

**OFFICE DE CONSULTATION PUBLIQUE  
DE MONTRÉAL**

**ÉTAIENT PRÉSENTS :** M. ÉRIC CARDINAL, président de la commission  
Mme COUMBA NGOM, commissaire  
Mme LUBA SERGE, commissaire  
M. SIMON CLOUTIER-CYR, analyste

**PLAN DIRECTEUR BRIDGE-BONAVENTURE**

---

**PREMIÈRE PARTIE**

---

VOLUME 1

---

Séance tenue le 9 mai 2023, 19 h  
1550, rue Metcalfe  
14<sup>e</sup> étage  
Montréal

## **TABLE DES MATIÈRES**

### **SÉANCE DU 9 MAI 2023**

MOT DE LA PRÉSIDENTE DE L'OFFICE, Mme ISABELLE BEAULIEU..... 1

MOT DU PRÉSIDENT DE LA COMMISSION, M. ÉRIC CARDINAL ..... 1

**PRÉSENTATION DU PLAN DIRECTEUR BRIDGE-BONAVENTURE ..... 4**

**MOT DE LA FIN ..... 20**

### **AJOURNEMENT**

## MOT DE LA PRÉSIDENTE

**Mme ISABELLE BEAULIEU, présidente de l'OCPM :**

5            Bonsoir tout le monde. Bonsoir et bienvenue à cette consultation de l'Office de consultation publique. J'inviterais tous les gens qui sont à l'arrière à venir s'asseoir avec nous.

10           Je m'appelle Isabelle Beaulieu, et à titre de présidente de l'Office de consultation publique de Montréal, je vous souhaite la bienvenue et je suis très heureuse de vous accueillir ce soir dans nos salles pour débiter la démarche de consultation sur le plan directeur Bridge-Bonaventure. Merci d'être ici avec nous ou d'être avec nous en ligne.

15           La première étape débute maintenant avec la présentation du projet. Une soirée de questions et de réponses va se tenir ici dans une semaine. Ces deux soirées permettent de nous informer et précèdent l'étape des opinions.

20           Les consultations de l'OCPM sont maintenant toutes en formule hybride, donc chaque étape va se dérouler en ligne et en salle, en direct, en ligne. Alors ceci, c'est évidemment pour favoriser la participation du plus grand nombre de personnes. Les séances sont toutes webdiffusées et restent disponibles en ligne sur notre site Web.

25           Les consultations de l'Office s'adressent à toute la population montréalaise qui a le droit d'être renseignée sur les projets susceptibles de modifier son cadre de vie. La population a le droit de faire valoir son opinion dans le but d'éclairer et d'influencer les décisions des élus.

30           L'OCPM est une institution neutre et indépendante. Les consultations publiques n'ont pas pour objet de faire la promotion d'un projet ou d'une vision particulière. Les commissaires ne sont ni des élus ni des fonctionnaires. Ils n'ont aucun intérêt dans le projet soumis à la consultation et ils s'engagent à respecter un code de déontologie. Vous pouvez en prendre connaissance sur le site de l'OCPM.

J'ai confié la présidence de cette démarche de consultation publique à Éric Cardinal, commissaire à l'OCPM, qui sera appuyé par les commissaires Coumba Ngom et Luba Serge.

35 Alors, encore une fois, merci d'être avec nous, ici ou en ligne. Sans plus tarder, je passe la parole au président de cette consultation, qui est monsieur Éric Cardinal. Merci.

**LE PRÉSIDENT DE LA COMMISSION, M. Éric Cardinal :**

40 Merci madame la présidente. Alors mesdames, messieurs, bonsoir et bienvenue à cette soirée d'information au sujet de la consultation sur le plan directeur Bridge-Bonaventure. Merci de l'intérêt que vous portez à cette consultation.

45 La séance de ce soir se passe en français. Toutefois, je tiens à vous informer que les personnes qui voudraient s'exprimer en anglais lors de la prochaine séance, celle des questions et des réponses qui aura lieu le 16 mai, pourront le faire.

50 Today's session will be conducted in French. However, those who wish to ask a question or address the Commission in English during the next session, the Questions and Answers session, on May 16<sup>th</sup>, will be able to do so.

55 Je m'appelle Éric Cardinal et je suis commissaire à l'Office de consultation publique de Montréal. Madame Isabelle Beaulieu, la présidente de l'Office, m'a confié la présidence de cette consultation que j'ai le plaisir de mener, avec mes collègues Luba Serge et Coumba Ngom. Nous sommes appuyés dans nos travaux par l'analyste Simon Cloutier-Cyr, que je remercie d'être avec nous également ce soir.

60 Maintenant, passons à l'objet de cette session d'information. Le conseil municipal a mandaté l'Office de consultation publique de Montréal pour tenir une consultation sur le plan directeur de mise en valeur ainsi que le règlement modifiant le plan d'urbanisme de la Ville de Montréal pour le secteur Bridge-Bonaventure. Dans quelques minutes, les représentants de la Ville nous les présenteront plus en détail.

Débuté ainsi ce soir la première étape de la consultation qui consiste à vous informer sur l'objet de la consultation et de rendre disponible toute l'information. Vous pourrez d'ailleurs revoir la présentation et consulter la documentation en tout temps sur notre site Web.

65

Une soirée de questions-réponses suivra dans une semaine, soit le mardi 16 mai prochain. Vous serez alors invité à poser vos questions aux représentants de la Ville de Montréal. Il sera possible de le faire en personne, ici, aux locaux de l'OCPM, ou par téléphone en direct via une tribune téléphonique.

70

Après cette étape d'information, il y aura une deuxième partie consacrée aux opinions des citoyens et des groupes. Diverses options sont alors disponibles, soit par écrit, en personne ou en ligne. Ceux et celles qui souhaitent présenter leur opinion en personne doivent s'inscrire au plus tard le 8 juin. Les séances débuteront le 13 juin et les commissaires entendront les opinions en Zoom ou en salle. Nous invitons aussi les gens à exprimer leur opinion en ligne sur notre site Internet.

75

Par la suite, les commissaires vont procéder à l'analyse de toutes les opinions qui leur ont été soumises et à la rédaction d'un rapport. Lorsque le rapport de la consultation est complété, il est ensuite transmis à la mairesse de Montréal. Deux semaines plus tard, il est rendu public sur le site de l'OCPM.

80

Je rappelle que les rapports de l'Office ont une valeur consultative. Les décisions finales appartiennent aux élus municipaux.

85

Pour connaître tous les détails de la consultation publique et les dates importantes, je vous invite à visiter la page Web de la consultation, ou en téléphonant au 514-872-3568.

Ces quelques mots d'introduction faits, je cède maintenant la parole aux représentants de la Ville de Montréal pour une présentation d'environ trente minutes.

90

**M. KARIM CHAREF :**

95           Merci beaucoup. Je me présente : Karim Charef, chef de division au service de l'urbanisme et de la mobilité de la Ville de Montréal. Je suis accompagné par Olivier Carignan de Carufel, à ma droite, qui va faire la présentation, ainsi que d'Érik Provost, chef d'équipe, qui m'accompagne. Il y a dans la salle des collègues représentants de la Ville aussi, qui assistent à cette présentation.

100           Bienvenue, ça nous fait beaucoup plaisir de vous présenter ce plan directeur de mise en valeur du secteur Bridge-Bonaventure. C'est un plan directeur qui constitue une feuille de route pour la transformation de ce vaste secteur, à la fois stratégique et emblématique, à l'entrée du centre-ville. C'est un plan directeur qui entend donner une cohérence aux interventions portées, qu'elles soient portées par la Ville de Montréal ou portées par ses partenaires publics ou privés. Finalement,  
105           avec cette consultation publique qui est confiée à l'OCPM, la Ville continue à être à l'écoute des propositions, des bonifications de cette feuille de route que l'on souhaite un succès pour Montréal.

              Donc je cède la parole sans plus tarder à Olivier, qui va nous faire la présentation du contenu de ce plan directeur.

110

**M. OLIVIER CARIGNAN DE CARUFEL :**

              Bonsoir, je vais présenter le plan directeur de mise en valeur ainsi que les modifications au plan d'urbanisme proposées afin d'assurer la cohérence entre ces deux documents de planification.

115

              Voici l'ordre de la présentation. Tout d'abord, je vais vous faire une courte mise en contexte de la démarche de planification, suivie d'une présentation du territoire et de la vision d'avenir pour le secteur Bridge-Bonaventure. Par la suite, je vais vous détailler la forme urbaine en fonction des personnalités de chacun des sous-secteurs. Et finalement, je vais vous présenter la stratégie de mise en valeur qui vise à établir et mettre en œuvre les différentes interventions qui sont énoncées  
120           dans le plan directeur.

125 Voici la mise en contexte. Tout d'abord, bref historique de la démarche. De mai à octobre 2019, une consultation publique a lieu par l'OCPM sur l'avenir du secteur Bridge-Bonaventure.

130 De cette consultation, un rapport a découlé, comportant environ 47 recommandations, en mars 2020. Une de ces recommandations était de mettre en place des mécanismes afin de favoriser la collaboration entre les différentes parties prenantes pour l'élaboration du plan directeur et sa mise en œuvre.

135 Comme réponse, la Ville a créé une table de concertation en mars 2021, composée d'acteurs clés du milieu, à la fois communautaire, institutionnel et économique, afin d'avoir une tribune d'échange et de mobilisation afin d'alimenter le plan directeur et de contribuer à ces mises en œuvre. Ce comité a un rôle consultatif auprès de la Ville.

140 La Ville a également tenu cinq ateliers thématiques sur les thèmes de la mobilité, du patrimoine, des espaces verts et des usages avec 60 organisations participantes au printemps 2021, afin toujours d'alimenter son plan directeur.

145 Voici maintenant le territoire. Bridge-Bonaventure a une superficie de 2,3 km<sup>2</sup>. C'est un secteur d'emploi aux portes d'entrée du centre-ville. On dénote toutefois la présence de quelques habitations sur la Cité du Havre, et c'est un territoire qui est partiellement construit par remblais successifs dans le fleuve, comme vous pouvez le constater, avec l'ancienne ligne de rive qui est illustrée sur le plan.

150 C'est un territoire fragmenté par de grandes infrastructures de transport, réparti entre deux arrondissements : l'arrondissement du Sud-ouest, qui est situé à l'ouest de l'autoroute Bonaventure, qui est située ici, et l'arrondissement de Ville-Marie. Bridge-Bonaventure est composé de six sous-secteurs distinctifs en fonction de ses particularités propres, ce qui est en quelque sorte un héritage de son développement.

En termes historiques, c'est un secteur qui est en constante transformation depuis plus de 200 ans et qui a subi de profonds bouleversements à travers les différentes phases de son développement.

155

À l'origine probablement un territoire de chasse et pêche des Premières Nations, mais dès le début de la colonie, il a été occupé par de grandes fermes de congrégations religieuses. Toutefois, par sa localisation stratégique à la fin du fleuve Saint-Laurent navigable, rapidement au 19<sup>e</sup> siècle, il est devenu un carrefour de voies de communication avec la construction du canal de Lachine, l'implantation des voies ferrées du Grand Tronc et la construction du pont Victoria.

160

Élément important également au 19<sup>e</sup> siècle, l'épidémie de typhus qui a entraîné la construction de baraques pour accueillir des malades à cet endroit-ci et pour commémorer les 6 000 victimes du typhus, le Black Rock fut installé à l'emplacement d'un ancien cimetière qui est actuellement à l'intersection des rues Bridge et des Irlandais.

165

Ce secteur, par la suite, au 20<sup>e</sup> siècle, devient en quelque sorte le cœur de l'industrialisation du Canada. Les activités portuaires prennent de l'expansion avec la construction du quai Bickerdike et des bassins Tate et Wellington. On dénote aussi l'exploitation des activités agroalimentaires, notamment les silos à grains sur la Pointe-du-Moulin et les abattoirs. Ce qui a fait en sorte que, tranquillement, les habitations qui étaient situées pour accueillir les résidents pour l'industrie se déplacent tranquillement, et Victoriatown, également, se développe pour soutenir, dans le fond, et avoir un emplacement pour les différents employés.

170

Événement significatif également, Expo 67, qui amené des grandes transformations dans le secteur avec le remaniement de l'ancienne jetée Mackay, qui avait été construite au début du 19<sup>e</sup> siècle pour contrer les crues saisonnières du fleuve. Le Vieux-Montréal a été grandement remanié pour accueillir des pavillons d'Expo 67. Il y a également l'autoroute Bonaventure qui a été construite, ce qui a entraîné la démolition de Victoriatown pour être remplacé par des équipements.

175

180

Par la suite, dans les années 70, ce territoire a également évolué avec la démolition et la conversion de plusieurs pavillons de l'Expo 67, le départ de nombreuses industries laissant à la



place plusieurs terrains vacants, la construction de tours d'habitation ainsi que l'arrivée du parc des entreprises de Pointe-Saint-Charles.

185

Ce qui conduit au grand constat : c'est un territoire qui est morcelé par de grandes infrastructures de transport, comme la cour de triage, l'autoroute Bonaventure. C'est un secteur sous-utilisé et très minéralisé où on retrouve toutefois une diversité d'activités, qu'on parle des activités cinématographiques, portuaires, agroalimentaires ou même de l'habitation, ce qui amène toutefois des enjeux de cohabitation. Et malgré cette diversité, on dénote quand même une absence de services de proximité sur le territoire.

190

Autre élément important, c'est une porte d'entrée du centre-ville. Il y a deux ponts qui arrivent sur ce territoire, donc il y a une circulation de transit importante, beaucoup de congestion et la mobilité active est difficile. Il y a des sections du territoire où il n'y a pas de trottoir, pas de piste cyclable.

195

Malgré tout cet aspect négatif, le territoire possède un patrimoine hors du commun, que l'on parle notamment du Silo n° 5 ou de l'enseigne Farine Five Roses ou d'Habitat 67, et qui va être en quelque sorte la base pour la mise en valeur du secteur Bridge-Bonaventure.

200

Maintenant, la vision. L'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.

205

De cette vision découlent cinq grandes orientations. Premièrement, une vocation économique renforcée par des milieux de vie et d'emploi respectant l'esprit du lieu. Les composantes patrimoniales et paysagères protégées mises en valeur, des parcours d'entrée de ville attrayants au paysage unique, enrichissant l'expérience de tous les usagers, le renforcement des connexions et les déplacements en transport actif et collectif au cœur de la mobilité, et finalement, la mise en réseau des espaces publics et des lieux emblématiques soutenus par une trame verte et bleue.

210

215 La transition écologique est au cœur de la planification du secteur. C'est un principe transversal adressé dans chacune des grandes orientations qui va être vous être présentée. Le plan directeur s'inscrit en continuité avec le plan stratégique Montréal 2030, ainsi que le plan climat de la Ville de Montréal, qui vise la carboneutralité en 2050.

220 Donc, plusieurs interventions sont proposées dans le plan directeur, notamment considérant l'importance des GES que contiennent le transport. Plusieurs éléments visent à l'amélioration des déplacements actifs et collectifs sur le territoire, mais également afin d'améliorer l'efficacité des bâtiments. On mise également sur la mise en commun des systèmes, en particulier avec l'établissement d'un réseau thermique urbain.

225 Maintenant en termes de vocation du territoire. Tout d'abord, on souhaite consolider les activités économiques existantes, dynamiques et créatrices d'emplois comme les activités portuaires et agroalimentaires, en développant des filières complémentaires, mais moins génératrices de nuisances comme la logistique du dernier kilomètre ou les microbrasseries, par exemple.

230 On souhaite également concéder les activités artisanales qu'on retrouve sur le territoire en intégrant des fonctions éducatives, culturelles et touristiques, tout en créant un quartier des artisans.

235 On souhaite également consolider les activités cinématographiques et audiovisuelles dans le parc des entreprises de Pointe-Saint-Charles.

Et finalement, on souhaite consolider les services professionnels, bureaux et productions légères qu'on retrouve sur le territoire, mais particulièrement dans le triangle de la Pointe-Saint-Charles Nord.

240 On souhaite également diversifier les activités en misant sur les technologies propres, la culture et le tourisme, et créer des milieux de vie et d'emploi mixtes et sains en favorisant l'implantation de services et de commerces de proximité, en consolidant le milieu de vie existant sur la Cité du Havre et en introduisant de l'habitation dans le bassin Wellington et sur une partie du

245 triangle de la Pointe-Saint-Charles Nord ainsi que sur la Pointe-du-Moulin si les conditions gagnantes sont réunies.

250 Quand on parle de conditions gagnantes, on parle de la compatibilité de l'habitation face aux nuisances et aux risques de sécurité civile, considérant la présence d'infrastructures de transport comme la cour de triage, les voies ferrées, mais aussi les opérations notamment d'ADM sur le territoire. Donc il faut que ça soit démontré.

255 Il faut également qu'il y ait de l'inclusion de logements sociaux abordables et familiaux sur le territoire afin de garantir une mixité sociale. Il faut également assurer l'accessibilité à des services et des commerces de proximité à distance de marche par des parcours sécuritaires et agréables, surtout si on veut favoriser le transfert modal.

260 On doit prévoir un site pour accueillir des projets de mutualisation des besoins en équipements collectifs, notamment scolaires, culturels et communautaires. Et finalement, il faut assurer que les conditions de mobilité sont acceptables, en particulier pour les liens en mode actif et collectif sur le territoire.

265 Donc voici l'hypothèse d'aménagement qui a été développée afin d'illustrer les différentes intentions qui figurent dans le plan directeur. Ce n'est pas un plan final en soi, mais ça illustre les intentions de la Ville. Donc dans cette hypothèse, on estime qu'il y a une capacité d'accueillir environ 7 600 logements sur le territoire Bridge-Bonaventure, notamment 4 000 dans le territoire du bassin Wellington et d'une partie du triangle de la Pointe-Saint-Charles Nord, environ 1 000 sur la Pointe-du-Moulin et 2 600 logements sur la Cité du Havre. On estime également qu'environ 560 000 m<sup>2</sup> d'activités économiques et institutionnelles pourraient être développés sur l'ensemble du territoire de Bridge-Bonaventure.

270 Pour permettre l'introduction d'habitations sur le territoire, des modifications au plan d'urbanisme sont nécessaires afin de changer l'affectation au sol au bassin Wellington et sur le triangle de la Pointe-Saint-Charles Nord et sur la Pointe-du-Moulin afin d'introduire un secteur

275 d'activité diversifié qui permet l'habitation si la compatibilité des usages avec les nuisances et les risques est démontrée tout en permettant une mixité des activités.

Au niveau du patrimoine, maintenant, on souhaite préserver les bâtiments, les vestiges et les ouvrages d'intérêt, en particulier les ensembles industriels d'intérêt et les bâtiments d'Expo 67.  
280 On souhaite également subordonner les constructions et les aménagements à la mise en valeur du patrimoine par une intégration harmonieuse des bâtiments, mais également en révélant leur existence par rapport aux vestiges, notamment, de Victoriatown, des victimes du typhus ou des anciens canaux hydrauliques qu'on retrouve sur la Pointe-du-Moulin.

285 On souhaite également promouvoir et favoriser l'accessibilité aux composantes patrimoniales, notamment en aménageant des espaces verts publics autour des lieux emblématiques afin de favoriser l'accessibilité.

Maintenant pour les entrées de ville, Bridge-Bonaventure est la porte d'entrée au centre-ville. Par conséquent, il peut traverser en empruntant plusieurs parcours, que ce soit l'autoroute Bonaventure, la rue Bridge ou l'avenue Pierre-Dupuy. L'objectif est de créer des parcours d'entrée de ville attrayants pour tous, que l'on soit à pied, à vélo, en voiture, en bateau ou en train, en précisant l'ambiance, l'aménagement, l'encadrement souhaité et en s'appuyant sur les marqueurs territoriaux qui ponctuent le paysage.  
290

295 Un marqueur territorial, c'est un élément naturel, comme le fleuve Saint-Laurent par exemple, ou une construction comme le Silo n° 5 ou l'enseigne Farine Five Roses, qui domine le paysage et qui participe à l'identité du secteur, notamment par sa singularité ou son impact visuel. Donc on souhaite maintenir la prédominance et mettre en valeur ces marqueurs territoriaux en établissant les vues d'intérêt à préserver et en respectant l'échelle des marqueurs territoriaux dans la construction de nouveaux bâtiments.  
300

Maintenant, en termes de mobilité, on souhaite apaiser et réduire la circulation de transit sur le territoire, notamment en reconfigurant l'accès au pont Victoria pour dévier la circulation de transit vers l'axe Bonaventure et en transformant l'autoroute Bonaventure en boulevard urbain.  
305

On souhaite également créer une zone à priorité piétonne dans le nouveau milieu de vie à créer au bassin Wellington, situé entre Bridge, Mill, et le bassin Peel, en limitant la circulation des véhicules afin de créer un milieu de vie apaisé et organisé autour des déplacements actifs.

310 On souhaite également réaménager les rues en privilégiant la mobilité active, tout en prenant en compte le camionnage dans la conception des rues, considérant que c'est un secteur d'emploi, mais en prévoyant des trottoirs continus et généreux sur l'ensemble du territoire, en plantant des arbres et en prévoyant du mobilier urbain.

315 On souhaite également déployer un réseau de pistes cyclables continues et sécuritaires en ajoutant 12 km supplémentaires, mais en mettant également à niveau nos pistes cyclables existantes.

320 On souhaite bonifier les liens existants vers les quartiers environnants et en ajouter afin d'améliorer l'accessibilité en mode actif vers ces quartiers.

325 On souhaite offrir également des transports collectifs performants, en misant particulièrement sur l'implantation d'une station du REM au bassin Wellington, et en améliorant de façon substantielle la desserte par bus sur le territoire.

330 Finalement, on souhaite assurer une gestion optimale du stationnement en misant sur la mutualisation des unités de stationnement et en prévoyant des espaces généreux pour l'autopartage et le vélopartage.

335 Maintenant, pour ce qui concerne les espaces verts publics, on souhaite créer environ 37,5 hectares d'espaces verts publics, particulièrement autour des richesses patrimoniales, notamment les anciens bassins du canal de Lachine, où il y a la présence du Black Rock, et autour du fleuve Saint-Laurent et du canal de Lachine. On souhaite les mettre en réseau afin que les gens puissent y accéder facilement en transport actif, en aménageant notamment la promenade riveraine prévue dans le cadre du projet de PJCCI, et en évaluant son prolongement sur la Cité du Havre et en adaptant son tracé en fonction des espaces disponibles.

On souhaite également améliorer l'interface et les liens avec le canal de Lachine et réaménager les rues afin de créer des rues verdoyantes comportant des voies cyclables et des trottoirs généreux.

340

Finalement, on souhaite protéger et soutenir la biodiversité et créer des aménagements résilients en favorisant la préservation des arbres existants, en favorisant une plantation de végétaux stratifiés, en particulier le long de la promenade riveraine, des corridors ferroviaires et du canal de Lachine, afin de créer, d'enrichir la biodiversité et de créer des corridors écologiques.

345

Et finalement, on souhaite implanter des mesures de biorétention et des jardins nourriciers sur l'ensemble du territoire.

Maintenant en ce qui concerne la forme urbaine, nous avons développé une approche adaptée en fonction de chacun des sous-secteurs et nous allons vous présenter les intentions de cette façon.

350

Donc, tout d'abord, pour le bassin Wellington et le triangle de la Pointe-Saint-Charles Nord, rappelons qu'on souhaite créer un milieu de vie mixte comportant environ 4 000 logements à cet emplacement-ci. On souhaite introduire des commerces de proximité et réserver un site pour les équipements collectifs mutualisés. On souhaite développer les activités compatibles avec l'habitation dans le triangle et en bordure de la voie ferrée, et créer un quartier des artisans autour des activités existantes.

355

Pour structurer l'espace, on mise beaucoup sur l'axe de la rue Centre qui permet de relier le milieu de vie existant de la Pointe-Saint-Charles, le nouveau milieu de vie et le quartier des artisans. On mise également sur l'axe de la rue Wellington afin de relier Pointe-Saint-Charles à Griffintown pour qu'il y ait un partage, notamment, des services de proximité, de part et d'autre.

360

On mise également, pour structurer l'espace, l'aménagement d'espaces verts publics, en particulier le canal de Lachine et la création des parcs en bordure du canal de Lachine.

365

370 Au niveau du cadre bâti, on mise sur un cadre bâti à échelle humaine, en créant un front bâti continu d'une hauteur, d'un gabarit et d'une typologie variée. On souhaite limiter la longueur des plans de façade et favoriser le découpage du volume de bâtiments, en particulier pour toutes les parties d'un bâtiment qui ont plus de six étages afin qu'ils soient en retrait.

375 En ce qui concerne les hauteurs, on souhaite prendre en compte les hauteurs des bâtiments existants en bordure du canal de Lachine, dans Pointe-Saint-Charles, et maintenir la prédominance des silos P&H Milling et ADM, incluant l'enseigne Farine Five Roses dans le paysage. C'est pour cette raison qu'on privilégie des hauteurs de 7 à 25 mètres, mais qu'on permettrait quelques bâtiments d'une hauteur maximale de 65 mètres sur certaines conditions, dans le périmètre des rues Bridge, Mill, et le bassin Peel, sous certaines conditions, notamment, qu'ils soient en retrait des premiers étages pour limiter les impacts visuels, éoliens et sur l'ensoleillement à l'échelle du piéton, également de protéger les corridors de vue qu'on a identifiés, d'être distancés par rapport  
380 au canal de Lachine et d'avoir un traitement distinctif de la partie haute.

385 Pour la Pointe-du-Moulin, rappelons qu'on souhaite créer un milieu de vie à dominance économique comportant des logements au cœur de la Pointe-du-Moulin qui pourraient soutenir la restauration du Silo n° 5 et contribuer à la création d'un pôle culturel et multifonctionnel qui permettrait l'accessibilité publique à ces silos. On souhaite également implanter des activités économiques sur la Pointe-du-Moulin, notamment entre ADM, qui est une source de nuisance, et les logements qui sont présents à proximité comme zone tampon.

390 Pour structurer l'espace, on mise beaucoup sur l'amélioration de l'accessibilité au parc linéaire du canal de Lachine, notamment en ouvrant la Berge des Coursiers et l'espace de la Pointe-du-Moulin, et en améliorant les liens vers Griffintown, dans l'axe de la rue Peel, et par les liens existants vers le faubourg des Récollets et le Vieux-Montréal.

395 En termes d'implantation des bâtiments, on souhaite qu'ils soient modulés en fonction des canaux hydrauliques qui sont présents sur le territoire afin d'en préserver et d'en révéler leur existence, et de maintenir des percées visuelles transversales pouvant intégrer notamment des liens piétonniers.

400 En termes de hauteur, on souhaite conserver la configuration linéaire de la Pointe-du-Moulin en prolongement et en équilibre avec le faubourg des Récollets et le Vieux-Montréal, en privilégiant des... comme vous pouvez le constater sur cette illustration-là, et ici, de 11 à 30 mètres, tout en permettant des pointes de hauteur allant jusqu'à 65 mètres, tout en conservant la prédominance du Silo n° 5 et d'ADM en maintenant une distance importante par rapport à ces éléments plus élevés des bâtiments et en préservant les vues d'intérêt qui ont été identifiées sur la carte qui est présente.

405 Maintenant, pour le parc des entreprises de Pointe-Saint-Charles, on souhaite consolider et diversifier les activités. Pour structurer l'espace, on mise beaucoup sur la transformation de l'autoroute Bonaventure en boulevard urbain et la création de la promenade riveraine, qui va améliorer l'aspect du parc des entreprises, mais également l'accessibilité en transport actif et collectif.

410 Et au niveau du cadre bâti, on souhaite un resserrement du cadre bâti pour améliorer l'expérience piétonne, notamment en implantant des bâtiments plus à proximité de la rue, limiter les marges latérales, notamment, et favoriser une diversité de formes de bâtiments et de parements pour contribuer à l'identité du secteur.

415 Pour la Cité du Havre maintenant, on est à la recherche d'un équilibre entre un développement comportant des logements pouvant soutenir des services et des commerces de proximité, et la préservation des valeurs patrimoniales et paysagères du site. On souhaite également prendre en compte le plan qui a été élaboré dans le cadre de l'Expo 67. Pour cette raison-là, on propose de consolider l'espace vert de la pointe en agrandissant le parc de Dieppe à même le terrain vacant adjacent, ce qui va permettre une meilleure accessibilité au parc de Dieppe et à la vague éternelle. On souhaite consolider l'habitation au cœur de la Cité du Havre et l'emploi au sud de la Cité du Havre, tout en incluant des services et des commerces de proximité.

425 Pour structurer l'espace, on mise également sur le prolongement de la promenade riveraine sur la Cité du Havre en adaptant le parcours en fonction de l'espace disponible. On souhaite



également réaménager l'avenue Pierre-Dupuy afin de l'apaiser et mettre en valeur toutes les vues présentes à cet endroit-là.

430

On souhaite réutiliser les voies existantes qui desservent l'espace vestige notamment pour créer des parcours piétons et mettre en valeur les vestiges d'Expo 67. On souhaite conserver le caractère pavillonnaire des bâtiments propre à Expo 67.

435

On souhaite également privilégier la construction des bâtiments près de l'avenue Pierre-Dupuy et favoriser un faible taux d'implantation des bâtiments afin de préserver la végétation au maximum. Et également on souhaite créer un espace vert sur l'espace vestige pour mettre en valeur cet espace.

440

Au niveau du cadre bâti, on souhaite s'inscrire en continuité avec l'esprit de l'Expo 67. Pour cette raison-là, on souhaite développer et travailler avec les propriétaires afin, s'ils le veulent, de lancer un concours de design pour permettre d'encadrer le redéveloppement et la mise en valeur du site de l'espace vestige.

445

Maintenant pour pouvoir permettre... pour être cohérent avec ce qui a été proposé en termes de forme urbaine, des modifications au plan d'urbanisme sont proposées, notamment pour ce qui concerne l'espace vestige, afin de préserver un maximum d'espaces verts. On propose de réduire la densité qui est actuellement de 6 à 4, pour, justement, cet objectif.

450

On souhaite également pour le bassin Wellington, où il y a un milieu de vie à créer, augmenter la densité passante de 3 à 3,5, 4 et 5,5. Et pour être cohérent avec les points de hauteur proposés dans cet emplacement-là, on souhaite rehausser la hauteur de 25 à 65 mètres tout en laissant une bonne distance avec le canal de Lachine.

455

Finalement, pour la Pointe-du-Moulin, afin de contribuer à la restauration des silos, on propose également de rehausser la densité en bordure du canal de Lachine à un emplacement que des habitations pourraient éventuellement être construites si la compatibilité est démontrée.

460 Maintenant, la stratégie de mise en valeur qui est proposée pour le plan, c'est d'adopter un plan directeur et un règlement modifiant le plan d'urbanisme pour guider la transformation et donner les étapes à suivre pour mettre en valeur ce territoire-là.

465 On a établi un plan d'action priorisant les interventions en fonction de leur effet de levier. Une fois que ce document va être adopté, il y a une révision des paramètres réglementaires, notamment des usages du PIA, qui devra être faite en arrondissements.

470 Et en ce qui concerne l'autorisation de l'habitation, on aura une approche par projet, sauf pour la Cité du Havre où l'habitation est déjà autorisée depuis plusieurs années. Donc, on souhaite qu'il y ait des prérequis qui soient tout d'abord prévus et rencontrés avant de traiter des projets de dérogation dans le secteur, et on souhaite avoir une approche par projet intégré afin d'éviter la multiplication des projets particuliers, puis assurer la cohérence dans un développement. Donc, vous avez les terrains sur lesquels un plan d'ensemble doit être déposé, notamment parce qu'il doit y avoir des rues qui doivent être créées, des espaces qui doivent être aménagés.

475 Finalement, on souhaite développer, mettre en œuvre une stratégie d'attraction des entreprises, notamment en bonifiant et adaptant les programmes de subvention au contexte de Bridge-Bonaventure, et on souhaite diversifier les sources de financement pour permettre la réalisation des interventions soutenues dans le plan directeur, notamment en travaillant avec nos partenaires publics et privés, mais également en évaluant d'autres sources de financement possibles.

480 Maintenant, vous avez quelques exemples de prérequis. Je pourrais vous les présenter de façon plus en détail s'il y a des questions qui sont disponibles, qui permettraient de mettre les bases à permettre de l'habitation dans certains sous-secteurs.

485 Donc voici ce qui clôt ma présentation, merci.

**LE PRÉSIDENT :**

490

Alors merci beaucoup, merci pour cette présentation. Alors on aurait peut-être quelques questions d'éclaircissement, donc je me tourne vers mes amis commissaires, Coumba?

**Mme COUMBA NGOM :**

495

Merci pour la présentation Olivier. Alors j'aurais une première question, est-ce possible de clarifier la notion d'aménagement résilient pour nous?

**M. OLIVIER CARIGNAN DE CARUFEL :**

500

L'idée de l'aménagement résilient, en fait, c'est qu'il puisse s'adapter au contexte des changements climatiques, notamment en prenant en compte toute la gestion des eaux afin de limiter les surcharges dans le fleuve. C'est aussi de faire en sorte qu'il soit, au niveau de l'efficacité énergétique, plus carboneutre, et ça permet également de prévoir plus de zones de verdissement sur le territoire et d'améliorer tout ce qui concerne l'accessibilité au niveau du transport actif et collectif, afin qu'on soit moins dépendants notamment du côté véhiculaire, là. Je voulais donner quelques exemples là-dessus. Je ne sais pas si vous voulez qu'on les...

505

**Mme COUMBA NGOM :**

510

Merci.

**M. OLIVIER CARIGNAN DE CARUFEL :**

515

Merci. Luba?

**Mme LUBA SERGE :**

Oui, vous parlez de transformation de l'autoroute Bonaventure en...

520 **M. OLIVIER CARIGNAN DE CARUFEL :**

Boulevard urbain.

525 **Mme LUBA SERGE :**

Merci. J'ai perdu le mot. Boulevard urbain qu'on voit souvent, excusez-moi. Pourriez-vous expliquer un peu ce que ça veut dire, ce boulevard urbain?

530 **M. OLIVIER CARIGNAN DE CARUFEL :**

C'est un projet de PJCCI, donc nous, on est partenaires, on travaille avec eux, mais ça reste que c'est un projet de PJCCI. L'objectif, c'est d'éviter d'avoir peut-être des bretelles d'accès, d'avoir des intersections avec des feux de circulation, de réduire la vitesse et de permettre l'aménagement de trottoirs, de voies cyclables.

535

Donc, l'objectif, c'est vraiment d'apaiser la circulation. C'est sûr que les discussions sont encore en cours par rapport à ça, mais l'idée, c'est de transformer, que ça arrête d'être considéré comme une autoroute, mais qu'il y a une interface plus directe avec ce boulevard-là, que les gens puissent traverser aussi à certains endroits sans qu'il y ait une bretelle d'accès ou un viaduc qui soit créé. Donc, de créer des intersections plus à niveau, là.

540

Notamment ce qui est proposé à cet emplacement-là, c'est une intersection avec un feu, mais ce n'est pas le rendu final. Nous on part des... vu que c'est un projet de PJCCI, on part à partir des plans qu'eux développent, mais on travaillait avec eux pour enlever le caractère autoroutier de cet espace.

545

**Mme LUBA SERGE :**

Pourriez-vous, vous dites que c'est un projet de...

550

**M. OLIVIER CARIGNAN DE CARUFEL :**

555 PJCCI, qui est la société des ponts Jacques-Cartier et Champlain. Donc ce n'est pas sur nos territoires. Donc on travaille en collaboration avec eux, mais c'est un projet de la société des ponts.

**M. KARIM CHAREF :**

560 Un complément.

**M. ÉRIK PROVOST :**

565 Oui, si je peux me permettre, l'autre avantage, en fait, c'est de permettre de dégager la rive pour en faire un parc riverain qui va permettre aux citoyens d'y accéder directement, de profiter des vues sur le fleuve qui sont assez splendides à cette hauteur-là.

**Mme LUBA SERGE :**

570 Merci.

**LE PRÉSIDENT :**

575 J'avais aussi une question de précision. Quand vous parlez d'approche par projet intégré, pouvez-vous préciser ce que ça signifie?

**M. OLIVIER CARIGNAN DE CARUFEL :**

580 En fait, ce qu'on souhaite, c'est que les promoteurs s'assoient ensemble pour discuter afin de coordonner les rues qui seraient à créer, les parcs à créer. On veut être facilitateur dans cette démarche-là. Il y a des sites qui sont identifiés, que c'est un seul propriétaire, donc ce n'est pas trop un enjeu, mais quand il y a plus qu'un propriétaire, effectivement, on doit travailler ensemble.

585 C'est un peu l'idée du règlement sur le plan d'ensemble, je ne sais pas si vous connaissez, mais en utilisant un plan directeur comme règlement cadre comme tel. Mais, c'est l'idée, c'est qu'il y ait une discussion qui soit faite entre les propriétaires pour ça. L'habitation ne sera pas autorisée d'emblée, donc on souhaite qu'il y ait un projet qui soit développé avec les partenaires et qui sera représenté en consultation publique auprès de la population, que ce soit par l'initiative de la Ville ou avec les promoteurs.

590 **LE PRÉSIDENT :**

595 Merci beaucoup pour votre présentation et vos précisions. Ceci clôt nos travaux de ce soir. Je vous rappelle que la présentation que nous venons de voir, la documentation pertinente dont le plan directeur qui nous a été synthétisé ce soir, et tous les renseignements qui nous ont été communiqués sont disponibles sur notre site Internet.

600 Alors nous espérons que cette soirée a été instructive et que vous serez nombreux à participer à cette consultation qui démarre maintenant. Nous vous donnons rendez-vous le 16 mai à 19 h, pour la soirée de questions-réponses en personne ici, à l'OCPM ou via la tribune téléphonique. Vous aurez alors l'occasion d'y poser toutes les questions sur les sujets qui vous intéressent ou vous préoccupent. En posant vos questions lors de cette soirée, les réponses obtenues seront consignées et ainsi disponibles pour tous.

605 C'est donc ce qui met un terme à la soirée d'information. Nous tenons à remercier les représentants municipaux qui ont participé ainsi que les citoyens qui se sont déplacés en grand nombre ce soir ou qui nous ont écoutés à distance. Alors bonne soirée et à la prochaine.

610 **AJOURNEMENT**

615

Je, soussignée, Anne-Marie Venne, sténographe officielle n° 361317-8, certifie sous mon serment d'office que les pages qui précèdent contiennent la transcription fidèle et exacte des notes recueillies au moyen de l'enregistrement numérique, le tout hors de mon contrôle et au meilleur de la qualité dudit enregistrement.

620

Le tout conformément à la loi.

Et j'ai signé :

A handwritten signature in cursive script, reading "Anne Marie Venne", is written over a horizontal line.

Anne-Marie Venne, s.o. n° 361317-8