

**Mémoire sur le Plan directeur de mise en valeur du secteur
Bridge-Bonaventure déposé à l'Office de consultation publique de Montréal par
l'Association des résidents du Vieux-Montréal (ARVM)**

I. Introduction

L'Association des résidents du Vieux-Montréal

Établie en 1994, l'Association des résidents du Vieux-Montréal (« ARVM » ou « Association ») a pour mission de promouvoir et veiller à la qualité de vie des résidents, de favoriser la protection du patrimoine historique et culturel du Vieux-Montréal et de rechercher l'équilibre entre les fonctions résidentielle, touristique, commerciale et culturelle qui cohabitent dans notre quartier.

L'ARVM est un organisme à but non lucratif regroupant résidents, coopératives d'habitation et syndicats de copropriété de l'arrondissement historique, du faubourg des Récollets, de la Cité du multimédia, du faubourg Québec et du futur Îlot des Voltigeurs jusqu'à la rue Papineau.

Intérêts de l'ARVM pour le projet

Le Plan directeur de mise en valeur du secteur Bridge Bonaventure (« Plan directeur ») est le fruit d'un important exercice de concertation de plusieurs propriétaires et intervenants publics et privés sur un territoire morcelé par de nombreuses infrastructures de transport mais malgré tout isolé. Il en résulte une vision riche et complexe de mise en valeur du patrimoine, de consolidation des milieux économiques, d'arrimage de la trame verte et bleue, de mobilité durable, de soutien au logement abordable et de développement d'un nouveau quartier résidentiel voulu équitable et écologique.

L'ARVM a un intérêt direct dans le Plan directeur, lequel couvre notamment le secteur de la Pointe-du-Moulin qui se situe dans le territoire de l'ARVM. Ce secteur à la limite sud-ouest de l'arrondissement Ville-Marie fait face à une série de bâtiments patrimoniaux sur la rue de la Commune Ouest et jouxte la Cité du multimédia dont la transformation se poursuit. Les effets d'entraînement du Plan directeur dans ce secteur, notamment les exigences de densification associées à l'implantation d'une station de transport collectif (y compris une aire de type TOD d'un rayon d'un kilomètre), en l'occurrence le Réseau express métropolitain (« REM »), préoccupent l'Association. S'ajoutent à nos préoccupations, les dernières demandes des

promoteurs pour la Pointe-du Moulin et l'ensemble du territoire visé par le Plan directeur en matière de densité et de hauteurs.¹

Le sort de la Pointe-du-Moulin, notamment les bâtiments et équipements du Silo no.5, a fait l'objet depuis plusieurs années de diverses discussions auxquelles les résidants ont été peu associées. Un consensus s'est finalement établi sur la nécessité de protéger et mettre en valeur cet ensemble. Le plan donne peu d'information sur la mise en valeur qui pourrait en être faite mais énonce certaines balises pour assurer sa conservation et sa visibilité dont l'effet nous semble limité.

Enfin, des répercussions sur la fonctionnalité du réseau routier du Vieux-Montréal, notamment les rues De la Commune et McGill, sont à craindre.

II. Les densités et les hauteurs

Commentaires

Le Plan directeur assujettit la mise en œuvre des développements résidentiels (sauf dans le secteur de la Pointe-du-Moulin) à la signature d'une entente avec CDPQ Infra inc. (« CDPQ Infra ») sur une nouvelle station du REM. Les études de faisabilité technique et financière seraient en cours sous la responsabilité de CDPQ Infra (PD, p.105).

L'ajout d'une station du REM soulève plusieurs questions notamment par rapport aux seuils de densité dans les secteurs. Bien qu'il puisse exister un intérêt à rentabiliser la fréquentation de la station à venir, d'autant que le temps de parcours global serait augmenté par l'ajout d'un arrêt, une telle rentabilisation ne doit se faire en aucun cas au détriment de la qualité de vie des résidants du quartier.

En dépit des assurances données ² par la Ville de Montréal («Ville»), selon les résultats des études de faisabilité pour la station, nous craignons fortement qu'elle

¹ Charles Poulin, Les Affaires «Secteur Bridge-Bonaventure : 2000 logements rajoutés au projet», 6 juin 2023, consulté en ligne, [Secteur Bridge-Bonaventure: 2000 logements ajoutés au projet | LesAffaires.com](#);

Nicolas Monet, Métro, «Bridge-Bonaventure : un quartier ou tout serait accessible à la marche, 6 juin 2023, consulté en ligne, [Bridge-Bonaventure: un quartier dans lequel tout serait accessible à la marche \(journalmetro.com\)](#).

Philippe Teisceira-Lessard, La Presse, «Bridge-Bonaventure : les promoteurs veulent construire plus de logements», publié le 6 juin 2023, [Bridge-Bonaventure | Les promoteurs veulent construire plus de logements | La Presse](#)

² [Réponses aux questions OCPM 4-3](#)

ne soit soumise à d'autres pressions des promoteurs et n'augmente les densités prévues et coefficients d'occupation au sol de façon à valoriser la construction de multiples tours et gratte-ciel, notamment dans le secteur du Bassin Wellington où les attentes pour un quartier à échelle humaine et écologique apparaissaient à première vue réalisables.

De plus, en vertu du Plan métropolitain d'aménagement et de développement, l'implantation d'une station de transport en commun peut entraîner l'obligation de densifier le territoire par la mise en place d'une aire de type « TOD » (transit oriented development) dont le rayon est d'un kilomètre. Les densités prévues par le Plan directeur pour les secteurs du Bassin Wellington et de Pointe-du-Moulin aussi compris dans le périmètre répondent-elles aux prescriptions d'un TOD ou devront-elles être augmentées dans l'hypothèse de l'ajout d'une station du REM.?

Déjà, ces densités sont importantes et se traduiront par plusieurs constructions en hauteur si on en croit les hypothèses présentées en ateliers par la Société immobilière du Canada (SIC).

À titre d'exemple, dans le secteur de Pointe-du-Moulin, le Plan directeur prévoit l'implantation de 1000 logements, ce qui apparaît beaucoup pour l'espace disponible à l'ouest du pont Mill et qui laisse présager le recours fréquent aux sur hauteurs de 65 mètres à la phase développement.

Moratoire sur la construction de tours

L'ARVM est favorable à l'instauration d'un moratoire sur toute construction de plus de 30 mètres à travers le territoire de Montréal. Nous constatons qu'après que la résistance populaire des années 70 et 80 ait mis temporairement un frein à la « gratte-cielisation » du centre-ville (ce qui permit notamment de sauver le Vieux-Montréal), la course folle aux hauteurs a repris depuis une dizaine d'année. L'échec d'urbanisme que représente le quartier Griffintown en est un parfait exemple et l'ARVM craint fortement que si la Ville ne décrète pas de moratoire sur toute construction de plus de 30 mètres, le secteur Bridge-Bonaventure ne devienne qu'une deuxième copie sans âme de Griffintown, augmentant les effets polluants des grandes tours et privant Montréal de la beauté unique et du sentiment de communauté que procurent ses quartiers à échelle humaine.

Un aménagement durable de notre territoire demande à tout prix de cesser la construction de tours et de gratte-ciel dont l'impact environnemental est bien plus délétère que celui de nos quartiers à densité modérée. Selon une étude récente publiée dans la revue *Nature*, les gratte-ciel émettent 140% plus de gaz à effet de serre durant leur vie active que les édifices à plus petite taille pour le même nombre

d'habitants.³ Le doyen de la Faculté d'aménagement de l'Université de Montréal, Raphaël Fischler, en appelait d'ailleurs lui aussi à un moratoire sur la construction de tours vu leur impact antiécologique.⁴ Des villes comme Toronto et Vancouver regrettent aujourd'hui d'avoir tout misé sur la construction de gratte-ciel.

Plus globalement c'est la qualité de vie des Montréalais qui en dépend : la mixité des jeunes et des moins jeunes; la beauté de nos rues; le sentiment de communauté; le voisinage et les amis de quartier; la verdure des jardins et le soleil de nos rues. La construction de bâtiments de 20, 30 et 40 étages a exactement l'effet contraire, car ces grandes tours ghettoïsent, privent les rues de soleil et de verdure, augmentent le stress social et repoussent les familles. Or, nous savons que Montréal doit renverser l'exode de ses familles. La création de quartiers où les jeunes (et moins jeunes) peuvent demeurer actifs socialement et physiquement est aussi une priorité incompatible avec un mode de vie plus sédentaire.

Montréal a réussi au fil des ans à bâtir un riche patrimoine de quartiers à échelle humaine qui font aujourd'hui sa beauté architecturale et garantissent une certaine cohésion sociale. Continuons à bâtir sur ce patrimoine, dans le secteur Bridge-Bonaventure ou ailleurs sur notre île.

Recommandations

- Décréter un moratoire sur toute construction d'une hauteur supérieure à 30 m. (approximativement 10 étages, selon la hauteur) dans le secteur Bridge-Bonaventure et dans l'ensemble du territoire de la Ville de Montréal.
- Ne pas hausser les densités prévues au Plan directeur afin de s'assurer de l'atteinte des objectifs de création «des milieux de vie et d'emplois mixtes, sains et intégrés» (PD, p.42) notamment dans les secteurs Bassin Wellington et Pointe-du-Moulin.

III. Mise en valeur du secteur Pointe-du-Moulin

Commentaires

L'élévateur à grains no. 5 (« Silo no. 5 »), ses silos et les autres équipements de la Pointe-du-Moulin ainsi que les bâtiments principaux et silos d'ADM notamment

³ Pomponi, F., Saint, R., Arehart, J.H. *et al.*, "Decoupling density from tallness in analysing the life cycle greenhouse gas emissions of cities". *npj Urban Sustain* 1, 33 (2021): <https://doi.org/10.1038/s42949-021-00034-w> (voir aussi <https://www.nature.com/articles/s42949-021-00034-w#citeas>).

⁴ Yasmine Mehdi, Société Radio-Canada, « Pourquoi Paris veut-il abandonner les gratte-ciel », 23 avril 2023 (consulté en ligne le 6 juin 2023 : <https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/1974904/france-ville-urbanisme-environnement-ecologie-densification>).

l'enseigne Farine Five Rose sont reconnus comme bâtiments d'intérêt patrimonial. Ces équipements font partie du «site machine» (PD, p.44-45) l'axe emblématique et fluvial du parcours Bonaventure (PD, p.50-51) et sont concentrés du côté est du pont Mill.

Ces éléments sont aussi des marqueurs territoriaux métropolitains au même titre que le fleuve et la montagne, notamment, et leur mise en valeur exige de « moduler et encadrer la hauteur, l'implantation et la volumétrie des nouvelles constructions » (PD, p.53). Des hauteurs de 65 mètres correspondant à la hauteur du Silo no. 5 sont cependant autorisées dans la zone, ce qui viendrait priver la structure de sa visibilité névralgique.

Nous rappelons à cette étape que le moratoire sur la construction de bâtiment de plus de 30 mètres soutenu par l'ARVM viendrait ici grandement améliorer les problèmes associés avec la préservation de la visibilité des éléments patrimoniaux décrits ci-dessus.

Par ailleurs, nous sommes entièrement d'accord avec l'obligation d'études de risques de sécurité civile ainsi que de bruit et de vibration avant d'autoriser des développements résidentiels

À l'exception des secteurs Pointe-du-Moulin et Cité du Havre, le Plan directeur prévoit un Plan d'ensemble qui opérationnalisera ses objectifs et ses balises. Les arrondissements seront responsables via leurs outils réglementaires et de négociation d'assurer la conformité au plan directeur. Les citoyens seraient consultés sur une partie des composantes du plan d'ensemble via une modification au Règlement d'urbanisme de l'arrondissement de Ville-Marie ou en vertu du Règlement sur les projets particuliers de construction, de modification ou d'occupation d'un immeuble.⁵

Recommandations

- Il serait souhaitable d'assujettir le secteur Pointe-du-Moulin au dépôt par le promoteur d'un plan d'ensemble et à une consultation publique sur l'entièreté des dimensions de ce plan afin que les citoyens puissent se prononcer sur toutes ses composantes (forme urbaine, intégration architecturale, usages, volumétrie, mobilité, espaces verts et bleus, application des principes d'écoquartier, équipements, etc.) résultant des négociations entre la Ville, le propriétaire et le développeur. La Ville n'ayant pas l'intention de donner suite, il importe d'apporter maintenant des précisions aux éléments à inscrire au plan d'urbanisme.

⁵ [Réponses aux questions OCPM 4-3](#)

- Pour assurer une continuité avec le bâti du Vieux-Montréal et vraiment protéger les repères visuels métropolitains que sont le Silo no. 5 et l'enseigne Farine Five Roses, au plan d'urbanisme, limiter à 30 mètres les hauteurs possibles pour tous les usages.
- S'assurer du respect de «l'esprit du lieu» pour le secteur patrimonial de la Pointe-du-Moulin à l'est du Pont Mill en inscrivant au plan d'urbanisme que seuls les usages et bâtiments afférents à la conservation et mise en valeur du «site machine» y sont autorisés.
- Localiser du côté ouest de la pointe en bordure du bassin de la Pointe-du-Moulin les autres usages autorisés.
- Protéger les Berges des coursiers comme espace vert et n'y autoriser que des usages récréatifs d'accès public.
- S'assurer que des stationnements écoresponsables⁶ desservant les activités d'interprétation et de mise en valeur de l'ensemble «site machine» soient localisés au sud-ouest du site et accessibles par la rue Mills Les études de sécurité civile, de bruit et de vibration devraient être sous la responsabilité de la ville aux frais du promoteur.
- Enfin, la mise en place d'une passerelle sur le canal Lachine dans l'axe Peel pour les piétons et cyclistes devrait être une des conditions au développement résidentiel de la Pointe-du Moulin.

IV. Les limites des études et des interventions

Commentaires

D'entrée de jeu, soulignons que les données de l'Étude de mobilité du secteur Bridge-Bonaventure («Aecom», déc. 2021) ne sont pas à jour ce qui rend difficile l'appréciation juste des bénéfices et des impacts non seulement des interventions en transport mais aussi des objectifs du Plan en matière de forme urbaine.

En effet, certains des éléments majeurs du contexte et du projet ont été modifiés depuis la réalisation de l'étude: les résultats de l'Enquête origine/destination métropolitaine de 2018 sont maintenant disponibles et les hypothèses de développement résidentiel des secteurs ont été augmentées et même doublées (de 3 800 à 7 600 logements) par rapport à l'objectif de 2020.

⁶ <https://stationnementecoresponsable.com>

Sur la base de données et de scénarios périmés Aecom concluait en 2021 que l'hypothèse de développement retenue «pourrait être revue à la baisse pour observer une réelle diminution de la circulation sur les axes du secteur» (Aecom, p. XV).

L'étude indique que malgré les liens plus directs entre le Pont Victoria et Bonaventure les débits demeurent élevés sur les artères locales notamment sur Bridge (Aecom, p.126). Par ailleurs, il s'avère impossible de rendre plus conviviale pour le transport actif la rue Mills entre Riverside et le pont Mill (Aecom, p.127).

L'étude ajoute que la stratégie de transport durable repose sur l'implantation d'une nouvelle station du REM à proximité de l'intersection Bridge et Wellington (qui n'a pas été incluse dans l'évaluation) et du redéploiement et développement du réseau d'autobus.

Recommandations

- Il aurait été préférable que la Ville réalise une mise à jour de l'étude de mobilité avant la présente démarche de consultation publique afin que les enjeux de mobilité et conséquemment, d'aménagement du territoire puissent être réalistement discutés.
- La mise à jour doit cependant être disponible pour la réalisation des plans d'ensemble des secteurs et avant les autorisations des arrondissements afin de modifier au besoin les cibles et le séquençage et de constituer une référence pour les consultations publiques sur ces plans.

V. Les impacts du scénario préférentiel sur le réseau routier du Vieux-Montréal

État de situation

Ville-Marie en mouvement, le Plan local de déplacements 2020-2030, reconnaissait déjà que le Vieux-Montréal «fait l'objet d'un trafic de transit important à certaines heures» (p. 36) notamment sur la rue De la Commune, classé locale. Cette problématique s'est aggravée depuis l'ouverture de la rue Atateken jusqu'à de la Commune Est.

L'étude Aecom indique aussi que l'intersection et les abords et l'intersection Mill/De la Commune sont considérés problématiques en pointes (Aecom, p. 36-38). Un fort achalandage est constaté sur McGill et des conflits de modes ou accidents sont fréquents à plusieurs de ses intersections (Notre-Dame, Wellington et William (Aecom, p. 64).

Répercussions des travaux et scénarios de développement

La circulation de transit étant redirigée en partie vers Bonaventure, les déplacements dans le sens de la pointe diminuent à l'intersection de Mill et De la Commune surtout le matin. Par ailleurs, les déplacements contraires à la pointe doublent en raison des déplacements attirés par les activités économiques prévus à la Pointe-du-Moulin et dans les autres secteurs en amont.

Ainsi le niveau de service à l'intersection De la Commune et Mill se détériore en pointe AM (D) et s'améliore en pointe PM (C). À l'intersection McGill et De la Commune Ouest, le niveau de service est inchangé en pointe AM (C) et s'améliore en pointe PM (C). (Aecom, p. 121-2).

L'augmentation globale prévue du nombre de logements dans les secteurs, dont l'ajout de 1000 logements dans la partie ouest de la Pointe-du-Moulin devrait modifier ce portrait, ce pourquoi une mise à jour de l'étude de mobilité est requise.

Recommandations

- Bien que la situation actuelle et prévue du réseau routier du Vieux-Montréal soit moins détériorée que dans les autres secteurs de la zone d'étude, la rue De la Commune, classée locale, est stratégique pour le fonctionnement du Vieux-Montréal. Axe est/ouest important du quartier, elle sert d'accès véhiculaire et piéton aux activités récréotouristiques du quartier et du Vieux-Port en plus de desservir des secteurs résidentiels aux extrémités du quartier. Un réaménagement de la rue pour la rendre plus conviviale est espéré par les citoyens dans un avenir rapproché, notamment au coin de Berri.
- La rue McGill est déjà réaménagée (trottoirs élargis et pistes cyclables) et peut difficilement accommoder une augmentation de circulation. L'amélioration de ses intersections devrait être priorisée.
- Un service de transport en commun sur Mill en direction nord vers la station REM Bernard Landry et vers le Métro Bonaventure ou Square Victoria OACI diminuerait les pressions véhiculaires sur Mill et desservirait tant les travailleurs des industries et nouveaux résidents du secteur que les visiteurs au «site machine». À cet égard, si un stationnement est prévu pour les activités de mise en valeur de ce site, il devrait être localisé dans la partie ouest de la Pointe avec accès sur Mill.
- L'amélioration prévue de l'intersection Mill/De la Commune pour les piétons et cyclistes constitue également une priorité.