



BRIDGE- BONAVENTURE

DOCUMENT D'INFORMATION//MARS 2019



TABLE DES MATIÈRES

Mot des élus

Introduction

1	Le territoire	3
2	Le contexte de planification	8
	2.1 Vocations du secteur	8
	2.2 Démarches et projets associés	9
	2.3 Études réalisées	14
3	Les constats	17
4	La vision et les principes de mise en valeur	24
5	Les principaux défis	31

MOT DES ÉLUS

Le comité exécutif a confié le mandat à l'Office de consultation publique de Montréal (OCPM) de mener une consultation sur l'avenir du secteur Bridge-Bonaventure, un secteur stratégique situé aux portes du centre-ville, qui est amené à se transformer dans les prochaines années. C'est l'occasion pour les Montréalaises et les Montréalais de contribuer à la discussion publique que l'administration municipale entend mener par l'entremise de l'OCPM pour orienter le renouvellement urbain d'un secteur au fort potentiel et chargé d'histoire.

Ce vaste secteur, qui couvre principalement l'arrondissement du Sud-Ouest de même que l'arrondissement de Ville-Marie, a la particularité de se situer dans le parcours d'entrée de ville, entre le fleuve Saint-Laurent et le canal de Lachine et à un jet de pierre du centre-ville et du Vieux-Montréal.

La mise en valeur de ce secteur stratégique fait l'objet d'une démarche de planification menée par la Ville de Montréal, en collaboration avec les arrondissements concernés. Cette planification a permis d'établir les principaux constats, de documenter certains enjeux sur la base d'études et de définir une vision et des principes de mise en valeur préliminaires, lesquels sont soumis à la discussion.

En mandatant l'OCPM, la Ville souhaite que la démarche de consultation publique soit inclusive. Tant la population de nos quartiers, les travailleurs, les parties prenantes que les partenaires de la Ville y seront ainsi impliqués pour se prononcer sur l'avenir de ce secteur de manière à répondre aux besoins de tous et pour que le secteur se renouvelle à l'image des aspirations qui auront été exprimées.



C'est donc avec enthousiasme que nous vous convions à participer en grand nombre à la consultation qui s'amorce afin de pouvoir partager nos connaissances, de discuter des principaux enjeux avec lesquels le secteur devra composer et de convenir d'une vision commune de mise en valeur. Nous sommes convaincus que ces échanges permettront de concevoir un secteur dynamique, respectueux de la richesse patrimoniale qui le caractérise, plus verdoyant et favorable aux déplacements actifs, et ce, au bénéfice de l'ensemble de la collectivité montréalaise.



Valérie Plante

Mairesse de Montréal
Mairesse de l'arrondissement
de Ville-Marie



Benoit Dorais

Président du comité exécutif
Maire de l'arrondissement du
Sud-Ouest



Éric Alan Caldwell

Membre du comité exécutif
Responsable de l'urbanisme,
du transport et de l'Office
de consultation publique de
Montréal





Source: Bing.com



Introduction

À ce jour, la démarche de planification du secteur Bridge-Bonaventure 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. La démarche 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.

Le secteur Bridge-Bonaventure, localisé à la lisière du centre-ville, a été désigné au Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal, adopté en 2015, à titre de secteur stratégique. 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. À l'issue de cette collaboration et des réflexions entreprises sur ce territoire depuis plusieurs années, la Ville convient aujourd'hui de soumettre l'avenir du secteur au débat public.

En mars 2019, la Ville de Montréal a ainsi confié à l'Office de consultation publique de Montréal (OCPM) le mandat de tenir une concertation citoyenne sur l'avenir du secteur. Cette consultation représente une occasion d'échanger sur les enjeux liés au type de développement et aux aménagements souhaités du secteur Bridge-Bonaventure et de partager des éléments de vision pour son avenir. L'héritage industriel, le respect des grandes composantes patrimoniales, la revitalisation de ce vaste secteur d'emplois, son verdissement et les besoins de mobilité sont au cœur des questions devant dessiner son avenir.

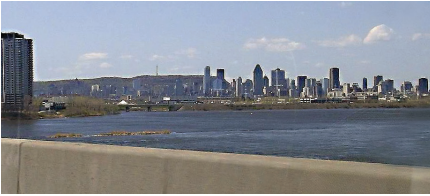
Le présent document fait d'abord le point sur la démarche, sur l'évolution et les grandes périodes qui ont marqué l'histoire du secteur ainsi que sur les principaux constats. Les éléments de vision et des principes préliminaires visant à orienter le développement et l'aménagement du secteur sont ensuite présentés aux fins de discussion. Le document se conclut par une énumération des principaux défis auxquels fait face le secteur et sur une présentation des prochaines étapes après la consultation publique de l'OCPM.

Secteur Bridge-Bonaventure



Source: Bing.com

1 LE TERRITOIRE



Panorama sur la ville à partir du pont Champlain



Succession de paysages et vue sur les installations industrielles dans le parcours de l'autoroute Bonaventure
Source : Google



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

Le secteur de planification Bridge-Bonaventure s'étend sur une superficie d'environ 2,3 km² et couvre principalement l'arrondissement du Sud-Ouest de même que l'arrondissement de Ville-Marie. Il comprend le Parc d'entreprises de la Pointe-Saint-Charles (PEPSC) et le territoire situé entre les voies ferrées du Canadien National (CN) et le canal de Lachine, incluant la Cité du Havre et la Pointe-du-Moulin. Le territoire regroupe ainsi des activités diversifiées à prédominance industrielle.

Le secteur constitue le premier point de contact avec le territoire montréalais au sortir des ponts Victoria et Champlain. Il recèle un patrimoine particulièrement diversifié et de grande valeur pour ce qui est tant du cadre bâti que des ouvrages d'art et des infrastructures industrielles.

Principale entrée de Montréal donnant accès au centre-ville, le parcours d'entrée de ville depuis l'autoroute 10, le pont Champlain et l'autoroute Bonaventure offre une séquence panoramique unique et spectaculaire sur le paysage montréalais, et ce, de jour comme de nuit.

Ce parcours traverse une succession de paysages singuliers et révèle des éléments qui définissent fortement l'identité de Montréal : la géographie particulière de la ville comprise entre le mont Royal et le fleuve Saint-Laurent, les grands ponts et les îles qui ponctuent le fleuve, le panorama du centre-ville, du Vieux-Port et du canal de Lachine, le port de Montréal et les toutes premières installations industrielles de Montréal.

Les deux extrémités de ce parcours d'entrée voient actuellement leur qualité s'accroître considérablement avec, d'une part, le nouveau pont Samuel-De Champlain qui bénéficie d'une signature architecturale particulière et, d'autre part, le boulevard Robert-Bourassa qui remplace désormais l'ancienne structure surélevée de l'autoroute Bonaventure au nord du canal de Lachine.

À partir du pont Victoria, la séquence panoramique sur le centre-ville et le fleuve Saint-Laurent est tout aussi spectaculaire. À la sortie du pont, la rue Bridge offre des vues plus modestes sur le centre-ville, les silos et l'enseigne Farine Five Roses. La mémoire des immigrants irlandais, victimes de l'épidémie de typhus de 1847-1848, y est aussi traduite par la présence du Black Rock implanté dans le terre-plein central de la rue Bridge et du lieu de sépultures marqué par le monument.

Un secteur en transformation continue

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 pointe Saint-Charles connaîtra de nombreuses variations au fil du temps.

Des origines de la colonie à 1879

Concédé dès le début de la colonie, le territoire de la pointe Saint-Charles appartient principalement aux communautés religieuses fondatrices qui l'exploitent à des fins agricoles. Sur la pointe dite du Moulin et aux alentours, des moulins à vent, puis hydrauliques sont exploités.

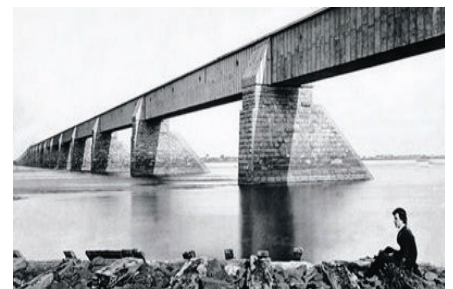
Une première voie de communication, qui s'affirme comme route principale reliant la cité de Montréal au village de Lachine, traverse le secteur (rue Wellington). Quelques voies de traverse menant aux propriétés institutionnelles sont tracées, notamment l'ancienne rue de la Ferme et la rue Riverside.

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.



Maison de la ferme, Pointe-Saint-Charles
Source : Archives des Sœurs grises



Pont tubulaire Victoria, vers 1859
Source : Musée McCord



Pose du Black Rock par les travailleurs
du pont Victoria, 1859
Source : Musée McCord



Entrée du pont Victoria Jubilee, 1897
Source : Musée McCord



Cale sèche Tate, 1897
Source : Archives de la Ville de Montréal

Entre 1848 et 1879, tous les ouvrages instigateurs 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'acquisition progressive 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 PEPSIC).

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 ses alentours.



Carte de Cane, 1846
Source : BANQ

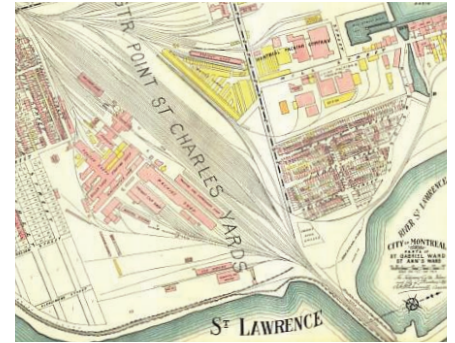
De 1879 à 1959

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 chemin 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 la construction du nouveau complexe meunier et les silos en béton qui surplombent la rue Mill (1945). Quelques espaces publics, tels les squares Tansey et Saint-Patrick, 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.

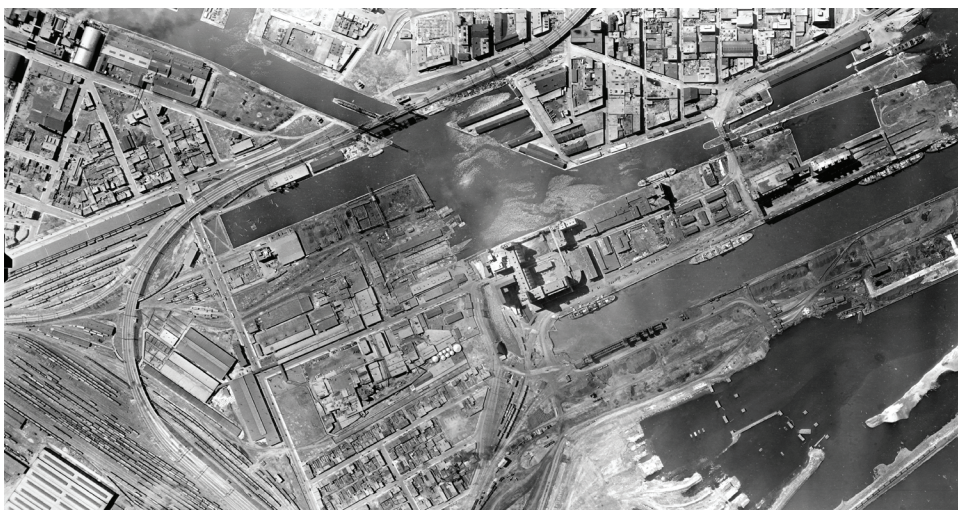
Le transit d'animaux vivants (live stock) ainsi que leur commerce marqueront également le secteur durant plusieurs décennies. Des enclos, écuries, étables, et même une piste de course et un hôtel, sont construits le long de la rue Mill. Au tournant du XX^e siècle, une partie de ces installations seront remplacées par des abattoirs et une usine de transformation de la viande.



Carte de Goad, 1890
Source : BANQ



Quartier de Victoriatown
Source : Archives de la Ville de Montréal



Photographie aérienne, 1925; Source : Archives de la Ville de Montréal



Montréal Stock Yard, 1948, P. Girard
Source : BANQ



Autoparc et Cité du Havre, 1966
Source : Archives de la Ville de Montréal

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. 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 67, 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.



Affiche de l'Expo 67
Source : Archives de Montréal

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.

Les installations et silos de Canada Maltage (1969), la construction du poste Viger d'Hydro-Québec, suite au démantèlement de l'Autostade en 1977, celle des tours d'habitation de la Cité du Havre, de grandes surfaces d'entreposage et de commerces, et enfin la création en 1986 du parc de recherche et de haute technologie Technoparc de Montréal (PEPSC aujourd'hui) constituent les dernières campagnes de développement que connaîtra le secteur.



Construction du poste Viger, 1980
Source : Histoires d'Hydro-Québec-Le poste Viger, HydroPresse, 2016-02-29



Esplanade du musée d'art, Cité du Havre, 1967; Source inconnue

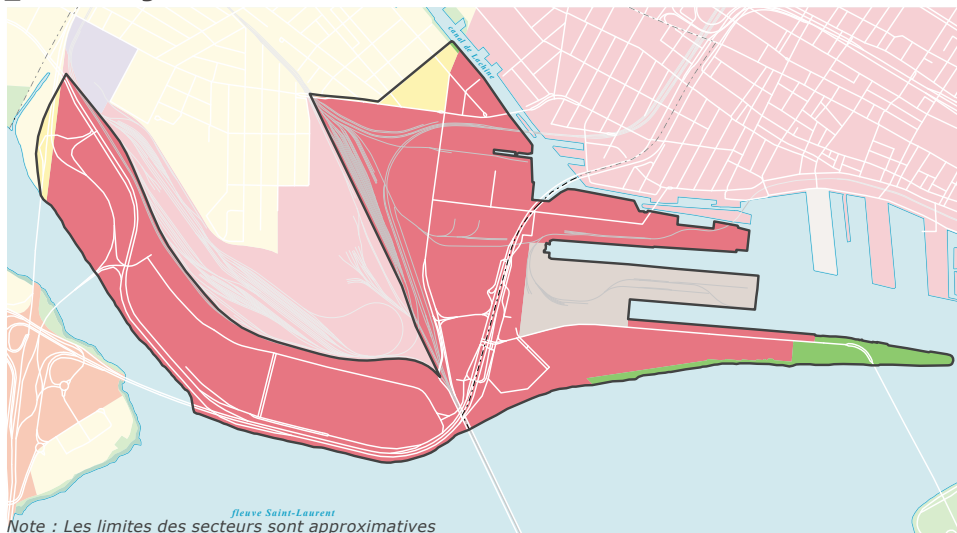
2 LE CONTEXTE DE PLANIFICATION

2.1 Vocations du secteur

Le secteur Bridge-Bonaventure est désigné, sous appellation « Havre-Bonaventure-Pont Champlain », comme secteur de planification stratégique au Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal. Il est inclus dans la grande affectation du territoire « centre-ville d'agglomération » qui vise à renforcer le rayonnement du centre de l'agglomération.

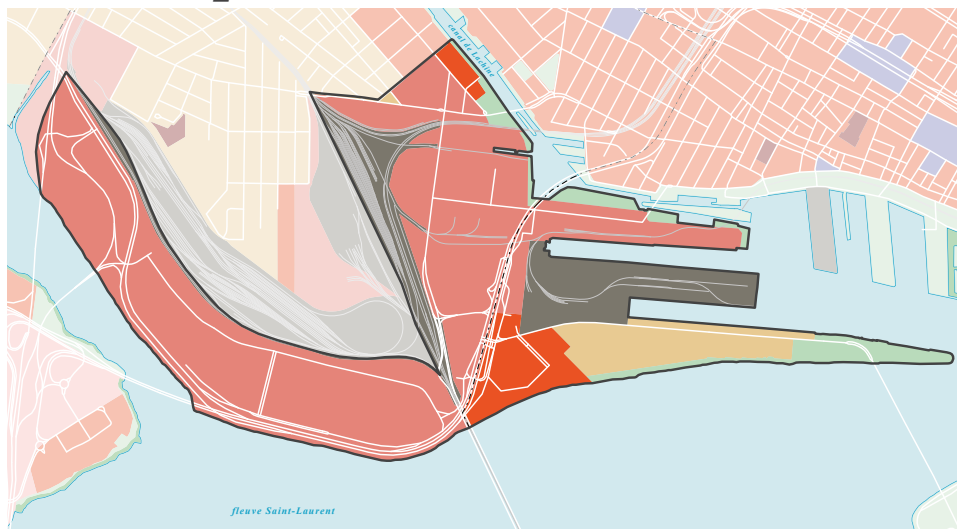
Désigné aussi comme secteur de planification détaillée au Plan d'urbanisme, ses vocations s'expriment à travers plusieurs affectations du sol qui tiennent compte des particularités de ses diverses composantes. Sa vocation d'emploi est toutefois dominante.

Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal
_Carte des grandes affectations du territoire



- DOMINANTE RÉSIDENTIELLE
- CENTRE-VILLE D'AGGLOMÉRATION
- GRAND ESPACE VERT OU RÉCRÉATION
- GRANDE EMPRISE OU GRANDE INFRASTRUCTURE PUBLIQUE

Plan d'urbanisme_Carte des affectations du sol



- SECTEUR RÉSIDENTIEL
- SECTEUR MIXTE
- SECTEUR D'EMPLOIS
- GRAND ESPACE VERT OU PARC RIVERAIN
- GRANDE EMPRISE OU GRANDE INFRASTRUCTURE PUBLIQUE

2.2 Démarches et projets associés

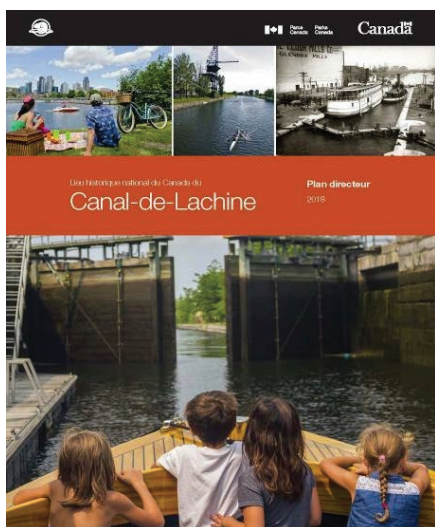


Plan d'intervention spécifique du secteur Pointe-Saint-Charles Nord

Adopté par le conseil d'arrondissement du Sud-Ouest en 2017

Compris en partie dans le secteur Bridge-Bonaventure, le secteur d'intervention spécifique est délimité par le canal de Lachine au nord et la voie ferrée du CN au sud, soit approximativement entre l'avenue Atwater à l'ouest et la rue Wellington à l'est.

S'inspirant des nombreuses consultations réalisées et basé sur les préoccupations des citoyens, ce document de planification est de portée locale et relève de l'Arrondissement. Il vise essentiellement à reconnaître les atouts du secteur, puis à établir une vision d'aménagement, des orientations et des objectifs spécifiques pour guider sa consolidation. Pour le secteur situé entre les rues De Condé, Saint-Patrick et Wellington, il exprime une volonté de maintenir la présence des entreprises existantes, d'en accueillir de nouvelles compatibles avec les milieux environnants et d'y exclure spécifiquement l'habitation.



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

Parcs Canada, approuvé en 2018

Remplaçant le plan directeur de 2004, le nouveau plan directeur 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.

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

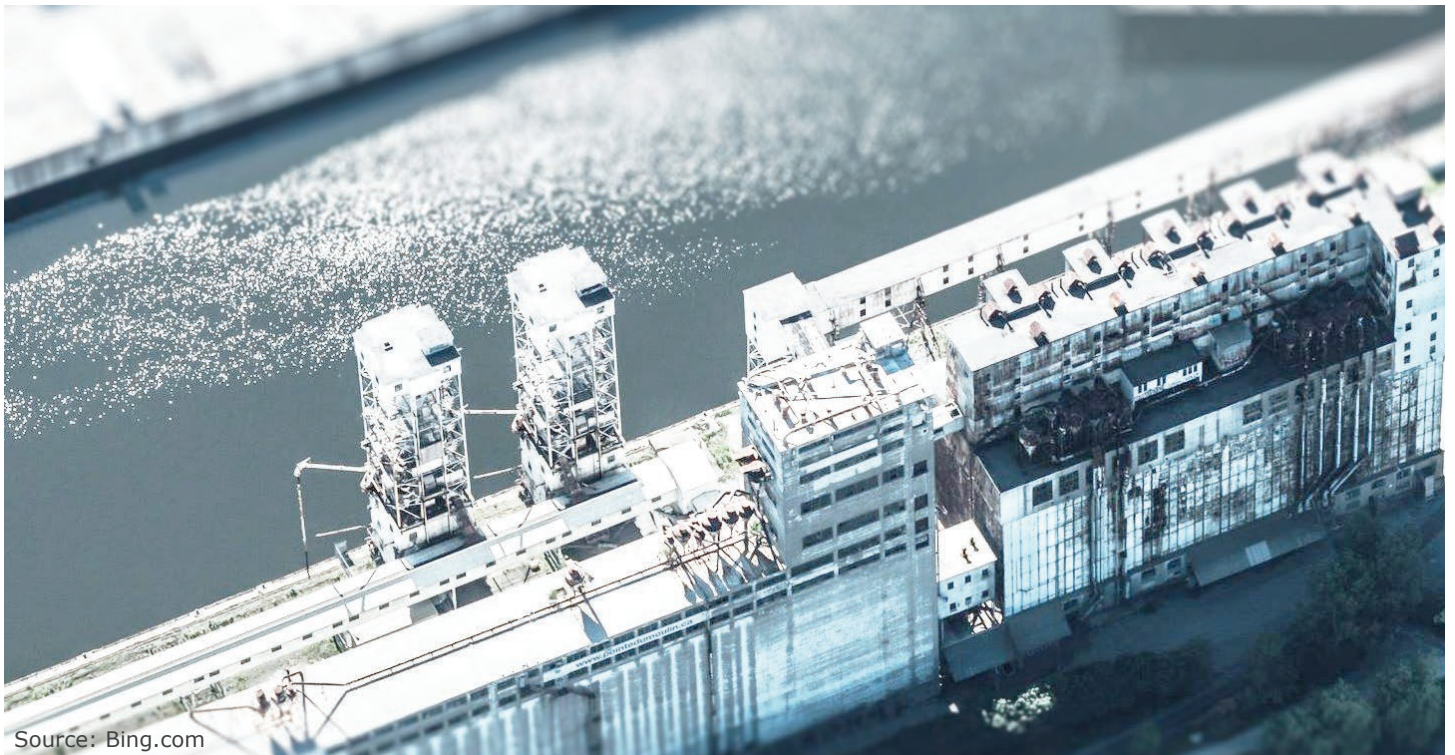
Revitalisation du Vieux-Port de Montréal

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 but 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 des Montréalais et des visiteurs s'est tenue en 2016 portant 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 Société immobilière du Canada (SIC) a lancé en février 2019 une demande de propositions ayant pour objectif de sélectionner un projet porteur et emblématique qui saura redonner vie au site et valoriser le patrimoine industriel.



Source: Bing.com

Comité tripartite pour l'aménagement d'un 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 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 qui soit dédié à l'évocation historique, au rassemblement et au recueillement autour du Black Rock, érigé à la sortie du pont Victoria, et qui soit adapté aux particularités urbaines du milieu d'insertion, notamment en regard du parcours d'entrée de ville par la rue Bridge et de l'implantation future du poste électrique d'Hydro-Québec.

Cette démarche s'est démarquée par la tenue de quatre ateliers entre septembre et décembre 2018. Ces ateliers ont permis de déterminer les enjeux du site, la vision commune, les critères d'aménagement et des composantes commémoratives, lesquels ont mené à la conception d'options possibles d'aménagement.

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



Au cours des prochaines années, le secteur subira diverses transformations par l'implantation d'une multitude de nouvelles infrastructures qui sont planifiées et réalisées tant par la Ville de Montréal que par les gouvernements provincial et fédéral. Ces projets demandent d'être bien intégrés au sein du secteur et pris en considération dans le cadre de la démarche de planification.

Transformation de l'autoroute Bonaventure

L'axe Bonaventure est un lien routier stratégique de la région de Montréal et constitue une des principales portes d'entrée du centre-ville. La société Les Ponts Jacques Cartier et Champlain inc. (PJCCI) envisage une reconfiguration de l'autoroute, entre les ponts Samuel-De Champlain et Victoria, en boulevard urbain. Le projet, qui est toujours à l'étude, s'inscrit dans une volonté d'assurer une transition fluide entre l'autoroute et le centre-ville à partir du nouveau pont Samuel-De Champlain, de conserver un lien efficace au port de Montréal, de rendre accessibles les berges du fleuve en dégagant un espace suffisant pour l'aménagement d'un parc linéaire incluant un lien cyclable et piétonnier entre les deux ponts, d'améliorer les accès au PEPSC et de 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 plus que structurants dans l'organisation et la mise en valeur du secteur.

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.

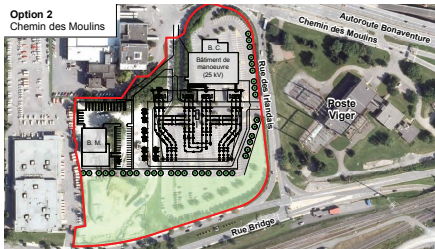
Le projet propose de desservir tant la Rive-Sud, le centre-ville, l'ouest de l'île de Montréal, la Rive-Nord que l'aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau, par l'implantation d'une vingtaine de stations sur 67 km de réseau. L'intégration urbaine du projet constitue le principal enjeu. Aucune station n'est prévue à ce jour dans le secteur Bridge-Bonaventure. La mise en service du REM est prévue en 2021.

Nouveau poste de transformation électrique des Irlandais

Hydro-Québec a fait l'acquisition de plusieurs lots auprès de la SIC pour y implanter un nouveau poste de transformation électrique, dans le secteur délimité par les rues Bridge et 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. Sa construction est prévue en 2020 et sa mise en service en 2023.



Rive du fleuve Saint-Laurent et autoroute Bonaventure



Option retenue pour le nouveau poste des Irlandais

Source : Hydro-Québec, août 2018

L'implantation d'un tel poste entraînera des impacts majeurs sur le paysage du parcours d'entrée de ville. C'est pourquoi, depuis 2016, des discussions ont été amorcées entre Hydro-Québec et la Ville de Montréal dans le but d'assurer une bonne intégration urbaine du nouveau poste, tant sur le plan de son architecture que sur le plan de son implantation dans le paysage urbain.

Par ailleurs, il importe de souligner que le nouveau poste serait 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 du typhus de 1847-1848, et aux abords du Black Rock.

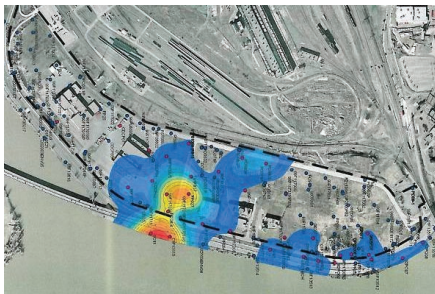
Considérant l'importance nationale du lieu et en réponse aux besoins de la communauté irlandaise, Hydro-Québec et la Ville ont mis en place un comité en vue d'échanger avec la communauté irlandaise sur la création d'un lieu de commémoration dans le cadre de la planification du projet de poste et de l'aménagement de l'entrée de ville de la rue Bridge (voir aussi page 11).



Dépotoir constitué à même le fleuve
Source : Archives de la Ville de Montréal

Écran d'étanchéité dans le Parc d'entreprises de la Pointe-Saint-Charles

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 ceux qui sont avoisinants ont reçu des sols contaminés et des déchets de toutes sortes. On y trouve des hydrocarbures en phase flottante, contenant des biphényles polychlorés (BPC), et des eaux souterraines contaminées par l'azote ammoniacal, des métaux et des hydrocarbures. La migration au fleuve des hydrocarbures et de l'eau souterraine contaminée contrevient à la Loi sur les pêches du gouvernement fédéral. De même, la contamination et l'instabilité des sols constituent des contraintes importantes à la mise en valeur du PEPSC.



Écoulement des contaminants vers le fleuve

La Ville de Montréal travaille actuellement à mettre en place des mesures pour la rétention et la récupération des contaminants par la construction d'un écran d'étanchéité et d'un système de captage le long de la rue Carrie-Derick. Une usine sera aussi construite en même temps que l'écran, sur la rue Fernand-Seguin, pour traiter les eaux récupérées. Les travaux s'échelonnent jusqu'en 2020.

De telles infrastructures seront aussi mises en place par PJCCI en bordure du fleuve et de l'autoroute Bonaventure, dans leur emprise.

2.3 Études réalisées

Dans le cadre de la démarche de planification du secteur, plusieurs études ont été réalisées afin de déterminer les éléments de la vision, de valider certaines hypothèses d'aménagement et d'orienter la prise de décisions. D'autres documents réalisés par la Ville et les partenaires sont également considérés comme sources de référence pour l'avenir du secteur.

Étude de positionnement économique du secteur du Havre

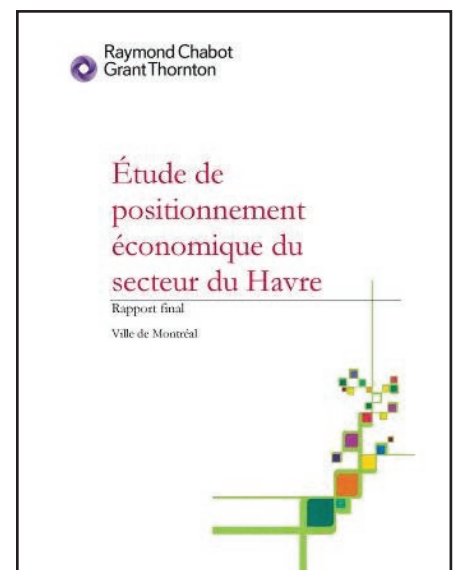
Étude réalisée par Raymond Chabot Grant Thornton en 2015

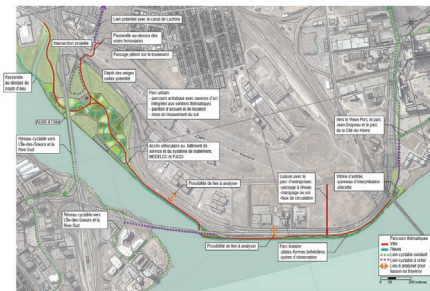
L'étude consiste à définir un positionnement économique pour chacun des deux sous-secteurs du secteur en tenant compte des caractéristiques de ce territoire et à déterminer les conditions de succès du positionnement proposé.

Elle confirme la pertinence de consolider, dans le PEPSC, deux filières qui font partie des créneaux moteurs de développement du grand Montréal, soit les entreprises de haute technologie et celles qui se consacrent à la recherche et au développement ainsi qu'aux médias et aux télécommunications.

L'étude permet également de constater que les filières du transport et de la logistique et celle de l'agroalimentaire sont encore bien ancrées dans le secteur et associées aux infrastructures lourdes de transport des marchandises, bien qu'elles ne soient pas des vecteurs de croissance importants dans l'avenir. Pour ce qui est de la croissance à long terme, l'attraction d'activités liées aux technologies de l'information et des communications, aux services professionnels ou à la fabrication légère est à favoriser afin de faire évoluer plus positivement l'image du secteur.

En ce qui a trait aux conditions de succès, l'étude confirme l'importance d'établir et de faire connaître auprès des acteurs économiques la vision d'aménagement et de développement de la Ville; de mettre en place en ce sens des stratégies collaboratives et intégrées; et de bonifier l'environnement urbain en verdissant le secteur, en améliorant la desserte en transport collectif et en intégrant des services de proximité pour les travailleurs. La définition d'une image de marque (« branding ») attrayante et innovante pour le secteur est aussi suggérée.





Aménagement d'un parc linéaire sur les berges du fleuve Saint-Laurent entre le pont Champlain et le pont Victoria : Concept préliminaire

Étude réalisée par Groupe Rousseau Lefebvre en 2015

Cette étude a pour objectif de proposer un concept préliminaire pour l'aménagement paysager d'un parc linéaire sur les berges du fleuve Saint-Laurent entre le pont Champlain et le pont Victoria, en prenant en considération la présence de l'autoroute Bonaventure qui borde le fleuve et les différentes contraintes inhérentes au site ainsi que ses potentiels.

Elle permet d'établir une liste préliminaire d'éléments programmatiques et des orientations de mise en valeur et de déterminer un ordre de grandeur de coûts de réalisation.

Les principales recommandations qui émergent de cette étude sont :

- prévoir au minimum un parc linéaire d'au moins 15 m de profondeur pour créer un lieu sécuritaire et convivial pouvant accueillir à la fois un lien cyclable, un espace pour les déplacements piétons et des belvédères;
- reconfigurer l'autoroute Bonaventure en conséquence;
- établir des liaisons avec le quartier résidentiel de la Pointe-Saint-Charles et le PEPSC;
- prévoir l'utilisation de phytotechnologies dans les différents aménagements.



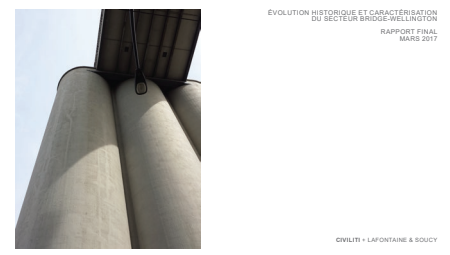
Source: Bing.com

Évolution historique et caractérisation du secteur Bridge-Wellington

Étude réalisée par Civiliti+Lafontaine & Soucy en mars 2017

Cette étude vise à établir une compréhension plus fine des richesses paysagères et patrimoniales du territoire, dans un contexte où la facture urbaine du secteur est appelée à se transformer au cours des prochaines années. Elle permet de mieux encadrer ces transformations de manière à mettre en valeur les faits urbains et historiques et de construire, avec une meilleure compréhension, sur les traces urbaines structurantes qui marquent l'identité du secteur.

Afin d'explorer toutes les facettes de l'histoire et du paysage du secteur, l'étude comprend trois grands volets : le récit historique du secteur, la documentation des témoins qui subsistent aujourd'hui et l'analyse paysagère par unités de paysage. Le sens du lieu, les éléments identitaires et ceux ayant mené à la forme urbaine actuelle sont au cœur de l'approche. Une cartographie synchronique sur l'évolution du cadre bâti, du parcellaire et des réseaux routiers et ferroviaires vient compléter l'analyse. Enfin, pour chacune des unités de paysage, les éléments caractéristiques du paysage, les potentiels et les contraintes ainsi que des objectifs d'aménagement sont formulés.



3 LES CONSTATS



Autoroute Bonaventure en bordure du fleuve Saint-Laurent



Triage ferroviaire du CN le long de la rue Marc-Cantin créant une fracture dans le tissu urbain du secteur

Un secteur morcelé par de grandes infrastructures de transport et en rupture avec les milieux avoisinants

Principale porte d'entrée du centre-ville, le secteur bénéficie d'un emplacement exceptionnel en bordure du fleuve et à proximité du Vieux-Montréal, du Vieux-Port et du canal de Lachine.

Toutefois, le secteur est fortement marqué et morcelé par les nombreuses infrastructures de transport qui traversent le secteur, dont l'autoroute Bonaventure, les voies ferrées du CN et le quai Bickerdike. Ces infrastructures, qui jouent néanmoins 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.

Également, une grande partie de la rive du fleuve Saint-Laurent, entre les ponts Samuel-De Champlain et Victoria, est aujourd'hui infranchissable sur près de deux kilomètres étant donné la présence de l'autoroute Bonaventure, ce qui représente un important chaînon manquant du parcours riverain montréalais. De même, la relation entre le secteur et le canal de Lachine est très faible.

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 insulaire du secteur et à renforcer sa singularité.



Territoire fragmenté par les grandes infrastructures de transport

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

Que ce soit par l'absence d'arbres matures, le manque d'espaces verts, la présence marquée d'aires de stationnement asphaltées, d'espaces vacants ou sous-utilisés ou la prédominance du réseau routier, l'environnement urbain du secteur demeure 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 avant laissées à l'abandon ou dépourvues d'aménagement paysager et le manque de mobilier urbain 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 nombreux 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.

Par ailleurs, quelques interventions récentes donnent au secteur un second souffle. Notons entre autres le nouvel 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 pompiers de la rue Mill pour y abriter le Centre de verre de Montréal; l'agrandissement de l'ancienne Canadian Switch and Spring, rue Saint-Patrick, qui a reçu une médaille du Gouverneur général en architecture ainsi que la restauration exemplaire de l'enseigne Farine Five Roses par Smucker Foods of Canada; et enfin le poste Viger d'Hydro-Québec, rue Bridge, qui a lui aussi remporté en 1982 deux prix d'excellence pour son architecture au design moderne et innovateur.

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 de la Cité du Havre et du parc de Dieppe, qui offrent un couvert végétal plus abondant en bordure du fleuve Saint-Laurent et des vues saisissantes sur la ville et le fleuve, des abords du canal de Lachine et du Jardin des Écluses situé au pied de l'élévateur à grains n° 5 et du Vieux-Port. Deux autres parcs de quartier sont aménagés au sein du secteur, soit le square Tansey et le square Saint-Patrick, réaménagé récemment.



Terrain sous-utilisé laissé à l'abandon, rue Wellington



Paysage urbain des silos de la minoterie ADM surplombant la rue Mill



Paysage d'entrée du canal de Lachine



Congestion routière, rue Mill

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 été aménagé surtout pour répondre aux impératifs des industries, du port et du transport des marchandises. 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 et les files d’attente sont observées 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.



Absence de trottoirs, rue Carrie-Derick

Dominées par la circulation véhiculaire, les rues du secteur réservent peu de place aux piétons. Étroits, peu plantés, parfois interrompus ou en mauvaises conditions, les trottoirs sont en général inconfortables et souvent peu sécuritaires. Dans le PEPSC, ils sont inexistants.

Il en est de même pour les déplacements en vélo, où les cyclistes sont contraints de circuler dans la rue, dans l’espace résiduel, sans aménagements appropriés. Seule une piste cyclable de la Route verte traverse le secteur entre la Cité du Havre et le canal de Lachine, dans un environnement assez dégradé et inhospitalier dans la section qui se trouve sous la structure de l’autoroute Bonaventure, entre la rue Mill et les silos de Canada Maltage.



Intersection non sécuritaire, rues Wellington et Bridge

De plus, la plupart des intersections ne permettent pas des traversées sécuritaires en raison de leur configuration qui avantage en premier lieu les automobilistes.

À ces constats s’ajoute une desserte plus que déficiente en transport collectif : une seule ligne d’autobus de la STM (74) relie la gare Bonaventure au PEPSC par la rue Bridge, les jours de semaine uniquement et à des fréquences de passage allant de 30 minutes à plus d’une heure. Aucun autobus de la STM ne dessert la rue Mill ou l’avenue Pierre-Dupuy.

L’ensemble de ces conditions expliquent pourquoi les usagers du secteur se déplacent principalement en automobile.



Piste cyclable sous l’autoroute Bonaventure



Espace minéralisé de la rue Wellington



Vaste stationnement le long de la rue Bridge

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

Malgré son aspect déstructuré et l'absence d'identité propre au premier regard, le secteur regorge d'un patrimoine riche et diversifié parsemé sur le territoire, qui témoigne des grands pans de l'histoire de Montréal : l'exploitation agricole par les communautés religieuses, l'immigration irlandaise et l'épidémie du typhus de 1847-1848; l'implantation des grands ouvrages instigateurs de l'essor industriel de Montréal, tels que le canal de Lachine et ses bassins, les ateliers ferroviaires du Grand Tronc, le pont Victoria et le port de Montréal; le transbordement et l'entreposage du charbon et du grain dans les silos; sans oublier les installations héritées de l'Expo 67.

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 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 équipements constituant le silo n° 5. 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, érigés ponctuellement au sein du secteur, 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 au 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;
- les îlots formés du quai Bickerdike, de la Pointe-du-Moulin et des abords des voies ferrées du CN (ensemble industriel d'intérêt).



Habitat 67, Moshe Safdie, Douglas Shadbold et Daniel van Ginkel architectes; August E. Komendant, ingénieur



« La Giboulée », fontaine-sculpture de l'artiste Jean Cartier

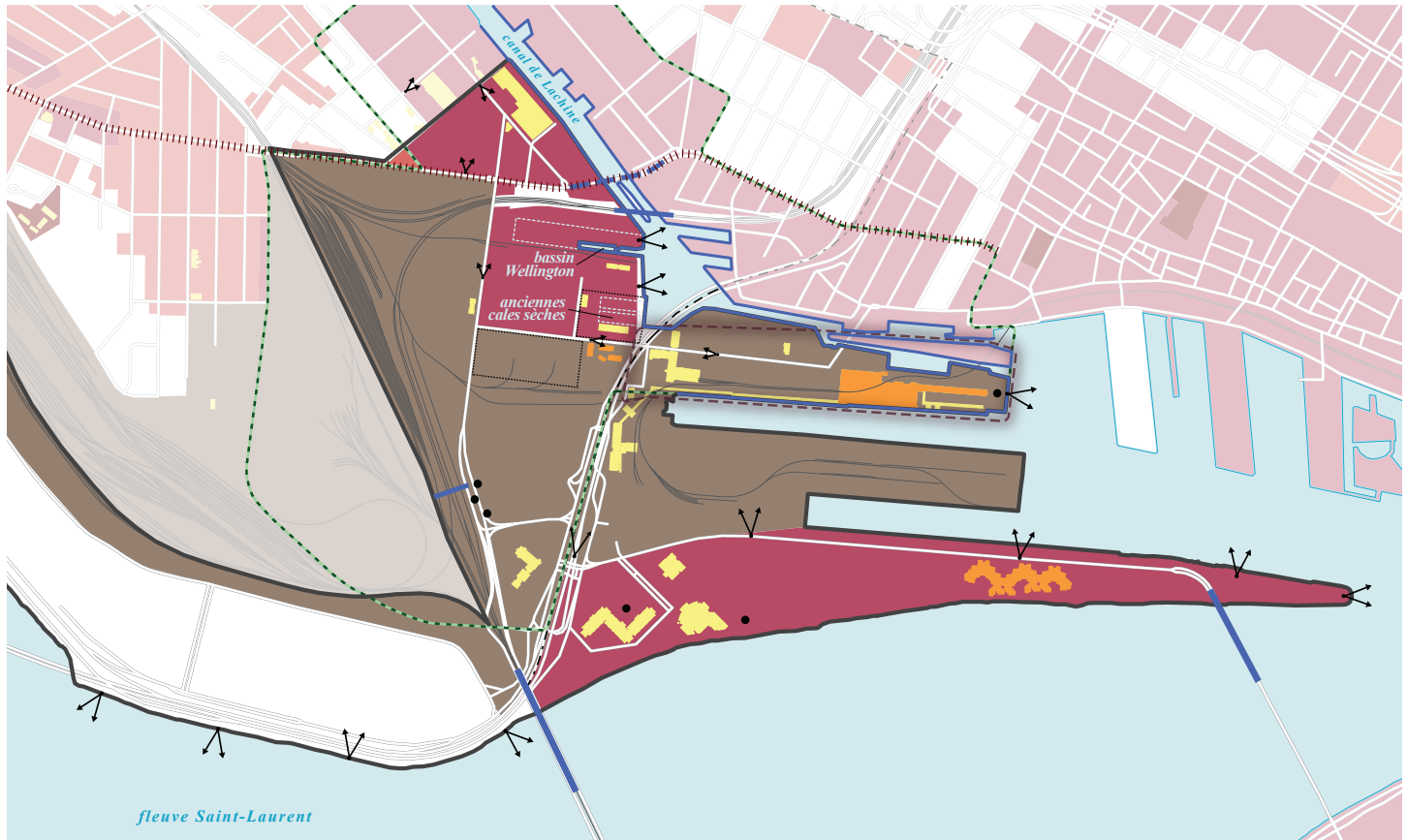


Ancien pavillon de l'Expo 67 et ancien musée d'art contemporain, Cité du Havre



Bâtiment phare du secteur : l'élevateur à grains n° 5 et le Jardin des Écluses

Composantes patrimoniales d'intérêt



 Secteur de valeur exceptionnelle	 Intérêt patrimonial à documenter
 Secteur de valeur intéressante	 « site-machine »*
 Ensemble industriel d'intérêt	 Lieu historique national du Canal-de-Lachine
 Bâtiment d'intérêt patrimonial	 Tracé fondateur (rue Wellington)
 Bâtiment classé (provincial ou fédéral)	 Vue significative
 Ouvrage d'art d'intérêt patrimonial	 Monument et œuvre d'art d'intérêt patrimonial

* Dans la partie est de la pointe, l'élevateur à grains n° 5, une construction monumentale et d'aspect massif, est complété par un ensemble d'équipements, notamment un réseau de convoyeurs aériens et de galeries, ainsi que par deux tours marines mobiles montées sur rails donnant un accès direct au fleuve et les voies de chemin de fer, dont une pénètre à l'intérieur même des silos.

Pour la partie ouest, la présence des canalisations d'alimentation munies de turbines, sur lesquelles les industries étaient construites de façon à utiliser l'énergie hydraulique, combinée à l'accès au canal, aux voies ferrées, aux bassins et au fleuve, constitue un véritable site-machine, dont le statut est indiqué dans les objectifs de commémoration du Lieu historique national du Canal-de-Lachine de l'énoncé d'intégrité commémorative (1997).

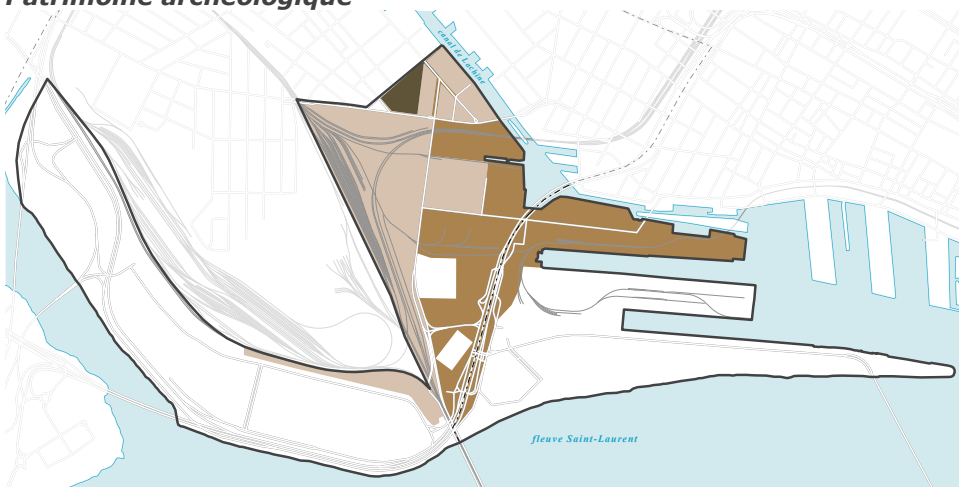
Sur le plan de l'archéologie, une bonne partie du secteur renferme un fort potentiel. On recense entre autres les vestiges de la ferme Saint-Gabriel, jadis au centre du domaine agricole des Sulpiciens, dans l'îlot compris entre les rues Saint-Patrick, De Condé et De Montmorency et le canal. Quant aux vestiges de la ferme appartenant aux Sœurs grises, ils pourraient se situer 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.

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 du 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. 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 des vues d'intérêt sur des éléments emblématiques de Montréal qui contribuent à enrichir son identité : le massif du centre-ville, le fleuve, le mont Royal, les nombreux silos et les infrastructures du port de Montréal, l'enseigne lumineuse Farine Five Roses, Habitat 67, le pont Victoria et le nouveau pont Samuel-De Champlain.

Patrimoine archéologique



- Site archéologique recensé (intègre)
- Site d'intérêt archéologique à fort potentiel
- Secteur d'intérêt archéologique



Mécanisme manuel d'ouverture des écluses, 1948, Conrad Poirier
Source : BANQ



Le Black Rock dans le quartier de Victoriatown, 1898, Alfred Walter Roper,
Source : Musée McCord



Casiloc (bureaux de Loto-Québec),
rue Bridge

Un secteur occupé par des fonctions économiques très diversifiées

Les grandes fonctions commerciales et industrielles ont défini le caractère du secteur au 19^e siècle. Elles ont perduré jusqu'à aujourd'hui de sorte que le secteur conserve encore de grandes zones d'emplois qui en couvrent la majeure partie.

Les activités économiques présentes sont par ailleurs très diversifiées et réparties à l'échelle du secteur. On y trouve les activités agroalimentaires, manufacturières, portuaires et de logistique concentrées surtout aux abords de la Pointe-du-Moulin. Situées au cœur d'un pôle multimodal intégré aux réseaux de transport maritime, ferroviaire et routier, ces activités témoignent de l'intensité des activités industrielles et représentent un atout à consolider pour la vitalité économique de Montréal. Par le fait même, ces activités génèrent des nuisances importantes et des enjeux de sécurité à considérer (poussière, bruit, vibration, transport de matières dangereuses, etc.).



Distillerie Sazerac, chemin des Moulins

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

Le secteur n'offre aucun équipement ou service de proximité qui pourrait répondre aux besoins des travailleurs ou des milieux de vie avoisinants, à l'exception du magasin-entrepôt Costco.

Enfin, l'héritage industriel et les nombreux remblais font en sorte qu'aujourd'hui les sols sont fortement contaminés et instables à certains endroits, ce qui est particulièrement le cas dans le PEPSC.

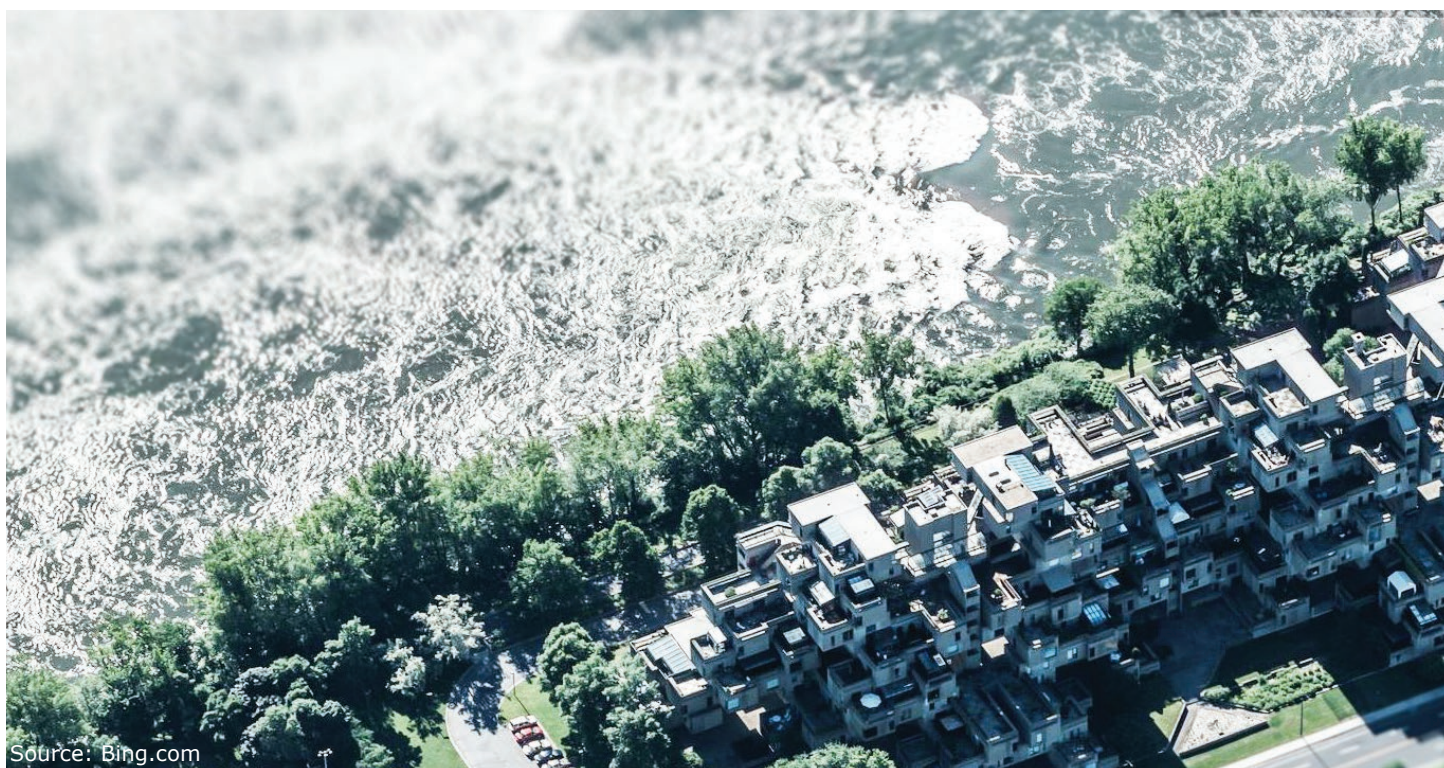


Source: Bing.com

4 LA VISION ET LES PRINCIPES DE MISE EN VALEUR

Le secteur est appelé à subir de profonds changements au cours des prochaines années. L'énoncé de vision préliminaire vise à orienter ces transformations de manière à construire sur les traces qui marquent l'identité du secteur et à mettre en place les conditions qui insuffleront, à long terme, un renouvellement du secteur en un milieu de grande qualité urbaine, convivial et significatif.

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



Source: Bing.com



Ancienne caserne de pompiers 21 et silos de ADM en fond de perspective, rue Mill



Ancienne station de pompage Riverside

La mise en valeur du secteur historiquement industriel implique de repenser ses composantes environnementales, urbaines et économiques. L'amélioration de l'environnement urbain et de l'accessibilité de même que la protection du patrimoine sont parmi les stratégies de mise en valeur contribuant à la consolidation de la vocation économique du secteur et à l'amélioration de son attractivité.

Le renforcement de l'attrait général du secteur nécessitera des interventions stratégiques, des investissements municipaux importants et l'appui des partenaires, lesquels seront indispensables à la relance du secteur. S'appuyant sur les spécificités du site, ces interventions participeront non seulement à l'embellissement, mais surtout à une importante mise à niveau de la qualité du domaine public, à l'amélioration des conditions d'accessibilité et de mobilité, notamment des cyclistes et des piétons, au verdissement et à la création de lieux de convergence attrayants et de qualité.

Pour ce faire, des principes de mise en valeur préliminaires, susceptibles d'insuffler le renouvellement souhaité pour cette partie de la ville, sont proposés.



Source: Bing.com

Principe 1

Les composantes patrimoniales et paysagères mises en valeur

La transformation du secteur de grande valeur patrimoniale doit prendre en compte et respecter les caractéristiques historiques, physiques et symboliques du lieu tout en l'inscrivant dans la contemporanéité et dans les nouveaux paradigmes de développement de la ville, tels la mobilité, la qualité des espaces publics, le développement économique ou l'innovation écologique.

Certains éléments issus de l'ingénierie industrielle, tels que l'élévateur à grains n° 5, les silos de la minoterie ADM et de la compagnie Canada Maltage ou l'enseigne lumineuse Farine Five Roses, sont devenus de véritables icônes qui appartiennent désormais à l'imaginaire collectif. Tout comme la Cité du Havre qui offre un riche héritage par les aménagements et les bâtiments à l'architecture moderne exceptionnelle et inspirante issus de l'Expo 67. De même, la Pointe-du-Moulin constitue un ensemble industriel historique hors du commun qui doit être protégé et réhabilité dans le respect de son caractère à titre de « site-machine ».

Au-delà de la conservation d'éléments isolés, la mise en valeur du secteur doit pouvoir capter l'esprit du lieu et préserver son identité, sa singularité et son authenticité, notamment en :

- protégeant, intégrant ou mettant en valeur le caractère unique des éléments paysagers et architecturaux d'intérêt patrimonial, tels les bâtiments, les infrastructures industrielles et ouvrages d'art, les monuments et œuvres d'art, ainsi que les vestiges archéologiques visibles ou enfouis ayant transformé le territoire;
- favorisant des fonctions urbaines et des usages compatibles avec les caractéristiques patrimoniales du site et les activités industrielles actuelles;
- garantissant, pour la Pointe-du-Moulin, que toute nouvelle construction soit subordonnée dans le paysage aux éléments repères que sont l'élévateur à grains n° 5 et ses silos et l'ensemble industriel de la minoterie ADM (bâtiments et enseigne lumineuse), la mise en valeur des éléments du « site-machine » et ses composantes archéologiques de même que son accès public;
- protégeant les vues et les perspectives d'intérêt dans l'implantation des bâtiments et l'aménagement du domaine public et privé.



Ancien immeuble administratif du CN, rue Bridge



Habitat 67, avenue Pierre-Dupuy



Paysage urbain des silos de la minoterie ADM surplombant la rue Mill

Principe 2

Des parcours d'entrée de ville mis en scène



Autoroute Bonaventure dans le PEPSC

La mise en scène du parcours d'entrée de ville consiste à assurer la qualité des deux segments distincts que sont le corridor Bonaventure et la rue Bridge, de manière à rendre accessibles les grands éléments identitaires révélés le long de leur parcours. Elle doit s'opérer en tenant compte de leur rôle spécifique en tant que liens stratégiques entre la Rive-Sud et le centre-ville.

Le parcours du corridor Bonaventure



Autoroute Bonaventure entre l'avenue Pierre-Dupuy et la rue des Irlandais
Source : Bing.com

La mise en valeur du corridor Bonaventure se définit par la transformation de l'autoroute Bonaventure en boulevard, notamment entre les ponts Samuel-De Champlain et Victoria, afin d'apaiser son caractère d'axe de transit autoroutier. Participant à bonifier l'image et l'accessibilité au PEPSC, cette transformation permettra également de créer un parc linéaire donnant accès aux berges du fleuve Saint-Laurent tout en accueillant un lien piéton et cyclable sécuritaire reliant Verdun et le centre-ville. La mise en valeur de ce corridor signifie également que l'environnement physique du PEPSC doit être enrichi par un verdissement accru et soutenu par l'implantation de nouvelles entreprises de grande qualité architecturale. Enfin, la mise en scène de ce parcours se caractérise par un paysage en mouvement, au rythme de sa progression vers le centre-ville.

Le parcours de la rue Bridge



Le Black Rock et la rue Bridge

La rue Bridge offre des atouts pour réaliser un projet d'aménagement de grande qualité, et ce, de la sortie du pont Victoria jusqu'au canal de Lachine. Sa transformation vise à lui conférer un rôle stratégique dans l'organisation et la mobilité du secteur, à améliorer les déplacements actifs et à assurer un verdissement accru tout le long de son parcours. Tout en maintenant l'accès au pont Victoria, le caractère de la rue doit être cohérent avec son gabarit et le renouvellement et la réorganisation des activités urbaines à ses abords. Cette transformation devra aussi intégrer les dimensions culturelles, communautaires et archéologiques en prévoyant la création d'un espace dédié à la commémoration autour du Black Rock.

Principe 3

Le renforcement des connexions et les déplacements en transports actif et collectif au cœur de la mobilité

Le renouvellement du secteur mise sur l'amélioration de la mobilité pour tous les modes de déplacement, mais en accordant une priorité aux modes de transports actif et collectif. Cela implique de réviser et de bonifier la trame publique et le réseau de circulation de manière à permettre à la fois d'ouvrir le secteur sur les quartiers avoisinants, d'améliorer les déplacements au sein même du secteur et d'assurer de nouvelles liaisons menant aux infrastructures de transport collectif et aux différents lieux publics et d'emploi. Le renouvellement vise également à offrir aux piétons et cyclistes un environnement sécuritaire, confortable et efficace et des ambiances propices à ces modes de transport par des aménagements appropriés qui faciliteront les déplacements.

L'amélioration de la mobilité et le renforcement des connexions, nécessitant de nombreuses interventions sur le domaine public, pourraient prendre différentes formes, dont :

- l'aménagement de nouvelles rues locales et de passages pour desservir les nouveaux îlots urbains et le prolongement de certaines rues, dont la rue Oak, permettant d'assurer une meilleure perméabilité;
- la création de nouveaux liens menant au canal de Lachine et le traversant;
- le réaménagement de rues existantes en fonction de la sécurité des piétons et des cyclistes : intégration de liens cyclables, élargissement ou aménagement de trottoirs (rues Mill, Wellington, Riverside et des Irlandais et dans le PEPSC), réaménagement de certaines intersections, reconfiguration du réseau viaire et cyclable le long du chemin des Moulins et sous la structure étagée de l'autoroute Bonaventure;
- l'aménagement d'une piste cyclable intégrée au parc en rive du fleuve;
- le prolongement de la rue Marc-Cantin jusqu'au boulevard Gaétan-Laberge, intégrant un lien cyclable, pour assurer une meilleure accessibilité au PEPSC ainsi qu'un meilleur lien entre Verdun et le centre-ville.

Par ailleurs, la rue Bridge pourrait jouer un rôle plus important en assurant une accessibilité plus directe aux lieux d'intérêt et de destination publique, dont la rive du fleuve, depuis Pointe-Saint-Charles, Verdun ou la Petite-Bourgogne.

Enfin, un maillage plus fin doit être prévu autour du REM et de la station prévue dans le secteur Griffintown. Il importe de mettre en place de nouveaux liens en transports actif et collectif vers ce pôle de mobilité, mais aussi vers le quartier de la Pointe-Saint-Charles en diversifiant l'offre d'accessibilités pour les usagers, de manière à faciliter le transfert modal.

Au-delà des interventions sur le domaine public à privilégier, une mobilité améliorée implique une augmentation accrue de la desserte en transport collectif dans l'ensemble du secteur, sans compter une diminution du transit automobile, particulièrement dans les corridors des rues Bridge, Mill et Wellington.



Piste cyclable de l'avenue Pierre-Dupuy



Exemple d'un passage piéton et cyclable dans le faubourg des Récollections
Source : Google



Lien piéton et cyclable

Principe 4



Paysage du bassin Wellington



La vague éternelle, Cité du Havre



Square Saint-Patrick

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

La transformation de l'image du secteur est fondée sur la révélation de ses richesses culturelles et naturelles, et plus généralement de ses lieux emblématiques, ainsi que sur la bonification de son environnement urbain. Pour y arriver, la création d'une trame verte au sein du secteur et d'un réseau d'espaces publics est proposée.

La trame verte se définit d'abord par une variété d'interventions au sein du secteur permettant à la fois d'établir des continuités spatiales, de jouer un rôle de liaisons et de parcours au sein même du secteur ou vers les quartiers voisins, d'enrichir la qualité du paysage et l'expérience urbaine, tout en assurant la pérennité et la mise en valeur du patrimoine bâti, archéologique et paysager ainsi que le verdissement du secteur.

Plus spécifiquement, la mise en place d'une trame verte vise à créer une séquence de nouveaux espaces ou parcs publics d'envergure différente qui serviront tant de points d'ancrage au secteur qu'à mettre en avant-scène les lieux et les paysages emblématiques et le patrimoine du secteur, dont : le canal de Lachine, le fleuve Saint-Laurent, le Black Rock et les sépultures, l'ancienne station de pompage Riverside et ses abords, le déversoir du canal, Habitat 67, l'élévateur à grains n° 5, les anciennes infrastructures maritimes aux abords du bassin Peel (cales sèches Tate), le bassin Wellington, le parc de Dieppe et les berges de la vague éternelle située en bordure d'Habitat 67, etc.

La trame verte permettra également de mettre en réseau ces espaces publics et lieux emblématiques par la création d'une armature plus fine de circulation (passages, liens de promenade et cyclables) de manière à leur offrir une accessibilité conviviale, par les modes de déplacement doux. Elle nécessitera de plus la transformation du caractère de certaines rues, notamment par leur verdissement. Au-delà d'un simple réseau de circulation, elle permettra aussi de créer des corridors naturalisés participant à la réduction des îlots de chaleur et à la gestion écologique des eaux de pluie.

Par ailleurs, la préservation à des fins publiques des berges du canal de Lachine et des bassins constitue un principe fondamental à inclure dans la définition de la trame verte et des espaces publics à créer. De même, la valorisation des espaces minéralisés et hostiles, comme le dessous de la structure surélevée de l'autoroute Bonaventure, s'inscrit dans la volonté de bonifier l'environnement urbain du secteur.

Principe 5

Des activités économiques et urbaines renouvelées

Le renouvellement du secteur doit être appréhendé à travers son positionnement à l'échelle de l'économie montréalaise et à l'échelle locale des arrondissements qui partagent son territoire. Ainsi, son renouvellement devra tenir compte et tirer profit de sa proximité avec le centre-ville et les quartiers adjacents dans une perspective de diversification et de cohabitation des fonctions. Si une cohérence doit être établie avec son contexte immédiat, de nouvelles synergies entre des fonctions économiques émergentes, novatrices et créatrices d'emplois devront être encouragées aussi dans le respect des principes du développement durable. De même, l'inclusion de commerces et de services de proximité constitue une condition de succès dans le renforcement et l'attractivité du secteur et le bien-être des travailleurs.

Le renouvellement souhaité implique également que l'introduction de nouvelles activités soit compatible avec le milieu d'insertion, tant dans le choix des vocations à privilégier, dans l'implantation des bâtiments que dans l'architecture. Elle devra par ailleurs tenir compte des contraintes dues à la faible capacité d'accueil du réseau routier, aux nuisances et aux enjeux de sécurité civile générés par la présence des activités ferroviaires et industrielles toujours en fonction.

Devant ces constats, la fonction résidentielle, dans l'éventualité où elle serait considérée dans certaines portions du secteur, devra être complémentaire aux activités économiques en place, tenir compte des enjeux de cohabitation, intégrer les cibles inscrites dans les différentes stratégies de l'administration municipale et du gouvernement fédéral quant au logement social, abordable et familial et être desservie par des services publics adéquats ainsi que par un mode de transport collectif structurant.

L'implantation d'une station du REM permettrait de jouer un rôle de premier plan dans la transformation du secteur, notamment, et constituerait une occasion de créer un milieu plus diversifié, dynamique et durable articulé autour de la station. Les abords des bassins Peel offrent néanmoins un fort potentiel pour soutenir à la fois la composition d'une nouvelle trame (espaces publics et réseau viaire), de nouveaux îlots urbains et la mise en valeur du bassin Wellington.

Pour d'autres parties du secteur, la mise en valeur sous-entend plutôt la consolidation et le renforcement des fonctions et activités urbaines actuelles. C'est le cas du PEPSC (activités de télécommunication, cinématographiques et de haute technologie) et de la Cité du Havre (vocations résidentielle, récréative et d'emploi). Des activités transitoires pourraient aussi être favorisées dans le PEPSC.



Studio de cinéma Mel's, Cité du Havre



Exemple de reconversion des silos en centre d'escalade Allez Up



Activités portuaires du quai Bickerdike

5 LES PRINCIPAUX DÉFIS

La transformation du secteur devra relever d'importants défis pour que son renouvellement soit à la hauteur de son potentiel. De tels défis nécessiteront la collaboration de l'ensemble des partenaires de la Ville impliqués dans cette partie du territoire montréalais.

La mise en valeur du patrimoine et le respect de l'esprit des lieux

La mise en valeur du secteur doit s'inspirer et s'incarner à travers les bâtiments, les ouvrages et œuvres d'art et les vestiges qui ponctuent le paysage et qui contribuent à définir sa singularité. Ces derniers possédant une riche valeur patrimoniale et historique, leur conservation et leur intégration doivent se faire avec doigté. Cela implique de leur trouver une nouvelle vocation ou de les intégrer dans de nouveaux projets immobiliers et aménagements du domaine public ou privé de façon à mieux les faire connaître, à assurer leur protection et leur mise en valeur ainsi qu'à enrichir le milieu.

L'établissement d'une armature urbaine cohérente contribuant à rehausser l'image générale du secteur

L'héritage de vagues successives d'interventions, qui se sont superposées durant l'histoire récente du secteur, a produit un territoire à l'aspect déstructuré pour un secteur stratégiquement localisé aux portes du centre-ville. Cela contribue grandement à son manque d'attrait. Le verdissement des rues combiné à l'aménagement de parcours structurants et d'espaces publics de qualité devrait participer à en rehausser l'image générale.



Source: Bing.com

L'amélioration des conditions de mobilité pour soutenir la mise en valeur du secteur

La présence d'infrastructures de transport de portée régionale contribue au morcellement du secteur. Ces infrastructures limitent l'accessibilité et la mobilité au sein du secteur de même que l'accessibilité aux quartiers limitrophes et aux rives du fleuve et du canal de Lachine. La mise en valeur du secteur passe indéniablement par l'amélioration des déplacements, particulièrement en transports collectif et actif, et la cohabitation des divers modes de transport. C'est pourquoi l'implantation d'une station du REM serait un atout pour atteindre les objectifs. La structure du domaine public et de la trame urbaine devra être conçue de manière à créer un milieu qui sera plus favorable aux déplacements des piétons et des cyclistes.

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

Le secteur présente une capacité d'accueil importante pour des activités économiques diversifiées dans un contexte d'une sous-utilisation marquée de l'espace. La proximité avec le centre-ville ainsi que les importantes interventions qui y verront le jour à court et moyen termes, notamment le projet du REM, offrent l'occasion de consolider l'emploi dans le secteur, voire d'y transformer l'activité économique vers des filières porteuses d'avenir.

Par ailleurs, la présence d'activités industrielles génératrices de nuisances et de sols contaminés de même que la faible capacité du réseau routier constituent des défis avec lesquels le développement immobilier et les aménagements du domaine public du secteur devront composer. Dans cet esprit, l'ajout de la fonction résidentielle au sein d'un secteur d'emplois constitue un autre défi de taille considérant l'absence de services de première ligne (écoles, commerces, etc.) et la desserte déficiente en transport collectif.



Source : Bing.com