



SECTEUR BRIDGE-BONAVENTURE

PLAN DIRECTEUR DE MISE EN VALEUR

An aerial photograph of a city, likely Montreal, showing a dense urban area with many skyscrapers and buildings. A large river, the St. Lawrence River, flows through the city, and a long bridge spans across it in the foreground. The sky is blue with scattered white clouds.

CONTENU

<i>INTRODUCTION</i>	<i>1</i>
I. LA MISE EN CONTEXTE	3
1.1 <i>POURQUOI UN PLAN DIRECTEUR DE MISE EN VALEUR ?</i>	<i>4</i>
1.2 <i>LA CONCERTATION AU CŒUR DE LA DÉMARCHE</i>	<i>6</i>
II. LE TERRITOIRE	9
2.1 <i>LA DESCRIPTION</i>	<i>10</i>
2.2 <i>L'ÉVOLUTION</i>	<i>12</i>
2.3 <i>LES VOCATIONS ACTUELLES</i>	<i>16</i>
2.4 <i>LES PROJETS ET LES DÉMARCHES ASSOCIÉES</i>	<i>17</i>
2.5 <i>LES GRANDS CONSTATS</i>	<i>18</i>
2.6 <i>LES PRINCIPAUX ENJEUX DE MISE EN VALEUR</i>	<i>22</i>
III. LA VISION	27
3.1 <i>L'ÉNONCÉ DE VISION</i>	<i>28</i>
3.2 <i>LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE</i>	<i>30</i>
3.3 <i>LES ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT</i>	<i>34</i>
IV. LA FORME URBAINE	69
4.1 <i>L'APPROCHE DE FORME URBAINE PAR SOUS-SECTEURS</i>	<i>70</i>
V. LA MISE EN ŒUVRE ET LE SUIVI	99
5.1 <i>LA STRATÉGIE DE MISE EN VALEUR</i>	<i>100</i>
5.2 <i>LE PLAN D'ACTION</i>	<i>104</i>
VI. ANNEXES	109
A.1 <i>DÉFINITIONS ET ACRONYMES</i>	<i>110</i>
A.2 <i>DESCRIPTION DES INTERVENTIONS DÉTAILLÉES</i>	<i>112</i>
A.3 <i>DESCRIPTION DES PROJETS ASSOCIÉS</i>	<i>118</i>
A.4 <i>DESCRIPTION DES DÉMARCHES DE PLANIFICATION ASSOCIÉES</i>	<i>120</i>
A.5 <i>LIENS PERTINENTS</i>	<i>122</i>

MOT DES ÉLUS

Fruit d’un travail mené depuis plusieurs années par la Ville et ses partenaires, c’est avec enthousiasme que nous vous présentons le Plan directeur de mise en valeur (PDMV) du secteur Bridge-Bonaventure.

Ce secteur d’importance stratégique offre un grand potentiel de développement de par son emplacement exceptionnel, en marge du centre-ville, entre le canal de Lachine et le fleuve, la présence de piliers de l’économie montréalaises, son histoire et son patrimoine dont plusieurs marqueurs de l’identité montréalaises comme Habitat 67, le roc irlandais dédié à la mémoire des victimes du typhus, l’enseigne Farine Five Roses et le silo n° 5.

C’est en misant sur ces atouts que le présent document détaille l’ambitieuse stratégie de l’administration montréalaise pour mettre en valeur le secteur Bridge-Bonaventure. Ce plan ambitieux pour les prochaines années vise à revoir son aménagement et ses activités, en mettant en place les conditions pour assurer son développement à long terme.

Dans le Plan directeur, la Ville mise sur la transition écologique et la résilience, la mobilité durable, le verdissement des espaces privés comme publics, la préservation et la mise en valeur du patrimoine bâti et paysager ainsi que le renforcement des activités économiques. En outre, l’intégration harmonieuse de milliers de logements viendra contribuer au dynamisme du secteur tout en répondant aux besoins en matière d’habitation et de bonification des services à la population.

Évidemment, la mise en œuvre d’un tel plan nécessite l’implication des nombreuses parties prenantes, qu’elles soient issues des organismes communautaires, des partenaires publics ou du secteur privé. En ce sens, nous appelons l’ensemble de ces acteurs à se joindre à la Ville de Montréal et à se mobiliser pour faire en sorte que le secteur Bridge-Bonaventure redevienne un lieu où s’écrit l’avenir de la métropole.



Valérie Plante
Mairesse de Montréal
Mairesse de l’arrondissement de Ville-Marie



Benoît Dorais
Maire de l’arrondissement du Sud-Ouest
Vice-président du comité exécutif
Responsable de l’habitation, des stratégies et transactions immobilières, des affaires juridiques et des grands projets immobiliers



Robert Beaudry
Conseiller de ville - District de Saint-Jacques
Membre du comité exécutif
Responsable de l’urbanisme, de la participation citoyenne et de la démocratie





INTRODUCTION



Localisé à la lisière du centre-ville, le secteur Bridge-Bonaventure a été désigné au Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal (SAD) à titre de secteur stratégique.

La démarche de planification de ce secteur a permis de révéler sa grande richesse patrimoniale et de mettre en lumière le lien étroit qu'il entretient avec l'histoire et l'évolution de Montréal. Elle a en outre établi des constats et d'importants enjeux avec lesquels la requalification du secteur devra composer. Le renouvellement du secteur devra tenir compte de ses contraintes et s'appuyer sur ses précieux atouts, dans le respect de son caractère particulièrement singulier.

Menée par le Service de l'urbanisme et de la mobilité, de concert avec les arrondissements du Sud-Ouest et de Ville-Marie, la démarche de planification a impliqué différents services municipaux. En 2019, à partir de cette collaboration et des réflexions entreprises sur ce territoire depuis plusieurs années, la Ville a confié à l'Office de consultation publique de Montréal (OCPM) le mandat de tenir une concertation citoyenne sur l'avenir du secteur.

Répondant à la recommandation de l'OCPM, la Ville a ensuite mis en place une Table de concertation multipartite et a organisé des ateliers de concertation qui ont permis de nourrir le présent Plan directeur de mise en valeur (PDMV). L'héritage industriel, le respect des grandes composantes patrimoniales, la revitalisation de ce vaste secteur d'emplois, son verdissement, les connexions interquartiers, de même que les besoins de mobilité et de logements ont été au cœur des discussions au cours de ces échanges devant dessiner son avenir.

Le PDMV fait d'abord le point sur le contexte et la démarche de planification, sur l'évolution et les grandes périodes qui ont marqué l'histoire du secteur ainsi que sur les principaux constats et enjeux. L'énoncé de vision et les orientations d'aménagement ainsi que les objectifs et balises d'aménagement, visant à orienter le développement et l'aménagement du secteur, sont ensuite présentés. Une section portant sur la forme urbaine établissant des principes de design urbain et d'architecture pour certains sous-secteurs composant le territoire est proposée en fonction de leurs particularités. Le PDMV se conclut par un plan d'action et une stratégie de mise en valeur qui déterminent et priorisent les moyens de mise en œuvre.

I. LA MISE EN CONTEXTE

1.1

POURQUOI UN PLAN DIRECTEUR DE MISE EN VALEUR ?

Reconnaissant l'importance stratégique du secteur Bridge-Bonaventure et son potentiel de requalification dans une perspective de renforcement de sa vocation économique dominante, le Plan directeur de mise en valeur (PDMV) entend faire écho aux stratégies, plans et politiques de la Ville et des arrondissements (voir encadré).

Parmi les secteurs de planification stratégiques, le territoire du secteur Bridge-Bonaventure s'étend sur une superficie particulièrement étendue (2,3 km²). En outre, il présente des enjeux complexes et comporte des sous-secteurs aux réalités résolument singulières. Dans ce contexte, l'outil de planification que représente le PDMV offre la flexibilité nécessaire pour tenir compte de cette situation. Intégrant une vision, des objectifs et des balises d'aménagement qui orienteront la réglementation d'urbanisme des arrondissements concernés, le PDMV constitue aussi un outil suffisamment souple pour assurer la mise en œuvre des interventions d'architecture et d'aménagement, ainsi que leur phasage, de façon à valoriser les réalités distinctives de chacun des milieux.

Élaboré à partir des études réalisées, des recommandations de l'OCPM et d'une concertation soutenue avec les parties prenantes du secteur, le PDMV incarne la vision et territorialise les orientations d'aménagement qui en découlent. Il constitue à cet égard un cadre général d'aménagement servant à guider la transformation du secteur et à assurer sa cohérence d'ensemble. Son intérêt réside dans le fait qu'il établit clairement les objectifs recherchés ainsi que les conditions à implanter pour mettre en valeur le secteur et renforcer, de façon prioritaire, sa vocation économique.

Le PDMV propose des interventions qui nécessitent des analyses techniques et financières approfondies pour valider leur viabilité et leur faisabilité, de façon à guider la prise de décision de l'administration municipale quant à leur réalisation. Ces études sont d'autant plus importantes que la Ville ne détient pas la pleine maîtrise foncière du territoire.

Ce plan permettra également de guider la conception des interventions sur le domaine public et des projets immobiliers à partir de leur adéquation à ses objectifs et balises d'aménagement. Pour ce faire, il est accompagné de modifications au Plan d'urbanisme. L'approbation des projets immobiliers se fera ensuite selon l'outil réglementaire approprié et suivra le processus habituel de consultation publique, le cas échéant.

Cette approche combinant un outil à portée qualitative dans un premier temps (Plan directeur) et des outils réglementaires par la suite, permet de maintenir la cohérence d'ensemble tout en offrant l'encadrement souple, évolutif et adapté requis selon les particularités du contexte et des projets.

Enfin, la mise en valeur du secteur requiert des investissements importants nécessitant la contribution financière de partenaires publics et privés. C'est pourquoi la Ville travaillera de concert avec les différents partenaires et parties prenantes à la mise en œuvre du PDMV, ce qui comprendra des ententes de développement à conclure avec les porteurs de projets.



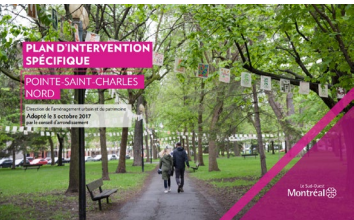
Vue aérienne du secteur

LES PLANS ET STRATÉGIES QUI ONT GUIDÉ LA DÉMARCHE :

- la **STRATÉGIE CENTRE-VILLE** et son Plan d'action, qui mettent en avant l'importance stratégique, la portée et l'attraction du centre-ville de Montréal;
- le **PLAN STRATÉGIQUE MONTRÉAL 2030**, qui propose une ville plus résiliente, inclusive, innovante et plus engagée dans la transition écologique;
- le **PROJET DE VILLE**, qui établit une vision et une feuille de route menant à la transition écologique de Montréal à travers le futur plan d'urbanisme et de mobilité (PUM 2050);
- le **PLAN CLIMAT MONTRÉAL**, qui à travers ses objectifs entend notamment accélérer l'adoption de modes de transport plus durables, réduire l'utilisation des énergies fossiles dans les bâtiments et verdir les milieux de vie;
- le **PLAN NATURE ET SPORTS**, qui s'inscrit dans une volonté d'assurer la protection de la biodiversité, du patrimoine naturel et du caractère insulaire de Montréal, ainsi que l'amélioration de l'accessibilité aux espaces verts et de l'offre d'activités;
- l'**AGENDA MONTRÉLAIS 2030 POUR LA QUALITÉ ET L'EXEMPLARITÉ EN DESIGN ET EN ARCHITECTURE**, qui engage tous les services et les arrondissements à mettre en œuvre les stratégies nécessaires pour atteindre l'objectif de qualité et d'exemplarité en matière de design, d'architecture et d'aménagement partout à Montréal;
- la **STRATÉGIE DE RÉCONCILIATION 2020-2025**, qui vise à mettre en œuvre les engagements de la Ville pour la reconnaissance, la mise en valeur et la promotion de la présence autochtone passée, présente et future et de leur apport indéniable au développement du territoire montréalais;
- le **PLAN D'INTERVENTION SPÉCIFIQUE DU SECTEUR POINTE-SAINT-CHARLES NORD**, adopté par l'arrondissement du Sud-Ouest, reconnaissant les atouts du secteur et établissant une vision d'aménagement, des orientations et des objectifs spécifiques pour guider sa consolidation.



Pages couverture des différents plans et stratégies de la Ville



1.2

LA CONCERTATION AU CŒUR DE LA DÉMARCHE

› Consultation publique sur la vision d’avenir du secteur par l’OCPM¹

En 2019, l’OCPM a reçu le mandat du comité exécutif de la Ville 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 et de principes de mise en valeur. La consultation a suscité une importante mobilisation. Parmi les préoccupations manifestées, notons l’attachement général au secteur, la mise en valeur du patrimoine matériel et immatériel ainsi que celle de l’héritage industriel.

Globalement, la vision d’avenir proposée a été bien accueillie. C’est le thème du renouvellement des activités économiques et urbaines qui a fait l’objet d’opinions plus contrastées. La priorisation de la fonction économique en regard des fonctions résidentielles et récréotouristiques a été généralement acceptée, mais des divergences ont été exprimées, notamment sur le type de développement résidentiel à privilégier et sur l’enjeu de la cohabitation avec les activités industrielles.

Le rapport de l’OCPM, déposé et rendu public durant l’hiver 2020, comprend 47 recommandations portant sur la vision, les principes de mise en valeur et la gouvernance. L’OCPM recommande notamment d’enrichir la vision pour y inclure une définition élargie de l’identité du lieu, la résilience écologique de même que l’intégration plus étroite du secteur aux quartiers adjacents et au reste du territoire montréalais. Il préconise de miser sur la protection et la mise en valeur des richesses patrimoniales, sur l’amélioration de la mobilité et sur une trame verte et bleue bien aménagée. Il est aussi recommandé de consolider les fonctions économiques en place et d’assurer une bonne cohabitation entre les activités lourdes et celles plus sensibles. En somme, le succès du projet de transformation du secteur doit reposer sur une gouvernance fondée sur la cohérence, la collaboration et la communication avec la population et les parties prenantes.



Consultations publiques de l’OCPM
(source : OCPM)



Consultations publiques de l’OCPM
(source : OCPM)

LES THÈMES ABORDÉS DANS LE CADRE DES ATELIERS THÉMATIQUES

1. La mise en réseau des espaces publics et des lieux emblématiques soutenue par une trame verte et bleue
2. Le renforcement des connexions et les déplacements en transports actifs et collectifs au cœur de la mobilité
3. Les composantes patrimoniales et paysagères mises en valeur et les parcours d’entrée de ville mis en scène
4. Des activités économiques renouvelées et l’intégration harmonieuse de nouvelles fonctions urbaines
 - Partie 1 (Développement économique)
 - Partie 2 (Milieu de vie et cohabitation)

› Table de concertation et ateliers thématiques

La poursuite de la concertation auprès des parties prenantes étant l’une des principales recommandations de l’OCPM, la Ville a mandaté la firme Espace Stratégies pour organiser une démarche de concertation dans le but d’alimenter son PDMV et mobiliser les parties prenantes autour d’une approche collaborative et participative. Cette démarche s’est traduite par la création d’une Table de concertation et l’organisation d’ateliers thématiques.

La Table, composée d’acteurs clés du secteur, se veut une tribune équitable d’échanges et de mobilisation sur les enjeux et la mise en valeur du secteur. Plus spécifiquement, son mandat est de :

- › exercer un rôle consultatif auprès de la Ville pour la transformation et la mise en valeur du secteur Bridge-Bonaventure;
- › orienter la Ville dans une perspective de vision commune de développement du secteur en prenant en compte l’intérêt collectif;
- › faire le suivi de l’élaboration du PDMV et de sa mise en œuvre;
- › mobiliser les parties prenantes autour d’un projet commun et échanger sur les préoccupations concernant le secteur.

Le second volet de cette concertation impliquait la tenue de cinq ateliers de travail thématiques au printemps 2021. Ces ateliers ont permis de créer un espace de dialogue et d’interaction entre les acteurs invités (plus de 70) dans le but d’enrichir le contenu du PDMV, de bonifier les objectifs et les balises d’aménagement, et d’établir les interventions prioritaires.

¹ Voir le site de l’OCPM pour le secteur : www.ocpm.qc.ca/bridgebonaventure

An aerial photograph of an urban landscape, featuring a multi-lane highway running diagonally across the frame. To the left of the highway, there are several tall, modern buildings and a large green field. To the right, there are more buildings, including a large warehouse-like structure, and a parking lot. The image is overlaid with a semi-transparent blue filter.

II. LE TERRITOIRE

2.1

LA DESCRIPTION

Le secteur Bridge-Bonaventure constitue le premier point de contact avec le territoire montréalais au sortir des ponts Victoria et Samuel-De Champlain. Tirant profit d'un emplacement exceptionnel en bordure du fleuve Saint-Laurent et à proximité du Vieux-Montréal, du Vieux-Port et du canal de Lachine, il est remarquable pour son histoire et recèle un patrimoine méconnu, principalement composé d'ouvrages d'art, d'infrastructures et bâtiments industriels, de paysages singuliers et d'un fort potentiel archéologique.

Appartenant en partie à l'arrondissement de Ville-Marie et au le quartier de la Pointe-Saint-Charles de l'arrondissement du Sud-Ouest, le secteur s'étend sur une superficie d'environ 2,3 km². Il est traversé par diverses infrastructures de transport (ferroviaires, autoroutières, portuaires) et composé d'entités distinctes façonnées par leur relation à l'eau (fleuve et canal) ainsi que de géographies artificielles (remblais, quais, digues, canaux) en constante évolution depuis plus de cent ans.

Le secteur inclut les terres qui sont le résultat de remblais successifs dans le fleuve, soit le Parc d'entreprises de la Pointe-Saint-Charles (PEPSC), la pointe du Moulin et la Cité-du-Havre. Il est délimité par le fleuve Saint-Laurent, l'autoroute 15, les voies ferrées du Canadien National (CN) et le canal de Lachine. Il est traversé dans son axe central par l'autoroute Bonaventure et intègre la tête des ponts de l'Île-des-Sœurs, Victoria, Clément et de la Concorde.

Ce secteur complexe constitue enfin un territoire morcelé par certaines de ces infrastructures de transport, congestionné par la circulation véhiculaire de transit, peu convivial pour les piétons et les cyclistes, très minéralisé et comportant plusieurs terrains vacants ou sous-utilisés. Aujourd'hui, il est essentiellement occupé par des activités économiques très diversifiées, à l'exception de la Cité-du-Havre, qui accueille des habitations et des espaces verts.



Paysage remarquable sur le secteur



Vue aérienne du territoire de planification montrant également la limite approximative d'origine du fleuve

LES SOUS-SECTEURS

Le secteur Bridge-Bonaventure est un vaste territoire morcelé et hétérogène. Afin d'avoir une compréhension plus fine du territoire, il est découpé dans le PDMV en six sous-secteurs autour de caractéristiques communes de la forme urbaine (activité, tissu urbain, cadre bâti) et de son historique de développement. Les limites de chacun de ses sous-secteurs correspondent généralement à une barrière physique (cours d'eau ou infrastructures de transports).



Plan des limites des sous-secteurs



Plan de la limite du territoire de planification

2.2

L'ÉVOLUTION

UN SECTEUR EN TRANSFORMATION CONTINUE

Historiquement, le secteur Bridge-Bonaventure appartient au territoire de la pointe Saint-Charles dont l’occupation européenne remonte aux débuts de la colonie. Cette avancée de terre dans le Saint-Laurent verra son littoral modifié à plusieurs reprises depuis son état naturel jusqu’au profil qu’on lui connaît aujourd’hui, résultant de nombreux remblayages. De même, le cadre bâti de cette partie de la ville connaîtra de nombreuses variations au fil du temps.

› Des origines de la colonie à 1879

Avant l’arrivée des Européens, le territoire de la pointe Saint-Charles a fort probablement été fréquenté par les Premières Nations pour y pêcher et y chasser, notamment l’oie. Il conservera son caractère à la fois fluvial et champêtre jusqu’au XIX^e siècle, puisqu’il sera exploité à des fins agricoles par les communautés religieuses fondatrices qui en sont devenues les principales propriétaires.

Sur la pointe dite du Moulin et aux alentours, des moulins à vent, puis hydrauliques, sont exploités. Une première voie de communication (rue Wellington), qui s’affirme comme route principale reliant la cité de Montréal au village de Lachine, traverse le secteur. Quelques voies de traverse menant aux propriétés institutionnelles sont tracées, notamment l’ancienne rue de la Ferme et la rue Riverside. Le chantier de construction du canal de Lachine, qui débute en 1821, mobilise une équipe d’ouvriers importante qu’il faut loger. Après l’ouverture du canal en 1825, de nouveaux noyaux de peuplement se forment graduellement à proximité des industries qui s’implantent sur ses abords. Cette période est particulièrement marquée par une grande vague d’immigration irlandaise au milieu du XIX^e siècle. Lors de la Grande Famine de 1845-1849, de nombreux Irlandais quittent leur pays par bateau vers le Canada. Arrivés à Montréal, un grand nombre d’immigrants, principalement irlandais, sont atteints du typhus. Lorsque l’épidémie atteint son paroxysme en 1847, des baraques sont construites en bordure du fleuve, près de l’actuelle rue Bridge, pour héberger et soigner les malades. Un cimetière pour inhumer les victimes de l’épidémie est aussi aménagé.

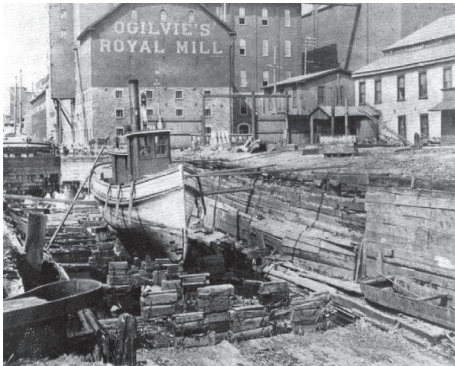
Entre 1848 et 1879, tous les ouvrages fondateurs de l’essor industriel de Montréal, alors métropole du Canada, voient le jour et font du secteur une plaque tournante des transports : l’agrandissement du canal de Lachine, incluant de nouveaux bassins, des écluses, un système d’énergie hydraulique et des cales sèches (1843-1848), l’implantation des ateliers ferroviaires du Grand Tronc (1853) et l’érection du pont Victoria (1860). L’implantation de ces infrastructures de transport nécessite d’augmenter la superficie du territoire à même le fleuve, venant modifier de façon importante le rivage. De même, les terres agricoles, qui font l’objet d’acquisitions progressives par la compagnie du Grand Tronc, disparaissent peu à peu. Parallèlement, le lit du fleuve est progressivement remblayé et utilisé comme dépotoir, entre 1860 et 1960 environ, dans la partie sud de la pointe Saint-Charles (aujourd’hui PEPSC). La rue Mill (1844) se présente comme seconde voie d’accès entre le centre de la ville de l’époque et la pointe Saint-Charles. D’autres rues, dont Oak, Saint-Patrick, De Condé, Saint-Columban et Saint-Étienne (rue Bridge), viennent compléter la première trame urbaine du secteur entre 1846 et 1855. La ferme Saint-Gabriel fait également l’objet d’une importante campagne de lotissement dès 1842, d’abord à des fins résidentielles. Peu à peu, les habitations ouvrières sont remplacées par des industries, exception faite des maisons de la rue De Condé et de ses alentours.



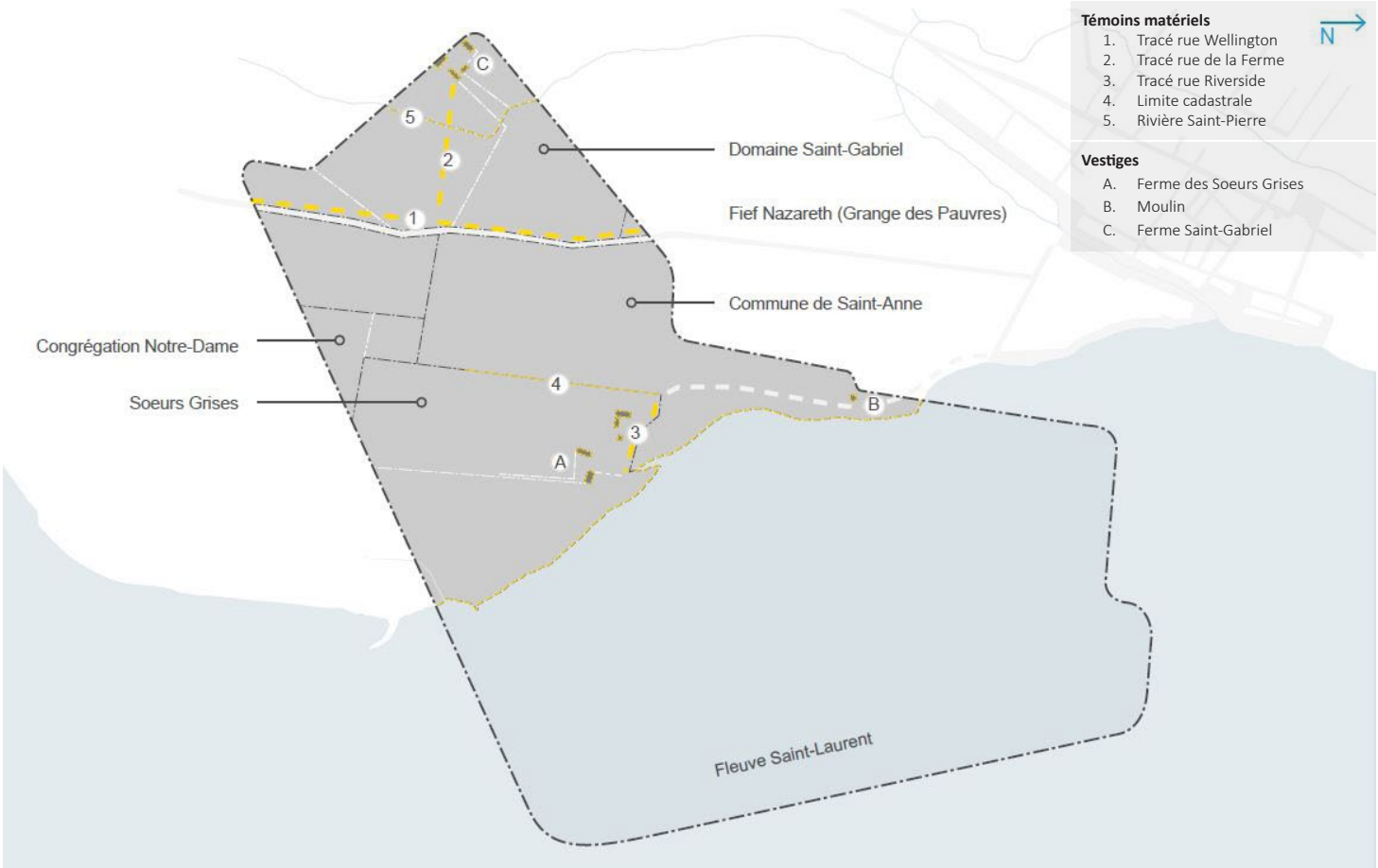
Maison de la ferme, Pointe-Saint-Charles (source : Archives des Sœurs grises)



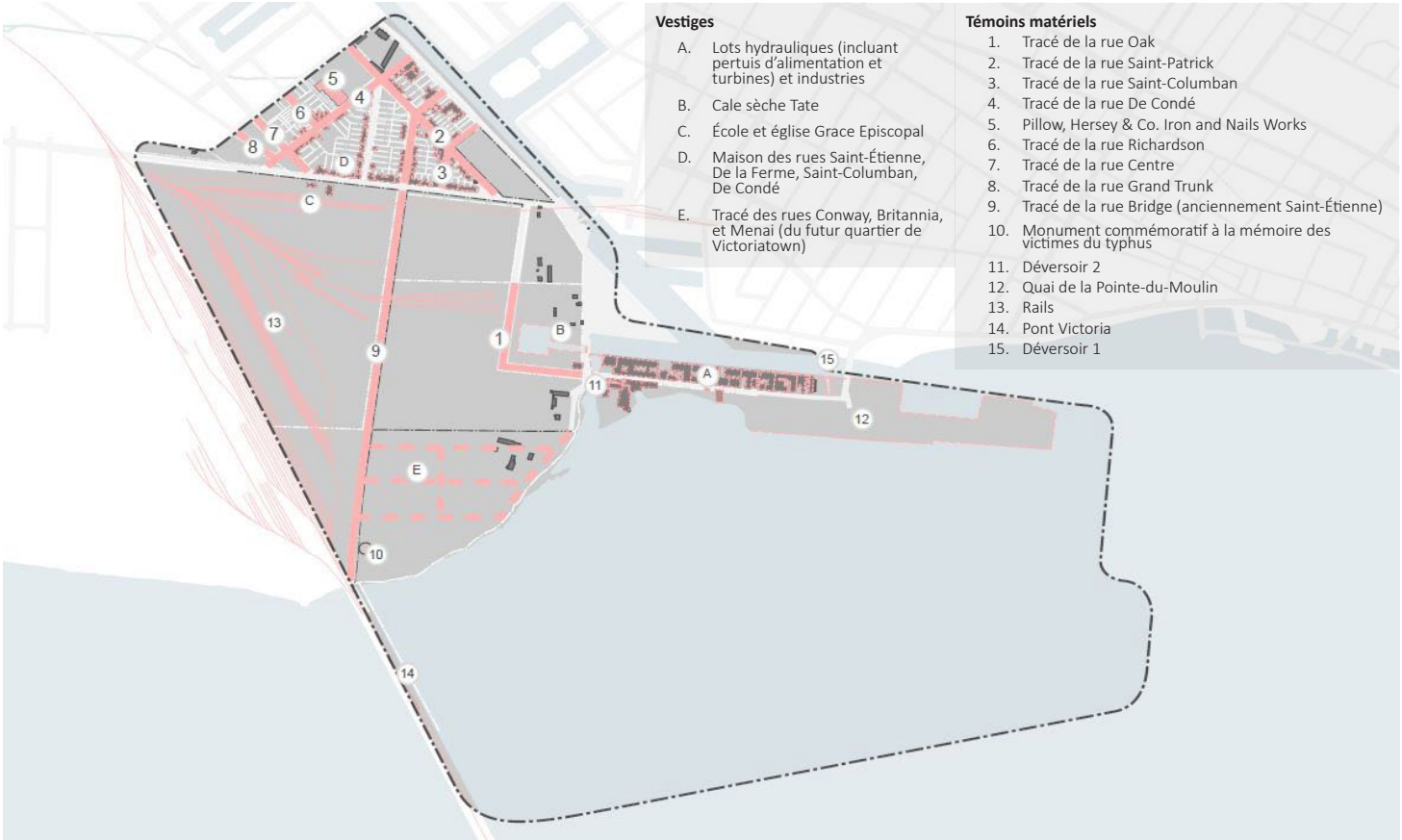
Pont Victoria, Montréal, QC, vers 1870 (source : Alexander Henderson, Musée McCord)



Cale sèche du bassin Tate vers 1903 (source : Bibliothèque et Archives Canada / Fonds Service canadien des parcs / PA-139426)



Plan approximatif du secteur pour la période des origines de la colonie à 1825 (source : Civiliti + Lafontaine Soucy, 2017)



Plan approximatif du secteur pour la période 1848-1879 (source : Civiliti + Lafontaine Soucy, 2017)

2.2

L'ÉVOLUTION

› De 1879 à 1959

Cette période est marquée par le lotissement du Village aux oies ou Victoriatown, situé au sud de la rue Mill entre les rues Saint-Étienne (Bridge) et Riverside, à l’emplacement des anciennes baraques démolies en 1862. Ce nouveau quartier est surtout habité par les ouvriers qui travaillent aux ateliers du Grand Tronc ou dans les industries du canal. Une trame de rues (Forfar, Britannia, Conway, Menai) est aussi tracée. Le déploiement du réseau de chemins de fer se poursuit et le canal de Lachine est élargi une seconde fois. Le quai Bickerdike est aussi construit, consolidant les activités du port de Montréal. La station de pompage Riverside (1887) et une digue (entre 1891 et 1898), connue sous le nom de jetée MacKay, sont aménagées afin de protéger la ville des inondations dues aux embâcles sur le fleuve. On assiste aussi au renouvellement du bâti industriel, tels l’élévateur à grains n° 5 et ses silos (1905), et à la construction du nouveau complexe meunier et des silos en béton qui surplombent la rue Mill (1945). Quelques espaces publics, tels les squares Tansey et Saint-Patrick, et des immeubles de fonction publique, banque, station de pompage et caserne de pompier, sont construits au fur et à mesure de l’urbanisation du territoire. Le transit d’animaux vivants ainsi que leur commerce marqueront également le secteur durant plusieurs décennies. Des enclos, écuries, étables, et même une piste de course et un hôtel, sont construits le long de la rue Mill. Au tournant du XX^e siècle, une partie de ces installations sera remplacée par des abattoirs et une usine de transformation de la viande.

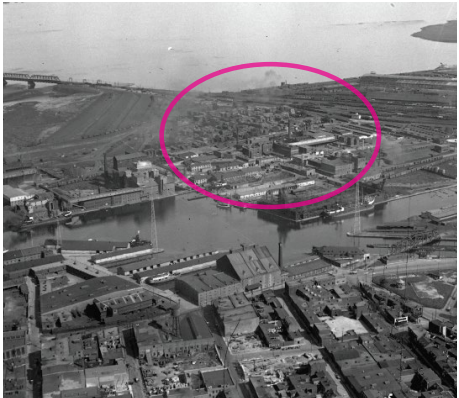
› De 1959 à nos jours

Après l’annonce de la construction de la voie maritime du Saint-Laurent (1959), le canal de Lachine est fermé à la navigation et en partie remblayé. Le quartier de Victoriatown, rasé en 1964 suivant les recommandations du plan Dozois, marque spécifiquement cette période. Les maisons ouvrières et la trame viaire feront place à l’Autostade et à l’autoroute Bonaventure construits en 1966 pour l’Expo 67. Dans la foulée des aménagements requis pour la tenue de l’Expo, on procède au remblayage supplémentaire de la rive et à l’élargissement de la jetée Mackay pour accueillir les pavillons et les installations, dont Habitat 67 et le musée d’art. L’avenue Pierre-Dupuy et le pont de la Concorde sont également aménagés pour desservir la nouvelle péninsule rebaptisée la Cité-du-Havre. Un vaste stationnement (Autoparc Victoria) en bordure de l’autoroute Bonaventure et du fleuve est aussi construit. Après l’Expo, le ministère des Transports du Canada aménage en 1973 une piste pour les petits avions (Adacport) sur le stationnement désaffecté de l’Autoparc, laquelle sera abandonnée quelques années plus tard. Quelques installations de la Cité-du-Havre ont été maintenues et recyclées à d’autres fins. La fin des activités aux ateliers du CN, à l’usine Maple Leaf (ancienne usine Canada Packers) et à l’élévateur à grains n° 5 accentue la désaffectation d’une partie du territoire et l’abandon de nombre d’édifices dans les années 1990. La construction de la Canada Maltage (1969), du poste Viger d’Hydro-Québec à la suite du démantèlement de l’Autostade en 1977, des tours d’habitation de la Cité-du-Havre et de grandes surfaces d’entreposage et de commerces ainsi que la création en 1986 du parc de recherche et de haute technologie Technoparc de Montréal (PEPSC aujourd’hui) sont parmi les derniers développements que connaîtra le secteur.

Enfin, des travaux de déblaiement du canal, de restauration des écluses et de construction d'une piste multifonctionnelle, entrepris à partir de 1984, ont permis, en 2001, la réouverture du canal de Lachine à la navigation de plaisance et l'aménagement d'un parc sur ses rives.



Bief n° 2 le long de la pointe du Moulin, vers 1910 (source : Parcs Canada)



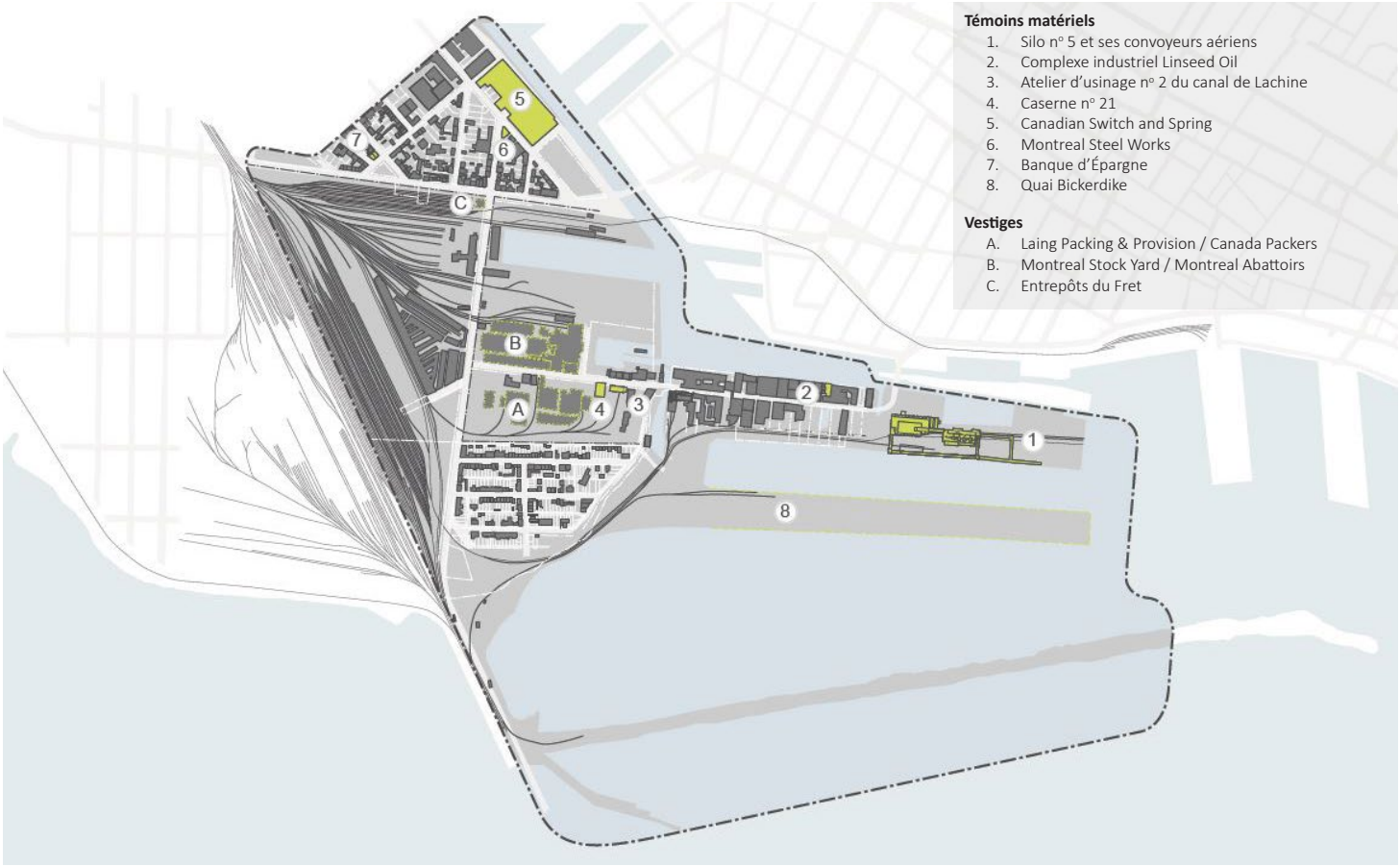
Quartier Victoriatown vers 1927 (source : Archives de la Ville de Montréal)



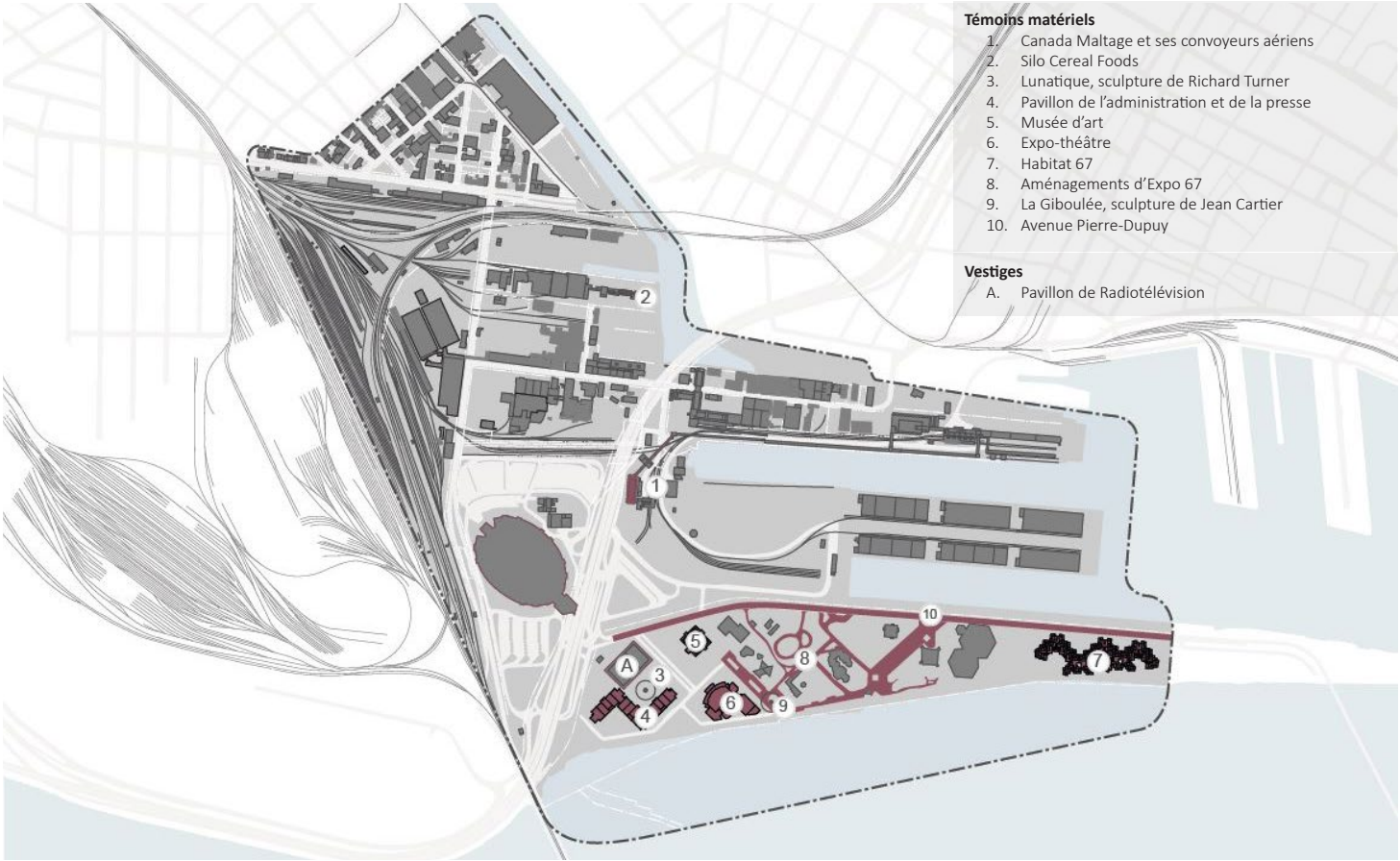
Autoparc, Autostade et Cité-du-Havre, 1966 (source : Archives de la Ville de Montréal)



Carte postale montrant la Cité-du-Havre, 1967 (source : Encyclopédie du patrimoine culturel de l'Amérique française)



Plan approximatif du secteur pour la période 1896-1920 (source : Civiliti + Lafontaine Soucy, 2017)

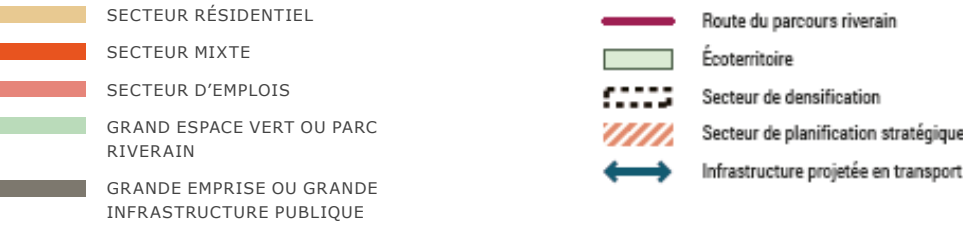


Plan approximatif du secteur pour la période 1959-1970 (source : Civiliti + Lafontaine Soucy, 2017)

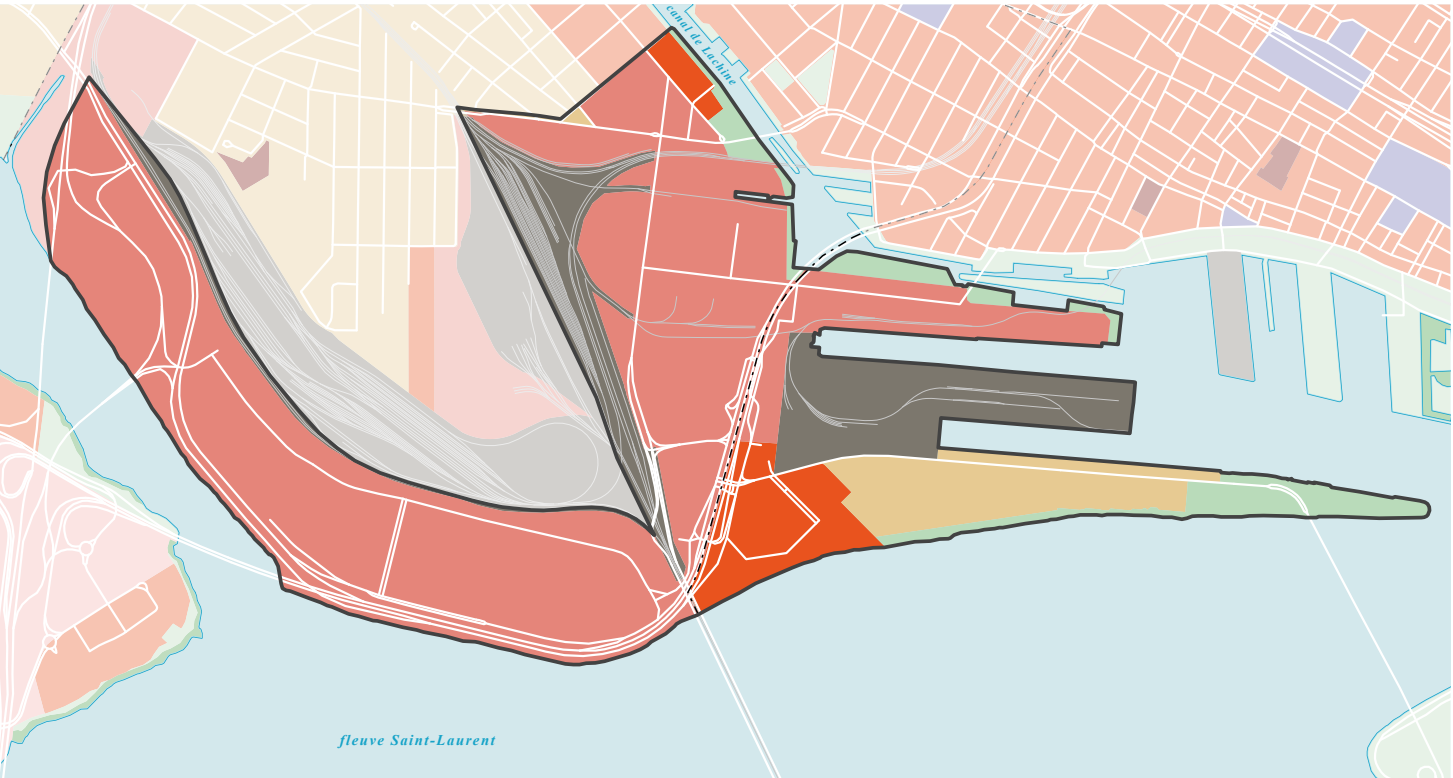
2.3 LES VOCATIONS ACTUELLES

Le secteur Bridge-Bonaventure est désigné comme secteur de planification stratégique au SAD. Il est inclus dans la grande affectation du territoire « centre-ville d’agglomération » qui vise à renforcer le rayonnement du cœur de l’agglomération. Désigné aussi comme secteur de planification détaillée au Plan d’urbanisme, ses vocations s’expriment à travers plusieurs affectations du sol qui tiennent compte des particularités de ses diverses composantes. Le Plan d’urbanisme précise également qu’une grande partie du secteur Bridge-Bonaventure est désignée secteur d’emplois.

Dans le cadre de l’adoption du PDMV, ces vocations, de même que les densités de construction et les limites de hauteur, seront modifiées en fonction de la vision et des objectifs retenus, ainsi que des balises d’aménagement déterminées dans le présent document.



Extrait du concept d'organisation spatiale du SAD

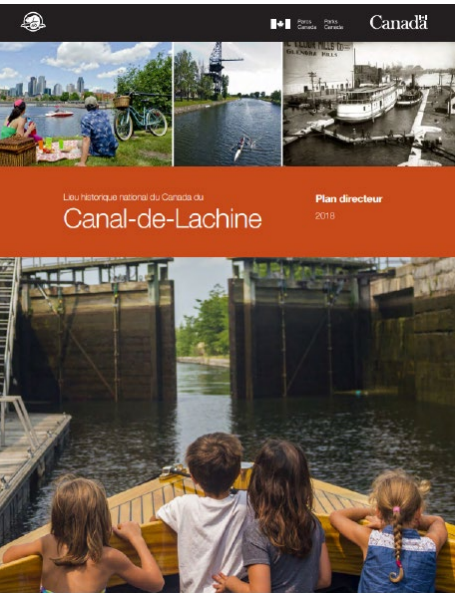


Carte des affectations du sol du Plan d'urbanisme de Montréal

2.4 LES PROJETS ET LES DÉMARCHES ASSOCIÉES



Black Rock implanté sur le terre-plein central de la rue Bridge



Plan directeur du Lieu historique national du Canada du Canal-de-Lachine, 2018 (Parcs Canada)



Proposition de PJCCI pour la reconstruction de l'autoroute Bonaventure en boulevard urbain (source : PJCCI, 2019)



Le PDMV tient compte des projets des partenaires publics associés au secteur de planification, comme la reconstruction de l’autoroute Bonaventure en boulevard urbain par la société Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée (PJCCI), la construction du Réseau express métropolitain (REM) de CDPQ Infra et du poste de transformation électrique des Irlandais d’Hydro-Québec, de même que l’aménagement de la promenade portuaire de la Cité-du-Havre du port de Montréal.

D’autres plans et démarches ont aussi permis d’alimenter le PDMV, soit le Plan directeur du Lieu historique national du Canal-de-Lachine de Parcs Canada, ainsi que la démarche de concertation et d’idéation avec les représentants d’Hydro-Québec, de la communauté irlandaise et de la Ville de Montréal visant à définir une vision d’aménagement commune de l’espace de commémoration autour du Black Rock (rue Bridge).

Parallèlement, la Société du Vieux-Port de Montréal a mené des consultations sur la vision et les orientations ainsi que sur la version préliminaire du Plan directeur pour la revitalisation du Vieux-Port de Montréal. Afin de revitaliser spécifiquement le secteur de la pointe du Moulin, de l’élévateur à grains n° 5 et du bassin Wellington, la Société immobilière du Canada (SIC) a également lancé plusieurs exercices et démarches pour déterminer la vision de développement de terrains leur appartenant.

Le détail de ces plans, études, projets et démarches associés se trouvent en annexes 3 et 4 du présent document.

2.5

LES GRANDS CONSTATS

Découlant de plusieurs analyses et études commandées par la Ville depuis quelques années, les grands constats visent à mettre en lumière les forces et les faiblesses du secteur pour établir et mieux comprendre les enjeux. Ils permettront d’orienter la transformation et la mise en valeur du secteur ainsi que le choix des interventions.

› *Un secteur morcelé par de grandes infrastructures de transport et en rupture avec les milieux avoisnants*

Principale porte d’entrée du centre-ville, le secteur est fortement marqué par les nombreuses infrastructures de transport qui le traversent, dont l’autoroute Bonaventure, les voies ferrées du CN et le quai Bickerdike. Ces infrastructures, qui jouent un rôle majeur dans l’économie métropolitaine et le transport des marchandises, créent d’importantes ruptures dans la trame urbaine, limitant ainsi la mobilité au sein du secteur et l’accessibilité aux quartiers adjacents, tout comme le canal de Lachine, dans une moindre mesure.

En outre, une grande partie de la rive du fleuve Saint-Laurent, entre les ponts de l’Île-des-Sœurs et Victoria, est inaccessible pour les déplacements actifs sur près de deux kilomètres étant donné la présence de l’autoroute Bonaventure, ce qui constitue un important chaînon manquant du parcours riverain montréalais.

En dépit des inconvénients générés par ces infrastructures dans le tissu urbain, certaines d’entre elles, dont le canal de Lachine, ses bassins (Peel et Wellington) et ses écluses, le quai Bickerdike de même que le fleuve Saint-Laurent, contribuent à définir le caractère portuaire du secteur et à renforcer sa singularité.

› *Un environnement urbain de faible qualité et fortement minéralisé, mais au paysage unique*

Que ce soit en raison du manque d’espaces verts, de la présence marquée d’aires de stationnement asphaltées, d’espaces vacants ou sous-utilisés ou de la prédominance du réseau routier, l’environnement urbain du secteur est, dans son ensemble, assez minéralisé et déstructuré. De même, les bâtiments épars ou mal entretenus, la variation de leur implantation par rapport à la rue, les cours laissées à l’abandon ou dépourvues d’aménagements paysagers et l’entreposage extérieur dégradent fortement le secteur.

En contrepartie, le secteur bénéficie d’éléments architecturaux et paysagers originaux qui forment une toile de fond unique à mettre en valeur. Plusieurs grands repères montréalais, que sont les silos, sans oublier les convoyeurs aériens, l’enseigne Farine Five Roses et Habitat 67, offrent une expérience urbaine hors du commun et marquent particulièrement le paysage. De plus, le poste Viger d’Hydro-Québec, qui a remporté en 1982 deux prix d’excellence pour son architecture au design moderne et innovateur, marque également le paysage.



Terrain sous-utilisé et déstructuré, rue Wellington



Ancienne station de pompage Riverside



Paysage du parc linéaire du Canal-de-Lachine



Les grandes infrastructures morcelant le territoire



Congestion routière, rue Mill



Absence de trottoirs, rue Carrie-Derick



Piste cyclable sous l'autoroute Bonaventure

Par ailleurs, quelques interventions récentes donnent au secteur un second souffle : notamment le complexe édifice Casiloc, qui accueille les bureaux de Loto-Québec; le recyclage des silos Redpath dans le nouveau centre d’escalade Allez Up; le recyclage de la caserne de pompier de la rue Mill pour y abriter le centre Espace VERRE; l’agrandissement de l’ancienne Canadian Switch and Spring, qui a reçu une médaille du Gouverneur général en architecture; et enfin la restauration exemplaire de l’enseigne Farine Five Roses par Smucker Foods of Canada.

Malgré la présence marquée d’îlots de chaleur urbains, de grands espaces verts contribuent également à embellir le secteur et à révéler son environnement insulaire. C’est le cas du parc linéaire du Canal-de-Lachine et du parc de Dieppe, qui offrent un couvert végétal plus abondant et des vues saisissantes sur la ville et le fleuve ainsi que les abords du canal de Lachine, de la berge des Coursiers et du Jardin des Écluses, situé au pied de l’élévateur à grains n° 5. Deux autres parcs de quartier sont présents au sein du secteur, soit les squares Tansey et Saint-Patrick.

› *Un secteur marqué par la circulation de transit, hostile aux déplacements piétons et cyclistes et mal desservi en transport collectif*

Historiquement, le réseau routier du secteur a surtout été aménagé pour répondre aux impératifs des industries, du port et du transport des marchandises, et pour les besoins d’Expo 67. Aujourd’hui, le réseau est fortement sollicité, tant par les déplacements de camions que par la circulation de transit automobile, majoritairement en provenance de la Rive-Sud, et ce, pratiquement à toute heure de la journée. La congestion est observée particulièrement aux heures de pointe sur les rues Bridge, Mill, Riverside et Wellington. Les possibilités d’accroître la capacité du réseau sont limitées en raison de la présence de nombreuses barrières physiques dans le secteur.

Dominées par la circulation véhiculaire, les rues du secteur réservent peu de place aux piétons. Étroits, peu plantés, parfois interrompus ou en mauvaise condition, les trottoirs sont en général inconfortables et souvent peu sécuritaires. Dans le PEPSC, ils sont inexistants. Plusieurs entreprises, notamment les Forges de Montréal, Sazerac et les Studios Mel's, ne sont pas accessibles à pied de façon sécuritaire. Il en est de même pour les déplacements en vélo, les cyclistes étant contraints de circuler dans la rue, en compagnie de nombreux camions et dans une circulation véhiculaire souvent dense, sans aménagements appropriés. Seule une piste cyclable de la Route verte traverse le secteur entre la Cité-du-Havre et le parc linéaire du Canal-de-Lachine dans un environnement assez dégradé et inhospitalier, sous la structure de l’autoroute Bonaventure. De plus, la plupart des intersections ne permettent pas des traversées sécuritaires en raison de leur configuration privilégiant les automobilistes.

À ces constats s’ajoute une desserte déficiente en transport collectif, notamment due à la faible densité du secteur : une seule ligne d’autobus (74) de la Société de transport de Montréal (STM) relie la gare Bonaventure au PEPSC par la rue Bridge et le chemin des Moulins, les jours de semaine uniquement et à des fréquences de passage allant de 30 minutes à plus d’une heure. La ligne 168, qui traverse le secteur du centre-ville jusqu’à l’Île-des-Sœurs, n’offre que quelques arrêts le long du chemin des Moulins. Aucun autobus de la STM ne dessert la pointe du Moulin ou la Cité-du-Havre. Seule la rue Wellington bénéficie d’une assez bonne desserte en autobus, mais le niveau de congestion rencontré, particulièrement aux heures de pointe, affecte grandement la qualité du service et la durée des déplacements.

L’ensemble de ces conditions explique pourquoi plusieurs usagers du secteur choisissent l’automobile comme mode de déplacement.

2.5

LES GRANDS CONSTATS

› Un patrimoine bâti, archéologique, industriel et paysager hors du commun

Malgré son aspect déstructuré, le territoire regorge d’un patrimoine riche et diversifié, qui témoigne des grands pans de l’histoire de Montréal. Le secteur Bridge-Bonaventure est ainsi l’hôte de bâtiments et de sites dont la valeur patrimoniale a fait l’objet d’une reconnaissance officielle par le gouvernement du Canada, soit le Lieu historique national du Canada du Complexe-Manufacturier-du-Canal-de-Lachine, l’entrepôt, le bureau et les ateliers d’usinage du canal de Lachine situés sur la rue Mill ainsi que les trois bâtiments et les équipements constituant le silo n° 5 (statut révoqué en 2011 en raison du transfert de la propriété à la SIC). Au niveau provincial, il comprend le site patrimonial classé d’Habitat 67 et le site patrimonial déclaré de Montréal (Vieux-Montréal), couvrant une partie de la pointe du Moulin. Plusieurs ouvrages d’art, monuments et œuvres d’art d’intérêt, témoignent de sa richesse patrimoniale, tout en participant à l’unicité des lieux.

Par ailleurs, plusieurs îlots urbains présentent un intérêt patrimonial de valeur exceptionnelle dans le SAD et le Plan d’urbanisme ou constituent un ensemble industriel d’intérêt :

- l’îlot formé des rues Bridge et Mill et du canal de Lachine, particulièrement par son occupation historique d’activités maritimes (chantier maritime Tate) et par la présence du bassin Wellington;
- les îlots industriels situés aux abords des rues Saint-Patrick et Wellington, notamment par la présence du canal de Lachine, de bâtiments industriels d’intérêt, du square Saint-Patrick et d’éléments de paysage d’intérêt tels que le pont pivotant surplombant le canal;
- la Cité-du-Havre, notamment par son héritage patrimonial et architectural issu de l’Expo 67 qui a fait l’objet d’un énoncé de l’intérêt patrimonial en 2019 (voir annexe 5);
- les îlots formés du quai Bickerdike, de la pointe du Moulin et des abords des voies ferrées du CN (ensemble industriel d’intérêt);
- la pointe du Moulin, notamment pour son importance en tant que « site-machine » qui a fait l’objet d’un énoncé de l’intérêt patrimonial en 2020 (voir annexe 5).

Sur le plan de l’archéologie, une bonne partie du secteur renferme un fort potentiel. On y recense entre autres éléments les vestiges de la ferme Saint-Gabriel, jadis au centre du domaine agricole des Sulpiciens, dans l’îlot compris entre les rues Saint-Patrick, De Condé et De Montmorency et le canal. Quant aux vestiges de la ferme appartenant aux Sœurs Grises, ils sont susceptibles d’être mis au jour le long du chemin des Moulins, entre les rues Mill et des Irlandais.

Au cours des dernières années, les travaux de réhabilitation du canal de Lachine ont permis de documenter sa construction et son utilisation, mais aussi celles des industries périphériques qui utilisaient l’énergie hydraulique. Des déversoirs, des coursiers et les multiples composantes des écluses et des bassins ont ainsi été mis au jour, particulièrement sur la pointe du Moulin. C’est pourquoi elle présente un ensemble de grande valeur historique qui témoigne de l’intensité des activités industrielles, constituant un véritable « site-machine » à préserver.



Habitat 67, avenue Pierre-Dupuy



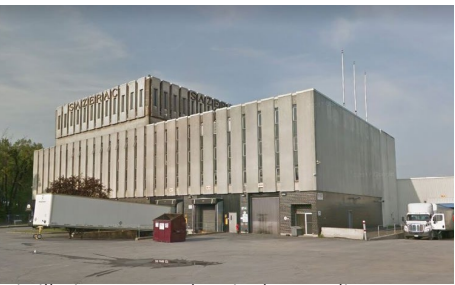
La Giboulée, fontaine-sculpture de l’artiste Jean Cartier, Cité-du-Havre



Ancien musée d’art de l’Expo 67, avenue Pierre-Dupuy



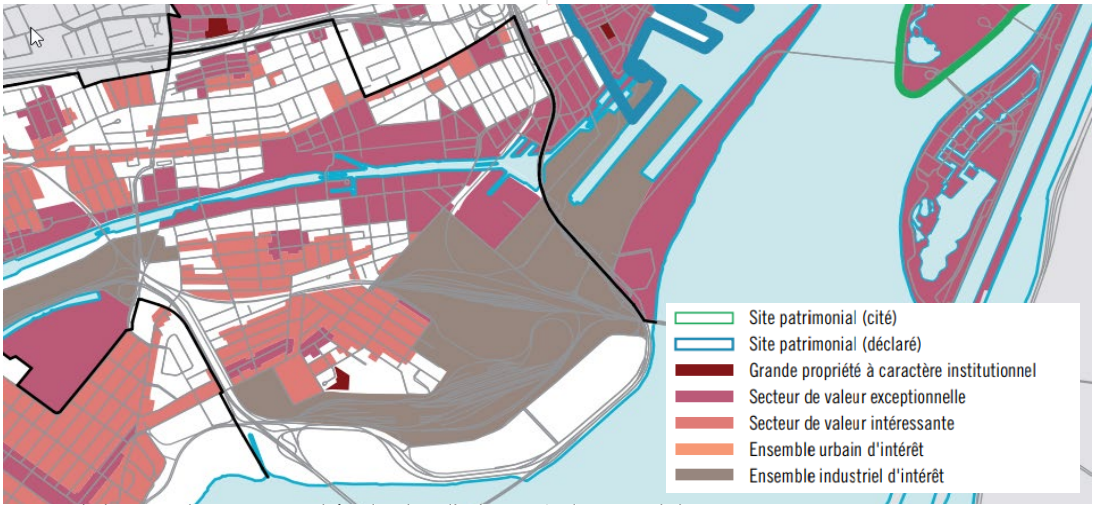
Bureaux de Loto-Québec, rue Bridge



Distillerie Sazerac, chemin des Moulins



Élève à grains n° 5



Extrait de la carte du patrimoine bâti du Plan d’urbanisme de Montréal

À la sortie du pont Victoria, le Black Rock marque discrètement, dans le terre-plein central de la rue Bridge, l’emplacement du cimetière où les morts (près de 6 000) de l’épidémie de typhus de 1847-1848 ont été enterrés, faisant ainsi de Montréal le lieu de sépulture du plus grand nombre de victimes dans l’est du Canada de cette épidémie qui a touché en grande majorité des immigrants irlandais. Les baraques qui ont servi à héberger et à soigner les malades constituent également des vestiges d’intérêt.

Outre le patrimoine bâti et archéologique, le secteur offre différentes vues d’intérêt sur des éléments emblématiques de Montréal qui contribuent à enrichir son identité, dont : le massif du centre des affaires, le fleuve, le mont Royal, les nombreux silos et les infrastructures du port de Montréal, l’enseigne lumineuse Farine Five Roses, Habitat 67, et les ponts Victoria et Samuel-De Champlain.

› Un secteur occupé par des fonctions économiques intensives et diversifiées

Les grandes fonctions commerciales et industrielles ont défini le caractère du secteur au XIX^e siècle. Elles ont perduré jusqu’à aujourd’hui, de sorte que de grandes zones d’emploi couvrent encore la majeure partie du secteur.

Les activités économiques présentes sont par ailleurs très diversifiées et réparties sur l’ensemble du secteur. On y trouve les activités agroalimentaires, manufacturières, portuaires et de logistique concentrées surtout aux abords de la pointe du Moulin et du quai Bickerdike. Situées au cœur d’un pôle multimodal intégré aux réseaux de transport maritime, ferroviaire et routier, ces activités témoignent de l’intensité des fonctions industrielles exercées et représentent un atout à consolider pour la vitalité économique de Montréal. De par leur nature, ces activités génèrent des nuisances importantes et des enjeux de sécurité civile à considérer (poussière, bruit, vibration, transport de matières dangereuses, etc.).

Les emplois de bureau et de services aux entreprises et les industries de fabrication légères sont concentrés davantage le long des rues Bridge, Wellington et Saint-Patrick, et les activités de télécommunication et cinématographiques dans le PEPSC.

On retrouve également, autour du carrefour des rues Mill et Riverside, un regroupement unique à Montréal d’artisans exerçant des métiers manuels (orgue, distillerie, art verrier et forge).

Le secteur n’offre aucun équipement ou service de proximité qui pourrait répondre aux besoins immédiats de la population et de la main-d’œuvre, à l’exception du magasin-entrepôt Costco et d’un centre de la petite enfance qui se situent sur la rue Bridge.

LES GRANDS ATOUTS DU SECTEUR

Plusieurs atouts du secteur ont été soulignés dans le cadre des ateliers de concertation tenus en avril 2021 :

- sa localisation, caractérisée par sa proximité avec le centre-ville et avec le fleuve, mais aussi avec le canal de Lachine et le Vieux-Port;
- la richesse du patrimoine industriel, comme élément-clé de la mise en valeur du secteur et comme lien entre le passé et le futur;
- la convergence des axes de transport : la présence des ponts et de l’autoroute, les transports collectifs, fluviaux et ferroviaires et le REM;
- son potentiel de transformation en quartier mixte avec une offre industrielle, résidentielle, touristique et d’emplois.

2.6

LES PRINCIPAUX ENJEUX DE MISE EN VALEUR

La transformation du secteur devra relever d’importants défis pour que sa mise en valeur soit à la hauteur de sa richesse et de son potentiel. Face à ces défis, la collaboration et l’implication de l’ensemble des partenaires de la Ville seront nécessaires.

› Le respect de l’esprit des lieux et la mise en valeur des richesses patrimoniales et paysagères

La mise en valeur du secteur doit s’appuyer sur les bâtiments, les ouvrages, les œuvres d’art et les vestiges archéologiques d’intérêt qui ponctuent le territoire et son paysage et qui contribuent à définir sa singularité. La préservation, la restauration et la réhabilitation de ces derniers doivent se faire avec doigté. Cela implique, notamment, de leur trouver une vocation compatible avec leur valeurs patrimoniales ou de les intégrer dans de nouveaux projets de construction ou d’aménagement, de façon à assurer leur protection et leur mise en valeur. La réhabilitation de certaines infrastructures d’intérêt (silos, convoyeurs, bassins) apporte des défis particuliers de conception architecturale et de financement.

L’accessibilité publique aux espaces verts ainsi qu’aux éléments du paysage et du patrimoine matériel et immatériel, dont les berges du canal de Lachine et du fleuve, est aussi essentielle pour permettre leur mise en valeur.

Enfin, la préservation de la prédominance dans le paysage de certains bâtiments iconiques de Montréal (silo n° 5, ADM et l’enseigne Farine Five Roses, Habitat 67) et le maintien de certaines vues d’intérêt sont des enjeux importants, car ils influencent l’implantation, la volumétrie et les hauteurs des constructions dans le secteur.

› La cohérence et l’image générale du secteur

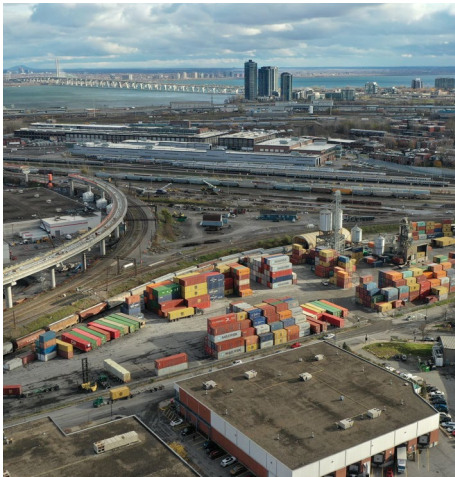
L’héritage de vagues successives d’interventions, qui se sont superposées durant l’histoire, a produit un territoire à l’aspect déstructuré, pourtant stratégiquement localisé aux portes du centre-ville. Ce caractère contribue grandement à son manque d’attrait.

Le réaménagement des rues, l’aménagement de parcours structurants pour la mobilité active, la création d’espaces verts publics et le verdissement massif du territoire doivent participer à en rehausser l’image et à créer une armature urbaine permettant de structurer les développements immobiliers futurs.

La mise en valeur des terrains vacants et sous-utilisés par des projets immobiliers de qualité doit aussi contribuer à conférer une meilleure cohérence et image au secteur. Par ailleurs, certains usages contribuant à détériorer l’apparence générale du secteur, comme les cimenteries et l’entreposage extensif extérieur, doivent être révisés dans la réglementation.



Icône du paysage montréalais à préserver



Site d'entreposage et triage ferroviaire présents dans le secteur



Terrain vacant du bassin Wellington à mettre en valeur



Exemple de requalification : centre d'escalade Allez Up



Piste cyclable sous l'autoroute surélevée



Enjeu de cohabitation entre les usages

› L’amélioration des conditions de mobilité

La présence de grandes infrastructures de transport contribue au morcellement du secteur. Celles-ci limitent l’accessibilité et la mobilité au sein du territoire, de même que l’accessibilité aux quartiers limitrophes et aux rives du fleuve et du canal de Lachine. La congestion routière, créée par la circulation de transit, est un frein majeur au développement du secteur. Ainsi, son renouvellement passe indéniablement par l’amélioration de la mobilité, particulièrement par la mise en place d’un service plus performant en transport collectif, et par une meilleure cohabitation des divers modes de transport.

La structure du domaine public et de la trame urbaine doit être revue de manière à créer un milieu plus favorable aux déplacements des piétons et des cyclistes, notamment en ajoutant des franchissements, en fragmentant les mégas-îlots, en partageant plus équitablement l’emprise des rues entre les usagers et en déployant un réseau cyclable efficace, continu et sécuritaire.

› La cohabitation entre les usages dans un contexte de nuisances et de risques

Dans le secteur Bridge-Bonaventure, les activités portuaires, de logistique et agroalimentaires, ainsi que le transport ferroviaire et autoroutier sont des sources de nuisances pour leur voisinage. Certaines peuvent également entraîner des enjeux de sécurité publique (transport de matières dangereuses, utilisation de produits toxiques, etc.). Ces nuisances et enjeux de sécurité sont des facteurs déterminants dans le choix des fonctions autorisées dans le secteur, afin d’assurer une bonne cohabitation des usages. Il est essentiel d’en tenir compte au moment de l’établissement d’usages sensibles, en particulier pour l’habitation, et de prévoir des zones tampons et des mesures d’atténuation des nuisances, le cas échéant, afin d’offrir un milieu de vie de qualité, sécuritaire et sain.

› La définition de nouvelles activités dans un contexte de prédominance de la vocation économique et d’absence de services et commerces de proximité

Par sa capacité d’accueil, sa proximité avec le centre-ville et la présence d’infrastructures de transport et d’acteurs économiques clés, le secteur offre des atouts pour renforcer les activités économiques dominantes. Les fonctions permises dans le secteur doivent être choisies de manière à permettre l’épanouissement des activités économiques dynamiques tout en contribuant au développement de nouvelles filières et en favorisant une synergie entre elles.

L’introduction de l’habitation comme fonction complémentaire doit être évaluée à la lumière des enjeux de cohabitation des usages, de nuisances et de sécurité. Bien que certaines industries ont un effort à faire pour réduire leurs impacts environnementaux, l’ajout de cette fonction doit contribuer à l’attraction du secteur pour les entreprises sans nuire au fonctionnement des industries à maintenir ou devenir un frein à l’établissement de nouvelles entreprises. Par conséquent, le choix de la localisation de l’habitation doit être déterminé avec soin de manière à être éloigné des sources de nuisances tout en prévoyant des zones tampons composées d’activités économiques compatibles avec l’habitation.

2.6

LES PRINCIPAUX ENJEUX DE MISE EN VALEUR

De plus, l’implantation de services et de commerces de proximité est essentielle pour améliorer l’attractivité du secteur pour les entreprises et permettre l’introduction de l’habitation. La densification du territoire et la création de milieux de vie mixtes, de qualité et connectés aux quartiers environnants favoriseraient l’émergence de ce type d’activités. La redéfinition des activités devra donc permettre une diversité de commerces et services.

Enfin, les fonctions urbaines et l’intensité de développement doivent tenir compte de la faible capacité d’accueil du réseau routier, actuellement saturé, et des solutions pour améliorer la mobilité dans le secteur et réduire l’utilisation de l’automobile.

› L’introduction de l’habitation dans un contexte de télétravail et de pénurie de logements abordables

Au sortir de la pandémie de Covid-19, le télétravail s’est généralisé et enraciné dans certains domaines de l’économie de manière hybride ou complète. Cette nouvelle réalité du marché du travail peut contribuer à la qualité de vie par une réduction des déplacements et à la vitalité commerciale des quartiers. Toutefois, le marché immobilier doit s’adapter au télétravail, afin de répondre aux besoins de la main d’œuvre, notamment dans la conception des logements (taille, ergonomie) et des bâtiments (espace de collaboration).

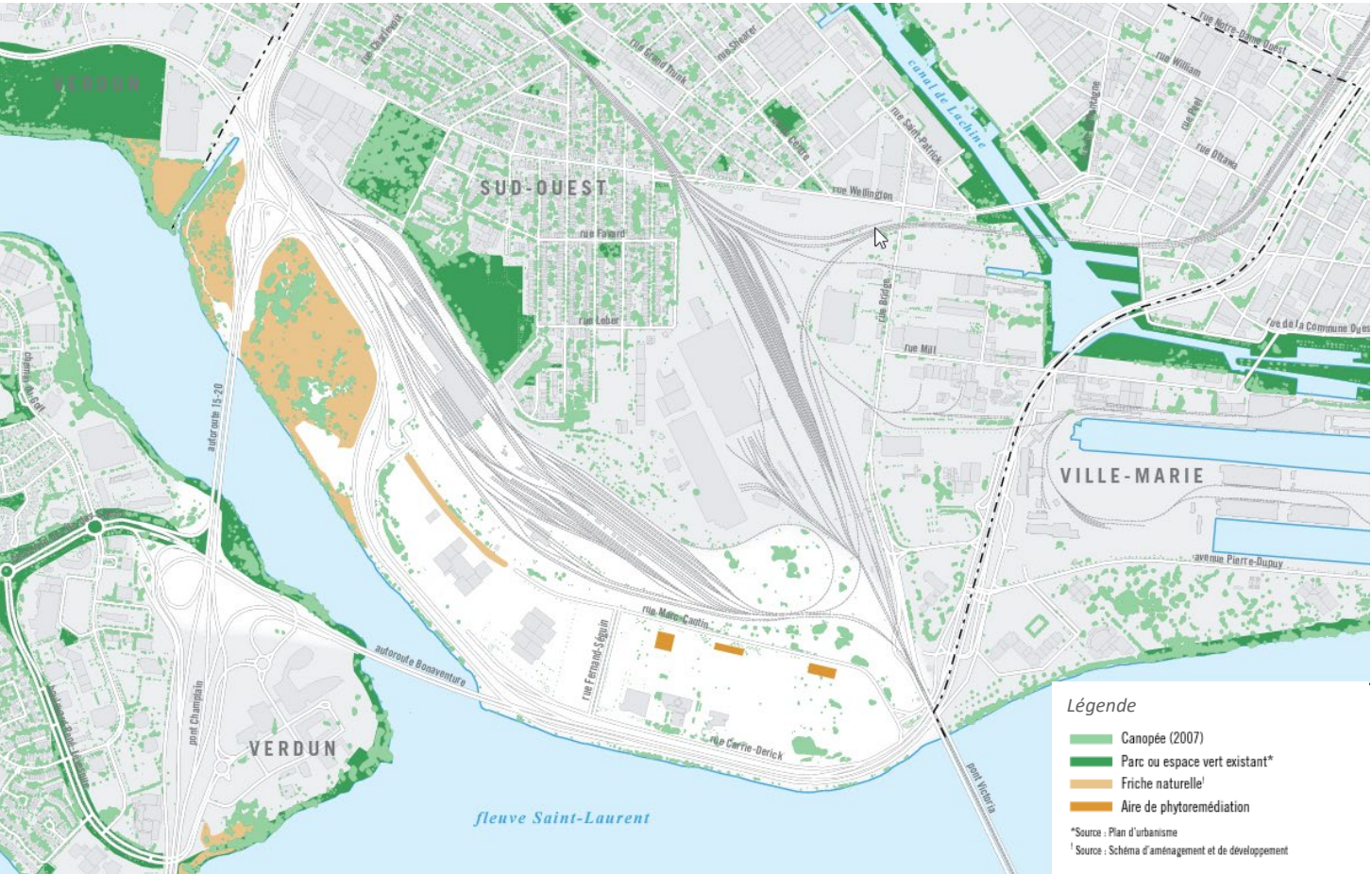
De plus, la pénurie de logements abordables est de plus en plus criante, en particulier dans les quartiers centraux. La construction de logements abordables pérennes interpelle l’ensemble des paliers gouvernementaux, ainsi que les promoteurs immobiliers. L’introduction de l’habitation dans ce secteur doit contribuer à la création de ce type de logements tout en répondant aux besoins d’une diversité de ménages, y compris des familles avec enfants.

› La contamination et l’instabilité des sols

Le secteur est le fruit de remblais successifs dans le fleuve et a été le cœur de l’industrialisation du Canada, en plus d’abriter des usages portuaires et ferroviaires et d’avoir servi de site d’enfouissement de déchets. Par conséquent, les enjeux liés à la contamination et à la capacité portante des sols sont majeurs. Ils entraînent des coûts importants liés à leur réhabilitation et à la construction des bâtiments tout en limitant, notamment, l’implantation de certains usages et de certaines constructions.

› L’absence de maîtrise foncière de la Ville

La majorité des terrains du secteur n’appartiennent pas à la Ville de Montréal, notamment l’emprise de plusieurs rues. Considérant cette absence de maîtrise foncière ainsi que l’ampleur des interventions requises, la contribution des gouvernements et des différents propriétaires fonciers sera nécessaire pour mettre en œuvre le PDMV. Les interventions devront également être ordonnancées en fonction de priorités préalablement établies, afin d’assurer le financement continu des travaux et des acquisitions. Des ententes devront en outre être conclues avec les gouvernements et avec les différents propriétaires fonciers afin de partager équitablement le coût des travaux et d’acquisition des terrains.



Plan montrant la canopée, les parcs et espaces verts



Plan démontrant la faible maîtrise foncière municipale dans le secteur

An aerial photograph of a multi-lane highway with a large steel truss bridge crossing over it. The image is overlaid with a semi-transparent blue filter. The text 'III. LA VISION' is centered in the middle of the image.

III. LA VISION

3.1

L'ÉNONCÉ DE VISION

Le secteur Bridge-Bonaventure est appelé à vivre de profonds changements au cours des prochaines années. Le présent énoncé de vision a pour objet d'orienter ces transformations de manière à renforcer l'identité de son territoire et à mettre en place les conditions qui insuffleront un renouvellement renforçant particulièrement sa vocation économique.

« ADN du secteur Bridge-Bonaventure, la vocation économique est renforcée par la création de milieux de vie et d'emplois diversifiés, connectés, résilients et carboneutres, prenant assise sur la mobilité durable, l'esprit du lieu, le patrimoine et la mise en réseau des espaces publics et des lieux emblématiques. »

En 2050, le secteur Bridge-Bonaventure est prisé pour son environnement de qualité, son offre en commerces et services de proximité de même que pour son accessibilité en transports actifs et collectifs. En ayant misé sur la protection et la mise en valeur de ses richesses patrimoniales et naturelles par la création d'une trame verte et bleue, on a fait en sorte que toutes les personnes fréquentant le secteur apprécient la qualité des espaces verts publics ainsi que leur mise en réseau grâce à des parcours sécuritaires et conviviaux pour les déplacements actifs.

Les lieux d'intérêt sont maintenant accessibles et mis en valeur, ce qui permet à la population de s'imprégner de l'histoire du lieu. Avec un lien continu le long des berges du fleuve Saint-Laurent et du canal de Lachine, la population peut se déplacer facilement à pied ou à vélo, d'un arrondissement à l'autre, tout en bénéficiant d'espaces de détente et de loisir permettant d'apprécier les vues spectaculaires sur la ville et ses éléments iconiques, tels le silo n° 5, l'enseigne Farine Five Roses et Habitat 67.

La reconstruction de l'autoroute Bonaventure en boulevard urbain et la reconfiguration des accès au pont Victoria vers l'axe Bonaventure sont les bougies d'allumage du renouveau du secteur. Ces interventions complètent la nouvelle promenade riveraine longeant le fleuve, composante majeure de la trame verte et bleue entre la Cité-du-Havre et le pont de l'Île-des-Soeurs, et limitent la circulation de transit sur les rues Bridge, Wellington et Mill, tout en permettant à tous de bénéficier d'un réseau continu et sécuritaire pour les déplacements actifs.

Le déploiement de la trame verte et bleue contribue largement à la protection des milieux naturels, à l'épanouissement de la biodiversité et à la connectivité des habitats. Grâce à cette trame, au déploiement d'un réseau de transports actifs et collectifs structurants, aux exigences élevées en matière de qualité de construction et d'aménagement ainsi qu'à l'implantation d'infrastructures vertes, le secteur Bridge-Bonaventure devient carboneutre, participant ainsi à la transition écologique et à la résilience du territoire montréalais.



L'aménagement d'une station du REM permet également à tous de bénéficier du réseau de transport collectif structurant et performant de la Ville, notamment le métro, ce qui contribue à la réduction importante de la part modale de l'auto solo dans les déplacements. L'implantation d'une zone à priorité piétonne à ses abords permet d'enrichir la qualité de vie de ce nouveau milieu de vie mixte, compact et à échelle humaine où les déplacements sont entièrement décarbonés et axés sur la mobilité active. Pour ce faire, les accès véhiculaires sont limités et organisés autour de pôles de mobilité où les stationnements mutualisés, les mini-pôles de logistique urbaine et les services publics sont regroupés, devenant ainsi des lieux de rencontre.

Des milieux de vie, inclusifs et sains, sont par ailleurs implantés dans certains sous-secteurs grâce à des mesures d'atténuation et de contrôle des nuisances et à l'amélioration des liens vers les quartiers avoisinants, contribuant ainsi à la richesse du secteur d'emplois, notamment en assurant la viabilité de services et commerces de proximité et en offrant des logements abordables, de tailles variées. Est également consolidé dans la Cité-du-Havre un milieu de vie bénéficiant de services et de commerces de proximité, de nouveaux espaces verts publics généreux mettant en valeur les vestiges d'Expo 67 de même qu'un réseau complet en transports actifs et collectifs. Ces interventions font de ce sous-secteur le prolongement naturel du parc Jean-Drapeau.

La mise sur pied d'une Table de concertation avec les acteurs clés du milieu a contribué à la création d'un pôle d'emplois d'avant-garde se distinguant par la complémentarité et la synergie des entreprises soutenant l'économie circulaire. Cette collaboration permet de consolider le quartier des Artisans, une vitrine révélant la richesse des métiers traditionnels et du patrimoine du secteur avec une programmation culturelle et éducative ainsi que des parcours récréotouristiques. Elle permet aussi la valorisation de leurs rejets énergétiques dans un réseau thermique urbain qui contribue à la carboneutralité du parc immobilier local. L'ouverture des entreprises à la vente de leurs produits au public contribue également à améliorer l'offre en services et commerces dans le secteur. De plus, les activités récréotouristiques sont développées et des entreprises reliées notamment aux technologies propres y sont établies, grâce à des partenariats entre les acteurs de milieu économique et institutionnel, créant ainsi une véritable zone d'expérimentation et d'innovation technologique en continuité avec l'esprit du lieu, comme en témoignent le « site-machine » et les vestiges d'Expo 67.

En soutenant la création d'un campus d'affaires disposant de services intégrés (cafétéria, conciergerie, garderie, etc.), en diversifiant ses activités et en verdissant massivement son territoire, la densification et la consolidation du Parc d'entreprises de la Pointe-Saint-Charles se sont opérées en s'appuyant sur les activités en audiovisuel, en technologies de l'information et en communication.

En somme, la mise en valeur de la singularité du secteur Bridge-Bonaventure, de sa grande sensibilité architecturale et de ses innovations aura permis de renouveler son rôle de premier plan dans l'histoire de Montréal, dans son industrialisation, dans son avancement technologique et dans son développement économique et urbain.

3.2

LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE

› L'engagement auprès de la communauté internationale

En 2019, Montréal s’est engagée auprès de la communauté internationale, à l’occasion du Sommet mondial des maires C40 de Copenhague, à agir collectivement atteindre la justice climatique, sociale et économique. Les principes du *Global Green New Deal* prônent une approche collaborative de l’action climatique.

PRINCIPES DU GLOBAL GREEN NEW DEAL

- 1. Nous reconnaissons l’urgence climatique mondiale.
- 2. Nous nous engageons à maintenir le réchauffement climatique en dessous de l’objectif de 1,5 °C de l’Accord de Paris en limitant les émissions dans les secteurs qui contribuent le plus à la crise climatique : les transports, les bâtiments et les déchets.
- 3. Nous nous engageons à placer l’action climatique inclusive au centre de toutes les décisions urbaines, afin de créer des communautés prospères et équitables pour tous.
- 4. Nous invitons nos partenaires – dirigeants politiques, PDG, syndicats, investisseurs et société civile – à se joindre à nous pour reconnaître l’urgence climatique mondiale et à nous aider à mener des actions fondées sur la science pour la surmonter.



Ces principes se retrouvent au cœur de chacun des politiques et plans municipaux adoptés depuis par la Ville, notamment le plan stratégique Montréal 2030, le Plan climat et le Projet de Ville : rêver le Montréal 2050. L’objectif est clair, Montréal vise la carboneutralité pour 2050.

Pour atteindre cet objectif, la Ville s’engage dans une transition écologique afin de réduire ses émissions de GES de 55 % d’ici à 2030 par rapport à l’année de référence 1990, ce qui nous permettra de maintenir le réchauffement climatique en deçà de 1,5 °C. Pour réussir ce défi, il faut s’attaquer aux principales sources d’émission de GES à Montréal.

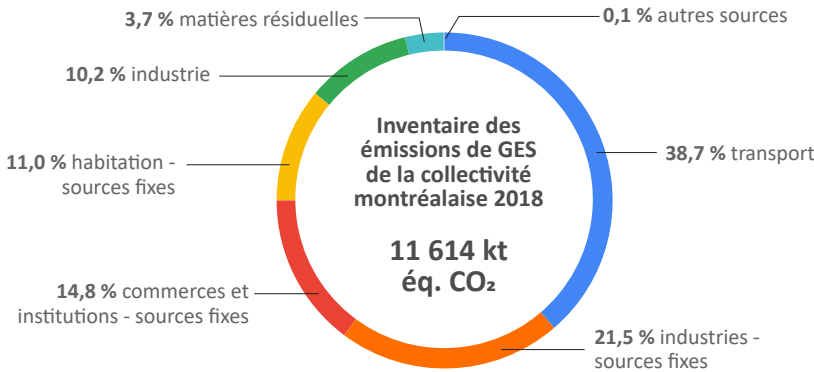


Schéma illustrant les sources de GES à Montréal en 2018 ainsi que l'objectif à atteindre

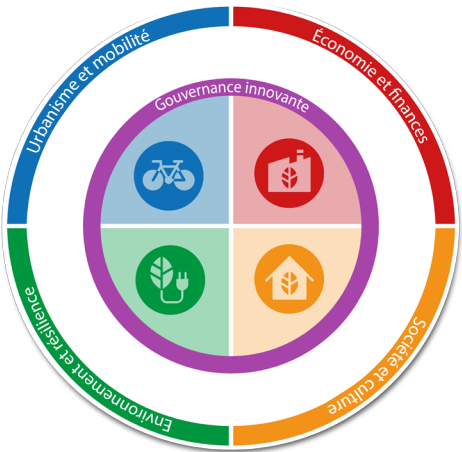


Schéma illustrant les cinq dimensions de la Charte montréalaise des écoquartiers

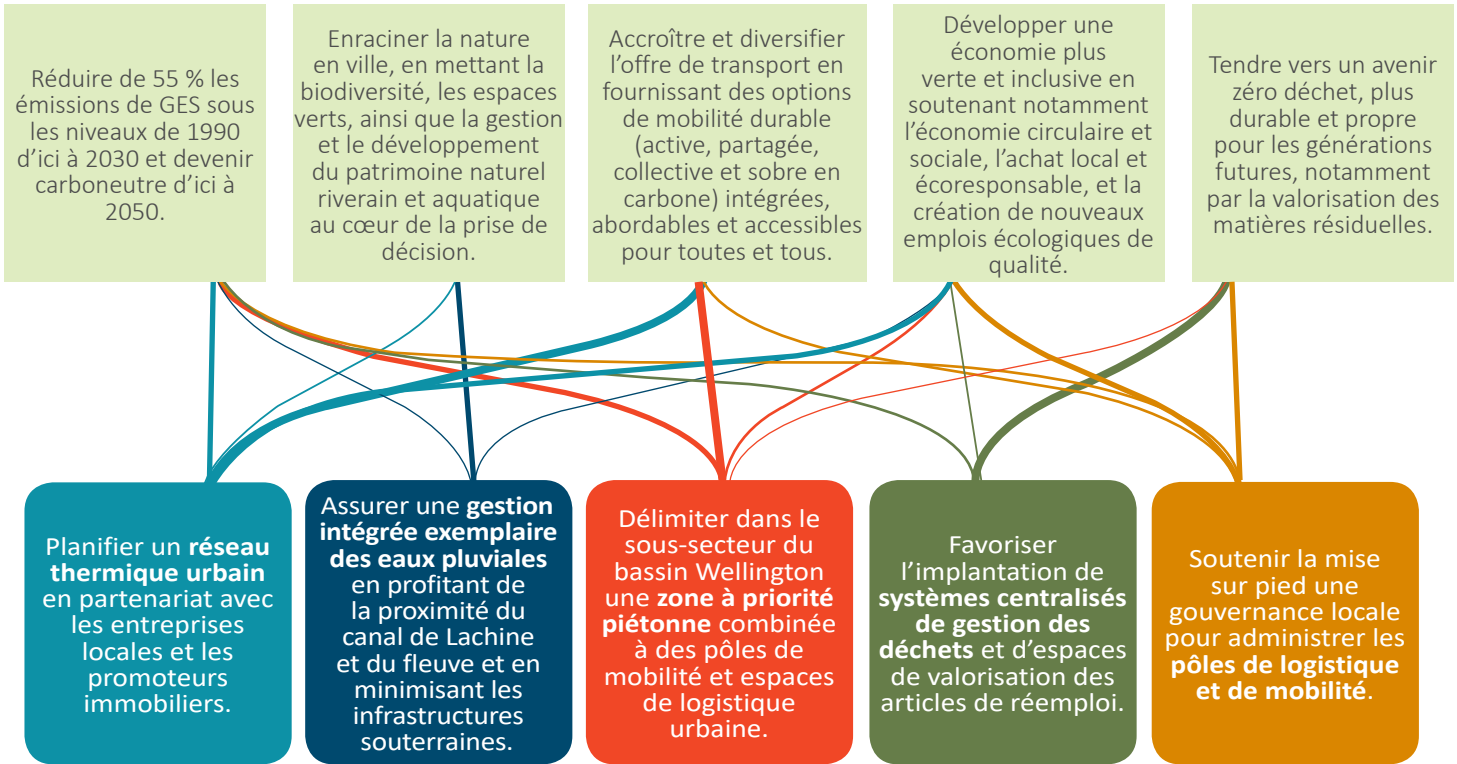
› La transition écologique, un principe transversal

La transition écologique est un principe transversal, car elle nécessite des interventions parallèles en aménagement, en mobilité, dans la construction de nos bâtiments, dans la gestion de nos déchets et en économie.

Le PDVM a été élaboré sous la loupe de la transition écologique. Afin de souligner les éléments s’inscrivant dans cet impératif, un encadré vert nommé TRANSITION ÉCOLOGIQUE apparaît à la fin de chacune des orientations.

Le PDMV s’inspire également de la démarche en cours d’élaboration par la Ville d’une charte des écoquartiers. Cette démarche vise à promouvoir les meilleures pratiques d’aménagement notamment afin de réduire les émissions de GES, améliorer l’accès au transport actif et collectif, assurer une équité territoriale, et soutenir la proximité d’accès aux biens, services et emplois.

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



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

Schéma illustrant les moyens de mise en œuvre pour le secteur Bridge-Bonaventure (voir définitions en annexe 1)

› La mise en commun des systèmes comme levier de la transition écologique dans le secteur

Au-delà des priorités et cibles établies dans le Plan climat, qui sont applicables à l’ensemble de la Ville, le Plan directeur énonce des moyens propres au secteur Bridge-Bonaventure pour atteindre les objectifs de la transition écologique, en misant particulièrement sur une exemplarité en matière de mise en réseau des systèmes techniques et opérationnels à l’échelle du quartier.

Cinq principaux moyens de mise en œuvre concernant la mise en réseau des forces locales et le maillage de la communauté ont été définis pour répondre aux cinq priorités de la transition écologique figurant dans le Plan stratégique Montréal 2030. Les liens sont illustrés sur le schéma ci-haut et démontrent leur capacité de répondre aux différentes priorités.

3.2

LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE

› *La mise en commun des systèmes comme levier de la transition écologique et sociale dans le secteur Bridge-Bonaventure*

PLANIFIER UN RÉSEAU THERMIQUE URBAIN EN PARTENARIAT AVEC LES ENTREPRISES LOCALES ET LES PROMOTEURS IMMOBILIERS

Les multiples industries localisées dans le secteur génèrent de précieuses sources d'énergie thermique qui se dispersent actuellement dans l'atmosphère. Dans une approche de mise en réseau, ces apports énergétiques sont combinés et exploités dans une boucle de chaleur à des fins de chauffage et de climatisation pour l'ensemble des bâtiments du secteur en fonction des besoins. La proximité de ce type d'industries avec les milieux de vie dans le secteur Bridge-Bonaventure se prête aisément à la mise en place d'un réseau thermique urbain. Les rejets thermiques des entreprises locales sont ainsi valorisés, diminuent la pression sur les réseaux de distribution électrique dans les heures de pointe et contribuent directement à l'atteinte de la carboneutralité comme cela est préconisé par la feuille de route « Vers des bâtiments montréalais zéro émission ».

ASSURER UNE GESTION INTÉGRÉE EXEMPLAIRE DES EAUX PLUVIALES EN PROFITANT DE LA PROXIMITÉ DU CANAL DE LACHINE ET DU FLEUVE ET EN MINIMISANT LES INFRASTRUCTURES SOUTERRAINES

Sur les quelque 16 km délimitant le périmètre du secteur Bridge-Bonaventure, près de 12 km sont en interface directe avec l'eau. Cette proximité à l'eau représente une occasion de revoir la gestion des eaux pluviales, afin d'évaluer la possibilité d'en déverser une partie directement dans le fleuve ou le canal de Lachine. De plus, le redéveloppement du secteur et l'aménagement de nombreux espaces verts publics autour de ses richesses patrimoniales et naturelles permettront d'intégrer une gestion écologique exemplaire des eaux pluviales à même une trame verte et bleue et les projets immobiliers tout en participant à la réduction des îlots de chaleur par une plantation d'arbres massive contribuant à l'objectif de la Ville de planter 500 000 arbres d'ici à 2030. La valorisation de ces eaux à travers des aménagements de qualité contribuera également à l'attractivité du secteur

DÉLIMITER UNE ZONE À PRIORITÉ PIÉTONNE COMBINÉE À DES PÔLES DE MOBILITÉ ET ESPACES DE LOGISTIQUE URBAINE DANS LE SOUS-SECTEUR DU BASSIN WELLINGTON ET SES ABORDS

Le secteur des transports étant le principal émetteur de GES avec près de 40 % des émissions de la collectivité (données 2018), il est primordial de penser autrement la mobilité urbaine de demain et de miser sur le développement de quartiers mixtes, interconnectés et à distance de marche des services, afin de réduire la place de l'auto solo de 25 % en 2030 par rapport à l'année de référence de 2015 et d'effectuer 25 % des livraisons sans émission de GES, comme cela est préconisé dans le Plan climat.

Afin de contribuer à ces objectifs, la Ville préconise l'établissement d'une zone à priorité piétonne au sein d'un nouveau milieu de vie mixte, à proximité du tracé du REM, dans le sous-secteur du bassin Wellington et ses abords. À l'intérieur du périmètre de cette zone, les déplacements actifs sont prépondérants et les stationnements véhiculaires sont partagés et situés aux principales entrées. De plus, les déplacements véhiculaires sont réduits au minimum au profit de modes de livraison électrifiés ou décarbonés.



Structure en bois d'ingénierie (source : Nordic)



Bassin biotope, parc Martin Luther-King, Paris



Canal intégré au parc Martin Luther-King, Paris



Zone zéro émission, Berlin (source : Ville de Berlin)



Livraison par cubicycle (source : DHL)



Solutions ludiques de recyclage (source : Lemon Tri)



Quincaillerie R+, Alma (source : reemploi.ca)

La livraison de biens à domicile étant maintenant ancrée dans nos habitudes de consommation, elle transforme nos patrons de déplacements. Bien que sources d'émissions de GES, de congestion et de pollution sonore, les livraisons de courte distance s'insèrent dans une logistique urbaine de distribution à l'échelle locale. Le secteur se prête ainsi favorablement à l'aménagement de petits espaces intégrés aux quartiers, tout particulièrement dans la zone à priorité piétonne du bassin Wellington et ses abords alors qu'un mini-pôle de livraison sert de point de chute et de cueillette de colis. L'implantation de ces espaces de logistique urbaine s'inscrit dans la volonté de diversifier les usages des bâtiments, notamment en complémentarité avec des activités de nature industrielle.

FAVORISER L'IMPLANTATION DE SYSTÈMES CENTRALISÉS DE GESTION DES MATIÈRES RÉSIDUELLES ET D'ESPACES DE VALORISATION DES ARTICLES DE RÉEMPLOI

La Ville de Montréal a adopté le Plan directeur de gestion des matières résiduelles 2020-2025, aussi nommé plan Zéro déchet, avec pour objectif de devenir une ville zéro déchet en 2030. Elle vise notamment à obtenir un taux de détournement de l'élimination de 85 % en 2030 ainsi qu'une réduction de 50 % d'enfouissement des déchets par rapport à l'année de référence de 2015.

Pour atteindre ces objectifs, le PDVM mise sur l'implantation de systèmes de collecte centralisée des matières résiduelles dans le cadre des projets immobiliers comportant de l'habitation. Ce système permettra de limiter le déplacement des camions dans les milieux de vie tout en minimisant l'espace d'entreposage requis dans chaque bâtiment.

L'installation centrale prévoit aussi des espaces pour disposer des déchets domestiques dangereux (DDD), électroniques et objets de réemploi. Par une gestion à plus petite échelle et une implication citoyenne directe, chaque individu est conscientisé à sa génération de déchets et peut agir sur les premières stratégies à mettre en œuvre en matière de gestion résiduelle, soit la réutilisation et la réduction des déchets à la source.

SOUTENIR LA MISE SUR PIED D'UNE GOUVERNANCE LOCALE POUR ADMINISTRER LES ESPACES DE LOGISTIQUE URBAIN

L'implantation de mesures innovantes à l'échelle du secteur Bridge-Bonaventure appelle la création de nouveaux emplois en lien direct avec la transition écologique et sociale. L'implantation de mini-pôles de logistique urbaine nécessitera la mise en place d'une gouvernance de logistique locale des transporteurs et utilisateurs des espaces de livraison et de ramassage de colis, à l'exemple du projet Colibri de l'OBNL Jalon. La création d'un centre de réemploi sera l'occasion de valoriser des matières résiduelles collectées en plus de créer des emplois locaux. Tous ces emplois soutiennent l'économie circulaire à l'échelle locale, favorisent l'émergence de nouveaux modèles d'affaires au service de la communauté et contribuent au sentiment d'appartenance de la collectivité.

Les objectifs et les balises d'aménagement proposés pour chacune des cinq grandes orientations de mise en valeur du secteur Bridge-Bonaventure ont également été élaborés sous la loupe de la transition écologique. Afin de souligner les éléments des balises s'inscrivant dans cet impératif, un encadré vert nommé **TRANSITION ÉCOLOGIQUE** apparaît à la fin de chacune des orientations.

3.3

LES ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT

La mise en valeur du secteur Bridge-Bonaventure implique de repenser ses composantes environnementales, sociales et économiques. L'amélioration de l'environnement urbain et de l'accessibilité de même que la protection du patrimoine sont parmi les stratégies névralgiques de mise en valeur contribuant au renforcement de la vocation économique du secteur soulignée dans l'énoncé de vision.

Le territoire de Bridge-Bonaventure deviendra une destination attractive qui nécessitera des interventions stratégiques, des investissements privés, municipaux et gouvernementaux importants de même que l'appui de nombreux partenaires publics et privés, lesquels seront indispensables à la relance du secteur. S'appuyant sur l'identité du milieu, les interventions préconisées participeront à l'embellissement, mais surtout à une importante mise à niveau de la qualité du domaine public. Ceci contribuera inévitablement à l'amélioration des conditions d'accessibilité et de mobilité, notamment des cyclistes et des piétons, de même qu'au verdissement et à la création de lieux de convergence attrayants et de qualité. Pour ce faire, cinq orientations d'aménagement susceptibles d'insuffler le renouvellement souhaité pour ce secteur stratégique de la ville sont proposées. Ces orientations, soutenues par des objectifs et des balises d'aménagement plus spécifiques, serviront de guide pour toute intervention des promoteurs, professionnels, propriétaires et partenaires institutionnels de la Ville, aussi bien pour l'aménagement du domaine public que pour le développement des terrains privés.

GRANDES ORIENTATIONS

- 1

Une vocation économique renforcée par des milieux de vie et d'emplois respectant l'esprit du lieu
- 2

Les composantes patrimoniales et paysagères protégées et mises en valeur
- 3

Des parcours d'entrée de ville attrayants aux paysages uniques enrichissant l'expérience de tous les usagers
- 4

Le renforcement des connexions et les déplacements en transport actif et collectif au cœur de la mobilité
- 5

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

3.3.1

L'APPROCHE CONCEPTUELLE

› L'inspiration de l'hypothèse d'aménagement

À la confluence des éléments emblématiques de Montréal que sont le fleuve Saint-Laurent et le canal de Lachine, et à la lisière du centre-ville et de Pointe-Saint-Charles dont il constitue une extension, le territoire de Bridge-Bonaventure tire son identité de cette localisation singulière. Dans une perspective de renforcement de la vocation économique du secteur, l'approche conceptuelle proposée entend ainsi faire écho à ce positionnement territorial distinctif. Découlant de la vision et des orientations, et nourrie par différents ateliers de concertation, elle exprime les grands gestes qui ont guidé l'élaboration de l'hypothèse d'aménagement illustrée ci-dessous. Parmi ces grands gestes :

- le désenclavement du secteur par un maillage de liens actifs structurants avec les quartiers limitrophes afin de réduire l'impact des barrières anthropiques sur le site;
- l'accessibilité publique à l'eau par la création d'une promenade en bordure du fleuve Saint-Laurent et du canal de Lachine (quais, baignade au bassin Wellington, etc.);
- la préservation et la mise en valeur des bâtiments et des ouvrages d'intérêt patrimonial témoignant notamment de l'histoire industrielle du canal de Lachine;
- le déploiement d'un important réseau d'espaces publics (parcs, places, etc.);
- la création d'un milieu de vie à échelle humaine supportant les activités économiques, si les conditions préalables sont atteintes.

LÉGENDE

↔

Déviation de la circulation de transit vers l'axe Bonaventure

↔

Nouveau franchissement potentiel de mobilité active

↔

Axe structurant apaisé, sécurisé et verdi

↔

Accessibilité publique à l'eau

■

Mise en valeur des bâtiments et des ouvrages d'intérêt patrimonial

■

Espace public consolidé ou nouveau

—

Axe Bonaventure existant (aérien)

●

Secteur d'emploi à consolider et diversifier

●

Milieu de vie mixte à échelle humaine

●

Milieu résidentiel à consolider et diversifier

R

Station supplémentaire potentielle du REM

Limite du secteur

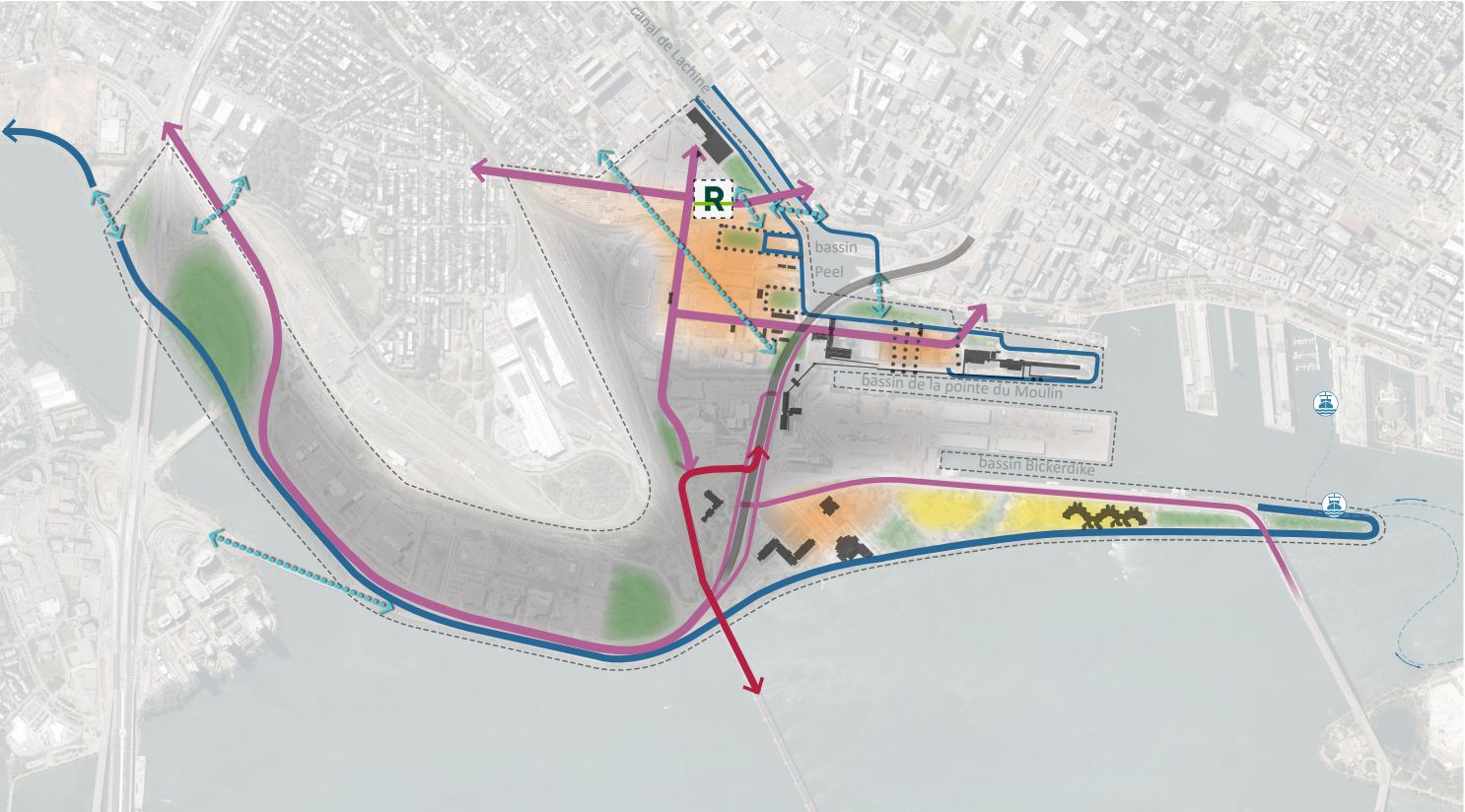


Schéma de l'approche conceptuelle ayant inspiré le plan de l'hypothèse d'aménagement

3.3.2

L'HYPOTHÈSE D'AMÉNAGEMENT



Plan de l'hypothèse d'aménagement pour le territoire du secteur de planification

UNE VOCATION ÉCONOMIQUE RENFORCÉE PAR DES MILIEUX DE VIE ET D'EMPLOI RESPECTANT L'ESPRIT DU LIEU



Plan des six sous-secteurs du territoire de planification

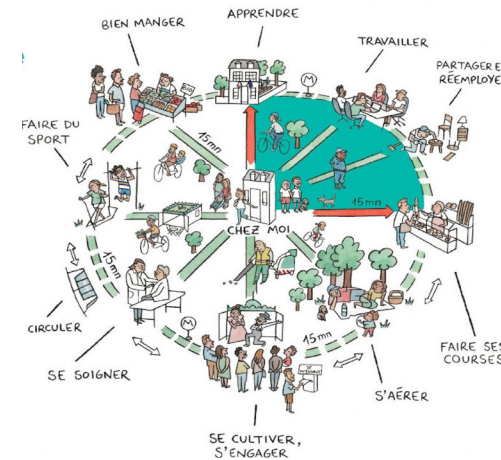


Le silo n° 5 pourrait accueillir un important projet multifonctionnel renforçant le positionnement économique et culturel du secteur

QU'EST-CE QUE L'ÉCONOMIE CIRCULAIRE ?

L'économie circulaire se définit comme un « système de production, d'échange, de mutualisation et de consommation visant à optimiser l'utilisation des ressources à toutes les étapes du cycle de vie d'un bien ou d'un service, dans une logique circulaire, tout en réduisant l'empreinte environnementale et en contribuant au bien-être des individus et des collectivités ».

(source : Pôle québécois de concertation sur l'économie circulaire)



Concept de la ville des 15 minutes de marche ou vélo (source : <http://collectivitesviables.org>)



Exemple d'activités institutionnelles - Campus ÉTS, Griffintown

Le renforcement de la vocation économique du secteur doit être planifié à travers son positionnement à l'échelle montréalaise et à l'échelle locale des quartiers qui partagent son territoire. Ainsi, son renouveau devra tenir compte et tirer profit des générateurs d'activités et de sa proximité avec le centre-ville et les quartiers adjacents dans une perspective d'intensification, de diversification et de cohabitation des fonctions tout en respectant l'esprit du lieu¹.

L'intensification et la mixité des activités participent à la richesse d'un secteur d'emplois en contribuant à la symbiose entre les entreprises, en stimulant la créativité et l'innovation, mais aussi en attirant et en retenant une diversité de talents et d'investisseurs. La prise en compte de la limite de nos ressources (énergie, matériaux, eau, etc.) doit aussi être au cœur du renouvellement des activités dans une perspective d'économie circulaire, de transition écologique et de résilience. Si le renouvellement du secteur Bridge-Bonaventure doit s'appuyer sur la consolidation des activités économiques dynamiques et créatrices d'emplois présentes sur son territoire, la diversification des fonctions autour de filières porteuses d'avenir et s'inscrivant dans l'esprit du lieu, comme les technologies propres, les industries créatives et culturelles et le tourisme, est également nécessaire.

Pour attirer des entreprises, il faut s'appuyer sur les forces en présence et corriger certaines faiblesses. L'atteinte de cet objectif passe par la création de milieux de vie et d'emplois mixtes, appuyée par la mise en valeur, l'accessibilité et la mise en réseau du canal de Lachine, du fleuve Saint-Laurent et des richesses patrimoniales du secteur.

L'introduction de l'habitation comme fonction complémentaire aux activités économiques contribuerait à l'attrait du secteur, notamment en favorisant l'aménagement d'espaces publics de qualité et l'implantation de services et de commerces de proximité. Basée sur le concept de la ville des 15 minutes, cette mixité combinée à la densification du territoire favoriserait également les déplacements actifs et une réduction de la dépendance à l'automobile. Toutefois, cette offre résidentielle peut être envisagée seulement dans certaines parties du territoire, si différentes conditions sont réunies. L'augmentation de l'offre en commerces de proximité ainsi qu'en transports collectifs et actifs participera également à l'attractivité du secteur.

¹ Voir définition à la page 44



Exemple de nouvelle entreprise en bordure du parc linéaire du Canal-de-Lachine

Afin d'assurer le renforcement de la vocation économique et la création de milieux de vie et d'emploi mixtes, sains et intégrés au quartier environnant dans le secteur Bridge-Bonaventure, quatre objectifs sont proposés. Les balises d'aménagement ci-dessous visent à encadrer ces objectifs.

Consolider les activités économiques existantes, dynamiques et créatrices d'emplois

- 1.1. Assurer la pérennité des activités portuaires et agroalimentaires tout en prévoyant des mesures d'atténuation des nuisances et des risques en lien avec leurs opérations.
- 1.2. Développer les filières économiques complémentaires aux activités existantes en agroalimentaire et en logistique du transport et moins génératrices de nuisances comme :
 - › la production agricole en milieu urbain et les industries de transformation alimentaire (microbrasserie, boulangerie, traiteur);
 - › la logistique innovante et écologique (projet Colibri) et les services en logistique (gestion, courtage, optimisation).
- 1.3. Soutenir l'implantation de nouveaux sites d'emplois artisanaux et la création du quartier des Artisans en s'appuyant sur les activités de production existantes (Les Forges, Espace VERRE, distillerie du Vieux-Montréal (Sazerac), Juget-Sinclair, etc.), tout en favorisant l'intégration de fonctions complémentaires éducatives et culturelles :
 - › évaluer la possibilité d'introduire des mesures permettant d'offrir des loyers abordables à long terme pour les activités artisanales;
 - › renforcer le caractère économique et culturel de la rue Mill et du savoir-faire manuel.
- 1.4. Attirer des entreprises en fabrication légère.
- 1.5. Consolider les activités en audiovisuel, en technologies de l'information et en communication dans le PEPSC tout en permettant la diversification des activités (bureau, industries légères, industries culturelles et créatives) :
 - › favoriser le développement des espaces de bureaux locatifs afin d'attirer les entreprises désirant s'installer temporairement à proximité des lieux de tournage (production, postproduction, etc.) et des ateliers de postproduction;
 - › soutenir la création d'un campus d'affaires avec services intégrés (caféteria, conciergerie, garderie, etc.).
- 1.6. Renforcer les entreprises existantes (services professionnels, bureaux et production légère) dans le triangle de la pointe Saint-Charles Nord en diversifiant les activités dans une perspective de complémentarité et de redynamisation avec des filières économiques à valeur ajoutée et non génératrices de nuisances.

Développer un nouvel écosystème d'activités économiques diversifiées s'appuyant sur les générateurs d'activités et misant sur les technologies propres, la culture et le tourisme

- 2.1. Favoriser l'implantation d'entreprises de la filière des technologies propres actives en recherche et développement ainsi qu'en innovation.
- 2.2. Développer les activités culturelles et récréotouristiques en lien avec l'histoire du lieu, la transmission des connaissances et les valeurs patrimoniales tout en profitant de la présence du port de Montréal (croisière), du Vieux-Port et du canal de Lachine.
- 2.3. Consolider les espaces verts sur la Cité-du-Havre et le lien historique avec le parc Jean-Drapeau, afin de créer une synergie autour des activités récréotouristiques et culturelles.
- 2.4. Favoriser, avec les partenaires, l'intégration de plusieurs secteurs d'activités économiques et la symbiose entre les entreprises, afin de développer l'économie locale et circulaire.
- 2.5. Soutenir la création d'une zone d'innovation dans le secteur en collaboration avec les établissements universitaires.



Exemple d'un pôle d'emploi écologique - campus Ericsson, Saint-Laurent
(source : GMAD)



Plan des vocations proposées sur le territoire



Plan des contraintes actuelles associées à l'implantation d'un usage sensible

OBJECTIFS ET BALISES D'AMÉNAGEMENT (SUITE)

OBJECTIF 3

Créer des milieux de vie et d'emplois mixtes, sains et intégrés aux quartiers avoisinants

- 3.1. Consolider le milieu de vie mixte à dominante résidentielle sur la Cité-du-Havre tout en favorisant l'implantation de services et de commerces de proximité.
- 3.2. Favoriser la création d'un milieu de vie mixte dans les sous-secteurs du bassin Wellington et ses abords, du Triangle de la pointe Saint-Charles Nord et de la pointe du Moulin.
- 3.3. Assurer une bonne cohabitation entre les activités et les infrastructures de transport :
 - éviter les usages nuisant à la mise en valeur du secteur et peu générateurs d'emplois, notamment l'entreposage extérieur en vrac, la fabrication de béton et les fourrières;
 - prévoir une gradation des usages autour des activités portuaires, agroalimentaires et de logistique qui génèrent des nuisances au-delà de leurs propriétés afin de créer une zone tampon autour d'usages sensibles;
 - prévoir des mesures de mitigation et des zones tampons plantées d'arbres et de végétaux en bordure des corridors ferroviaires;
 - éviter l'implantation d'un usage sensible à proximité de la minoterie ADM, d'une emprise ferroviaire et d'une cour de triage;
 - inciter les entreprises à réduire leurs impacts environnementaux.
- 3.4. Favoriser la construction d'habitations en cohérence avec le plan des vocations proposées, si l'atteinte des conditions de compatibilité, d'accessibilité et de mixité est démontrée en fonction des particularités de chacun des sous-secteurs, notamment :
 - la compatibilité de l'habitation face aux nuisances et aux risques de sécurité civile provenant de certaines infrastructures de transport (voie à débit important, voie ferrée, cours de triage) et industries (ADM) est démontrée;
 - l'accessibilité à des services et des commerces de proximité et à une école primaire à distance de marche par des parcours sécuritaires et agréables est démontrée;
 - un site pour accueillir un projet de mutualisation des besoins en équipements collectifs (scolaire, sportif, culturel, communautaire) facilement accessible à pied et à vélo depuis les milieux de vie adjacents au sous-secteur est identifié;
 - l'impact du projet sur la mobilité est acceptable et les mesures de mitigation sont applicables.
- 3.5. Favoriser les concepts architecturaux qui permettent d'offrir une diversité de typologies de logements, incluant des logements adaptés aux familles et aux besoins du télétravail.
- 3.6. Augmenter l'offre en espaces verts publics, en services et en commerces de proximité.
- 3.7. Favoriser l'implantation de jardins communautaires et collectifs.
- 3.8. Favoriser la préservation et la transformation des bâtiments existants plutôt que la démolition et encourager l'occupation des bâtiments vacants par des usages transitoires permettant d'entretenir les bâtiments tout en contribuant à définir une vocation pérenne.
- 3.9. Valoriser des projets de construction et d'aménagement à faible empreinte écologique (matériaux, efficacité énergétique, énergie passive, gestion écologique des eaux, infrastructures vertes, gestion des déchets et des sols contaminés, toit végétalisé, conservation d'arbres, etc.).
- 3.10. Favoriser la cession d'immeubles plutôt que la contribution financière comme mode de réalisation des engagements issus du Règlement pour une métropole mixte (RMM).

QU'EST-CE QU'UN USAGE SENSIBLE ?

Un usage sensible est un usage de la famille habitation ou encore un équipement comme une bibliothèque, un centre d'hébergement de soins de longue durée, un centre de protection de l'enfance et de la jeunesse, un centre de réadaptation, un centre hospitalier, une école, une garderie et un établissement cultuel, tel un lieu de culte et un couvent.

QU'EST-CE QU'UN USAGE TRANSITOIRE ?

Le concept d'usage transitoire repose sur une occupation graduelle et transitoire d'un local ou d'un bâtiment vacant en vue d'établir une vocation pérenne en continuité avec l'esprit du lieu.

LE CHANTIER MONTRÉAL ABORDABLE

Le Chantier Montréal abordable allie partenaires privés et communautaires dans la recherche de solutions innovantes qui permettront à la Ville d'accélérer la réalisation de logements abordables pérennes. Le Chantier est aussi l'occasion de lancer rapidement des projets de construction et de préservation de logement abordable afin de répondre aux besoins et de tester des solutions concrètes.

OBJECTIF 4

Optimiser la mise en commun des systèmes opérationnels des bâtiments et infrastructures pour minimiser la consommation de nos ressources

- 4.1. Collaborer avec les entreprises locales et les promoteurs immobiliers à l'implantation d'un réseau thermique urbain.
- 4.2. Favoriser la construction de conduites techniques mutualisées combinant les utilités publiques (Hydro-Québec, Bell, Vidéotron, etc.).
- 4.3. Concevoir la gestion des eaux pluviales de manière intégrée dans les projets immobiliers ou d'aménagement afin de mettre en place des mesures de biorétention assurant une gestion écologique des eaux pluviales.
- 4.4. Favoriser la gestion des matières résiduelles de manière collective et centralisée en incluant la collecte de compost.
- 4.5. Soutenir l'implantation d'un espace de logistique urbaine comprenant des espaces de point de chute, de cueillette et de livraison de colis (ex. : projet Colibri).
- 4.6. Favoriser l'implantation d'entreprises de réemploi dans une perspective de réutilisation ou de revalorisation des déchets et d'échange des biens à portée locale (ex. : Renaissance, Locomotion, Bibliothèque d'outils La Remise, etc.).

RÉSEAU THERMIQUE URBAIN

Un réseau thermique urbain est un système de chauffage et de climatisation à l'échelle d'un secteur. Il permet la production d'eau chaude ou froide par une ou plusieurs centrales thermiques et sa distribution par un réseau de conduits. Ce type de réseau peut servir à récupérer la chaleur rejetée par une activité commerciale, industrielle ou technologique (centre de données), par une infrastructure (égouts) ou exploiter directement des sources renouvelables (hydrothermie). Dans le secteur Bridge-Bonaventure, la mixité des activités proposées, la présence de grandes industries, la proximité du fleuve et de la centrale thermique sont autant d'éléments à étudier en vue de l'implantation d'un réseau thermique urbain.

LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE

Les balises d'aménagement et les interventions proposées permettent d'accélérer la transition écologique souhaitée par la Ville de Montréal, notamment en :

- favorisant le verdissement massif du secteur ainsi que l'agriculture urbaine;
- misant sur l'amélioration du transport collectif et actif pour développer le secteur;
- densifiant un territoire à proximité du centre-ville et en diversifiant les activités;
- revalorisant un territoire comportant des sols contaminés;
- misant sur la restauration, la préservation et la réhabilitation des bâtiments patrimoniaux pour redévelopper le secteur;
- favorisant la transformation des bâtiments existants plutôt que leur démolition, en plus d'exiger des projets de construction et d'aménagement à faible empreinte écologique;
- encourageant l'économie circulaire;
- favorisant une mixité sociale grâce à l'inclusion de logements sociaux et abordables;
- visant une offre de services de proximité diversifiée à 15 minutes de marche de son domicile;
- favorisant l'implantation d'un réseau thermique urbain;
- favorisant la mise en place de mesures de biorétention;
- planifiant la gestion des matières résiduelles de manière collective et centralisée;
- favorisant l'implantation d'espaces de logistique urbaine;
- favorisant l'implantation d'entreprises de réemploi.

Légende

- Secteur de valeur exceptionnelle
- Secteur de valeur intéressante
- Ensemble industriel d'intérêt
- Bâtiment d'intérêt patrimonial
- Bâtiment classé ou reconnu (provincial ou fédéral)
- Ouvrage d'art d'intérêt patrimonial visible
- Monument et œuvre d'art d'intérêt patrimonial
- Site patrimonial déclaré de Montréal (Vieux-Montréal)
- Lieu historique national du Canada du
- Complexe-Manufacturier-du-Canal-de-Lachine
- Tracé fondateur (rue Wellington)
- « Site-machine »
- « Espace-vestige »

Carte de planification urbaine du quartier de la Pointe-de-la-Croix, montrant les zones de valeur patrimoniale, industrielle et d'art, les bassins de Peil, de la Pointe-du-Mont et de Bickerdike, et les rues principales comme la rue de la Commune ouest et la rue de la Commune est.

Plan des composantes patrimoniales bâties

Certains éléments issus de l'ingénierie industrielle, tels que l'élévateur à grains n° 5 et les silos des minoteries de Canada Maltage et d'ADM, cette dernière supportant la célèbre enseigne lumineuse Farine Five Roses, sont devenus de véritables emblèmes qui appartiennent à l'imaginaire collectif et d'importants repères visuels dans la ville. En plus de cette notoriété, la pointe du Moulin constitue un ensemble industriel historique d'importance nationale à titre de « site-machine » appartenant au Lieu historique national du Canada du Canal-de-Lachine. De même, la Cité-du-Havre offre un riche héritage avec ses aménagements, ses espaces verdoyants, et les bâtiments issus de l'Expo 67, dont Habitat 67, classé à titre d'immeuble patrimonial.

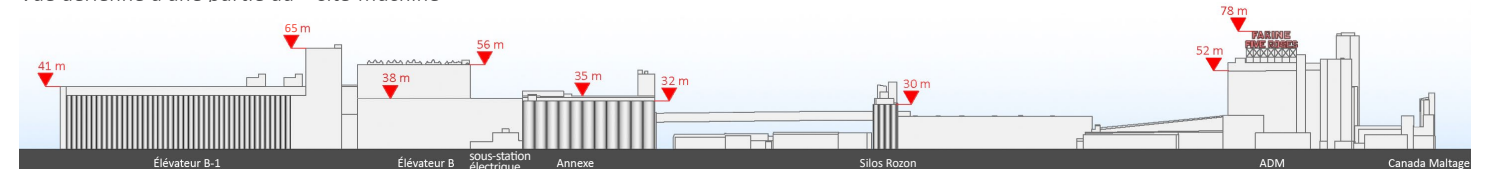
La Ville de Montréal reconnaît aussi l'importance du patrimoine bâti et archéologique du secteur en désignant plusieurs bâtiments et sites qui fondent sa personnalité comme témoins directs de son histoire unique. La préservation ou la réhabilitation sensible de ces bâtiments et sites archéologiques permettra de maintenir les valeurs patrimoniales du secteur et de garantir leur avenir. De plus, les savoir-faire des métiers exercés dans le secteur et les souvenirs de ceux qui l'ont habité ou fréquenté dans un passé plutôt récent contribuent à définir l'esprit du lieu.

Au-delà de la conservation, de la réhabilitation ou de la restauration d'éléments isolés, la mise en valeur du secteur doit pouvoir capter et perpétuer l'esprit du lieu tout en préservant son identité industrielle, sa cohérence et son authenticité par l'architecture, le choix des matériaux, la forme et les fonctions urbaines, et surtout, par des projets immobiliers et des aménagements qui s'inspireront de sa singularité. En outre, il s'agit de préserver les liens avec l'histoire, d'honorer les aspects intangibles et les caractéristiques identitaires du secteur, d'assurer une complémentarité entre les nouvelles et anciennes constructions, entre les activités passées, présentes et futures.

¹ Extrait issu du Rapport de consultation publique sur l'avenir du secteur Bridge-Bonaventure, Office de consultation publique de Montréal, 2020, page 17.



Vue aérienne d'une partie du « site-machine »



Élévation longitudinale (côté est) présentant plusieurs des composantes du « site-machine »



Enfin, dans la perspective d'appropriation collective des valeurs patrimoniales du secteur, un énoncé de l'intérêt patrimonial a été préparé pour les sites de la pointe du Moulin et de la Cité-du-Havre. En complément, des orientations patrimoniales ont aussi été rédigées pour ces sites, ainsi que pour les autres sous-secteurs, soit le bassin Wellington et ses abords, le triangle de la pointe Saint-Charles Nord et la zone industrialo-portuaire, de manière à assurer la sauvegarde des éléments caractéristiques et à guider les interventions sur le domaine privé et public (voir liens à l'annexe 5).

1 Ville de Montréal, Ensembles industriels d'intérêt patrimonial - Orientations proposées, Direction de l'urbanisme, Service de l'urbanisme et de la mobilité, Document préparé pour les fins de la consultation publique de la Commission permanente sur la culture, le patrimoine et les sports, 7 avril 2021, p. 16, http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/COMMISSIONS_PERM_V2_FR/MEDIA/DOCUMENTS/DOC_PAT-IND_20210324.PDF.

Perception simultanée du silo n° 5, de l'enseigne Farine Five Roses et des silos d'ADM (depuis le Quai Alexandra), cohérence de l'échelle du « site-machine » et de l'échelle du faubourg des Récollets et du Vieux-Montréal et son horizontalité caractéristique

[illegible]

LES PARCOURS D'ENTRÉE DE VILLE

- ## QU'EST-CE QU'UNE ENTRÉE DE VILLE ?

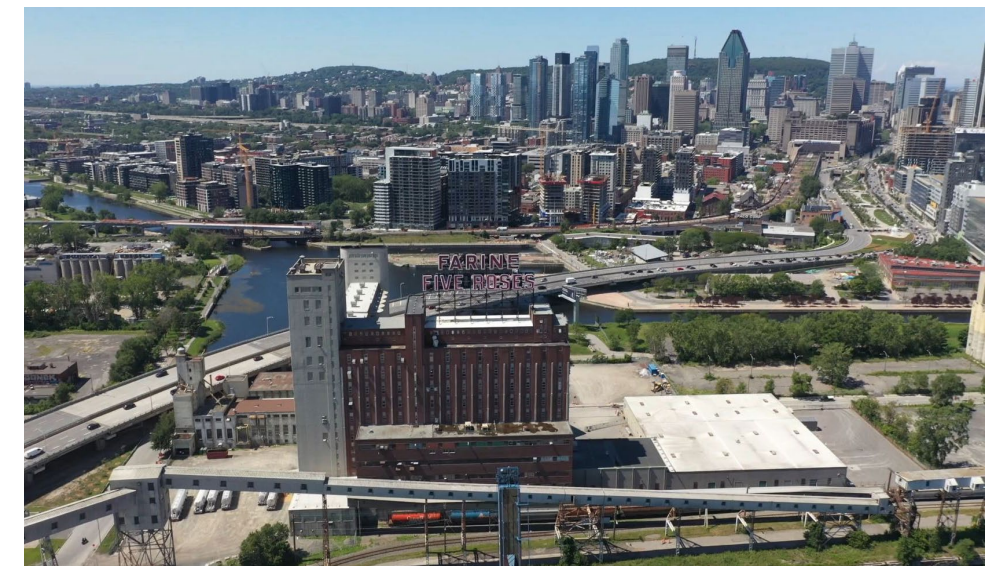
Le secteur Bridge-Bonaventure peut être parcouru, découvert et apprécié grâce à son réseau routier, ses liens cyclables et piétons ainsi que ses corridors ferroviaires et fluviaux, contribuant ainsi à sa mise en scène. Chacun des différents parcours révèle, graduellement et à la vitesse du mode de déplacement choisi, une séquence de vues, cadrées ou panoramiques, sur les marqueurs territoriaux métropolitains ou locaux (voir illustration et encadré de la page suivante), et ce, tant de jour que de nuit.

Un marqueur territorial est un élément naturel, un bâtiment, un ouvrage d'art ou une infrastructure d'intérêt. Il sert de point de repère physique et symbolique, contribue à l'attrait des parcours et participe à l'identité du secteur, notamment par sa singularité et son impact visuel. Ainsi, chaque parcours offre une diversité d'expériences spatiales par son tracé, la morphologie du lieu et la présence de ces marqueurs. Considérant que le secteur Bridge-Bonaventure est au seuil du centre-ville de Montréal, ces parcours sont également des entrées de ville. Ils doivent être aménagés avec soin en mettant en valeur les marqueurs territoriaux métropolitains qui sont des icônes de l'identité montréalaise, afin d'offrir une image distinctive de la métropole.

Les diverses expériences sensorielles qui affirment la personnalité de Montréal et de ses quartiers doivent être renforcées et valorisées pour créer des parcours attrayants aux paysages uniques. Dans le secteur, ces différents parcours sont établis sur le plan ci-contre.

La préservation des vues d'intérêt sur les marqueurs territoriaux est un principe fondamental de la mise en valeur du secteur. L'identification des vues d'intérêt à protéger permettra de mieux encadrer les développements immobiliers, notamment par le contrôle de la hauteur des bâtiments, de leur gabarit et de leur implantation, afin qu'ils puissent contribuer à leur mise en valeur et au maintien de la prédominance des marqueurs territoriaux.

La structuration des parcours passe également par leur aménagement et leur encadrement de manière à soutenir l'expérience paysagère souhaitée en s'inspirant de ses caractéristiques (présence de l'eau, bâtiments d'intérêt, rôle historique de certains tracés, etc.). Les parcours doivent être planifiés de manière à permettre à toutes et tous de contempler et découvrir la ville et ses composantes d'intérêt par des espaces publics qui donneront le goût de s'y arrêter comme des belvédères, des places publiques ou des points d'arrêt aménagés à différents endroits. Plusieurs de ces parcours figurent à même la trame verte et bleue proposée dans le cadre de ce Plan directeur.



Vue aérienne d'éléments significatifs du parcours emblématique et fluvial de l'axe Bonaventure

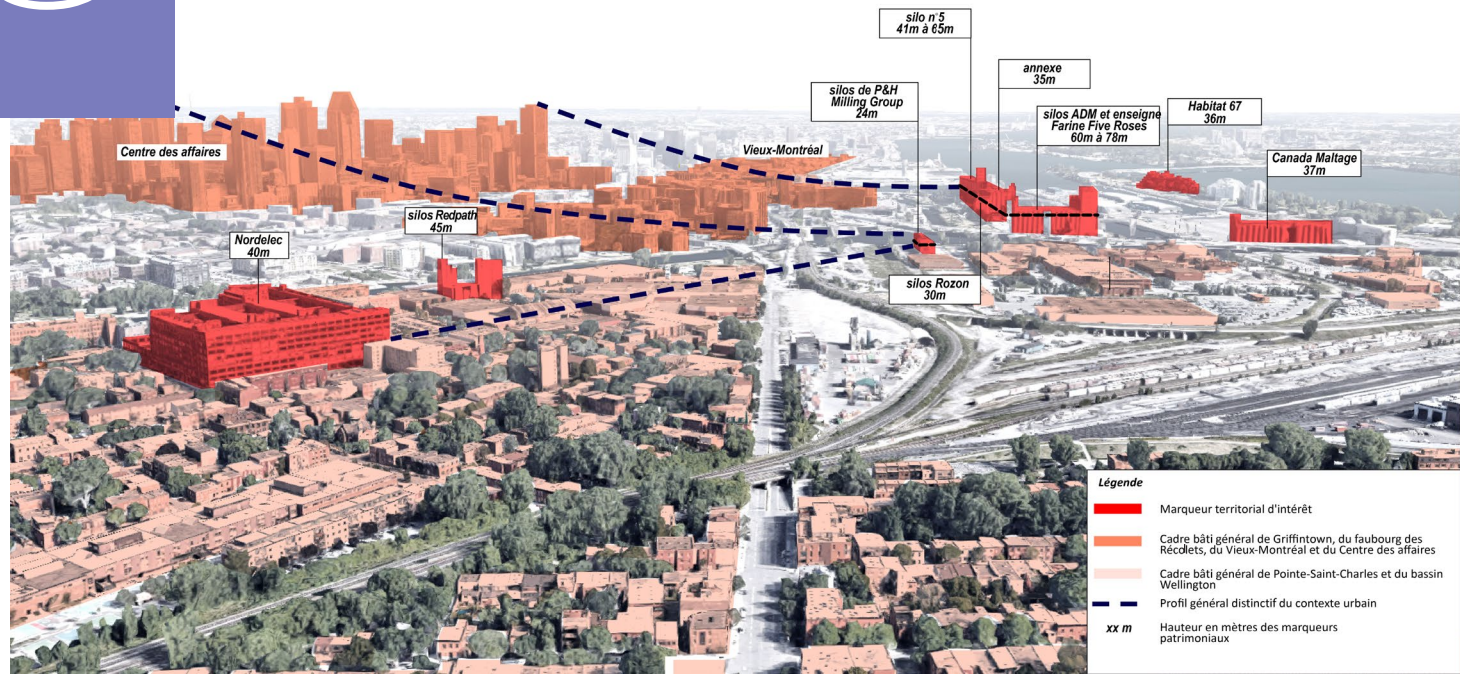


Illustration de plusieurs marqueurs territoriaux du secteur et de leur relation avec le territoire

LES MARQUEURS TERRITORIAUX D'INTÉRÊT DU SECTEUR BRIDGE-BOVAVENTURE

Le secteur Bridge-Bonaventure abrite deux catégories de marqueur territorial :

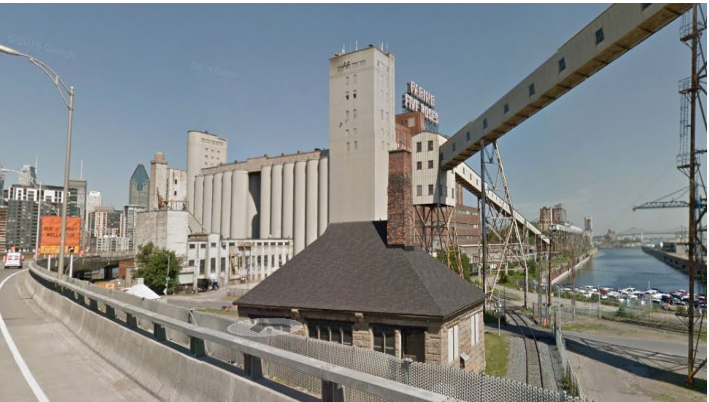
- Le marqueur territorial **MÉTROPOLITAIN** est une icône de l'identité montréalaise, notamment par son aspect monumental, sa notoriété ou sa grande visibilité :
 - le fleuve Saint-Laurent;
 - le canal de Lachine;
 - le pont Victoria;
 - le pont Samuel-De Champlain;
 - le pont Jacques-Cartier;
 - le parc Jean-Drapeau, notamment la Biosphère et le Casino;
 - le massif du centre des affaires;
 - le mont Royal;
 - l'élévateur à grains n° 5 et ses silos;
 - les galeries aériennes, les convoyeurs et les tours marines situés sur la pointe du Moulin;
 - les bâtiments principaux et les silos d'ADM, notamment l'enseigne Farine Five Roses;
 - les silos de Canada Maltage (205, rue Riverside);
 - Habitat 67 (2600, avenue Pierre-Dupuy).
- Le marqueur territorial **LOCAL** est une composante d'intérêt qui participe à la singularité du paysage du secteur Bridge-Bonaventure :
 - les silos Rozon (rue Mill);
 - le poste Viger d'Hydro-Québec (600, chemin des Moulins);
 - l'ancien bâtiment d'Expo 67 occupé par l'Administration portuaire de Montréal (2100, avenue Pierre-Dupuy);
 - l'ancien musée d'art d'Expo 67 (2190, avenue Pierre-Dupuy);
 - l'édifice de l'ancien immeuble administratif du CN (316, rue Bridge);
 - les silos Redpath (1555, rue Saint-Patrick);
 - le pont pivotant CN-du Port;
 - l'ancienne caserne de pompiers 21 (1200, rue Mill);
 - l'ancienne station de pompage Riverside (227, rue Riverside);
 - l'ancienne Canadian Switch and Spring (1401-1501, rue Saint-Patrick);
 - le bâtiment en pointe de l'ancienne Montreal Steel Works (1396, rue Saint-Patrick);
 - le Nordelec (1751, rue Richardson);
 - les silos du complexe P&H Milling (380, rue Oak);
 - les distilleries Sazerac (950, chemin des Moulins).

BALISES D'AMÉNAGEMENT PAR PARCOURS

La compréhension fine du territoire et sa prise en compte dans les aménagements sur le domaine privé et public permettront d'atteindre l'objectif qui est de **Créer des parcours attrayants mettant en valeur leurs caractéristiques paysagères et enrichissant l'expérience de tous les usagers**. Les balises d'aménagement visent à préciser comment encadrer les interventions le long des parcours, de manière à atteindre l'objectif poursuivi.

BALISES COMMUNES

- › Maintenir la prédominance des marqueurs territoriaux par rapport aux vues d'intérêt établies pour chacun des parcours (voir carte de la page 50) :
 - › identifier et préserver les vues cadrées et panoramiques d'intérêt, selon les différents modes de déplacement, en fonction de leur contribution à l'identité de Montréal ou du secteur et de leur effet structurant dans le paysage;
 - › moduler et encadrer la hauteur, l'implantation et la volumétrie des nouvelles constructions, afin de mettre en valeur les marqueurs territoriaux;
 - › encourager l'installation d'éclairage architectural visant la mise en valeur des marqueurs territoriaux.
- › Maintenir le caractère industriel du secteur en préservant, restaurant ou réhabilitant, le cas échéant, les bâtiments industriels d'intérêt adjacents aux parcours.
- › Favoriser, pour une nouvelle construction ou la transformation d'un bâtiment existant bordant un parcours, une architecture de grande qualité, adaptée et respectueuse des caractéristiques des milieux et limitant les impacts microclimatiques.
- › Assurer la qualité et l'intégration des enseignes commerciales, des toits et des cours visibles depuis un parcours.
- › Encourager le retrait des panneaux publicitaires en bordure des parcours, à l'exception de l'enseigne Farine Five Roses.



Vue du parcours emblématique et fluvial de l'axe Bonaventure

BALISES SPÉCIFIQUES PAR PARCOURS

- 1 Parcours emblématique et fluvial de l'axe Bonaventure**
 - › Aménager un parcours routier apaisé et verdoyant, bordé par un couvert végétal stratifié et maintenant des vues panoramiques sur le fleuve Saint-Laurent et le pont Victoria.
 - › Soutenir l'aménagement de la promenade riveraine pour les déplacements actifs en intégrant des points de repos et d'observation mettant en valeur les vues panoramiques sur le fleuve Saint-Laurent et le pont Victoria, afin d'offrir une expérience verdoyante, apaisante et contemplative.
 - › Conserver des vues panoramiques dynamiques d'intérêt offertes sur les marqueurs territoriaux métropolitains depuis la structure aérienne de l'axe Bonaventure.
 - › Maintenir des vues panoramiques dynamiques d'intérêt sur le mont Royal, le fleuve Saint-Laurent et le massif du centre des affaires offertes depuis le pont Samuel-De Champlain.
- 2 Parcours historique, récréatif et navigable du canal de Lachine**
 - › Offrir un parcours récréatif verdoyant et interprétatif sur le patrimoine industriel du canal de Lachine et sur les éléments associés à la navigation.
 - › Assurer la prédominance des silos et des autres marqueurs territoriaux dans les vues panoramiques depuis le parcours.
 - › Maintenir le front bâti linéaire qui encadre le parcours.
 - › Rendre perceptibles et compréhensibles la nature et la localisation des canaux d'alimentation hydrauliques de la pointe du Moulin ainsi que les bassins Tate et Wellington.



Vue du parcours historique, récréatif et navigable du parc linéaire du Canal-de-Lachine

BALISES D'AMÉNAGEMENT PAR PARCOURS (SUITE)



Avenue Pierre-Dupuy le long du parcours de la Cité-du-Havre



Illustration du parcours d'entrée de ville par le REM (source : CDPQ Infra)

BALISES SPÉCIFIQUES PAR PARCOURS (SUITE)

3 Parcours commémoratif et fluvial du pont Victoria

- › Préserver des vues panoramiques dynamique sur la ville offertes à partir du pont, et plus particulièrement sur le massif du centre-ville, le mont Royal, l'enseigne Farine Five Roses.
- › Commémorer, à l'échelle métropolitaine, la mémoire des 6 000 victimes du typhus, principalement issus de l'immigration irlandaise, grâce à l'aménagement d'un espace vert public autour du Black Rock, appelé à devenir un nouveau marqueur territorial.
- › Encourager la mise en valeur du poste Viger d'Hydro-Québec par sa mise en lumière et un aménagement paysager en harmonie avec sa composition architecturale.

4 Parcours aérien, panoramique et verdoyant des corridors ferroviaires de passagers et du REM

- › Favoriser le verdissement des corridors par l'aménagement d'une zone tampon, recouverte d'une plantation stratifiée de végétaux, de part et d'autre de l'emprise des voies ferrées et du REM.
- › Tenir compte des vues en contrebas en portant une attention particulière à l'aménagement des cours, des toits et des murs arrières visibles depuis ces parcours.

5 Parcours actif et panoramique de la Cité-du-Havre

- › Offrir un parcours verdoyant et contemplatif pour les déplacements actifs en aménageant le pont de la Concorde et l'avenue Pierre-Dupuy comme un espace public continu et intégré à la promenade riveraine et en y intégrant des points d'observation sur les marqueurs territoriaux.
- › Inciter le Port de Montréal à contribuer positivement à la qualité du panorama visuel (aménagement paysager, bâtiments et entreposage extérieur sur le quai Bickerdike).
- › Assurer une cohérence entre les aménagements des domaines public et privé, afin de maintenir le caractère verdoyant, pavillonnaire, portuaire et insulaire de la Cité-du-Havre.
- › Aménager un parcours, pour les déplacements actifs, sécuritaire et convivial entre l'avenue Pierre-Dupuy et la rue Mill, en verdissant le milieu lorsque possible et en créant un espace public singulier aux abords et en-dessous de la structure étagée de l'axe Bonaventure, et ce, en relation avec :
 - › le tracé historique de la rue Riverside marquant l'ancien rivage naturel du fleuve;
 - › la mise en valeur de l'ancienne station de pompage Riverside, du déversoir n° 2 du canal de Lachine et des silos de Canada Maltage, de même que des convoyeurs aériens.

6 Parcours verdi, apaisé et structuré de la rue Bridge

- › Offrir un parcours verdoyant et apaisé, notamment en réduisant la circulation de transit et en réaménageant l'emprise de la rue pour prévoir un partage plus équilibré de la chaussée entre les différents modes de transport.
- › Structurer le corridor visuel et améliorer la convivialité de la rue Bridge en réalisant un encadrement de la rue avec des bâtiments en léger recul, permettant un aménagement paysager et la plantation d'arbres.



Vue du parcours de la rue Saint-Patrick (source : Google)



Vue du portique le long du parcours de la rue Mill

7 Parcours du tracé fondateur de la rue Wellington

- › Affirmer la rue Wellington comme tracé fondateur de la trame et axe majeur du secteur par un traitement architectural soigné des façades qui la bordent, un front bâti continu et un alignement d'arbres.
- › Souligner la forme triangulaire de certains îlots en marquant les angles par l'architecture ou la végétation.
- › Rétablir la continuité du tracé fondateur de la rue Wellington en étudiant la possibilité d'utiliser le pont pivotant CN-du Port comme moyen de franchissement au-dessus du canal de Lachine, dans l'axe de la rue Smith, pour les déplacements actifs.

8 Parcours singulier de la rue Mill

- › Mettre en valeur les expériences spatiales contrastées par des seuils qui permettent de ressentir qu'on entre dans un lieu singulier, notamment le portail formé par les silos d'ADM offrant une expérience à échelle monumentale.
- › Offrir un parcours sécuritaire et attrayant pour les déplacements actifs, notamment en réaménageant l'emprise de la rue, en exigeant des rez-de-chaussée de bâtiment ouverts et en prévoyant des points d'arrêt, d'observation et d'interprétation sur les marqueurs territoriaux qui bordent cette rue.
- › Prévoir des ouvertures visuelles et des liens entre la rue, le bassin de la pointe du Moulin, les convoyeurs aériens et le canal de Lachine et les associer à la mise en valeur des vestiges archéologiques des infrastructures hydrauliques.

9 Parcours historique et à caractère industriel de la rue Saint-Patrick

- › Améliorer l'expérience pour les déplacements actifs, notamment en créant des rez-de-chaussée accueillants et ouverts afin d'apporter davantage de dynamisme à l'espace public et en interdisant les stationnements et les aires de chargement en cour avant.
- › Prévoir de nouvelles liaisons vers le canal de Lachine, notamment dans l'axe de la rue de Condé.
- › Renforcer la dominance des points de repère d'intérêt, comme les silos Redpath (1555, rue Saint-Patrick) et le Nordelec notamment, en limitant la hauteur des nouvelles constructions.
- › Souligner la forme triangulaire de certains îlots en marquant les angles par l'architecture ou la végétation.

LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE

Les balises d'aménagement et les interventions proposées permettent d'accélérer la transition écologique souhaitée par la Ville de Montréal, notamment en :

- › privilégiant la restauration et la réhabilitation plutôt que la démolition des bâtiments d'intérêt;
- › favorisant les déplacements actifs et collectifs;
- › misant sur un verdissement des parcours.

LE RENFORCEMENT DES CONNEXIONS ET LES DÉPLACEMENTS EN TRANSPORT ACTIF ET COLLECTIF AU CŒUR DE LA MOBILITÉ



Plan des interventions proposées au réseau viaire

Légende		RÉSEAU VIAIRE PROPOSÉ	
	Réaménagement de rue existante		Reconstruction de l'autoroute Bonaventure en boulevard urbain, incluant une promenade riveraine comprenant une piste cyclable et un lien piéton
	Aménagement de nouvelle rue		Réaménagement de la section surélevée de l'axe Bonaventure
	Reconstruction d'un tronçon autoroutier (section au sol)		Réaménagement et mise en valeur des rues existantes, sécurisant et intégrant les modes actifs
	Réaménagement d'un tronçon autoroutier (section aérienne)		Réaménagement et prolongement de la rue Marc-Cantin, incluant un lien cyclable
	Circulation de transit redirigée		Aménagement d'une nouvelle rue pour desservir le secteur PEPSC
	Station de métro		Aménagement de rues partagées
	Tracé du REM		Aménagement d'une rue partagée d'accès limité pour les véhicules (zone à priorité piétonne)
	Station du REM		Déviation de la circulation de transit de la rue Bridge vers l'axe Bonaventure
	Station supplémentaire potentielle du REM		
	Zone à priorité piétonne		
	Limite du secteur		

Pour plus de détails sur chacune des interventions, consulter l'annexe 2.



Exemple d'un lien actif verdoyant - Griffintown



Le pont pivotant du CN-du Port



Exemple d'aménagement sportif sous un viaduc - Griffintown

Le renouvellement du secteur nécessite de revoir les paradigmes de la mobilité pour y accéder et s'y déplacer, considérant les nombreux problèmes observés (voir la section 2.5). Cela implique de réaménager des rues pour une meilleure cohabitation entre les modes de déplacement, d'améliorer la desserte et l'offre en transports collectifs et de créer de nouveaux liens pour les cyclistes et les piétons.

Ces interventions permettront d'ouvrir le secteur sur les quartiers avoisinants et de déployer un réseau continu et structurant pour les déplacements actifs et collectifs. Pour permettre ce renouvellement, il est également requis d'offrir aux piétons et aux cyclistes un environnement sécuritaire et convivial. L'amélioration des conditions de mobilité dans le secteur repose sur quatre interventions majeures :

1. la reconstruction de l'autoroute Bonaventure en boulevard urbain;
2. la déviation de la circulation de transit en provenance et en destination du pont Victoria vers l'axe Bonaventure;
3. l'implantation d'une station du REM aux abords du bassin Wellington;
4. la mise en place d'une zone à priorité piétonne.

Les deux premières interventions permettront de réduire le caractère autoroutier du secteur et la circulation de transit sur les principales rues, dont Bridge, Mill et Wellington. Le futur boulevard permettra de desservir plus adéquatement le PEPSC par tous les modes de transport et également d'établir une connexion efficace en déplacements actifs entre la Rive-Sud, l'arrondissement de Verdun, la Cité-du-Havre et le centre-ville, notamment avec l'aménagement d'une piste cyclable et d'une promenade piétonne longeant le fleuve Saint-Laurent et intégrées au parc linéaire. La déviation à la sortie du pont Victoria vers l'autoroute Bonaventure est nécessaire pour réduire la circulation de transit dans le secteur, en vue de soutenir l'intensification des activités et de faciliter les déplacements actifs de même que la circulation des autobus sur les grands axes routiers.

L'arrivée du REM dans le secteur est une occasion de desservir le territoire avec un réseau de transport collectif efficace et structurant. Actuellement, le REM traverse le territoire sans s'y arrêter. La construction d'une nouvelle station à proximité du bassin Wellington permettrait d'intensifier les activités économiques existantes, notamment au Nordec, et de créer un milieu de vie compact et mixte à ses abords. L'implantation d'une zone à priorité piétonne permettra de créer un milieu de vie de qualité par l'atténuation de la pollution sonore et atmosphérique ainsi que par la diminution de conflits de circulation avec les usagers vulnérables. Délimitée par le bassin Peel, le REM et les rues Mill et Bridge, cette zone limiterait l'accès des véhicules au profit des déplacements actifs. L'aménagement de pôles de mobilité à ses abords, jumelé à la mutualisation des espaces de stationnement, assurerait la diversité de l'offre en mobilité.

L'ouverture imminente des stations du REM dans Griffintown et sur l'Île-des-Soeurs amène à revoir les parcours des autobus, des piétons et des cyclistes pour assurer une connexion optimale entre ces stations et le secteur Bridge-Bonaventure. De plus, le déploiement de nouveaux circuits d'autobus, combiné à la mise en place de voies réservées, permettra de se déplacer plus aisément en transport collectif au sein du secteur et vers les quartiers avoisinants ainsi que de réduire la dépendance à l'automobile.

L'amélioration de la mobilité implique également que la trame urbaine soit plus perméable. Afin de créer un environnement convivial et de donner la priorité aux modes de déplacements actifs, la construction de rues partagées, de passages piétonniers intégrés aux îlots et de nouvelles passerelles surplombant les barrières physiques est privilégiée. De plus, de manière à ce que toutes les personnes, quelle que soit leur condition, puissent circuler adéquatement, les aménagements devront être universellement accessibles, et ce, en toute saison, comme le souligne le *Guide d'aménagement durable des rues de Montréal (fascicule 5)*.

OBJECTIFS ET BALISES D'AMÉNAGEMENT

L'amélioration de la mobilité et le renforcement des connexions nécessitent des interventions à la fois sur le domaine public et sur les propriétés privées. Elles sont nécessaires pour permettre la diversification et l'intensification des activités dans le secteur. Les balises d'aménagement présentées à travers les cinq objectifs suivants visent à encadrer la réalisation des interventions permettant d'améliorer la mobilité et de renforcer les connexions. Certaines sont déjà programmées et seront réalisées dans le cadre de projets prévus par les partenaires ou par la Ville; d'autres sont des propositions qui devront faire l'objet de validations techniques et financières. Des balises spécifiques d'aménagement, qui précisent davantage chacune des interventions, se trouvent à l'annexe 2.

OBJECTIF 1

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

- 1.1. Reconstruire le tronçon de l'autoroute Bonaventure situé entre le boulevard Gaétan-Laberge et le pont Victoria en boulevard urbain, avec une réduction de la vitesse de circulation.

1.2. Transformer la section surélevée de l'axe Bonaventure, entre le pont Victoria et le canal de Lachine, suivant une vision d'aménagement permettant de modifier son caractère autoroutier.
- 1.3. Réorganiser le réseau routier aux abords du pont Victoria, afin de dévier la circulation de transit en provenance et en direction du pont Victoria vers l'axe Bonaventure pour réduire les débits véhiculaires sur les rues Bridge, Wellington et Mill.



Plan des interventions proposées en transport actif

Pour plus de détails sur chacune des interventions, consulter l'annexe 2.

OBJECTIF 2

Assurer la convivialité et la sécurité des déplacements actifs

- 2.1. Réaménager le réseau viaire (trame de rues) en privilégiant la mobilité active, notamment par les interventions suivantes :

 - réaménager et sécuriser les intersections accidentogènes ou non sécuritaires pour les déplacements actifs (signalisation adaptée, revêtement particulier, marquage au sol, etc.);
 - sécuriser les déplacements cyclables et piétons en bonifiant certains tracés, en particulier le long du chemin des Moulins (sud et nord), de la rue Riverside et de l'avenue Pierre-Dupuy;
 - construire des trottoirs continus et d'une largeur établie en fonction de l'achalandage, de l'accessibilité universelle et du confort des piétons, et prévoir des saillies à certaines intersections;
 - planter des arbres et des végétaux et mettre en place des mesures de biorétention pour créer des îlots de fraîcheur et des zones tampons avec la circulation véhiculaire;
 - installer un mobilier urbain de qualité et harmonisé (supports à vélo, bancs, lampadaires, etc.).
- 2.2. Implanter une zone à priorité piétonne dans le quadrilatère délimité par les rues Bridge et Mill, le bassin Peel et le REM :

 - limiter le nombre d'unités de stationnement pour véhicule et viser la mutualisation complète des stationnements;
 - localiser le stationnement en bordure de la zone, à proximité des points d'accès;
 - aménager un pôle de mobilité aux entrées principales de la zone comportant de nombreux stationnements destinés à l'autopartage et au vélopartage;
 - limiter la circulation de véhicules dans la zone, afin de créer un milieu de vie organisé autour des déplacements actifs;
 - instaurer des espaces de logistique urbaine, comme un pôle de livraison et de dépôt de colis à l'entrée de la zone;
 - favoriser l'implantation d'un système innovant de gestion des matières résiduelles limitant la circulation des camions dans la zone.
- 2.3. Limiter le nombre et la largeur des entrées charretières et interdire les aires de stationnement en cour avant.
- 2.4. Prévoir un front bâti contribuant à l'attrait des parcours piétons tout en limitant les impacts microclimatiques sur ces derniers.

FRANCHISSEMENTS PROPOSÉS (à évaluer)

- EXISTANTS

 - a Réaménagement du pont de la Concorde (promenade piétonne et lien cyclable, incluant des belvédères)
 - b Réaménagement du pont Mill (trottoir et lien cyclable)
 - c Amélioration des approches des écluses du canal de Lachine (visibilité et accessibilité)
 - d Ajout d'un lien multifonctionnel (piéton et cycliste) le long du pont Clément
 - e Réhabilitation du pont pivotant du CN-du Port pour les déplacements actifs
 - f Aménagement d'un lien multifonctionnel (piéton et cycliste) dans l'axe de la rue Centre, passant sous le talus ferroviaire
 - g Aménagement d'un lien multifonctionnel (piéton et cycliste) dans l'axe de la rue Oak, passant sous le talus ferroviaire
 - h Construction d'une passerelle à l'émissaire Saint-Pierre
 - i Construction d'une passerelle reliant le parc Marguerite-Bourgeoys
 - j Construction d'une passerelle dans l'axe de la rue Peel
- NOUVEAUX

 - a Réaménagement du pont de la Concorde (promenade piétonne et lien cyclable, incluant des belvédères)
 - b Réaménagement du pont Mill (trottoir et lien cyclable)
 - c Amélioration des approches des écluses du canal de Lachine (visibilité et accessibilité)
 - d Ajout d'un lien multifonctionnel (piéton et cycliste) le long du pont Clément
 - e Réhabilitation du pont pivotant du CN-du Port pour les déplacements actifs
 - f Aménagement d'un lien multifonctionnel (piéton et cycliste) dans l'axe de la rue Centre, passant sous le talus ferroviaire
 - g Aménagement d'un lien multifonctionnel (piéton et cycliste) dans l'axe de la rue Oak, passant sous le talus ferroviaire
 - h Construction d'une passerelle à l'émissaire Saint-Pierre
 - i Construction d'une passerelle reliant le parc Marguerite-Bourgeoys
 - j Construction d'une passerelle dans l'axe de la rue Peel



Exemple de cohabitation de voie réservée pour autobus et de bande cyclable (source : STM)



Exemple de rue conviviale qui offre un partage plus équilibré entre les différents modes de transport - rue Centrale, à Sainte-Catherine

OBJECTIFS ET BALISES D'AMÉNAGEMENT (SUITE)

OBJECTIF 3

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



Exemple d'un passage en transport actif sous une infrastructure - tunnel sous les ponts Darwin, Île-des-Sœurs



Exemple d'une rue partagée entre les transports actifs et motorisés - rue Shannon, Griffintown



Exemple d'une rue piétonne - rue Murray, Griffintown

3.1. Déployer un réseau cyclable continu, sécuritaire et efficace :

- › assurer des connexions avec les quartiers avoisinants, dont le centre-ville, les lieux d'emploi et les infrastructures de transport collectif, notamment les stations du REM et du métro;
- › établir des liens entre le parc linéaire du Canal-de-Lachine, le fleuve, le parc Jean-Drapeau et les principaux attraits et lieux d'intérêt;
- › aménager une piste cyclable continue et en site propre en bordure du fleuve entre l'arrondissement de Verdun, le pont Samuel-De Champlain et le centre-ville, intégrée à la promenade riveraine, comprenant également un lien piétonnier;
- › planifier les connexions au sentier polyvalent du parc linéaire du Canal-de-Lachine aux endroits appropriés, de façon à éviter les conflits entre les usagers, en partenariat avec Parcs Canada;
- › concevoir ou adapter les aménagements cyclables :
 - en fonction du camionnage et des besoins des cyclistes;
 - de façon à permettre leur déneigement et favoriser une utilisation quatre saisons;
 - en site propre, séparés des voies de circulation sur les grands axes, lorsque possible.

3.2. Créer des voies publiques au cœur des îlots à construire en privilégiant l'aménagement de rues partagées et de passages piétons intégrant des liens cyclables et la plantation d'arbres et de végétaux.

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



Utilisation quatre saisons des différents parcours longeant notamment le patrimoine bâti et les rives des cours d'eau (source : La Cordée)

OBJECTIF 4

Offrir des services de transport collectif performants

4.1. Élaborer une stratégie de desserte avec la STM :

- › réviser les trajets, les arrêts et la fréquence des autobus de la STM dans le secteur, en favorisant notamment des connexions avec les nouvelles stations du REM ainsi qu'avec le réseau de métro, en fonction des besoins;
- › implanter de nouvelles voies réservées pour autobus, notamment sur la rue Wellington et le pont de la Concorde à destination du parc Jean-Drapeau.

4.2. Favoriser l'implantation d'une station du REM aux abords du bassin Wellington.

4.3. Favoriser la desserte de la Cité-du-Havre avec une navette fluviale en lien avec le Vieux-Montréal et le parc Jean-Drapeau.

4.4. Mettre en place des services de vélopartage et d'autopartage.

4.5. Implanter des pôles de mobilité à proximité des lieux d'emplois, des équipements collectifs et des nœuds de transport collectif.

LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE

Les balises d'aménagement et les interventions proposées permettent d'accélérer la transition écologique souhaitée par la Ville de Montréal, notamment en :

- › réduisant la part de l'emprise des rues destinée à l'automobile au profit du verdissement et des déplacements actifs;
- › favorisant le transfert modal vers les transports actifs et collectifs;
- › réduisant la dépendance à l'automobile;
- › améliorant la couverture du réseau cyclable dans le secteur;
- › améliorant le confort et la sécurité des parcours des piétons et des cyclistes;
- › réintroduisant la nature avec une couverture végétale stratifiée et diversifiée;
- › implantant des mesures de biorétention;
- › mettant en place des mesures pour mieux desservir le secteur en transport collectif;
- › prévoyant des mesures optimisant l'espace dédié au stationnement et son utilisation.

OBJECTIF 5

Assurer une saine gestion du stationnement

5.1. Prévoir des unités de stationnement pour vélos en nombre suffisant pour répondre à la demande :

- › viser au moins 1 unité par logement, aménagée à l'intérieur d'un bâtiment dans un espace dédié à cette fin;
- › viser au moins 1 unité pour 200 m² de superficie de plancher pour un usage autre que résidentiel;
- › prévoir des espaces de stationnement sécuritaires à proximité des entrées fonctionnelles des bâtiments.

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

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

5.3. Favoriser la mutualisation des unités de stationnement.

5.4. Soutenir l'électrification des espaces de stationnement :

- › prévoir l'alimentation électrique pour l'implantation de bornes de recharge à l'ensemble des unités de stationnement destinées aux résidents;
- › viser un ratio d'au moins 25 % d'électrification des unités de stationnement destinées aux autres usages;
- › prévoir l'intégration de bornes de recharge électrique pour les espaces de stationnement public et sur rue.

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

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

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

QU'EST-CE QU'UN PÔLE DE MOBILITÉ ?

Un pôle de mobilité est un lieu stratégique de connexions facilitant les pratiques multimodales et offrant sur place plusieurs modes de transports alternatifs (vélopartage, autopartage, transport collectif, taxi) et des services complémentaires : stationnement et borne de réparation pour les vélos, bornes de recharge pour les véhicules électriques, etc.

LA MISE EN RÉSEAU DES
ESPACES PUBLICS ET DES LIEUX
EMBLÉMATIQUES SOUTENUE PAR LA
TRAME VERTE ET BLEUE



Plan de la trame verte et bleue proposée

- LÉGENDE**
- Espace vert public
 - Promenade riveraine
 - Rue verdoyante
 - Lien vert et actif
 - Corridor ferroviaire enrichi
 - Franchissement en transports actifs - aériens
 - Franchissement en transports actifs - sous voies ferrées
 - Navette fluviale
 - Parc linéaire du Canal-de-Lachine
 - Limite du secteur
 - Vague éternelle Habitat 67

- ESPACES VERTS PUBLICS PROPOSÉS DANS LA TRAME VERTE ET BLEUE**
1. Parc au pied du pont de l'Île-des-Sœurs
 2. Espace-vestiges de l'Expo 67
 3. Parc de Dieppe et son agrandissement
 4. Espace de commémoration autour du monument du Black Rock
 5. Espace du bassin Wellington
 6. Square Saint-Patrick et son agrandissement
 7. Espace pointe du Moulin
 8. Parc du PEPSC
 9. Espace Riverside et espace sous la structure étagée de l'axe Bonaventure
 10. Espace bassin Tate
 11. Espace 316 rue Bridge (anciens bureaux administratifs du CN)
 12. Berges des Coursiers
 13. Espace Wellington
 14. Square Tansey et son agrandissement

Pour plus de détails sur chacune des interventions, consulter l'annexe 2.



Schéma de biens et services potentiellement produits par la nature

QUE SONT
DES SERVICES
ÉCOSYSTÉMIQUES ?

Ensemble de biens et services que produit la nature et qui bénéficie aux être humains.

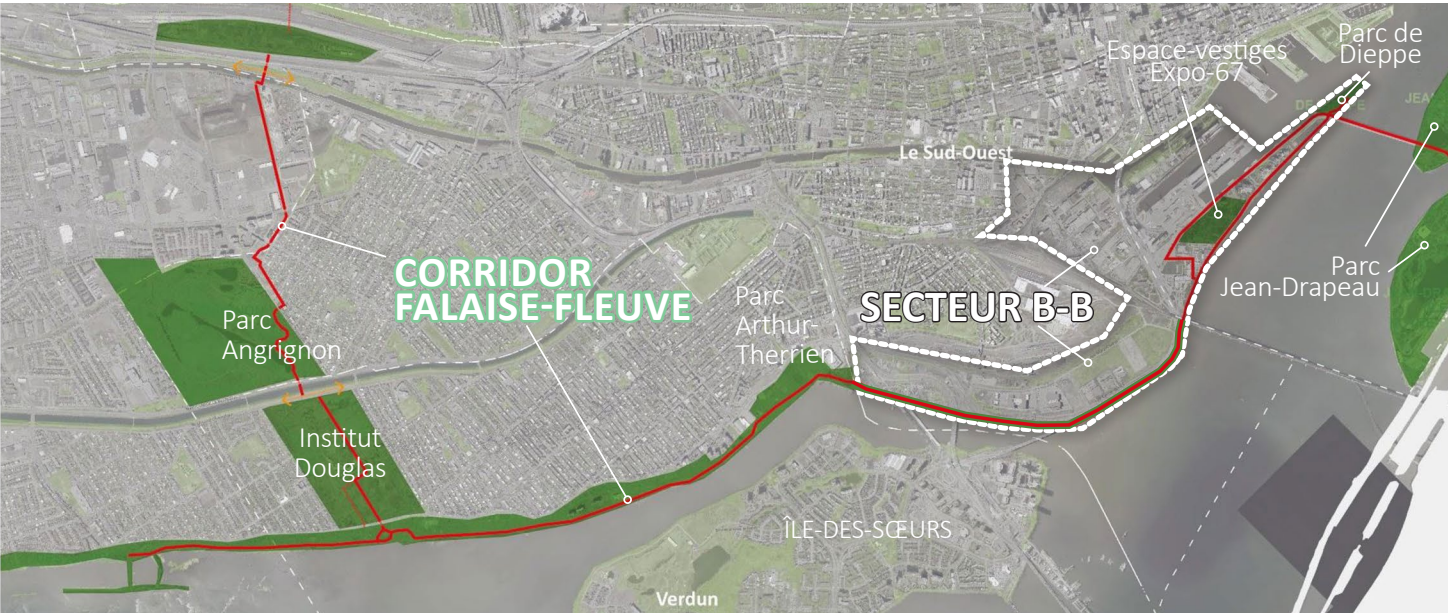
La transformation du secteur repose sur la révélation et la mise en réseau de ses richesses culturelles et naturelles, ainsi que sur l'amélioration et le verdissement massif de son environnement. Pour y arriver, la Ville favorise la création d'une trame verte et bleue structurante.

Cette trame verte et bleue est une séquence d'espaces verts publics, reliés aux quartiers environnants, par des parcours attrayants et sécuritaires pour les déplacements actifs. Elle servira à mettre en valeur les milieux naturels ainsi que les éléments du paysage et du patrimoine, notamment le canal de Lachine, le fleuve Saint-Laurent, le Black Rock, l'ancienne station de pompage Riverside, Habitat 67 et l'élévateur à grains n° 5. Elle permettra également de créer des îlots de fraîcheur, de détente ou de loisirs publics. Elle sera mise en réseau grâce au réaménagement de certaines voies publiques en rues verdoyantes, à l'aménagement de la promenade riveraine, de liens verts et actifs ainsi que de franchissements pour les déplacements actifs, et grâce à l'implantation d'une navette fluviale entre le Vieux-Port, le parc Jean-Drapeau et la Cité-du-Havre.

Plus largement, une partie de la trame verte et bleue s'inscrit dans le tracé du corridor vert Falaise-Fleuve figurant au Plan nature et sports (voir section 2.1.3 de ce plan) permettant de relier la falaise Saint-Jacques, les différents parcs longeant le fleuve Saint-Laurent, dont le parc de Dieppe et le parc Jean-Drapeau avec des parcours verdoyants et sécuritaires pour les déplacements actifs.

Les principes fondamentaux de la trame verte et bleue à créer comprennent l'accessibilité publique aux abords du fleuve, du canal de Lachine et des bassins Wellington et Tate, la valorisation des espaces minéralisés et hostiles comme le dessous de la structure surélevée de l'axe Bonaventure ainsi que le verdissement de certains terrains privés et espaces de stationnement de surface. Que ce soit par le dégagement, la volumétrie ou l'implantation des bâtiments, il importe d'assurer une bonne relation entre le cadre bâti et les composantes de la trame verte et bleue, de manière à maintenir le caractère public des lieux, à préserver les vues d'intérêt et à créer des espaces de qualité, ouverts et, surtout, accessibles à la population.

L'aménagement de la promenade riveraine, des liens verts et actifs ainsi que de certains espaces verts publics représente autant d'occasions de réintroduire la nature en ville, de verdier le secteur, de favoriser la biodiversité et d'assurer la connexion écologique des milieux naturels. Les corridors ferroviaires offrent aussi l'occasion de créer des corridors écologiques en enrichissant les friches végétales existantes tout en servant de zone tampon. Tous ces espaces offriront également des services écosystémiques qui contribueront au bien-être de la population.



Carte du tracé préliminaire du corridor vert Falaise-Fleuve / Bridge-Bonaventure inscrit dans le Plan nature et sports

LES COMPOSANTES DE LA TRAME VERTE ET BLEUE

Espaces verts publics :

Un parc, une place publique, un passage piéton ou polyvalent public et un terrain privé accessible au public.



Exemple d'un espace vert public - parc Pierre-Danserou, Campus MIL

Promenade riveraine :

Liée au corridor Falaise-Fleuve|Bridge-Bonaventure, la promenade riveraine est un espace vert public, d'une largeur appréciable, longeant le fleuve et composé d'une bande riveraine permettant de protéger et de renaturaliser les berges, et d'un couvert végétal stratifié, favorisant la biodiversité et comportant des aménagements pour les déplacements actifs ainsi que des zones de contemplation et de repos. Les interventions intégrées au Plan directeur permettront de compléter la promenade riveraine existante en connectant l'ouest de l'île de Montréal au parc Jean-Drapeau et en achevant le réseau cyclable entre la Rive-Sud, le centre-ville et l'ouest de l'île de Montréal.



Exemple d'une infrastructure de biorétention au sein d'un espace public - parc du Bassin-à-Gravier, Griffintown

Lien vert et actif :

Inspiré des corridors verts proposés dans le Plan nature et sports, un lien vert et actif est un espace vert public, d'une largeur d'environ 15 m, comportant une couverture végétale stratifiée et un sentier polyvalent (vélos et piétons). Il joue un rôle de liaison entre des espaces verts, et ce, en dehors de la trame de rues.



Exemple illustrant l'aménagement d'un lien vert et actif (source : illustration réalisée par Hydro-Québec dans le cadre du développement du corridor vert Saraguay-Angrignon)



Parc linéaire du Lieu historique national du Canada du Canal-de-Lachine

Parc linéaire du Canal-de-Lachine (une partie du lieu historique national du Canada du Canal-de-Lachine) :

Faisant référence aux terrains de Parcs Canada, il comprend la voie navigable ainsi que ses abords, où l'on retrouve notamment une piste multifonctionnelle. Offrant une grande valeur patrimoniale par son tracé et son rôle historique dans le développement du pays et de Montréal, le canal contribue aujourd'hui au développement récréotouristique de la ville et constitue un axe majeur pour les déplacements actifs. Il est aussi un lieu de rassemblement, de détente et de navigation.



Exemple d'une rue verdoyante - rue Paré dans le secteur du Triangle

Rue verdoyante :

Une rue verdoyante est une voie publique aménagée pour offrir des trottoirs généreux, des voies cyclables et, si les conditions le permettent, des infrastructures de biorétention. Le verdissement passe par la plantation d'arbres et de végétaux sur le domaine public et sur les terrains privés adjacents. Elle sert à sécuriser et à bonifier le confort et l'expérience des piétons et des cyclistes tout en créant des îlots de fraîcheur dans la trame.

Franchissement :

Un franchissement est un lien pour les déplacements actifs permettant de traverser les barrières physiques que sont les cours d'eau (canal de Lachine, fleuve et émissaire Saint-Pierre) et les voies ferroviaires. Il peut être une passerelle, un passage, une navette fluviale ou une infrastructure existante adaptée pour accommoder les piétons et les cyclistes comme le pont pivotant CN-du Port, le pont de la Concorde ou le pont Clément.

Corridor ferroviaire enrichi :

Un corridor ferroviaire enrichi est une zone tampon, d'une largeur d'environ 15 m, de part et d'autre d'une voie ferrée. Il comporte une couverture végétale stratifiée enrichissant les friches végétales existantes, de manière à verdir davantage le secteur et à améliorer la biodiversité et le déplacement de la faune.



Exemple de corridor ferroviaire (source : Plan directeur de biodiversité de Rosemont-La Petite-Patrie)

OBJECTIFS ET BALISES D'AMÉNAGEMENT

La trame verte et bleue proposée vise quatre objectifs. Les balises d'aménagement encadrent la réalisation de cette trame. Elles serviront de guide, aussi bien pour l'aménagement du domaine public que pour le développement des terrains privés. Des balises d'aménagement plus spécifiques précisent également l'aménagement de certaines composantes de la trame verte et bleue (voir annexe 2).

OBJECTIF 1

Créer des espaces verts publics pour mettre en valeur les richesses patrimoniales et naturelles, structurer l'aménagement du secteur et contribuer à son verdissement

- 1.1. Aménager des espaces verts publics autour des richesses patrimoniales ou naturelles du secteur de façon à assurer leur accessibilité publique.
- 1.2. Aménager des accès publics à l'eau permettant de pratiquer des activités nautiques sans moteur (kayak, planche à pagaie, surf).
- 1.3. Concevoir et programmer les espaces verts publics en fonction des saisons, de façon à créer des espaces animés et sécuritaires tout au long de l'année (course, ski de fond, glisse, vélo, etc.).
- 1.4. Atténuer les nuisances liées à la circulation et aux activités de certaines entreprises, afin de créer des environnements sains.

Grille d'interprétation des groupes fonctionnels.

Groupe	Type fonctionnel	Espèces représentatives
1A	Conifères généralement tolérants à l'ombre, mais pas à la sécheresse ou l'inondation. Mycorhization ECM et graine dispersées par le vent.	Les épinettes, sapins et thuya, et le pin blanc
1B	Conifères héliophiles, tolérants à la sécheresse (pins). Mycorhization ECM et graine dispersées surtout par le vent.	Les pins, mélèzes, genévriers, et ginkgo
2A	Climaciques. Arbres tolérants à l'ombre à feuilles larges et minces, croissance moyenne. Mycorhization mixte et graine dispersées par le vent surtout.	Les plupart des érables, les tilleuls, magnolia, le hêtre, ostryer et quelques autres petits arbres
2B	Ressemblent à 2A sauf pour les semences très lourdes et dispersées par gravité. Mycorhization AM exclusive.	Les marronniers
2C	Grands arbres tolérants à l'inondation. Mycorhization AM et dispersion surtout par le vent.	La plupart des ormes, les frênes, micocoulier, érables rouge, argenté, et negundo
3A	Petits arbres tolérants à la sécheresse, bois lourd, feuilles épaisses, croissance faible. Mycorhization mixte (surtout AM). Zoochorie sauf les lilas (achorie).	Rosacées (sorbier, poirier, aubépine et amélanchier), et les lilas
3B	Groupe « moyen ». Intolérant à l'inondation, mycorhization AM. Dispersées surtout par les animaux.	Grandes Rosacées (cerisier, pommier), Catalpa, Maackia, autres espèces diverses
4A	Grands arbres à semences et bois lourds. Plusieurs tolérants à la sécheresse. Mycorhization surtout ECM; zoochorie..	Les chênes, noyers, et caryers
4B	Grande tolérantes à sécheresse, mais pas à l'ombre ou inondation. Semences lourdes, feuilles riches. Mycorhization surtout AM et zoochorie.	Les légumineuses (févier, chicot, robinier, gainier)
5	Espèces pionnières à très petites semences. Croissance rapide, tolérants à l'inondation, bois léger. Mycorhization mixte (souvent double); anémochorie.	Tous les peupliers, saules, aulnes et bouleaux (sauf jaune)

Tableau illustrant l'approche de diversité fonctionnelle (source : UQAM)

OBJECTIF 2

Connecter les espaces verts publics aux quartiers et les mettre en réseau

- 2.1. Aménager des voies piétonnes et cyclables à même la promenade riveraine et les liens verts et actifs, afin d'assurer la continuité des déplacements actifs à toute heure et tout au long de l'année.
- 2.2. Aménager les rues verdoyantes figurant au plan de la trame verte et bleue, afin de sécuriser et de bonifier le confort et l'expérience des piétons et des cyclistes.
- 2.3. Construire ou réaménager des franchissements pour les déplacements actifs de telle sorte qu'ils soient accessibles et sécuritaires à toute heure et tout au long de l'année.
- 2.4. Évaluer la possibilité de desservir la Cité-du-Havre avec une navette fluviale en lien avec le Vieux-Montréal et le parc Jean-Drapeau.
- 2.5. Aménager des passages publics facilitant l'accès aux abords du fleuve Saint-Laurent et du parc linéaire du Canal-de-Lachine.

QU'EST-CE QUE L'APPROCHE DE LA DIVERSITÉ FONCTIONNELLE POUR LA PLANTATION D'ARBRES ?

Afin de faire face aux changements climatiques et pour qu'un écosystème retrouve un fonctionnement et un développement normaux après une perturbation importante (vents violents, sécheresses, inondations, froids intenses, insectes et maladies exotiques), l'approche de la diversité fonctionnelle est préconisée pour la plantation d'arbres. En plus d'augmenter la biodiversité, cette approche permet d'assurer une diversité des essences d'arbres, tout en tenant compte de leurs caractéristiques fonctionnelles et de leurs résistances à certains stress. Puisqu'aucune espèce d'arbre ne peut résister à tous les stress, l'exposition aux risques doit être minimisée en augmentant la diversité des types fonctionnels. De cette façon, on augmente la résilience d'un écosystème face aux perturbations.

OBJECTIF 3

Protéger et soutenir le développement de la biodiversité et adapter les pratiques d'aménagement aux changements climatiques

- 3.1. Aménager la promenade riveraine, les liens verts et actifs et les corridors ferroviaires enrichis comme des corridors écologiques et de biodiversité.
- 3.2. Protéger la bande riveraine végétalisée du fleuve Saint-Laurent et du canal de Lachine en bonifiant la plantation et en renaturalisant avec un couvert végétal stratifié, si le contexte le permet.
- 3.3. Viser la règle empirique du 3-30-300 (voir encadré ci-bas) dans les milieux de vie afin d'augmenter la canopée et contrer les îlots de chaleur. Adapter cette règle au secteur d'emplois pour viser le 30-300.
- 3.4. Intégrer une couverture végétale diversifiée et vivace, propice aux insectes pollinisateurs.
- 3.5. Privilégier l'approche de la diversité fonctionnelle (voir p. 66) et prendre en compte les vents dominants et l'ensoleillement pour une plantation d'arbres résilients et un confort optimal pour le piéton.
- 3.6. Favoriser la préservation et la valorisation des arbres, des espaces verts et des milieux naturels existants.
- 3.7. Favoriser l'implantation de jardins nourriciers et de zones destinées à l'agriculture urbaine.
- 3.8. Encourager le verdissement des cours et des aires de stationnement privées.
- 3.9. Favoriser la gestion de la neige sur le site plutôt qu'au chargement lorsque le contexte le permet.
- 3.10 Mettre en place des mesures de biorétention pour assurer une gestion écologique exemplaire des eaux pluviales, tant pour le domaine public que privé :
 - › utiliser des techniques alternatives et innovantes;
 - › utiliser la gestion pluviale de surface pour contribuer au verdissement des espaces publics;
 - › évaluer la possibilité de mutualiser la rétention des eaux pluviales, entre les domaines privé et public;
 - › évaluer la possibilité d'utiliser le canal de Lachine et le fleuve pour drainer une partie des eaux pluviales afin de réduire les rejets aux égouts unitaires.

QU'EST-CE QUE LA RÈGLE DU 3-30-300 ?

Cette approche mise sur l'intégration d'éléments naturels dans le cadre de vie immédiat étant donné leurs bénéfices importants pour la santé et le mieux-être.

3 arbres visibles de chaque logement : l'exposition visuelle à la nature a des effets bénéfiques sur l'humeur et le soulagement du stress.

30 % de canopée arborée dans chaque quartier : des études ont montré une corrélation entre la canopée forestière urbaine et la fraîcheur, la santé mentale et physique ainsi que la réduction de la pollution de l'air et du bruit.

À 300 mètres d'un espace vert : de nombreuses études ont souligné l'importance de la proximité et de l'accès facile à des espaces verts de qualité

OBJECTIF 4

Assurer une interface publique et attrayante avec un espace vert public

- 4.1. Moduler l'implantation des bâtiments adjacents au parc linéaire du Canal-de-Lachine ou à la promenade riveraine afin de préserver les vues existantes et de maintenir les accès à ces derniers.
- 4.2. Planter les bâtiments en retrait par rapport au parc linéaire du Canal-de-Lachine, à la promenade riveraine et aux espaces verts publics aménagés au bassins Wellington et Tate, de manière à assurer l'intégrité de ces espaces publics, notamment au cours de la construction et de l'entretien de bâtiments.
- 4.3. Aménager des passages piétonniers ou polyvalents bordant le parc linéaire du Canal-de-Lachine et les espaces verts publics créés à l'emplacement des bassins Wellington et Tate.
- 4.4. Minimiser les impacts microclimatiques de toute nouvelle construction ou agrandissement sur l'espace concerné avec une implantation et une volumétrie appropriées.
- 4.5. Favoriser l'occupation d'un local situé au rez-de-chaussée et faisant face au parc linéaire du Canal-de-Lachine et au bassin Wellington, par un usage à caractère public, afin de contribuer à son animation.
- 4.6. Favoriser l'aménagement d'une cour adjacente au parc linéaire du Canal-de-Lachine ou à la promenade riveraine en continuité avec l'espace public concerné, tout en distinguant le domaine public du domaine privé, et ce, sans recourir à une clôture.

LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE

La trame verte et bleue permet d'accélérer la transition écologique souhaitée par la Ville de Montréal, notamment en :

- › créant des espaces verts publics d'envergure et des milieux naturels;
- › réintroduisant la nature avec une couverture végétale stratifiée et diversifiée;
- › introduisant l'approche de la diversité fonctionnelle dans la plantation d'arbres;
- › préconisant des liens entre les milieux naturels, afin de créer des corridors écologiques;
- › renaturalisant et en rendant accessibles les berges du fleuve Saint-Laurent;
- › aménageant des espaces verts publics qui offriront des services écosystémiques;
- › favorisant l'agriculture urbaine;
- › en mettant en place des mesures de biorétention et de gestion écologique des eaux pluviales.

An aerial photograph of a dense urban development built into a hillside. The buildings are multi-story and closely packed, with some featuring flat roofs and others with more complex, stepped profiles. The development is surrounded by lush green trees and vegetation. In the foreground, a parking lot with several cars is visible. The entire image is overlaid with a semi-transparent blue gradient, which is darker on the left and fades towards the right.

IV. LA FORME URBAINE

4.1

L'APPROCHE DE FORME URBAINE PAR SOUS-SECTEURS

La présente section vise à préciser l'encadrement de la forme urbaine pour les sous-secteurs du territoire de planification. Ceci implique que les nouvelles constructions ainsi que les aménagements qui en découlent doivent être cohérents et respectueux du milieu d'insertion, en tenant compte des caractéristiques physiques et symboliques du lieu.

Pour chacun de ces sous-secteurs, des thématiques sont traitées sous forme de balises d'aménagement qui sont plus précises et ciblées que celles de la section antérieure. Ces thèmes sont :

- **ACTIVITÉS** : associé aux usages et types d'activités au sein du sous-secteur
- **PAYSAGE URBAIN** : associé à la notion de repère urbain et d'harmonie dans la silhouette urbaine construite
- **PATRIMOINE BÂTI ET ARCHÉOLOGIQUE** : associé au processus de conception de bâtiments qui doit impérativement tenir compte des éléments forts du patrimoine
- **TRAME URBAINE ET AMÉNAGEMENTS** : associé à la configuration des voies et espaces publics qui forment les îlots à aménager ou à construire
- **CADRE BÂTI ET INTERFACES** : associé à l'architecture et l'aménagement des constructions sur les terrains ainsi qu'à leur relation avec les voies et espaces publics limitrophes

En plus des balises décrites, chaque sous-secteur présente des schémas de principes afin de mieux illustrer les intentions. L'ensemble du contenu de cette section devra spécifiquement être pris en compte dans le cadre de la stratégie réglementaire à adopter (voir section 5) afin de guider le processus de conception des projets immobiliers à venir pour le secteur de planification.



Vue aérienne d'une partie du territoire

QU'EST-CE QUE LA FORME URBAINE ?

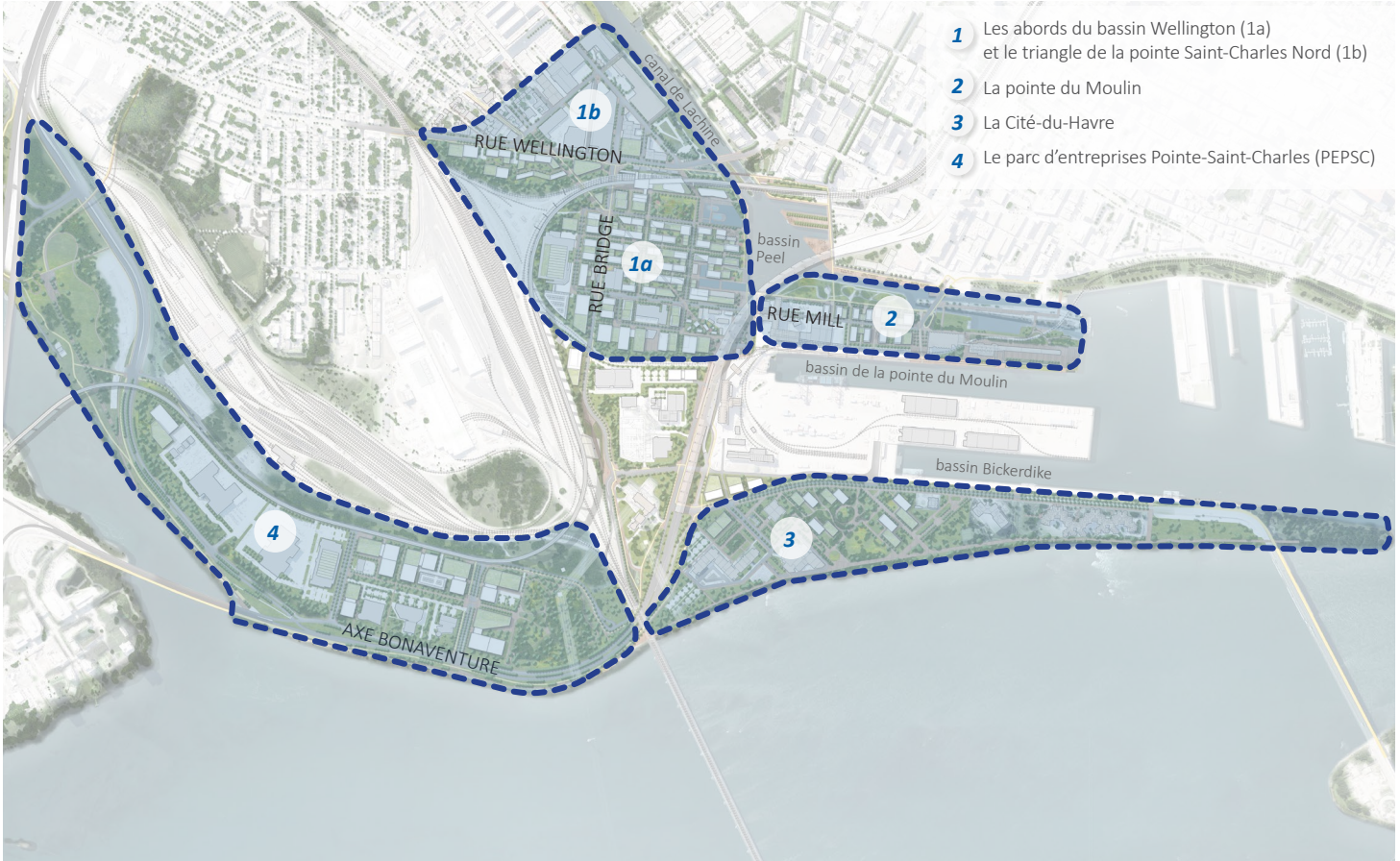
La forme urbaine (l'environnement bâti) est le produit de l'articulation des aménagements effectués à différentes échelles (agglomération, quartier, rue et bâtiment) en lien avec l'occupation humaine du territoire. La forme urbaine se reflète dans les modes de vie qu'elle génère et est caractérisée par les éléments suivants :

- Le tissu urbain, qui englobe les voies, les îlots, les parcelles;
- Le cadre bâti, qui se définit grâce à l'implantation, au gabarit et à la volumétrie des bâtiments;
- La densité et la compacité;
- La façon dont sont distribués les activités et les équipements;
- Et enfin les autres réseaux qui s'ajoutent au réseau viaire.

(source : <https://vivreenville.org>)



Vue aérienne montrant la forme urbaine potentielle d'une partie du secteur Bridge-Bonaventure (Illustration présentée à titre indicatif - les aménagements pourraient différer.)



Plan des limites de sous-secteurs pour l'encadrement de la forme urbaine

4.1.1

LE BASSIN WELLINGTON ET SES ABORDS + LE TRIANGLE DE LA POINTE SAINT-CHARLES NORD

› Brève description

Traités conjointement, les sous-secteurs du triangle de la pointe Saint-Charles Nord et du bassin Wellington et ses abords, délimités par le canal de Lachine, la rue Riverside, l’antenne ferroviaire Forfar et la rue de Condé, comportent de nombreux vestiges archéologiques issus du passé agricole et de l’héritage industriel et portuaire. Situé à l’entrée du centre-ville, ce territoire offre des vues spectaculaires sur plusieurs éléments emblématiques de Montréal, notamment la silhouette du centre des affaires, les silos d’ADM et l’enseigne Farine Five Roses. Il participe également au paysage industriel du canal de Lachine avec ses composantes telles que le pont pivotant du CN-du Port, les silos P&H Milling et l’ancienne Canadian Switch and Spring.

Berceau de l’industrialisation du Canada, grâce à sa localisation stratégique au carrefour des modes de transport maritime, ferroviaire et routier, ce secteur industriel a aujourd’hui une apparence déstructurée. Les infrastructures de transport, comme l’autoroute Bonaventure et les voies ferrées, créent des barrières physiques et visuelles importantes qui s’imposent dans le paysage. L’implantation récente de la structure aérienne du REM a accentué ces effets par sa hauteur et son apparence.

La réouverture du canal de Lachine à la navigation de plaisance en 2002 et la création d’un parc linéaire à ses abords en lien avec l’histoire du lieu contribuent à la valorisation du secteur. Aujourd’hui, plusieurs de ses composantes doivent être encore révélées et mises en valeur, notamment les anciens bassins Wellington et Tate.

Compte tenu des caractéristiques du territoire et de son importance historique, les balises d’aménagement ci-dessous précisent la forme urbaine souhaitée pour créer un milieu de vie mixte à échelle humaine qui respecte les valeurs patrimoniales de même que la vision projetée pour ces sous-secteurs.

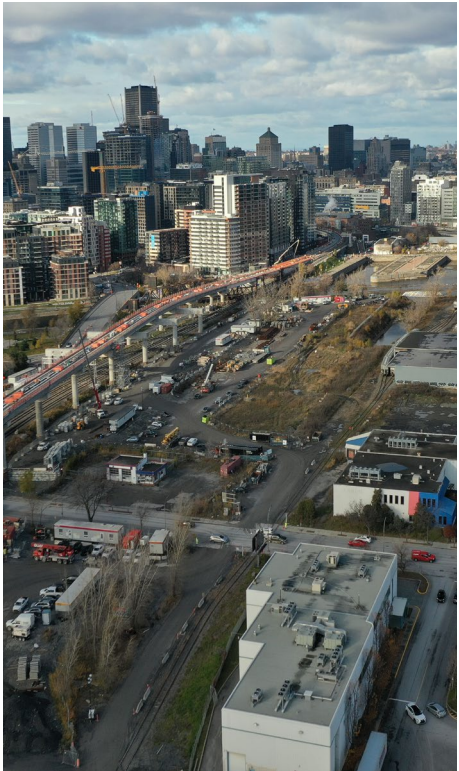


Photo aérienne des abords du bassin Wellington et du REM



État actuel du sous-secteur bassin Wellington et ses abords et du triangle de la pointe Saint-Charles Nord (source : Google Earth)

PRINCIPAUX ÉLÉMENTS PATRIMONIAUX D'INTÉRÊT

- a. Bassin Wellington
- b. Silos P&H Milling
- c. Bassin Tate
- d. Ancienne chaufferie Montreal Dry Dock
- e. Ancien atelier Montreal Dry Dock
- f. Ateliers du canal de Lachine (Parcs Canada)
- g. Ancienne caserne de pompiers n° 21
- h. Ancien bâtiment de Canada Packers
- i. Ancienne station de pompage Riverside
- j. Anciens bureaux administratifs du CN
- k. Ancienne Montreal Steel Works
- l. Ancienne Canadian Switch and Spring

NOUVEAUX ESPACES VERTS PUBLICS

- I. Espace du bassin Wellington
- II. Espace du bassin Tate
- III. Espace Riverside et espace sous la structure surélevée de l'axe Bonaventure
- IV. Espace 316 rue Bridge (anciens bureaux administratif du CN)
- V. Square Tansey et son agrandissement
- VI. Espace Wellington

LÉGENDE

Barrière ou nuisance à atténuer

Nouveau lien actif public essentiel

Rez-de-chaussée occupé par un usage à caractère public

Tampon végétal (min. 15 m)

Mise en valeur du patrimoine archéologique

Mise en valeur du patrimoine bâti

Station supplémentaire potentielle du REM



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

BALISES ENCADRANT LA FORME URBAINE

ACTIVITÉS

- Favoriser l’implantation d’activités économiques compatibles avec l’habitation, en bordure des sources de nuisances, telles que les infrastructures ferroviaires et les activités industrielles lourdes, afin de créer une zone tampon avec l’habitation.
- Favoriser l’implantation de nouveaux sites d’emplois artisanaux et la création du quartier des Artisans près du bassin Tate et des rue Mill et Riverside.
- Soutenir l’implantation d’entreprises compatibles avec l’habitation dans des secteurs liés, notamment en technologies propres, près de la station du REM, afin de développer potentiellement, avec diverses parties prenantes, un pôle du savoir en technologies propres et en innovation.
- Développer des activités culturelles et récréotouristiques en lien avec l’histoire du lieu, la présence du canal de Lachine, des anciens bassins Tate et Wellington et du quartier des Artisans.
- Privilégier l’occupation du rez-de-chaussée d’un bâtiment, situé le long des rues Mill et Bridge, du bassin Wellington et du parc linéaire du Canal-de-Lachine, par des usages non résidentiels.
- Assurer l’accessibilité à des services de proximité et à une école primaire par des parcours agréables et sécuritaires pour les déplacements actifs :
 - › viser une distance de marche maximale de 15 min à partir de tous les logements;
 - › assurer une offre complémentaire aux secteurs avoisinants.
- Localiser tout nouvel équipement collectif mutualisé (ex : salle communautaire, CPE, centre sportif, etc.) sur un terrain facilement accessible à pied et à vélo depuis les milieux de vie adjacents.

PATRIMOINE BÂTI ET ARCHÉOLOGIQUE

Voir les orientations patrimoniales en annexe 5 pour plus de détails.

- Préserver et mettre en valeur les murs du canal de Lachine et les éléments associés à la navigation.
- Préserver et mettre en valeur les bâtiments patrimoniaux du secteur. Permettre leur adaptation à de nouveaux usages, le cas échéant, par des interventions respectueuses de leurs valeurs patrimoniales.
- Réhabiliter la Canadian Switch and Spring (1401-1501, rue Saint-Patrick) en mettant en valeur ses jeux de brique ainsi que ses ouvertures. Dans l’éventualité d’un agrandissement, protéger les vues sur l’enseigne Farine Five Roses depuis les rives du canal.
- Réhabiliter les bâtiments de la Montreal Dry Dock (1151, rue Mill et 331, rue Oak). Préserver leur parement de brique, leurs ouvertures et leur vaste espace intérieur relié à l’ancien bassin Tate.
- Réhabiliter l’édifice de l’ancien immeuble administratif du CN (316, rue Bridge) et permettre son agrandissement.
- Réhabiliter les silos du complexe P&H Milling (380, rue Oak) de manière à participer au paysage industriel du canal et encourager leur intégration dans une nouvelle construction.
- Préserver et mettre en valeur, par une intégration dans l’espace urbain, les traces et vestiges suivants :
 - › les bassins Wellington et Tate et équipements associés;
 - › le tracé de la rue Riverside marquant l’ancien rivage du fleuve;
 - › les vestiges archéologiques de la ferme Saint-Gabriel;
 - › le chemin de halage du canal.
- Documenter par l’archéologie et mettre en valeur en fonction de l’intérêt des découvertes :

- › le site de l’ancien Exchange Hôtel ainsi que les écuries à l’emplacement de la Canada Packers (site du 1260, rue Mill);
- › les vestiges archéologiques de l’école et de l’église Grace Episcopal et des maisons disparues des rues Saint-Columban, Bridge, de Condé et Saint-Patrick;
- › le tracé de la rivière Saint-Pierre.
- Favoriser l’intégration des rails et autres traces et éléments d’infrastructures maritimes ou ferroviaires dans les espaces publics.
- Évaluer la possibilité de rendre la rue de la Ferme au domaine public ou considérer l’accès public.



Perspective illustrant la proposition d’aménagement pour le bassin Wellington - espace « I » sur la carte de la page 73 (Illustration présentée à titre indicatif - les aménagements pourraient différer.)



Coupe transversale schématique illustrant les balises encadrant la forme urbaine vis-à-vis du bassin Wellington (Illustration présentée à titre indicatif - les aménagements pourraient différer.)

- 1 bassin Wellington
- 2 bassin Peel
- 3 silos P&H Milling
- 4 convoyeurs ADM
- 5 rue Oak
- 6 espace vert public du bassin Wellington

BALISES ENCADRANT LA FORME URBAINE (SUITE)

PAYSAGE URBAIN

- Maintenir la prédominance des marqueurs territoriaux par rapport aux vues d'intérêt établies (voir schéma de la page 77) :
 - › privilégier des hauteurs construites variant entre 7 et 25 m en cohérence avec les hauteurs des bâtiments faisant généralement face au canal de Lachine dans Pointe-Saint-Charles;
 - › permettre quelques bâtiments d'une hauteur maximale de 65 m, dans le sous-secteur du bassin Wellington et ses abords, si :
 - › les impacts sur les vents et sur l'ensoleillement sont limités, en particulier sur le domaine public et les aires de vie (logements, balcons, cours);
 - › les vues d'intérêt établies sur les silos P&H Milling et d'ADM, dont l'enseigne Farine Five Roses, sont préservées et mises en valeur;
 - › la perméabilité visuelle depuis le bassin Peel vers l'intérieur du sous-secteur est maintenue (éviter l'effet de mur);
 - › une distance importante est respectée par rapport au parc linéaire du Canal-de-Lachine;
 - › le traitement architectural de la partie haute est distinctif, d'apparence légère et effilée.
- Moduler la volumétrie et l'implantation des nouvelles constructions afin de structurer et préserver les vues d'intérêt (voir le schéma de la page 77 indiquant les endroits où sont limitées les constructions en hauteur).
- Souligner la forme triangulaire de certains îlots en marquant les angles par l'architecture, l'aménagement d'une place accessible au public ou la végétation.
- Maintenir le front bâti linéaire qui encadre le canal de Lachine tout en prévoyant des ouvertures visuelles et des accès piétonniers vers ce dernier, particulièrement dans l'axe des voies publiques.
- Mettre en valeur la vue sur les silos d'ADM dans l'axe de la rue Mill en offrant un encadrement bâti continu, d'une hauteur variant en 7 et 25 m et respectant un léger recul par rapport à l'emprise de la rue.
- Assurer un dégagement important depuis la rue Mill sur l'ancienne caserne de pompiers 21, afin de la mettre en valeur.
- Structurer le corridor visuel de la rue Bridge en offrant un encadrement bâti implanté en léger recul de l'emprise de la rue, afin de permettre, notamment, un aménagement paysager, la plantation d'arbres et la construction de terrasses.
- Affirmer la rue Wellington comme tracé fondateur et axe majeur du secteur grâce à un traitement architectural soigné des façades qui la bordent, notamment en y localisant l'entrée principale des bâtiments.
- Mettre en valeur le patrimoine industriel de la rue Saint-Patrick ainsi que la prédominance du Nordelec et des silos de la Redpath en favorisant un front bâti d'une hauteur variant entre 7 et 25 m à proximité de l'emprise de la voie publique.



Perspective illustrant la proposition d'aménagement du bassin Wellington vu à partir du train du REM passant au-dessus du canal de Lachine (Illustration présentée à titre indicatif - les aménagements pourraient différer.)

VUES D'INTÉRÊT À PRÉSERVER ET AYANT UN IMPACT SUR LA HAUTEUR CONSTRUITE

- Vers ADM à partir de l'axe Grand Trunk
- Vers silos Redpath et Nordelec à partir de Saint-Patrick
- Vers ADM à partir de l'axe Saint-Patrick
- Vers ADM à partir des abords du canal de Lachine
- Vers silos PH Milling à partir des abords du bassin Peel
- Vers le mont Royal à partir de l'axe Bridge
- Vers ADM à partir de l'axe Mill
- Vers le bassin Peel et le massif du centre des affaires à partir des abords du canal de Lachine
- Vue panoramique à partir du REM



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

TRAME URBAINE ET AMÉNAGEMENTS

- Aménager un espace vert public à l'emplacement de l'ancien bassin Wellington :
 - d'une largeur semblable à son emprise historique;
 - d'une profondeur suffisamment vaste pour conserver sa lisibilité et faciliter son interprétation depuis le parc linéaire du Canal-de-Lachine;
 - qui considère la remise en eau partielle d'une partie du bassin depuis le parc linéaire du Canal-de-Lachine afin d'y intégrer des activités nautiques et de baignade.
- Aménager un espace vert public à l'emplacement de l'ancien bassin Tate :
 - marquer ses limites historiques dans l'aménagement et ses liens avec le canal;
 - relier ce nouvel espace à la rue Oak, au quartier des Artisans et au parc linéaire du Canal-de-Lachine;
 - évaluer une remise à l'eau partielle du bassin à des fins, notamment, de gestion des eaux pluviales.
- Affirmer le square Tansey comme porte d'entrée arborée de la rue Centre, axe structurant menant au cœur du quartier, notamment en évaluant la possibilité de l'agrandir à même l'emprise des rues adjacentes.
- Assurer la perméabilité des grands îlots avec l'aménagement d'un réseau de voies piétonnes connecté aux voies publiques et aux espaces verts, notamment au parc linéaire du Canal-de-Lachine :
 - créer un environnement intime, convivial et verdoyant le long de ces passages en permettant de s'asseoir, de se détendre, de jouer et de faire de l'exercice.
- Prendre en considération la gestion des eaux pluviales dans la structuration des espaces libres, en privilégiant des infrastructures vertes et le rejet au canal et au fleuve si possible.
- Prévoir un lotissement créant un rythme, une diversité de typologies et une implantation compacte des bâtiments, évitant les longues barres homogènes.
- Favoriser la préservation des arbres et des espaces verts existants, particulièrement à proximité du bassin Tate, en adaptant notamment l'implantation des bâtiments à cet effet.
- Favoriser une plantation importante d'arbres et de végétaux dans les cours privées et les espaces publics ainsi que l'aménagement de jardins nourriciers et de sites destinés à l'agriculture urbaine.
- Limiter fortement la circulation véhiculaire à l'intérieur du milieu de vie, tout en prenant en compte les besoins en livraison, les déménagements, la collecte des matières résiduelles et l'accès des véhicules d'urgence.
- Éviter la multiplication des voies d'accès véhiculaires le long des rues Bridge, Mill, Saint-Patrick et Wellington.
- Planter massivement un couvert végétal stratifié, enrichissant les friches végétales existantes, sur une largeur d'environ 15 m de part et d'autre d'une voie ferrée, à l'exception de l'emplacement de la station du REM.



Perspective illustrant la proposition d'aménagement du lien pour les transports actifs dans l'axe de la rue Centre vers la rue Bridge à partir du square Tansey - Lien « f » sur la carte de la page 58 (Illustration présentée à titre indicatif - les aménagements pourraient différer.)

CADRE BÂTI ET INTERFACES

- Privilégier une relation forte au canal de Lachine par des implantations construites perpendiculaires au bassin Peel de façon à favoriser les accès publics vers celui-ci, à fragmenter les volumes et à limiter les impacts sur l'ensoleillement.
- Offrir un bon encadrement de la rue et d'un espace vert public avec un front bâti continu, d'une hauteur et d'un gabarit variés, tout en créant des ouvertures qui rythment le parcours et participent à son animation. Favoriser la contiguïté des bâtiments, afin d'accompagner les cheminements des piétons.
- Offrir un encadrement bâti varié le long des passages piétonniers de même que des ouvertures visuelles et des parcours sécuritaires vers les cours des bâtiments.
- Favoriser le découpage du volume et la stratification horizontale des bâtiments par des décrochés et des retraits, en particulier pour toute partie d'un bâtiment ayant plus de six étages, afin de contribuer à la création d'un milieu à échelle humaine.
- Limiter la longueur des plans de façade continus d'un bâtiment (maximum 50 m) et prévoir une variété de typologies, afin de rythmer le parcours du piéton et de contribuer à son attrait.
- Prévoir une hauteur de rez-de-chaussée prenant en compte le gabarit du bâtiment, afin d'éviter l'effet d'écrasement.
- Offrir des rez-de-chaussée de bâtiments accueillants qui entretiennent un rapport actif avec le domaine public, notamment en prévoyant une fenestration généreuse et des accès individuels aux logements et aux établissements à partir de cet étage (environ une porte aux 10 m).
- Porter une attention particulière à la distance entre les bâtiments afin d'éviter des vis-à-vis trop rapprochés (inférieurs à 12 m) pouvant nuire à la qualité et à l'intimité des logements.
- Planter les bâtiments en retrait par rapport au parc linéaire du Canal-de-Lachine et aux espaces verts publics des bassins Tate et Wellington, afin notamment d'aménager un axe de circulation piétonne additionnel à celui du parc linéaire du Canal-de-Lachine. Privilégier une marge minimale variant entre 4 et 10 m par rapport à la limite du parc linéaire du Canal-de-Lachine.
- Favoriser l'implantation des pointes de hauteur en retrait des premiers étages et préférentiellement vers le centre des îlots, afin de limiter leurs impacts visuels et microclimatiques depuis le domaine public adjacent.
- Minimiser les impacts microclimatiques (ombrage, vents) de toute construction par rapport au domaine public (voies de circulation, parcs, places, etc.) et aires de vie (logements, balcons et cours).

Un effort particulier a été apporté au traitement des premiers étages, afin de créer un socle rythmé et diversifié contribuant à l'attrait des parcours piétons. La localisation des pointes de hauteur permet au projet de s'intégrer au quartier existant tout en offrant une densité supérieure. La diversité architecturale des bâtiments contribue positivement au paysage urbain.



Image du projet Esplanade Cartier, par Prével et NOS Architecture

Le projet offre un bon encadrement de la rue avec un bâtiment au socle bien défini et rythmé et au corps articulé par des décrochés et des retraits. Les ouvertures, les petits commerces et le large accès végétalisé à la cour intérieure rythment le parcours et participent à l'animation du domaine public.



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

Le projet offre une diversité de typologies et de gabarits de bâtiments contribuant à l'attrait des parcours pour les piétons. La qualité architecturale des pointes de hauteur participe positivement au paysage urbain en offrant des marqueurs territoriaux d'intérêt. Il s'agit également d'un exemple de requalification d'un silo.



Image d'un exemple inspirant : l'ancien quartier industriel Nordhavn à Copenhague, par Cobe Architecture

4.1.2

LA POINTE DU MOULIN

› Brève description

La jetée de la pointe du Moulin est une construction réalisée à partir de remblaiements successifs associés au creusage du canal de Lachine, située entre ce canal, le bassin de la pointe du Moulin et la rue Riverside. Elle comporte des ouvrages de génie civil et technologiques remarquables. La monumentalité de ses infrastructures, principalement des élévateurs à grains et des silos, ainsi que sa localisation près du centre-ville et sa visibilité depuis certains parcours d'entrée de ville, en font incontestablement un marqueur territorial métropolitain.

Véritable « site-machine », ses composantes témoignent directement des fonctions de production d'énergie hydraulique, de fabrication manufacturière, de transbordement, d'entreposage et de transport maritime et ferroviaire depuis près de 175 ans. Chaque élément est en interrelation avec les autres à la manière d'une gigantesque machine. La relation étroite du lieu avec l'eau apporte également un caractère maritime à la pointe du Moulin.

Ainsi, la minoterie ADM et sa célèbre enseigne lumineuse Farine Five Roses, les silos Rozon et l'élévateur à grains n° 5 et ses silos dominent le paysage. Ils sont implantés en relation avec le quai Bickerdike, le corridor ferroviaire du port de Montréal, la rue Mill et le canal de Lachine.

Compte tenu de ses caractéristiques, les balises d'aménagement ci-dessous précisent la forme urbaine souhaitée pour créer un milieu de vie mixte à dominante économique qui respecte les valeurs patrimoniales de la pointe du Moulin et contribue à renforcer ni plus ni moins que l'identité montréalaise.

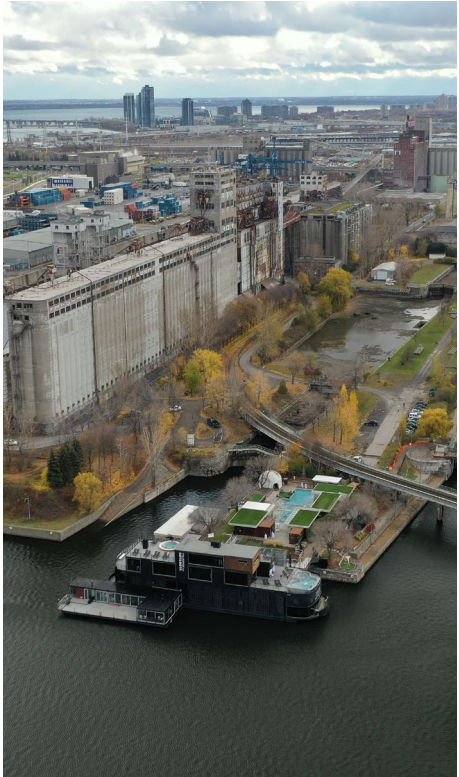


Photo aérienne de la pointe du Moulin



État actuel du sous-secteur pointe du Moulin (source : Google Earth)

PRINCIPAUX ÉLÉMENTS PATRIMONIAUX D'INTÉRÊT

- a. Silos ADM et enseigne Farine Five Roses
- b. Silo n°5
- c. Silos Rozon
- d. Convoyeurs aériens
- e. Anciens canaux d'alimentation
- f. Ancien mur du canal de Lachine
- g. Canal de fuite n°2

ESPACES VERTS PUBLICS

- I. Espace pointe du Moulin
- II. Espace Riverside et sous la structure de l'autoroute Bonaventure
- III. Berge des Coursiers

LÉGENDE

Barrière ou nuisance à atténuer

Nouveau lien actif public essentiel

Rez-de-chaussée occupé par un usage à caractère public

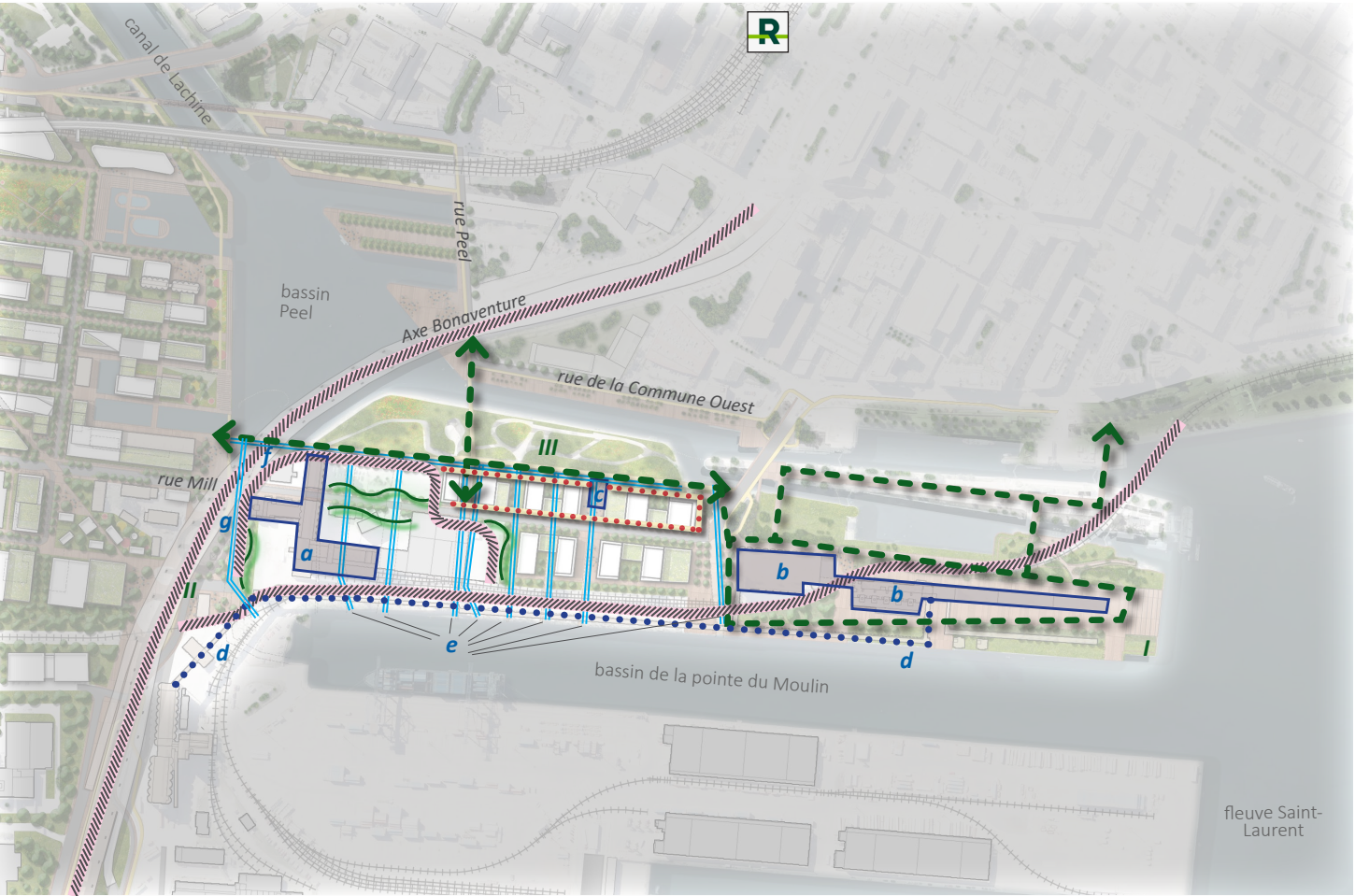
Verdissement de stationnement + aire de chargement

Mise en valeur du patrimoine archéologique

Mise en valeur du patrimoine bâti

Convoyeurs aériens

Station prévue du REM



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

BALISES ENCADRANT LA FORME URBAINE (SUITE)

ACTIVITÉS

- Favoriser la pérennité des activités agroalimentaires tout en prévoyant des mesures d'atténuation des nuisances et des risques liés à leurs opérations et en y intégrant des activités complémentaires compatibles avec un milieu de vie comme l'agriculture urbaine, la microbrasserie et la boulangerie artisanale.
- Continuer d'associer ce lieu à l'innovation technologique en y intégrant des fonctions associées à l'ingénierie (réseau technique urbain) et aux technologies propres.
- Soutenir l'implantation de nouveaux sites d'emplois artisanaux et la création du quartier des Artisans.
- Développer les activités culturelles et récréotouristiques en lien avec l'histoire du lieu, le quartier des Artisans et le corridor récréotouristique et culturel du canal de Lachine, du Vieux-Port et du parc Jean-Drapeau.
- Favoriser la création d'un pôle culturel et multifonctionnel au silo n° 5 et l'accessibilité publique aux cours, au bâtiment ainsi qu'aux galeries et convoyeurs aériens.
- Favoriser l'implantation d'activités économiques compatibles avec l'habitation, en bordure des sources de nuisances, comme les infrastructures ferroviaires et la minoterie ADM, afin de créer une zone tampon avec l'habitation.
- Permettre des habitations, au-dessus du rez-de-chaussée d'un bâtiment et comme usage complémentaire aux activités économiques, si la compatibilité est démontrée en regard des autres usages, de l'intensité des nuisances et des risques et de la nature du cadre bâti.

PAYSAGE URBAIN

- Conserver la prédominance du silo n° 5 et d'ADM depuis les vues panoramiques du parc linéaire du Canal-de-Lachine et du Vieux-Port (voir schéma de la page 83) :
 - › favoriser l'introduction de nouveaux bâtiments de hauteurs variées de manière à conserver une certaine hétérogénéité et des effets de contraste;
 - › localiser judicieusement les pointes de hauteur des constructions, afin de ne pas leur faire compétition avec une hauteur maximale de 65 m correspondant à celle du silo n° 5.
- Conserver la configuration linéaire de la pointe du Moulin, telle que perçue à grande distance depuis les abords du canal de Lachine, en prolongement et en équilibre avec le faubourg des Récollets et le Vieux-Montréal caractérisé par des bâtiments ayant une hauteur de 11 à 30 mètres :
 - › réduire significativement la volumétrie de toute partie d'un nouveau bâtiment ayant plus de 30 m de haut;
 - › prévoir une distance importante entre les parties de bâtiments dépassant 30 m.
- Consolider les relations visuelles et physiques de la pointe du Moulin avec le canal de Lachine, le fleuve, le quai Bickerdike, le Vieux-Port, le Vieux-Montréal et le faubourg des Récollets et mettre en valeur toute cette pointe qui fait partie du paysage familier de la population montréalaise :
 - › valoriser les vues d'intérêt cadrées, panoramiques ou dynamiques (voir schéma de la page 83) depuis la ville vers la pointe du Moulin et celles depuis la pointe du Moulin vers son environnement;
 - › améliorer la lisibilité et l'attractivité des liens physiques existants (passerelles, écluses) en les adaptant dans le respect de leur valeur patrimoniale;
 - › mettre en valeur les expériences spatiales contrastées par des seuils qui permettent de ressentir qu'on entre dans un lieu singulier (portail rue Mill et écluses).
- Mettre en valeur des éléments de paysage remarquables de la pointe du Moulin :
 - › conserver l'atmosphère calme offerte par l'isolement de l'extrémité nord de la pointe;
 - › conserver et mettre en valeur le bruit de la chute d'eau à proximité du déversoir n° 2 par un aménagement public de qualité;
 - › conserver les arbres matures d'intérêt.
- Préserver les vues vers le fleuve depuis le belvédère Kondiaronk situé sur le mont Royal.
- Moduler la volumétrie, la hauteur et l'implantation des bâtiments afin de préserver et mettre en valeur les vues d'intérêt tirées du schéma ci-contre.

VUES D'INTÉRÊT

1. Vers le fleuve à partir du belvédère Kondiaronk
2. Vers silo n° 5 à partir de la Commune O.
3. Vers ADM à partir de la Commune O.
4. Vers ADM à partir du bassin Peel
5. Vers silo n° 5 à partir du bassin Peel
6. Vers silo n° 5 à partir du Vieux-Port de Montréal
7. Vers silo n° 5 à partir de l'axe des rues du faubourg des Récollets
8. Vers ADM à partir de l'axe Bonaventure
9. Vers ADM et silos Rozon à partir de Robert-Bourassa
10. Vers ADM (portique) à partir de Mill
11. Vers Vieux-Montréal et fleuve à partir de la pointe du Moulin
12. Vue panoramique à partir du toit du silo n°5

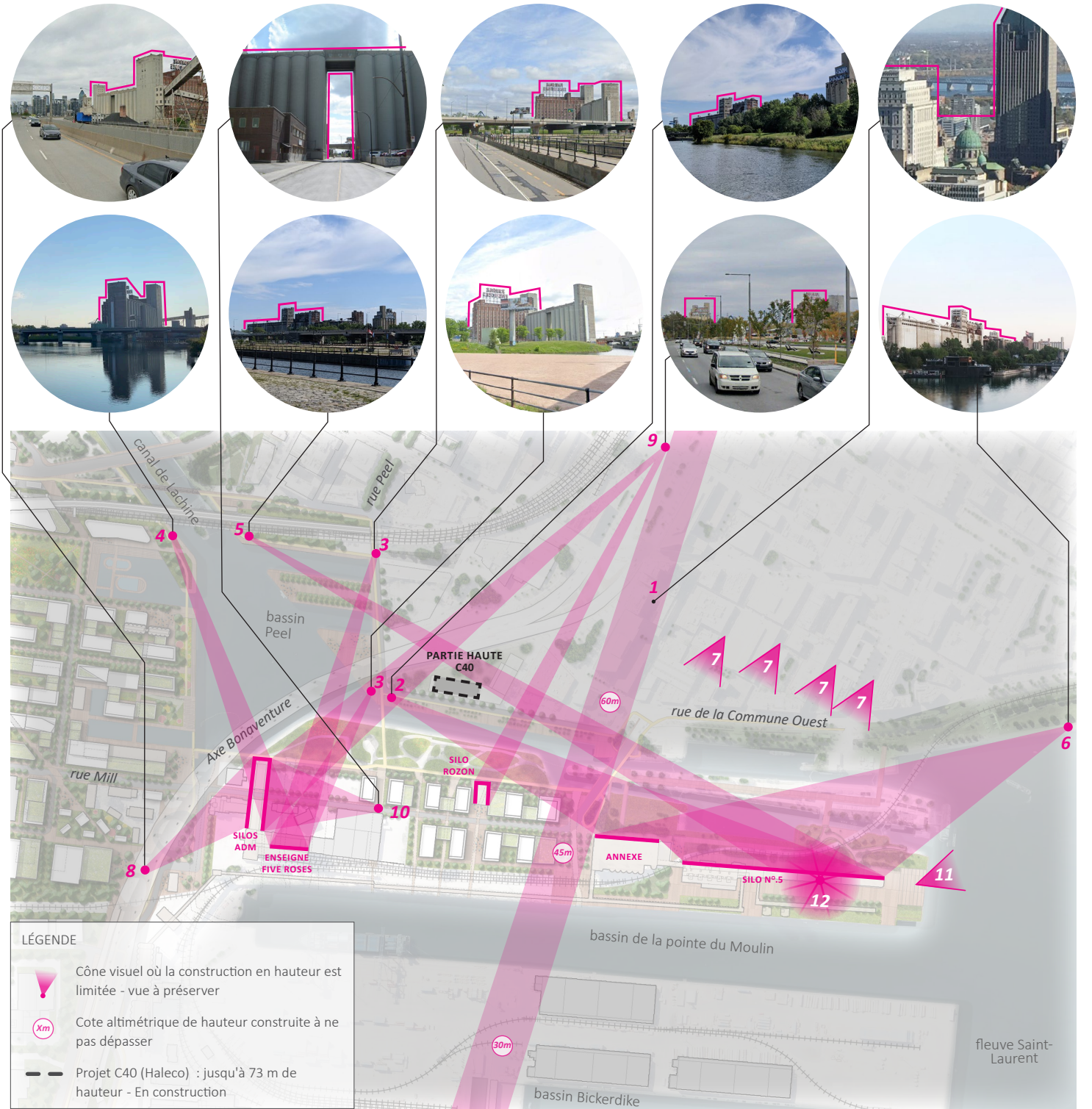


Schéma de cônes visuels vers les marqueurs structurants à préserver et illustrant les cotes altimétriques de hauteur construite à ne pas dépasser

BALISES ENCADRANT LA FORME URBAINE (SUITE)

PATRIMOINE BÂTI ET ARCHÉOLOGIQUE

- Réhabiliter les trois parties du silo n°5 et le poste de transformation électrique, y compris leurs équipements mécaniques, selon leurs spécificités :
 - › permettre des modifications pour accommoder un nouvel usage, pourvu que l'intervention se subordonne aux éléments patrimoniaux en place;
 - › restaurer des éléments mécaniques intérieurs et extérieurs qui participent au « site-machine », pour les fins d'interprétation.
- Préserver les bâtiments principaux de la minoterie ADM, son enseigne et ses silos.
- Préserver les silos Rozon et explorer la possibilité de les intégrer à une nouvelle construction.
- Réhabiliter les galeries et convoyeurs aériens et tours marines et explorer la possibilité d'en faire des parcours publics d'accès contrôlé.
- Favoriser la conservation des matériaux aux textures variées des bâtiments d'intérêt, ainsi que de leurs composantes mécaniques associées et de certaines infrastructures portuaires et ferroviaires.
- Réaliser les interventions archéologiques nécessaires à l'élaboration d'un plan de conservation hiérarchisant l'ensemble des vestiges du système hydraulique en fonction de leur intérêt et de leur état.
- Préserver et mettre en valeur la sculpture Fonte Modulaire.
- Préserver les vestiges de l'ancien Black Bridge et marquer l'emplacement des vestiges des moulins à vent.
- Préserver ou restaurer (selon leur intérêt) suffisamment de vestiges hors-sol pour être capable d'interpréter *in situ* l'intégralité de la chaîne opérationnelle du « site-machine ».

TRAME URBAINE ET AMÉNAGEMENTS

- Implanter les nouvelles constructions en fonction des conclusions du plan de conservation (voir thème précédent) quant aux vestiges hydrauliques, de manière à protéger l'intégrité des éléments les plus importants, notamment le canal n° 2.
- Rendre perceptibles et compréhensibles la nature et la localisation de tous les canaux hydrauliques de niveau 1, notamment par l'aménagement paysager :
 - › favoriser la compréhension de la relation entre le système hydraulique et les silos Rozon, comme seul élément bâti encore debout associé au système hydraulique;
 - › explorer la possibilité de dégager, en partie, le mur du bassin numéro deux et de marquer l'emplacement des prises d'eau;
 - › interpréter l'évolution de la pointe du Moulin, de son paysage naturel initial jusqu'à aujourd'hui.
- Moduler l'implantation des bâtiments afin de maintenir des percées visuelles transversales et de créer des liens piétonniers entre ces derniers (actuels et nouveaux) permettant de percevoir les convoyeurs aériens et de comprendre la géographie du lieu, les vestiges hydrauliques et le rapport au canal de Lachine et à l'eau.
- Améliorer l'accessibilité à la berge des Coursiers et à l'espace vert de la pointe du Moulin, notamment en favorisant le retrait des clôtures et en consolidant les liens depuis la piste multifonctionnelle du parc linéaire du Canal-de-Lachine.
- Bonifier le couvert végétal stratifié situé en bordure du canal de Lachine afin d'améliorer la biodiversité.
- Favoriser une plantation importante d'arbres et de végétaux dans les cours, les espaces publics et les aires de stationnement et de chargement.
- Favoriser la préservation et la valorisation des arbres, des espaces verts et des milieux naturels existants.
- Éviter la multiplication des voies d'accès menant aux aires de stationnement le long de la rue Mill.



Exemple de réhabilitation de silos, Musée Zeitz d'art contemporain d'Afrique, Capetown, Afrique du Sud (source : Artnews.com)

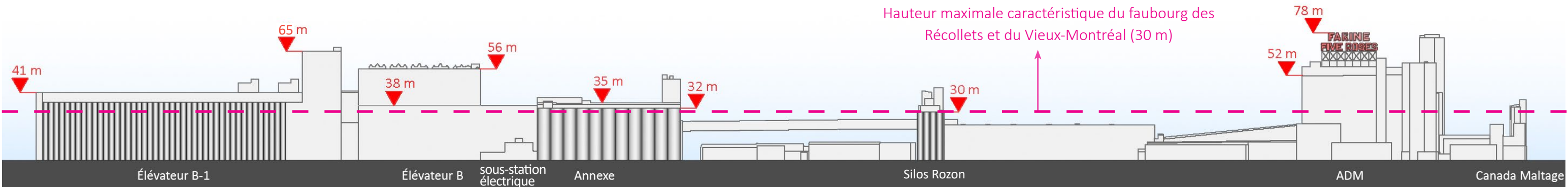


Schéma montrant la hauteur des composantes du « site-machine » en relation avec la hauteur maximale caractéristique du faubourg des Récollets

BALISES ENCADRANT LA FORME URBAINE (SUITE)

CADRE BÂTI ET INTERFACES

- Offrir un encadrement bâti le long de la rue Mill permettant l'implantation d'un alignement d'arbres publics.
- Assurer une implantation des bâtiments avec un retrait suffisant par rapport au parc linéaire du Canal-de-Lachine, de manière à assurer l'intégrité de cet espace public, notamment au cours de la construction et de l'entretien des bâtiments.
- Minimiser les impacts microclimatiques (ensoleillement, vent) sur le domaine public créés par toute nouvelle construction grâce à une implantation, une hauteur et une volumétrie appropriées.
- Tirer parti des conditions du site et de son environnement dans la conception d'un bâtiment, afin de réduire ses besoins énergétiques et d'améliorer le confort des occupants, notamment en favorisant la ventilation et l'éclairage naturels des espaces intérieurs.
- S'inspirer du caractère singulier de la pointe du Moulin et du génie du lieu pour créer des constructions et des aménagements uniques, compatibles à son environnement et faisant preuve d'innovation architecturale.
- S'inspirer des caractéristiques matérielles particulières du lieu pour concevoir les nouvelles interventions, notamment :
 - › la rationalité de l'architecture et l'expressivité des matériaux (béton, brique, métal);
 - › la forte perception des contrastes entre les pleins et les vides, les verticales et les horizontales, les volumes massifs puissants et les structures linéaires et aériennes légères;
 - › la patine des matériaux et les assemblages apparents qui créent des effets artistiques remarquables;
 - › la présence de plusieurs éléments mobiles tels que les trains, bateaux et tours marines, notamment pour l'art public.
- Favoriser l'aménagement de toitures végétalisées, en particulier lorsqu'elles sont visibles du silo n° 5 ou des parcours du REM et de l'axe Bonaventure, de même que dans les îlots de chaleur.
- Favoriser une distinction graduelle entre les espaces extérieurs publics et privés en évitant d'avoir recours aux barrières physiques.



Perspective illustrant le potentiel d'aménagement de la pointe du Moulin avec, au premier plan, le bassin Peel (Illustration présentée à titre indicatif - les aménagements pourraient différer.)



Coupe transversale schématique illustrant l'hypothèse d'aménagement conçue à partir des balises encadrant la forme urbaine vis-à-vis de la pointe du Moulin (Illustration présentée à titre indicatif - les aménagements pourraient différer.)

4.1.3

LA CITÉ-DU-HAVRE

› Brève description

La Cité-du-Havre est une presqu'île de conception humaine construite à même le fleuve par remblais successifs au pied du pont Victoria. Appelée « quai de garde » puis « jetée Mackay », elle servait à protéger Montréal des inondations printanières tout en abritant quelques fonctions portuaires. Dans les années 1960, cette jetée fut grandement remaniée, afin d'accueillir l'Exposition universelle et internationale de Montréal (Expo) en 1967. Sa forme actuelle et l'appellation Cité-du-Havre sont des héritages de cet événement.

Porte d'entrée véhiculaire de l'Expo 67, elle logeait plusieurs pavillons, dont Habitat 67, chef-d'œuvre de l'architecte Moshe Safdie connu internationalement. Aujourd'hui, après la démolition de plusieurs pavillons de l'Expo, la presqu'île est devenue un vaste espace vert majoritairement privé ponctué d'immeubles résidentiels et autres (bureaux, cinéma, entrepôt) ne disposant d'aucun service ou commerce de proximité à l'exception d'un dépanneur. Les qualités architecturales et artistiques du lieu se manifestent notamment par l'implantation en diagonale des voies piétonnes et des bâtiments de même que par la présence d'immeubles hérités d'Expo 67, dont Habitat 67, le musée d'art, l'administration de l'Expo et l'Expo-Théâtre.

On retrouve également sur la Cité-du-Havre un couvert végétal mature et diversifié, souvent non indigène et planté pour l'Expo 67, contribuant à la valeur paysagère du lieu et à la biodiversité du secteur. Le parc de Dieppe, situé sur la pointe, permet des activités comme les pique-niques, la pêche et le surf tout en offrant des vues spectaculaires sur le havre de Montréal. Par ailleurs, au fait de à son étroitesse et de sa localisation géographique, la Cité-du-Havre offre un contact visuel constant avec l'eau et des vues exceptionnelles sur le fleuve, les îles, la ville, le port de Montréal, le « site-machine », dont l'enseigne Farine Five Roses et le silo n° 5.

Compte tenu des caractéristiques du territoire et de son importance historique, les balises d'aménagement ci-dessous précisent la forme urbaine souhaitée pour soutenir la poursuite du développement d'un milieu de vie mixte à dominante résidentielle, mais dont l'implantation demeurera respectueuse de la préservation de ses valeurs patrimoniales et écologiques. Plusieurs de ces balises se retrouvent déjà dans le Règlement d'urbanisme de l'arrondissement de Ville-Marie.



Etat actuel du sous-secteur de la Cité-du-Havre (source : Google Earth)



Photo aérienne de la Cité-du-Havre (source : Google Earth)



Photo aérienne de 1967 (source : inconnue)

PRINCIPAUX ÉLÉMENTS PATRIMONIAUX D'INTÉRÊT

- a. Administration portuaire de Montréal
- b. Ancien musée d'art
- c. Ancien pavillon de l'Expo-Théâtre
- d. Habitat 67

ESPACES VERTS PUBLICS

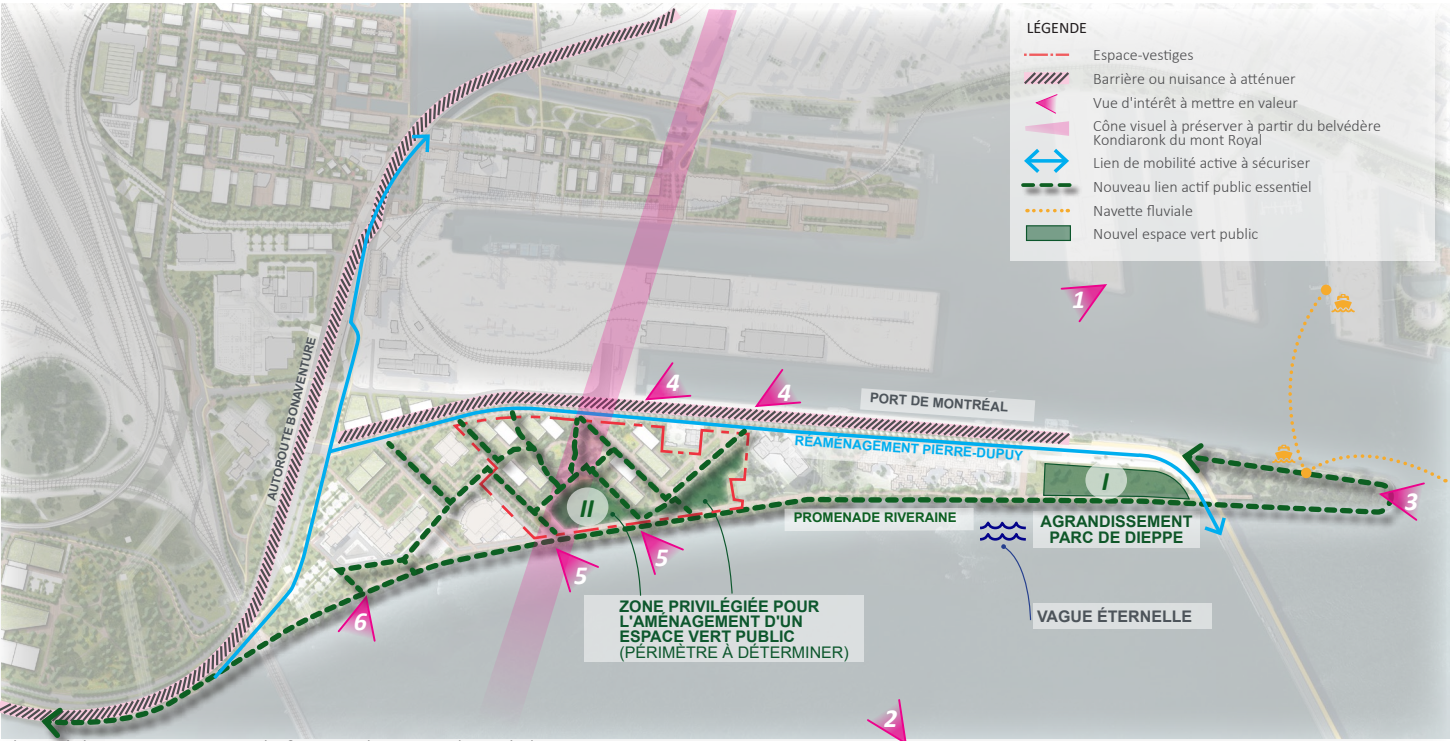
- I. Parc de Dieppe agrandi
- II. Nouvel espace vert public dans l'Espace-vestiges

VUES VERS LE SOUS-SECTEUR

- 1. Quai Alexandra vers la Cité-du-Havre
- 2. Parc Jean-Drapeau vers la Cité-du-Havre

VUES DEPUIS LE SOUS-SECTEUR

- 3. Belvédère du parc de Dieppe vers le Havre de Montréal
- 4. Sentier existant vers activités portuaires et Vieux-Montréal
- 5. Sentier existant vers Parc Jean-Drapeau
- 6. Belvédère vers pont Victoria



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



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

BALISES ENCADRANT LA FORME URBAINE

ACTIVITÉS

- Consolider l’espace vert de la pointe pour mettre en valeur Habitat 67 depuis le Vieux-Port de Montréal et améliorer l’accessibilité au parc de Dieppe et à la vague éternelle :
 - envisager l’agrandissement du parc de Dieppe à même le terrain vacant adjacent.
- Créer un espace vert public sur une partie de l’Espace-vestiges situé en bordure du fleuve pour mettre en valeur le patrimoine bâti et paysager du site.
- Consolider l’habitation au cœur de la Cité-du-Havre en continuité avec les bâtiments résidentiels existants tout en prenant en compte les activités portuaires situées à proximité afin d’atténuer leurs nuisances.
- Consolider et diversifier la vocation économique et culturelle de la partie sud de la Cité-du-Havre.
- Favoriser l’implantation de commerces et de services de proximité :
 - miser sur la création d’un pôle regroupant les activités commerciales, communautaires et institutionnelles pour établir une synergie entre eux;
 - miser sur un emplacement facilement accessible en transports actifs et collectifs et visible de l’avenue Pierre-Dupuy;
 - privilégier un emplacement à proximité des secteurs à vocation économique et résidentielle de la Cité-du-Havre;
 - étudier la possibilité d’implanter les commerces et services de proximité dans l’ancien musée d’art.
- Développer les activités récréotouristiques et culturelles en tirant parti de la proximité du fleuve, du Vieux-Montréal et du canal de Lachine et du lien historique avec le parc Jean-Drapeau hérité d’Expo 67.



Plan du site d'Expo 67 illustrant l'organisation spatiale angulée de la Cité-du-Havre et accentuant la relation visuelle avec les îles (source : Wikipedia)



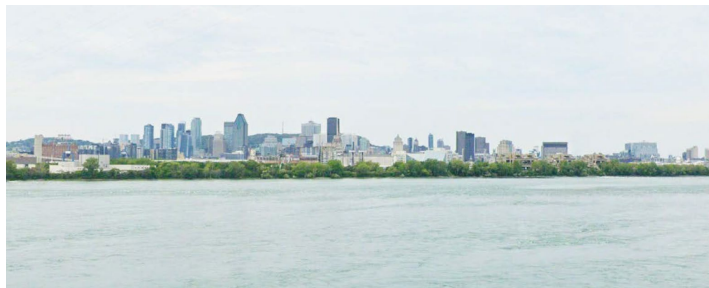
Extrait du plan souvenir officiel Expo 67 pour le secteur de la Cité-du-Havre (source : Wikipedia)



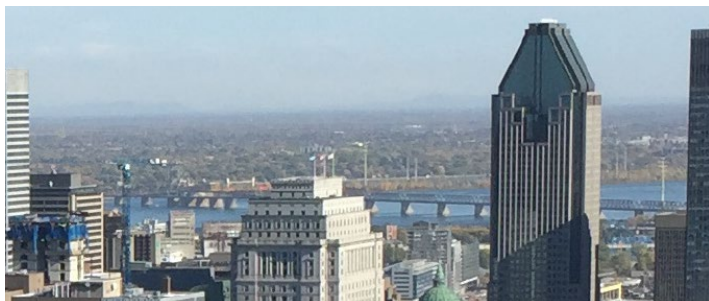
Vue d'Habitat 67 le long de l'avenue Pierre-Dupuy



Vue vers le Vieux-Montréal et le centre-ville depuis la Cité-du-Havre



Vue de l'écrin végétal le long de la rive depuis le pont Victoria (source : Sid Lee)



Vue à partir du belvédère Kondiaronk du mont Royal (source : Canvar)

PAYSAGE URBAIN

- Miser sur les caractéristiques morphologiques de la Cité-du-Havre permettant de nombreux accès à l’eau et des panoramas saisissants sur la ville, le fleuve, les îles et les ponts :
 - réhabiliter, consolider et conserver le caractère naturel des berges du fleuve tout en aménageant une promenade riveraine accessible au public;
 - aménager une promenade piétonne verdoyante et séparée des voies cyclables, le long de l’avenue Pierre-Dupuy, comportant des points d’arrêt et d’observation pour permettre d’apprécier les vues sur Habitat 67, le Vieux-Montréal, le centre-ville et les activités portuaires;
 - mettre en valeur la forme allongée de la Cité-du-Havre en offrant des ouvertures visuelles transversales vers le bassin Bickerdike et le fleuve.
- Conserver l’important couvert végétal mature de la Cité-du-Havre, notamment les plantations historiques associées aux aménagements d’Expo 67, et adapter l’implantation des nouvelles constructions en conséquence :
 - effectuer un relevé des arbres et de la biodiversité et évaluer la valeur écologique de l'Espace-vestiges.
- Préserver les vues d’intérêt depuis et vers le mont Royal, afin de maintenir la relation fleuve-montagne.
- Mettre en valeur le bâtiment de l’Administration portuaire de Montréal depuis l’axe Bonaventure en exigeant un retrait important pour tout nouvel immeuble construit à proximité.
- Relation des bâtiments avec l’avenue Pierre-Dupuy :
 - adopter le mode d'implantation existant sur la Cité-du-Havre qui respecte un angle de 45 degrés le long de l'avenue Pierre-Dupuy;
 - intégrer un premier plan de façade de bâtiment d'une hauteur réduite le long de l'avenue Pierre-Dupuy;
 - assurer la prédominance de l’ancien musée d’art depuis l’avenue Pierre-Dupuy en évitant la construction d’un nouveau bâtiment dans sa cour avant et sur son esplanade.

PATRIMOINE BÂTI ET ARCHÉOLOGIQUE

- Préserver le complexe Habitat 67 en assurant le maintien et la lisibilité de ses éléments caractéristiques.
- Préserver le bâtiment de l’Administration portuaire de Montréal et ses œuvres sculpturales exploitant la plasticité du béton dans les trois entrées du bâtiment, de même que le mobilier urbain d’origine comme les bancs à proximité.
- Réhabiliter l’ancien musée d’art en privilégiant un usage commercial, communautaire ou institutionnel compatible d’accès public.
- Actualiser l’esplanade reliant l’ancien musée d’art et l’ancien Expo-Théâtre. Considérer la restauration de certaines parties à proximité des bâtiments afin de les mettre en valeur dans leur contexte original.
- Préserver l’ancien Expo-Théâtre, dont le volume dialogue avec le bâtiment de l’ancien musée d’art. Considérer la restauration de la forme et des proportions des ouvertures en façade.
- Préserver les éléments caractéristiques d’intérêt du pont de la Concorde en basant les interventions sur une documentation adéquate afin d’en conserver les qualités.
- Conserver les tracés et réinterpréter la matérialité des aménagements au sol à 45 degrés datant de l’Expo 67, notamment dans le secteur de l’Espace-vestiges.
- Conserver tels quels, à l’état d’artefact, un certain nombre de dalles de béton, bases en béton du mobilier urbain disparu, enseignes directionnelles, ainsi que les vestiges des Symboles de l’humanité :
 - effectuer un relevé d'arpentage et de caractérisation des vestiges d'Expo 67 sur l'Espace-vestiges.
- Étudier la possibilité de reconstituer certains éléments de mobilier urbain pour faciliter l’interprétation des vestiges en indiquant qu’il ne s’agit pas d’originaux.
- Conserver les traces des bassins et évaluer la possibilité de les restaurer.
- Restaurer la sculpture-fontaine la Giboulée, si son état le permet, et la mettre en valeur par la réhabilitation d’une esplanade riveraine et sa connexion à un réseau piétonnier.
- Mettre en valeur l’œuvre Lunatique du sculpteur Richard Turner, notamment en favorisant :
 - le retrait des espaces de stationnement en bordure;
 - la conservation des tilleuls et la trace de ce bassin;
 - la restauration de l’ancien bassin.
- Encourager l’interprétation des bâtiments, vestiges et traces de l’Expo 67 dans l’ensemble de la Cité-du-Havre en cohérence avec les interventions similaires au parc Jean-Drapeau.



Sculpture-fontaine la Giboulée



Ancien Expo-Théâtre converti en studios de cinéma Mel's



Habitat 67, source d'inspiration pour une architecture iconique et unique



Vue aérienne des bâtiments en construction de la Cité-du-Havre en vue de l'Expo 67 (source : <https://expo67.ncf.ca>)

TRAME URBAINE ET AMÉNAGEMENTS

- Conserver et consolider la structure d'organisation diagonale du site et les principes d'implantation pavillonnaire propres aux aménagements de l'Expo 67.
- Privilégier la construction de nouveaux bâtiments en bordure de l'avenue Pierre-Dupuy, en évitant les implantations à proximité du fleuve et en minimisant l'impact sur les espaces boisés.
- Favoriser un faible taux d'implantation des bâtiments afin de préserver la végétation et l'implantation pavillonnaire des bâtiments.
- Maintenir le caractère verdoyant de la Cité-du-Havre et l'impression de bâtiments construits dans un espace vert en favorisant la création de parcours piétonniers, la préservation du couvert boisé existant et la plantation d'arbres et de végétaux en abondance.
- Miser sur la réutilisation des voies de circulation existantes héritées d'Expo 67 pour assurer l'accessibilité publique à l'Espace-vestiges et au secteur à vocation économique de la Cité-du-Havre, notamment par leur cession dans le domaine public ou l'établissement de servitudes :
 - › améliorer le traitement et la visibilité des accès depuis l'avenue Pierre-Dupuy, afin que l'on se sente invité à les emprunter;
 - › prévoir l'implantation de traverses piétonnes sécurisées sur l'avenue Pierre-Dupuy;
 - › limiter la circulation véhiculaire sur l'Espace-vestiges au profit des déplacements actifs.
- Interdire l'aménagement d'aires de stationnement extérieures ainsi que l'agrandissement des aires existantes.
- Envisager l'intégration d'œuvres d'art qui marquent l'esprit du lieu tout en s'inscrivant dans la contemporanéité.



Réutilisation des voies de circulation existantes datant d'Expo 67

CADRE BÂTI ET INTERFACES

- Inscrire toute nouvelle construction ou nouvel aménagement dans l'esprit du lieu, axé sur l'innovation souvent associée à l'Expo et Habitat 67.
- Privilégier l'articulation de la volumétrie des bâtiments, en rappel des nombreux pavillons d'Expo 67, en favorisant une diversité de formes architecturales.
- Prendre en compte la hauteur des bâtiments existants et favoriser une gradation des hauteurs, afin d'éviter une rupture d'échelle trop importante entre les bâtiments.
- Minimiser les impacts microclimatiques (ensoleillement, vent) de toute nouvelle construction sur le domaine public avec une implantation, une hauteur et une volumétrie appropriées.
- Tirer parti des conditions du site et de son environnement dans la conception d'un bâtiment, afin de réduire ses besoins énergétiques et d'améliorer le confort des occupants, notamment en favorisant la ventilation et l'éclairage naturels des espaces intérieurs.
- S'inspirer des caractéristiques matérielles particulières du lieu pour concevoir les nouvelles interventions, notamment la forte présence de la végétation et du béton.
- Éviter les entrées de garage sur une façade donnant sur l'avenue Pierre-Dupuy.
- Favoriser une distinction graduelle entre les espaces extérieurs publics et privés en évitant d'avoir recours aux barrières physiques.



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

4.1.4 LE PARC D'ENTREPRISES DE LA POINTE- SAINT-CHARLES

Brève description

Le PEPSC est occupé principalement par quelques entreprises en audiovisuel, en technologies de l'information et en communication comportant de vastes stationnements de surface. Les studios de cinéma présents dans le PEPSC ont des retombées importantes pour Montréal. Malgré la proximité du fleuve et du centre-ville, les contraintes de construction en lien avec la contamination et la capacité portante du sol, l'absence de services et commerces de proximité, l'enclavement du site et l'environnement général peu convivial pour les déplacements actifs rendent ce territoire peu attractif et sous-utilisé. La faible desserte en transport collectif et l'absence de trottoirs et de pistes cyclables accroissent la dépendance envers l'automobile et portent les entreprises à construire de vastes aires de stationnement extérieures, ce qui nuit à la densification du territoire.

Toutefois, la reconstruction annoncée de l'autoroute Bonaventure en boulevard urbain est une occasion de mettre en valeur le PEPSC. En effet, ce projet propose de dégager les rives du fleuve pour aménager une promenade riveraine continue du centre-ville jusqu'à l'arrondissement de Verdun. Ce nouveau lien permettra de connecter le PEPSC aux quartiers environnants grâce à un parcours sécuritaire et convivial pour les déplacements actifs offrant des accès au fleuve. La reconstruction de l'autoroute Bonaventure facilitera également la desserte en transport collectif du PEPSC et embellira ce parcours d'entrée de ville.

Afin de maximiser les retombées positives de ce développement sur le PEPSC, l'encadrement des projets immobiliers est requis. Les balises d'aménagement suivantes précisent ainsi la forme urbaine souhaitée pour transformer ce secteur d'emploi en un milieu attrayant, diversifié et verdoyant permettant d'attirer des entreprises et d'offrir un cadre agréable. Elles prennent également en considération les besoins particuliers de l'industrie du cinéma dans ce sous-secteur, notamment la polyvalence de l'occupation de ses terrains.



Etat actuel du sous-secteur du PEPSC (source : Google Earth)

BREF HISTORIQUE

Le parc d'entreprises de la Pointe-Saint-Charles (PEPSC) a été construit à même le fleuve par remblais successifs entre le pont Victoria et le pont de l'Île-des-Sœurs. Une partie du sous-secteur a même servi de site d'enfouissement pour la Ville de Montréal pendant plusieurs années. Dans les années 1960, les berges furent grandement remaniées pour accueillir un immense stationnement pour l'Expo 67 (Autoparc Victoria) et pour permettre la construction de l'autoroute Bonaventure. En 1973, une piste d'atterrissage pour les petits avions (Adacport) fut aménagée sur le stationnement, mais abandonnée quelques années plus tard. En 1986, un parc de recherche et de haute technologie « Technoparc de Montréal » fut créé sur le site. À la suite de la fusion municipale, il fut renommé PEPSC.

ESPACES VERTS PUBLICS

- I. Parc au pied du pont de l'Île-des-Sœurs
- II. Parc du PEPSC
- III. Promenade riveraine

VUES VERS LE SOUS-SECTEUR

- 1. Vues vers le fleuve depuis la structure du REM
- 2. Vue panoramique vers le fleuve depuis la promenade riveraine

LÉGENDE

- Vue d'intérêt à préserver
- Barrière ou nuisance à atténuer
- Nouveau lien actif public essentiel
- Verdissement



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

BALISES ENCADRANT LA FORME URBAINE

ACTIVITÉS

- Consolider les activités en audiovisuel, en technologies de l’information et en communication tout en permettant la diversification (bureau, industriel léger) :
 - › favoriser le développement d’espaces de bureaux locatifs, afin d’attirer les entreprises désirant s’installer temporairement à proximité des lieux de tournage et des ateliers de postproduction;
 - › soutenir la création d’un campus d’affaires avec services intégrés (cafétéria, conciergerie, garderie, etc.).
- Développer les filières économiques complémentaires aux activités existantes en agroalimentaire et en logistique du transport et moins génératrices de nuisances comme :
 - › l’agriculture urbaine à des fins de production et les industries de transformation alimentaire (microbrasserie, boulangerie, traiteur);
 - › la logistique innovante et écologique de transport de marchandises et les services en logistique (gestion, courtage, optimisation).
- Favoriser la mutualisation des unités de stationnement et une flexibilité dans leur utilisation, notamment à des fins de tournage.
- Favoriser l’utilisation des toitures à des fins d’agriculture urbaine, en particulier celles des studios de cinéma.
- Permettre l’implantation de commerces et de services de proximité.
- Soutenir la création d’un espace vert public d’envergure au pied du pont de l’Île-des-Sœurs et connecté à la promenade riveraine.
- Tirer parti de la présence d’un terrain non aménagé sous l’emprise d’une ligne à haute tension traversant le PEPSC à proximité du pont Victoria afin d’aménager un espace vert public.



Culver studios, Studios cinématographiques, Los Angeles (source : Archdaily)

PAYSAGE URBAIN

- Miser sur la proximité du fleuve, la reconstruction de l’autoroute Bonaventure en boulevard urbain et la présence d’une servitude de non-construction longeant cette dernière pour :
 - › aménager un parcours routier apaisé et verdoyant, bordé par un couvert végétal stratifié et préservant des vues panoramiques sur le fleuve Saint-Laurent et le pont Victoria;
 - › soutenir l’aménagement d’une promenade riveraine pour les déplacements actifs en intégrant des points de repos et d’observation mettant en valeur les vues sur le fleuve Saint-Laurent et le pont Victoria, afin d’offrir une expérience apaisante et contemplative.
- Éviter l’aménagement d’aires de stationnement en cour avant, en particulier le long du futur boulevard Bonaventure.
- Prendre en compte les vues depuis les corridors ferroviaires de passagers et du REM, afin de :
 - › favoriser le verdissement des corridors par une plantation stratifiée de végétaux;
 - › tenir compte des vues en contrebas en portant une attention particulière à l’aménagement des cours et des toits visibles depuis ces parcours.



Paysage urbain du quartier Angus - Maison des infirmières et infirmiers (source : Lemay)



CHANGE UP Ground Educational and Research Facilities, Pohang, Corée du Sud (source : Archdaily)

TRAME URBAINE ET AMÉNAGEMENTS

- Créer des voies publiques au cœur des îlots à construire en privilégiant l’aménagement de passages piétonniers et de liens cyclables bordés d’arbres et de végétaux, afin de réduire les temps de parcours des piétons et des cyclistes.
- Prendre en considération la gestion des eaux pluviales dans la structuration des espaces libres, en privilégiant des infrastructures vertes, telles que les saillies ou les noues drainantes, si les conditions des sols le permettent.
- Favoriser une plantation importante d’arbres et de végétaux dans les cours, particulièrement dans les aires de stationnement extérieures existantes.
- Favoriser la construction de stationnements étagés ou l’aménagement d’aires de stationnement extérieures écoresponsables visant un verdissement massif et une gestion durable des eaux pluviales et de la neige.
- Éviter l’aménagement de zones de chargement en cour avant.
- Limiter le nombre de voies d’accès véhiculaires et réduire la largeur des entrées charretières pour sécuriser le parcours des piétons et des cyclistes.

CADRE BÂTI ET INTERFACES

- Offrir un bon encadrement de la rue et réduire le parcours du piéton avec un front bâti implanté à proximité de l’emprise d’une voie publique (maximum 4 m) et d’une limite latérale d’un lot.
- Favoriser le découpage du volume et limiter la longueur d’un plan de façade continu d’un bâtiment (maximum 50 m), afin de rythmer le parcours du piéton et de contribuer à son attrait.
- Aménager des rez-de-chaussée de bâtiments accueillants, en prévoyant notamment une fenestration généreuse et des accès à tout bâtiment faisant face au domaine public.
- Marquer l’entrée principale d’un bâtiment par un traitement architectural particulier permettant au piéton de la repérer facilement.
- Localiser l’entrée principale d’un bâtiment sur une façade faisant face à une voie publique. Lorsqu’un bâtiment donne sur la rue Marc-Cantin ou le boulevard Bonaventure et une rue transversale, localiser l’entrée principale sur une rue transversale.
- Tirer parti des conditions du site et de son environnement dans la conception d’un bâtiment, afin de réduire ses besoins énergétiques et d’améliorer le confort des occupants, notamment en favorisant la ventilation et l’éclairage naturels des espaces intérieurs.
- Encourager l’aménagement de toitures végétalisées, en particulier lorsqu’elles sont visibles depuis les parcours du REM.
- Favoriser une diversité dans la forme des bâtiments et permettre une variété de matériaux de parement de qualité, afin de contribuer à l’attrait des parcours d’entrée de ville et de participer à l’identité propre au PEPSC.



Image d’ambiance montrant le potentiel d’aménagement de la promenade riveraine le long de l’axe Bonaventure (Illustration produite par Rousseau Lefebvre et présentée à titre indicatif - les aménagements pourraient différer.)



V. LA MISE EN ŒUVRE ET LE SUIVI

5.1

LA STRATÉGIE DE MISE EN VALEUR

Afin d’assurer une cohérence dans le redéveloppement du secteur Bridge-Bonaventure de même qu’une adéquation entre les projets immobiliers et les interventions requises sur le domaine public, la stratégie de la Ville repose sur six principes fondamentaux.

1. ADOPTION D’UN PDMV ET D’UN RÈGLEMENT MODIFIANT LE PLAN D’URBANISME POUR CONCRÉTISER LA VISION COMMUNE DU SECTEUR BRIDGE-BONAVENTURE

Le PDMV constitue un cadre général d’aménagement servant à guider la transformation du secteur et à assurer sa cohérence d’ensemble. Les objectifs et les balises d’aménagement y figurant guideront la conception des interventions sur le domaine public et des projets immobiliers.

Pour que les orientations d'aménagement proposées dans le PDMV puissent se transposer dans la réglementation, des modifications au Plan d'urbanisme devront être effectuées. Ces modifications sont essentielles afin d'assurer une cohérence dans la vision d'avenir du secteur Bridge-Bonaventure.

Un plan d’action priorisant les interventions en fonction de leurs effets de levier

La mise en valeur du secteur Bridge-Bonaventure nécessitera de nombreuses interventions de la Ville et de différents partenaires. Afin d’établir, le plus rapidement possible, les conditions gagnantes de la mise en valeur du secteur, une priorisation des interventions en fonction de leurs effets de levier est nécessaire. Pour ce faire, un plan d’action accompagne le PDMV. Celui-ci précise les interventions à réaliser et les principales parties prenantes impliquées, tout en établissant un phasage. Il s’agit du principal outil de suivi de la mise en œuvre du PDMV. Ce plan d’action est décrit dans la section 5.2.

2. RÉVISION DE CERTAINS PARAMÈTRES RÉGLEMENTAIRES EN ARRONDISSEMENT POUR METTRE EN PLACE LES FONDATIONS DE LA MISE EN VALEUR DU SECTEUR

Pour assurer une cohérence avec les objectifs et les balises d’aménagement décrites au PDMV de même qu’une concordance avec les modifications apportées au Plan d’urbanisme, des modifications seront effectuées dans la réglementation des arrondissements. Elles guideront les projets immobiliers en cohérence avec la vision d’avenir soutenue par le Plan directeur.

3. CONDITIONS GAGNANTES À L’INTRODUCTION D’HABITATIONS DANS CERTAINS SOUS-SECTEURS

À l’exception de la Cité-du-Havre, où la construction de logements est permise depuis plusieurs années, l’habitation n’est pas souhaitée dans les sous-secteurs du triangle de la pointe Saint-Charles Nord, du bassin Wellington et ses abords et de la pointe du Moulin tant que les conditions gagnantes à son introduction ne seront pas réunies. En effet, les enjeux de mobilité découlant notamment de l’enclavement du secteur, l’absence de services de proximité et la présence de sources de nuisances et de risques de sécurité civile ne permettent pas, actuellement, la création de milieux de vie mixtes, sains et intégrés aux quartiers avoisinants. Afin de remédier à la situation et d'atteindre cet objectif, le PDMV énonce plusieurs conditions à remplir. Ces conditions impliquent toutefois la poursuite d’analyses visant à confirmer la faisabilité technique et financière de certaines interventions ainsi que l’établissement d’ententes avec les parties prenantes concernées. Plus concrètement, ces conditions et les prérequis à l’habitation qui en découlent sont les suivants :



Le bassin Wellington, aux abords du bassin Peel.

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

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

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

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

5.1

LA STRATÉGIE DE MISE EN VALEUR

4. AUTORISATION DE L'HABITATION PAR PROJET AVEC L'OUTIL RÉGLEMENTAIRE APPROPRIÉ POUR ASSURER LA CRÉATION DE MILIEUX DE VIE MIXTES, SAINS ET INTÉGRÉS AUX QUARTIERS ENVIRONNANTS

Considérant l'ampleur et la complexité du territoire Bridge-Bonaventure, il est souhaité de changer d'échelle de planification pour travailler de façon plus précise sur des projets. Le PDMV servira de guide à leur élaboration. Cette stratégie facilite leur conception en réduisant la taille du territoire visé tout en assurant une cohérence dans le développement du territoire avec le PDMV. Chacun de ces projets comportant de l'habitation sera soumis à une consultation publique et sera approuvé avec l'outil réglementaire approprié en suivant le processus légal prescrit.

L'approche par projet permet d'accompagner celui-ci d'une entente conclue avec la Ville, notamment sur la prise en charge par les propriétaires du coût et de la réalisation de certains aménagements et travaux d'infrastructures, sur la réhabilitation et la mise en valeur du patrimoine bâti et sur la cession d'un terrain destiné à un parc public, à un projet de mutualisation des besoins en équipements collectifs ou à un projet d'inclusion de logements sociaux, abordables et familiaux.

Approche par projet intégré pour des zones particulières

Considérant que la taille de certains îlots nécessite la création de voies de circulation et d'espaces verts publics, une approche par projet intégré est proposée afin d'assurer un développement harmonieux du territoire. Cette approche vise également à éviter la multiplication des autorisations réglementaires tout en offrant de la flexibilité aux promoteurs dans la conception de ces projets intégrés, afin de prendre en compte les contraintes et les possibilités reliées au site et à son contexte.

Concrètement, un propriétaire ou un promoteur souhaitant développer un projet immobilier comportant de l'habitation sur un terrain inclus dans l'une des zones établies sur le plan ci-contre élaborera un plan d'ensemble couvrant la totalité de la zone à partir des objectifs et des balises d'aménagement figurant au PDMV. Ce plan sera évalué par l'arrondissement et intégré dans la réglementation suivant le processus d'approbation réglementaire approprié.

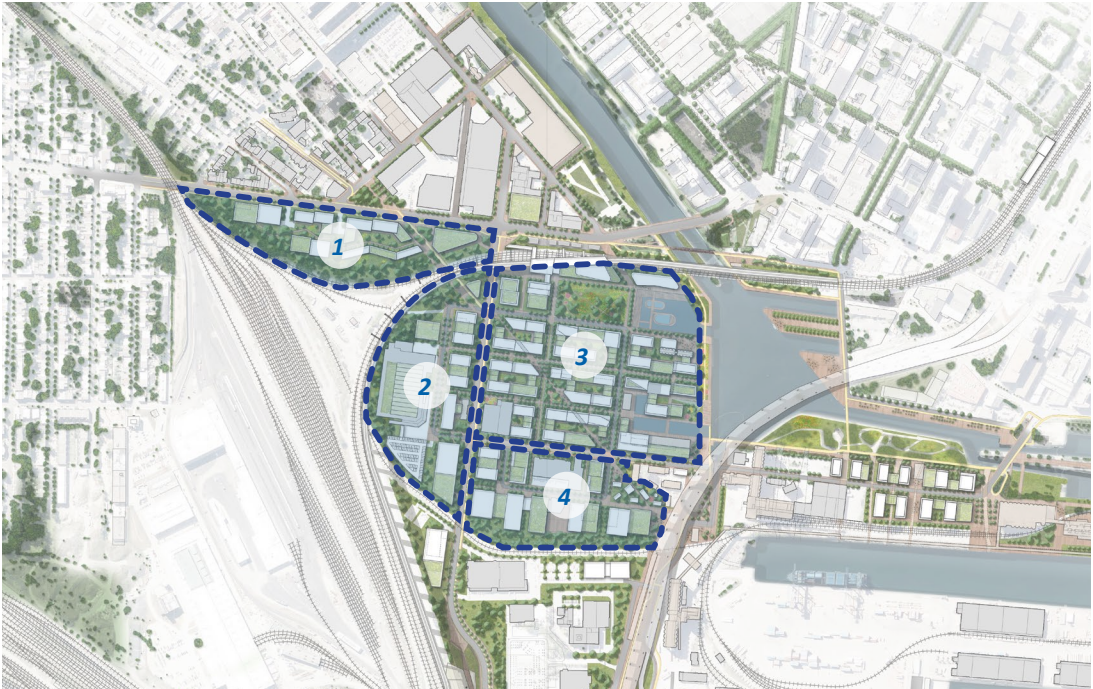
Cette mesure favorise la collaboration entre les propriétaires des terrains visés afin d'assurer une cohérence d'ensemble entre chacun des projets immobiliers, notamment dans la localisation des voies de circulation et des espaces verts publics. Elle favorise également la recherche de solutions innovantes dans un échange ouvert entre la Ville et les promoteurs au moment de la conception d'un projet intégré.

QU'EST-CE QU'UN PLAN D'ENSEMBLE ?

Le plan d'ensemble consiste en une proposition de développement concerté entre un ou plusieurs propriétaires pour un territoire donné. Ce plan comprend une proposition de développement sous forme de plan d'implantation et intégrant plusieurs représentations visuelles en 2D et en 3D afin de bien exposer le projet immobilier envisagé. Il est également accompagné d'une démonstration du respect de la vision du PDMV de même que des principaux éléments normatifs de la réglementation, notamment le COS et les hauteurs.



Intervention structurante : implantation d'une station du REM aux abords des rues Bridge et Wellington



Plan des zones où un plan d'ensemble sera élaboré

5. MISE EN PLACE D'UNE STRATÉGIE POUR ATTIRER DES ENTREPRISES DANS DES CRÉNEAUX INDUSTRIELS D'AVENIR GRÂCE À LA CRÉATION D'UNE ZONE D'INNOVATION MÉTROPOLITAINE

La PDMV soutient le renforcement de la vocation économique du secteur Bridge-Bonaventure. En plus de miser sur la création de milieux de vie et d'emplois attrayants, la Ville mettra en place une stratégie pour attirer des entreprises, par exemple en bonifiant et en adaptant les programmes de subvention existants au contexte du secteur. De plus, elle souhaite également que le secteur devienne la porte d'entrée d'une vaste zone d'innovation le long du canal de Lachine s'appuyant sur les technologies propres, la mobilité durable, les industries créatives et culturelles et le manufacturier innovant. Enfin, elle souhaite mettre sur pied un mécanisme d'accompagnement des entreprises et des campagnes de promotion du territoire.

6. DIVERSIFICATION DES SOURCES DE FINANCEMENT POUR PERMETTRE LA RÉALISATION DES INTERVENTIONS SOUTENUES PAR LE PDMV

Pour mettre en valeur le secteur Bridge-Bonaventure et permettre la création de milieux de vie mixtes, sains et intégrés aux quartiers environnants, le Plan directeur de mise en valeur propose une série d'interventions structurantes. Face à l'ampleur de ces interventions, une diversification des sources de financement apparaît requise pour assurer leur concrétisation.

Pour ce faire, la Ville doit miser sur l'ensemble des outils à sa disposition ainsi que sur une participation financière de ses partenaires publics et privés. À cet égard, rappelons que les gouvernements du Québec et du Canada disposent de nombreuses propriétés dans le secteur par l'intermédiaire de leurs sociétés publiques ou parapubliques (SIC, SCHL, PJCCI, Casiloc et Ivanhoé Cambridge).

En sus de cette participation de ses partenaires, la Ville examinera la possibilité d'adopter un nouveau règlement pour assujettir la délivrance d'un permis de construction ou de lotissement au paiement de redevances au développement pour financer certaines infrastructures ou des équipements municipaux, tout en prenant en compte les charges déjà imposées aux promoteurs par la réglementation municipale et l'ARTM (redevances pour le REM). Ce règlement pourrait donc s'ajouter à la liste des outils de financement à la disposition de la Ville, tels que le Règlement sur les ententes relatives à des travaux municipaux, le Règlement pour une métropole mixte (RMM) et le Règlement relatif à la cession d'un terrain ou au versement d'une somme aux fins d'établissement, de maintien et d'amélioration de parcs et de terrains de jeux et de préservation d'espaces naturels ou destinés à un centre de service scolaire, sur le territoire de la Ville de Montréal.

5.2

LE PLAN D'ACTION

La présente section précise les moyens de mise en œuvre de la Ville de Montréal pour atteindre les objectifs fixés par le Plan directeur de mise en valeur. Elle indique également les principales parties prenantes impliquées pour chacune des interventions proposées. En effet, puisque la Ville n’a pas la maîtrise foncière de la plupart des terrains situés dans le secteur, elle doit compter sur la collaboration et la mobilisation de l’ensemble des parties prenantes concernées, qu’elles soient publiques ou privées.

Ainsi, afin d’assurer une cohérence dans le développement du secteur Bridge-Bonaventure, la Ville souhaite établir une bonne communication entre les parties prenantes ainsi qu’avec la population intéressée tout au long de la mise en œuvre du Plan directeur, qui s’échelonnera sur plusieurs années. Le maintien, de façon pérenne, de la table de concertation mise sur pied par la Ville constituera en ce sens un facteur clé du succès de la mise en œuvre.

De plus, la mise en valeur du secteur Bridge-Bonaventure nécessitera une priorisation des interventions en matière d’aménagement et de travaux d’infrastructures compte tenu de l’envergure des investissements à consentir. Plusieurs études et travaux majeurs devront être réalisés préalablement à une intensification des activités et à l’introduction de l’habitation. Considérant les enjeux de mobilité et de cohabitation des usages ainsi que la pression immobilière anticipée, le phasage a été déterminé en fonction de l’effet de levier des moyens de mise en œuvre proposés afin d’offrir, le plus rapidement possible, les conditions gagnantes de sa mise en valeur. Naturellement, il importe de souligner que ce phasage est présenté à titre indicatif et qu’il pourrait évoluer. Pour simplifier la lecture, les moyens de mise en œuvre sont répartis en six grandes catégories, décrites sous forme de tableaux :

- › Études
- › Acquisitions, servitudes ou ententes
- › Interventions sur le domaine public
- › Encadrement du domaine privé
- › Concertation
- › Programmes, promotion et aide aux entreprises

MOYENS DE MISE EN ŒUVRE DE LA VILLE DE MONTRÉAL	PRINCIPALE PARTIE PRENANTE*	TERME Court = moins de 5 ans Moyen = moins de 10 ans Long = plus de 10 ans
ÉTUDES		
Évaluer le potentiel de développement d’activités économiques pour le secteur Bridge-Bonaventure et les besoins immobiliers qui en découlent	-	en cours
Évaluer la faisabilité technique et financière de la réutilisation du pont pivotant CN-du Port comme franchissement au-dessus du canal de Lachine	Parcs Canada	en cours
Évaluer la faisabilité technique et financière de l’ajout de liens pour les déplacements actifs sur le pont Clément, au-dessus de l’émissaire St-Pierre et reliant le parc Marguerite-Bourgeoys au parc au pied du pont de l’Île-des-Sœurs	PJCCI	en cours
Établir les besoins en équipements collectifs (scolaires, sportifs, culturels, communautaires) pour développer un projet intégré et cibler un terrain pour l’accueillir	CSSDM	court
Évaluer la faisabilité technique et financière de l'ajout d'un lien pour les déplacements actifs sous les voies ferrées dans l'axe des rues Centre et Oak	CN, SIC, CDPQ Infra	court
Demander à CDPQ Infra d’évaluer les impacts et la faisabilité technique et financière de l’implantation d’une nouvelle station du REM dans le secteur de planification	CDPQ Infra	en cours
Produire des lignes directrices d’aménagement du domaine public en fonction de sous-secteurs	SIC, PJCCI, APM, Parcs Canada	court à moyen
Évaluer la faisabilité technique et financière d'implanter un réseau thermique urbain	SIC, Énergir	court
Étudier les besoins et la possibilité de modifier le parcours de la navette fluviale existante reliant le Vieux-Port, le parc Jean-Drapeau et la marina de Longueuil ou de créer un nouveau parcours, afin de desservir la Cité-du-Havre	SVPM, SPJD, APM, Longueuil, Navettes maritimes du Saint-Laurent inc.	moyen
Étudier la possibilité de modifier le plan de camionnage de la Ville	Ministère des Transports	moyen
Collaborer avec la STM pour l’amélioration de la desserte et de l’efficacité du transport par autobus	STM, CDPQ Infra, SPJD	en continu
ACQUISITION, SERVITUDE OU ENTENTE		
Négocier la cession dans le domaine public de la Ville des rues Mill, Oak, des Irlandais et Riverside, ainsi que du pont Mill	SIC	en cours
Négocier l’acquisition de terrains pour l’aménagement de certains espaces verts publics	SCHL, CDPQ Infra, SIC	en cours et court
Établir des ententes avec les entreprises de vélopartage et d’autopartage pour desservir le territoire	BIXI, Communauto, STM	court et moyen
Évaluer les modalités d’aménagement de la promenade riveraine sur la Cité-du-Havre	Groupe TVA, APM, propriétaires fonciers	moyen
Réserver un site pour accueillir un projet de mutualisation des besoins en équipements collectifs (scolaire, sportif, culturel, communautaire), le cas échéant	CSSDM, SIC	moyen
Évaluer les modalités de l’aménagement d’un passage public pour les déplacements actifs sur une partie du terrain occupé par le poste Viger d’Hydro-Québec	APM, Hydro-Québec	long
Mobiliser l’ensemble des programmes et leviers municipaux et gouvernementaux afin de faciliter la réalisation de logements abordables en s’appuyant sur le Chantier Montréal abordable	Propriétaires fonciers	continu
Utiliser le Règlement relatif à la cession d'un terrain ou au versement d'une somme aux fins d'établissement, de maintien et d'amélioration de parcs et de terrains de jeux et de préservation d'espaces naturels ou destinés à un centre de service scolaire, sur le territoire de la Ville de Montréal	Propriétaires fonciers	continu
Utiliser le Règlement sur les ententes relatives à des travaux municipaux, afin de créer de nouvelles voies publiques et des passages sous les voies ferrées dans les mégas-îlots à construire ou à transformer	Propriétaires fonciers	continu
Effectuer un suivi de l'application du Règlement pour une métropole mixte concernant la construction de logements sociaux, abordables et familiaux, le cas échéant	Propriétaires fonciers	continu
Établir un partenariat avec la SIC afin de favoriser la réalisation d'un projet sur la Cité-du-Havre dont la composante résidentielle est entièrement abordable, y compris des logements abordables pour les ménages à faible revenu	SIC	en cours
Établir un partenariat avec la SIC visant un dépassement des exigences du Règlement pour une métropole mixte (RMM) sur l’ensemble de ses terrains situés dans le sous-secteur du bassin Wellington et ses abords et que la réalisation de ses engagements sous la forme de cession d’immeubles	SIC	en cours
Négocier des ententes avec des propriétaires pour acquérir des terrains ou des servitudes	Propriétaires fonciers	continu

* Voir la liste des acronymes en annexe 1

5.2

LE PLAN D’ACTION

MOYENS DE MISE EN ŒUVRE DE LA VILLE DE MONTRÉAL	PRINCIPALE PARTIE PRENANTE *	TERME Court = moins de 5 ans Moyen = moins de 10 ans Long = plus de 10 ans
ENCADREMENT DU DOMAINE PUBLIC		
Collaborer au projet de reconstruction de l'autoroute Bonaventure en boulevard urbain (projet de PJCCI) et à l'aménagement de la promenade riveraine	PJCCI, CN, APM, Hydro-Québec	en cours
Collaborer au projet d’aménagement d’un espace de commémoration autour du Black Rock (projet de l’OBNL de la Fondation du parc du monument irlandais)	Hydro-Québec, OBNL de la Fondation du parc du monument irlandais	en cours
Réaménager les rues Bridge et des Irlandais afin de dévier la circulation de transit en provenance et en direction du pont Victoria vers l’axe Bonaventure	CN, APM, Hydro-Québec, PJCCI, SIC	en cours
Réaménager la rue Riverside pour sécuriser les déplacements	PJCCI, Les Forges de Montréal, SIC	en cours
Collaborer au projet de construction d’une nouvelle rue dans le PEPSC dans le cadre de la reconstruction de l’autoroute Bonaventure en boulevard urbain (projet de PJCCI)	PJCCI	en cours
Réaménager la rue Marc-Cantin à la suite de la construction du REM (projet de CDPQ Infra) et de la reconstruction de l’autoroute Bonaventure en boulevard urbain (projet de PJCCI)	CDPQ Infra, PJCCI	en cours et moyen
Réaménager l’avenue Pierre-Dupuy et le pont de la Concorde afin notamment d’améliorer le verdissement et les possibilités de déplacement actif	APM, PJCCI, SPJD	court à moyen
Aménager le parc du PEPSC (reboisement)	CDPQ Infra	moyen
Agrandir le square Tansey dans l’emprise de la rue du Centre, entre les rues de Condé et Wellington	-	moyen
Collaborer au projet d’aménagement du parc au pied du pont de l’Île-des-Sœurs (projet de PJCCI)	PJCCI	moyen
Collaborer avec Parcs Canada afin d’améliorer les liens pour les déplacements actifs (visibilité et accessibilité) sur les écluses 1 et 2 du canal de Lachine	Parcs Canada, SIC, SVPM	moyen
Collaborer au projet de réaménagement du chemin des Moulins et à la définition d'une vision d'aménagement d'une section de la partie surélevée de l'axe Bonaventure (projet de PJCCI) afin de réduire leur caractère autoroutier et d’améliorer le verdissement et les possibilités de déplacement actif	PJCCI, APM, Hydro-Québec	court à long
Réaménager les rues Bridge, Wellington, Mill et Fernand-Seguin afin notamment d’améliorer le verdissement et les possibilités de déplacement actif	CDPQ Infra, SIC	court à long
Collaborer à l'aménagement de l’espace Riverside et de l’espace sous la structure surélevée de l'axe Bonaventure	PJCCI, Parcs Canada	long
Collaborer à la mise en œuvre du Plan directeur du Lieu historique national du Canada du Canal-de-Lachine de Parcs Canada	Parcs Canada, SIC	continu
CONCERTATION		
Pérenniser la Table de concertation afin notamment d’échanger régulièrement sur les enjeux de mise en valeur du secteur et de développer l’économie circulaire et les activités culturelles et récréotouristiques grâce à la collaboration, la coopération et la symbiose entre les acteurs du milieu, tant institutionnels que privés	Membres de la Table de concertation	en continu
Établir une démarche participative en fonction de l’intérêt manifesté pour l'aménagement et la programmation d’un nouvel espace vert public	-	en continu
Explorer la possibilité de mettre en œuvre un processus de qualité en design (panel, concours, atelier), dans le cadre de la mise en valeur des terrains municipaux du PEPSC, pour l’aménagement de certaines rues ou espaces verts publics ainsi que la construction d’un édifice public, le cas échéant	-	en continu
Accompagner les initiatives locales de sensibilisation, de mise en valeur et d’interprétation du patrimoine par la communauté, dont les démarches d’urbanisme transitoire	-	en continu
Développer avec la communauté des circuits patrimoniaux de découverte et d’interprétation attrayants pour les déplacements actifs, révélant le patrimoine bâti, archéologique et immatériel	-	en continu
Explorer la possibilité de lancer un concours de design permettant d’encadrer le redéveloppement et la mise en valeur du site de l'Espace-vestiges	SIC	court
Étudier la possibilité de mettre en place un comité intergouvernemental pour faciliter la mise en œuvre du PDMV	PJCCI, SIC, SCHL, APM, gouvernements du Québec et du Canada	court

* Voir la liste des acronymes en annexe 1

MOYENS DE MISE EN ŒUVRE DE LA VILLE DE MONTRÉAL	PRINCIPALE PARTIE PRENANTE *	TERME Court = moins de 5 ans Moyen = moins de 10 ans Long = plus de 10 ans
ENCADREMENT DU DOMAINE PRIVÉ		
Développer une stratégie réglementaire en collaboration avec les arrondissements du Sud-Ouest et de Ville-Marie et mettre à jour la réglementation d’urbanisme afin de respecter les objectifs et les balises d’aménagement du Plan directeur de mise en valeur	-	court
Évaluer l'opportunité de déposer une demande de classement du « site-machine » au sens de la Loi sur les biens culturels pour l'ensemble de ce site	Ministère de la Culture et des Communications	moyen
Solliciter la collaboration des propriétaires fonciers ou négocier une entente avec eux visant à assurer le verdissement des corridors ferroviaires et la création de la trame verte et bleue	CN, CDPQ Infra et propriétaires fonciers	en continu
Solliciter la collaboration des propriétaires fonciers ou négocier une entente avec eux visant à assurer le verdissement des cours et des aires de stationnement extérieures et à réduire la superficie de ces aires de stationnement	Propriétaires fonciers	en continu
Encourager et solliciter la collaboration des propriétaires pour mettre en valeur et restaurer les richesses patrimoniales de la Cité-du-Havre (œuvres sculpturales, mobilier urbain d’origine, ancien musée d’art, esplanade, certaines composantes de l’ancien Expo-Théâtre, etc.)	APM, Groupe TVA (MELS studios), Loto-Québec	en continu
PROGRAMMES, PROMOTION ET AIDE AUX ENTREPRISES		
Mettre en place les paramètres réglementaires favorisant l’implantation d’usages transitoires sur certains terrains ou dans certains bâtiments vacants à la recherche d’une nouvelle vocation	-	en cours
Promouvoir le secteur à l’aide d'une image de marque et d’un plan de communication ciblant les acteurs institutionnels et les entrepreneuriaux établis découlant de l’étude du potentiel de développement d’activités économiques pour le secteur et des besoins immobiliers qui en découlent	PME MTL	court
Promouvoir et potentiellement adapter les programmes de subvention offerts par la Ville, notamment le programme bâtiments industriels durables, le programme soutien à la rénovation de bâtiments accueillant des ateliers d'artistes et celui sur la subvention pour la réhabilitation de terrains contaminés	-	court
Mettre en place un programme et des paramètres réglementaires favorisant l'implantation d'entreprises œuvrant dans des secteurs rattachés à l'économie circulaire	-	court
Utiliser les programmes de financement disponibles, notamment à la CMM, permettant la mise en place de la trame verte et bleue, l’accessibilité à l’eau et la préservation des espaces boisés	CMM	moyen
Explorer la possibilité de soutenir des projets structurants et de faire un appel à projets, notamment dans le PEPSC	PME MTL	moyen

* Voir la liste des acronymes en annexe 1

SUIVI ET INDICATEURS

Dès les premières années de l’adoption du Plan directeur, des indicateurs seront élaborés pour mesurer la performance de certains moyens de mise en œuvre en fonction des objectifs fixés. Ils devront être faciles à mesurer et cohérents avec ceux figurant dans d’autres plans ou politiques comme ceux du Plan Climat ou du futur Plan d’urbanisme et de mobilité. L’évaluation régulière de la performance des moyens de mise en œuvre permettra de réajuster les interventions prévues au fur et à mesure.

An aerial photograph of a park area, featuring a dense forest of green trees, a winding path, and a small building. The image is overlaid with a semi-transparent blue filter. The text "VI. ANNEXES" is centered in the middle of the image.

VI. ANNEXES

A.1

DÉFINITIONS ET ACRONYMES

Bâtiment zéro carbone opérationnel : Bâtiment sobre en demande énergétique, approvisionné par des sources d’énergie renouvelable produite sur site ou hors site, et dont le bilan annuel des émissions directes et indirectes de gaz carbonique (CO²) est nul ou négatif.

Carboneutralité : Atteinte du point nul des émissions de GES en les réduisant, puis en compensant celles qui sont émises dans l’atmosphère.

Circuit patrimonial : Parcours, à pied et à vélo, permettant de découvrir les différentes composantes du patrimoine bâti, paysager, archéologique et immatériel existant au sein du secteur ainsi que les autres lieux emblématiques, culturels, économiques et récréotouristiques.

Corridor ferroviaire enrichi : Zone tampon, d’une largeur d’environ 15 m, de part et d’autre d’une voie ferrée, comportant une couverture végétale stratifiée enrichissant les friches végétales existantes.

Diversité fonctionnelle pour la plantation d’arbres : Approche qui assure une diversité des essences d’arbres en tenant compte de leurs caractéristiques fonctionnelles et de leurs résistances à certains stress, afin qu’un écosystème retrouve un fonctionnement et un développement normaux après une perturbation importante.

Économie circulaire : Système de production, d’échange, de mutualisation et de consommation visant à optimiser l’utilisation des ressources à toutes les étapes du cycle de vie d’un bien ou d’un service, dans une logique circulaire, tout en réduisant l’empreinte environnementale et en contribuant au bien-être des individus et des collectivités.

Entrée de ville : Seuil ou parcours permettant d’accéder au territoire montréalais.

Espace vert public : Un parc, une place publique, un passage piéton ou polyvalent public et un terrain privé accessible au public.

Esprit du lieu : Ensemble des éléments matériels (sites, paysages, bâtiments, objets) et immatériels (mémoires, récits oraux, documents, écrits, rituels, festivals, métiers, savoir-faire, valeurs, odeurs), physiques et spirituels, qui donne du sens, de la valeur, de l’émotion et du mystère au lieu.

Forme urbaine : Produit de l’articulation des aménagements effectués à différentes échelles (agglomération, quartier, rue et bâtiment) en lien avec l’occupation humaine du territoire. Elle est caractérisée par le tissu urbain (voies de circulation, îlots, parcelles), le cadre bâti (implantation, gabarit, volumétrie), la densité, la compacité, la distribution des activités et des équipements sur le territoire et les autres réseaux qui s’ajoutent au réseau viaire.

Franchissement : Lien pour les déplacements actifs permettant de traverser les barrières physiques que sont les cours d’eau et les voies ferroviaires. Cela peut être une passerelle, un passage, une navette fluviale ou encore une infrastructure existante (pont) adaptée pour accommoder les piétons et les cyclistes.

Gestion intégrée de l'eau : Mode de gestion qui tient compte de l’ensemble des usages qui ont un impact sur la ressource eau. Cette approche permet d’avoir une vision globale et de connaître les effets cumulatifs des activités sur la ressource eau et sur les autres usages de l’eau.

Lien vert et actif : Espace public linéaire, d’une largeur d’environ 15 m, comportant une couverture végétale stratifiée et un sentier polyvalent (vélos et piétons).

Logistique urbaine : Le concept de logistique urbaine désigne l’ensemble des activités de transport de marchandises en ville, comme la livraison et l’expédition de colis et de marchandises ainsi que le transport des ordures.

Marqueur territorial : Élément naturel, bâtiment, ouvrage d’art ou infrastructure d’intérêt. Il sert de point de repère physique et symbolique, contribue à l’attrait des parcours et participe à l’identité du secteur, notamment par sa singularité et son impact visuel.

Mini-pôles : Espaces de petite dimension destinés à accueillir des petits caissons de livraison de marchandises, optimisés pour une exploitation par vélo-cargo, intégrés à l’intérieur de bâtiments ou d’espaces publics. Ces pôles, situés au plus près des consommateurs, évitent aux livreurs de nombreux allers-retours depuis des entrepôts lointains.

Mise en valeur : Ensemble des actions qui visent à rendre plus accessibles, plus lisibles et plus compréhensibles les valeurs patrimoniales d’un lieu, le cas échéant. Elle peut être complémentaire à toute intervention de préservation, de réhabilitation ou de restauration.

LISTE DES ACRONYMES DU TABLEAU

APM : Administration du port de Montréal	SAD ou SCHÉMA : Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal
CMM : Communauté métropolitaine de Montréal	SCHL : Société canadienne d’hypothèques et de logement
CN : Canadien National	SIC : Société immobilière du Canada
CSSDM : Centre de services scolaire de Montréal	SPJD : Société du parc Jean-Drapeau
OCPM : Office de consultation publique de Montréal	STM : Société de transport de Montréal
PDMV : Plan directeur de mise en valeur	SVPM : Société du Vieux-Port de Montréal
PEPSC : Parc d’entreprises de Pointe-Saint-Charles	
PICCI : Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée	
REM : Réseau express métropolitain	

Parc linéaire du Canal-de-Lachine : Fait référence aux terrains de Parcs Canada situés dans le lieu historique national du Canada du Canal-de-Lachine et comprend la voie navigable ainsi que ses abords, où l’on retrouve notamment une piste multifonctionnelle.

Pôle de mobilité : Lieu stratégique de connexions facilitant les pratiques multimodales et offrant sur place plusieurs modes de transports alternatifs (vélopartage, autopartage, transport collectif, taxi) et des services complémentaires : stationnement et borne de réparation pour les vélos ou de recharge pour les véhicules électriques, etc.

Préservation : Ensemble des actions qui visent à maintenir intacts, à protéger, à entretenir ou à stabiliser les matériaux et les formes d’un lieu, ou de l’une de ses composantes, sans les modifier, en compatibilité avec leurs valeurs patrimoniales, le cas échéant.

Promenade riveraine : Espace vert public, d’une largeur appréciable, longeant le fleuve et composé d’une bande riveraine et d’un couvert végétal stratifié, et comportant des aménagements pour les déplacements actifs ainsi que des zones de contemplation et de repos.

Réhabilitation : Ensemble des actions qui visent à rendre possible un usage différent pour assurer la pérennité d’un lieu, en y effectuant des réparations, des modifications d’ordre fonctionnel ou des ajouts compatibles avec ses valeurs patrimoniales, le cas échéant.

Réseau thermique urbain : Réseau de distribution d’énergie regroupant plusieurs bâtiments qui s’alimentent à travers cette boucle en fonction des besoins de réchauffement ou de refroidissement. Par exemple, l’excédent de chaleur dégagé par une usine peut servir à chauffer un bâtiment résidentiel. La mixité des usages joue un rôle important dans le fonctionnement d’une boucle énergétique. Celle-ci doit être planifiée en amont du développement en étroite collaboration avec les partenaires.

Restauration : Ensemble des actions qui visent à redonner à un lieu ou à l’une de ses composantes un état antérieur d’intégrité dans le but d’en révéler les valeurs patrimoniales, le cas échéant. La reconstitution complète d’un lieu n’est pas nécessairement souhaitable et ne devrait être envisagée que dans des situations exceptionnelles.

Rue verdoyante : Voie publique aménagée pour offrir des trottoirs généreux, des voies cyclables et, si les conditions le permettent, des infrastructures de biorétention. Le verdissement de ces rues passe par la plantation d’arbres et de végétaux sur le domaine public et sur les terrains privés adjacents.

Services écosystémiques : Ensemble de biens et de services que produit la nature et qui bénéficie aux êtres humains. La nature peut offrir des services d’approvisionnement (nourriture, énergie), de régulation (température, crue) et des services de nature culturelle (esthétique, appartenance). Elle peut également offrir des services à différentes échelles, locale, régionale ou globale.

« Site-machine » : Site unique qui correspond au territoire de la pointe du Moulin. Ses caractéristiques découlent directement des fonctions de production d’énergie hydraulique, de fabrication manufacturière, de transbordement, d’entreposage et de transport maritime et ferroviaire, chaque élément étant en interrelation avec les autres, sans superflu, sans ornement, à la manière d’une gigantesque machine.

Système centralisé de gestion des matières résiduelles : Mode de gestion qui préconise la centralisation des opérations permettant de collecter, traiter et valoriser les matières résiduelles en un seul endroit.

Trame verte et bleue : Séquence d’espaces verts publics reliés entre eux par des parcours attrayants et sécuritaires pour les déplacements actifs.

Usage à caractère public : Un usage à caractère public est un usage commercial, industriel ou institutionnel accueillant du public.

Usage sensible : Un usage de la famille habitation ou encore un équipement comme une bibliothèque, un centre d’hébergement de soins de longue durée, un centre de protection de l’enfance et de la jeunesse, un centre de réadaptation, un centre hospitalier, une école, une garderie et un établissement cultuel, tels un lieu de culte et un couvent.

Usage transitoire : Décrit une occupation graduelle et transitoire d’un local ou d’un bâtiment vacant en vue d’identifier une vocation pérenne en continuité avec l’esprit du lieu.

Zone à priorité piétonne : Zone qui accorde la priorité absolue aux piétons dans l’intégralité de la zone par ses aménagements et sa signalisation.

A.2

DESCRIPTION DES INTERVENTIONS DÉTAILLÉES

BALISES D'AMÉNAGEMENT SPÉCIFIQUES DE LA TRAME VIAIRE ET DU RÉSEAU DE TRANSPORTS ACTIFS	
Interventions potentielles sur la trame viaire existante et nouvelles rues	Balises spécifiques d'aménagement
Autoroute Bonaventure en boulevard urbain, du boulevard Gaétan-Laberge jusqu'à l'avenue Pierre-Dupuy <i>(projet programmé par PJCCI)</i>	<ul style="list-style-type: none">• Aménager un boulevard de grande qualité, bordé d'une couverture végétale stratifiée• Intégrer un trottoir• Desservir le boulevard par autobus et implanter des abribus• Aménager une promenade riveraine en bordure du fleuve, incluant une piste cyclable et un lien piéton continu et raccordés au réseau existant• Aménager les intersections donnant accès à la promenade riveraine de manière à sécuriser les traversées des piétons et des cyclistes (feux de circulation adaptés, marquage au sol, îlots de refuge, etc.)
Section surélevée de l'axe Bonaventure <i>(à l'étude par PJCCI)</i>	<ul style="list-style-type: none">• Définir une vision d'aménagement à plus long terme d'une partie de la section surélevée permettant de modifier son caractère autoroutier
Avenue Pierre-Dupuy	<ul style="list-style-type: none">• Favoriser une réduction du nombre de voies de circulation afin d'intégrer des aménagements conviviaux pour les déplacements actifs dans la Cité-du-Havre et vers le parc de Dieppe, le parc Jean-Drapeau et l'Espace-vestiges• Soutenir l'aménagement d'une promenade piétonne verdoyante et mettant en valeur les vues d'intérêt le long du bassin Bickerdike• Prévoir un corridor de circulation exclusif pour les cyclistes• Favoriser la mise en place de mesures de biorétention
Rue Bridge	<ul style="list-style-type: none">• Soutenir le réaménagement de la rue afin de l'apaiser et d'implanter un espace de commémoration autour du Black Rock• Aménager un lien cyclable si l'emprise de la rue et les conditions de mobilité le permettent• Sécuriser les principales intersections (Wellington, Mill, des Irlandais)• Planter des arbres et élargir les fosses d'arbres existantes, et favoriser l'implantation de mesures de biorétention• Favoriser l'enfouissement du réseau câblé aérien
Rue Mill	<ul style="list-style-type: none">• Réaménager la rue de manière à implanter un lien cyclable entre les rues Riverside et Bridge et à élargir les trottoirs entre le pont Mill et la rue Riverside• Planter des arbres et élargir les fosses d'arbres existantes et favoriser l'implantation de mesure de biorétention• Favoriser l'enfouissement du réseau câblé aérien
Rue Oak	<ul style="list-style-type: none">• Prolonger la rue jusqu'à la rue Bridge• Favoriser la transformation de la voie publique en rue partagée avec un accès contrôlé• Planter des arbres et des végétaux• Favoriser la mise en place de mesures de biorétention• Favoriser l'enfouissement du réseau câblé aérien

BALISES D'AMÉNAGEMENT SPÉCIFIQUES DE LA TRAME VIAIRE ET DU RÉSEAU DE TRANSPORTS ACTIFS	
Interventions potentielles sur la trame viaire existante et nouvelles rues	Balises spécifiques d'aménagement
Rue Wellington	<ul style="list-style-type: none">• Favoriser l'implantation d'une voie réservée pour les autobus (à l'étude par la STM)• Construire un trottoir du côté est de la rue• Aménager un lien cyclable intégré au réseau cyclable• Favoriser l'implantation d'une station du REM et prévoir une interface appropriée et de qualité, le cas échéant• Sécuriser les intersections avec les rues Saint-Patrick, Bridge, du Centre et de Condé• Planter des arbres et des végétaux et favoriser la mise en place de mesures de biorétention
Chemin des Moulins <i>(deux côtés)</i>	<ul style="list-style-type: none">• Ajouter des trottoirs afin d'offrir des parcours continus et confortables pour les piétons• Réviser la géométrie de la rue et assurer une meilleure visibilité et un meilleur partage entre les usagers• Réaménager le lien cyclable existant, afin de sécuriser les déplacements• Reconfigurer et sécuriser les intersections avec l'avenue Pierre-Dupuy, les accès au quai Bickerdike du port de Montréal et de Sazerac ainsi que les rues Riverside et des Irlandais• Planter des arbres et des végétaux et favoriser la mise en place de mesures de biorétention
Rue Riverside	<ul style="list-style-type: none">• Réaménager la rue pour sécuriser les déplacements, particulièrement à pied et à vélo• Mettre en valeur le déversoir du canal de Lachine n° 2, la station de pompage Riverside et l'espace situé sous la structure étagée de l'axe Bonaventure• Sécuriser le lien cyclable et construire des trottoirs• Planter des arbres et des végétaux, et favoriser la mise en place de mesures de biorétention
Rue des Irlandais	<ul style="list-style-type: none">• Reconfigurer la rue pour rediriger la circulation de transit en provenance ou en direction du pont Victoria vers l'axe Bonaventure• Prolonger la rue sous la structure étagée de l'axe Bonaventure pour se connecter au chemin des Moulins• Ajouter un trottoir et un lien cyclable• Planter des arbres et des végétaux et favoriser la mise en place de mesures de biorétention
Rue Marc-Cantin <i>(interventions programmées dans le cadre du projet du REM)</i>	<ul style="list-style-type: none">• Prolonger la rue jusqu'au boulevard Gaétan-Laberge• Ajouter un trottoir et un lien cyclable• Planter des arbres et des végétaux• Tenir compte de l'implantation possible d'une station du REM et prévoir une interface appropriée et de qualité, le cas échéant
Rue Fernand-Seguin	<ul style="list-style-type: none">• Construire un trottoir de part et d'autre de la chaussée• Améliorer les accès aux entreprises• Planter une couverture végétale stratifiée
Nouvelle rue du PEPSC <i>(programmée dans le cadre du projet de reconstruction de l'autoroute Bonaventure par PJCCI)</i>	<ul style="list-style-type: none">• Construire une rue entre le nouveau boulevard et la rue Marc-Cantin• Aménager un trottoir de part et d'autre de la chaussée et un lien cyclable• Favoriser la plantation d'une couverture végétale stratifiée de part et d'autre de la chaussée et dans le terre-plein central, le cas échéant

A.2

DESCRIPTION DES INTERVENTIONS DÉTAILLÉES

BALISES D'AMÉNAGEMENT SPÉCIFIQUES DE LA TRAME VIAIRE ET DU RÉSEAU DE TRANSPORTS ACTIFS	
Interventions potentielles sur les franchissements existants pour les modes actifs et nouveaux franchissements proposés	Balises spécifiques d'aménagement
Pont de la Concorde (projet programmé par la Ville)	<ul style="list-style-type: none">Réduire le nombre et la largeur des voies de circulationAugmenter la part du pont dédiée aux déplacements actifsFavoriser l'implantation d'une voie réservée pour les autobus en direction du parc Jean-DrapeauAménager une promenade et des belvédères sur un côté du pont, intégrant du mobilier urbain (bancs, tables, etc.), et évaluer la faisabilité d'ajouter une plantation importante d'arbres et de végétaux (en bacs)Évaluer la possibilité d'ajouter un accès pour les déplacements actifs à partir du pont vers le parc de Dieppe
Pont Mill	<ul style="list-style-type: none">Réviser le lien cyclable existant et ses connexions avec les rues Mill et de la Commune pour améliorer et sécuriser les déplacementsÉvaluer la possibilité d'ajouter un second trottoir
Écluses du canal de Lachine de Parcs Canada	<ul style="list-style-type: none">Intervenir aux abords des écluses n° 1 et n° 2 afin de faciliter les traversées piétonnes et cyclables entre la pointe du Moulin et le Vieux-Port et leur conférer une meilleure visibilité (bonification des accès, des seuils, de la signalisation, etc.)
Pont Clément (à l'étude par PJCCI)	<ul style="list-style-type: none">Envisager l'ajout d'un lien multifonctionnel (piéton et cyclable) le long du pont Clément, créant ainsi une connexion entre l'Île-des-Sœurs et la nouvelle station du REM, le PEPSC, la promenade riveraine et le centre-ville (sous réserve des études de faisabilité par PJCCI)
Pont pivotant du CN-du-Port (à l'étude par la Ville et Parcs Canada)	<ul style="list-style-type: none">Évaluer la faisabilité d'utiliser le pont pivotant CN-du Port existant, surplombant le canal de Lachine, de manière à assurer une connexion pour les modes actifs entre les deux rives ainsi que vers la station Bernard-Landry-Griffintown du REM et le Réseau express vélo situé sur la rue Peel
Lien multifonctionnel dans l'axe de la rue Centre	<ul style="list-style-type: none">Évaluer la faisabilité d'aménager un lien multifonctionnel (piéton et cyclable) dans l'axe de la rue Centre passant sous les voies ferrées pour rejoindre la rue Wellington
Lien multifonctionnel dans l'axe de la rue Oak-Wellington	<ul style="list-style-type: none">Évaluer la faisabilité d'aménager un lien multifonctionnel (piéton et cyclable) dans l'axe de la rue Oak traversant le talus ferroviaire pour se raccorder à la rue Wellington
Passerelle de l'émissaire Saint-Pierre (à l'étude par la Ville)	<ul style="list-style-type: none">Évaluer la faisabilité de construire une passerelle surplombant l'émissaire afin d'assurer une connexion et une continuité de la promenade riveraine en bordure du fleuve vers l'arrondissement de Verdun
Passerelle Marguerite-Bourgeoys (à l'étude par la Ville)	<ul style="list-style-type: none">Évaluer la faisabilité de construire une passerelle surplombant les voies ferrées pour créer une connexion entre le PEPSC, la promenade riveraine et le quartier résidentiel de Pointe-Saint-Charles
Passerelle Peel	<ul style="list-style-type: none">Évaluer la faisabilité d'ajouter une passerelle pour les modes actifs dans la continuité de la rue Peel surplombant le canal de Lachine et desservant la pointe du Moulin

BALISES D'AMÉNAGEMENT SPÉCIFIQUES DES COMPOSANTES DE LA TRAME VERTE ET BLEUE	
Composante	Balises spécifiques d'aménagement
Promenade riveraine	<ul style="list-style-type: none">Aménager un lieu de promenade, d'observation, d'interprétation et de contemplation du fleuve Saint-Laurent et des richesses patrimoniales, notamment le pont Victoria et les vestiges de l'Expo 67Favoriser l'aménagement d'une bande riveraine permettant de protéger et renaturaliser les berges et d'assurer la biodiversitéPlanter massivement un couvert végétal stratifiéAménager une piste cyclable et un sentier piétonnier entre le boulevard Gaétan-Laberge et l'avenue Pierre-Dupuy et les connecter aux sentiers polyvalents du pont Samuel-De Champlain et du parc Arthur-TherrienAménager un sentier polyvalent ou un sentier piétonnier dans la Cité-du-Havre et adapter le tracé en fonction de l'espace disponible et des contraintesFavoriser le maintien et la mise en valeur de la bande végétale en rive du fleuve, particulièrement le long de la Cité-du-HavreAménager des accès au fleuve aux endroits sécuritaires appropriés pour permettre les activités nautiques sans moteurFavoriser la plantation importante d'arbres et de végétaux sur les terrains privés adjacents à la promenade riveraine
Lien vert et actif	<ul style="list-style-type: none">Favoriser la plantation massive d'un couvert végétal stratifiéAménager un sentier polyvalent (vélos et piétons)Favoriser la plantation importante d'arbres et de végétaux sur les terrains privés adjacents
Rue verdoyante	<ul style="list-style-type: none">Aménager des trottoirs continusAménager des voies cyclablesPlanter des mesures de biorétentionFavoriser la construction de fosses d'arbres continues ou ayant un volume d'au moins 10 m³Favoriser la plantation importante d'arbres et de végétaux sur le domaine public et sur les terrains privés adjacentsPrévoir un retrait entre un bâtiment et l'emprise d'une rue verdoyante afin de permettre la plantation d'arbres et de végétaux sur les propriétés privées
Corridor ferroviaire enrichi	<ul style="list-style-type: none">Favoriser la plantation massive d'un couvert végétal stratifié, enrichissant la friche végétale existante sur une largeur d'environ 15 m de part et d'autre des voies ferrées
Parc au pied du pont de l'Île-des-Sœurs	<ul style="list-style-type: none">Prévoir l'aménagement de lieux de détente et de loisirsFavoriser la renaturalisation des berges du fleuve Saint-LaurentPlanifier l'aménagement de points de vues et d'accès à l'eauFavoriser la création d'un milieu naturelPrendre en compte la présence du dépôt et de la chute à neige de manière à réduire son impact visuel depuis le parc et le boulevard Gaétan-Laberge
Espace-vestiges de l'Expo 67	<ul style="list-style-type: none">Aménager un espace vert public à des fins de détente, d'observation et d'interprétation des vestiges de l'Expo 67Favoriser l'instauration d'une programmation culturelle, d'art public et d'œuvres éphémèresConserver et mettre en valeur des vestiges et des traces d'intérêt de l'Expo 67 (tracés en angle, dalles au sol, etc.)Évaluer la possibilité de restaurer certaines composantes patrimoniales (mobilier urbain, etc.)Protéger les arbres d'intérêt et favoriser le maintien du couvert végétal mature

A.2

DESCRIPTION DES INTERVENTIONS DÉTAILLÉES

BALISES D'AMÉNAGEMENT SPÉCIFIQUES DES COMPOSANTES DE LA TRAME VERTE ET BLEUE	
Composante	Balises spécifiques d'aménagement
Parc de Dieppe et son agrandissement	<ul style="list-style-type: none">Restaurer et consolider le parc comme lieu de promenade, d'observation, de détente, de loisirs et de pêcheRéhabiliter les berges du fleuve Saint-LaurentDévelopper des activités récréotouristiques en lien avec le parc Jean-Drapeau et le Vieux-PortAméliorer les accès en transports actifs et collectifs (vélos, piétons, autobus et navette fluviale potentielle) depuis le parc Jean-Drapeau et le Vieux-PortAménager des accès publics au fleuve Saint-Laurent et un accès sécuritaire à la vague éternelle Habitat 67Favoriser l'aménagement d'accès piétons à partir du pont de la Concorde tout en prenant en compte les besoins des cyclistes et l'accessibilité universelleAménager une entrée de qualité, visible et accessible à tous depuis l'avenue Pierre-Dupuy
Espace de commémoration autour du monument du Black Rock	<ul style="list-style-type: none">Favoriser l'aménagement d'un lieu de commémoration, de mémoire, de recueillement et de rassemblement pour la communauté irlandaiseReconfigurer la rue Bridge afin de permettre l'aménagement de l'espace publicConcevoir l'espace vert public en fonction de la vision, des critères d'aménagement et des composantes commémoratives qui ont été définis avec la communauté irlandaise et Hydro-Québec
Espace du bassin Wellington	<ul style="list-style-type: none">Aménager un espace vert public (parc) en bordure du parc linéaire du Canal-de-Lachine correspondant à la largeur de l'emprise historique du bassin Wellington, et ce, suffisamment vaste pour en conserver la lisibilité et faciliter son interprétation (navigation, transbordement). Garantir le lien public entre cet espace et le parc linéaire du Canal-de-Lachine.Considérer la remise en eau d'une portion significative du bassin Wellington, en bordure du bassin Peel, et y intégrer des activités nautiques sans moteur ou un lieu de baignade publicPrévoir la construction d'un passage public au pourtour de l'espace vert, afin de favoriser le maintien de l'intégrité d'une partie des murs et son accessibilité, et ce, jusqu'au parc linéaire du Canal-de-LachineFavoriser la restauration des murs apparents du bassin WellingtonFavoriser la plantation d'un couvert végétal stratifié
Square Saint-Patrick et son agrandissement	<ul style="list-style-type: none">Agrandir le square à même le stationnement adjacentÉtudier la possibilité de transformer la rue Saint-Columban en une rue partagée où les déplacements actifs et le verdissement ont prioritéConsolider le square comme lieu de détente, de loisirs et de contemplation du canal de Lachine et du massif du centre des affairesAménager le square en continuité avec celui du parc linéaire du Canal-de-Lachine
Parc du PEPS	<ul style="list-style-type: none">Aménager un milieu naturel dédié à la biodiversité, au reboisement et à la renaturalisation permettant la recherche et l'expérimentationPlanter massivement un couvert végétal stratifiéPrévoir la construction d'un sentier polyvalent propice à la contemplation et permettant de traverser l'espace vert public

BALISES D'AMÉNAGEMENT SPÉCIFIQUES DES COMPOSANTES DE LA TRAME VERTE ET BLEUE	
Composante	Balises spécifiques d'aménagement
Espace pointe du Moulin	<ul style="list-style-type: none">Aménager un lieu de détente, de promenade et d'observation des silos, du massif du centre des affaires, du Vieux-Montréal, du fleuve Saint-Laurent, d'Habitat 67 et des activités portuairesPréserver et mettre en valeur les vestiges archéologiques et témoins matériels présents à proximité (élévateur à grains n° 5, galeries, convoyeurs aériens et tours marines, œuvre de Robert Roussil (sculpture Fonte Modulaire), etc.)Implanter des mesures d'interprétation de l'histoire du siteFavoriser l'instauration d'une programmation culturelle et d'art publicPrévoir l'aménagement d'un passage public permettant de parcourir le siteFavoriser la préservation des arbres existants et la plantation d'un couvert végétal stratifié, tout en tenant compte des qualités visuelles, archéologiques et architecturales de l'espace vert public
Espace Riverside et espace sous la structure de l'axe Bonaventure	<ul style="list-style-type: none">Soutenir la création d'un espace public singulier et convivial aux abords et sous la structure de l'axe Bonaventure, mettant en valeur l'ancien rivage naturel du fleuve marqué, en partie, par le tracé de la rue Riverside, le déversoir n° 2 et l'ancienne station de pompage Riverside (227, rue Riverside), les silos de la Canada Maltage et les bâtiments de Parcs Canada (1156, rue Mill)Favoriser l'aménagement d'un lieu de loisir, d'interprétation du patrimoine et de mise en valeur du savoir-faire des artisans locaux et des métiers manuelsFavoriser la mise en lumière des ouvrages d'art (structure de l'axe Bonaventure et ancienne station de pompage) et des témoins matériels (déversoir n° 2)Prendre en compte la chute à neige dans la conception et la programmation de l'espace public, advenant qu'elle ne soit pas relocalisée
Espace Bassin Tate	<ul style="list-style-type: none">Aménager un espace vert public à l'emplacement de l'ancien bassin Tate et garantir le lien public entre cet espace et le parc linéaire du Canal-de-Lachine auquel il est associéRelier cet espace public à la rue Mill et OakMettre en valeur des vestiges archéologiquesPrévoir la construction d'un passage public au pourtour de cet espace, afin d'en assurer l'accessibilité, et ce, jusqu'au parc linéaire du Canal-de-LachineAménager un lieu de détente, de contemplation et d'interprétation du patrimoine archéologiqueFavoriser la plantation d'un couvert végétal stratifié
Espace 316 rue Bridge	<ul style="list-style-type: none">Favoriser l'aménagement d'un espace vert planté d'arbres et de végétaux, et mettant en valeur l'ancien bureau administratif du CNEncourager l'aménagement d'un lieu de détente, pouvant être de nature privée, avec un accès public
Berges des Coursiers	<ul style="list-style-type: none">Mettre en valeur l'espace vert existant en lien avec les aménagements du parc linéaire du Canal-de-LachineFavoriser la renaturalisation partielle des berges et la plantation d'un couvert végétal stratifiéFavoriser l'aménagement d'accès au canal de Lachine pour permettre les activités nautiques sans moteurAméliorer l'accessibilité à l'espace vert, notamment en retirant les clôtures et en reconfigurant les points d'accès à partir de la rue MillPrivilégier l'aménagement d'un lieu récréotouristique, de détente, de loisirs, de contemplation et d'interprétation du canal de LachineMettre en valeur les vues sur le complexe de la minoterie ADM et son enseigne Farine Five Roses, les silos Rozon et le silo n° 5Rendre perceptibles et compréhensibles la nature et la localisation de tous les canaux hydrauliques de niveau 1 de la pointe du Moulin, notamment en explorant la possibilité de dégager en partie le mur du bassin n° 2 et de marquer l'emplacement des prises d'eau
Espace Wellington	<ul style="list-style-type: none">Favoriser l'aménagement d'un espace vert public offrant un îlot de fraîcheur et marquant le carrefour des rues Bridge et WellingtonConcevoir l'espace public en tenant compte de la construction possible d'une station du REM
Square Tansay et son agrandissement	<ul style="list-style-type: none">Agrandir le square dans l'emprise de la rue du Centre, entre les rues de Condé et WellingtonBonifier les aménagements et maintenir un lieu de détente planté d'arbres et de végétauxCréer un lien pour les déplacements actifs dans l'emprise de la rue du Centre, transformée en parc

A.3

DESCRIPTION DES PROJETS ASSOCIÉS

› *Reconstruction de l'autoroute Bonaventure en boulevard urbain*

L'axe Bonaventure est un lien routier stratégique de la région de Montréal et constitue l'une des principales portes d'entrée du centre-ville. La société PJCCI envisage une reconstruction de l'autoroute en boulevard urbain, entre les ponts Samuel-De Champlain et Victoria, dans une première phase de réalisation. Le projet a pour principaux objets de :

- assurer une transition fluide entre le pont Samuel-De Champlain et le centre-ville;
- conserver un lien routier efficace au port de Montréal;
- rendre accessibles les berges du fleuve en dégagant un espace suffisant pour l'aménagement d'une promenade riveraine incluant un lien cyclable et piétonnier permettant de poursuivre la promenade riveraine entre l'arrondissement de Verdun et la Cité-du-Havre;
- améliorer les accès au PEPSC et poursuivre les interventions visant à améliorer la qualité environnementale du site.

Le projet s'inscrit dans les orientations préconisées par la Stratégie centre-ville et celles de la planification du secteur Bridge-Bonaventure. Il aura des impacts significatifs sur l'organisation et la mise en valeur du secteur. Le début des travaux est prévu à court terme.

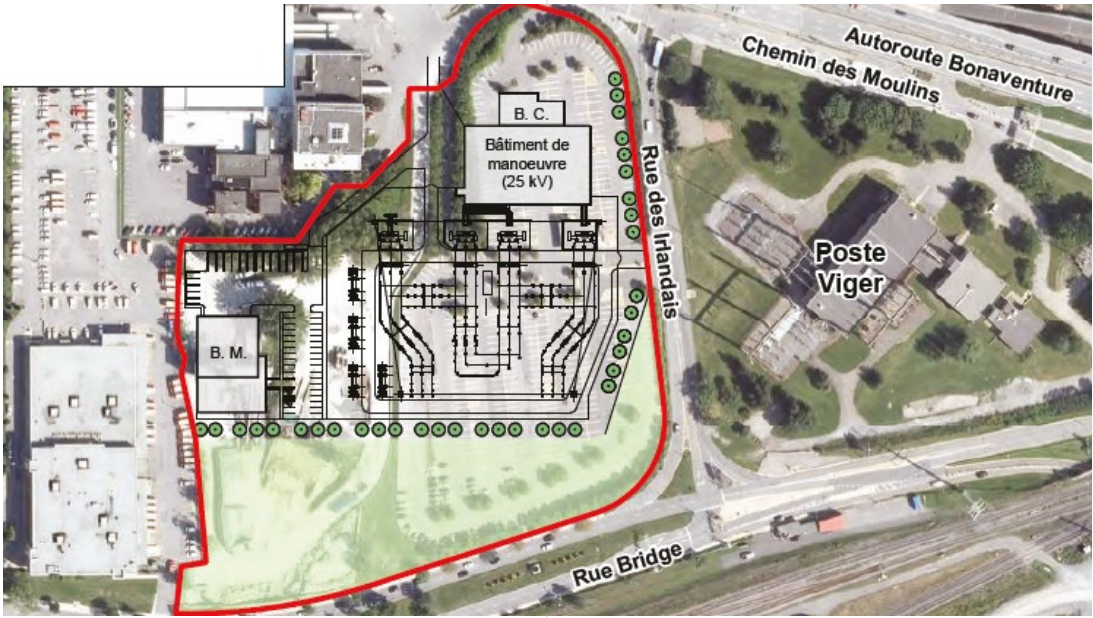
D'autres phases d'intervention sont également envisagées par PJCCI à moyen et à plus long termes, soit :

- la définition d'une vision d'aménagement permettant de modifier le caractère autoroutier de la section surélevée de l'autoroute Bonaventure;
- la construction d'un vaste espace vert public à la sortie du pont de l'Île-des-Sœurs;
- le réaménagement du pont Clément, qui pourrait inclure un lien multifonctionnel destiné à la mobilité active.

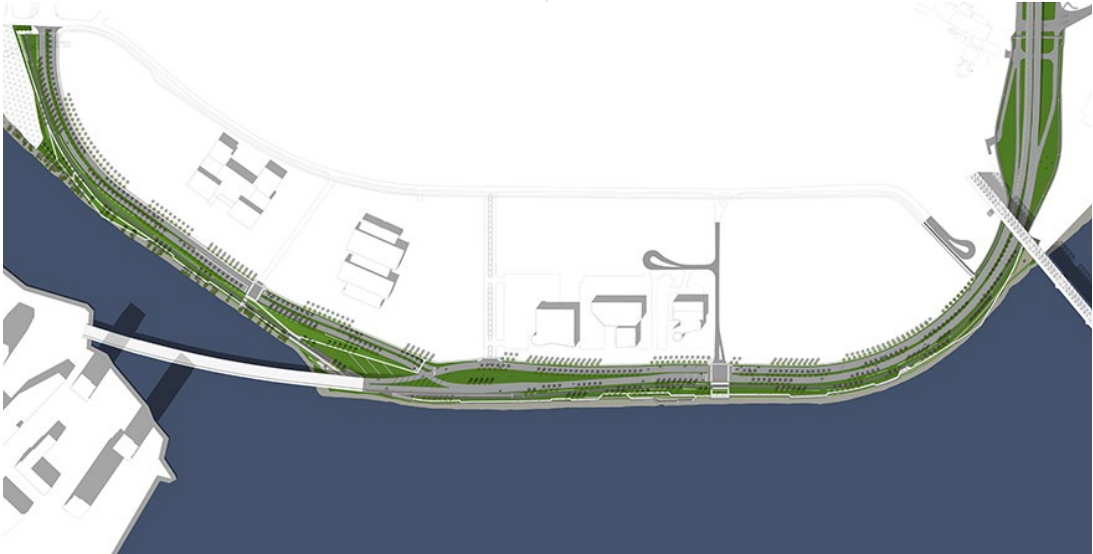
› *Promenade portuaire sur la Cité-du-Havre*

Dans la poursuite de ses engagements visant le verdissement de ses terrains et dans le but d'assurer une meilleure cohabitation entre les cyclistes et les piétons, le Port de Montréal aménagera une promenade piétonne, le long de l'avenue Pierre-Dupuy, entre la piste cyclable et la jetée MacKay à la hauteur d'Habitat 67.

La promenade comprendra notamment une balustrade, un trottoir et des zones avec des bancs offrant des vues sur les installations portuaires du quai Bickerdike, le Grand Quai du Vieux-Port et la ville en arrière-plan. Elle servira également de parvis pour la contemplation du bâtiment iconique Habitat 67.



Plan du poste des Irlandais d'Hydro-Québec (Source : Hydro-Québec, 2018)



Proposition de PJCCI pour la reconstruction de l'autoroute Bonaventure (source : PJCCI)



Structure du REM passant dans le secteur



Installation de l'écran d'étanchéité (Source : Pomerleau)

› *Poste de transformation électrique des Irlandais d'Hydro-Québec*

Hydro-Québec prévoit implanter un nouveau poste de transformation électrique dans le secteur délimité par les rues Bridge, des Irlandais et le chemin des Moulins, afin de répondre à la demande croissante en électricité, notamment au centre-ville, et d'alimenter le futur REM. Le début de sa construction est prévu en 2021 et sa mise en service, en 2023.

L'implantation d'un tel poste entraînera des impacts sur le paysage du parcours d'entrée de ville. Des discussions ont été amorcées entre Hydro-Québec et la Ville de Montréal dans le but d'assurer l'intégration urbaine du nouveau poste dans un secteur hautement patrimonial et de répondre aux besoins de la communauté irlandaise. En effet, le poste sera construit sur un site archéologique d'intérêt, à l'endroit où des baraques ont été aménagées pour soigner les immigrants irlandais lors de l'épidémie de typhus de 1847-1848, et aux abords du Black Rock, un monument érigé sur la rue Bridge marquant le lieu de sépulture de 6 000 morts de cette maladie.

Dans ce contexte, une partie du terrain d'Hydro-Québec, en front de la rue Bridge, sera consacrée à l'aménagement d'un lieu de commémoration autour du Black Rock.

› *Réseau express métropolitain*

Le Réseau express métropolitain (REM), dirigé par la filiale de la Caisse de dépôt et placement du Québec, CDPQ Infra, présente un tracé et un choix technologique qui visent à assurer le déplacement efficace de la clientèle sur le territoire de la région de Montréal. Le projet propose de desservir tant la Rive-Sud, le centre-ville, l'ouest de l'île de Montréal, la Rive-Nord que l'aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau, par l'implantation d'une vingtaine de stations sur 67 km de réseau. L'intégration urbaine du projet dans le secteur constitue le principal enjeu. Aucune station n'est prévue à ce jour dans le secteur Bridge-Bonaventure par CDPQ Infra, bien que la structure aérienne du REM soit conçue pour accueillir une station dans le PEPSC et une autre aux abords du bassin Wellington. La mise en service est prévue en 2023.

› *Écran d'étanchéité dans le Parc d'entreprises de la Pointe-Saint-Charles (Ville de Montréal)*

Le PEPSC repose sur un site créé par le remblayage progressif à même le lit du fleuve avec des déchets domestiques et industriels, entre les années 1860 et 1960. Ce terrain ainsi que ses voisins ont reçu des sols contaminés et des déchets de toutes sortes. Des hydrocarbures et de l'eau souterraine contaminée migrent et se déversent dans le fleuve depuis plusieurs décennies, contrevenant à la Loi sur les pêches du gouvernement fédéral. La Ville s'est jointe en 2012 à PJCCI et au ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques afin de trouver une solution durable à ce problème.

Fruit de cette collaboration, la construction d'un écran d'étanchéité en ciment-bentonite long de 1,9 km, longeant la rue Carrie-Derick entre les ponts Samuel-De Champlain et Victoria, ainsi que d'un système de captage et d'une usine de traitement des eaux, située sur la rue Fernand-Seguin, a permis de mettre un terme à la migration d'eau souterraine contaminée et d'hydrocarbures vers le fleuve Saint-Laurent.

Les travaux du mur sont terminés et l'usine est fonctionnelle depuis mars 2021. Le reboisement d'une partie du secteur est également planifié. Parallèlement, un autre mur jouant le même rôle a été construit par PJCCI en bordure du fleuve et de l'autoroute Bonaventure, dans leur emprise.

A.4

DESCRIPTION DES DÉMARCHES DE PLANIFICATION ASSOCIÉES

Plan directeur du Lieu historique national du Canal-de-Lachine

Remplaçant le Plan directeur de 2004, le nouveau Plan directeur, approuvé en 2018 par Parcs Canada, s’inscrit dans le contexte du renouvellement du lieu et de ses abords. Il vise à mieux positionner le canal dans l’offre touristique et culturelle de Montréal et à en faire un lieu emblématique et inspirant, porté par une communauté engagée envers sa protection et sa mise en valeur. Le Plan directeur propose quatre stratégies clés pour concrétiser cette vision, soit :

- le canal de Lachine : un emblème montréalais;
- une expérience de visite renouvelée;
- un bien collectif important, vecteur de développement pour les communautés;
- une vitrine exceptionnelle sur l’histoire et l’innovation.

Au cours des 10 prochaines années, le Plan directeur cible particulièrement l’aménagement des abords du bassin Peel, afin d’en faire un lieu de convergence attrayant pour les clientèles urbaines de Montréal ainsi que pour les touristes. Il privilégie une approche de gestion par secteur pour déterminer des objectifs plus ciblés et propres aux différents enjeux. Pour y parvenir, Parcs Canada entend conclure des partenariats, notamment avec la Ville de Montréal.



Le parc linéaire du Canal-de-Lachine



Extrait du Plan directeur du Lieu historique national du Canal-de-Lachine - secteur du bassin Peel



Le Black Rock

Espace de commémoration autour du Black Rock

En 2018, une démarche de concertation et d’idéation, avec la participation de la Ville, des représentants de la communauté irlandaise et d’Hydro-Québec, a été mise en place dans le cadre de la planification et de l’intégration urbaine du projet de poste de transformation des Irlandais d’Hydro-Québec (voir Projets associés) et de la mise en valeur de l’entrée de ville.

Le but de cette démarche était d’échanger sur la conception d’un espace de commémoration dédié à l’évocation historique, au rassemblement et au recueillement autour du Black Rock, un monument érigé sur la rue Bridge à la sortie du pont Victoria marquant le lieu de sépulture de 6 000 morts du typhus en 1847-1848. Il devait être également adapté aux particularités du milieu d’insertion, notamment en regard du parcours d’entrée de ville de la rue Bridge et de l’implantation future du poste de transformation. La tenue de quatre ateliers de travail a permis de déterminer les enjeux du site, la vision commune, les critères d’aménagement et les composantes commémoratives.

La vision traduit deux idées essentielles et complémentaires pour la communauté irlandaise, soit la commémoration de l’expérience traumatisante de leur immigration (la famine, la grande traversée en bateau, la maladie) et le remerciement aux communautés et aux personnes de Montréal qui sont venues en aide aux mourants. On souligne le désir de réaliser un espace de recueillement, mais aussi un lieu célébrant la vie.

Les firmes Civiliti et Vlan ont été mandatées à titre de consultants pour diriger et accompagner le comité de travail dans cette démarche.

Le concept d’aménagement préliminaire implique la déviation d’une partie de la rue Bridge pour éviter le déplacement du Black Rock et permettre la création du lieu de commémoration dans les limites du lieu de sépulture.

Plan directeur pour la revitalisation du Vieux-Port de Montréal



Page couverture du Plan directeur du Vieux-Port de Montréal

Pilotée par la Société du Vieux-Port de Montréal, la revitalisation du Vieux-Port, qui couvre à la fois le Vieux-Port de Montréal, la pointe du Moulin et l’élévateur à grains n° 5, a pour objet de créer un nouvel ensemble urbain novateur sur le plan de l’architecture, du paysage et du développement durable. La revitalisation souhaitée vise à bonifier l’expérience des visiteurs par une amélioration de l’accès public au fleuve, au site et à ses sous-secteurs ainsi que par une programmation diversifiée.

Une première consultation auprès de la population et des visiteurs s’est tenue en 2016 sur les orientations d’aménagement et la vision d’avenir du site. En 2017, une seconde consultation a été menée sur la version préliminaire d’un plan directeur.

Afin de revitaliser spécifiquement le secteur de la pointe du Moulin et l’élévateur à grains n° 5, la SIC, propriétaire des terrains, a lancé en février 2019 une demande de propositions afin de sélectionner un projet porteur et emblématique qui saura redonner vie au site et valoriser le patrimoine industriel.

A.5 **LIENS PERTINENTS**

ÉNONCÉS DE L'INTÉRÊT PATRIMONIAL POUR LA POINTE DU MOULIN ET LA CITÉ-DU-HAVRE

Disponibles sur le site internet *Patrimoine urbain* de la Ville de Montréal :

- [pointe du Moulin](#)
- [Cité-du-Havre](#)

ORIENTATIONS PATRIMONIALES POUR :

- LA POINTE DU MOULIN;
- LA CITÉ-DU-HAVRE;
- LE BASSIN WELLINGTON ET SES ABORDS, LE TRIANGLE DE LA POINTE SAINT-CHARLES NORD ET LE COMPLEXE INDUSTRIO-PORTUAIRE.

Seront disponibles sur le site internet de l'OCPM qui sera créé pour la consultation publique sur le Plan directeur de mise en valeur du secteur Bridge-Bonaventure.

RAPPORT ET RECOMMANDATIONS 2019 DE L'OCPM

Disponibles sur la plateforme de l'OCPM pour le secteur Bridge-Bonaventure.

<https://ocpm.qc.ca/fr/bridge-bonaventure>



