Tronc (1853-1923)

Visible depuis les berges du fleuve, le pont Victoria du Grand Tronc était le plus long au monde lors de son inauguration en 1859. Il constituait alors la pièce maîtresse du réseau ferroviaire impérial britannique (côte Atlantique, Chicago, côte Pacifique).

8- Le site historique et patrimonial de l'Expo 67

Ce site s'étend depuis l'ancien édifice administratif de l'Expo jusqu'à Habitat 67. Il inclut l'ancien Musée d'Art contemporain, l'ancien Expo-théâtre, ainsi que des artefacts culturels importants répartis dans l'espace vert nommé « *parc-vestiges* » par des participants, comme précisé dans le chapitre 2 de ce rapport.

La Politique du patrimoine de la Ville de Montréal (2005) et la vision proposée par la Ville pour le secteur, de même la quantité très importante d'opinions associant cet héritage archéologique, historique et patrimonial à l'identité du lieu, justifient, selon la commission, la protection et la mise en valeur de ces huit sites.

Recommandation #2

La commission recommande que la Ville subordonne tout projet de planification et de développement futur dans le secteur Bridge-Bonaventure à la mise en valeur des sites patrimoniaux qui s'y trouvent.

De plus, plusieurs participants ont proposé de relier tous ces sites en un parcours patrimonial récréotouristique et éducatif, accessible en transports actifs⁴³⁶. Ce parcours aurait avantage à être rattaché à la trame verte et bleue. La commission est d'avis que cette proposition attribuerait une valeur ajoutée au secteur et à la Ville de Montréal.

⁴³⁶ Chapitre 2, section 2.2.3 de ce présent document

Recommandation #3

La commission recommande à la Ville de créer un parcours patrimonial relié au réseau de transports actifs et à la nouvelle trame verte et bleue.

3.4.3 Trois sites patrimoniaux exceptionnels

Trois sites du secteur méritent tout particulièrement d'être mis en valeur ou protégés, étant donné leur reconnaissance internationale : le site du Black Rock, le site-machine et celui de l'Expo 67.

Le site du Black Rock

La commission retient le caractère commémoratif du Black Rock qui marque le lieu de sépulture de quelque 6000 victimes irlandaises du typhus au 19^e siècle. Depuis 1865, la communauté irlandaise y organise un défilé annuel de commémoration. Ce cimetière, autrefois calme et tranquille, a été fortement altéré au 20^e siècle lorsque le pont Victoria a été ouvert à la circulation automobile. Il a été progressivement réduit à un mince terre-plein au milieu de la rue Bridge.

La commission accueille favorablement les démarches entreprises par Hydro-Québec en collaboration avec la Ville de Montréal et la Montreal Irish Monument Park Foundation pour créer un parc commémoratif à proximité du Black Rock et du futur poste de transformation des Irlandais d'Hydro-Québec. Elle estime cependant que le lieu de sépulture des Irlandais, situé sous la rue Bridge, mériterait d'être mieux reconnu en éloignant la rue Bridge.

Recommandation #4

La commission recommande d'examiner l'hypothèse de déplacer la rue Bridge pour l'éloigner du lieu de sépulture des Irlandais et pour y créer un parc commémoratif calme et respectueux de la mémoire du lieu.

Le « site-machine »

Le « site-machine » a été reconnu par les deux grands architectes modernistes Le Corbusier et Walter Gropius pour son rôle et son architecture. La commission fait sien le principe selon lequel « *le maintien de l'usage d'origine [...] est le mode de conservation le plus commun et souvent le plus viable pour les sites et les constructions industrielles*⁴³⁷ ». C'est pourquoi elle croit que le site-machine mérite la plus haute protection, liée directement au maintien et à l'épanouissement de son usage d'origine, de même qu'à sa signification économique régionale, jumelée à sa signification historique internationale. À l'instar de Parcs Canada, la commission estime

⁴³⁷ ADM Agri-Industries Company, doc. 8.12, p. 20

également que ce site représente un élément majeur du patrimoine paysager du secteur et que pour cette raison, les vues sur ces bâtiments devraient être protégées.

Recommandation #5

La commission recommande le classement au sens de la Loi sur les biens culturels pour l'ensemble du site-machine moderniste formé par le Silo n° 5, la minoterie ADM et le complexe Canada Maltage incorporant les convoyeurs aériens, et que toute nouvelle construction sur ces lieux soit subordonnée dans le paysage à ces éléments repères.

Le site de l'Expo 67

Le site de l'Expo 67 est réparti entre le parc Jean-Drapeau et le secteur Bridge-Bonaventure. Il est reconnu mondialement pour son caractère moderniste-expressionniste et son immense popularité. Cependant, de tout le site, seule l'île Sainte-Hélène est protégée en tant que site patrimonial. Dans le secteur, Habitat 67 bénéficie d'une reconnaissance patrimoniale officielle à titre de bâtiment seulement. En revanche, la Cité du Havre dans son ensemble, le bâtiment administratif de l'Expo 67, l'ancien Musée d'art contemporain, l'Expo-Théâtre et le parc-vestiges ne jouissent d'aucune protection, ni même de programme de mise en valeur.

La Société du parc Jean-Drapeau, le Syndicat de la copropriété Profil-O et les ensembles résidentiels Habitat 67 et Tropiques Nord ont souligné cette omission, tout en proposant de la corriger⁴³⁸. La commission abonde dans le même sens.

Recommandation #6

La commission recommande qu'une reconnaissance patrimoniale soit accordée aux témoins architecturaux, artistiques et paysagers de l'Expo 67 sur la Cité du Havre, en agrandissant les limites du site patrimonial de l'île Sainte-Hélène.

Le danger que représente l'abandon du patrimoine bâti sur une longue période a été relevé par les participants. Des occupations transitoires et des usages expérimentaux de bâtiments anciens inoccupés ont été proposés lors du colloque⁴³⁹ et de la consultation⁴⁴⁰. Ces occupations transitoires permettent de parer à de nombreux effets négatifs : vol d'éléments patrimoniaux, vandalisme, incendies. Il contribue aussi à diminuer le sentiment d'insécurité du voisinage, de même qu'à atténuer la perte de valeur socio-économique d'un quartier. L'abandon depuis des décennies du Silo n° 5 et de l'édifice du CN-Agriculture Canada sur la rue Bridge (nommé bureau de l'ancienne douane par des participants) a été signalé durant la consultation.

⁴³⁸ Société du parc Jean-Drapeau, doc. 8.3, p. 10; Le syndicat de la copropriété Profil-O, doc. 8.2, p. 7-8; Les ensembles résidentiels Habitat 67 et Tropiques Nord, doc. 8.7, p. 4, 14-17

⁴³⁹ Présentation d'Entremise, doc. 6.6.3.2

⁴⁴⁰ Regroupement d'acteurs culturels et économiques du secteur, doc. 8.33, p. 39

Afin de contrecarrer cette érosion, la commission voit d'un bon œil un « *urbanisme transitoire* » consistant à modifier temporairement les règlements d'urbanisme afin d'ouvrir le bâtiment à des usages temporaires, jusqu'à ce qu'une fonction permanente lui soit attribuée.

Recommandation #7

La commission recommande l'adoption d'une politique facilitant les occupations transitoires rapides des bâtiments patrimoniaux abandonnés, en attendant une solution d'occupation permanente.

3.4.4 Des vues paysagères uniques à Montréal

La géographie riveraine très découpée du secteur Bridge-Bonaventure permet d'offrir une occasion unique de perspectives et de vues dans plusieurs directions. Relevées par la Ville et par de nombreux participants⁴⁴¹, le Port de Montréal, le Vieux-Port, le Vieux-Montréal, le centre-ville, le mont Royal, le canal de Lachine, les silos à grains, le pont Samuel-De Champlain, le pont Jacques-Cartier et l'île Sainte-Hélène ont figuré parmi la liste impressionnante de vues paysagères offertes depuis et vers le secteur.

Plusieurs participants ont également noté que le secteur offre d'autres vues paysagères assez impressionnantes. Outre le site-machine, visible depuis de nombreux points de vue, mentionnons le pont Victoria, le port, l'arche des silos au-dessus de la rue Mill, ou encore la Cité du Havre. Il est rare à Montréal qu'un quartier recèle autant de vues panoramiques.

La commission est d'avis que cet atout devrait être mis en valeur, mais avant tout, elle est consciente du besoin de régler les hauteurs et de protéger les percées visuelles afin de préserver et de mettre en valeur ce patrimoine paysager unique⁴⁴². L'outil urbanistique indiqué pour la protection des percées visuelles, des paysages et de l'esthétique des constructions est un Plan d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA). Un PIIA « *convient bien aux projets d'une certaine envergure pour lesquels on souhaite s'assurer d'une certaine unité et harmonie (p. ex., développement d'un nouveau quartier, insertion d'un projet particulier de construction, de modification ou d'occupation) ou à ceux qui se trouvent dans des zones d'intérêt particulier (p. ex., un quartier ancien, un secteur boisé)*⁴⁴³ ».

Recommandation #8

La commission recommande de créer un plan d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA) pour le secteur Bridge-Bonaventure afin de contrôler et protéger les vues paysagères, les percées visuelles et l'esthétique des constructions.

⁴⁴¹ Chapitre 2, section 2.2.2 du présent document

⁴⁴² Chapitre 2, sections 2.2.3 et 2.2.4 du présent document

⁴⁴³ Ministère des Affaires municipales et de l'Habitation, Règlement sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale : mamh.gouv.qc.ca/amenagement-du-territoire/guide-la-prise-de-decision-en-urbanisme/reglementation/reglement-sur-les-plans-dimplantation-et-dintegration-architecturale/

3.5 Principe 2 : des parcours d'entrée de ville mis en scène

Le secteur Bridge-Bonaventure est unique à Montréal puisqu'il renferme deux points d'entrée importants à l'île de Montréal : le pont Victoria avec sa rue Bridge et le pont Samuel-De Champlain avec son autoroute Bonaventure.

La Ville déclare que « *la mise en scène du parcours d'entrée de ville consiste à assurer la qualité des deux segments distincts que sont le corridor Bonaventure et la rue Bridge, de manière à rendre accessibles les grands éléments identitaires révélés le long de leur parcours*⁴⁴⁴ ». La commission soutient cette proposition, tout en retenant plusieurs suggestions d'amendement de ce principe émanant de nombreux participants⁴⁴⁵.

3.5.1 L'entrée de ville du pont Samuel-De Champlain et de l'autoroute Bonaventure

De façon générale, les participants ont accueilli favorablement le projet de la société des Ponts Jacques Cartier et Champlain Inc. (PJCCI) qui consiste à transformer l'autoroute Bonaventure en un boulevard urbain entre les ponts Samuel-De Champlain et Victoria en y incorporant la rue Carrie-Derrick. Ce projet vient également récupérer les berges du fleuve pour créer un parc linéaire destiné aux piétons et aux cyclistes; il inclurait de plus des belvédères⁴⁴⁶. Toutefois, une divergence significative des opinions par rapport aux plans des PJCCI s'est manifestée au niveau de l'étroitesse du parc et du manque de quiétude dû au trafic intense d'automobiles et de camions à proximité.

De nombreux participants ont évoqué la possibilité de relocaliser le nouveau boulevard urbain Bonaventure derrière le Parc d'entreprises de la Pointe-Saint-Charles (PEPSC), sur le tracé de l'avenue Marc-Cantin à côté du REM⁴⁴⁷. Ce déplacement permettrait au parc linéaire de devenir une véritable trame verte et bleue le long de laquelle les sons de l'eau et de la nature se feraient entendre.

La commission est consciente que les terrains du côté de l'avenue Marc-Cantin n'appartiennent pas aux PJCCI, mais juge que le projet possède du mérite⁴⁴⁸. Par sa géométrie, la longue courbe sinueuse du boulevard ainsi créée aurait l'avantage d'inciter les automobilistes à mieux respecter les vitesses affichées.

⁴⁴⁴ Ville de Montréal, doc. 3.1, p. 27

⁴⁴⁵ Chapitre 2, section 2.4 du présent document

⁴⁴⁶ Ponts Jacques Cartier et Champlain Inc., doc. 5.4.1, p. 2

⁴⁴⁷ Chapitre 2, section 2.4.1 du présent document

⁴⁴⁸ Conseil régional de l'environnement de Montréal, doc. 8.40, p. 13

Recommandation #9

La commission recommande d'explorer, en partenariat avec la société des Ponts Jacques Cartier et Champlain Inc., la possibilité de repousser le futur tracé du boulevard urbain Bonaventure vers l'arrière du Parc d'entreprises de la Pointe-Saint-Charles afin de permettre la création d'une coulée verte et bleue plus large et tranquille.

Le document d'information de la Ville et les propositions d'aménagement fournies par la société des Ponts Jacques Cartier et Champlain Inc. ne proposent aucune modification du tronçon surélevé de l'autoroute Bonaventure, entre le pont Victoria et le canal de Lachine. Certains participants ont demandé le rabaissement de l'autoroute et sa transformation en boulevard urbain en vue d'apaiser le trafic tout en favorisant la reconnexion au secteur. Il a même été proposé de le prolonger en tunnel afin d'éliminer tout conflit avec le trafic local de surface⁴⁴⁹. La nette majorité des participants ont indiqué préférer conserver le profil surélevé de l'autoroute tel qu'il est actuellement, afin de permettre la circulation locale autonome de trains (bretelle du port), de camions (ADM et Canada Maltage), de bicyclettes et de piétons en dessous⁴⁵⁰.

3.5.2 L'entrée de ville du pont Victoria et de la rue Bridge

Un enjeu considéré majeur par les participants a été l'obstruction du réseau local de rues par le trafic de navettage transitant chaque jour par le pont Victoria en provenance ou en direction de la Rive-Sud. La commission a entendu les demandes, maintes fois formulées, d'éliminer cette circulation de transit au profit de la circulation locale sur les rues Bridge, Mill, Wellington, Centre, De Condé, de la Ferme et Saint-Patrick. Elle est d'avis que cette situation pourrait être corrigée en ramenant la trame de rues locales à sa vocation principale de desservir la communauté locale ainsi que l'économie du secteur.

Un nombre impressionnant d'opinions provenant des chambres de commerce du Montréal métropolitain et d'industries du Sud-Ouest de Montréal, jusqu'aux groupes communautaires de Pointe-Saint-Charles, ont toutes proposé une même solution : rabattre le trafic d'entrée et de sortie de ville transitant par le pont Victoria sur l'autoroute Bonaventure⁴⁵¹.

La commission pense que cette demande mérite d'être prise en considération si la Ville souhaite voir renaître le secteur, améliorer la qualité de vie des résidents et des travailleurs et soutenir l'économie existante et future.

Recommandation #10

La commission recommande d'examiner la faisabilité de relier les entrées et sorties du pont Victoria à la partie surélevée de l'actuelle autoroute Bonaventure plutôt qu'à la rue Bridge.

⁴⁴⁹ Association des architectes paysagistes du Québec, doc. 8.24, p. 8

⁴⁵⁰ Chapitre 2, section 2.4.1 du présent document

⁴⁵¹ Chapitre 2, section 2.4.1 du présent document

3.5.3 Des entrées de ville secondaires

Plusieurs participants ont suggéré d'autres entrées de ville à considérer. Parcs Canada mentionne que le canal de Lachine constituait une entrée de ville pour les plaisanciers⁴⁵². L'étude patrimoniale commandée par la Ville souligne le rôle de la rue Mill comme entrée de ville secondaire, et surtout de l'arche monumentale créée par les silos et le convoyeur aérien de l'ancienne minoterie Ogilvie⁴⁵³. S'ajoute à cette liste, l'entrée de ville du pont de la Concorde depuis le parc Jean-Drapeau⁴⁵⁴. Enfin, le Port de Montréal et le tracé surélevé du REM constituent d'autres entrées potentielles à considérer⁴⁵⁵.

Recommandation #11

La commission recommande à la Ville de ne pas restreindre les entrées de ville aux ponts Victoria et Samuel-De Champlain et d'ajouter des entrées de ville secondaires.

3.6 Principe 3 : le renforcement des connexions et les déplacements en transports actif et collectif au cœur de la mobilité

Le secteur Bridge-Bonaventure est composé de plusieurs sous-secteurs fortement enclavés et souffre d'une connectivité insuffisante. Il en résulte que les déplacements en transports actifs sont difficiles, dangereux, voire impossibles dans certains cas, qu'ils soient intra ou extra secteur. En outre, le territoire n'offre pas aux usagers un accès satisfaisant aux transports actifs et collectifs, qu'ils soient résidents, touristes, travailleurs, ou simplement en transit. De même, il n'existe pas d'aménagements propices à une expérience cycliste ou pédestre agréable.

Dans son document d'information, la Ville énonce que le renouvellement du secteur va de pair avec l'amélioration de la mobilité pour tous les modes de déplacement, en donnant toutefois priorité aux modes de transport actifs et collectifs. La Ville précise aussi que la révision et la bonification de la trame publique et du réseau de circulation devront ouvrir le secteur sur les quartiers avoisinants, améliorer les déplacements au sein même du secteur, et assurer de nouvelles liaisons menant aux infrastructures de transport collectif ainsi qu'aux différents lieux publics et d'emploi. Enfin, la Ville conclut que le renouvellement devra offrir aux piétons et aux cyclistes des environnements sécuritaires, efficaces et confortables, de même que des aménagements facilitant les déplacements⁴⁵⁶.

Tout comme la vaste majorité des participants à la consultation, la commission souscrit au principe 3, tel que proposé par la Ville.

⁴⁵² Parcs Canada, doc. 8.79, p. 9 et 19

⁴⁵³ Civiliti et Lafontaine & Soucy, doc. 3.4, page couverture et p. 64, 73, 77, 94

⁴⁵⁴ Chapitre 2, section 2.4.2 du présent document

⁴⁵⁵ Chapitre 2, section 2.4.2 du présent document

⁴⁵⁶ Ville de Montréal, doc. 3.1, p. 28

3.6.1 La sécurité et la convivialité des déplacements en transports actifs

Circulation de camions lourds, voies ferrées, circulation automobile, bretelles d'accès, autoroutes, ponts : ces aménagements ne favorisent pas la marche ou le vélo. Assurer la sécurité des déplacements, et ce, à longueur d'année, a fait l'objet de nombreux commentaires durant toute la consultation. La commission partage un constat global précisant qu'en raison des activités industrielles, de nombreux segments de rues où circulent un nombre significatif de camions lourds sont, dans certains cas, très dangereux pour ceux qui s'y aventurent à pied ou à vélo. L'aménagement des espaces réservés aux transports actifs et collectifs et les installations afférentes nécessiteront une attention particulière.

Le réaménagement, voire la relocalisation des voies cyclables dans une perspective sécuritaire, est fréquemment mentionné. La commission a reçu plusieurs suggestions et propositions spécifiques, par exemple : réaménager intégralement le tronçon cyclable situé sous l'autoroute Bonaventure et reliant le bassin Peel à l'avenue Pierre-Dupuy afin d'y intégrer un cheminement piéton; faciliter et sécuriser les traversées aux différentes intersections; simplifier le déneigement et procurer un environnement plus convivial aux utilisateurs des modes actifs; retracer la rue Riverside, déplacer la piste cyclable et prolonger la piste jusqu'à l'arrière de la station de pompage Riverside⁴⁵⁷; supprimer les traversées inutiles des voies routières à l'approche de l'usine Canada Maltage et sur la piste cyclable longeant l'autoroute Bonaventure⁴⁵⁸.

La commission juge intéressante la proposition que l'espace sous l'autoroute Bonaventure soit transformé en promenade urbaine piétonnière et cycliste éclairée, sécuritaire, praticable toute l'année et agrémentée de murales et d'art urbain.

Recommandation #12

La commission recommande la mise en place, au sein du secteur, d'un réseau cohérent et efficace d'infrastructures cyclables et piétonnes conviviales et sécuritaires, qui soit complémentaire aux infrastructures existantes.

3.6.2 Les transports actifs au service du désenclavement et de la connectivité

Pour l'ensemble des intervenants, les questions de désenclavement et de connectivité sont apparues prioritaires pour les modes de transports actifs. Les demandes soumises visent à développer des connexions quatre saisons aux secteurs et aux quartiers périphériques. Stratégiquement situé à proximité du centre-ville, du canal de Lachine, du fleuve, de quartiers habités, jouxtant le Vieux-Port et le Vieux-Montréal, le secteur Bridge-Bonaventure est très peu relié aux composantes urbaines, paysagères et touristiques qui l'entourent.

⁴⁵⁷ Forges de Montréal, doc. 8.41, p. 14

⁴⁵⁸ Regroupement d'acteurs culturels et économiques du secteur, doc. 8.33, p. 51

Les voies ferrées et les infrastructures industrielles en place représentent des obstacles importants à la connectivité avec l'environnement. Même le canal de Lachine, s'il est un formidable attrait touristique, constitue en même temps une entrave à la connectivité. La quasi-absence de passerelles rend très difficiles les déplacements de part et d'autre du canal pour les piétons et les cyclistes. Aucune connexion n'existe présentement pour se déplacer en transports actifs de ou vers Griffintown, notamment vers le site de la future station du REM qui y sera localisée.

Aujourd'hui, quatre ponts traversent le canal de Lachine à l'intérieur d'une courte distance de 120 mètres. Quoiqu'aucun de ces ponts ne soit adapté aux transports actifs, il serait peu envisageable d'en proposer un cinquième. De nombreux participants ont proposé le pivotement du vieux pont ferroviaire (l'ancienne bretelle du port) et sa conversion en lien de transport actif entre le secteur Bridge-Bonaventure et Griffintown. Ce pont étant trop bas pour le passage des bateaux de plaisance, Parcs Canada l'a fait pivoter parallèlement au canal. Le pont tournant resterait alors la seule option, à la condition de le hausser et de le faire pivoter transversalement. La commission considère que cette proposition mérite d'être étudiée.

Recommandation #13

La commission recommande d'entreprendre des démarches auprès de Parcs Canada afin d'examiner la possibilité de faire pivoter le pont tournant dans le sens transversal au canal et de le hausser pour laisser passer les bateaux de plaisance, afin d'établir un lien piétonnier et cyclable sécuritaire entre le secteur Bridge-Bonaventure et Griffintown.

Il a été constaté durant la consultation qu'une grande partie des problèmes d'accès entre les différents sous-secteurs vient de la présence de l'autoroute Bonaventure. Le projet de la société des Ponts Jacques Cartier et Champlain Inc. de transformer l'autoroute Bonaventure en boulevard urbain participera à l'élimination de l'enclavement du secteur et contribuera à régler les problèmes d'accès piétonnier et cyclable.

Un désenclavement du secteur permettrait de sécuriser et de valoriser les voies d'accès, tout en favorisant sa promenabilité et sa reconnexion aux quartiers environnants. Le traitement des voies de circulation en appui aux transports en commun et aux mobilités douces créerait des modes de circulation conviviaux, aptes à attirer les visiteurs sur le territoire. Des liens vers les autres quartiers et les axes de circulation seraient aussi à explorer afin d'ancrer la présence du territoire dans une vitalité urbaine plus large⁴⁵⁹.

À l'instar de plusieurs intervenants, la commission souhaite que toutes les mesures susceptibles de désenclaver le secteur Bridge-Bonaventure sur le plan des transports actifs soient explorées. Trois d'entre elles ont retenu son attention : une première concerne la connexion du futur parc linéaire à toutes pistes existantes ou proposées à ses deux extrémités; une deuxième a trait à

⁴⁵⁹ Regroupement d'acteurs culturels et économiques du secteur, doc. 8.33, p. 19

l'enjambement de la zone ferroviaire en vue de relier le sud du quartier Pointe-Saint-Charles au parc linéaire et à la piste du pont Samuel-De Champlain; une troisième vise le prolongement du parc linéaire vers le nord, sous la partie surélevée de l'autoroute Bonaventure, afin de le relier au canal de Lachine.

Recommandation #14

La commission recommande que le futur parc linéaire comporte à l'est une connexion à la piste du chemin des Moulins et à l'ouest, une connexion à la piste qui naît au pied du pont Samuel-De Champlain et qui remonte vers le boulevard Gaétan Laberge.

Recommandation #15

Afin de désenclaver Pointe-Saint-Charles, la commission recommande la mise en place d'aménagements permettant de franchir des voies ferrées entre le parc Marguerite-Bourgeoys et le futur parc linéaire.

Recommandation #16

La commission recommande de prolonger le parc linéaire sous la portion de l'autoroute située en bordure du fleuve jusqu'à la rue Mill et de le connecter aux promenades du Vieux-Port et du canal de Lachine, ainsi qu'aux quartiers de la Cité du Havre et de Verdun.

3.6.3 Les transports collectifs et la reconnexion du secteur : des enjeux urgents à régler

Les transports collectifs sont des services essentiels pour une communauté. Dans ses constats sur le secteur Bridge-Bonaventure, la Ville dénote « *une desserte plus que déficiente en transport en commun*⁴⁶⁰ ». Durant la consultation, il a été porté à l'attention de la commission que non seulement les services d'autobus en place sont inadéquats, mais qu'il existerait encore plusieurs zones sans services, comme mentionné au chapitre 2⁴⁶¹.

Une fréquence insuffisante et l'absence de service de nuit pour les six lignes (57, 61, 71, 74, 107, 168) qui desservent le secteur ont été citées à plusieurs reprises. De plus, les circuits d'autobus existants subissent les effets de l'important trafic de navettage caractéristique du secteur, notamment aux heures de pointe. La commission est d'avis, qu'à court terme, une voie réservée sur la rue Wellington, entre les rues Peel et de la Sucrierie, pourrait contribuer à résoudre rapidement la situation. À plus long terme, elle estime que la véritable solution passe par le rabattement du trafic du pont Victoria sur l'autoroute Bonaventure, comme proposé à la recommandation 11.

⁴⁶⁰ Ville de Montréal, doc. 3.1, p. 19

⁴⁶¹ Chapitre 2, section 2.5.5 du présent document

Recommandation #17**La commission recommande :**

- 1) D'instaurer une voie réservée au transport collectif sur la rue Wellington entre les rues Peel et de la Sucrierie, comme mesure urgente;**
- 2) D'accroître la fréquence et la période de couverture sur les circuits d'autobus desservant ce corridor, avec la collaboration de la Société de transport de Montréal.**

Parmi les zones non desservies, il a été porté à l'attention de la commission que les employés travaillant dans le secteur d'emplois situé sur les rues Mill et Riverside y accèdent majoritairement en auto⁴⁶². L'arrêt du seul circuit d'autobus le desservant (ligne 168) est situé trop loin.

La plus grande zone sans service est la Cité du Havre, qui comprend de grands projets résidentiels, et le parc de Dieppe, de même que l'accès au parc Jean-Drapeau via le pont de la Concorde⁴⁶³. Une proposition de nouveau circuit a été soumise par plusieurs groupes et la commission est d'avis qu'il y aurait lieu d'y donner suite. Il s'agirait de relier les zones sans service, avec un rabattement potentiel sur les stations de métro Charlevoix et Jean-Drapeau⁴⁶⁴.

Recommandation #18

La commission recommande à la Ville, avec la collaboration de la Société de transport de Montréal, de développer un nouveau lien de transport collectif entre le quartier Pointe-Saint-Charles, la zone d'emplois située sur les rues Mill et Riverside, puis les grands projets résidentiels de la Cité du Havre jusqu'aux parcs de Dieppe et Jean-Drapeau.

À moyen et long terme, la commission est consciente que l'arrivée de la station du REM dans le quartier Griffintown est susceptible de modifier les rabattements d'autobus et de réduire la quantité de voitures transitant par le secteur. De plus, elle favorisera les transports actifs puisque cette station sera située à moins d'un demi-kilomètre de marche de la limite du secteur Bridge-Bonaventure.

3.6.4 Le transport véhiculaire et le réseau viaire : des situations à régulariser

La commission a dénombré trois situations méritant une attention particulière : le statut des rues sous juridiction de la SIC, la circulation de transit sur l'avenue Pierre-Dupuy, et le prolongement des rues Oak et des Irlandais.

⁴⁶² Canada Maltage Compagnie Limitée, doc. 8.43, p. 2

⁴⁶³ Le Syndicat de la copropriété Profil-O, doc. 8.2, p. 4; Société du parc Jean-Drapeau, doc. 8.3, p. 6; Voyagez Futé, doc. 8.76, p. 5

⁴⁶⁴ Chapitre 2, section 2.5.5 du présent document

Les rues sous juridiction de la Société immobilière du Canada (SIC)

Une anomalie historique a été portée à l'attention de la commission : il apparaît que la rue Mill et les rues connexes sont la propriété de la Société immobilière du Canada (SIC) et non de la Ville de Montréal⁴⁶⁵. En effet, la Pointe-du-Moulin a été construite de toutes pièces par le gouvernement du Canada durant les années 1840, entraînant la création du pont Black et des rues Mill, Oak et Riverside. Or, cette situation persiste aujourd'hui malgré l'utilisation quotidienne du pont Black et de la rue Mill par de nombreux automobilistes et par une centaine de camions nécessaires au fonctionnement de l'industrie agroalimentaire du secteur⁴⁶⁶. Bien que plus récente, la rue des Irlandais demeure aussi propriété fédérale. Advenant la vente des propriétés de la Pointe-du-Moulin à des intérêts privés⁴⁶⁷, cette situation pourrait se révéler problématique puisqu'elle est potentiellement susceptible de limiter l'accès à ces liens de communication stratégiques. La commission est d'avis qu'il y aurait lieu que la Ville et la SIC examinent comment remédier à cette difficulté.

Recommandation #19

La commission recommande à la Ville de Montréal et à la Société immobilière du Canada d'examiner comment les rues Mill, Oak, Riverside, des Irlandais et le pont Black sous autorité fédérale peuvent demeurer dans le domaine public, advenant la vente des terrains limitrophes à des intérêts privés.

La circulation de transit sur l'avenue Pierre-Dupuy

Les participants ont noté un deuxième endroit du réseau viaire qui pose problème : l'avenue Pierre-Dupuy. Cet axe sert normalement d'accès aux trois projets résidentiels de la Cité du Havre, aux parcs de Dieppe et Jean-Drapeau, et au Casino. Les résidents et la Société du parc Jean-Drapeau ont porté à l'attention de la commission que beaucoup de navetteurs de la Rive-Sud préfèrent prendre un raccourci via la Cité du Havre et le petit réseau routier de l'île Sainte-Hélène pour arriver à mi-chemin sur le pont Jacques-Cartier.

Cette situation, en plus d'être problématique pour la sécurité des utilisateurs du parc Jean-Drapeau, encombre l'accès aux projets résidentiels de la Cité du Havre. La commission considère qu'il y aurait lieu d'envisager diverses mesures de mitigation pour décourager l'utilisation de l'île Sainte-Hélène et de l'avenue Pierre-Dupuy comme raccourci entre la Rive-Sud et le centre-ville. À ce sujet, la commission réitère la recommandation de l'OCPM dans son rapport sur le Plan directeur d'aménagement et de développement du parc Jean-Drapeau⁴⁶⁸.

⁴⁶⁵ Ville de Montréal, doc. 6.11

⁴⁶⁶ ADM, doc. 8.12, p. 37-39

⁴⁶⁷ Devimco Immobilier, doc. 8.19.2 « *Plan-analyse des voies véhiculaires et ferroviaires* »

⁴⁶⁸ OCPM, rapport final de la consultation sur le Plan directeur d'aménagement et de développement du parc Jean-Drapeau : ocpm.qc.ca/sites/ocpm.qc.ca/files/pdf/P94/rapport_final_parc_jean-drapeau.pdf

Recommandation #20

La commission recommande à la ville d'adopter des mesures de contrôle de la circulation de transit Rive-Sud/centre-ville de Montréal passant par le parc Jean-Drapeau et l'avenue Pierre-Dupuy.

Le prolongement des rues Oak et des Irlandais

Enfin, plusieurs participants ont proposé de modestes prolongements de rues stratégiques dans le secteur afin d'aider à le désenclaver. Les résidents des complexes Habitat 67 et Tropiques Nord proposent de désenclaver la Cité du Havre en prolongeant la rue des Irlandais vers l'est, sous le tablier de l'autoroute Bonaventure, afin de mieux relier l'avenue Pierre-Dupuy à la rue Bridge⁴⁶⁹.

Dans la même veine, Action-Gardien propose de prolonger la rue Oak vers le nord, sous le viaduc ferroviaire, afin de la relier directement aux rues Wellington et Saint-Patrick⁴⁷⁰. Cette mesure aurait comme objectif de réduire la dépendance à la seule rue Bridge et de rehausser le potentiel de développement mixte autour du bassin Wellington en le désenclavant, sans parler d'un accès pour répondre aux incendies.

Recommandation #21

La commission recommande à la Ville d'étudier le potentiel de désenclavement du secteur offert par les deux prolongements suivants : la rue Oak vers les rues Wellington et Saint-Patrick; la rue des Irlandais sous le tablier de l'autoroute Bonaventure.

3.7 Principe 4 : la mise en réseau des espaces publics et des lieux emblématiques soutenue par une trame verte

Dans son document d'information, la Ville de Montréal indique que ce l'on appelle la trame verte découle d'une variété d'interventions qui ont pour but « *d'établir des continuités spatiales, de jouer un rôle de liaisons et de parcours au sein du secteur ou vers les quartiers voisins, d'enrichir la qualité du paysage et l'expérience urbaine, tout en assurant la pérennité et la mise en valeur du patrimoine, bâti, archéologique et paysager ainsi que le verdissement du lieu*⁴⁷¹ ».

Au-delà de la transformation de l'image d'un secteur, la création d'une trame verte vise une continuité et une connectivité écologique⁴⁷² qui, plus encore qu'un réseau utilitaire d'espaces verts, est le tissu vivant d'un territoire⁴⁷³.

⁴⁶⁹ Les ensembles résidentiels Habitat-67 et Tropiques-Nord, doc. 8.7, p. 7 et 11

⁴⁷⁰ Action-Gardien, doc. 8.38, p. 61-64

⁴⁷¹ Ville de Montréal, doc. 3.1, p. 29

⁴⁷² Colloque du 5 septembre 2019, Panel 4, doc. 6.6.6.5, p. 3

⁴⁷³ Conseil régional de l'environnement de Montréal, doc. 8.40, p. 13

Une trame verte et bleue

Le Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) détermine, depuis 2012, les fondements de la planification et du développement du territoire pour les municipalités de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM). Dans le but de protéger l'abondance et la diversité de sa végétation et de préserver ses milieux naturels, hybrides, riverains, ainsi que ses paysages, la CMM a choisi de miser, à des fins récréotouristiques, sur la trame dite verte et bleue, un réseau structuré d'espaces naturels. Tout en contribuant aux objectifs de préservation, la trame verte et bleue permet de mettre en valeur les milieux naturels ainsi que les éléments du paysage et du patrimoine bâti qui sont des symboles forts du Grand Montréal, et d'en faciliter l'accès. Elle constitue ainsi un outil pour préserver et mettre en valeur la richesse collective du territoire de la CMM.

La commission est globalement en accord avec le principe 4 proposé par la Ville dans son document d'information. Toutefois, la commission estime que les objectifs poursuivis par la Ville, lorsqu'elle décrit le principe 4, correspondent mieux à ceux de la trame verte et bleue telle que définie dans le PMAD.

Recommandation #22

La commission recommande que le libellé du principe 4 soit modifié afin de raccorder à la trame verte et bleue la mise en réseau des espaces publics et des lieux emblématiques.

3.7.1 Verdir massivement pour contrer les nuisances

Un grand nombre d'intervenants ont fait part à la commission de leurs préoccupations en ce qui a trait à la qualité de l'air, au bruit et à la présence d'îlots de chaleur. Ils proposent la création de parcs et d'espaces verts partout où cela est possible, sur l'ensemble du territoire.

Par leur capacité d'absorption des polluants, les arbres jouent un rôle dans l'amélioration de la qualité de l'air. Cependant, il apparaît important que le verdissement ne se limite pas à la plantation d'arbres. Celui-ci doit également se refléter dans une stratégie globale d'aménagement du territoire qui utiliserait l'ensemble des outils urbanistiques dont dispose la Ville de Montréal pour protéger, restaurer ou mettre en valeur ce qui existe déjà. Le verdissement devient à la fois un moyen de rendre le territoire plus attrayant et de contrer plus efficacement certaines nuisances comme le bruit et les poussières générées par la circulation automobile, les camions lourds et le passage des trains.

La commission croit que d'importants efforts doivent être faits en matière de verdissement et de plantation d'arbres, en tenant compte des caractéristiques propres à chaque sous-secteur du territoire.

Dans son mémoire, le Conseil régional de l'environnement de Montréal (CRE-Montréal) affirme que notre capacité à profiter de services écologiques pérennes dépend de la santé des écosystèmes et de leur résilience face aux crises du climat et à la diminution de la biodiversité. Par conséquent, déterminer l'étendue et la forme de la trame verte et bleue ne doit pas découler uniquement de considérations pratiques comme la mobilité et la mise en relation de lieux significatifs, mais également de considérations proprement écologiques⁴⁷⁴. À cet effet, la commission croit que les espaces verts doivent être aménagés de façon à améliorer la santé et l'environnement des citoyens habitant les quartiers limitrophes du secteur, tout comme à tisser une trame intra et inter quartiers. La commission trouve intéressante la suggestion de s'inspirer de la recherche existante pour identifier les milieux naturels et semi-naturels à préserver et à intégrer au réseau, afin de faire la lutte aux îlots de chaleur, d'optimiser la gestion des eaux pluviales et de protéger la biodiversité.

Dans son document d'information, la Ville de Montréal constate que le secteur est fortement dégradé : on y trouve des bâtiments épars, mal entretenus, dont l'alignement des façades par rapport à la rue est très irrégulier, avec des cours avant laissées à l'abandon, dépourvues d'aménagement paysager et de mobilier urbain⁴⁷⁵. La commission est d'avis que le verdissement ne se limite pas au domaine public et devrait être étendu au domaine privé – résidentiel, commercial ou industriel. Les espaces disponibles devraient être mis au service du verdissement, sous toutes ses formes.

Recommandation #23

La commission recommande :

- ***Un verdissement massif partout où c'est possible, adapté aux quatre saisons, ainsi que l'installation de murs antibruit végétalisés qui serviront de zones tampons;***
- ***De limiter les aménagements paysagers dénués de caractéristiques naturelles et de privilégier une couverture végétale stratifiée (arbres, arbustes, herbacés, vivaces);***
- ***De prévoir l'entretien des aménagements à long terme;***
- ***De favoriser l'agriculture urbaine, à différentes échelles (bacs, jardins collectifs, espaces de production);***
- ***De restaurer naturellement les berges du fleuve afin de favoriser les habitats aquatiques.***

3.7.2 Des espaces publics pour connecter les populations

Dans son mémoire, le Regroupement d'acteurs culturels et économiques du secteur constate que les espaces publics jouent un rôle dans l'expérience que font les usagers d'un territoire, tout en contribuant à la création de liens communautaires. Les espaces publics permettent aussi de

⁴⁷⁴ Conseil régional de l'environnement de Montréal, doc. 8.40, p. 13

⁴⁷⁵ Ville de Montréal, doc. 3.1, p. 18

pacifier et d'humaniser les espaces urbains et offrent des lieux d'expressions publiques ou libres, utiles à la parole citoyenne et à l'éducation populaire. Lorsqu'il s'agit d'espaces verts, ces derniers contribuent au bien-être physique et psychologique des usagers⁴⁷⁶. L'aménagement des parcs, des espaces publics et du domaine public doit tenir compte des besoins de tous les groupes d'âge de la population locale, stimuler les liens entre les citoyens et briser l'isolement.

La commission voit l'aménagement de nouveaux parcs et espaces publics comme un moyen d'encourager la création de relations de voisinage pour les citoyens de Pointe-Saint-Charles et de Griffintown en proposant des lieux de rencontre et de déambulation. Cette implantation de parcs, de places, de lieux de rassemblement ou de promenades vertes permettrait de tisser une trame d'espaces publics intérieurs ou extérieurs attrayants. De surcroît, elle favoriserait la transmission patrimoniale, la préservation du patrimoine naturel lié à la biodiversité et la réduction des îlots de chaleur⁴⁷⁷.

Recommandation #24

La commission recommande d'aménager des espaces publics et des promenades, en particulier (mais non seulement) aux abords des sites d'intérêt patrimoniaux et paysagers, afin d'améliorer le cadre urbain et la connexion aux quartiers voisins.

Recommandation #25

La commission recommande à la Ville de prévoir des mécanismes permettant la participation des résidents des quartiers limitrophes et des diverses parties prenantes dans les choix d'aménagement des parcs et des espaces verts et bleus.

Le Plan Montréal durable 2016-2020 indique que l'augmentation de la superficie des parcs et espaces verts sur le territoire de la ville est l'un des principaux indicateurs contribuant à la qualité des milieux de vie résidentiels⁴⁷⁸. La commission croit que des efforts notables doivent être mis en œuvre pour maintenir la qualité et la sécurité des parcs existants (par exemple, le parc de Dieppe à la Cité du Havre), pour accélérer la construction de nouveaux parcs (par exemple, le futur parc commémoratif des Irlandais ou encore l'espace vert à la Cité du Havre nommé « *parc vestiges* » par les résidents) et pour assurer la préservation des milieux végétalisés environnants.

3.7.3 La biodiversité et les corridors écologiques

La commission se montre sensible au constat de la Société du parc Jean-Drapeau qui énonce que par manque de dispositifs d'observation, la faune et la flore du parc Jean-Drapeau sont méconnues et présentent un riche potentiel à exploiter⁴⁷⁹. La mise en valeur du secteur Bridge-Bonaventure offre une opportunité d'aménager une bande riveraine naturelle suffisamment

⁴⁷⁶ Regroupement d'acteurs culturels et économiques du secteur, doc. 8.33, p. 35

⁴⁷⁷ Regroupement d'acteurs culturels et économiques du secteur, doc. 8.33, p. 19

⁴⁷⁸ Action-Gardien, doc. 8.38, p. 97

⁴⁷⁹ Société du parc Jean-Drapeau, doc. 8.3, p. 11

large pour maintenir des habitats naturels de qualité au bénéfice de la protection de la biodiversité. Les milieux naturels de type friche herbacée et arbustive existants présentement sur la rive du fleuve Saint-Laurent et qui s'étendent de la Cité du Havre au pont de L'Île-des-Sœurs, constituent des habitats de vie et de déplacement pour plusieurs espèces fauniques. Il importerait que le continuum écologique de l'ensemble formé par les îles Sainte-Hélène et Notre-Dame, et par la Cité du Havre soit mis en valeur.

Recommandation #26

La commission recommande d'évaluer les possibilités d'implanter un corridor écologique à même les aménagements futurs du tablier du pont de la Concorde afin de connecter les milieux naturels de la Cité du Havre et ceux du parc Jean-Drapeau.

3.7.4 Lieux et paysages emblématiques du secteur

Le canal de Lachine

Le canal de Lachine compte un grand nombre de biens bâtis et des ressources culturelles témoignant de plus de 300 ans d'histoire. Il est aujourd'hui un important lieu de rassemblement sur le territoire montréalais qui a attiré en 2018 plus de 1,2 million de personnes⁴⁸⁰. Les berges du canal représentent des atouts qui ont été particulièrement mis de l'avant dans les contributions des participants, comme il est précisé au chapitre 2.

Le lieu historique national du Canal-de-Lachine occupe en partie le territoire visé par la consultation sur le secteur Bridge-Bonaventure. Il comprend plusieurs composantes patrimoniales et de nombreux sites d'intérêt situés sur ou aux abords du territoire. Les limites du secteur Bridge-Bonaventure incluent certaines parties du lieu historique national et en excluent d'autres⁴⁸¹. En 2018, Parcs Canada a déposé son nouveau plan directeur pour ce lieu historique, tel que prévu par la *Loi sur l'Agence Parcs Canada* : ce plan présente la vision stratégique de Parcs Canada dans un contexte de renouvellement du lieu et de ses abords. Le plan directeur énonce des objectifs distincts pour le secteur du bassin Peel, dont une partie est comprise dans le secteur Bridge-Bonaventure.

Recommandation #27

La commission recommande que la Ville tienne compte de la vision préconisée par Parcs Canada pour la mise en valeur des abords du bassin Peel, telle qu'énoncée dans son plan directeur de 2018, de sorte à maximiser son accessibilité et sa connectivité aux milieux qui l'entourent.

⁴⁸⁰ Parcs Canada, doc. 8.79, p. 8

⁴⁸¹ Parcs Canada, doc. 8.79, p. 12

L'accès aux berges du fleuve Saint-Laurent

Porté par la société des Ponts Jacques-Cartier et Champlain Inc., l'aménagement d'un parc linéaire le long des berges du fleuve Saint-Laurent, entre les ponts Victoria et Samuel-De Champlain, doit permettre d'accroître l'étendue de la trame verte et bleue du secteur et de favoriser l'accès aux berges du fleuve pour les Montréalais. Comme l'ont souligné plusieurs participants, l'enjeu ne se limite pas à l'accessibilité des berges et à leur intégration aux réseaux de promenades cyclistes et piétonnes. Il s'agit plutôt de reconquérir pleinement les berges et d'aménager un parc linéaire en bordure du fleuve, afin de créer des parcours propres à illustrer l'histoire du lieu et à y mettre en valeur les sensations, les paysages et les vues qui le caractérisent.

Recommandation #28

La commission recommande que la Ville, en collaboration avec la société des Ponts Jacques-Cartier et Champlain Inc., évalue des scénarios afin de libérer le maximum d'espace en berge, au bénéfice de tous les Montréalais et Montréalaises.

La Cité du Havre

Peu d'espaces verts sont présents dans le secteur Bridge-Bonaventure. Les deux plus intéressants – le parc de Dieppe, à l'extrémité nord, et l'espace nommé « *parc-vestiges* » par les résidents, à l'extrémité sud – sont situés à la Cité du Havre.

- Le parc de Dieppe
Ce parc est très fréquenté par les adeptes de la marche, du vélo et de la pêche récréative, de même que par les citoyens de nombreuses communautés culturelles qui viennent y pique-niquer en famille. En outre, il offre des vues intéressantes sur le fleuve, le port et le Vieux Montréal. Cependant, le parc est en assez mauvais état et demande une attention particulière : certaines installations devront être rénovées et des clôtures remplacées; de même, certaines sections, présentement fermées en raison de glissements de terrain dus à la crue des eaux, devront être réaménagées.
- Le « *parc-vestiges* »
Situé sur un terrain de 150 000 mètres carrés, ce parc jouxte l'ancien Musée d'art contemporain, longe les studios Mel's, contourne Profil-O et se termine à la limite de Tropiques Nord.

Interdit d'accès, ce terrain est toutefois très fréquenté. Cet îlot de verdure offre un accès au fleuve, présente un peu partout des vestiges de l'Expo 67. Le tracé de certains chemins menant à quelques pavillons existe toujours⁴⁸².

⁴⁸² Le syndicat de la copropriété Profil-O, doc. 8.2, p. 7

L'ensemble des espaces verts de la Cité du Havre doivent être protégés et mis en valeur au bénéfice du secteur et des citoyens. En effet, les espaces verts rendent une diversité de services pour améliorer les milieux de vie : réduction des îlots de chaleur, contrôle des émissions de GES, augmentation de la biodiversité, création d'écrans contre les nuisances sonores et visuelles⁴⁸³.

Recommandation #29

La commission recommande que tous les espaces non développés de la Cité du Havre soient zonés espaces verts, incluant le « parc-vestiges », que ces espaces soient raccordés à la trame verte et bleue et que les vestiges d'Expo 67 qui s'y trouvent soient mis en valeur.

Connecter au patrimoine matériel et immatériel

Comme il est souligné sous la section 3.4 sur les *sites historiques et patrimoniaux de grande valeur*, le secteur Bridge-Bonaventure présente un grand nombre d'atouts historiques qui auraient avantage à être mis en valeur dans des parcours patrimoniaux, qui amèneraient un bassin important de visiteurs.

Recommandation #30

La commission recommande de connecter le bassin Peel à la Cité du Havre en créant des parcours piétons et cyclistes conviviaux comportant des haltes aux sites historiques et aux vues d'intérêt.

3.8 Principe 5 : des activités économiques et urbaines renouvelées

La commission partage les éléments de principe énoncés dans le document de la Ville, selon lesquels le développement du secteur doit s'effectuer d'une part « *à travers son positionnement à l'échelle de l'économie montréalaise et à l'échelle locale des arrondissements qui partagent son territoire* » et, d'autre part, doit faire en sorte que « *... l'introduction de nouvelles activités soit compatible avec le milieu d'insertion ...*⁴⁸⁴ ».

Une vocation économique dominante

Le secteur de Bridge-Bonaventure se caractérise par une grande diversité d'usages et se démarque ainsi des autres territoires de la ville. S'y côtoient des fonctions industrielles lourdes et légères, des activités portuaires, de transport et de logistique, un parc d'entreprises, des infrastructures publiques, un commerce de grande surface, des espaces récréotouristiques, de même que des ensembles résidentiels. Ces usages devraient cohabiter de façon harmonieuse, ce qui n'est pas le cas présentement : le secteur a été désigné comme « *disloqué* » et « *hétéroclite* » à plusieurs reprises durant la consultation.

⁴⁸³ Institut national de santé publique du Québec, doc. 4.5, p. 2

⁴⁸⁴ Ville de Montréal, doc. 3.1, p. 30

Dans sa description du principe 5, le document d'information de la Ville indique que la fonction résidentielle « *dans l'éventualité où elle serait considérée dans certaines portions du secteur devra être complémentaire aux activités économiques en place*⁴⁸⁵ ». Durant la consultation, il y a eu un accord général sur la prédominance de la vocation économique du secteur Bridge-Bonaventure, celle-ci constituant à la base de son identité. La commission souscrit à cette perspective.

Des différences de vue se sont toutefois exprimées sur les moyens à retenir pour développer le secteur Bridge-Bonaventure autour des vocations retenues : celles-ci découlent en partie de perceptions divergentes quant à la relation du secteur avec le reste de la ville. Pour les représentants du milieu immobilier et certains acteurs économiques, le secteur s'inscrit dans le prolongement du centre-ville. Pour d'autres acteurs économiques, des organismes et des citoyens de Pointe-Saint-Charles, le secteur s'inscrit plutôt dans le prolongement de ce même quartier. Cette différence de perspective influence de façon considérable l'actualisation des différents usages, qu'ils soient économiques, résidentiels ou récréotouristiques.

Des activités économiques et des emplois diversifiés

Comme il a été mentionné durant la consultation, le secteur Bridge-Bonaventure n'est pas une friche industrielle. Cette porte d'entrée sur la ville doit refléter son caractère de « *patrimoine vivant* » qui perpétue les activités économiques de ce qui fut autrefois le berceau industriel du Canada et le plus grand port céréalier d'Amérique du Nord. L'enseigne emblématique Farine Five Roses en témoigne. Par ailleurs, ce secteur doit aussi traduire la vitalité de la nouvelle économie montréalaise. Le défi consiste à perpétuer la vocation économique du secteur dans la continuité des activités en place et à la renouveler en la raccordant aux nouvelles filières instaurées dans la Ville. Parallèlement, cette vocation doit se développer en lien avec l'activité économique et résidentielle des quartiers environnants.

La commission estime qu'une densité et une mixité de type d'entreprises apportent une richesse à un secteur économique : celles-ci contribuent à diversifier les emplois existants et à augmenter le nombre des travailleurs participant à l'économie locale. Le secteur Bridge-Bonaventure est un lieu indiqué pour recevoir des entreprises établies, d'autres en démarrage, de même que des travailleurs autonomes.

⁴⁸⁵ Ville de Montréal, doc. 3.1, p. 30

3.8.1 La consolidation des activités économiques existantes

L'industrie lourde, les activités portuaires, de transport et de logistique

Le secteur Bridge-Bonaventure est névralgique sur le plan de ses infrastructures logistiques. La chaîne logistique formée par l'intersection des réseaux autoroutiers, ferroviaires et portuaires est de première importance non seulement pour la ville et la région montréalaise, mais aussi pour le reste du Québec et du Canada. Elle est aussi essentielle à la survie d'une large partie de l'activité industrielle du secteur, notamment dans le domaine agroalimentaire. Le Port de Montréal, avec le terminal Bickerdike et le quai McKay, est un acteur économique incontournable à l'échelle régionale, nationale et internationale.

De plus, les entreprises agroalimentaires et portuaires, tout comme les entreprises de transport et de logistique, représentent un bassin d'emplois qui demandent moins de qualifications, sont relativement bien rémunérés et correspondent aux intérêts d'une partie de la main-d'œuvre disponible dans les quartiers adjacents⁴⁸⁶. Pour la commission, comme pour la majorité des participants à la consultation, il importe de ne pas compromettre la poursuite des activités industrielles, portuaires, de transport et de logistique en place. « *Si bien planifiées, les activités industrielles peuvent être maintenues dans le secteur sans compromettre le potentiel d'accueillir des entreprises en démarrage et de différentes tailles qui nécessitent souvent des espaces et infrastructures moins imposantes*⁴⁸⁷ ».

Recommandation #31

La commission recommande que la description du principe 5 sur le renouvellement des activités économiques et urbaines mentionne explicitement que l'industrie lourde et les activités portuaires, de transport et de logistique font partie intégrante des activités économiques du secteur.

Des conditions de cohabitation

Les activités industrielles et ferroviaires en opération dans le secteur Bridge-Bonaventure engendrent des problèmes de nuisances (toxicité, poussière, bruit, vibration) et de sécurité civile. Durant la consultation, les participants ont rappelé que la mixité des vocations suppose la mise en place de conditions de cohabitation. Une gradation des usages et des zones tampons ont été recommandées pour assurer une transition entre ces activités industrielles lourdes et les fonctions résidentielles notamment. Il peut s'agir d'espaces de transition avec des activités industrielles légères où les nuisances comme le bruit se trouvent à l'intérieur, d'espaces laissés végétalisés, en friche ou des écrans végétaux, par exemple. Notons que certaines entreprises situées sur le territoire ont déjà procédé à des aménagements paysagers⁴⁸⁸.

⁴⁸⁶ Ville de Montréal, doc. 3.2, p. 3, 38, 40

⁴⁸⁷ Chambre de commerce et d'industrie du Sud-Ouest, doc. 8.27, p. 6

⁴⁸⁸ Ray-Mont Logistiques, doc. 8.31, p. 6

Recommandation #32

La commission recommande de prévoir une gradation des usages et des zones tampons autour des zones d'activités industrielles, de transport et de logistique qui génèrent des nuisances et comportent des enjeux de sécurité civile.

L'industrie artisanale et de fabrication légère

Concentré dans le secteur autour du carrefour Mill et Riverside, se trouve un regroupement d'artisans exerçant des métiers traditionnels, notamment de taille de pierre, de fabrication de verre (Espace Verre) et de forge (Forges de Montréal) qu'on ne voit nulle part ailleurs dans la région métropolitaine⁴⁸⁹. Compte tenu de son caractère unique, la commission trouve appropriée la proposition d'en faire un carrefour d'emplois en y implantant des écoles-ateliers pour la formation, des ateliers et des fab labs pour la conception et la production. Cette initiative contribuerait à l'identité du secteur.

Le manque d'espace pour des ateliers convenables pour les entreprises artisanales qui œuvrent dans la restauration du patrimoine bâti constitue un enjeu critique pour leur survie. Le bruit et la poussière générés par leurs activités exigent des emplacements qui s'apparentent à plus petite échelle à ceux des entreprises industrielles.

Il existe aussi dans le secteur des industries de fabrication légère, de même que des entreprises de services qui génèrent peu de nuisances. D'autres pourraient s'y ajouter, entre autres, dans les zones tampons.

Recommandation #33

La commission recommande de sécuriser le zonage « industriel » pour assurer la pérennité des industries et des ateliers d'artisans installés à la Pointe-du-Moulin, au carrefour Mill-Riverside, et ce, jusqu'au poste de transformation d'Hydro-Québec.

Recommandation #34

La commission recommande de renforcer la caractérisation du secteur en soutenant l'implantation de nouveaux sites d'emplois artisanaux et en créant un corridor artisanal de production où se côtoient des fonctions éducatives, culturelles et touristiques. Ce corridor artisanal de production devrait être intégré au circuit des sites patrimoniaux.

Recommandation #35

La commission recommande que la Ville soutienne l'installation d'industries de fabrication légère et d'entreprises de services dans le secteur, notamment dans les zones tampons.

⁴⁸⁹ Chambre de commerce du Montréal métropolitain, doc. 8.80, p. 7

Le Parc d'entreprises de la Pointe-Saint-Charles (PEPSC)

Les entreprises installées dans le Parc d'entreprises de la Pointe-Saint-Charles (PEPSC) appartiennent majoritairement aux domaines de l'audiovisuel et des technologies de l'information et des communications (TIC), deux grappes industrielles du Grand Montréal. Il s'y fait de la recherche et du développement⁴⁹⁰. S'y retrouvent aussi des services municipaux et immobiliers.

Ce parc d'entreprises pourrait représenter un site attrayant par sa situation dans le secteur. Toutefois, il présente des difficultés parce qu'il est enclavé entre l'autoroute Bonaventure et le centre d'entretien de VIA Rail, en plus d'être inadéquatement desservi par les transports collectifs et commerces de proximité. De surcroît, ce site repose sur des terrains contaminés dont le sol présente une certaine instabilité puisque le PEPSC a été installé sur un territoire constitué à même le lit du fleuve par un remblayage provenant de déchets domestiques et industriels. La Ville est à mettre en place un écran d'étanchéité et un système de captage le long de la rue Carrière-Derick en vue de retenir et de récupérer les contaminants.

Le Parc d'entreprises de la Pointe-Saint-Charles comprend des terrains vacants appartenant à la Ville de Montréal et à la société des Ponts Jacques-Cartier et Champlain Inc. Ces terrains sont susceptibles d'accueillir de nouvelles entreprises, sous réserve du déplacement annoncé de l'autoroute Bonaventure. La contamination et l'instabilité des sols représentent cependant des obstacles importants à la mise en valeur du PEPSC. Il a été proposé par l'organisme Action-Gardien d'en décontaminer des sols en recourant à la phytoremédiation⁴⁹¹. Dans une perspective de résilience écologique, la commission trouve pertinente cette proposition, qui aurait aussi pour avantage de verdir un site passablement dénudé. Il pourrait devenir une interface harmonieuse avec le parc linéaire projeté le long des berges du fleuve.

Recommandation #36

La commission recommande de consolider les usages dans le Parc d'entreprises de la Pointe-Saint-Charles, notamment autour des filières existantes de l'audiovisuel et des technologies de l'information et des communications (TIC).

Recommandation #37

La commission recommande de décontaminer et de verdir le Parc d'entreprises de la Pointe-Saint-Charles pour stimuler la résilience écologique du secteur.

⁴⁹⁰ Ville de Montréal, doc. 3.2, p. 45

⁴⁹¹ Action-Gardien, doc. 8.38, p. 48-49

Le triangle Saint-Patrick

Ce sous-secteur se caractérise par une cohabitation de résidences et d'entreprises du domaine manufacturier qui occupent des bâtiments industriels d'un ou deux étages. Au fil des ans, il est devenu une zone tampon entre le quartier Pointe-Saint-Charles et la zone industrielle au sud-est. Depuis une quinzaine d'années, des entreprises de services professionnels et de production télévisuelle s'y sont installées.

En 2017, le conseil d'arrondissement du Sud-Ouest a adopté un Plan d'intervention spécifique du secteur Pointe-Saint-Charles Nord. Ce plan désigne comme secteur d'intervention prioritaire le secteur d'emploi situé à l'est de la rue Montmorency. Celui-ci « *comprend l'ensemble des terrains d'affectation « secteur d'emplois » situés dans le triangle délimité par les rues Wellington, De Condé et Saint-Patrick ainsi que les terrains qui se trouvent entre la voie ferrée du CN et la rue Wellington. Il englobe aussi une partie des terrains en affectation « Secteur mixte », en vertu du Plan d'urbanisme, soit dans le quadrilatère s'étendant au nord de la rue Richardson et à l'ouest de la rue De Condé ainsi que les abords du canal de Lachine, au nord de la rue Saint-Patrick*⁴⁹² ». Il est de l'intention de l'arrondissement de maintenir la vocation d'emploi existante pour ce secteur et de ne pas y autoriser de développement résidentiel. Ce secteur est aussi une des entrées principales de l'arrondissement du Sud-Ouest. La commission juge qu'il y a lieu de réaffirmer cette orientation.

3.8.2 Le renouvellement économique du secteur

Le secteur Bridge-Bonaventure a été le témoin de la révolution industrielle montréalaise, tandis que le canal de Lachine a été un corridor d'innovation à son apogée. Plusieurs participants ont mentionné que la requalification du secteur devait s'inscrire dans cette continuité et témoigner d'audace. Le renouvellement économique du secteur doit aussi être envisagé en relation avec son positionnement, tant à l'échelle de l'économie montréalaise que des quartiers qui le côtoient.

La commission souscrit aux recommandations nombreuses des participants d'inscrire la transformation du secteur dans une perspective dynamique en y introduisant des activités économiques à valeur ajoutée et qui n'ont qu'une faible empreinte écologique. Ces entreprises accéléreraient la transformation du secteur. Leurs activités présenteraient aussi moins d'enjeux de cohabitation avec les fonctions résidentielles et récréotouristiques, parce qu'elles ne généreraient que de faibles nuisances pour le milieu environnant. Elles devraient également permettre la création de zones d'emploi à échelle humaine qui « *ne dépendent pas de grands lots, de grands bâtiments ou de grands stationnements [...] offrent un haut taux d'emplois à l'hectare* » ainsi que le recommande le Conseil régional de l'environnement de Montréal⁴⁹³.

⁴⁹² Plan d'intervention spécifique du secteur Pointe-Saint-Charles Nord, 2017, p. 36-37

⁴⁹³ Conseil régional de l'environnement de Montréal, doc. 8.40, p. 17

L'étude de positionnement économique du secteur Bridge-Bonaventure déposé par la Ville⁸² recommande la consolidation de filières faisant partie des créneaux moteurs de développement du Grand Montréal, entre autres, les entreprises de haute technologie et celles qui se consacrent à la recherche et au développement. Les chambres de commerce du Montréal métropolitain et du Sud-Ouest de Montréal ont abondé en ce sens. Elles ont fait valoir qu'étant donné son emplacement, le secteur Bridge-Bonaventure bénéficierait d'un maillage avec les établissements universitaires situés à proximité du centre-ville et du bassin de main-d'œuvre des quartiers environnants.

Mentionnons aussi que la stratégie d'emploi du Plan d'intervention spécifique du secteur Pointe-Saint-Charles Nord entend « *miser sur les filières des technologies de l'information et des communications, de l'audiovisuel, du numérique ainsi que des services aux entreprises*⁴⁹⁴ ».

Sont associées aux entreprises de haute technologie actives en recherche et développement, les startups ou « *jeunes pousses* » technologiques en période de démarrage⁴⁹⁵. Faute de moyens financiers pour s'installer au centre-ville à proximité des établissements universitaires qui ont soutenu leur création, ces jeunes entreprises doivent souvent se diriger vers la banlieue. Il serait utile de développer une offre d'espaces abordables dans le secteur Bridge-Bonaventure afin que ces jeunes entreprises demeurent dans l'écosystème qui a soutenu leur naissance. Celles-ci pourraient être installées dans les zones tampons, tel que proposé par la recommandation 38.

Un projet de création d'un « *hub* » ou pôle d'emploi destiné à soutenir les entreprises de technologies propres (nommées aussi « *vertes* ») a fait l'objet de plusieurs recommandations durant la consultation. Porté par l'entreprise Cycle Capital Management, ce projet vise à réunir dans un même lieu « *des entreprises (naissantes et matures) en lien avec la grande entreprise, des conseillers stratégiques, des financiers, des regroupements associatifs, mais aussi la communauté, afin de créer un écosystème vivant*⁴⁹⁶ ». Il y a lieu de rappeler que les technologies propres constituent une des neuf grappes industrielles métropolitaines.

La commission considère que des projets de cette nature concourraient à revitaliser l'économie du secteur et à la connecter à l'économie du centre-ville et aux universités, de même qu'au Quartier de l'innovation situé au nord du canal de Lachine. L'installation d'entreprises technologiques en démarrage dans le secteur contribuerait également à la création d'emplois pour la main-d'œuvre locale.

Recommandation #38

La commission recommande de promouvoir l'installation dans le secteur d'entreprises de haute technologie qui sont actives en recherche et développement.

⁴⁹⁴ Plan d'intervention spécifique du secteur Pointe-Saint-Charles Nord, 2017, p. 51

⁴⁹⁵ École de technologie supérieure, doc. 8.25, p. 7

⁴⁹⁶ Cycle Capital Management, doc. 8.28, p. 3

3.8.3 Une fonction récréotouristique secondaire

La commission estime qu'il importe de miser sur le potentiel paysager, la richesse historique et patrimoniale du lieu pour développer une industrie touristique complémentaire dans le secteur Bridge-Bonaventure.

Des activités éducatives et culturelles

Le principe 4 sur la trame verte propose la mise en réseau des espaces publics et des lieux emblématiques. Ces derniers offrent des occasions multiples de développement d'activités éducatives, culturelles et sportives.

Sur le plan éducatif et culturel, de nombreuses propositions ont été exprimées. Certaines d'entre elles ont retenu l'attention de la commission. Une première concerne la création d'espaces d'éducation, d'interprétation et de loisirs autour des métiers artisanaux concentrés au carrefour Mill et Riverside. Une seconde est reliée à la mise en valeur du « *site-machines* », qui réunit les silos, les tours et les convoyeurs de la Pointe-du-Moulin, et du rôle qu'ils ont joué dans l'histoire industrielle et portuaire du Canada. Finalement, une autre concerne la création d'un parcours patrimonial reliant les sites significatifs de l'histoire industrielle et sociale du secteur, qui sont décrits au début de ce chapitre.

Recommandation #39

La commission recommande de développer des projets culturels et éducatifs avec les partenaires concernés en ce qui a trait aux métiers artisanaux présents dans le secteur, au « site-machines » de la Pointe-du-Moulin et au parcours patrimonial des sites significatifs.

Des activités sportives

Du côté des activités sportives et de détente, de nombreuses suggestions ont été avancées en relation avec les berges du fleuve et le canal de Lachine. En matière d'activités estivales, comme mentionné dans l'analyse du principe 3, il a été demandé que, de façon générale, les pistes pour les promeneurs et les cyclistes soient réaménagées afin d'être plus conviviales, plus sécuritaires et mieux connectées. D'autres demandes ont été formulées : une promenade pour piétons et cyclistes le long des berges du fleuve; un accès à l'eau autour du bassin Peel sous forme d'une plage ou d'une piscine; une vague stationnaire près d'Habitat 67. Pour ce qui est des loisirs d'hiver, il y a eu des propositions de patinoires et d'extension des pistes de ski de fond.

Des installations sportives

La consultation a fourni l'occasion de faire valoir des projets d'installations sportives sur le territoire du secteur. Une demande de terrains sportifs multiformes situés près d'une école et d'une piscine extérieure à proximité du bassin Peel a été présentée par les organismes de Pointe-

Saint-Charles, aucun site de ce quartier ne pouvant en accueillir actuellement⁴⁹⁷. Deux autres projets visent à accueillir des sports plus spécialisés : l'un pour du hockey-balle, futsal, volleyball et basketball⁴⁹⁸; l'autre pour le football gaélique, le hurling, le camogie et le rounders⁴⁹⁹.

Un troisième projet concerne l'établissement d'un centre culturel et sportif irlandais⁵⁰⁰ de 20 000 pi² qui inclurait un auditorium de 250 places et comprendrait trois terrains de rugby sur gazon naturel, dont un réservé au football gaélique. Selon la Fondation de la communauté irlandaise de Montréal qui porte ce projet, il y aurait une entente préliminaire avec la société des Ponts Jacques Cartier et Champlain Inc. (PJCCI) et le gouvernement du Québec pour la cession d'un bail relativement à un terrain situé à proximité de l'entrée du pont Samuel-De Champlain.

Il n'est pas de l'intention de la commission d'appuyer spécifiquement l'un ou l'autre de ces projets. Comme l'ont rappelé beaucoup de participants à la consultation, elle reconnaît cependant que le secteur Bridge-Bonaventure devrait être doté d'installations sportives multiformes et accessibles à tous, particulièrement si certaines parties du territoire s'ouvrent à une fonction résidentielle et que les quartiers avoisinants en sont dépourvus. Ces installations collectives sont nécessaires à la création d'un environnement sain et convivial. Il peut être également d'intérêt d'y retrouver des installations sportives plus spécialisées si le territoire le permet.

Recommandation #40

La commission recommande l'implantation d'installations multisports dans le secteur Bridge-Bonaventure qui soient accessibles et répondent aux besoins de tous.

Un projet de stade de baseball⁵⁰¹ a été présenté à la commission. Il est soutenu par un groupe de chefs d'entreprises, le Groupe baseball Montréal, qui collabore à la mise en œuvre d'un plan visant le retour d'une équipe de la Ligue majeure de baseball dans la métropole.

La commission juge qu'il serait irresponsable de statuer sur ce projet sur la base des informations parcellaires dont elle dispose. Il s'agit d'un projet d'équipement majeur pour la Ville de Montréal dont la taille et l'ampleur requièrent qu'on en mesure les impacts sous divers aspects. Aucun plan, de même qu'aucune étude en mesurant les impacts économiques, sociaux et environnementaux n'ont été portés à la connaissance de la commission. Il en est de même pour une évaluation des conséquences de sa mise en activité sur les installations sportives et culturelles déjà présentes à proximité, comme le Quartier des spectacles au centre-ville ou l'Espace 67 sur l'île Sainte-Hélène.

⁴⁹⁷ Action-Gardien et CDC de Pointe-Saint-Charles, doc. 8.38, p. 74-75

⁴⁹⁸ Jeunes sportifs Hochelaga, doc. 8.5, p. 2

⁴⁹⁹ Montreal Shamrocks GAA, doc. 8.83.2, L. 2834-2839

⁵⁰⁰ Fondation de la communauté irlandaise de Montréal, doc. 8.13, p. 15-16

⁵⁰¹ Groupe baseball Montréal, doc. 8.20

La commission croit que l'installation d'un stade de baseball dans le secteur Bridge-Bonaventure devra faire l'objet d'une consultation autonome et être analysée sur la base d'un projet plus développé. Rappelons que le projet d'installation d'un complexe municipal de soccer (2012) ainsi que les agrandissements du Centre de tennis du parc Jarry (2003) et du Stade Perceval-Molson (2006) ont fait l'objet de consultations spécifiques.

3.8.4 Une vocation résidentielle complémentaire

Dans son document d'information, la Ville ouvre la porte à une activité résidentielle sous certaines conditions :

« La fonction résidentielle, dans l'éventualité où elle serait considérée dans certaines portions du secteur, devra être complémentaire aux activités économiques en place, tenir compte des enjeux de cohabitation, intégrer les cibles inscrites dans les différentes stratégies de l'administration municipale et du gouvernement fédéral quant au logement social, abordable et familial et être desservie par des services publics adéquats ainsi que par un mode de transport collectif structurant⁵⁰². »

Durant la consultation, il a été rappelé qu'historiquement, le secteur avait connu une forte présence résidentielle, développée en même temps que les industries et les multiples aménagements ferroviaires. Les six îlots de Victoriatown et les quatre îlots du triangle Saint-Patrick furent éliminés durant les années 1960 et 1970. Depuis, trois immeubles modernes ont été construits à la Cité du Havre.

Des propositions de développement résidentiel mixte ont été déposées. Celles-ci visent majoritairement les pourtours des bassins Wellington et Tate, tous deux situés du côté est du bassin Peel.

Deux visions se sont affirmées. Une première prône un développement mixte de hauteur élevée (15 à 36 étages), à forte densité et en continuité avec l'environnement urbain du centre-ville. Elle vise à optimiser l'utilisation du sol tout en y dégageant un maximum d'espaces libres. Cette vision offrirait des vues à un grand nombre d'occupants dans un environnement dit de « *Live-Work-Play* ». Cet agencement de l'espace créerait ainsi une entrée de ville structurée par des tours⁵⁰³.

La seconde vision propose des projets caractérisés par des bâtiments de hauteur moyenne (deux à huit étages), localisés sur rue, sur bassin d'eau ou sur petit parc urbain. Ceux-ci font place à la mixité fonctionnelle, comprenant des services et des commerces de proximité, de même que des bureaux. Cette vision s'inscrit dans un type de développement « *à échelle humaine* », c'est-à-dire d'une hauteur se situant généralement entre deux et six étages, et ne dépassant pas huit étages, auquel cas les deux derniers sont typiquement en dégradé. Le projet présenté par l'opération

⁵⁰² Ville de Montréal, doc. 3.1, p. 30

⁵⁰³ Devimco Immobilier, doc. 8.19, p. 1-8

populaire d'aménagement (OPA) illustre cette seconde vision, en plus de miser sur une approche de développement social et communautaire⁵⁰⁴.

Ainsi que rappelé par la Ville, un éventuel développement résidentiel dans le secteur Bridge-Bonaventure devra intégrer les cibles prévues dans les stratégies de logement social, abordable et familial. Ces cibles s'avèrent d'autant justifiées que le quartier de Pointe-Saint-Charles manque effectivement de logements répondant à ces critères.

Tout en étant favorable à la perspective d'un développement résidentiel mixte autour du bassin Peel, la commission pense qu'un développement résidentiel à échelle humaine s'harmoniserait davantage avec le bâti existant à proximité, notamment de Pointe-Saint-Charles. Elle contribuerait ainsi à la mise en valeur du patrimoine, des paysages et des vues au profit de tous.

La commission considère cependant que la partie située au nord-ouest de la rue Mill (anciennes cales sèches Tate) ne se prête pas à un développement résidentiel en raison de sa proximité avec les activités industrielles des minoteries et des nuisances qu'elles génèrent (bruit, poussière, fumigants), ainsi que de sa proximité à l'autoroute Bonaventure. D'une part, la législation requiert une zone d'exclusion de 100 mètres des bâtiments à cause des fumigants⁵⁰⁵. D'autre part, la Direction régionale de santé publique de Montréal (DRSP) a déjà souligné le risque d'habiter à l'intérieur d'une zone de 200 mètres d'une autoroute sur les plans respiratoires, cardiaques et quant aux naissances en sous-poids⁵⁰⁶.

La commission est d'avis que des fonctions reliées à la production industrielle légère et artisanale, tout comme au travail de bureau, seraient plus opportunes dans cette zone tampon qui reste à structurer aux abords du bassin Peel.

Recommandation #41

La commission recommande, autour du bassin Peel, un développement résidentiel mixte, à forte densité, mais à échelle humaine, doté de commerces et services de proximité, d'équipements collectifs, et intégrant les cibles de logement social, abordable et familial.

Recommandation #42

La commission recommande une zone tampon de 200 mètres de rayon de l'autoroute Bonaventure qui exclut toute fonction résidentielle et réservée à des fonctions non sensibles pour la santé humaine à long terme.

⁵⁰⁴ Action-Gardien, doc. 8.38, p. 14-16

⁵⁰⁵ ADM, doc. 8.12, p. 40-51

⁵⁰⁶ Direction régionale de la santé publique, doc. 5.9

3.9 Une gouvernance fondée sur la cohérence, la collaboration et la communication

Comme il a été rappelé en introduction au chapitre 3, de nombreux participants à la consultation ont fait valoir l'importance de développer une vision d'ensemble cohérente pour la requalification du secteur Bridge-Bonaventure. Cette vision doit aussi faire appel à la concertation de toutes les parties prenantes. Le développement du quartier Griffintown a été évoqué à maintes reprises comme un modèle à ne pas reproduire. La commission partage cette préoccupation et reprendra à son compte plusieurs des suggestions avancées par les participants pour assurer une gouvernance saine et fructueuse de la transformation du secteur. Elle s'inspirera aussi des conditions de succès identifiées par l'Étude de positionnement économique du secteur du Havre déposée par la Ville de Montréal⁵⁰⁷.

La requalification du site Bridge-Bonaventure est un projet à très long terme. Son plan de développement fera l'objet d'ajustements de tous ordres en cours de route et sa mise en œuvre s'effectuera par phases et par zones. Cette planification aura également à s'arrimer au reste de la ville et de l'agglomération. Elle fera appel à tous les acteurs interpellés et intéressés. La commission retient que la planification et la mise en œuvre de cet immense chantier demanderont une gouvernance caractérisée par la cohérence, la collaboration et la communication entre toutes les parties prenantes concernées.

3.9.1 La cohérence

La demande de cohérence dans la transformation du secteur s'articule autour de multiples dimensions. Dans un premier temps, il a été demandé que celle-ci s'inscrive dans le respect de l'identité du lieu, dans le rappel de ses caractéristiques historiques et patrimoniales. Cette transformation doit aussi s'harmoniser concurremment aux démarches et projets associés déjà initiés dans le secteur et qui sont décrits dans le document de la Ville. Elle doit enfin être coordonnée à toutes les autres démarches engagées dans les quartiers et arrondissements contigus, tout comme dans le reste de la ville.

Comme le renouvellement du secteur s'étendra sur de nombreuses années, sa planification à long terme aura également à tenir compte de nouveaux enjeux économiques, démographiques et de développement durable.

Plusieurs suggestions ont été avancées pour assurer la cohérence souhaitée. La Ville a annoncé un document de planification encadrant la transformation du secteur et qui serait soumis à la consultation publique comme prévu par la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme. Lors de la séance d'information tenue le 22 mai 2019⁵⁰⁸, la Ville a évoqué un programme particulier d'urbanisme (PPU) modifiant le Plan d'urbanisme : celui-ci traduirait les éléments de vision et d'orientations retenues. La présence de deux arrondissements se juxtaposant dans le secteur

⁵⁰⁷ Ville de Montréal, doc. 3.2, p. 47

⁵⁰⁸ Ville de Montréal, doc. 1.1, p. 3; doc. 7.1, p. 16-17

Bridge-Bonaventure, Ville-Marie et Sud-Ouest, devra aussi être prise en considération. D'autres dispositions, tels un plan de mobilité intégrée et un plan d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA), pourraient aussi s'ajouter. Plusieurs participants ont souhaité la définition de balises pour les constructions ou les rénovations afin qu'elles s'insèrent harmonieusement au milieu existant et prennent en compte les principes de développement durable.

Rappelons qu'un programme particulier d'urbanisme (PPU), tel que défini dans la documentation municipale, fournit des informations quant à :

- *L'affectation détaillée du sol et la densité de son occupation;*
- *Le tracé projeté et le type des voies de circulation;*
- *Les équipements communautaires projetés;*
- *Les règles de zonage, de lotissement et de construction;*
- *L'identification des travaux prévus et, le cas échéant, des propriétés à acquérir par la Ville;*
- *La séquence de construction et la durée approximative des travaux;*
- *Les programmes particuliers de réaménagement, de restauration et de démolition*⁵⁰⁹.

Il importerait aussi que les coûts et la durée approximative des travaux y soient précisés.

Recommandation #43

La commission recommande que soit élaboré un programme particulier d'urbanisme (PPU) pour le secteur Bridge-Bonaventure incluant coûts et durée, jumelé au plan d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA) proposé dans la recommandation #8.

3.9.2 La collaboration avec les parties prenantes

La définition d'une vision partagée du développement du secteur Bridge-Bonaventure suppose que la Ville aille au-delà des consultations publiques ponctuelles pour prendre en considération l'intérêt collectif. L'envergure et la durée du projet demandent une collaboration soutenue qui repose sur un dialogue permanent entre les politiciens, les citoyens et les différentes parties prenantes. Cette collaboration n'est pas à sens unique. Elle entraîne une participation et un engagement à long terme de la part des parties prenantes, puisqu'un projet de cette dimension entraînera forcément des révisions de planification au fil des ans. Lors du colloque organisé dans le cadre de la consultation, le dialogue, la participation et l'engagement de toutes les parties prenantes se sont révélés comme des conditions fondamentales de la réussite des projets majeurs de transformation qui y ont été présentés.

Plusieurs participants ont demandé à continuer à être impliqués dans le processus engagé avec la consultation publique confiée à l'OPCM par la Ville. Divers moyens ont été évoqués pour y

⁵⁰⁹ Ville de Montréal, les Programmes particuliers d'urbanisme : ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=2761,4017621&_dad=portal&_schema=PORTAL

arriver, dont la création de comités consultatifs, de concertation ou de suivi. Ces mécanismes porteraient sur des planifications particulières ou d'ensemble.

La présence de propriétaires publics et parapublics multiples sur le territoire a soulevé des inquiétudes, comme mentionné précédemment. La coordination de leurs interventions respectives n'est pas toujours apparente aux dires de nombreux participants. Pour la commission, il importerait que cette coordination soit rendue plus visible et communiquée publiquement par la Ville ou, à défaut, resserrée.

Recommandation #44

La commission recommande de mettre en place, en concertation avec toutes les parties prenantes, des mécanismes de collaboration et de suivi à long terme en vue d'assurer le développement du secteur de façon cohérente et efficace.

Recommandation #45

La commission recommande que la Ville exerce une étroite concertation des partenaires institutionnels, nommément les diverses instances publiques et parapubliques qui sont propriétaires de terrains ou d'immeubles sur le territoire du secteur.

3.9.3 La communication

Les participants ont su gré à la Ville de soumettre à la consultation un projet d'énoncé de vision et de principes pour la mise en valeur du secteur Bridge-Bonaventure. Pour la commission, il y aurait lieu que le plan de transformation retenu par la Ville, de même que l'échéancier de sa mise en œuvre, fasse l'objet d'un programme de communication auprès des citoyens et des acteurs concernés. La Ville doit aussi faire connaître les modifications règlementaires qu'elle entend proposer, ainsi que les budgets qui seront consacrés à l'aménagement du secteur.

La Ville devrait également mettre en place un processus ouvert et dynamique d'information, de consultation et de rétroaction aux moments stratégiques de la transformation du secteur.

Des volets du développement du secteur Bridge-Bonaventure reposeront sur des investissements privés. Étant donné la présence de deux arrondissements sur le territoire et des instances nombreuses qui y sont installées, la commission croit opportun que la Ville fasse la promotion du potentiel du secteur, notamment en identifiant les entreprises recherchées et les sites disponibles⁵¹⁰.

⁵¹⁰ Ville de Montréal, doc. 3.2, p. 47

Recommandation #46

La commission recommande que la Ville mette en place les outils appropriés de communication et d'échange avec la population et les parties prenantes pour toute la durée de mise en œuvre du PPU.

Recommandation #47

Que la Ville mette en place un guichet unique pour le secteur Bridge-Bonaventure à l'intention des investisseurs et des promoteurs, notamment pour identifier les entreprises recherchées et les sites disponibles.



CONCLUSION

La Ville de Montréal a entrepris depuis quelques années des travaux de réflexion en vue d'une démarche de planification du secteur Bridge-Bonaventure. Ces travaux ont permis de mettre en valeur l'évolution historique de ce territoire qui remonte au début de la colonie, ses vocations successives, de même que les traits du paysage qui le définissent. Ils ont aussi mis en relief sa richesse patrimoniale et le lien qu'il entretient avec l'histoire de Montréal.

Menée de concert avec les arrondissements du Sud-Ouest et de Ville-Marie, cette démarche de planification s'est traduite en un projet de vision pour l'avenir du secteur Bridge-Bonaventure qui est décrit dans le document d'information fourni par la Ville. La commission a constaté que les participants à la consultation se sont largement appuyés sur ce document pour soutenir leurs propos en vue du renouvellement du secteur. Ils ont aussi fait appel aux études produites par et pour la Ville.

La consultation a mobilisé beaucoup de citoyens et d'organismes de tous milieux. Sa pertinence a été saluée et la participation aux diverses activités qui y étaient reliées a témoigné d'un grand attachement au secteur Bridge-Bonaventure et à ce qu'il représente sur le plan historique, patrimonial, économique, culturel et social. Les participants ont cependant reconnu unanimement que ce territoire demande à être revitalisé et rattaché plus organiquement aux quartiers avoisinants et au reste de la ville.

La commission estime que, dans son ensemble, le projet proposé par la Ville a rallié les opinions. L'énoncé de vision lui-même gagnerait cependant à relier explicitement la transformation du secteur à une conception élargie de l'identité du lieu, à sa résilience écologique et à sa plus grande intégration au territoire montréalais.

Les quatre premiers principes proposés ont aussi fait consensus, sous réserve de nuances ou de précisions. Ces principes portent sur la mise en valeur des composantes patrimoniales et paysagères; la mise en scène des parcours d'entrée de ville; le renforcement des transports actif et collectif; la mise en réseau des espaces publics et des lieux emblématiques. Des propositions ont été avancées pour les actualiser. La commission a aussi jugé opportun de recommander à la Ville des mesures susceptibles d'améliorer à court terme le quotidien des citoyens qui vivent et travaillent dans le secteur Bridge-Bonaventure, en particulier sur le plan des transports actif et collectif.

Le principe 5 sur le renouvellement des activités économiques et urbaines a fait l'objet d'opinions plus contrastées. S'il y a eu accord sur la priorisation de la fonction économique en regard des fonctions résidentielles et récréotouristiques, des dissensions se sont manifestées sur la nature des activités économiques à développer sur le territoire, les uns favorisant la complémentarité avec les activités existantes, les autres souhaitant des activités qui s'inscrivent davantage dans le prolongement de la nouvelle économie montréalaise. Des divergences se sont aussi exprimées en regard du type d'ensemble résidentiel souhaitable.

La commission adhère à une priorisation des activités économiques sur les autres activités urbaines pouvant prendre place dans le secteur Bridge-Bonaventure. L'industrie lourde, de même que l'industrie artisanale et de fabrication légère qui y sont présentes doivent bénéficier de conditions propices à leur maintien. La commission croit aussi que le renouvellement économique du secteur doit passer par son intégration à l'économie montréalaise et faire place à des entreprises novatrices qui contribuent à la résilience écologique du secteur. Quant à la fonction résidentielle, celle-ci doit être compatible avec la fonction économique, s'harmoniser avec le milieu d'insertion et protéger les vues en direction de la montagne et du fleuve. Elle doit aussi répondre aux cibles des diverses stratégies concernant le logement social, abordable et familial.

La consultation a suscité beaucoup d'espoir que le projet de transformation du secteur Bridge-Bonaventure s'appuie sur une gouvernance fondée sur la cohérence, la collaboration et la communication. De nombreux partenaires parapublics étant à l'œuvre sur le territoire, la Ville devra s'assurer que leurs interventions contribuent à la cohérence du territoire.

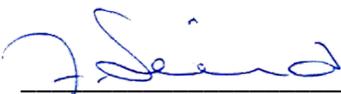
En terminant, la commission tient à remercier les représentants de la Ville pour la qualité de leur présentation et de la documentation déposée, de même que pour leurs réponses diligentes aux questions provenant des participants ou de la commission.

La commission remercie aussi tous les citoyens, organismes ou regroupements qui ont contribué à l'analyse du projet en consultation, en participant aux activités d'animation, en posant des questions et en soumettant des opinions ou des mémoires bien étayés.

Fait à Montréal, le 24 février 2020.



Nicole Brodeur
Présidente de commission



Francine Simard
Commissaire



David Hanna
Commissaire

Annexe 1 – Les renseignements relatifs au mandat

Le mandat

Le 20 mars 2019, le comité exécutif de la Ville de Montréal confiait à l'Office de consultation publique le mandat de tenir une consultation publique sur la vision et les principes de mise en valeur du secteur Bridge-Bonaventure. L'Office rendait disponible sur son site Internet la documentation relative à la consultation publique le 1^{er} mai 2019.

En plus du secteur lui-même, la distribution de 27 500 dépliants s'est étendue à ses abords, dans les arrondissements de Ville-Marie et du Sud-Ouest. Aussi, des courriels d'invitation aux différentes activités de la consultation ont été envoyés à plus de 6 000 citoyens, institutions et organismes inscrits à la liste de diffusion de l'OCPM. Des publications sur les réseaux sociaux de l'OCPM ainsi que des campagnes publicitaires sur Facebook ont également été placées à différents moments afin d'inciter les citoyens à participer en personne ou en ligne aux différentes activités de la consultation.

Les commissaires ont participé à une rencontre préparatoire avec les représentants de la Ville le 10 avril 2019. Elle a tenu une séance d'information et des portes ouvertes le 22 mai 2019. Un atelier de concertation a eu lieu le 14 juin 2019. Deux visites exploratoires sur le thème du patrimoine ont été organisées les 15 juin et 6 juillet 2019. Un colloque, Renouveler un territoire urbain morcelé : conférences inspirantes pour le secteur Bridge-Bonaventure a été tenu le 5 septembre. La commission a également tenu six séances d'audition des opinions entre le 2 et le 7 octobre 2019, dont quatre se sont tenues aux bureaux de l'OCPM (1550 rue Metcalfe), et deux au Centre Lorne, dans Pointe-Saint-Charles (2390 rue Ryde). La séance d'information a été intégralement diffusée en vidéo sur Facebook, Twitter/Périscope et sur le site Internet de l'Office et suivie par 918 personnes, en direct ou en différé, en plus des personnes présentes dans la salle.

La commission et son équipe

Nicole Brodeur, présidente de la commission

Francine Simard, commissaire

David Hanna, commissaire

Élise Naud, secrétaire-analyste senior

Marina Jolly, secrétaire-analyste

L'équipe de l'OCPM

Sheba Akpoli, préposée à l'accueil

Brunelle-Amélie Bourque, chargée de logistique et communications

Louis-Alexandre Casal, webmestre

Hadrien Chénier-Marais, responsable de la mobilisation et de la participation en ligne

Luc Doray, secrétaire général

Élisabeth Doyon, designer multimédia

Guy Grenier, coordonnateur de démarches participatives

Ousmane Kouyate, préposé à l'accueil

Laurent Maurice Lafontant, adjoint à la logistique

Lizon Levesque, adjointe administrative

Paul Marchand, préposé à l'accueil

Anik Pouliot, directrice des communications
Nicole Uwimana, préposée à l'accueil
Gilles Vézina, attaché de recherche et de documentation

Les porte-parole et les personnes-ressources

Lise Bernier, chef de division, Division de l'aménagement et du design urbain, Direction de l'urbanisme, Service de l'urbanisme et de la mobilité
Karim Charef, chef d'équipe, Division de l'aménagement et du design urbain, Direction de l'urbanisme, Service de l'urbanisme et de la mobilité
Olivier Légaré, conseiller en aménagement, Division de l'urbanisme, Direction de l'aménagement urbain et des services aux entreprises, arrondissement de Ville-Marie
Marie-Hélène Binet-Vandal, conseillère en aménagement, Division de l'urbanisme, Direction de l'aménagement urbain et du patrimoine, arrondissement du Sud-Ouest
Daniel Legault, chef d'équipe, Division de la planification des stratégies résidentielles, Service de l'habitation
Dieudonné Ella-Oyono, chef d'équipe, Direction de la mise en valeur des pôles économiques, Service du développement économique
Sonia Thompson, chargée de projets- Grand projet, Projets Champlain et REM, Direction de la gestion du portefeuille de projets, Service des infrastructures du réseau routier
Mélanie Michaud, conseillère en aménagement, Division du développement de projets et intégration des réseaux, Service de l'urbanisme et de la mobilité
Marisella Gomez, conseillère en aménagement, Division du développement de projets et intégration des réseaux, Service de l'urbanisme et de la mobilité
Anne-Marie Dufour, conseillère en aménagement, Division du patrimoine, Direction de l'urbanisme, Service de l'urbanisme et de la mobilité
Marie-Geneviève Lavergne, conseillère en aménagement, Division du patrimoine, Direction de l'urbanisme, Service de l'urbanisme et de la mobilité
Sylvain Lenoir, conseiller en aménagement, Division de l'aménagement et du design urbain, Direction de l'urbanisme, Service de la mise en valeur et de la mobilité
Christine Caillé, conseillère en aménagement, Division de l'aménagement et du design urbain, Direction de l'urbanisme, Service de la mise en valeur et de la mobilité

Soirée d'information du 22 mai 2019

Anjali Mishra	Pierre Marcoux	Stéphane Lampron
Éric Michaud	Karine Triollet	Denis Côté
Natasha Alexandroff	M. Chebin	Dinu Bumbaru
Kenny Harrouche	Lucette Lupien	Ariane Malo-Sauvé
Nicole Sophie Viau	Cédric Glorioso	Bernard Girard
Hassan L. Asri	François Dandurans	
Claudine Tremblay	Joséann Maurais	

La liste des citoyens et organismes qui ont soumis une opinion écrite avec ou sans présentation orale apparaît à l'annexe 2 sous les rubriques 8 et 9.

Annexe 2 – Le dossier de documentation

1. Procédure et objet du mandat

- 1.1. Sommaire décisionnel
- 1.2. Recommandation
- 1.3. Carte secteur Bridge-Bonaventure
- 1.4. Résolution du comité exécutif CE19 0477

2. Démarche de consultation

- 2.1. Dépliant

3. Documentation déposée par la Ville de Montréal

- 3.1. Document d'information – 2019
- 3.2. Étude de positionnement économique du secteur du Havre – 2015
- 3.3. Aménagement d'un parc linéaire sur les berges du fleuve Saint-Laurent entre le pont Champlain et le pont Victoria : Concept préliminaire – 2015
- 3.4. Évolution historique et caractérisation du secteur Bridge-Wellington – 2017
 - 3.4.1. Mise en situation, introduction et méthodologie
 - 3.4.2. Évolution historique
 - 3.4.3. Cartographie synchronique et analyse thématique
 - 3.4.4. Unités de paysage – 1.1 à 4.2
 - 3.4.5. Unités de paysage – 4.3 à 5.5
 - 3.4.6. Annexes I et II
 - 3.4.7. Annexe III, fiche 1
 - 3.4.8. Annexe III, fiches 2-3
 - 3.4.9. Annexe III, fiche 4
 - 3.4.10. Annexe III, fiche 5
- 3.5. Présentation de la Ville de Montréal lors de la séance d'information du 22 mai 2019
- 3.6. Extraits du règlement d'urbanisme de l'arrondissement de Ville-Marie

4. Documents et liens utiles

- 4.1. Planification et réglementation
 - 4.1.1. Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal – 2015
http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/PROJ_URBAINS_FR/MEDIA/DOCUMENTS/Schema20170301.pdf
 - 4.1.2. Plan d'urbanisme de Montréal - 2016
http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=2761,3096652&_dad=portal&_schema=PORTAL
 - 4.1.2.1. Plan d'urbanisme de Montréal – Partie 2, chapitre 12 : arrondissement du Sud-Ouest
http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/PLAN_URBANISME_FR/MEDIA/DOCUMENTS/170925_CHAPITRE_12.PDF
 - 4.1.2.2. Plan d'urbanisme de Montréal – Partie 1, chapitre 4 : Canal de Lachine (planification détaillée)
http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/PLAN_URBANISME_FR/MEDIA/DOCUMENTS/4_8_0.PDF
 - 4.1.2.3. Plan d'urbanisme de Montréal – Partie 1, chapitre 4 : Griffintown (planification détaillée)
http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/PLAN_URBANISME_FR/MEDIA/DOCUMENTS/4_8_1_0.PDF

- 5.2.4. Panneau : Grands propriétaires (ensemble du secteur)
- 5.2.5. Panneau : Grands propriétaires (bassin Peel)
- 5.2.6. Panneau : Emplois
- 5.2.7. Panneau : Transports
- 5.2.8. Panneau : Nuisances environnementales
- 5.2.9. Panneau : Patrimoine
- 5.2.10. Panneau : Usages permis
- 5.3. Le Groupe de Montréal
 - 5.3.1. Le retour d'une équipe de baseball professionnel de la Major League Baseball à Montréal – Version mise à jour - 27 août 2019
- 5.4. Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée
 - 5.4.1. Propositions d'aménagement de la section fédérale de l'autoroute Bonaventure – 2019
- 5.5. Réseau express métropolitain
 - 5.5.1. Le réseau express métropolitain – 2019
- 5.6. Hydro-Québec
 - 5.6.1. Poste des Irlandais : information sur la solution retenue – 2018
- 5.7. ADM
 - 5.7.1. Panneau : ADM, un fier partenaire de l'industrie alimentaire québécoise
- 5.8. Administration portuaire de Montréal
 - 5.8.1. Panneau : Installations du Port de Montréal dans le secteur Bridge-Bonaventure
 - 5.8.2. Panneau : Le port de Montréal en bref
- 5.9. Direction régionale de la santé publique
 - 5.9.1. Vers l'amélioration de la sécurité routière pour tous – 2017
 - 5.9.2. Pour des logements salubres et abordables – 2015

6. Travaux de la commission

- 6.1. Compte-rendu de la rencontre préparatoire avec la Ville et les arrondissements - 10 avril 2019
- 6.2. Synthèse des rencontres de préconsultation – 5 juin 2019
- 6.3. Question d'un participant – 5 juin 2019
 - 6.3.1. Réponse de la Ville de Montréal – 20 juin 2019
- 6.4. Demande de la commission – 5 juin 2019
 - 6.4.1. Réponse de la Ville de Montréal – 20 juin 2019
- 6.5. Atelier de concertation sur la vocation du secteur – 14 juin
 - 6.5.1. Présentation de la Ville de Montréal
 - 6.5.2. Compte-rendu des discussions
- 6.6. Colloque – Renouveler un territoire urbain morcelé : Conférences inspirantes pour le secteur Bridge-Bonaventure
 - 6.6.1. Présentation d'ouverture – Dominique Ollivier
 - 6.6.2. Conférence d'ouverture – Julien Lahaie
 - 6.6.2.1. Présentation
 - 6.6.2.2. Webdiffusion – Présentation et conférence d'ouverture
 - 6.6.2.3. Transcription
 - 6.6.3. Panel 1 : Mettre en valeur le patrimoine de manière cohérente
 - 6.6.3.1. Présentation de Joanne Burgess
 - 6.6.3.2. Présentation de Taïka Baillargeon
 - 6.6.3.3. Présentation de René Binette
 - 6.6.3.4. Webdiffusion
 - 6.6.3.5. Transcription
 - 6.6.4. Panel 2 : Mettre en scène des entrées de ville harmonieuses
 - 6.6.4.1. Présentation de Sylvain Paquette
 - 6.6.4.2. Présentation de Michèle St-Jacques
 - 6.6.4.3. Webdiffusion
 - 6.6.4.4. Transcription

- 6.6.5. Panel 3 - Renforcer les connexions en transports actif et collectif
 - 6.6.5.1. Présentation de Florence Paulhiac
 - 6.6.5.2. Présentation de Pascal Charbonneau
 - 6.6.5.3. Présentation de Marie-Soleil Cloutier
 - 6.6.5.4. Webdiffusion
 - 6.6.5.5. Transcription
- 6.6.6. Panel 4 : Soutenir la mise en réseau d'espaces publics par une trame verte
 - 6.6.6.1. Présentation de Aurélie Genries
 - 6.6.6.2. Présentation de Éric Robitaille
 - 6.6.6.3. Présentation de Alexandre Beaudouin
 - 6.6.6.4. Webdiffusion
 - 6.6.6.5. Transcription
- 6.6.7. Panel 5 : Renouveler des activités économiques et urbaines
 - 6.6.7.1. Présentation de Richard Shearmur
 - 6.6.7.2. Présentation de Charles Gagnon
 - 6.6.7.3. Présentation de Andrée-Anne Coll
 - 6.6.7.4. Webdiffusion
 - 6.6.7.5. Transcription
- 6.7. Demande d'un participant - 12 septembre 2019
 - 6.7.1. Réponse à la demande d'un participant – 30 septembre 2019
- 6.8. Station du REM : réponse de la Ville de Montréal – 11 octobre 2019
- 6.9. Demande de Charles Raymond – 24 octobre 2019
 - 6.9.1. Réponse à la demande de Charles Raymond – 28 octobre 2019
- 6.10. Synthèse des questionnaires en ligne – 7 novembre 2019
- 6.11. Statut de rues : réponse de la Ville de Montréal – 28 novembre 2019

7. Transcriptions

- 7.1. Transcription de la séance d'information du 22 mai 2019
 - 7.1.1. Webdiffusion de la séance d'information du 22 mai 2019
- 7.2. Transcription de la séance d'audition des opinions du 2 octobre 2019
- 7.3. Transcription de la séance d'audition des opinions du 3 octobre 2019 en pm
- 7.4. Transcription de la séance d'audition des opinions du 3 octobre 2019 en soirée
- 7.5. Transcription de la séance d'audition des opinions du 4 octobre 2019
- 7.6. Transcription de la séance d'audition des opinions du 7 octobre 2019 en pm
- 7.7. Transcription de la séance d'audition des opinions du 7 octobre 2019 en soirée

8. Mémoires

- 8.1. La Cité des Bâisseurs de Pointe-Saint-Charles
 - 8.1.1. Transcription
- 8.2. Le Syndicat de la copropriété Profil-O
 - 8.2.1. Transcription
- 8.3. Société du parc Jean-Drapeau
 - 8.3.1. Présentation
 - 8.3.2. Transcription
- 8.4. Nos Amours Baseball Inc.
 - 8.4.1. Présentation
 - 8.4.2. Vidéo
 - 8.4.3. Transcription
- 8.5. Jeunes Sportifs Hochelaga
 - 8.5.1. Présentation
 - 8.5.2. Annexe
 - 8.5.3. Transcription

- 8.6. Baseball Québec
 - 8.6.1. Transcription
- 8.7. Les ensembles résidentiels Habitat 67 et Tropiques Nord
 - 8.7.1. Présentation
 - 8.7.2. Transcription
- 8.8. Gilles Chatel
 - 8.8.1. Transcription
- 8.9. Sollio Agriculture
 - 8.9.1. Transcription
- 8.10. Stéphane Lampron
 - 8.10.1. Présentation
 - 8.10.2. Transcription
- 8.11. Services juridiques communautaires de Pointe-Saint-Charles et Petite-Bourgogne
 - 8.11.1. Transcription
- 8.12. ADM Agri-Industries Company
 - 8.12.1. Présentation
 - 8.12.2. Complément d'information
 - 8.12.3. Transcription
 - 8.12.4. Complément d'information
- 8.13. Montreal Irish Community Foundation Inc
 - 8.13.1. Transcription
- 8.14. Habiter Ville-Marie
 - 8.14.1. Transcription
- 8.15. Tourisme Montréal
 - 8.15.1. Transcription
- 8.16. MACH
 - 8.16.1. Présentation
 - 8.16.2. Transcription
- 8.17. Quartier de l'innovation
 - 8.17.1. Transcription
- 8.18. Clinique communautaire Pointe-Saint-Charles
 - 8.18.1. Présentation
 - 8.18.2. Transcription
 - 8.18.3. Complément d'information
 - 8.18.4. Complément d'information
- 8.19. Devimco Immobilier Inc.
 - 8.19.1. Transcription
 - 8.19.2. Complément d'information
- 8.20. Groupe baseball Montréal
 - 8.20.1. Transcription
- 8.21. Administration portuaire de Montréal
 - 8.21.1. Présentation
 - 8.21.2. Transcription
- 8.22. NPD Candidate pour Ville-Marie, le Sud-Ouest et Île des Sœurs (Sophie Thiébaud)
 - 8.22.1. Présentation
 - 8.22.2. Transcription
- 8.23. Carrefour d'éducation populaire de Pointe-Saint-Charles
 - 8.23.1. Transcription
- 8.24. Association des architectes paysagistes du Québec – AAPQ
- 8.25. École de technologie supérieure (ÉTS)
 - 8.25.1. Présentation
 - 8.25.2. Complément d'information
 - 8.25.3. Transcription

- 8.26. A3B
 - 8.26.1. Transcription
- 8.27. Chambre de commerce et d'industrie du Sud-Ouest de Montréal
 - 8.27.1. Transcription
- 8.28. Cycle Capital Management
 - 8.28.1. Transcription
- 8.29. Regroupement Information Logement de Pointe-St-Charles
 - 8.29.1. Document complémentaire
 - 8.29.2. Transcription
- 8.30. Commission scolaire de Montréal
 - 8.30.1. Transcription
 - 8.30.2. Complément d'information
- 8.31. Ray-Mont Logistiques
 - 8.31.1. Présentation
 - 8.31.2. Transcription
- 8.32. COPRIM Inc.
 - 8.32.1. Présentation
 - 8.32.2. Transcription
- 8.33. Regroupement d'acteurs culturels et économiques du secteur
 - 8.33.1. Présentation
 - 8.33.2. Transcription
- 8.34. Bâtir son quartier
 - 8.34.1. Transcription
- 8.35. RESO
- 8.36. Société de développement commercial Les Quartiers du Canal
 - 8.36.1. Transcription
- 8.37. Phyllis Lambert
 - 8.37.1. Transcription
- 8.38. Action-Gardien – CDC de Pointe-Saint-Charles
 - 8.38.1. Présentation
 - 8.38.2. Transcription
- 8.39. Pierre Marcoux
 - 8.39.1. Présentation
 - 8.39.2. Transcription
- 8.40. Conseil régional de l'environnement de Montréal – CRE-Montréal
 - 8.40.1. Présentation
 - 8.40.2. Transcription
- 8.41. Les Forges de Montréal
 - 8.41.1. Présentation
 - 8.41.2. Transcription
- 8.42. Les Ventes Rudolph 2000 inc.
- 8.43. Canada Maltage Cie Ltée
- 8.44. Farinex
- 8.45. La Petite Bretonne
- 8.46. Claude Raymond
- 8.47. Boulart inc
- 8.48. Aliments Catelli Foods Corporation
- 8.49. Travailleurs et Travailleuses unis de l'alimentation et du commerce, section locale 501
- 8.50. C2 Montréal
- 8.51. Amir El Etr
- 8.52. Lucien Bouchard, Daniel Lamarre, Louis Vachon
- 8.53. Montreal Irish Monument Park Fondation, Inc.
- 8.54. Écotech Québec

- 8.55. Geoff Molson – Groupe CH – Canadiens de Montréal
- 8.56. Louise Constantin
- 8.57. Caroline Andrieux
- 8.58. Centre des aînés de Pointe-Saint-Charles
- 8.59. Société d'histoire de Pointe-Saint-Charles
- 8.60. Josée Ann Maurais
- 8.61. Le Détour de Pointe-Saint-Charles
- 8.62. Madame prend congé, Centre des Femmes de Pointe St-Charles
- 8.63. CargoM, La grappe métropolitaine de logistique et transport de Montréal
- 8.64. Club Populaire des Consommateurs de Pointe-Saint-Charles
- 8.65. Tommy Proulx
- 8.66. Francis Waddell
- 8.67. Groupe Sélection
- 8.68. Fédération des coopératives d'habitation intermunicipale du Montréal métropolitain (FECHIMM)
- 8.69. Montréal International
- 8.70. CN
- 8.71. Maurice Gareau
- 8.72. Destination centre-ville
- 8.73. Société d'histoire naturelle de la vallée du Saint-Laurent
- 8.74. Musée d'art contemporain de Montréal
- 8.75. Conseil des métiers d'art du Québec
- 8.76. Voyagez Futé
- 8.77. Vélo Québec
- 8.78. Jérôme Cliche
- 8.79. Parcs Canada
- 8.80. Chambre de commerce du Montréal métropolitain
 - 8.80.1. Transcription
- 8.81. Comité des personnes assistées sociales
- 8.82. Opération populaire d'aménagement
 - 8.82.1. Présentation
 - 8.82.2. Transcription
- 8.83. Montreal Shamrocks GAA
 - 8.83.1. Présentation
 - 8.83.2. Transcription
- 8.84. Rachel Nègre
- 8.85. Mark Poddubiuk
 - 8.85.1. Présentation
 - 8.85.2. Transcription
- 8.86. 785 Mill
 - 8.86.1. Présentation
 - 8.86.2. Transcription
- 8.87. Stéphane Rousseau
 - 8.87.1. Vidéo 1
 - 8.87.2. Vidéo 2
 - 8.87.3. Transcription
- 8.88. Vedanta Balbahadur
- 8.89. Denis Bédard
- 8.90. Derek Robertson
 - 8.90.1. Présentation
 - 8.90.2. Transcription
- 8.91. Héritage Montréal
 - 8.91.1. Transcription

- 8.92. Pascale Fleury
 - 8.92.1. Transcription
- 8.93. Concertation jeunesse et famille de Pointe St-Charles
 - 8.93.1. Transcription
- 8.94. Pierre Zovilé

9. Opinions recueillies en ligne

- 9.1. Vocation
- 9.2. Patrimoine
- 9.3. Entrée de ville
- 9.4. Mobilité
- 9.5. Trame verte
- 9.6. Usages
- 9.7. Autres opinions
- 9.8. English

Annexe 3 – Liste des recommandations

Recommandation #1

La commission recommande que la vision proposée pour la transformation du secteur Bridge-Bonaventure soit enrichie pour y inclure :

- 1) Une définition élargie de l'identité du lieu qui renvoie à la fois aux éléments matériels et immatériels qui caractérisent le secteur;***
- 2) Une amélioration globale de la résilience écologique du secteur;***
- 3) Une intégration plus étroite du secteur aux quartiers adjacents et au reste du territoire montréalais.***

Recommandation #2

La commission recommande que la Ville subordonne tout projet de planification et de développement futur dans le secteur Bridge-Bonaventure à la mise en valeur des sites patrimoniaux qui s'y trouvent.

Recommandation #3

La commission recommande à la Ville de créer un parcours patrimonial relié au réseau de transports actifs et à la nouvelle trame verte et bleue.

Recommandation #4

La commission recommande d'examiner l'hypothèse de déplacer la rue Bridge pour l'éloigner du lieu de sépulture des Irlandais et pour y créer un parc commémoratif calme et respectueux de la mémoire du lieu.

Recommandation #5

La commission recommande le classement au sens de la Loi sur les biens culturels pour l'ensemble du site-machine moderniste formé par le Silo n° 5, la minoterie ADM et le complexe Canada Maltage incorporant les convoyeurs aériens, et que toute nouvelle construction sur ces lieux soit subordonnée dans le paysage à ces éléments repères.

Recommandation #6

La commission recommande qu'une reconnaissance patrimoniale soit accordée aux témoins architecturaux, artistiques et paysagers de l'Expo 67 sur la Cité du Havre, en agrandissant les limites du site patrimonial de l'île Sainte-Hélène.

Recommandation #7

La commission recommande l'adoption d'une politique facilitant les occupations transitoires rapides des bâtiments patrimoniaux abandonnés, en attendant une solution d'occupation permanente.

Recommandation #8

La commission recommande de créer un plan d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA) pour le secteur Bridge-Bonaventure afin de contrôler et protéger les vues paysagères, les percées visuelles et l'esthétique des constructions.

Recommandation #9

La commission recommande d'explorer, en partenariat avec la société des Ponts Jacques Cartier et Champlain Inc., la possibilité de repousser le futur tracé du boulevard urbain Bonaventure vers l'arrière du Parc d'entreprises de la Pointe-Saint-Charles afin de permettre la création d'une coulée verte et bleue plus large et tranquille.

Recommandation #10

La commission recommande d'examiner la faisabilité de relier les entrées et sorties du pont Victoria à la partie surélevée de l'actuelle autoroute Bonaventure plutôt qu'à la rue Bridge.

Recommandation #11

La commission recommande à la Ville de ne pas restreindre les entrées de ville aux ponts Victoria et Samuel-De Champlain et d'ajouter des entrées de ville secondaires.

Recommandation #12

La commission recommande la mise en place, au sein du secteur, d'un réseau cohérent et efficace d'infrastructures cyclables et piétonnes conviviales et sécuritaires, qui soit complémentaire aux infrastructures existantes.

Recommandation #13

La commission recommande d'entreprendre des démarches auprès de Parcs Canada afin d'examiner la possibilité de faire pivoter le pont tournant dans le sens transversal au canal et de le hausser pour laisser passer les bateaux de plaisance, afin d'établir un lien piétonnier et cyclable sécuritaire entre le secteur Bridge-Bonaventure et Griffintown.

Recommandation #14

La commission recommande que le futur parc linéaire comporte à l'est une connexion à la piste du chemin des Moulins et à l'ouest, une connexion à la piste qui naît au pied du pont Samuel-De Champlain et qui remonte vers le boulevard Gaétan Laberge.

Recommandation #15

Afin de désenclaver Pointe-Saint-Charles, la commission recommande la mise en place d'aménagements permettant de franchir des voies ferrées entre le parc Marguerite-Bourgeoys et le futur parc linéaire.

Recommandation #16

La commission recommande de prolonger le parc linéaire sous la portion de l'autoroute située en bordure du fleuve jusqu'à la rue Mill et de le connecter aux promenades du Vieux-Port et du canal de Lachine, ainsi qu'aux quartiers de la Cité du Havre et de Verdun.

Recommandation #17

La commission recommande :

- 1) D'instaurer une voie réservée au transport collectif sur la rue Wellington entre les rues Peel et de la Sucrierie, comme mesure urgente;**
- 2) D'accroître la fréquence et la période de couverture sur les circuits d'autobus desservant ce corridor, avec la collaboration de la Société de transport de Montréal.**

Recommandation #18

La commission recommande à la Ville, avec la collaboration de la Société de transport de Montréal, de développer un nouveau lien de transport collectif entre le quartier Pointe-Saint-Charles, la zone d'emplois située sur les rues Mill et Riverside, puis les grands projets résidentiels de la Cité du Havre jusqu'aux parcs de Dieppe et Jean-Drapeau.

Recommandation #19

La commission recommande à la Ville de Montréal et à la Société immobilière du Canada d'examiner comment les rues Mill, Oak, Riverside, des Irlandais et le pont Black sous autorité fédérale peuvent demeurer dans le domaine public, advenant la vente des terrains limitrophes à des intérêts privés.

Recommandation #20

La commission recommande à la ville d'adopter des mesures de contrôle de la circulation de transit Rive-Sud/centre-ville de Montréal passant par le parc Jean-Drapeau et l'avenue Pierre-Dupuy.

Recommandation #21

La commission recommande à la Ville d'étudier le potentiel de désenclavement du secteur offert par les deux prolongements suivants : la rue Oak vers les rues Wellington et Saint-Patrick; la rue des Irlandais sous le tablier de l'autoroute Bonaventure.

Recommandation #22

La commission recommande que le libellé du principe 4 soit modifié afin de raccorder à la trame verte et bleue la mise en réseau des espaces publics et des lieux emblématiques.

Recommandation #23

La commission recommande :

- **Un verdissement massif partout où c'est possible, adapté aux quatre saisons, ainsi que l'installation de murs antibruit végétalisés qui serviront de zones tampons;**
- **De limiter les aménagements paysagers dénués de caractéristiques naturelles et de privilégier une couverture végétale stratifiée (arbres, arbustes, herbacés, vivaces);**
- **De prévoir l'entretien des aménagements à long terme;**
- **De favoriser l'agriculture urbaine, à différentes échelles (bacs, jardins collectifs, espaces de production);**
- **De restaurer naturellement les berges du fleuve afin de favoriser les habitats aquatiques.**

Recommandation #24

La commission recommande d'aménager des espaces publics et des promenades, en particulier (mais non seulement) aux abords des sites d'intérêt patrimoniaux et paysagers, afin d'améliorer le cadre urbain et la connexion aux quartiers voisins.

Recommandation #25

La commission recommande à la Ville de prévoir des mécanismes permettant la participation des résidents des quartiers limitrophes et des diverses parties prenantes dans les choix d'aménagement des parcs et des espaces verts et bleus.

Recommandation #26

La commission recommande d'évaluer les possibilités d'implanter un corridor écologique à même les aménagements futurs du tablier du pont de la Concorde afin de connecter les milieux naturels de la Cité du Havre et ceux du parc Jean-Drapeau.

Recommandation #27

La commission recommande que la Ville tienne compte de la vision préconisée par Parcs Canada pour la mise en valeur des abords du bassin Peel, telle qu'énoncée dans son plan directeur de 2018, de sorte à maximiser son accessibilité et sa connectivité aux milieux qui l'entourent.

Recommandation #28

La commission recommande que la Ville, en collaboration avec la société des Ponts Jacques-Cartier et Champlain Inc., évalue des scénarios afin de libérer le maximum d'espace en berge, au bénéfice de tous les Montréalais et Montréalaises.

Recommandation #29

La commission recommande que tous les espaces non développés de la Cité du Havre soient zonés espaces verts, incluant le « parc-vestiges », que ces espaces soient raccordés à la trame verte et bleue et que les vestiges d'Expo 67 qui s'y trouvent soient mis en valeur.

Recommandation #30

La commission recommande de connecter le bassin Peel à la Cité du Havre en créant des parcours piétons et cyclistes conviviaux comportant des haltes aux sites historiques et aux vues d'intérêt.

Recommandation #31

La commission recommande que la description du principe 5 sur le renouvellement des activités économiques et urbaines mentionne explicitement que l'industrie lourde et les activités portuaires, de transport et de logistique font partie intégrante des activités économiques du secteur.

Recommandation #32

La commission recommande de prévoir une gradation des usages et des zones tampons autour des zones d'activités industrielles, de transport et de logistique qui génèrent des nuisances et comportent des enjeux de sécurité civile.

Recommandation #33

La commission recommande de sécuriser le zonage « industriel » pour assurer la pérennité des industries et des ateliers d'artisans installés à la Pointe-du-Moulin, au carrefour Mill-Riverside, et ce, jusqu'au poste de transformation d'Hydro-Québec.

Recommandation #34

La commission recommande de renforcer la caractérisation du secteur en soutenant l'implantation de nouveaux sites d'emplois artisanaux et en créant un corridor artisanal de production où se côtoient des fonctions éducatives, culturelles et touristiques. Ce corridor artisanal de production devrait être intégré au circuit des sites patrimoniaux.

Recommandation #35

La commission recommande que la Ville soutienne l'installation d'industries de fabrication légère et d'entreprises de services dans le secteur, notamment dans les zones tampons.

Recommandation #36

La commission recommande de consolider les usages dans le Parc d'entreprises de la Pointe-Saint-Charles, notamment autour des filières existantes de l'audiovisuel et des technologies de l'information et des communications (TIC).

Recommandation #37

La commission recommande de décontaminer et de verdir le Parc d'entreprises de la Pointe-Saint-Charles pour stimuler la résilience écologique du secteur.

Recommandation #38

La commission recommande de promouvoir l'installation dans le secteur d'entreprises de haute technologie qui sont actives en recherche et développement.

Recommandation #39

La commission recommande de développer des projets culturels et éducatifs avec les partenaires concernés en ce qui a trait aux métiers artisanaux présents dans le secteur, au « site-machines » de la Pointe-du-Moulin et au parcours patrimonial des sites significatifs.

Recommandation #40

La commission recommande l'implantation d'installations multisports dans le secteur Bridge-Bonaventure qui soient accessibles et répondent aux besoins de tous.

Recommandation #41

La commission recommande, autour du bassin Peel, un développement résidentiel mixte, à forte densité, mais à échelle humaine, doté de commerces et services de proximité, d'équipements collectifs, et intégrant les cibles de logement social, abordable et familial.

Recommandation #42

La commission recommande une zone tampon de 200 mètres de rayon de l'autoroute Bonaventure qui exclut toute fonction résidentielle et réservée à des fonctions non sensibles pour la santé humaine à long terme.

Recommandation #43

La commission recommande que soit élaboré un programme particulier d'urbanisme (PPU) pour le secteur Bridge-Bonaventure incluant coûts et durée, jumelé au plan d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA) proposé dans la recommandation #8.

Recommandation #44

La commission recommande de mettre en place, en concertation avec toutes les parties prenantes, des mécanismes de collaboration et de suivi à long terme en vue d'assurer le développement du secteur de façon cohérente et efficace.

Recommandation #45

La commission recommande que la Ville exerce une étroite concertation des partenaires institutionnels, notamment les diverses instances publiques et parapubliques qui sont propriétaires de terrains ou d'immeubles sur le territoire du secteur.

Recommandation #46

La commission recommande que la Ville mette en place les outils appropriés de communication et d'échange avec la population et les parties prenantes pour toute la durée de mise en œuvre du PPU.

Recommandation #47

Que la Ville mette en place un guichet unique pour le secteur Bridge-Bonaventure à l'intention des investisseurs et des promoteurs, notamment pour identifier les entreprises recherchées et les sites disponibles.



LA MISSION

L'OCPM a été créé tout spécialement pour que certaines consultations publiques soient menées par une entité neutre et indépendante. Les rapports de consultation de l'OCPM incluent toujours une analyse des préoccupations de la communauté ainsi que des recommandations spécifiques pour guider les décisions des élus.



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

 Téléphone : 514 872-3568

Suivez l'OCPM sur...



ocpm.qc.ca