

## Secteur Bridge-Bonaventure

### Rapport de l'Office de consultation publique de Montréal (OCPM) – Recommandations et suivi

	Recommandations à la Ville :	Traitement
1	<p>La commission recommande que la vision proposée pour la transformation du secteur Bridge-Bonaventure soit enrichie pour y inclure :</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Une définition élargie de l'identité du lieu qui renvoie à la fois aux éléments matériels et immatériels qui caractérisent le secteur;</li> <li>2. Une amélioration globale de la résilience écologique du secteur;</li> <li>3. Une intégration plus étroite du secteur aux quartiers adjacents et au reste du territoire montréalais.</li> </ol>	<p><b>Prise en compte dans le plan directeur de mise en valeur (PDMV)</b></p> <p>L'énoncé de vision a été enrichi selon la recommandation de l'OCPM et intégré au plan de mise en valeur du secteur Bridge-Bonaventure. La vision se décline ensuite en cinq orientations d'aménagement :</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Une vocation économique renforcée par des milieux de vie et d'emplois respectant l'esprit du lieu</li> <li>2. Les composantes patrimoniales et paysagères protégées et mises en valeur</li> <li>3. Des parcours d'entrée de ville attrayants aux paysages uniques enrichissant l'expérience de tous les usagers</li> <li>4. Le renforcement des connexions et les déplacements en transport actif et collectif au coeur de la mobilité</li> <li>5. La mise en réseau des espaces publics et des lieux emblématiques soutenue par une trame verte et bleue</li> </ol> <p>Dans la foulée du dépôt du rapport de l'OCPM, la Ville a élaboré un PDMV du secteur Bridge-Bonaventure qui constituera le cadre général d'aménagement en tenant compte autant des atouts du secteur que de ses contraintes. Il permettra d'incarner la vision et les orientations devant guider la transformation du secteur en émettant des balises d'aménagement à la lumière des recommandations de l'OCPM et des conclusions des diverses études. De façon plus spécifique, un énoncé de l'intérêt patrimonial a été réalisé pour la définition de l'identité matérielle de la pointe du Moulin. Un énoncé de l'intérêt patrimonial a également été réalisé afin de caractériser la Cité-du-Havre. Par la suite, des orientations patrimoniales ont également été produites pour plusieurs des sous-secteurs de Bridge-Bonaventure et ont alimenté la section sur la forme urbaine du PDMV. Le patrimoine immatériel sera déterminé à l'occasion de projets d'urbanisme transitoire qui seront définis, de façon concertée, avec les parties prenantes.</p> <p>Enfin, le PDMV intègre aussi de nombreuses balises d'aménagement ainsi que des propositions d'intervention visant spécifiquement l'amélioration de la résilience écologique du secteur de même que son intégration aux quartiers adjacents.</p>
2	<p>La commission recommande que la Ville subordonne tout projet de planification et de développement futur dans le secteur Bridge-Bonaventure à la mise en valeur des sites patrimoniaux qui s'y trouvent.</p>	<p><b>Prise en compte dans le PDMV</b></p> <p>Le PDMV (voir le suivi de la recommandation 1) constitue un cadre de référence pour l'accueil de projets immobiliers dont l'évaluation se fera selon l'outil d'urbanisme et le véhicule réglementaire approprié, à définir avec les arrondissements concernés.</p>

		De façon plus spécifique, les objectifs et balises d'aménagement du PDMV visent la mise en valeur des sites patrimoniaux. En effet, l'objectif 2, intitulé « Subordonner les constructions et les aménagements à la mise en valeur du patrimoine » a été ajouté à l'orientation 2 du PDMV.
3	La commission recommande à la Ville de créer un parcours patrimonial relié au réseau de transports actifs et à la nouvelle trame verte et bleue.	<p><b>Prise en compte dans le PDMV</b></p> <p>Le PDMV propose de développer des circuits patrimoniaux de découverte et d'interprétation attrayants pour les déplacements actifs, révélant le patrimoine bâti, archéologique et immatériel, dont les lieux de production et de transmission du savoir-faire des artisans. Il propose de les mettre en réseau avec les activités culturelles, économiques et récréotouristiques ainsi qu'avec la Promenade Fleuve-Montagne et ceux présents au parc Jean-Drapeau (voir objectif 3 de l'orientation 2). Différents circuits sont proposés dans le PDMV et pourront être adaptés en fonction des opportunités, en collaboration avec les acteurs du milieu.</p>
4	La commission recommande d'examiner l'hypothèse de déplacer la rue Bridge pour l'éloigner du lieu de sépulture des Irlandais et pour y créer un parc commémoratif calme et respectueux de la mémoire du lieu.	<p><b>Prise en compte dans le PDMV</b></p> <p>La Ville de Montréal s'est engagée à contribuer à la mise en valeur du Black Rock et du lieu de sépulture des victimes du typhus en collaboration avec la communauté Irlandaise et Hydro-Québec, par le déplacement de la rue Bridge. En effet, le réaménagement de la rue Bridge fait partie intégrante de l'espace de commémoration du Black Rock en cours de planification avec le comité tripartite regroupant les partenaires mentionnés ci-haut.</p> <p>Le réaménagement de l'approche au pont Victoria a fait l'objet d'une étude de mobilité par AECOM en 2020 et 2021. Une proposition a été soumise par AECOM et intégrée au PDMV. Cette dernière sera précisée dans le cadre d'un avant-projet préliminaire de réaménagement au cours de 2023.</p>
5	La commission recommande le classement au sens de la Loi sur les biens culturels pour l'ensemble du site-machine moderniste formé par le Silo no 5, la minoterie ADM et le complexe Canada Maltage incorporant les convoyeurs aériens, et que toute nouvelle construction sur ces lieux soit subordonnée dans le paysage à ces éléments repères.	<p><b>Demande au ministère de la Culture et des Communications et prise en compte dans le PDMV</b></p> <p>Le classement étant de compétence du gouvernement provincial, la Ville compte soumettre une demande auprès du ministère de la Culture et des Communications.</p> <p>De son côté, le PDMV a intégré cette recommandation, notamment en limitant la hauteur des bâtiments en bordure du bassin Peel et en limitant en encadrant les pointes de hauteur sur la pointe du Moulin.</p>
6	La commission recommande qu'une reconnaissance patrimoniale soit accordée aux témoins architecturaux, artistiques et paysagers de l'Expo 67 sur la Cité-du-Havre, en agrandissant les limites du site patrimonial de l'île Sainte-Hélène.	<p><b>Réalisation d'un énoncé d'intérêt de valeur patrimoniale et balises d'aménagement spécifiques pour la Cité-du-Havre dans le PDMV</b></p> <p>La Ville a réalisé un énoncé de l'intérêt patrimonial de la Cité-du-Havre. Sur la base de cet énoncé, plusieurs interventions sont proposées dans le PDMV pour encadrer le développement de la Cité-du-Havre, afin de respecter ses valeurs patrimoniales,</p>

		notamment en proposant l'agrandissement du parc de Dieppe, la création d'un espace vert public sur une partie de l'Espace-vestiges et le prolongement de la promenade riveraine.
7	La commission recommande l'adoption d'une politique facilitant les occupations transitoires rapides des bâtiments patrimoniaux abandonnés, en attendant une solution d'occupation permanente.	<p><b>Prise en compte dans le PDMV</b></p> <p>Le PDMV mise sur une approche collaborative avec les propriétaires des bâtiments patrimoniaux dans une perspective de mise en valeur. Cela pourrait se traduire par des initiatives d'usages transitoires portées par les propriétaires immobiliers. En ce sens, le PDMV propose d'accompagner les initiatives locales de sensibilisation, de mise en valeur et d'interprétation du patrimoine par la communauté, incluant potentiellement les démarches d'urbanisme transitoire (voir objectif 3 de l'orientation 2).</p>
8	La commission recommande de créer un plan d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA) pour le secteur Bridge-Bonaventure afin de contrôler et de protéger les vues paysagères, les percées visuelles et l'esthétique des constructions.	<p><b>Bonification des dispositions de PIIA en vigueur par les arrondissements</b></p> <p>La Ville entend protéger et contrôler les vues paysagères, les percées visuelles et l'intégration urbaine des constructions en proposant des objectifs et des balises d'aménagement dans le PDMV.</p> <p>Des dispositions de PIIA s'appliquent déjà dans les deux arrondissements (Ville-Marie et le Sud-Ouest). Toutefois, pour assurer une cohérence avec les objectifs et les balises d'aménagement décrites au PDMV, des modifications seront effectuées à la réglementation des arrondissements.</p>
9	La commission recommande d'explorer, en partenariat avec la société des Ponts Jacques Cartier et Champlain Inc., la possibilité de repousser le futur tracé du boulevard urbain Bonaventure vers l'arrière du Parc d'entreprises de la Pointe-Saint-Charles afin de permettre la création d'une coulée verte et bleue plus large et tranquille.	<p><b>Maintien du tracé proposé par PJCCI à la suite de l'analyse d'alternatives et aménagement d'une promenade riveraine</b></p> <p>Avec les contraintes physiques (Réseau express métropolitain (REM), usine de captation de la Ville le long de la rue Fernand-Seguin), techniques (sols instables et fortement contaminés, passage des voies ferrées ou sous le pont Victoria limité) et immobilières (multiples propriétaires concernés), la seule avenue possible est le maintien du tracé proposé par la société Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée (PJCCI), c'est-à-dire dans l'emprise de la rue Carrie-Derick et de l'autoroute actuelle. La collaboration de la Ville et les discussions avec PJCCI se poursuivent afin d'en faire un projet structurant, bonifiant l'entrée de ville tout en dégagant suffisamment d'espace pour aménager une promenade riveraine en bordure du fleuve. En complément, il faut noter que la Ville a travaillé de concert avec CDPQ Infra pour favoriser l'intégration urbaine du REM dans ce secteur, le long de la rue Marc-Cantin. Ainsi, une nouvelle piste cyclable, de nouveaux trottoirs et une importante plantation seront aménagés le long de la structure du REM, ce qui contribuera à une meilleure expérience des usagers, principalement travailleurs, dans le parc d'entreprise.</p>
10	La commission recommande d'examiner la faisabilité de relier les entrées et sorties du pont Victoria à la partie surélevée de l'actuelle autoroute Bonaventure plutôt qu'à la rue Bridge.	<p><b>Prise en compte dans l'étude de mobilité</b></p> <p>En 2020, la Ville a mandaté la firme AECOM pour réaliser une étude afin de trouver des solutions aux enjeux de mobilité dans le secteur. Cette dernière propose de dévier la circulation de transit en provenance et en direction du pont Victoria vers l'autoroute Bonaventure par la rue des Irlandais. Cette proposition figure au PDMV et sera précisée dans le cadre d'un</p>

		avant-projet préliminaire qui devrait être lancé en 2023, en collaboration avec certains acteurs clés du milieu. Rappelons aussi que la majorité des terrains visés par cette reconfiguration n'appartiennent pas à la Ville de Montréal.
11	La commission recommande à la Ville de ne pas restreindre les entrées de ville aux ponts Victoria et Samuel-De Champlain et d'ajouter des entrées de ville secondaires.	<p><b>Prise en compte dans le PDMV</b></p> <p>Cette recommandation a été prise en compte dans l'élaboration du PDMV (voir orientation 4) par l'ajout de plusieurs parcours d'entrée de ville résultant d'un atelier thématique à ce sujet.</p>
12	La commission recommande la mise en place, au sein du secteur, d'un réseau cohérent et efficace d'infrastructures cyclables et piétonnes conviviales et sécuritaires, qui soit complémentaire aux infrastructures existantes.	<p><b>Prise en compte dans le PDMV</b></p> <p>La Ville s'assure de la cohérence et de l'interconnexion des liens en transports actifs dans le cadre de la planification de ses réseaux et par son implication dans les projets d'envergures menés par des partenaires.</p> <p>En ce sens, cette recommandation a été intégrée dans le PDMV (voir orientation 4).</p>
13	La commission recommande d'entreprendre des démarches auprès de Parcs Canada afin d'examiner la possibilité de faire pivoter le pont tournant dans le sens transversal au canal et de le hausser pour laisser passer les bateaux de plaisance, afin d'établir un lien piétonnier et cyclable sécuritaire entre le secteur Bridge-Bonaventure et Griffintown.	<p><b>Collaboration avec Parcs Canada et franchissement à étudier</b></p> <p>La Ville souhaite établir un partenariat avec Parcs Canada pour l'utilisation du pont tournant CN-du-Port afin de déterminer les modalités de lancement d'une étude visant sa réhabilitation et sa transformation en passerelle dédiée aux transports actifs. Une étude de faisabilité technique et financière doit être réalisée à court terme. Ce lien figure parmi les franchissements proposés dans le PDMV (voir orientation 4 et 5).</p>
14	La commission recommande que le futur parc linéaire comporte à l'est une connexion à la piste du chemin des Moulins et à l'ouest, une connexion à la piste qui naît au pied du pont Samuel-De Champlain et qui remonte vers le boulevard Gaétan Laberge.	<p><b>Prise en compte dans les discussions avec les partenaires ainsi que dans le plan directeur de mise en valeur</b></p> <p>La Ville travaille de concert avec ses partenaires, dont PJCCI, afin d'assurer la connexion du lien cyclable en rive au réseau montréalais et à la Route verte (à l'est) ainsi qu'à la piste multifonctionnelle du pont Samuel-De Champlain (à la sortie du pont de L'Île-des-Soeurs), de manière à assurer une continuité cyclable de l'arrondissement de Verdun jusqu'au centre-ville.</p> <p>Une étude de faisabilité technique et financière a été entreprise par la Ville pour l'aménagement d'une passerelle au-dessus de l'émissaire Saint-Pierre afin de créer un lien direct, en bordure du fleuve, entre les arrondissements de Verdun et du Sud-Ouest. De plus, PJCCI explore la possibilité d'implanter un lien pour les déplacements actifs sur le pont Clément ce qui réduirait significativement de temps de parcours pour accéder au centre-ville depuis le pont Samuel-De Champlain.</p> <p>La Ville étudie la possibilité d'assurer la connexion de la piste cyclable du pont Samuel-De Champlain au centre-ville avant la création de la promenade riveraine en bordure du fleuve. Plusieurs tracés cyclables sont à l'étude, dont le prolongement de la piste du boulevard Gaétan-Laberge, la poursuite de la piste cyclable aménagée dans le cadre du projet du REM sur la rue Marc-Cantin et un tracé cyclable temporaire permettant de lier la rue Marc-Cantin et le chemin des Moulins.</p>

		Enfin, le besoin des connexions aux deux extrémités de la promenade riveraine figure au PDMV (voir orientation 4).
15	Afin de désenclaver Pointe-Saint-Charles, la commission recommande la mise en place d'aménagements permettant de franchir des voies ferrées entre le parc Marguerite-Bourgeoys et le futur parc linéaire.	<p><b>Étude de faisabilité technique et financière par la Ville</b></p> <p>La Ville a mandaté une firme pour étudier la faisabilité technique et financière de la construction d'un franchissement entre le parc Marguerite-Bourgeoys et la promenade riveraine, en collaboration avec PJCCI. Les conclusions et recommandations de cette étude sont à venir. Ce lien figure parmi les franchissements proposés dans le PDMV (voir orientation 4 et 5).</p>
16	La commission recommande de prolonger le parc linéaire sous la portion de l'autoroute située en bordure du fleuve jusqu'à la rue Mill et de le connecter aux promenades du Vieux-Port et du canal de Lachine, ainsi qu'aux quartiers de la Cité du Havre et de Verdun.	<p><b>Prise en compte dans le PDMV et dans la collaboration avec PJCCI</b></p> <p>Cette recommandation est prise en compte dans l'élaboration du PDMV (voir orientation 4 et 5).</p> <p>Dans sa planification du secteur, PJCCI prévoit l'analyse de la section surélevée comme prochaine phase à la suite de la réalisation du projet de reconstruction de l'autoroute Bonaventure en boulevard urbain. La collaboration entre la Ville et PJCCI se poursuivra afin d'assurer une vision d'aménagement commune.</p> <p>Enfin, des discussions sont en cours entre la Ville et PJCCI afin d'assurer la poursuite des espaces verts dans le secteur du pont de L'île-des-Soeurs. Cela permettrait la poursuite d'un lien vert et actif en berge, et ce, jusqu'au parc Arthur-Therrien de l'arrondissement de Verdun, par l'entremise de la passerelle Saint-Pierre (voir le suivi de la recommandation 14).</p>
17	<p>La commission recommande :</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. D'instaurer une voie réservée au transport collectif sur la rue Wellington entre les rues Peel et de la Sucrierie, comme mesure urgente;</li> <li>2. D'accroître la fréquence et la période de couverture sur les circuits d'autobus desservant ce corridor, avec la collaboration de la Société de transport de Montréal.</li> </ol>	<p><b>Projet d'implantation de mesure préférentielles pour bus (MPB) et refonte du réseau bus par la Société de transport de Montréal (STM)</b></p> <p>Des analyses pour l'implantation de mesures préférentielles pour bus ont été réalisées pour la rue Wellington en 2017. Une nouvelle étude est en cours de réalisation par la STM, elle prend en considération les modifications et les aménagements récents comme la mise en place du réseau express vélo (REV) sur la rue Peel et le réaménagement prévu de la rue dans le cadre des travaux du REM sur la rue Wellington, entre les rues Bridge et Saint-Patrick. L'étude recommande la mise en place de voies réservées de Bridge à Robert-Bourassa en pointe du matin et de Robert-Bourassa à Bridge en pointe de l'après-midi. Le dossier devant être approuvé par la ville-centre et l'arrondissement du Sud-Ouest, l'année d'implantation visée serait au plus tôt 2024.</p> <p>Par ailleurs, la STM travaille sur la refonte du réseau bus pour le secteur Sud-Ouest / Verdun / sud de Ville-Marie, afin notamment de s'adapter à la mise en service prochaine du REM. L'évaluation des opportunités d'amélioration de la desserte par bus sur Wellington et les rues avoisinantes est en cours, pour une bonification du service visée à l'horizon de la mise en service de la station Griffintown-Bernard Landry.</p> <p>Enfin, ces recommandations ont été intégrées dans le PDMV (orientation 4).</p>

18	<p>La commission recommande à la Ville, avec la collaboration de la Société de transport de Montréal, de développer un nouveau lien de transport collectif entre le quartier Pointe-Saint-Charles, la zone d'emplois située sur les rues Mill et Riverside, puis les grands projets résidentiels de la Cité du Havre jusqu'aux parcs de Dieppe et Jean-Drapeau.</p>	<p><b>Prise en compte dans l'étude de mobilité et dans la refonte du réseau bus par la STM</b></p> <p>L'étude de mobilité réalisée par AECOM, en 2020 et 2021, propose des bonifications au réseau d'autobus allant dans le sens de cette recommandation.</p> <p>Dans le cadre de la démarche de planification du secteur, la Ville travaille de concert avec la STM afin de bonifier l'offre en transport collectif et de déterminer de nouveaux circuits d'autobus, et ce, en fonction des projets à venir dans le secteur. Dans le cadre de la refonte du réseau bus, la STM a pris en compte la recommandation de la commission.</p> <p>De plus, dans le cadre de la refonte du réseau bus pour le secteur Sud-Ouest / Verdun / sud de Ville-Marie, la STM évalue les opportunités d'amélioration de la desserte par bus en lien avec le secteur Bridge-Bonaventure notamment avec la mise en service du REM. Elle se penche plus particulièrement sur l'axe Pierre-Dupuy qui n'est pas directement desservi par le transport collectif, ainsi que l'accessibilité des lieux d'emplois du secteur.</p> <p>Par ailleurs, en fonction des développements à venir du secteur qui ont un horizon au-delà de la refonte du réseau bus, la STM fera le suivi de l'évolution des besoins de mobilité pour adapter son offre de service comme elle l'a fait par exemple pour le quartier voisin Griffintown.</p>
19	<p>La commission recommande à la Ville de Montréal et à la Société immobilière du Canada d'examiner comment les rues Mill, Oak, Riverside, des Irlandais et le pont Black sous autorité fédérale peuvent demeurer dans le domaine public, advenant la vente des terrains limitrophes à des intérêts privés.</p>	<p><b>Collaboration avec la SIC</b></p> <p>La Ville poursuit les discussions avec la Société immobilière du Canada (SIC) afin de s'assurer que ces rues demeurent dans le domaine public.</p>
20	<p>La commission recommande à la Ville d'adopter des mesures de contrôle de la circulation de transit Rive-Sud/centre-ville de Montréal passant par le parc Jean-Drapeau et l'avenue Pierre-Dupuy.</p>	<p><b>Collaboration avec la Société du parc Jean-Drapeau</b></p> <p>La Société du parc Jean-Drapeau a publié son Plan directeur de conservation, d'aménagement et de développement 2020-2030. Dans ce plan, la Société du parc Jean-Drapeau souhaite limiter la circulation de transit dans le parc.</p> <p>La Ville accompagne la Société dans ses démarches et travaille également à assurer la continuité de ces orientations dans les axes du pont de la Concorde et de l'avenue Pierre-Dupuy. La Ville travaillera de concert avec la Société afin de trouver des solutions allant dans le sens de la présente recommandation.</p>
21	<p>La commission recommande à la Ville d'étudier le potentiel de désenclavement du secteur offert par les deux prolongements suivants : la rue Oak vers les rues Wellington et Saint-Patrick; la rue des Irlandais sous le tablier de l'autoroute Bonaventure.</p>	<p><b>Prise en compte dans l'étude de mobilité ainsi que dans la collaboration avec PJCCI</b></p> <p>Ces deux hypothèses ont été analysées dans le cadre de l'étude de mobilité et figurent dans le PDMV (orientation 4). Un arrimage avec la vision d'aménagement étudiée par PJCCI pour la section surélevée de l'autoroute Bonaventure ainsi que les travaux du REM est également à prévoir.</p>

		<p>Pour le prolongement de la rue Oak, des contraintes de faisabilité technique sont à considérer. La Ville devra poursuivre ses analyses de faisabilité technique et financière de façon à s'assurer que les avantages de cette intervention surpassent les éventuels coûts.</p> <p>De son côté, le prolongement de la rue des Irlandais fait partie du scénario étudié pour assurer la connexion de l'approche du pont Victoria à l'axe Bonaventure (voir la recommandation 10).</p>
22	La commission recommande que le libellé du principe 4 soit modifié afin de raccorder à la trame verte et bleue la mise en réseau des espaces publics et des lieux emblématiques.	<p><b>Prise en compte dans le PDMV</b></p> <p>Le libellé du principe mentionné (devenu l'orientation 5 dans le PDMV) a été modifié afin de prendre en compte la recommandation de la commission.</p>
23	<p>La commission recommande :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● Un verdissement massif partout où c'est possible, adapté aux quatre saisons, ainsi que l'installation de murs antibruit végétalisés qui serviront de zones tampons;</li> <li>● De limiter les aménagements paysagers dénués de caractéristiques naturelles et de privilégier une couverture végétale stratifiée (arbres, arbustes, herbacés, vivaces);</li> <li>● De prévoir l'entretien des aménagements à long terme;</li> <li>● De favoriser l'agriculture urbaine, à différentes échelles (bacs, jardins collectifs, espaces de production);</li> <li>● De restaurer naturellement les berges du fleuve afin de favoriser les habitats aquatiques.</li> </ul>	<p><b>Prise en compte dans le PDMV et collaboration avec PJCCI</b></p> <p>La Ville préconise effectivement une stratégie de verdissement s'appuyant sur l'approche de la diversité fonctionnelle et sur la règle empirique du 3-30-300, afin de prévoir des aménagements réfléchis, adaptés et durables, de même que la prise en compte des nuisances.</p> <p>Pour la naturalisation des berges du fleuve, la Ville favorise cette stratégie dans le cadre de l'aménagement du parc linéaire, en collaboration avec PJCCI.</p> <p>Finalement, l'ensemble de ses recommandations ont été prises en compte dans l'élaboration des balises d'aménagement figurant à l'orientation 5 du PDMV.</p>
24	La commission recommande d'aménager des espaces publics et des promenades, en particulier (mais non seulement) aux abords des sites d'intérêt patrimoniaux et paysagers, afin d'améliorer le cadre urbain et la connexion aux quartiers voisins.	<p><b>Prise en compte dans le PDVM</b></p> <p>Cette recommandation a guidé l'élaboration du PDMV (voir orientation 5) dans le choix des espaces verts publics et des parcours proposés dans le schéma de la trame verte et bleue. Ce réseau améliore l'accessibilité des usagers en plus de contribuer grandement à la mise en valeur du patrimoine et des espaces naturels.</p>

25	<p>La commission recommande à la Ville de prévoir des mécanismes permettant la participation des résidents des quartiers limitrophes et des diverses parties prenantes dans les choix d'aménagement des parcs et des espaces verts et bleus.</p>	<p><b>Mise en place d'une table de concertation, d'ateliers thématiques et d'une démarche participative dans le cadre d'un projet</b></p> <p>La Ville a mis en place des mécanismes de concertation et de collaboration dans le cadre de l'élaboration du PDMV et elle entend poursuivre ainsi lors de la conception détaillée des espaces publics.</p> <p>De façon plus spécifique, en mars 2021, la Ville a créé une table de concertation regroupant des parties prenantes du secteur. Cette table a notamment pour mandat de :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● exercer un rôle consultatif auprès de la Ville;</li> <li>● orienter la Ville dans une perspective de vision commune de développement du secteur;</li> <li>● faire le suivi de l'élaboration du plan directeur de mise en valeur du secteur et de sa mise en œuvre.</li> </ul> <p>En avril 2021, la Ville a également organisé une série d'ateliers thématiques afin de permettre une participation élargie des parties prenantes à l'élaboration du plan directeur de mise en valeur. Un atelier spécifique a eu lieu concernant la mise en réseau des espaces publics et des lieux emblématiques, soutenue par une trame verte et bleue.</p> <p>Enfin, en plus d'avoir été alimenté par ces consultations, le PDMV propose, dans son plan d'action, d'établir une démarche participative en fonction de tout intérêt manifesté par les citoyen-nes ou par d'autres parties prenantes pour l'aménagement et la programmation d'un nouvel espace public.</p>
26	<p>La commission recommande d'évaluer les possibilités d'implanter un corridor écologique à même les aménagements futurs du tablier du pont de la Concorde afin de connecter les milieux naturels de la Cité du Havre et ceux du parc Jean-Drapeau.</p>	<p><b>Collaboration avec la SPJD - Difficilement envisageable au plan technique</b></p> <p>L'implantation d'un corridor écologique sur le tablier du pont de la Concorde comprend plusieurs défis qui la rendent, sur le plan technique, difficilement réalisable. Néanmoins, avec la collaboration avec la Société du parc Jean-Drapeau, des aménagements peuvent être envisagés sur le pont de la Concorde afin de bonifier l'expérience de piétons et des cyclistes par la réduction des voies de circulation, le réaménagement de la piste cyclable et des trottoirs, l'ajout de mobilier urbain et de bacs de plantation.</p>
27	<p>La commission recommande que la Ville tienne compte de la vision préconisée par Parcs Canada pour la mise en valeur des abords du bassin Peel, telle qu'énoncée dans son plan directeur de 2018, de sorte à maximiser son accessibilité et sa connectivité aux milieux qui l'entourent.</p>	<p><b>Collaboration avec Parcs Canada</b></p> <p>Parcs Canada est un partenaire associé à la démarche de planification et est consulté sur une base régulière. Parcs Canada fait aussi partie de la table de concertation et a participé aux ateliers thématiques (voir le suivi de la recommandation 25).</p> <p>De façon plus particulière, des rencontres ont eu lieu entre la Ville et Parcs Canada afin d'assurer l'arrimage entre la vision du Plan directeur lieu historique national du Canada du Canal-de-Lachine et celle du PDMV.</p>



28	La commission recommande que la Ville, en collaboration avec la société des Ponts Jacques-Cartier et Champlain Inc., évalue des scénarios afin de libérer le maximum d'espace en berge, au bénéfice de tous les Montréalais et Montréalaises.	<p><b>Collaboration avec PJCCI</b></p> <p>Dans le cadre de la collaboration avec PJCCI, responsable du projet, la Ville favorise une bonne intégration urbaine du projet de reconstruction de l'autoroute Bonaventure en boulevard urbain et une libération optimale d'espace le long du fleuve Saint-Laurent, de manière à créer une promenade riveraine qui soit la plus conviviale possible et de grande qualité.</p>
29	La commission recommande que tous les espaces non développés de la Cité du Havre soient zonés espaces verts, incluant le « parc-vestiges », que ces espaces soient raccordés à la trame verte et bleue et que les vestiges d'Expo 67 qui s'y trouvent soient mis en valeur.	<p><b>Préservation d'un maximum d'espaces verts et intégration dans la trame verte et bleue</b></p> <p>La Ville de Montréal reconnaît l'importante valeur paysagère, écologique et, dans certains cas, patrimoniale des espaces verts de la Cité-du-Havre et plus particulièrement de l'Espace-vestiges. En ce sens, le PDMV propose notamment d'agrandir le parc de Dieppe et d'offrir une accessibilité publique à l'Espace-vestiges par la réutilisation des voies de circulations existantes pour les déplacements actifs et en ciblant une partie de ce terrain pour l'aménagement d'un espace vert public, en bordure du fleuve. Ces interventions permettront également la mise en valeur des vestiges d'Expo 67.</p> <p>En outre, pour assurer l'intégration de ces espaces dans la trame verte et bleue, le PDMV propose de prolonger la promenade riveraine sur la Cité-du-Havre en adaptant le tracé et les aménagements à l'espace disponible, et ce, afin de préserver la bande végétale riveraine. Il propose également le réaménagement de l'avenue Pierre-Dupuy pour l'apaiser, la verdir et créer des belvédères et des parcours séparés pour les piétons et les cyclistes.</p> <p>Toutefois, il importe de souligner que pour modifier la réglementation comme recommandé par la commission, il est impératif pour la Ville de faire l'acquisition des terrains concernés. Or, cette hypothèse constitue une charge financière jugée trop importante à imposer aux contribuables.</p>
30	La commission recommande de connecter le bassin Peel à la Cité du Havre en créant des parcours piétons et cyclistes conviviaux comportant des haltes aux sites historiques et aux vues d'intérêt.	<p><b>Prise en compte dans le PDMV</b></p> <p>Cette recommandation est prise en considération dans le PDMV (voir orientations 4 et 5). L'étude de mobilité produite par AECOM propose différentes pistes de solutions qui ont été reprises dans le PDMV. Ces pistes de solutions seront intégrées à un avant-projet préliminaire qui sera prochainement lancé en collaboration avec PJCCI qui est propriétaire de la grande majorité de l'emprise.</p>
31	La commission recommande que la description du principe 5 sur le renouvellement des activités économiques et urbaines mentionne explicitement que l'industrie lourde et les activités portuaires, de transport et de logistique font partie intégrante des activités économiques du secteur.	<p><b>Prise en compte dans le PDMV</b></p> <p>Cette recommandation est prise en considération dans le cadre de l'élaboration du PDMV (voir orientation 1), notamment en prévoyant une balise à cet effet.</p>

32	La commission recommande de prévoir une gradation des usages et des zones tampons autour des zones d'activités industrielles, de transport et de logistique qui génèrent des nuisances et comportent des enjeux de sécurité civile.	<p><b>Prise en compte dans le PDMV</b></p> <p>Cette recommandation est prise en considération dans le cadre de l'élaboration du PDMV (voir orientation 1). Rappelons qu'une démonstration de la compatibilité de l'usage habitation face aux nuisances et aux risques de sécurité civile provenant de certaines infrastructures de transport (voies à débit important, voies ferrées, cours de triage) et industries (ADM) est nécessaire pour permettre la construction de logements dans les sous-secteurs du triangle de la pointe Saint-Charles Nord, du bassin Wellington et ses abords ainsi que sur la pointe du Moulin.</p>
33	La commission recommande de sécuriser le zonage « industriel » pour assurer la pérennité des industries et des ateliers d'artisans installés à la Pointe-du-Moulin, au carrefour Mill-Riverside, et ce, jusqu'au poste de transformation d'Hydro-Québec.	<p><b>Prise en compte dans le PDMV et dans le projet de Règlement</b></p> <p>Cette recommandation est prise en considération dans le cadre de l'élaboration du PDMV (voir orientation 1) et du Règlement modifiant le Plan d'urbanisme (04-047) dans le secteur Bridge-Bonaventure, notamment par l'introduction de balises à cet effet et par l'affectation du sol proposée dans le Règlement.</p>
34	La commission recommande de renforcer la caractérisation du secteur en soutenant l'implantation de nouveaux sites d'emplois artisanaux et en créant un corridor artisanal de production où se côtoient des fonctions éducatives, culturelles et touristiques. Ce corridor artisanal de production devrait être intégré au circuit des sites patrimoniaux.	<p><b>Prise en compte dans le PDMV</b></p> <p>Cette recommandation est prise en considération dans le cadre de l'élaboration du PDMV (voir orientation 1), notamment en prévoyant une balise à cet effet.</p>
35	La commission recommande que la Ville soutienne l'installation d'industries de fabrication légère et d'entreprises de services dans le secteur, notamment dans les zones tampons.	<p><b>Prise en compte dans le PDMV</b></p> <p>Cette recommandation est prise en considération dans le cadre de l'élaboration du PDMV (voir orientation 1), notamment en prévoyant une balise à cet effet.</p>
36	La commission recommande de consolider les usages dans le Parc d'entreprises de la Pointe-Saint-Charles, notamment autour des filières existantes de l'audiovisuel et des technologies de l'information et des communications (TIC).	<p><b>Prise en compte dans le PDMV</b></p> <p>Cette recommandation est prise en considération dans le cadre de l'élaboration du PDMV (voir orientation 1), notamment en prévoyant une balise à cet effet.</p>
37	La commission recommande de décontaminer et de verdier le Parc d'entreprises de la Pointe-Saint-Charles pour stimuler la résilience écologique du secteur.	<p><b>Verdissement et gestion de risque pour le parc d'entreprises de la Pointe-Saint-Charles (PEPSC)</b></p> <p>Le verdissement massif du PEPSC, l'aménagement de la promenade riveraine et la création de deux vastes espaces verts publics sont des interventions phares permettant la mise en valeur du PEPSC et contribuant à la résilience écologique du secteur.</p>

		<p>Le PEPSC est un ancien dépotoir, composé de sols et de matières résiduelles de toutes sortes, et ce, jusqu'à 15 mètres de profondeur. Ces terrains ont été gagnés sur le lit du fleuve entre la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, jusque dans les années 1960. Afin de mettre un terme aux impacts environnementaux que le site générerait, un écran d'étanchéité a été construit pour bloquer la migration de l'eau souterraine contaminée et des hydrocarbures en phases flottantes qui s'écoulaient vers le fleuve. L'eau souterraine en amont est pompée et traitée dans une usine de traitement conçue à cet effet.</p> <p>La construction de futurs bâtiments devra prendre en considération la nature particulière du site en suivant notamment le Guide relatif à la construction sur le terrain d'un lieu d'élimination de matières résiduelles désaffecté publié par le Ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs.</p>
38	La commission recommande de promouvoir l'installation dans le secteur d'entreprises de haute technologie qui sont actives en recherche et développement.	<p><b>Prise en compte dans le PDMV et analyse des besoins</b></p> <p>Cette recommandation est prise en considération dans le cadre de l'élaboration du PDMV (voir orientation 1). Actuellement, la Ville a mandaté une firme pour évaluer le potentiel d'implantation d'activités économiques dans le secteur Bridge-Bonaventure et pour le traduire en besoins d'espaces de bureaux et de bâtiments/locaux industriels.</p>
39	La commission recommande de développer des projets culturels et éducatifs avec les partenaires concernés en ce qui a trait aux métiers artisanaux présents dans le secteur, au « site-machines » de la Pointe-du-Moulin et au parcours patrimonial des sites significatifs.	<p><b>Prise en compte dans le PDMV</b></p> <p>Cette recommandation est prise en considération dans le cadre de l'élaboration du PDMV (voir orientations 1 et 2), notamment en prévoyant des balises à cet effet.</p>
40	La commission recommande l'implantation d'installations multisports dans le secteur Bridge-Bonaventure qui soient accessibles et répondent aux besoins de tous.	<p><b>Prise en compte dans le PDMV et évaluation des besoins</b></p> <p>Préalablement à l'introduction de l'habitation dans le secteur (à l'exception de la Cité-du-Havre où l'habitation est déjà autorisée), le PDMV propose de réserver un site pour accueillir un projet intégrant des équipements collectifs mutualisés (scolaire, sportif, culturel, communautaire), facilement accessible à pied et à vélo depuis les milieux de vie adjacents au sous-secteur.</p> <p>Dans le plan d'action du PDMV, une étude doit être réalisée à court terme pour établir les besoins en équipements collectifs, afin de développer un projet les intégrant.</p>
41	La commission recommande, autour du bassin Peel, un développement résidentiel mixte, à forte densité, mais à échelle humaine, doté de commerces et services de proximité, d'équipements collectifs, et intégrant les cibles de logement social, abordable et familial.	<p><b>Prise en compte dans le PDMV</b></p> <p>Le PDMV propose la création d'un milieu de vie mixte, sain et intégré aux quartiers avoisinants dans le sous-secteur du bassin Wellington et ses abords, notamment en :</p>

		<ul style="list-style-type: none"> <li>● intégrant des commerces et des services de proximité complémentaires à l'offre existante dans les quartiers avoisinants, incluant un site réservé pour un projet de mutualisation des besoins en équipements collectifs;</li> <li>● améliorant l'accessibilité du sous-secteur aux quartiers environnants en aménageant des parcours sécuritaires et conviviaux pour les déplacements actifs et en construisant des franchissements en dessous des voies ferrées et au-dessus du canal de Lachine;</li> <li>● assurant la compatibilité de l'usage habitation par rapport aux nuisances et aux risques avant de l'introduire dans le sous-secteur.</li> </ul> <p>Le PDMV propose également une forme urbaine de hauteurs et densités variées, à échelle humaine, respectant les valeurs patrimoniales du milieu, la prédominance des marqueurs territoriaux et la capacité d'accueil limitée du sous-secteur en ce qui concerne la mobilité et l'accessibilité.</p> <p>Pour les cibles de logement social, abordable et familial, le PDMV favorise des cibles plus élevées que celles figurant dans le Règlement pour une métropole mixte pour les terrains appartenant à une société fédérale ou provinciale. Il favorise également la cession d'immeubles plutôt que la contribution financière comme mode de réalisation des engagements issus du Règlement pour une métropole mixte.</p>
42	La commission recommande une zone tampon de 200 mètres de rayon de l'autoroute Bonaventure qui exclut toute fonction résidentielle et réservée à des fonctions non sensibles pour la santé humaine à long terme.	<p><b>Principe pris en considération dans le PDMV</b></p> <p>Cette recommandation n'est pas explicitement retenue dans le PDMV puisque, à terme, il est préconisé de transformer l'autoroute Bonaventure en boulevard urbain et de l'apaiser. Toutefois, le principe d'offrir aux nouveaux résidents un milieu de vie agréable et sain est évidemment intégré au PDMV. En ce sens, préalablement à l'introduction de l'habitation dans le sous-secteur du bassin Wellington et ses abords, les promoteurs devront démontrer, par le biais d'une étude spécifique, que les niveaux sonores et de vibration prévus à l'intérieur d'un logement offriront un environnement de qualité aux futurs résidents.</p>
43	La commission recommande que soit élaboré un programme particulier d'urbanisme (PPU) pour le secteur Bridge-Bonaventure incluant coûts et durée, jumelé au plan d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA) proposé dans la recommandation #8.	<p><b>Outil du PDMV retenu</b></p> <p>Le secteur Bridge- Bonaventure s'étend sur une superficie particulièrement étendue (2,3 km<sup>2</sup>). En outre, il présente des enjeux complexes et comporte des sous-secteurs aux réalités résolument singulières. L'outil de planification que représente le PDMV offre la flexibilité nécessaire pour tenir compte de ce contexte particulier. 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.</p> <p>De plus, comme indiqué dans le suivi de la recommandation 8, des dispositions de PIIA s'appliquent déjà dans les deux arrondissements (Ville-Marie et le Sud-Ouest) et celles-ci pourront être bonifiées et précisées.</p>

		Par ailleurs, l'ensemble des interventions municipales devra faire l'objet d'analyses détaillées de faisabilité technique et financière au cours des prochaines étapes de la planification.
44	La commission recommande de mettre en place, en concertation avec toutes les parties prenantes, des mécanismes de collaboration et de suivi à long terme en vue d'assurer le développement du secteur de façon cohérente et efficace.	<p><b>Mise en place d'une table de concertation permanente et d'ateliers thématiques</b></p> <p>L'information, la collaboration et la participation des parties prenantes et de la population constituent des priorités de la Ville dans le cadre de la planification du secteur Bridge-Bonaventure.</p> <p>À cet égard, une table de concertation (voir le suivi de la recommandation 25) a été mise en place en mars 2021, avec la participation de plusieurs parties prenantes. Les travaux de cette table se poursuivront après l'adoption du PDMV pour assurer le suivi de sa mise en œuvre.</p> <p>De plus, des ateliers thématiques ont été organisés au printemps 2021 avec les parties prenantes, notamment pour discuter des objectifs et des balises d'aménagement du PDMV.</p>
45	La commission recommande que la Ville exerce une étroite concertation des partenaires institutionnels, notamment les diverses instances publiques et parapubliques qui sont propriétaires de terrains ou d'immeubles sur le territoire du secteur.	<p><b>Mise en place d'une table de concertation permanente, d'ateliers thématiques et de comités de suivi</b></p> <p>Les principaux partenaires institutionnels sont membres de la table de concertation et ont participé aux ateliers thématiques (voir le suivi de la recommandation 25). De plus, des rencontres bilatérales et des comités de suivi avec les partenaires institutionnels pour des projets particuliers sont prévus dans le cadre de la mise en œuvre du PDMV.</p>
46	La commission recommande que la Ville mette en place les outils appropriés de communication et d'échange avec la population et les parties prenantes pour toute la durée de mise en œuvre du PPU.	<p><b>Mise en place d'une table de concertation permanente et d'ateliers thématiques</b></p> <p>La mise en place de la table de concertation (voir le suivi de la recommandation 25) est l'un des canaux de communication avec les parties prenantes et la population qui se poursuivra tout au long de la démarche de planification et lors de la mise en œuvre du PDMV. Outre les ateliers thématiques du printemps 2021 qui ont alimentés le contenu du PDMV, d'autres activités de communication et d'échange seront mises en place au cours des prochaines étapes, notamment lors de l'aménagement d'espaces verts publics ou dans le cadre de l'élaboration de projets immobiliers.</p>
47	Que la Ville mette en place un guichet unique pour le secteur Bridge-Bonaventure à l'intention des investisseurs et des promoteurs, notamment pour identifier les entreprises recherchées et les sites disponibles.	<p><b>Accompagnement des entreprises et des promoteurs</b></p> <p>Considérant le partage des compétences associé à la structure de la Ville de Montréal, les portes d'entrée pour les promoteurs et les entreprises resteront celles des arrondissements de Ville-Marie et du Sud-Ouest. Le Service de l'urbanisme et de la mobilité sera porteur des actions figurant dans le PDMV et accompagnera les arrondissements et les promoteurs qui souhaitent mettre en valeur le territoire. Le Service du développement économique offrira également une aide aux entreprises qui souhaitent s'y établir, notamment en adaptant les programmes de subvention au contexte de Bridge-Bonaventure.</p>