

Paysages Intégrés

Bridge-Bonaventure



Philippe Biuzzi | Virginie Gauvin | Carolina Guevara | Jon Lafontaine

Atelier de gestion de projets – Prof. Michel-Max Raynaud

Université de Montréal | Avril 2021

Table des matières

Mandat	3	4.2.2 Accessibilité – Plan de mobilité et d’accessibilité	25
Notre équipe	3	4.3 Parties-prenantes du projet levier	26
1. Caractérisation du territoire	4	4.4 Risques.....	27
1.1 Localisation	4	4.5 Stratégie de mise en œuvre du projet levier	28
1.2 Site à l’étude	5	4.5.1 Échéancier de réalisation du projet levier.....	30
1.3 Historique.....	5	4.5.2 Outils de gestion des parties prenantes	31
1.4 Profil sociodémographique.....	7	4.5.3 Les ententes de collaboration et les partenariats.....	33
1.5 Accessibilité et mobilité	9	4.5.4 Stratégie de communication.....	35
1.6 Cadre réglementaire.....	11	Conclusion	37
1.7 Environnement et récréotourisme.....	13	Publications dans la presse	37
2. Diagnostic.....	15	Annexe 1 – Profil socio-démographique du secteur Bridge-Bonaventure	38
2.1 Analyse atouts-faiblesses-opportunités-menaces.....	15	Annexe 2 – Détail des affectations du sol du PDP.....	39
2.2 Orientations et objectifs	15	Annexe 3 – Balises d’aménagement des unités de paysage	40
3. Le Plan de développement des paysages écologiques, économiques et sociaux.....	16	Annexe 4 – Sociogramme des parties-prenantes du projet levier.....	42
3.1 La démarche globale	16	Annexe 5 – Classification des parties prenantes – Projet levier de la Cité culturelle	43
3.2 Le contenu du Plan de développement des paysages écologiques, économiques et sociaux.....	17	Annexe 6 – Composition des tables de médiation et de négociation.....	48
3.2.1 La Trame verte et bleue	18	Annexe 7 – Composantes du plan de communication.....	51
3.2.2 Désenclaver le territoire	18	Liste des références	52
3.2.3 Revaloriser le territoire par l’unité de paysage.....	18		
3.2.4 Les balises d’aménagement spécifiques à chacune des unités de paysage	19		
3.3 La logique de phasage des unités de paysage	21		
4. Démarche de gestion du projet levier	23		
4.1 Organisation de l’équipe de projet – Cité culturelle de l’Expo 67	23		
4.2 Initiation et définition du projet levier	23		
4.2.1 Attractivité – Plan d’aménagement et d’intégration.....	24		

Table des figures

Figure 1 – Localisation du secteur (PIBB, 2021).....	4
Figure 2 – Répartition des emplois dans la région de Montréal (Ville de Montréal, 2015b)	4
Figure 3 – Carte du secteur (Ville de Montréal, 2019)	5
Figure 4 – Ville de Montréal en 1888. On peut voir les ateliers du Grand Tronc, le Pont Victoria, la Pointe-du-Moulin et, en rouge, Victoriatown (Musée McCord, s. d.)/ Emphase par PIBB, 2021)	6
Figure 5 – Le Port de Montréal en 1893. En rouge, on voit les projets qui sont en construction ou approuvés, dont la jetée de garde (Administration portuaire de Montréal, s. d.)	6
Figure 6 – Carte des phases de remblais dans le parc d’entreprises de la Pointe-Saint-Charles (Action-Gardien, 2019).....	6
Figure 7 – Territoire à l’étude par région de tri d’acheminement (Statistique Canada, 2016 / Traitement : PIBB, 2021).....	7
Figure 8 - Carte des propriétaires fonciers (Atelier de gestion de projets (URB 6917), Michel-Max Raynaud, 2021)	8
Figure 9 - Les barrières du secteur (Groupe Rousseau Lefebvre, 2015).....	9
Figure 10 - Nature de la circulation et trame viaire (Google Maps, 2021/ Traitement : PIBB, 2021)	10
Figure 11 – Desserte en transport en commun du secteur à l’étude ((Voyagez futé, 2019)	10
Figure 12 – Accessibilité en transport actif et zones d’emplois les plus importantes du secteur ((Voyagez futé, 2019)).....	11
Figure 13 - Affectations du territoire du secteur selon le SAD (Ville de Montréal, 2015b).....	11
Figure 14 - Affectation du sol du secteur selon le Plan d’urbanisme (Ville de Montréal, 2016).....	12
Figure 15 - Bridge-Bonaventure: Secteur à transformer (Ville de Montréal, 2016).....	12
Figure 16 : Réseau vert et bleu métropolitain ((Ville de Montréal, 2015b)).....	13
Figure 17 - La connexion verte manquante (Ville de Montréal, 2015a) (Groupe Rousseau Lefebvre, 2015).....	13
Figure 18 - Pollution importante sur les berges du Saint-Laurent (Groupe Rousseau Lefebvre, 2015) ...	14
Figure 19 - Éléments historiques, identitaires et patrimoniaux (Groupe Rousseau Lefebvre, 2015)	14
Figure 20 : Aménagement des pavillons de l’Exposition universelle de 1967 (Expo 67: Cité du Havre # 1, s. d.)	14
Figure 21– Structure de gestion de la démarche globale (PIBB, 2021)	17
Figure 22 – Plan de développement des paysages écologiques, économiques et sociaux (PIBB, 2021)	17
Figure 23 – Unités de paysage du PDP (PIBB, 2021)	18
Figure 24 – Parc de la Villette, Paris. Inspiration pour le PEPSC (Philippe Guignard, 2018)	20

Figure 25 – Espace Verre, Montréal. Inspiration pour la guilde de moulins (Trip advisor, 2021)	20
Figure 26 – Canada Maltage, Montréal. Espace à mettre en valeur sur la Pointe des moulins (Virginie Gauvin, 2021).....	20
Figure 27 – Terrasse du Vieux-Terrebonne. Inspiration pour la Cité culturelle (Voir.co, 2018).....	20
Figure 28 – Irish Hunger Memorial, Inspiration pour le parc commémoratif (Peter Aaron, 2017)	20
Figure 29 – Promenade Champlain, Québec. Inspiration pour le parc des berges (Daoust Lestage, 2008)	21
Figure 30 – Phasage des unités de paysage du PDP avec les échéances électorales connues ainsi que le 400e anniversaire de Montréal (PIBB, 2021)	22
Figure 31 – Organigramme – gestion du projet levier (PIBB, 2021)	23
Figure 32 – Plan d’interventions générales – Résultat de l’exercice de visionning (PIBB, 2021).....	24
Figure 33 – Proposition de passerelle en porte-à-faux (Groupe Rousseau Lefebvre, 2015)	25
Figure 34 – Plan de mobilité du PIBB – liens à consolider ou à développer (PIBB, 2021)	26
Figure 35 – Plan d’intégration et d’aménagement du PIBB (PIBB, 2021)	26
Figure 36 – Sommaires des outils de gestion des parties prenantes (PIBB, 2021)	31
Figure 37 – Partenariats nécessaires à la mutualisation des stationnements (PIBB, 2021).....	33
Figure 38 – Partenariat nécessaire à l’acquisition des terrains 4 et 5 (PIBB, 2021)	33
Figure 39 – Partenariat nécessaire au financement (PIBB, 2021).....	33
Figure 40 – Partenariat nécessaire au jardin maritime (en vert) et entente de collaboration nécessaire au pôle culturel (en rouge) (PIBB, 2021).....	34
Figure 41 – Partenariat et entente de collaboration nécessaires à la desserte en transport en commun (PIBB, 2021).....	34
Figure 42 – Ententes de collaboration nécessaires à la délimitation harmonieuse des terrains publics et privés (PIBB, 2021).....	34
Figure 43 – Affiche peu esthétique que l’on retrouve sur le terrain 4 afin d’indiquer qu’il s’agit d’une propriété privée (PIBB, 2021)	35
Figure 44 - Objectifs de la stratégie de communication (PIBB, 2021)	35

MANDAT

Paysages Intégrés Bridge-Bonaventure (PIBB) est un organisme à but non lucratif ayant reçu le mandat de la Ville de Montréal d'élaborer et de mettre en œuvre un plan directeur d'aménagement pour le secteur Bridge-Bonaventure. Ce secteur a été soumis en 2019 à un exercice de consultation publique mené par l'Office de consultation publique de Montréal (OCPM) dont le PIBB devra tenir compte dans l'accomplissement de son mandat. À titre de maître d'ouvrage désigné, il a une structure de gestion indépendante, mais rend des comptes à la Ville de Montréal.

Le présent dossier urbain est le fruit du travail du PIBB. On y retrouve une caractérisation comprenant une analyse spatiale, démographique, sociale, économique et environnementale permettant de poser un diagnostic sur le secteur Bridge-Bonaventure. C'est en fonction de ce diagnostic que son équipe a déterminé des orientations et des objectifs permettant d'établir un plan directeur d'aménagement pour le secteur. La mise en œuvre de celui-ci est planifiée sur un horizon de 21 ans ce qui coïncide avec le 400^e anniversaire de la fondation de Montréal en 2042. Le plan directeur d'aménagement, nommé *Plan de développement des paysages écologiques, économiques et sociaux* (PDP), utilise l'unité de paysage afin de répondre aux défis complexes inhérents au site et aux besoins des utilisateurs présents et futurs du secteur.

Le dossier urbain se penche finalement sur un projet levier situé sur un site d'intervention plus circonscrit. Ce projet permet d'initier les dynamiques de changement désirées afin de mettre en œuvre l'ensemble du PDP. Les diverses étapes de la planification et de la réalisation de ce projet sont détaillées et comprennent notamment la présentation et la gestion des parties prenantes et des risques. La démarche de gestion de ce projet comprend également une stratégie de communication.

NOTRE ÉQUIPE

Philippe Biuzzi

Avocat, Philippe a travaillé en droit de l'environnement sur des dossiers touchant notamment à la conservation des milieux humides, aux ressources naturelles et à la fiscalité municipale. Fort d'une expérience en réforme réglementaire et législative, Philippe s'intéresse particulièrement au cadre juridique en aménagement et à la conservation de la biodiversité.

Virginie Gauvin

Diplômée en ingénierie du bâtiment, Virginie a travaillé au cours des cinq dernières années à titre d'ingénieure et de chargée de projet à la conception d'écoles et d'hôpitaux. Elle siège actuellement au conseil d'administration d'une OBNL œuvrant pour la restauration d'un parc urbain. Son expertise urbanistique porte sur le développement local et régional ainsi que sur la gestion des paysages.

Carolina Guevara

Diplômée en musicologie et en géographie, Carolina a trouvé sa vocation dans la planification urbaine. Après plus de 7 ans d'expérience sur le terrain, elle a développé un grand intérêt pour le secteur paramunicipal de Montréal. Elle prévoit continuer ses études au troisième cycle prochainement.

Jon Lafontaine

Membre de l'Ordre des comptables agréés du Québec, Jon possède une feuille de route exhaustive en audit et en mesure de la performance financière. Également diplômé en histoire et en sciences politiques, il se spécialise dans le développement économique et dans la planification de la mobilité.

1. CARACTÉRISATION DU TERRITOIRE

1.1 LOCALISATION

Le site à l'étude, soit le secteur Bridge-Bonaventure, est divisé entre les arrondissements du Sud-Ouest et de Ville-Marie, deux des dix-neuf arrondissements de la Ville de Montréal. Ils sont situés à l'est de l'île de Montréal. Ce faisant, le site est situé dans l'Agglomération de Montréal et dans le territoire institutionnel de la Communauté métropolitaine de Montréal.



Figure 1 – Localisation du secteur (PIBB, 2021)

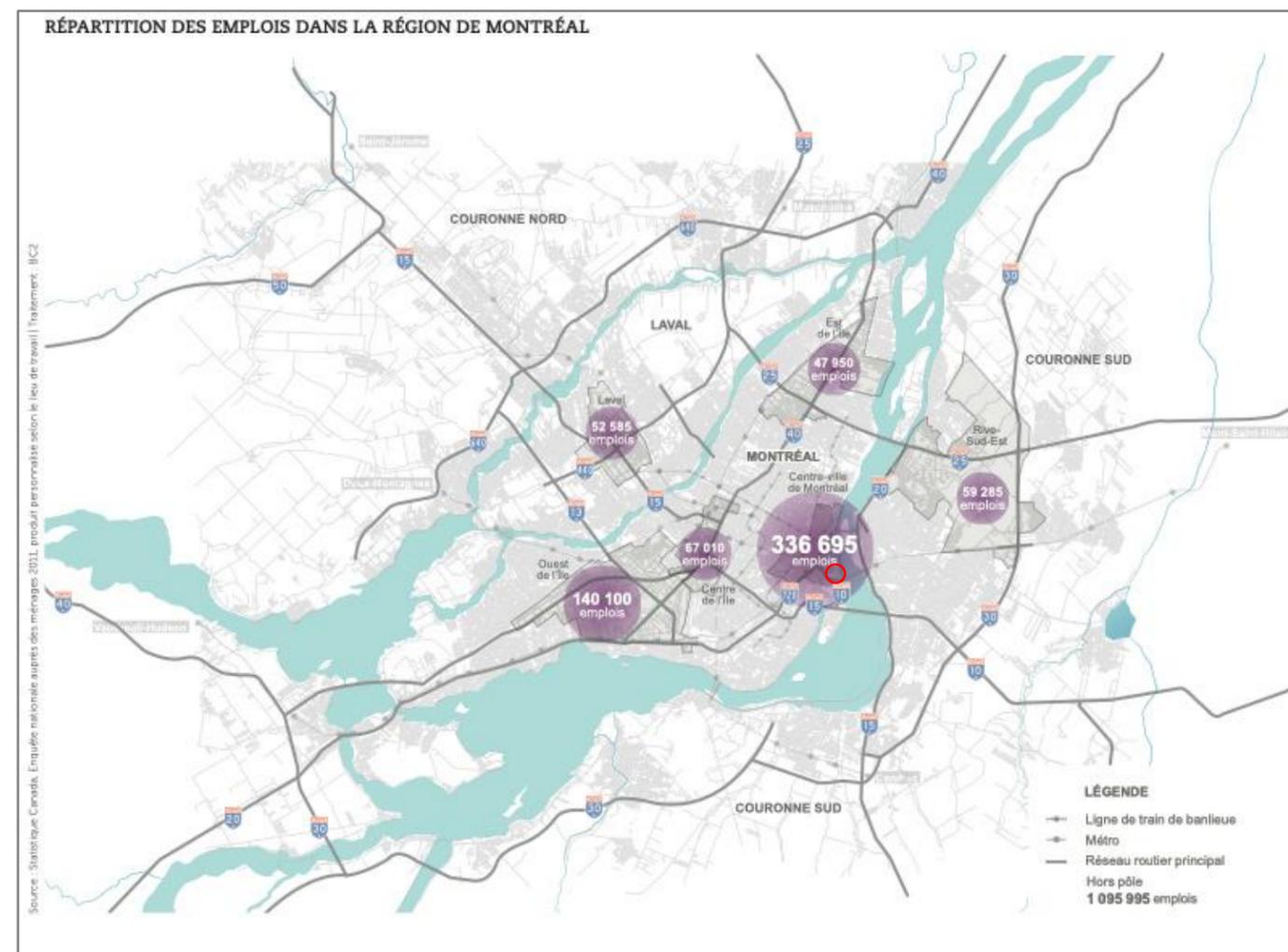


Figure 2 – Répartition des emplois dans la région de Montréal (Ville de Montréal, 2015b)

L'arrondissement de Ville-Marie comprend le centre historique et des affaires de Montréal sur son territoire, soit le plus grand pôle d'emplois de la Région métropolitaine de recensement de Montréal (voir Figure 2). Il est situé entre le Mont-Royal à l'ouest et le fleuve Saint-Laurent à l'est. Ce faisant, il jouxte les arrondissements de Côte-des-Neiges-Notre-Dame-de-Grâce, du Plateau Mont-Royal et d'Outremont à l'ouest et l'arrondissement Mercier-Hochelaga-Maisonneuve au nord. C'est la Ville de Westmount et l'arrondissement du Sud-Ouest qui constituent sa limite sud.

L'arrondissement du Sud-Ouest, outre son voisinage avec l'arrondissement Ville-Marie au nord, est bordé par l'arrondissement Côte-des-Neiges-Notre-Dame-de-Grâce et la Ville de Westmount à l'ouest. Les arrondissements LaSalle au sud et Verdun au sud-est jouxtent également l'arrondissement du Sud-Ouest. Finalement, une partie de l'arrondissement touche le fleuve Saint-Laurent à l'est. Son territoire est marqué par la présence du canal de Lachine en son centre et un passé industriel.

1.2 SITE À L'ÉTUDE

Le site à l'étude est un secteur de 2,3 km² appelé Bridge-Bonaventure. Il s'agit d'une entrée de ville donnant directement accès au centre-ville de Montréal à partir de la Rive-Sud, notamment via le pont Victoria et le pont Samuel-De-Champlain. Le site est enclavé par les voies du Canadien National, le fleuve Saint-Laurent et le canal de Lachine. Il jouxte l'Île-des-Sœurs, l'Île Sainte-Hélène et le quartier Pointe-Saint-Charles. Il comprend plusieurs sous-secteurs qui sont eux-mêmes séparés par des infrastructures de transport ou par l'eau. Comme on peut le voir sur la Figure 3, ces sous-secteurs sont le bassin Wellington, la Pointe-du-Moulin, le quai Bickerdike, la Cité du Havre et le parc d'entreprises de la Pointe-Saint-Charles.



Figure 3 – Carte du secteur (Ville de Montréal, 2019)

Mis à part la Cité du Havre, le secteur est très minéralisé. De plus, la mobilité y est dominée par les déplacements motorisés et les parcours en transport actif peuvent rapidement devenir éprouvants puisque les infrastructures cyclistes et piétonnes sont peu sécuritaires. Néanmoins, le secteur Bridge-Bonaventure, berceau industriel du Canada, est unique pour son patrimoine industriel et pour son patrimoine de l'Expo 67. Le secteur comporte également plusieurs vues notables sur le fleuve et sur le reste de la ville de Montréal. Les activités qui y sont exercées sont principalement industrielles, institutionnelles ou commerciales, mais on retrouve tout de même des usages résidentiels et de bureaux dans la Cité du Havre. La proximité du secteur aux quartiers de Pointe-Saint-Charles, de la Cité du Multimédia, du Vieux-Montréal, du Vieux-Port, de l'Île des Sœurs et de Griffintown en fait un secteur qui fait l'objet des convoitises de certains acteurs de ces quartiers qui ont des intérêts entrant parfois en conflit avec ceux des acteurs déjà présents.

1.3 HISTORIQUE

D'abord un lieu à vocation agricole utilisé par plusieurs communautés religieuses, le secteur deviendra peu à peu le berceau industriel du Canada. C'est l'ouverture du canal de Lachine en 1825 qui déclenche un important processus d'industrialisation sur sa longueur ainsi que la volonté de doter Montréal de véritables installations portuaires. Les résidus des travaux de creusement du canal seront utilisés afin de remblayer une zone marécageuse où certaines communautés autochtones avaient pour habitude de venir chasser les outardes chaque automne. C'est à l'occasion de l'épidémie de typhus de 1847 et 1848 qu'on y établit le Goose Village, une zone de quarantaine de 22 baraquements. La construction du pont Victoria débute en 1854 et les travailleurs, majoritairement irlandais, s'installent dans les baraquements qui prennent alors le nom de Victoriatown. C'est à cette époque que la compagnie ferroviaire du Grand Tronc installe ses nombreux ateliers de réparation et de fabrication. Ces ateliers sont maintenant connus comme étant ceux du Canadien National. L'ouverture du pont en 1859 fait du secteur une véritable plaque tournante du transport ferroviaire de marchandise au Canada. De par sa proximité aux industries, Victoriatown s'étend sur un territoire qui serait aujourd'hui compris entre les rues Mill et Bridge et l'autoroute Bonaventure (voir Figure 4).



Figure 4 – Ville de Montréal en 1888. On peut voir les ateliers du Grand Tronc, le Pont Victoria, la Pointe-du-Moulin et, en rouge, Victoriatown (Musée McCord, s. d.)// Emphase par PIBB, 2021)

La grande inondation de 1886 dans le port de Montréal relance l'idée de construire une digue protectrice permettant de faire dévier les glaces vers le fleuve et d'éviter les embâcles. Les travaux de la jetée de garde (voir Figure 5) commencent en 1891 et le quai Bickerdike, qui concentrera la majorité des activités portuaires de Montréal jusque dans les années 1970, est construit en 1896.



Figure 5 – Le Port de Montréal en 1893. En rouge, on voit les projets qui sont en construction ou approuvés, dont la jetée de garde (Administration portuaire de Montréal, s. d.)

Le site de l'actuel parc d'entreprises de la Pointe-Saint-Charles a quant à lui été créé par remblaiement, notamment avec des rebus industriels et domestiques. Comme le montre la Figure 6, le site a connu plusieurs expansions jusqu'en 1968. Ce sont les préparatifs de l'Exposition universelle de 1967 qui justifient cette dernière expansion. En effet, pour l'occasion on agrandit la jetée de garde afin d'y ériger certaines installations de l'Expo 67 et créer la Cité du Havre. Visée en 1954 par le plan Dozois comme étant une zone de taudis devant faire l'objet d'une rénovation urbaine, 305 familles de Victoriatown sont expropriées en 1962 et la portion habitée est complètement rasée en 1964. On y construit l'Autostade qui sera occupé par les Alouettes jusqu'en 1970. L'autoroute Bonaventure, qui permet de rejoindre le pont Champlain, est inaugurée en 1957. L'histoire de ce territoire est donc marquée par une multitude de changements topographiques qui engendreront une modification complète de son littoral.



Figure 6 – Carte des phases de remblais dans le parc d'entreprises de la Pointe-Saint-Charles (Action-Gardien, 2019)

Longtemps considéré comme le plus grand port céréalier d'Amérique du Nord, le Port de Montréal a connu une dévitalisation importante à partir de 1950. Les activités portuaires se déplacent dans l'est avec l'avènement, à la fin des années 1960, de la nouvelle technologie qu'est le conteneur et la fermeture du

canal de Lachine à la navigation en 1970. Le quai Bickerdike accueille encore des activités portuaires, mais plusieurs industries à l'embouchure du canal ou aux alentours des bassins Peel et Wellington ont cessé leurs activités. Il s'agit encore d'une zone industrielle d'importance, mais les entreprises encore actives côtoient certains vestiges d'une époque plus glorieuse comme le silo no. 5. La dévitalisation du secteur dans la deuxième moitié du 20^{ième} siècle a laissé des traces qui sont encore présentes. En effet, plusieurs bâtiments sont dans un état de délabrement avancé et on retrouve plusieurs friches industrielles, parfois contaminées. Signe de dynamiques de renouvellement dans le secteur, le canal de Lachine est rouvert à la navigation de plaisance en 2002.

1.4 PROFIL SOCIODÉMOGRAPHIQUE

Pour réaliser le profil sociodémographique du secteur, l'équipe a utilisé des données provenant du recensement de 2016 réalisé par Statistique Canada. L'unité géographique la plus adaptée pour représenter les réalités de ce secteur est la région de tri d'acheminement (RTA) (Statistique Canada, 2016) (voir Figure 7).

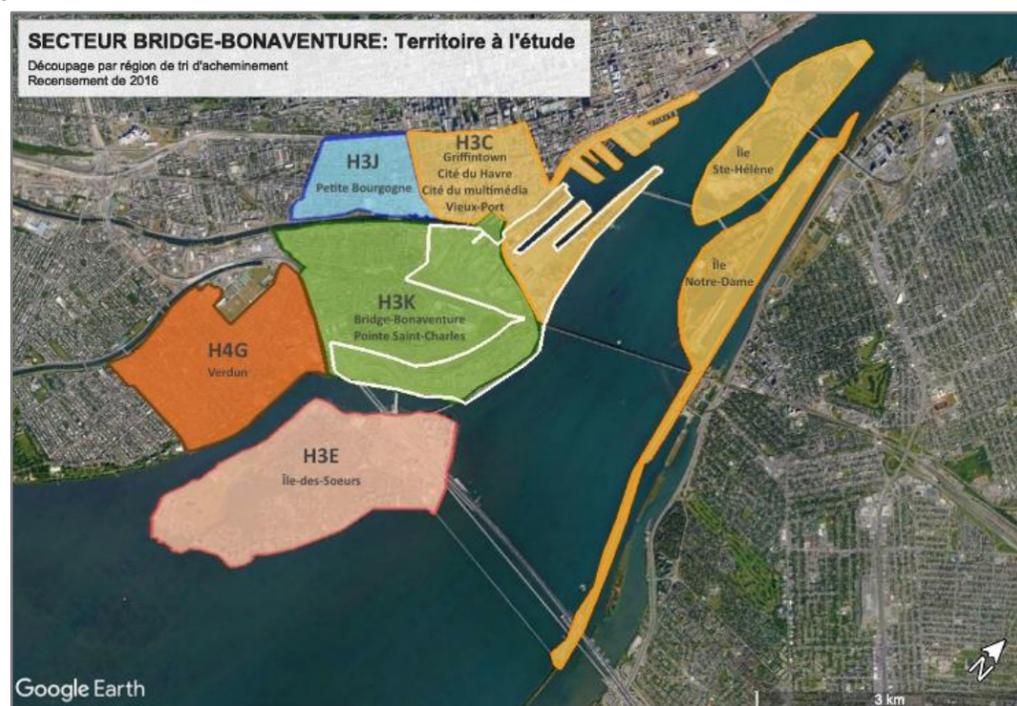


Figure 7 – Territoire à l'étude par région de tri d'acheminement (Statistique Canada, 2016 / Traitement : PIBB, 2021)

On observe que le secteur en question chevauche les RTA des codes postaux H3K et H3C. La RTA H3K correspond à Pointe-Saint-Charles alors que la RTA H3C correspond aux quartiers de Griffintown, de la Cité du multimédia, du Vieux-Port et de la Cité du Havre et aux Îles Sainte-Hélène et Notre-Dame. Puisqu'il n'est pas possible d'avoir des données spécifiques au secteur à l'étude, l'équipe a choisi de présenter les informations de ces deux RTA. De plus, l'Annexe 1 présente une comparaison des données des RTA H3K ET H3C avec les données des RTA H3J Petite-Bourgogne, H4G Verdun et H3E île-des-Sœurs afin de dresser un profil sociodémographique encore plus précis qui permet de comprendre les différentes dynamiques à l'œuvre sur le secteur Bridge-Bonaventure.

Les différences les plus marquées entre ces deux quartiers centraux de Montréal sont reliés au revenu moyen (45 832 \$ pour le H3K et 102 100\$ pour le H3C), le taux d'activité (66,8% et 80,1% respectivement) et le taux de chômage (9% contre 6,1%).

Malgré une très importante différence de revenus, nous remarquons que la valeur moyenne des logements est assez similaire (419 200\$ contre 425 865\$). En observant les types d'habitation majoritaires, on remarque que les résidents du H3K vivent majoritairement dans des immeubles de moins de 5 étages (des plex) alors que ceux du H3C vivent dans des immeubles de plus de 5 étages (conciergeries ou tours à condos).

Il existe une certaine homogénéité concernant l'âge moyen (38 et 36,8 ans), l'occupation des logements par moins de deux personnes (1,9 et 1,6 respectivement), la première langue officielle parlée (le français) et le taux de diplomation (83% et 85% respectivement). Or, on remarque que la quantité de personnes sans certificat, diplôme ou grade est neuf fois plus importante dans la RTA H3K. La quantité de personnes ayant un diplôme d'études secondaires ou l'équivalent est deux fois plus importante dans la RTA H3K. Au contraire, la population ayant un certificat, un diplôme ou un grade d'études postsecondaires est assez équivalente dans les deux quartiers (7775 contre 8135).

En ce qui a trait aux zones résidentielles, il faut savoir que la majorité du territoire de la RTA H3C est utilisé à des fins récréotouristiques (les îles, le Vieux-Port) ou industrielles (Quai Bickerdike et Pointe-du-Moulin). Les résidents se trouvent exclusivement sur la Cité du Havre, la Cité du multimédia et Griffintown. Ceci résulte sur une densité de 2242 habitants/ km². Le nombre de résidents sur la Cité du Havre est estimé à 800, répartis sur 328 appartements (Habitat 67 et Tropiques Nord, 2019). Le type d'habitation majoritaire dans le secteur est l'appartement dans un immeuble de 5 étages et plus. Il s'agit essentiellement de logements haut de gamme.

Pour la RTA H3K, il est important de noter que le secteur résidentiel se concentre essentiellement dans la Pointe-Saint-Charles, soit entre le canal de Lachine et la gare de triage du Canadien National. La densité de population pour l'ensemble de la RTA H3K est de 3358 habitants/ km². Le nombre de résidents situés à l'intérieur du secteur ainsi que sa densité d'étude n'est pas connu.

Les principaux acteurs du secteur Bridge-Bonaventure

Étant donné que les résidents sont largement minoritaires dans le secteur, il est pertinent de présenter un panorama des acteurs institutionnels qui évoluent sur le territoire sur une base quotidienne. Les mémoires déposés à l'Office de consultation publique de Montréal (OCPM) au cours de la consultation publique tenue en 2019 (OCPM, 2020) sont à ce titre une véritable mine d'or.

Lorsqu'on regarde la carte des propriétaires fonciers, on remarque que la majorité des terrains appartient à des institutions publiques des trois paliers de gouvernement (voir Figure 8). En effet, celles qui relèvent du palier fédéral sont la Société immobilière du Canada (SIC), les Ponts Jacques-Cartier et Champlain Incorporée (PJCCI), Parcs Canada (PC), l'administration portuaire de Montréal (APM), la Société canadienne d'hypothèque et d'habitation (SCHL), la Société du Vieux-Port de Montréal (SVPM) et le Centre des sciences de Montréal (CSM). Celles qui relèvent du palier provincial sont le ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les Changements Climatiques (MELCC; anciennement MDDEFP comme sur la carte), le ministère des transports (MTQ), Hydro-Québec, le Casino de Montréal et CDPQ Infra. Finalement, en ce qui a trait au palier municipal, la Ville de Montréal et ses arrondissements sont propriétaires du réseau viaire local, du parc de Dieppe et de l'espace vert proche du parc d'entreprises de Pointe-Saint-Charles. Bien évidemment, la fragmentation des propriétés représente un défi de taille pour tout projet de réaménagement du secteur et ce, sans compter que la partie centrale est occupée par une gare de triage d'importance majeure qui appartient à la compagnie ferroviaire du Canadien National (CN).

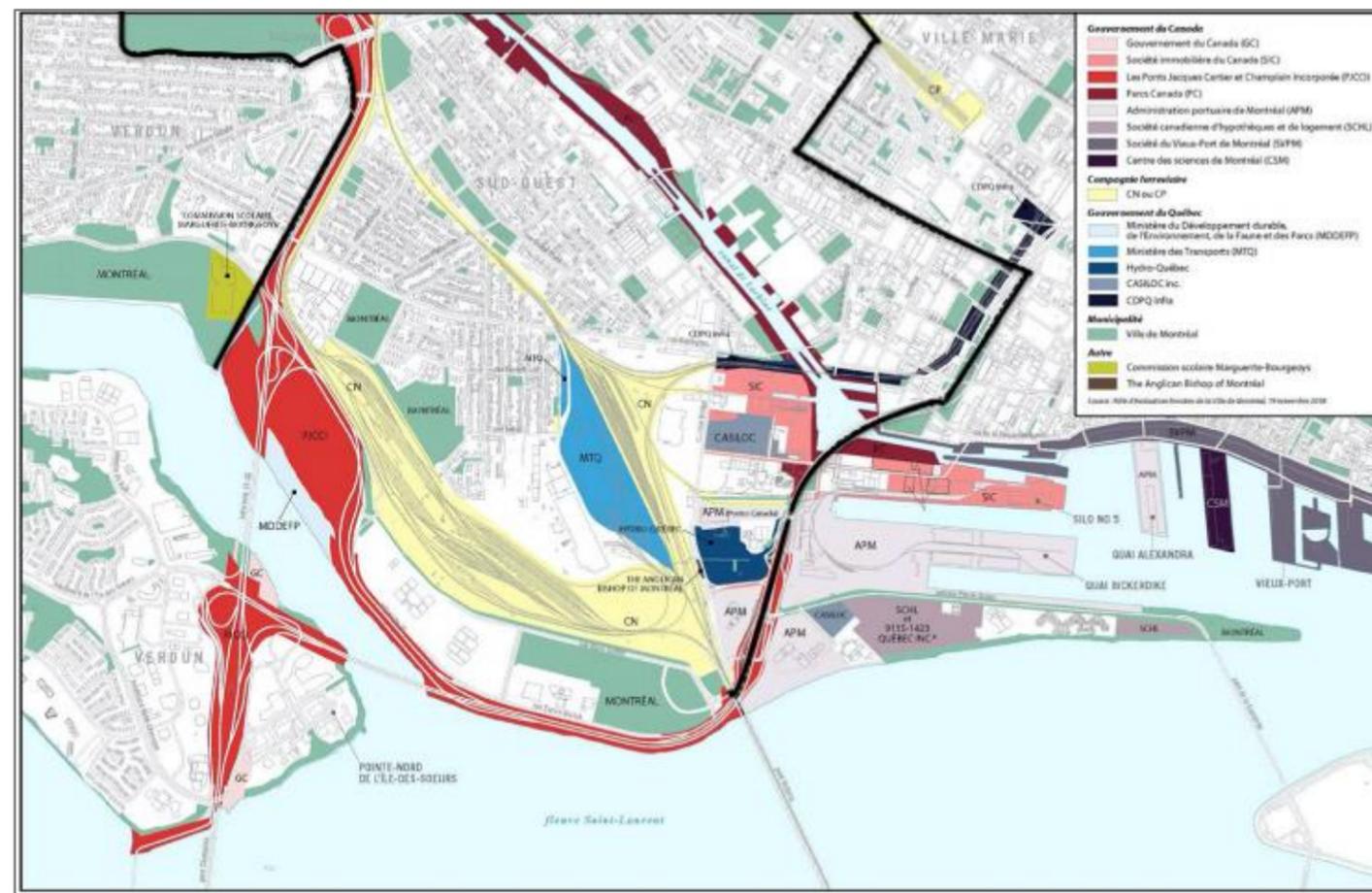


Figure 8 - Carte des propriétaires fonciers (Atelier de gestion de projets (URB 6917), Michel-Max Raynaud, 2021)

Les propriétaires non institutionnels sont principalement des entreprises privées à vocation industrielle et tirant des bénéfices importants de leur proximité avec les infrastructures portuaires et ferroviaires. C'est notamment le cas de Ray-Mont Logistiques, Remorquage S.B.M. Inc, Harcross Chemicals, la minoterie ADM (propriétaire de l'usine Five Roses Flour) et Canada Maltage Ltée. Plusieurs autres entreprises occupent essentiellement des grandes surfaces pour leurs bureaux, attirant une quantité importante de travailleurs dans le secteur. C'est le cas de MELS, Bell, Rogers Cable Communications Inc. et Costco.

Les acteurs provenant de la société civile sont minoritaires dans le secteur. Il s'agit essentiellement des résidents des trois copropriétés situées dans la Cité du Havre : Habitat 67, Profil-O et Tropiques Nord. Cependant, l'expérience du projet proposé par Loto-Québec et le Cirque du Soleil en 2005 a démontré

que la population de Pointe-Saint-Charles a un attachement affectif important à ce secteur (Eid, 2010, Cousineau, 2006). Ceci met en évidence l'impératif de composer avec cette réalité et de penser à un aménagement qui pourrait permettre à cette population d'accéder et de participer au territoire. Quelque part, il s'agit de transformer un NIMBY (Not In My Back Yard) en YIMBY (Yes In My Back Yard).

La revendication citoyenne devient d'autant plus évidente lorsqu'on remarque le volume de mémoires déposés à l'OCPM. En effet, de nombreux organismes citoyens et communautaires, dont Action-Gardien se fait le porte-voix, considèrent que ce territoire devrait maximiser l'intérêt public plutôt que les intérêts privés.

Ces organismes représentent les intérêts relatifs au logement social (Action Gardien, Habiter Ville-Marie, le Regroupement d'information logement de Pointe-Saint-Charles), à la protection du patrimoine (Héritage Montréal), de l'environnement (Conseil régional de l'environnement de Montréal, la Société d'histoire naturelle de la vallée du Saint-Laurent), du développement urbain durable (Vivre en ville), de la mobilité (Piétons Québec, Voyagez Fûté), et de l'artisanat (les forges de Montréal, la Maison Verre, le Conseil des métiers d'art, l'Atelier d'Artisans Arts et Bâtiments).

1.5 ACCESSIBILITÉ ET MOBILITÉ

Les enjeux d'accessibilité du secteur sont évidents lorsqu'on prend en compte les barrières physiques présentes sur le territoire. On compte parmi celles-ci les voies ferrées, l'autoroute Bonaventure, les berges du Saint-Laurent et le canal de Lachine (voir Figure 9).

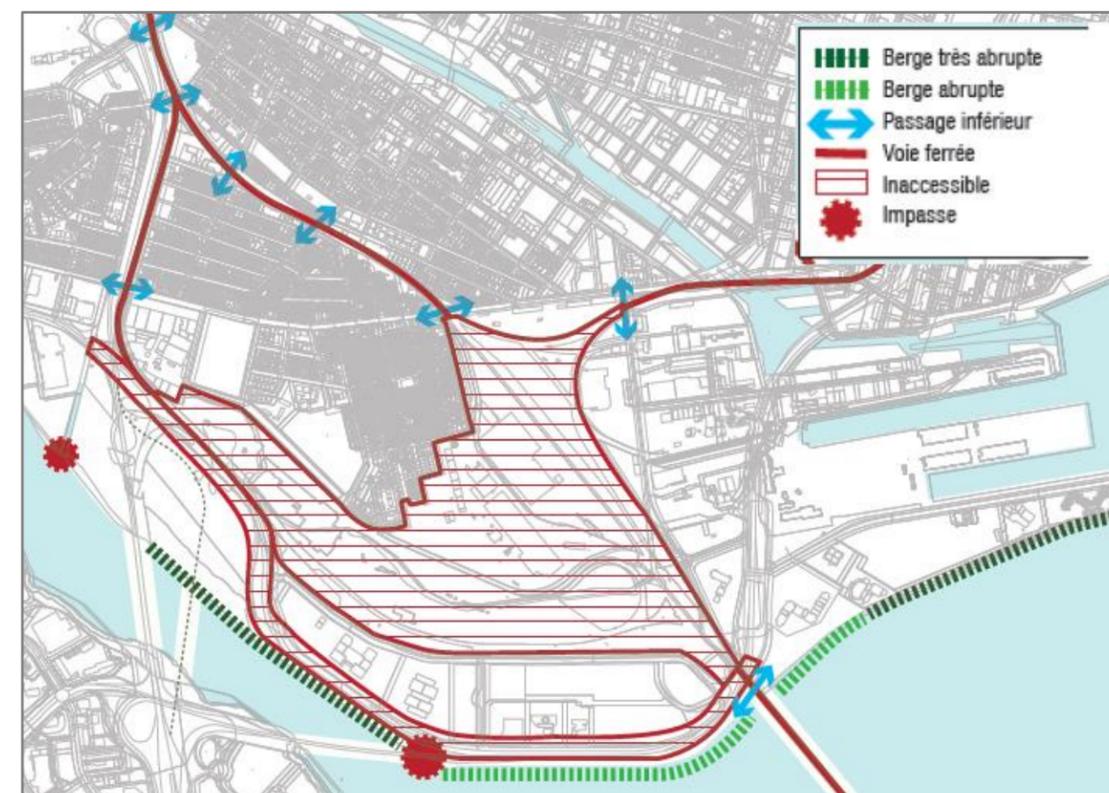


Figure 9 - Les barrières du secteur (Groupe Rousseau Lefebvre, 2015)

La trame viaire du site à l'étude met en évidence la complexité du réseau et l'absence d'irrigation locale et d'interconnexion avec les quartiers avoisinants, notamment Pointe-Saint-Charles. Le territoire est principalement un territoire de transit. C'est une entrée de ville de la Ville de Montréal en provenance de la Rive-Sud caractérisée par la présence des ponts Champlain, Victoria et de la Concorde. À ce titre, le transit automobile y est important aux heures de pointe. La présence d'industries lourdes en fait cependant un lieu de destination pour des véhicules lourds. L'absence de trame locale (voir Figure 10) implique des désagréments pour tous les utilisateurs de la route. En effet, le réseau routier est souvent congestionné aux heures de pointe ce qui est un désagrément majeur pour les employés et résidents du secteur.



Figure 10 - Nature de la circulation et trame viaire (Google Maps, 2021/ Traitement : PIBB, 2021)

- Réseau métropolitain
- Réseau intermédiaire
- Réseau local

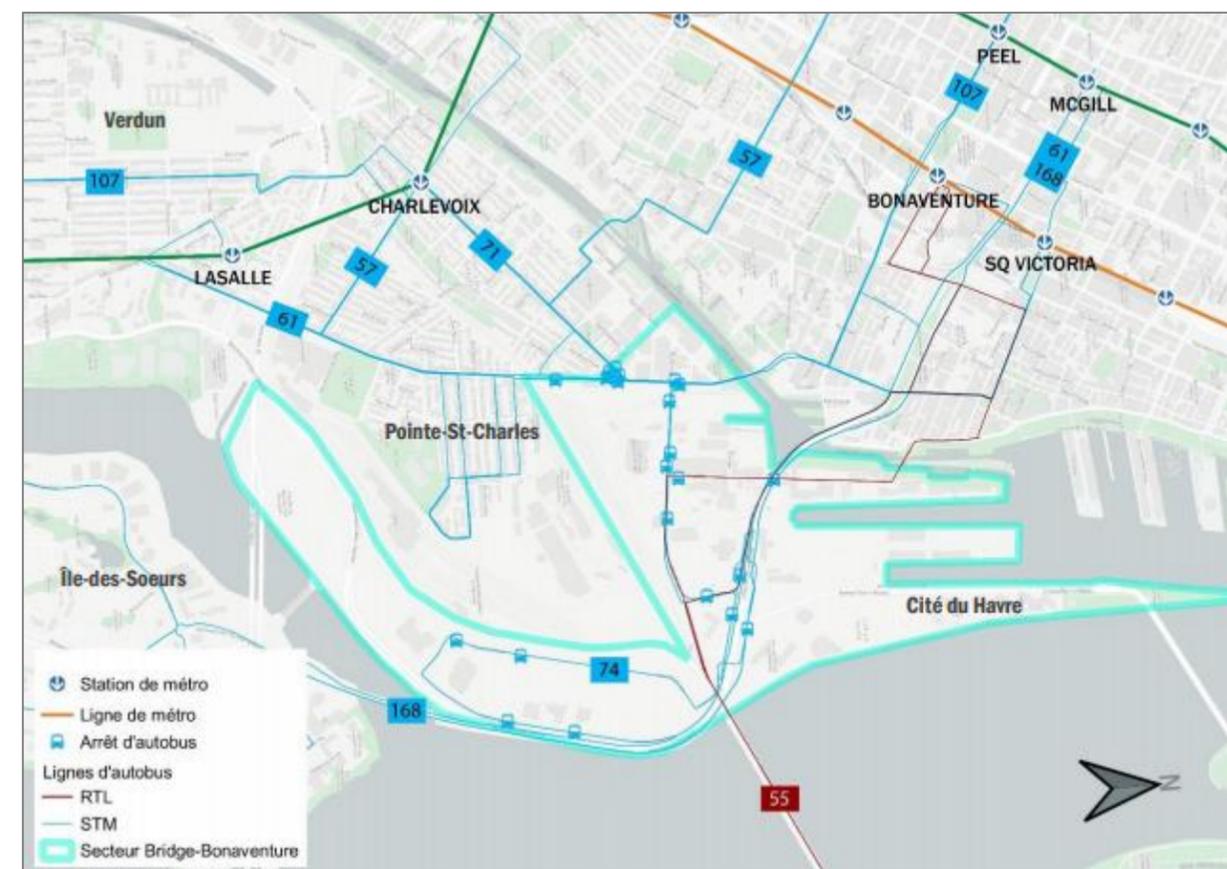


Figure 11 – Desserte en transport en commun du secteur à l'étude (Voyagez futé, 2019)

En ce qui a trait à la mobilité, le territoire est principalement axé sur l'automobile. La Figure 11 présente la desserte en transport en commun du secteur. La future station du REM du bassin Wellington n'est pas sur la carte puisque son emplacement n'a pas encore été rendu public. Pour ce qui est de la fréquence des lignes d'autobus, la plupart offrent un service aux vingt minutes hors des heures de pointe. Les lignes 55, 107 et 168 offrent un service aux 5 à 15 minutes en heure de pointe. Aucun autobus ne dessert la Cité du Havre.

La Figure 12 démontre le peu d'accès piétonniers au secteur ainsi que le manque d'infrastructures de transport actif qui desservent ce secteur d'emploi d'importance. Le réseau cyclable comprend les pistes du canal de Lachine et de la Pointe-du-Moulin qui se rejoignent sous l'autoroute Bonaventure afin de former un tronçon non sécuritaire sous l'autoroute et aux abords du quai Bickerdike. Le réseau comprend également une piste sécurisée sur l'avenue Pierre-Dupuy et le pont de la Concorde.



Figure 12 – Accessibilité en transport actif et zones d’emplois les plus importantes du secteur (Voyagez futé, 2019)

1.6 CADRE RÉGLEMENTAIRE

Le secteur Bridge-Bonaventure est soumis à un cadre réglementaire complexe et à échelles multiples. Le *Plan métropolitain d’aménagement et de développement du Grand Montréal* (PMAD), qui est la responsabilité de la Communauté métropolitaine de Montréal, impose des orientations à respecter pour toute la région métropolitaine de Montréal. Celles-ci doivent, en vertu de l’obligation de conformité, être reflétées dans les documents de planification territoriale des paliers inférieurs. Parmi les objectifs du PMAD se trouve la protection de 17% du territoire métropolitain grâce à des initiatives telle que la Trame verte et bleue, un concept qui reviendra à plusieurs reprises dans ce rapport.

Le *Schéma d’aménagement et de développement de l’agglomération de Montréal* (SAD), conforme aux orientations du PMAD, impose des affectations au territoire de l’agglomération. Le secteur Bridge-Bonaventure est présentement considéré principalement comme faisant partie de l’affectation centre-ville d’agglomération. Le secteur du quai Bickerdike est affecté à une grande emprise ou infrastructure publique. C’est aussi le cas pour les voies du CN.

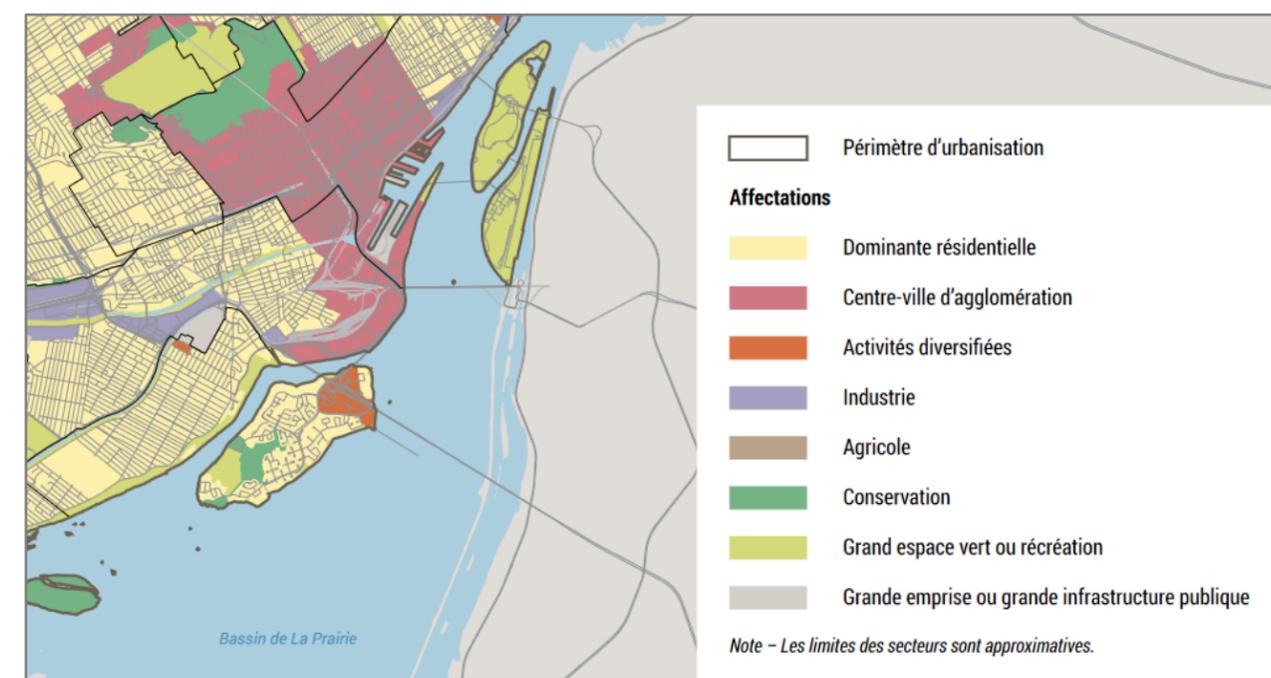


Figure 13 - Affectations du territoire du secteur selon le SAD (Ville de Montréal, 2015b)

Au niveau local, le secteur est partagé entre les arrondissements Le Sud-Ouest et Ville-Marie de la Ville de Montréal. Chaque arrondissement possède un règlement d’urbanisme et des outils d’aménagement qui leur sont propres. En vertu de l’obligation de conformité avec les outils de planification métropolitains et d’agglomération, ces outils doivent tenir compte des normes et critères établis dans le *Plan d’urbanisme* de la Ville de Montréal. Ce dernier doit, également, être conforme aux orientations en matière d’aménagement et de développement du territoire énoncées dans le SAD et le PMAD.

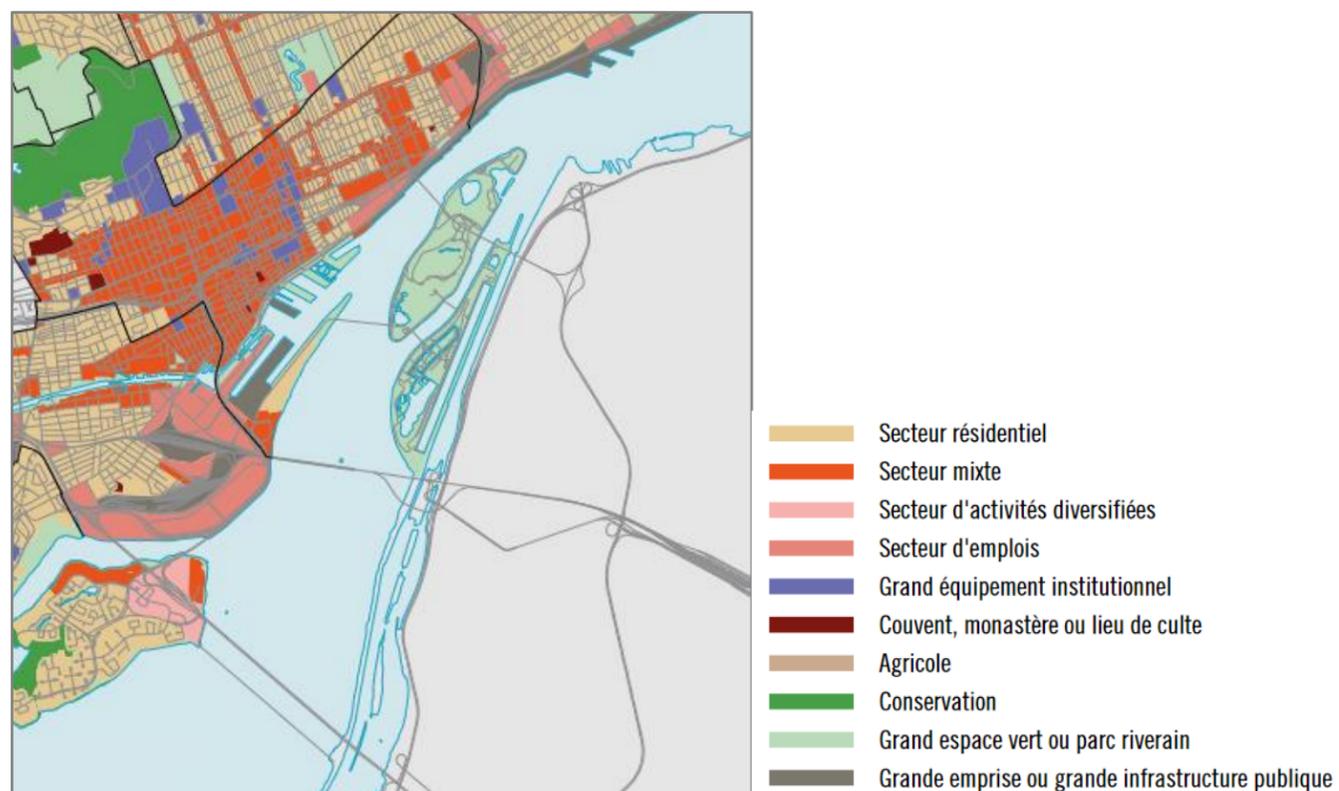


Figure 14 - Affectation du sol du secteur selon le Plan d'urbanisme (Ville de Montréal, 2016)

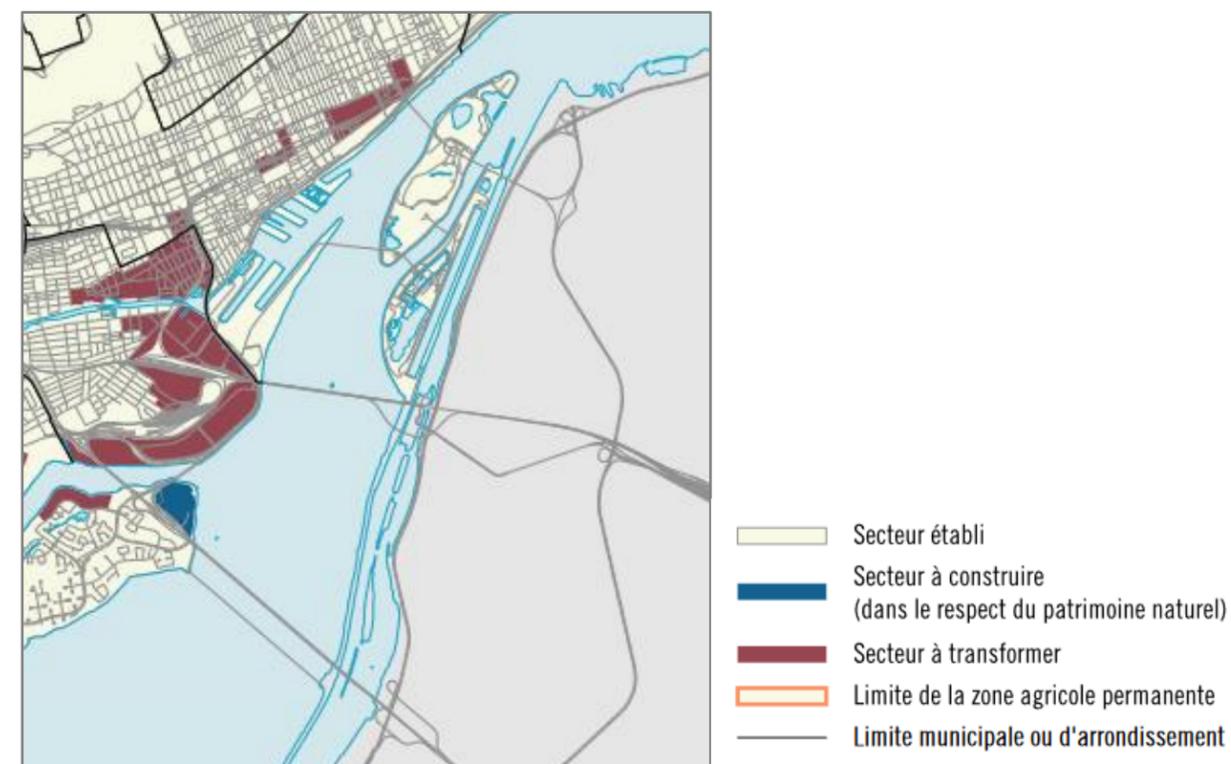


Figure 15 - Bridge-Bonaventure: Secteur à transformer (Ville de Montréal, 2016)

Le *Plan d'urbanisme* démontre la mixité des affectations actuelles du territoire : résidentielle, emploi, mixte, emprise de transport et espace vert (voir Figure 14). Cette variété d'usages sous-entend une cohabitation de toutes ces affectations sur un territoire relativement restreint ce qui pose un défi quant à l'intégration et à l'identité du secteur. Toute modification éventuelle aux affectations du territoire devra tenir compte de ces contraintes et des particularités de celui-ci. La majorité du secteur est d'ailleurs identifié comme étant un secteur à transformer dans le *Plan d'urbanisme* (voir Figure 15).

1.7 ENVIRONNEMENT ET RÉCRÉOTOURISME

En raison de son héritage industriel, le secteur d'étude pâtit du point de vue environnemental. Le secteur est pauvre de milieux naturels et ses espaces verts sont enclavés du reste du réseau vert et bleu métropolitain.

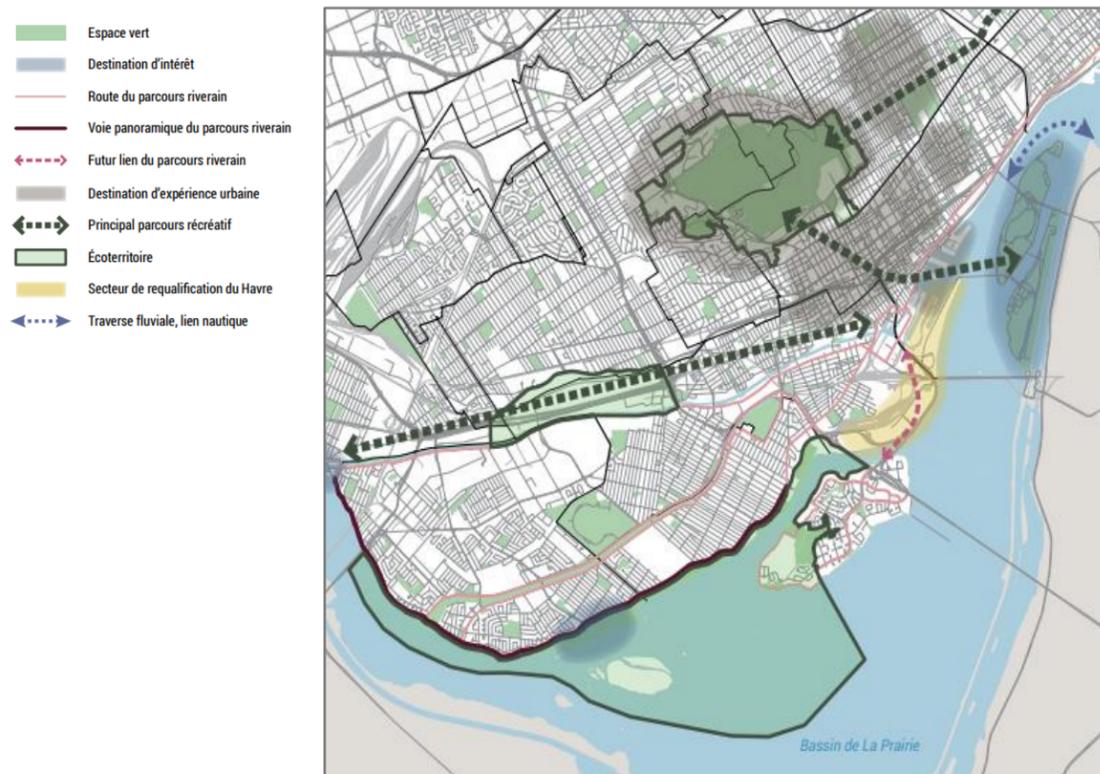


Figure 16 : Réseau vert et bleu métropolitain (Ville de Montréal, 2015b)

Le secteur offre très peu de connectivité des espaces verts et naturels qui sont essentiels à la fois à la biodiversité et à la mobilité récréotouristique. Les espaces verts existants se concentrent aux abords du canal de Lachine jusqu'à la Pointe-du-Moulin ainsi que sur la jetée de la Cité du Havre, notamment au parc de Dieppe. Celui-ci offre une vue plongeante sur le Fleuve Saint-Laurent, sur le Vieux-Port de Montréal et sur le Pont Jacques-Cartier. À proximité, la « vague éternelle », une vague stationnaire fréquentée par les surfeurs, constitue un attrait touristique d'importance autant à l'échelle régionale que pour les touristes internationaux (Tourisme Montréal, 2017). Son accès est toutefois uniquement possible à

partir d'une fine lisière entre le terrain privé d'Habitat 67 et la berge abrupte. Cette zone d'accès n'est pas sécuritaire pour le public.

Aucun lien vert ne permet aujourd'hui de relier ces zones entre elles et avec les espaces verts de l'arrondissement voisin de Verdun et du Sud-Ouest, dont font partie Pointe-Saint-Charles et l'Île-des-sœurs. La Figure 17 illustre en jaune les connexions manquantes entre les espaces verts qui permettraient de consolider un réseau à l'échelle métropolitaine. Le pont de la Concorde, à l'extrémité de la Cité-du-Havre, permet toutefois de traverser à pied, à vélo ou en voiture vers le parc Jean-Drapeau, d'envergure internationale.



Figure 17 - La connexion verte manquante (Ville de Montréal, 2015a) (Groupe Rousseau Lefebvre, 2015)

Bien de que non-accessible, la berge en friche reliant le parc de Dieppe (parc de la Cité-du-Havre) avec le Parc Arthur-Therrien constitue un milieu naturel d'importance à titre d'habitat d'une espèce à statut, soit la couleuvre brune (Bourgeois, 2019). Cette section de la berge est toutefois loin d'être naturelle, comme il a été créé par le remblaiement par déchets domestiques et industriels de 1860 à 1960. Pour traiter le sol et les eaux souterraines lourdement contaminées, la Ville de Montréal opère une usine de captage et de traitement localisée sur la rue Carrie-Derick, à l'intérieur du parc d'entreprises (Ville de Montréal, 2019). La contamination de cette section de berge impose donc de grandes contraintes d'aménagement, notamment quant aux usages permis en vertu du Règlement sur la protection et la réhabilitation des

terrains (Terrains contaminés - Loi et règlements, 2003). Le fort courant du fleuve Saint-Laurent à cet endroit limite également les accès directs potentiels avec le fleuve (Groupe Rousseau Lefebvre, 2015).

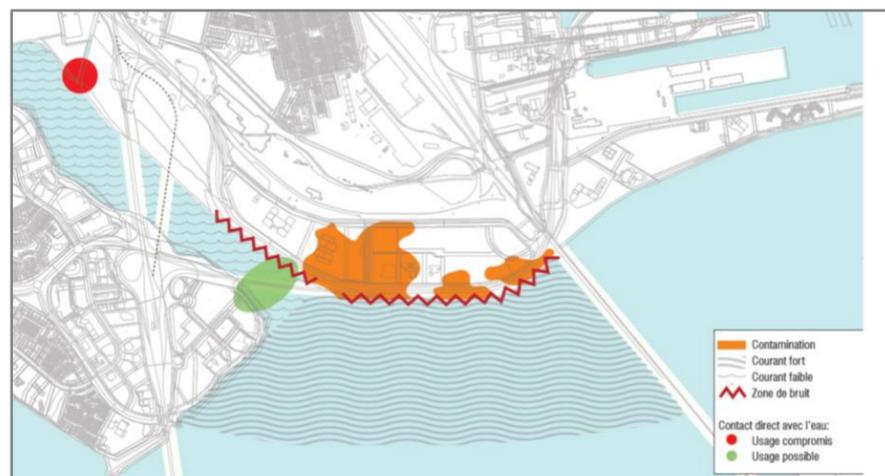


Figure 18 - Pollution importante sur les berges du Saint-Laurent (Groupe Rousseau Lefebvre, 2015)

1.8 PAYSAGE ET PATRIMOINE

Les consultations de l'OCPM menées sur l'avenir de Bridge-Bonaventure ont démontré le fort potentiel de la mise en valeur patrimoniale et paysagère du secteur. En effet, le site possède un patrimoine riche de son histoire urbaine et industrielle, tel que présenté au paragraphe 1.3.

Le site accueille entre autres le « Black Rock », un monument érigé par les Irlandais employés à l'érection du Pont Victoria en commémoration des 6000 immigrants irlandais morts du typhus lors de leur voyage vers le Canada (Irish Monument Park Foundation, s. d.). Malgré son importance historique, le monument se trouve aujourd'hui enclavé entre les voies ferrées et la rue Bridge, une rue aux allures d'autoroute servant d'accès principal au Pont Victoria et qui est inhospitalière au recueillement. Les vues vers le Pont Victoria sont également inaccessibles pour les piétons alors qu'il s'agit, selon Héritage Montréal, d'un « ouvrage civil relevant du patrimoine vivant » (Héritage Montréal, 2019).

D'autre part, le site possède une riche histoire industrielle issue de la proximité du canal de Lachine et des voies ferroviaires du CN. Parcs Canada est d'ailleurs propriétaire de terrains situés sur la Pointe-du-moulin et le long du canal de Lachine afin avec pour mandat de préserver leurs valeurs historiques (Parc Canada, 2019). Sous le panneau classé patrimonial de « Farine Five Roses », l'usine homonyme est toujours en

opération et constitue elle-aussi un patrimoine bien vivant. La grande proximité de l'autoroute Bonaventure surélevée ne permet toutefois l'accès à cette vue d'intérêt que pour les automobilistes.

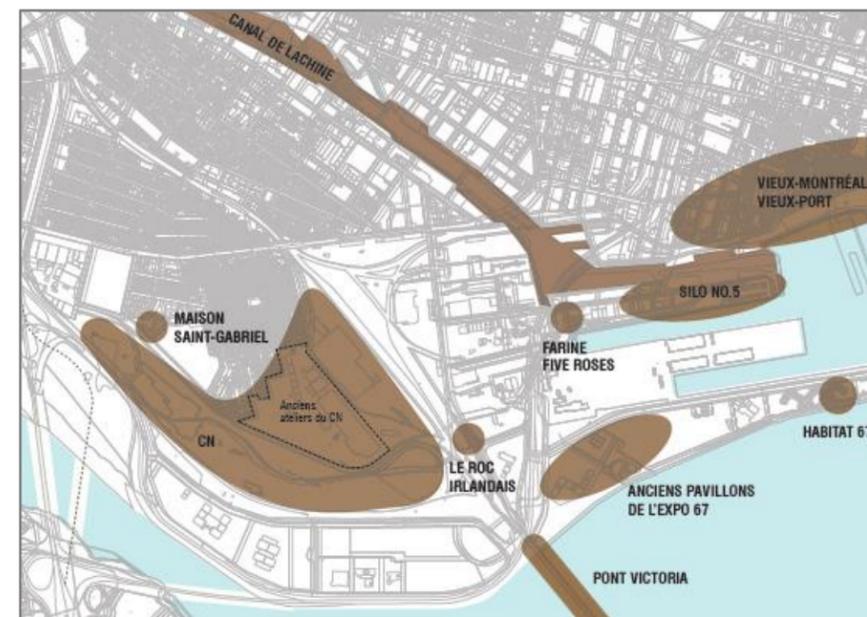


Figure 19 - Éléments historiques, identitaires et patrimoniaux (Groupe Rousseau Lefebvre, 2015)

Plus récemment, le secteur a également servi à héberger plusieurs pavillons lors de l'Exposition universelle de Montréal de 1967. Si la plupart d'entre eux sont maintenant disparus, les résidences privées d'Habitat 67 demeurent encore aujourd'hui un lieu de résidence et un attrait touristique d'envergure internationale. D'autres bâtiments, tels que l'ancien musée d'art, le pavillon administratif et l'Expo théâtre sont aujourd'hui occupés par les studios MELS et l'administration portuaire de Montréal. Un terrain boisé et vacant adjacent à ces bâtiments accueille encore quelques vestiges d'art issus de l'Exposition, mais est interdit d'accès pour le public. (Expo 67: Cité du Havre # 1, s. d.)



Figure 20 : Aménagement des pavillons de l'Exposition universelle de 1967 (Expo 67: Cité du Havre # 1, s. d.)

2. DIAGNOSTIC

2.1 ANALYSE ATOUTS-FAIBLESSES-OPPORTUNITÉS-MENACES

À l'issue de la caractérisation du secteur Bridge-Bonaventure, une analyse AFOM a permis à l'équipe du PIBB (Paysages Intégrés Bridge-Bonaventure) de dégager les atouts et faiblesses actuelles du territoire à l'étude ainsi que les opportunités et menaces pouvant avoir une influence sur son développement futur. Les conclusions de cette analyse sont présentées dans cette section.

Tout d'abord, le secteur Bridge-Bonaventure est une d'entrée de ville pour Montréal puisque situé au carrefour de multiples infrastructures de transport. La présence imposante de l'infrastructure surélevée de l'autoroute Bonaventure et l'utilisation de la trame viaire locale à des fins régionales fracturent et enclavent le territoire à l'échelle locale. Il s'agit essentiellement d'un espace de transit axé sur l'automobile.

Le secteur bénéficie pourtant d'une position stratégique pour l'attraction touristique et commerciale en se situant à proximité du centre-ville et du Vieux-Port de Montréal. Le secteur possède d'ailleurs des attraits touristiques d'envergure régionale et internationale, notamment la vague éternelle, le parc Dieppe, les berges du fleuve Saint-Laurent, le canal Lachine et le patrimoine architectural et industriel.

Ces attraits souffrent toutefois d'un manque d'accessibilité, de valorisation et d'appropriation. À l'échelle locale, les résidents des quartiers voisins de Verdun, de Pointe-Saint-Charles et de l'Île-des-Sœurs démontrent tous une importante force communautaire, mais ne possèdent aucun accès simple et direct au territoire de Bridge-Bonaventure pour l'utiliser et se l'approprier. Les vues d'éléments identitaires forts tels que le silo Five Roses, le silo no. 5, le pont Victoria, les vestiges de l'Expo 67 et le « Black Rock » ne sont peu ou pas accessibles au public.

Les faibles densités et emprises au sol du bâti constituent des opportunités importantes de développement du secteur. D'une part, cela permet une réorganisation des trames viaires à toutes les échelles pour désenclaver le territoire et réimaginer l'entrée de ville, même si les besoins d'accès des industries à fort volume de camionnage sont des contraintes dont il faut tenir compte. D'autre part, cela offre l'opportunité d'améliorer la qualité paysagère et environnementale du secteur en aménageant des espaces verts à partir de terrains actuellement en friche ou sous-utilisés. La contamination des sols et les nuisances entre les usages (sonores, pollution de l'air, etc.) constituent toutefois des menaces à la qualité de ces aménagements.

Enfin, le potentiel de connexion avec la trame verte et bleue métropolitaine est une opportunité tant du point de vue politique qu'environnementale. La présence de nombreux propriétaires aux intérêts divergents constitue toutefois une menace pour la consolidation d'une vision cohérente du territoire. La présence d'acteurs institutionnels offre quant à elle des possibilités intéressantes de coordination à des fins publiques d'un projet porteur.

2.2 ORIENTATIONS ET OBJECTIFS

Ce diagnostic a permis à l'équipe du PIBB d'identifier deux orientations et des objectifs spécifiques qui permettront de répondre aux principaux enjeux de développement du territoire. Ces éléments serviront d'ancrage à la vision de développement du territoire définie par le *Plan de développement des paysages écologiques, économiques et sociaux* (PDP), soit le plan directeur du secteur Bridge-Bonaventure.

Orientation 1 : Désenclaver le territoire

- Objectif 1.1 – Intégrer le territoire à l'échelle régionale
- Objectif 1.2 – Irriguer la trame viaire locale et la séparer de l'échelle régionale
- Objectif 1.3 – Diversifier l'offre de mobilité pour intégrer le piéton et le cycliste

Orientation 2 : Revaloriser le territoire

- Objectif 2.1 – Redéfinir l'entrée de ville pour une diversité modale
- Objectif 2.2 – Consolider l'identité patrimoniale et paysagère
- Objectif 2.3 – Développer les fonctions récréotouristiques et écosystémiques via une trame verte et bleue

3. LE PLAN DE DÉVELOPPEMENT DES PAYSAGES ÉCOLOGIQUES, ÉCONOMIQUES ET SOCIAUX

3.1 LA DÉMARCHE GLOBALE

Le plan directeur du secteur, soit le *Plan de développement des paysages écologiques, économiques et sociaux* (PDP) a donc été élaboré à partir des deux grandes orientations indissociables de revalorisation et de désenclavement identifiées à la suite du diagnostic du territoire. Le PDP se distingue d'un plan de développement urbain, économique et social (PDUES) par l'intégration du concept de paysage. Le paysage est une interprétation collective des qualités du territoire. Les balises d'aménagement du PDP misent sur ces qualités socialement définies pour revaloriser le territoire. La dimension écologique a également été incluse au PDP en raison de la fragilité environnementale des berges et du manque de biodiversité du secteur.

L'équipe du PIBB propose de développer la mise en œuvre du PDP sur un horizon de 20 ans, avec l'objectif qu'il soit complété à l'occasion du 400^e anniversaire de la Ville de Montréal en 2042. La réalisation de ce plan directeur d'aménagement doit être perçue comme un legs important de la part des différents paliers gouvernementaux pour les habitants de la métropole. En effet, ce grand projet est une opportunité de générer des retombées positives tant à l'échelle locale que métropolitaine. Il représente également une opportunité d'attirer l'attention d'un public international et de positionner Montréal à l'avant-garde de l'intégration de la nature, du patrimoine et des activités industrielles et commerciales en contexte métropolitain.

Il est donc indispensable d'organiser la logique de réalisation du PDP sur le long terme, sans perdre de vue les échéances électorales à court terme. C'est d'ailleurs pour cette raison que PIBB est un organisme indépendant. Le choix de ce véhicule juridique lui permet de ne pas être soumis indûment aux aléas politiques d'ici la fin de son mandat.

La démarche globale de la mise en œuvre du PDP repose sur l'implication des parties prenantes. Sur le court terme, l'enjeu est d'inscrire le PDP dans l'imaginaire collectif le plus rapidement possible afin de permettre aux parties prenantes de se l'approprier. Sur le long terme, l'enjeu principal consiste à générer et à conserver un maximum d'adhésion des parties prenantes pendant une vingtaine d'années. C'est pourquoi le PDP se base notamment sur le rapport et les mémoires déposés à l'occasion des consultations publiques de l'Office de consultation publique de Montréal tenues en 2019 portant sur le secteur Bridge-

Bonaventure. C'est en offrant des solutions qui prennent en compte les intérêts des parties prenantes que le PIBB peut aspirer à les mobiliser, à inspirer leurs actions et à inscrire tout futur développement dans la vision véhiculée par le PDP.

À titre de maître d'ouvrage délégué, PIBB a une structure de gestion indépendante, mais rend des comptes à la Ville de Montréal. Il est notamment autonome pour mener des négociations, signer des ententes et gérer son budget. Il doit cependant faire état de ses activités à la Ville de Montréal chaque année. L'équipe du PIBB est composée d'un conseil d'administration, d'un comité de travail et d'un comité de suivi. Le conseil d'administration exerce les fonctions décisionnelles, le comité de travail exerce les fonctions opérationnelles et le comité de suivi assure les fonctions informatives, notamment auprès des parties prenantes.

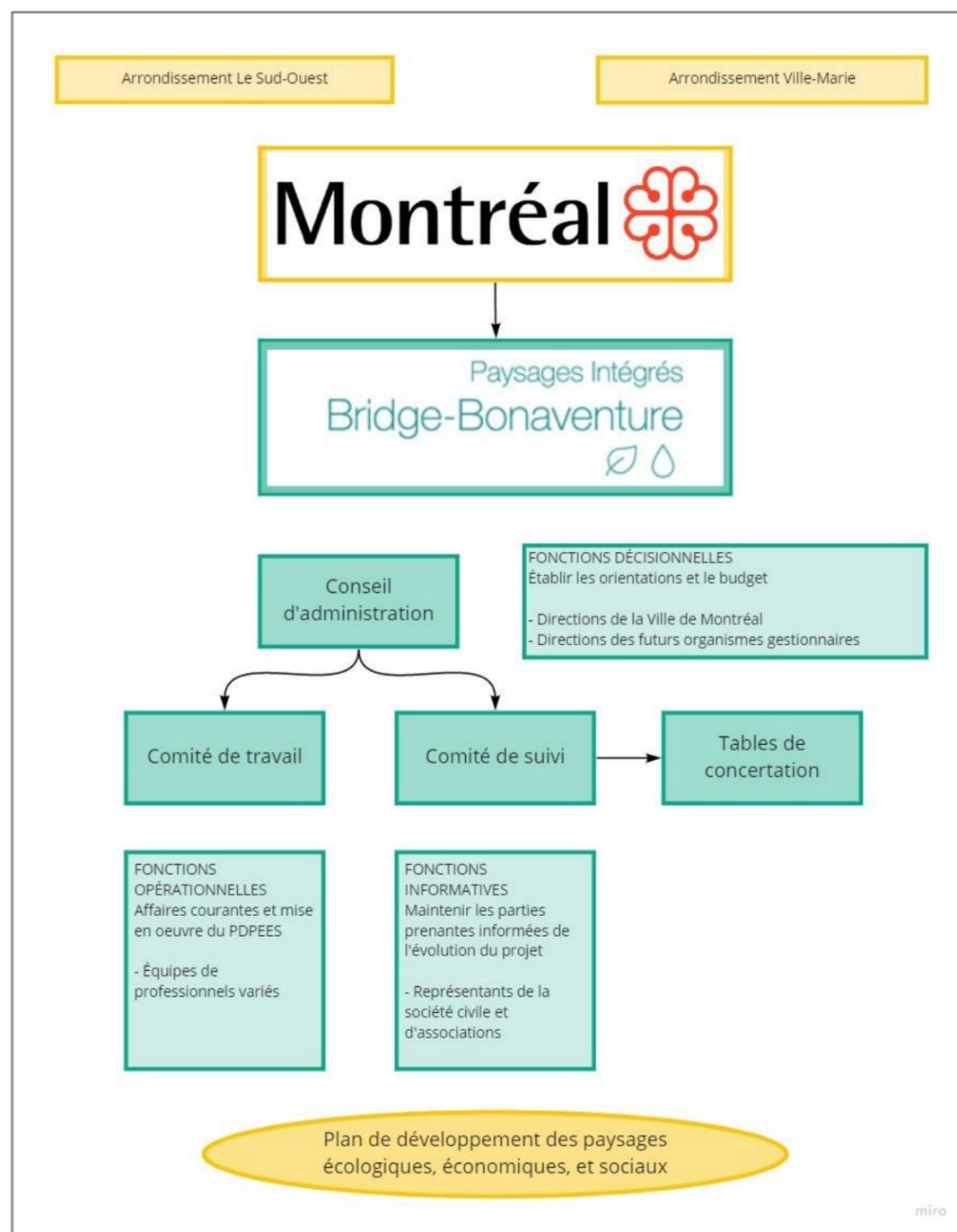


Figure 21– Structure de gestion de la démarche globale (PIBB, 2021)

3.2 LE CONTENU DU PLAN DE DÉVELOPPEMENT DES PAYSAGES ÉCOLOGIQUES, ÉCONOMIQUES ET SOCIAUX

La figure suivante présente la vision développée pour le PDP. Une version agrandie est présentée à l'Annexe 2 et les éléments d'aménagement seront décrits dans les sections suivantes.

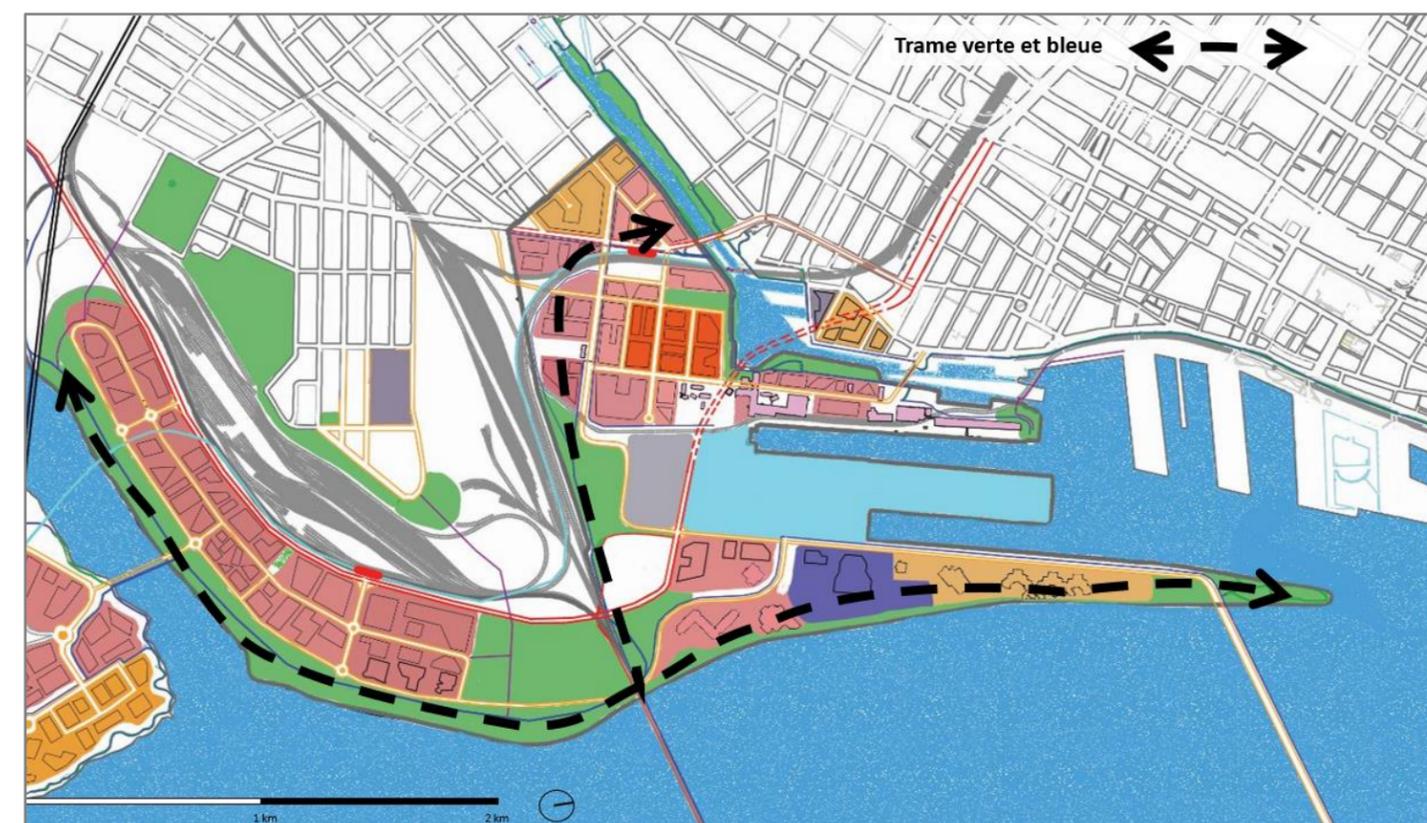
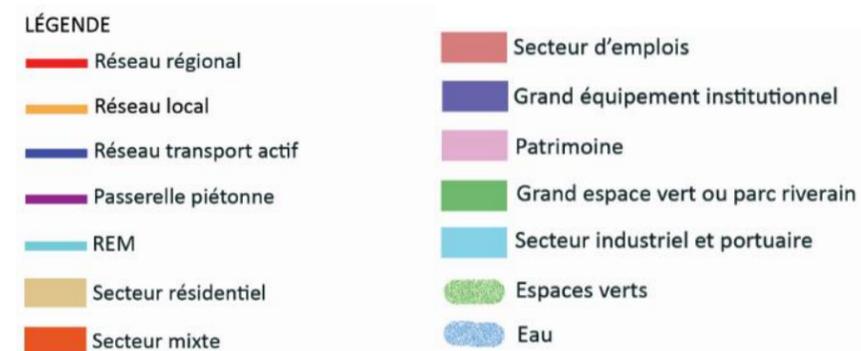


Figure 22 – Plan de développement des paysages écologiques, économiques et sociaux (PIBB, 2021)



3.2.1 LA TRAME VERTE ET BLEUE

Les orientations et les objectifs découlant du diagnostic offrent un cadre structurant à partir duquel le PDP a été élaboré. Le PDP aborde donc les deux orientations suivantes : le désenclavement du territoire et sa revalorisation. L'implantation d'une trame verte et bleue est la pierre angulaire qui relie ces deux orientations. Cette trame permettra de briser les barrières d'accès au secteur en plus de mettre en valeur ses éléments identitaires. Elle permet en effet d'intégrer le territoire en créant des liens avec les parcs riverains de Verdun et de LaSalle, le parc Jean-Drapeau et les abords du canal de Lachine. Les espaces verts de Pointe-Saint-Charles sont également connectés à cette trame via des passerelles de déplacements actifs passant au-dessus des voies du CN. La trame verte et bleue intègre des pistes de déplacements actifs pouvant accueillir piétons, cyclistes et même skieurs de fonds ce qui diversifie l'offre de mobilité dans le secteur et donne accès aux fonctions récréotouristiques et écosystémiques qui sont déjà présentes ou qui s'y ajouteront.

3.2.2 DÉSENCLAVER LE TERRITOIRE

Pour le désenclavement, le déplacement de l'autoroute Bonaventure le long de la gare de triage du CN permet de libérer en partie les berges du Saint-Laurent et de les aménager en un parc linéaire se rendant jusqu'au parc de Dieppe. La conversion en tunnel de la portion de Bonaventure traversant le bassin Peel libère la vue sur celui-ci et sur le patrimoine industriel de la minoterie Five Roses. Elle permet également un développement immobilier du côté nord du Canal Lachine. Le Parc commémoratif de Victoriatown au pied du Pont Victoria permet de créer une coulée verte le long du chemin de fer du Canadien National jusqu'au canal de Lachine.

Dans l'objectif d'accroître l'accessibilité, la trame de rue locale sera améliorée à plusieurs endroits afin d'augmenter les connexions entre les différents secteurs du territoire. Par exemple, de nouvelles rues seront créées à l'est de la rue Bridge ainsi que dans le parc d'entreprises de Pointe-Saint-Charles. La transformation de la trame viaire vise à réduire la circulation automobile de transit sur les axes autres que Bonaventure. La transformation de cette autoroute en boulevard urbain au sol contribue à faire de ce territoire un secteur de destination et non plus seulement de transit. Cela permet également de conserver l'accès des camions, nécessaires au fonctionnement des entreprises locales, dans le secteur.

La notion d'entrée de ville est également redéfinie afin d'y intégrer d'autres modes de transport. Ainsi, la construction d'un pont multimodal entre l'Île-des-Sœurs et le secteur, la transformation d'une des deux voies du Pont Victoria en piste de déplacements actifs et l'ajout d'un arrêt de la navette fluviale au Parc de

Dieppe contribuent à bonifier ce qui constitue l'entrée de ville Bridge-Bonaventure. L'ajout d'une station du Réseau express métropolitain (REM) au parc d'entreprise de Pointe-Saint-Charles en plus de celle déjà prévue au bassin Peel impliquera également une refonte des tracés d'autobus dans le secteur. L'entrée de ville du secteur Bridge-Bonaventure devient alors intéressante pour les gens qui y passent, mais elle est également plus accessible et attractive pour les utilisateurs actuels et futurs du secteur.

3.2.3 REVALORISER LE TERRITOIRE PAR L'UNITÉ DE PAYSAGE

La revalorisation du territoire se matérialisera quant à elle par la consolidation de l'identité patrimoniale et paysagère du secteur et par une diversification des usages. Les grandes affectations présentées sur le PDP montrent que plusieurs espaces sont réservés à l'emploi sur le territoire (Voir Annexe 2). La présence d'une affectation institutionnelle à la Cité du Havre permettra de consolider l'offre récréotouristique du secteur. La mixité d'usages au bassin Wellington a pour effet d'augmenter l'offre résidentielle à proximité de cet important pôle d'emplois. Le patrimoine industriel, autant bâti qu'artisanal, doit être mis en valeur.

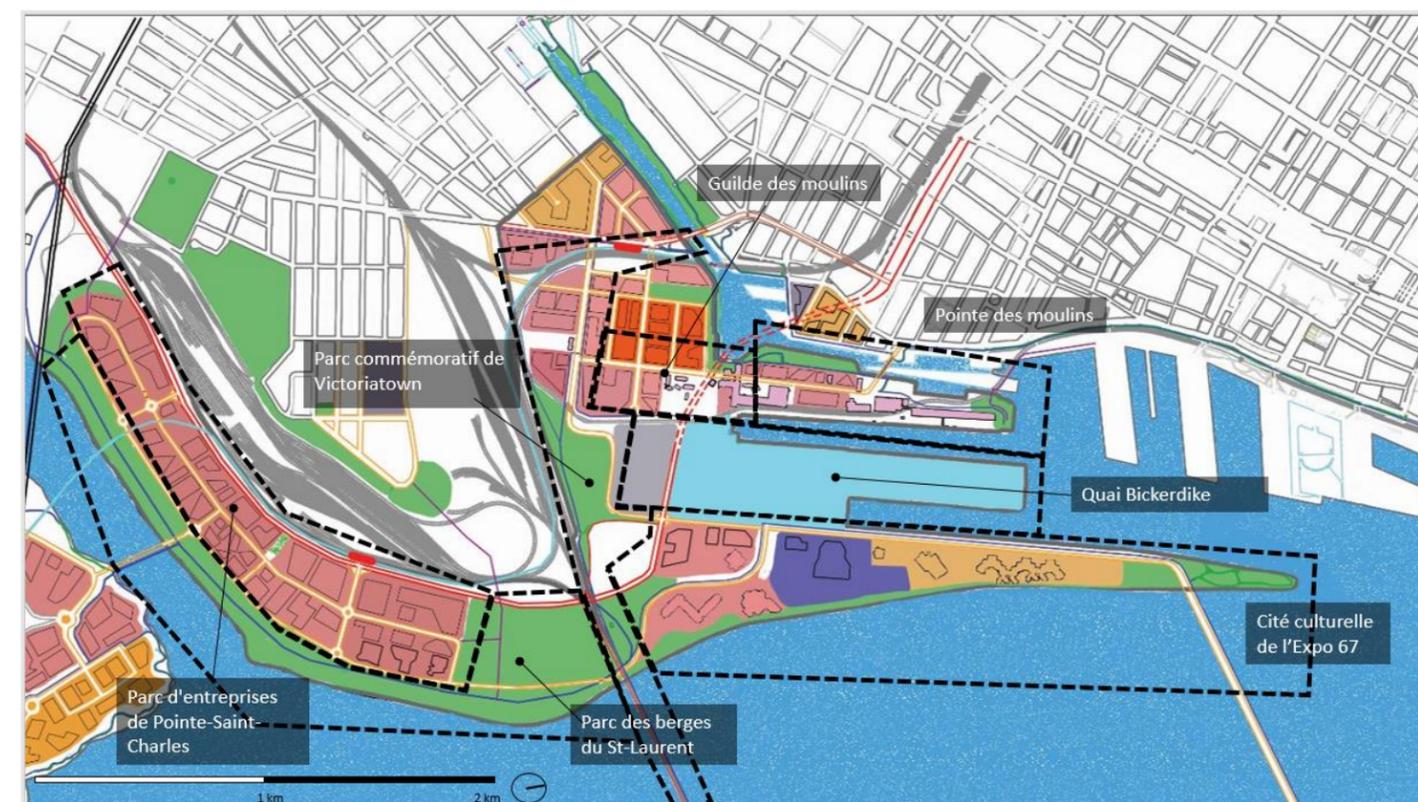


Figure 23 – Unités de paysage du PDP (PIBB, 2021)

Tel que l'équipe l'avait identifié au moment du diagnostic, un enjeu important de l'aménagement de ce territoire est l'adéquation de l'aménagement entre les échelles métropolitaines et locales qui coexistent avec une certaine tension. Afin de miser sur les spécificités de chaque secteur tout en maintenant la cohérence sur l'ensemble du secteur, PIBB a décidé de travailler avec l'unité de paysage. C'est l'importance de l'intégration des différentes unités de paysage dans le secteur qui est d'ailleurs à l'origine du nom de cette organisation. Les unités de paysage permettent de travailler les enjeux propres au secteur Bridge-Bonaventure en misant sur l'histoire et les qualités déjà reconnues de chaque sous-secteur. Le PDP permet d'assurer une cohérence de Bridge-Bonaventure avec les secteurs avoisinants ainsi qu'entre les unités de paysage qui le composent. L'unité de paysage étant un outil flexible, elle permet d'effectuer en douceur une transition entre les identités fortes de chaque sous-secteur tout en les mettant en valeur. Sept unités de paysage découpent le territoire (Voir Figure 23).

Pour chaque unité de paysage, PIBB a développé une vision paysagère basée sur l'histoire, sur les usages actuels et futurs et sur les qualités environnementales et culturelles reconnues et soulevées lors de l'OCPM. Cette vision paysagère se traduit par des balises d'aménagements décrites plus en détail à l'**Error! Reference source not found.**Annexe 3. L'adéquation au PDP des aménagements spécifiques de chaque unité de paysage sera guidée par ces balises d'aménagement.

Une table de concertation sera mise sur pied pour chaque unité de paysage, permettant ainsi de prendre le pouls des parties prenantes qui y participent, mais aussi de les informer quant au développement des autres unités de paysage. Ce mécanisme permet de pouvoir discuter des enjeux spécifiques de chaque unité de paysage en assurant une certaine efficacité. Cela permet également de générer et de conserver l'adhésion des parties prenantes au projet.

3.2.4 LES BALISES D'AMÉNAGEMENT SPÉCIFIQUES À CHACUNE DES UNITÉS DE PAYSAGE

Parce qu'elles font partie intégrante de l'histoire et du patrimoine du secteur Bridge-Bonaventure, les fonctions commerciales et industrielles seront maintenues et consolidées sur quatre unités de paysage, soit le parc d'entreprises de Pointe-Saint-Charles, la guilde des moulins, la pointe des moulins et le quai Bickerdike. Les trois autres unités de paysage forment la trame verte et bleue du secteur Bridge-Bonaventure, soit la colonne vertébrale du projet de désenclavement et de revalorisation. Il s'agit du parc des berges du Saint-Laurent, du Parc commémoratif de Victoriatown et de la Cité culturelle de l'Expo 67.

Le parc d'entreprises de Pointe-Saint-Charles change drastiquement à la suite du réaménagement en boulevard urbain de l'autoroute Bonaventure à l'emplacement de la rue Marc Cantin. En effet, l'amélioration de la trame viaire locale, la construction d'un pont multimodal vers l'île-des-Sœurs, l'implantation de deux passerelles actives au-dessus des voies du Canadien National et la desserte du secteur par une station du REM additionnelle redéfinissent l'accessibilité et la mobilité au sein du parc d'entreprises. L'aménagement structuré de celui-ci permettra également de le rendre plus compétitif, de valoriser son potentiel foncier et de le verdir.



Figure 24 – Parc de la Villette, Paris. Inspiration pour le PEPSC (Philippe Guignard, 2018)

La guilde des moulins est centrée autour de la rue Mill et accueille déjà plusieurs industries. Les balises d'aménagement pour cette unité de paysage sont de consolider la fonction commerciale et artisanale de cette rue tout en libérant les vues sur le bassin Peel et sur le patrimoine industriel, notamment l'usine Five Roses. Ce faisant, la préservation des activités industrielles déjà présentes, comme celles de la minoterie ADM, est essentielle puisqu'il s'agit de patrimoine industriel vivant. L'Espace Verre est un modèle de préservation du patrimoine bâti (l'ancienne caserne de pompier) et du patrimoine artisanal (le savoir-faire des métiers du verre) qu'il faut tenter de reproduire.



Figure 25 – Espace Verre, Montréal. Inspiration pour la guilde de moulins (Trip Advisor, 2021)



Figure 26 – Canada Maltage, Montréal. Espace à mettre en valeur sur la Pointe des moulins (Virginie Gauvin, 2021)

La pointe des moulins est caractérisée par l'abandon de la plupart des bâtiments patrimoniaux qui s'y trouvent, comme le silo no. 5, ainsi que par la présence de grands arbres matures et de vues enviables sur le Vieux-Port de Montréal. Ce faisant, les balises d'aménagement de cette unité de paysage sont conçues de façon à mettre en valeur le patrimoine industriel, de consolider les espaces verts présents, de créer un parc au bout de la pointe et de maintenir le lien ferroviaire.

Le quai Bickerdike est présentement utilisé par la Canada Maltage et par l'administration portuaire de Montréal pour des activités de transbordement et d'accueil de bateaux de croisières. Le maintien des activités portuaires actuelles nécessite une meilleure intégration des installations avec les unités paysagères environnantes tout en préservant les éléments patrimoniaux comme les silos de la Canada Maltage ou le convoyeur à grain. Advenant un changement d'activité, notamment l'arrêt des activités de transbordement, le site offre un potentiel de valorisation foncière non négligeable. Il pourrait également continuer d'accueillir des activités nautiques comme une marina, un quai d'accueil pour les bateaux de croisière complémentaire au quai Alexandra et un arrêt de la navette fluviale existante entre le Vieux-Port et la Ville de Longueuil.

La cité culturelle de l'Expo 67 (ci-après « Cité culturelle ») accueille présentement des bureaux, des logements et plusieurs lots végétalisés tout en offrant des vues exceptionnelles sur le fleuve. Le parc de Dieppe, à la pointe, est un trésor bien caché de la Ville de Montréal. L'implantation d'une promenade riveraine tout au long de la rive met en valeur les berges et procure un accès sécuritaire pour les surfeurs à l'attraction qu'est la vague éternelle. Le développement d'un pôle culturel met quant à lui en valeur les vestiges de l'Expo 67 et soutient l'implantation de restaurants et de terrasses.



Figure 27 – Terrasse du Vieux-Terrebonne. Inspiration pour la Cité culturelle (Voir.co, 2018)

Le parc commémoratif de Victoriatown correspond à l'entrée de ville qu'est le Pont Victoria. La création d'un parc autour du monument de la Black Rock rend hommage au village disparu de Victoriatown, à l'apport de la communauté irlandaise à la construction du pont Victoria, mais aussi aux victimes de l'épidémie de typhus de 1847. Ce parc sera intégré aux installations d'Hydro-Québec. Le réaménagement de la trame viaire, notamment la rue Bridge et les abords du Pont Victoria, est à prévoir. La création d'une voie active sur le pont Victoria, traversant le parc commémoratif et longeant ensuite les voies



Figure 28 – Irish Hunger Memorial, Inspiration pour le Parc commémoratif (Peter Aaron, 2017)

du Canadien National jusqu'au bassin Peel améliore quant à elle l'accessibilité et la mobilité sur le site et redéfinit cette entrée de ville.



Figure 29 – Promenade Champlain, Québec. Inspiration pour le parc des berges (Daoust Lestage, 2008)

Le parc des berges du Saint-Laurent découle également de la libération des berges occasionnée par le déplacement de l'autoroute Bonaventure. Le site étant particulièrement contaminé, la création d'un parc linéaire longeant la rive permet non seulement la décontamination des sols par phytoremédiation, mais aussi la captation du méthane émis par les débris ayant servi à remblayer le fleuve à cet endroit. Le terrain appartenant à la Ville de Montréal, sur lequel on retrouve d'ailleurs une usine de traitement des eaux contaminées, est intégré au parc. L'accès aux berges, naturalisées ou enrochées, implique que le parc

bénéficie de vues exceptionnelles et contribue au retour de la biodiversité dans le secteur. Le parcours actif quatre saisons (vélos, piétons et ski de fonds) offre un accès aux résidents de Verdun et de Pointe-Saint-Charles (via les passerelles actives) vers le reste du secteur dont notamment le pôle culturel de la cité culturelle.

3.3 LA LOGIQUE DE PHASAGE DES UNITÉS DE PAYSAGE

Le parc des berges du Saint-Laurent constitue l'élément central de la trame verte et bleue du secteur Bridge-Bonaventure puisqu'il en agit en quelque sorte comme sa colonne vertébrale. Il sert à consolider le réseau d'espaces verts et le récréotourisme qui caractérise la trame verte et bleue de la CMM. Il permet également de démocratiser l'accès au territoire pour les populations des quartiers voisins (Île-des-Sœurs, Verdun, Pointe-Saint-Charles) et il a le potentiel de devenir un agent important d'attractivité du secteur, requise au dynamisme du parc d'entreprises.

Pour atteindre cette capacité à revaloriser le territoire, le projet de parc se doit d'être ambitieux en satisfaisant des critères élevés de qualité paysagère et environnementale. La proximité actuelle de l'autoroute Bonaventure ne permet toutefois pas l'aménagement d'un parc d'envergure régional en raison des nuisances sonores et visuelles trop importantes qu'elle induit. Le parc des berges du Saint-Laurent est donc dépendant du déplacement de l'autoroute Bonaventure à l'extérieur du périmètre des berges.

Ceci dit, le déplacement de l'autoroute Bonaventure est lui-même un projet d'envergure. Il nécessite des investissements gouvernementaux importants et devient par le fait même un projet politique devant trouver des appuis forts de la part de parties prenantes influentes, notamment la Société des Ponts Jacques-Cartier et Champlain et les partis politiques. Celles-ci doivent avoir confiance que les projets de déplacement de Bonaventure et de l'aménagement du parc des berges du Saint-Laurent vont produire des retombées économiques et politiques suffisantes pour justifier le projet. Ce sentiment de confiance ne sera développé que si le dynamisme du secteur Bridge-Bonaventure est déjà enclenché, sans quoi le parc demeurera isolé et peu attrayant.

Afin d'enclencher ce dynamisme de mobilisation des parties prenantes, un projet levier de développement doit être identifié. Celui-ci se doit d'être autoportant, c'est-à-dire qu'il doit être indépendant des extrants des autres unités de paysage ou de projets d'infrastructures majeurs. Ce projet levier doit également pouvoir être réalisé dans un délai suffisamment court permettant de maintenir la mobilisation des acteurs-clés.

L'unité de paysage de la Cité culturelle satisfait ces critères. D'une part, une analyse croisée des parties prenantes du parc des berges du Saint-Laurent et de la Cité culturelle permet d'identifier certains acteurs-clés pouvant enclencher le dynamisme souhaité.

La Figure 30 présente le phasage proposé des unités de paysage du PDP. La Cité culturelle, à titre de projet levier, est la première unité de paysage à être réalisée. Celle-ci porte déjà une riche histoire culturelle, soit celle issue de l'Expo 67, et possède un fort potentiel touristique à la fois international et local dû à la vague éternelle, à la vue panoramique de la pointe du parc de Dieppe et à la proximité du parc Jean-Drapeau, accessible via le pont de la Concorde. En misant sur ce potentiel touristique, PIBB souhaite développer un achalandage qui incitera de nouvelles entreprises à venir s'installer et la Ville de Montréal à améliorer les liens de mobilité vers le site.

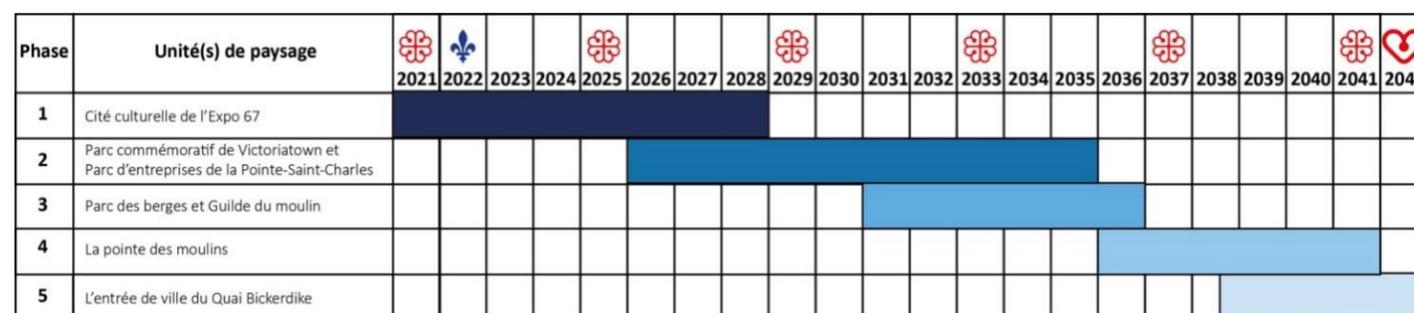


Figure 30 – Phasage des unités de paysage du PDP avec les échéances électorales connues ainsi que le 400e anniversaire de Montréal (PIBB, 2021)

À une échelle locale, le développement récréotouristique de la Cité culturelle implique une amélioration de l'accessibilité de ce secteur. Ce faisant, les unités de paysage de la phase 2, soit le parc commémoratif de Victoriatown et le parc d'entreprises de Pointe-Saint-Charles sont toutes désignées pour bénéficier des améliorations faites en ce sens dans la Cité culturelle. De plus, ces deux unités de paysages sont névralgiques dans le réaménagement de l'autoroute Bonaventure sur l'actuelle rue Marc Cantin et sa connexion avec le pont Victoria. Le réaménagement de l'axe Bridge/Pierre-Dupuy dans la phase 1 crée une fenêtre d'opportunité pour l'aménagement du parc commémoratif de Victoriatown. Le développement récréotouristique de la phase 1 a le potentiel de faire croître l'intérêt des arrondissements de Verdun et du Sud-Ouest à rendre ces nouvelles installations facilement accessibles à leurs citoyens. Le réaménagement de Bonaventure, l'implantation d'une station du REM et de passerelles actives deviennent alors des projets rassembleurs. Ceci étant, le parc d'entreprises devient alors d'autant plus dynamique et attractif pour les entreprises.

La phase 3 touche les unités de paysage du parc des berges du Saint-Laurent et de la guilde des moulins. La nouvelle fréquentation de la Cité culturelle par des touristes internationaux et locaux développera l'intérêt de certains acteurs économiques privés qui souhaiteront profiter de cet achalandage et voir l'offre touristique se prolonger jusqu'à la berge sud. De plus, il est dans l'intérêt du parc d'entreprises de Pointe-Saint-Charles que le parc des berges du Saint-Laurent voit le jour sur les berges libérées par le réaménagement de Bonaventure. Un joueur comme Parcs Canada, qui offre déjà des activités d'initiation au camping et au plein air aux abords du canal de Lachine, pourrait notamment être intéressé par cet

endroit. La portion provinciale de l'autoroute Bonaventure, comprise dans l'unité de paysage de la guilde des moulins, pourrait alors être ramenée au sol et passer sous le bassin Peel de manière à s'harmoniser avec la portion fédérale (phase 2) et la portion municipale de l'autre côté du canal (voir Figure 8). Ces travaux permettront ensuite une mise en valeur des entreprises déjà présentes dans ce secteur.

L'unité de paysage de la pointe des moulins (phase 4) bénéficiera alors des dynamiques engendrées par les trois phases précédentes. Cela permettra de débloquer l'impasse actuelle qu'on y retrouve. En effet, de multiples projets y ont été proposés, mais ont tous échoué. Les difficultés inhérentes à cette unité de paysage, dont le délabrement des grands édifices patrimoniaux qui s'y trouvent, seront contrebalancées en partie par le dynamisme entraîné par la phase 3 dans la guilde des moulins.

Finalement, l'entrée de ville du quai Bickerdike (phase 5) sera à la croisée des chemins. L'administration portuaire de Montréal pourra décider de rester ou de quitter. Dans tous les cas, les nouvelles dynamiques présentes sur le territoire impliqueront une meilleure intégration des activités présentes sur le site. Advenant le départ des activités portuaires de manutention, les conditions à l'implantation d'activités maritimes alternatives seront déjà présentes dans les unités de paysage environnantes.

4. DÉMARCHE DE GESTION DU PROJET LEVIER

4.1 ORGANISATION DE L'ÉQUIPE DE PROJET – CITÉ CULTURELLE DE L'EXPO 67

Tel que présenté précédemment, le comité de travail du PIBB (Paysages intégrés Bridge-Bonaventure) est l'équipe responsable d'établir la stratégie globale et les outils de mise en œuvre du *Plan de développement des paysages économiques, écologiques et sociaux* (PDP). Le comité de travail est ainsi responsable de conserver la cohérence du plan par la mise en œuvre de chacune des unités de paysage identifiées. Une structure de gestion de projet propre à chaque unité de paysage sera toutefois mise en place. Étant donné la quantité et la diversité des unités de paysage, l'organisation responsable de la mise en œuvre de chacune d'entre elles pourra varier. La Figure 31 présente l'organigramme spécifique au projet levier, soit la Cité culturelle.

Directement en lien avec le comité de travail responsable de la stratégie globale du PDP, une équipe stratégie, dédiée à établir la stratégie propre à la Cité culturelle, est mise en place. C'est cette équipe qui fera l'analyse des parties prenantes et des risques du projet et qui établira les grandes lignes stratégiques à suivre afin de répondre à ces risques.

L'équipe de la Cité culturelle se divise ensuite en deux : opérations et communication. Les équipes opérations sont responsables de réaliser les étapes d'initiation, de concertation, de consolidation et de réalisation des composantes du projet levier (voir Section 4.5.2). L'équipe communication travaillera à maintenir la crédibilité et l'adhésion collective du projet aux yeux du grand public et des parties prenantes.

Un partage continu d'information entre les équipes opérations et communication assurera le contrôle de la stratégie de gestion de projet de la Cité culturelle. D'un côté, les équipes opérations recueilleront des informations importantes sur les positions respectives des parties prenantes lors des tables de concertation et de médiation qui pourront par la suite être utilisées par l'équipe communication pour maintenir la mobilisation des parties prenantes. Les actions du plan de communication viseront à leur partager les informations clés et à développer le sentiment d'appartenance du site via des activités d'appropriation de l'espace. De son côté, l'équipe communication pourra tester l'adhésion publique d'idées nouvelles et transmettre ces données sociales à l'équipe opération. Cette dernière pourra ainsi connaître les risques et potentiels d'intégration de ces idées.

Les équipes opérations ont également le mandat d'identifier les enjeux et composantes finales du projet levier selon les deux orientations du PDP, soit le désenclavement et la revalorisation. Les composantes

de projet seront traduites à l'intérieur d'un *Plan de mobilité et d'accessibilité* et d'un *Plan d'aménagement et d'intégration*. La gestion des enjeux sera traitée par des équipes opérationnelles dédiées afin de simplifier l'exécution du plan de mise en œuvre global.

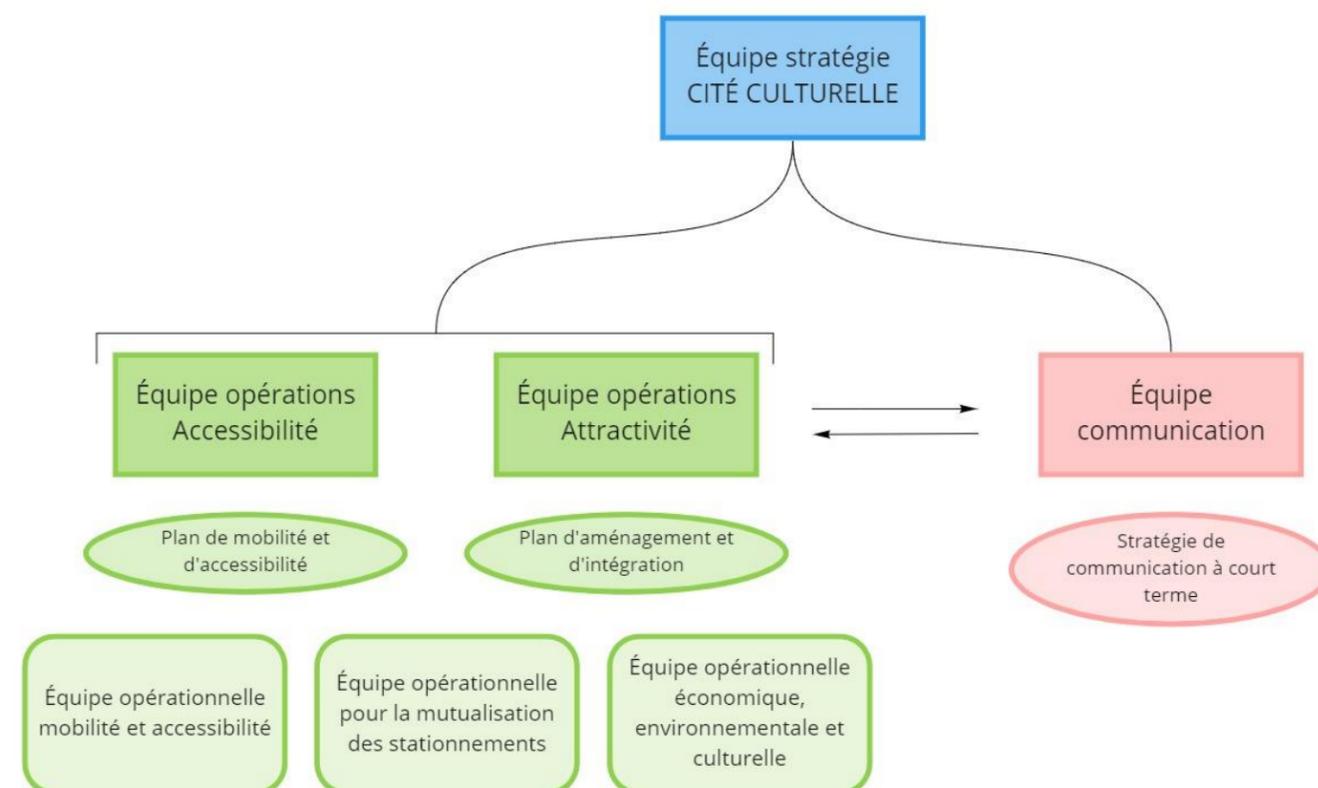


Figure 31 – Organigramme – gestion du projet levier (PIBB, 2021)

4.2 INITIATION ET DÉFINITION DU PROJET LEVIER

Au moment d'établir la vision du PDP, PIBB a identifié des balises d'aménagement propre à chacune des unités de paysage. Suivant le concept de paysage, ces balises ont été déterminées à partir de l'interprétation collective des qualités du territoire identifiées par les parties prenantes lors de la consultation de l'OCPM (voir Annexe 3). Alors que l'intégration des unités de paysage au sein d'un même plan directeur avait pour objectif de maintenir la cohérence des usages et des aménagements à l'échelle

du secteur Bridge-Bonaventure, les balises d'aménagement avaient pour objectif de guider le choix précis des interventions et des aménagements à l'échelle de l'unité de paysage.

Les deux orientations établies pour le plan directeur, soit le désenclavement et la revalorisation, devaient également se matérialiser à l'échelle locale. Ainsi, l'attractivité et l'accessibilité de la Cité culturelle ont été identifiées comme deux angles d'intervention indissociables et interdépendants afin de la transformer en un nouveau lieu de destination. Pour que le projet levier suscite l'achalandage nécessaire au développement du secteur entier, la Cité culturelle nécessite des aménagements touristiques de haute qualité, mais nécessite également que les touristes puissent s'y rendre facilement et rapidement.

Pour résoudre ce défi d'aménagement selon les balises identifiées, l'équipe du PIBB a tenu un exercice de « visionning » auprès d'acteurs divers tel que des gens d'affaires, des acteurs du tourisme et des représentants des complexes de la Cité du Havre. Cet exercice avait pour objectif d'assurer le caractère innovant et singulier du projet levier et d'identifier les composantes du projet. Le résultat de l'exercice est présenté à la Figure 32.

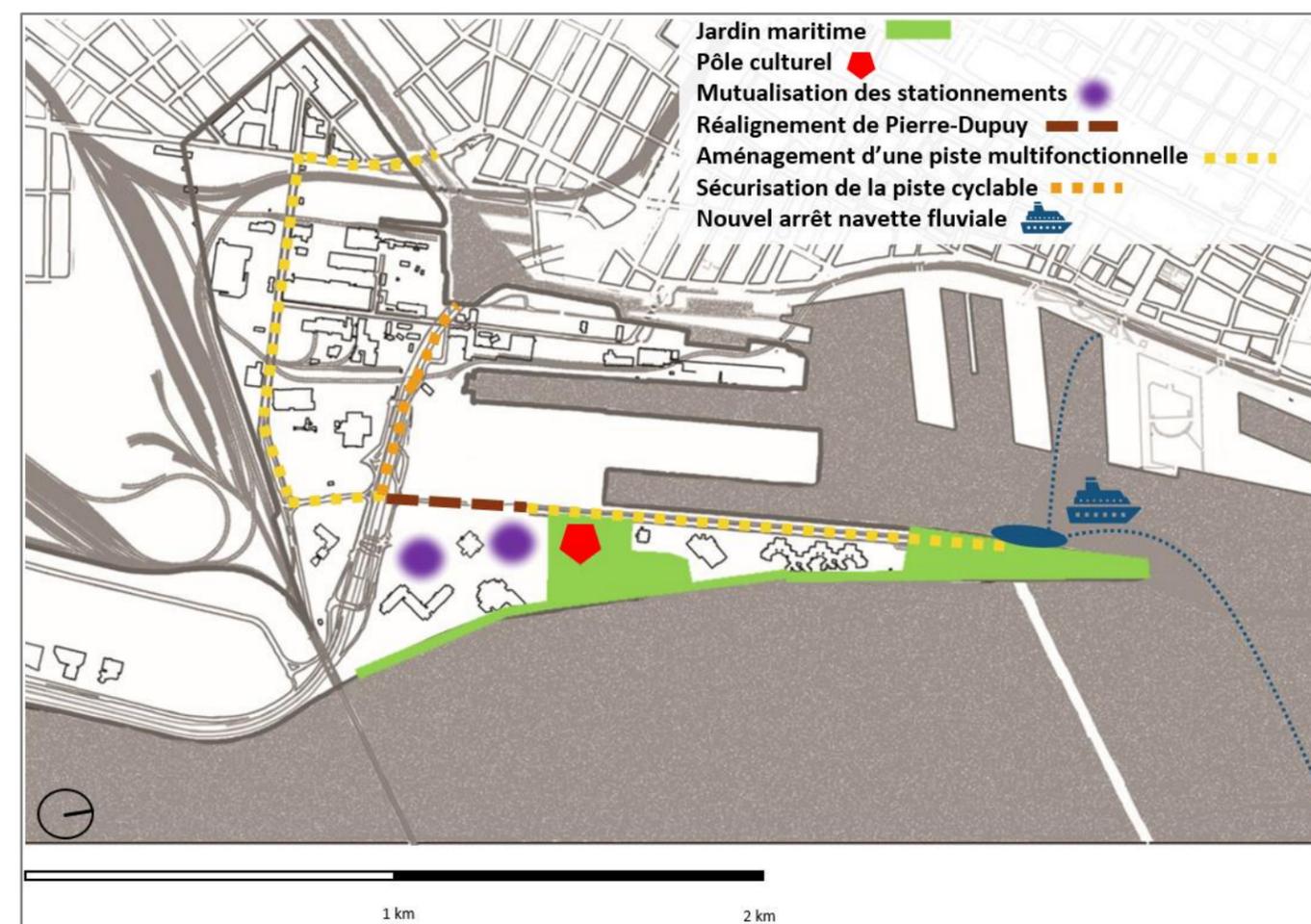
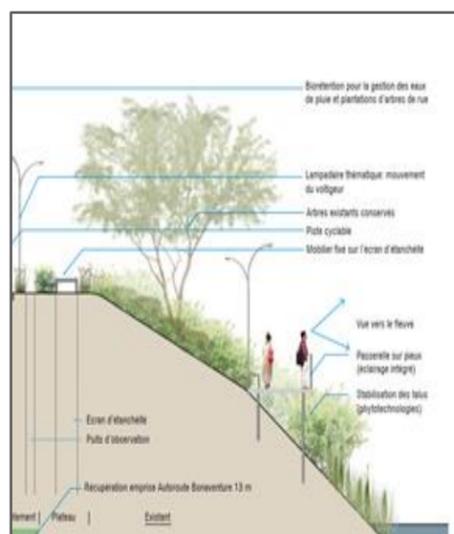


Figure 32 – Plan d'interventions générales – Résultat de l'exercice de visionning (PIBB, 2021)

4.2.1 ATTRACTIVITÉ – PLAN D'AMÉNAGEMENT ET D'INTÉGRATION

Dans un premier temps, l'exercice de « visionning » a permis de définir plus précisément la nature des activités récréotouristiques qui contribueraient à rendre la Cité culturelle attractive. D'abord, l'aménagement d'un nouveau parc d'envergure permettrait de consolider la vocation d'espace public et touristique de l'unité de paysage. Celui-ci fut nommé le Jardin maritime afin d'évoquer son lien de proximité avec le fleuve Saint-Laurent qui constituera d'ailleurs son attrait principal pour les citoyens et les touristes. Un nouveau sentier piéton aménagé en berge permettra de relier de façon accessible et sécuritaire les

attraits existants de la vague éternelle et du parc de Dieppe, et le nouvel espace aménagé sur le site des vestiges de l'Expo 67. Le parc tracera ainsi les premiers pas de la trame verte et bleue du PDP.



Le jardin maritime a le potentiel de devenir une extension de l'offre de parcs insulaires du parc Jean-Drapeau composé de l'île Sainte-Hélène et l'île Notre-Dame, bénéficiant ainsi de leur notoriété internationale. Le contrat de gestion de la Société du Parc Jean-Drapeau pourrait donc s'étendre jusqu'au jardin maritime ce qui en ferait une partie prenante champion pour le projet levier.

L'aménagement du sentier en berge comporte toutefois certains risques de cohabitation avec les propriétaires des tours d'habitations tel qu'Habitat 67. La limite entre leur terrain privé et la berge étant très étroite, une passerelle en porte-à-faux devra probablement être envisagée pour un accès public optimal.

Figure 33 – Proposition de passerelle en porte-à-faux (Groupe Rousseau Lefebvre, 2015)

Ancré à proximité du jardin maritime sera construit un pôle culturel. Celui-ci sera composé d'un équipement culturel public d'envergure et de quelques commerces et restaurants privés pouvant répondre aux besoins des touristes. Pour se distinguer de l'offre récréotouristique régionale et locale, l'équipe de « visionning » a identifié l'opportunité d'utiliser les spécificités maritimes et portuaires du site pour définir la thématique ce nouveau lieu de destination. Les touristes pourraient ainsi profiter d'un musée maritime, d'un aquarium ou d'un amphithéâtre en plein air. La gestion de ce nouvel équipement culturel pourrait être confiée à Espace pour la vie, d'autant plus que leurs activités sont déjà appelées à s'étendre à la Biosphère située à l'intérieur du parc Jean-Drapeau.

La réalisation de la vision paysagère de la Cité culturelle nécessitera également l'intégration esthétique des terrains privés liminaires au jardin maritime et au pôle culturel, notamment via leur verdissement et leur aménagement. Il sera néanmoins primordial de bien identifier les délimitations entre les terrains publics et privés pour éviter les conflits d'usage.

4.2.2 ACCESSIBILITÉ – PLAN DE MOBILITÉ ET D'ACCESSIBILITÉ

Une étude préalable de la mobilité du secteur a permis de déterminer que la présence de stationnements pour l'accès automobile est essentielle pour garantir l'achalandage des attractions de la Cité culturelle.

L'aménagement de nouveaux stationnements est toutefois incohérent avec la vision paysagère établie. Sachant que les horaires de travail sont généralement inverses des horaires de fréquentation de lieux culturels, une utilisation mutuelle des stationnements du MELS et de l'administration portuaire de Montréal semble compatible et sera donc envisagée (voir Figure 32).

Un deuxième constat de l'étude de mobilité est que l'accessibilité terrestre au site, autant automobile, cyclable que piétonne est grandement compromise par le désalignement actuel entre l'avenue Pierre-Dupuy et l'accès à la rue Bridge. Le réalignment de l'avenue via la rue des Irlandais devra donc être réalisé de façon temporaire en attendant les travaux de transformation de l'autoroute Bonaventure prévus au PDP. Comme le terrain requis pour effectuer ces travaux est un stationnement actuellement utilisé par les employés de l'administration portuaire de Montréal, la mutualisation des stationnements avec le MELS pourrait permettre de remplacer les cases perdues.

Jusqu'à ce que le désenclavement complet du secteur Bridge-Bonaventure soit complété par la trame verte et bleue et par le déplacement de l'autoroute Bonaventure, l'offre de mobilité doit être bonifiée pour surmonter les enclaves. Des interventions temporaires seront donc déployées afin de faciliter l'accès à la Cité culturelle par les résidents des quartiers voisins. Dans un premier temps, l'avenue Pierre-Dupuy sera réaménagée pour transformer une de ses quatre voies en une piste multifonctionnelle pouvant accueillir piétons, cyclistes et fondeurs. La piste profitera du réalignment de l'avenue pour se prolonger le long de la rue Bridge, jusqu'au canal Lachine. Des travaux d'embellissement et de sécurisation de la piste cyclable existante sous l'autoroute Bonaventure permettront de consolider un lien actif existant. La bonification de l'offre de mobilité se réalisera également par la desserte via de nouvelles lignes d'autobus reliant le parc Jean-Drapeau avec les secteurs de Pointe-Saint-Charles, de Verdun et de l'île-des-Sœurs, en passant par la nouvelle Cité culturelle. Ces nouvelles dessertes d'autobus ont pour objectif de développer l'habitude des résidents à traverser ce secteur pour se divertir.

Enfin, un nouvel accès maritime sera développé par l'ajout d'un arrêt de la navette fluviale du Saint-Laurent qui relie aujourd'hui le Vieux-Longueuil, le Vieux-Port de Montréal et l'île Sainte-Hélène. En plus de créer une nouvelle forme d'entrée de ville, cette navette vient consolider le réseau de parcs « insulaires » créé par le parc Jean-Drapeau et le nouveau Jardin maritime. Un nouveau quai de navette sera donc aménagé sur la berge ouest du parc de Dieppe, là où le courant est le moins fort.

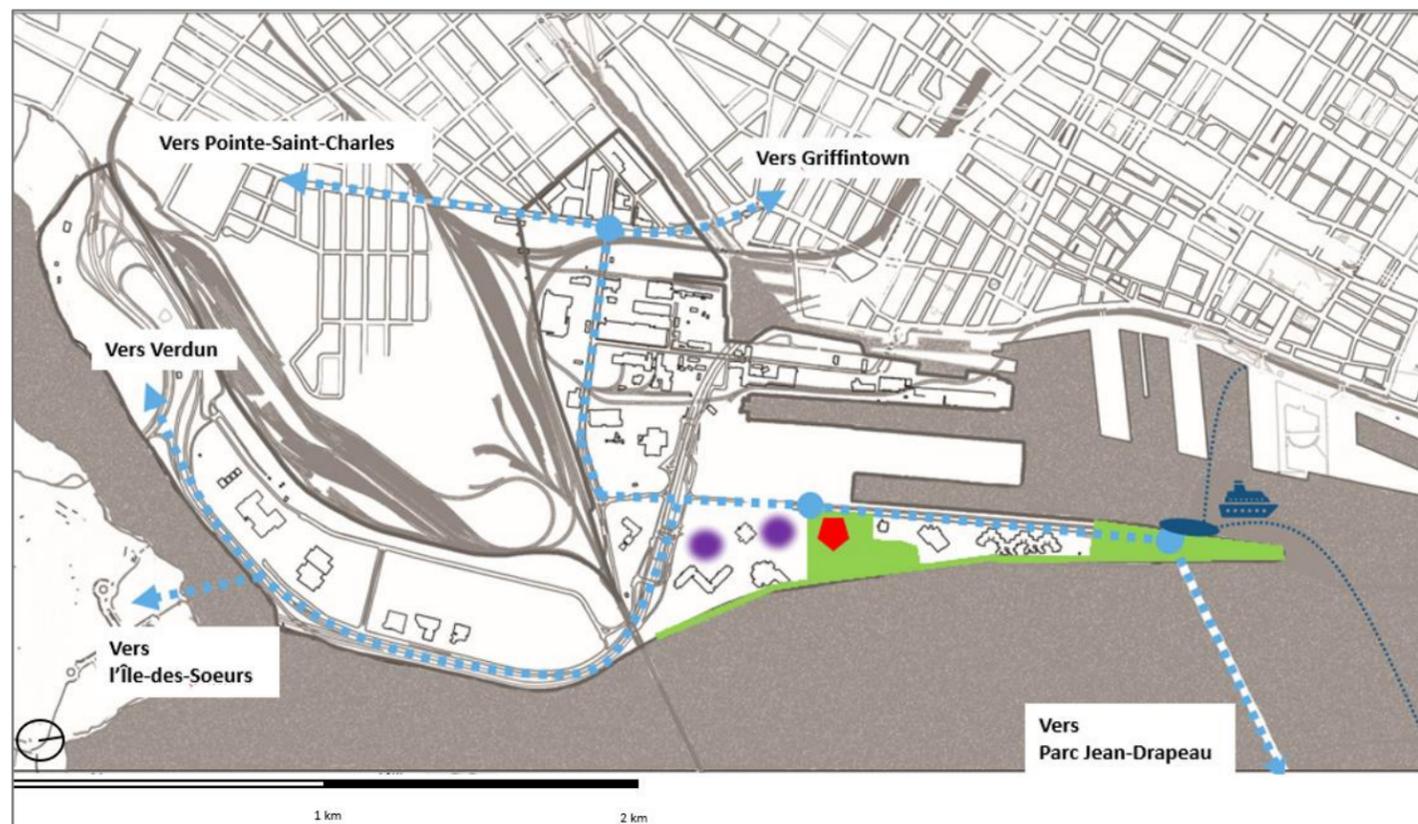


Figure 34 – Plan de mobilité du PIBB – liens à consolider ou à développer (PIBB, 2021)

4.3 PARTIES-PRENANTES DU PROJET LEVIER

La définition des composantes du projet levier a déjà permis à l'équipe du PIBB d'identifier certaines parties prenantes privilégiées, c'est-à-dire celles qui occupent déjà le secteur ou qui se présentent comme des partenaires potentiels pour la gestion de l'offre récréotouristique. Il ne faut toutefois pas oublier dans cette liste les différents propriétaires fonciers qui détiennent les terrains à acquérir pour la réalisation du projet levier. La Figure 35 présente les propriétaires avec lesquels la Ville de Montréal devra négocier pour l'acquisition des terrains. Après vérification auprès du registre foncier, la compagnie à numéro copropriétaire du terrain des vestiges de l'Expo 67 est Ivanhoé Cambridge.

Sur cette même figure, les lignes vertes indiquent les zones liminaires entre terrains privés et terrains publics. Ces limites nous permettent d'identifier par le fait même les propriétaires avec qui des ententes d'intégration esthétique devront être prises, c'est-à-dire MELS, Administration portuaire de Montréal, Profil-O, Tropiques Nord et Habitat 67.

L'intégration de ces parties prenantes privilégiées au processus de montage de projet sera essentielle étant donné leur capacité potentielle de bloquer les acquisitions et les changements de zonage qui seraient nécessaires à certains endroits, notamment pour l'extension du parc de Dieppe et la création du pôle culturel.

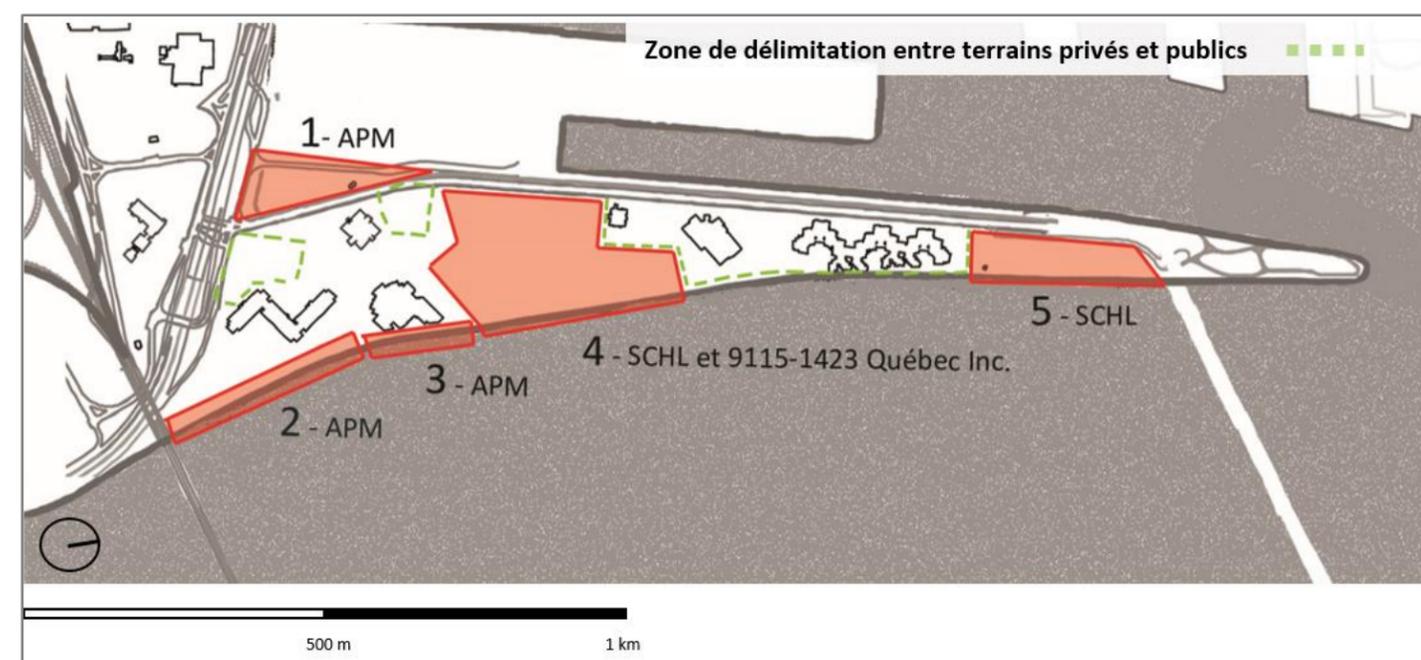


Figure 35 – Plan d'intégration et d'aménagement du PIBB (PIBB, 2021)

Il existe toutefois beaucoup d'autres parties prenantes ayant des intérêts sur le projet de la Cité culturelle. Pour les identifier, l'équipe stratégique de PIBB a consulté l'ensemble des mémoires déposés à l'OCPM. Les acteurs ayant des intérêts par mission, par territoire ou par règlement sur le site ont donc été répertoriés et caractérisés en fonction de leur type d'influence et de leur potentiel d'adhésion au projet (voir Annexe 5). Un sociogramme a ensuite été élaboré afin de retracer les liens unissant ces parties prenantes. Le sociogramme complet est présenté à l'Annexe 4. Nous présentons de façon sommaire chacune des catégories ici.

Parmi les acteurs qui risquent d'être favorables au projet levier, on retrouve la Ville de Montréal, la Société du Parc Jean-Drapeau ainsi que la Société du Vieux-Port de Montréal. Il y a lieu d'espérer que la plupart des acteurs économiques de Montréal appuieront le projet vu le potentiel récréotouristique et de développement commercial qui résultera de l'investissement initial.

Les acteurs qui risquent d'être défavorables au projet seront tout aussi incontournables dans la gestion du projet. Ceux-ci incluent l'Administration portuaire de Montréal (APM) et le Groupe de Montréal. Ce dernier souhaite la construction d'un stade de baseball et pourrait être intéressé par les mêmes espaces concernés par notre projet levier. Vu le caractère hautement hypothétique du projet de retour du baseball à Montréal, la résistance principale risque de provenir de l'APM. Cette dernière est en possession de terrains critiques au projet et souhaite maintenir la vocation industrialo-portuaire de ses terrains.

Les gouvernements fédéral et provincial sont notamment à convaincre. La stratégie de gestion de risques en traitera de manière plus détaillée mais, étant la source possible du financement du projet levier, notamment en ce qui concerne l'acquisition des terrains, un argument convaincant sera nécessaire afin d'assurer leur appui.

Finalement, l'aménagement de la nouvelle piste multifonctionnelle sur la rue Bridge et sur l'avenue Pierre-Dupuy pourrait également mobiliser plusieurs entreprises industrielles ou manufacturières qui utilisent actuellement ces voies pour le transport de marchandises. Des organismes à but non lucratif tels que Cargo Montréal ou Vélo Québec pourraient se mêler au débat en souhaitant défendre les missions qu'ils soutiennent.

Les stratégies de gestion des parties prenantes seront présentées de façon plus détaillée à la section 4.5.

4.4 RISQUES

L'exécution du projet levier comporte également plusieurs risques qu'il faut mitiger en fonction de leur importance et probabilité estimée. Ces risques seront évidemment en lien avec la gestion des parties prenantes décrite précédemment. Le tableau des risques et des mesures de mitigation est présenté à la Figure suivante.

Légende

5- Presque certaine	5- Très élevé	
4- Probable	4- Élevé	Risque très important
3- Possible	3- Modéré	Risque important
2- Peu probable	2- Faible	Risque peu important
1- Rare	1- Négligeable	

PLAN	TYPE DE RISQUE	RISQUE	PROBABILITÉ (P)	IMPACT (I)	IMPORTANCE DU RISQUE (P x I)	MESURES DE MITIGATION
Accessibilité et de mobilité	Stratégique/ Organisationnel	Réaménagement de Pierre-Dupuy: APM refuse de vendre le terrain no 1	3	3	9	Utiliser l'argument d'une mutualisation des stationnements.
	Stratégique/ Organisationnel	Difficulté d'accès en transport en commun jusqu'au site.	4	3	12	Création de navettes spéciales "express" à partir d'endroits stratégiques avec ARTM et STM.
	Financier/ Économique	Manque de financement de L'ARTM pour desserte additionnelle par la STM (contexte pandémie)	3	3	9	Démontrer que la nouvelle desserte est un investissement et pas une dépense auprès de la Ville de Montréal et du gouvernement du Québec.
	Technique	Conflits d'usages entre navette fluviale et bateaux à gros volume. Opposition d'APM	4	3	12	Étude techniques de plusieurs sites potentiels. Médiation et négociation avec la Ville de Montréal, la Société du Vieux-Port et APM.
	Technique	Conflits d'usages entre piste multifonctionnelle et camionnage. Opposition des acteurs.	3	2	6	Concertation et médiation avec les acteurs. Envisager la possibilité d'une voie centrale en alternance. Plan B : utilisation de la piste existante seulement.

Plan d'aménagement et d'intégration	Financier/ Économique	Manque de fonds publics municipaux pour acquisition des terrains #1, #2 et #3.	4	4	16	Instrumentalisation du 400e anniversaire de Montréal Possibilité de financement par la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) pour la Trame verte et bleue.
	Stratégique/ Organisationnel	Administration portuaire de Montréal ne souhaite pas vendre les terrains no1, no2 et no3.	3	4	12	Utiliser l'argument économique d'une mutualisation des stationnements qui réduira leurs coûts d'opération.
	Technique	Difficulté technique de construction de la passerelle en porte-à-faux (Fort débit)	4	2	8	Procéder à un mandat d'analyse technique et environnementale du site avant de définir les ententes avec les propriétaires
	Environnemental	Impact de l'aménagement de la passerelle sur l'habitat de la couleuvre brune.	4	3	12	Réduction de la portée de la passerelle ou de la plateforme.

Plan d'aménagement et d'intégration (suite)	Financier/ Économique	Manque de fonds publics pour l'acquisition des terrains #4 et #5.	3	5	15	Instrumentalisation du 400e anniversaire de Montréal Possibilité de financement par la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) pour la Trame verte et bleue.
	Stratégique/ Organisationnel	La SCHL et Ivanoé-Cambridge ne souhaitent pas vendre les terrains #4 et #5.	2	5	10	Organiser des événements au parc de Dieppe pour le faire connaître et augmenter l'appui citoyen pour le changement de zonage de ce terrain.
	Social	Opposition des résidents pour changement de zonage du terrain #4 et #5	4	2	8	Médiation et négociation. Argument d'amélioration de la qualité des espaces et désenclavement de leur secteur.
	Financier/ Économique	La Ville de Montréal refuse la création de nouveaux parcs vu les coûts additionnels pour l'entretien et la construction.	3	5	15	Promouvoir les retombées économiques liées au tourisme et au développement économique et culturel pour la Ville. Possibilité de financement par la CMM dans le cadre de la Trame verte et bleue.

cette éventualité, un important travail en amont sera nécessaire pour convaincre les décideurs politiques et gouvernementaux de l'intérêt du PDP et sa mise en chantier. Ici, le 400^e anniversaire de la Ville de Montréal agira comme un puissant argument : les gouvernements fédéral et provincial auront la possibilité d'offrir un legs à Montréal, de manière similaire à ce qui a été fait pour la ville de Québec en amont de 2008, et ainsi de s'offrir une publicité attractive dans la région métropolitaine. Par ailleurs, la CMM pourra être sollicitée, Montréal en étant le principal acteur, pour du financement visant à compléter la Trame verte et bleue sur l'île. L'argument récréotouristique servira également à convaincre tous les bailleurs de fonds de l'opportunité économique à long terme du projet.

De l'autre côté de la transaction immobilière, il existe également un risque important que les détenteurs des terrains clés pour le projet levier, l'Administration portuaire de Montréal (APM), la SCHL et Ivanhoé-Cambridge, ne veuillent pas se départir de leurs terrains. Le pôle culturel constituant une composante essentielle du projet levier, il sera important de mitiger ce risque en mettant de l'avant, d'abord, la réduction des coûts opérationnels de l'APM que permettrait une mutualisation des stationnements avec le MELS et la Cité culturelle. L'occupation de ces stationnements le jour et en soirée rendra leur utilisation bien plus efficace. En ce qui concerne la SCHL et Ivanhoé-Cambridge, des sociétés d'état, l'argument du 400^e de Montréal s'appliquera tout autant alors qu'ils pourraient être influencés par leurs gouvernements respectifs.

Un troisième risque significatif concerne les enjeux de mobilité du site. L'accès se fait aujourd'hui principalement en voiture plutôt qu'en transport collectif, notamment en raison de la difficulté d'accès du secteur et des transferts nécessaires. Dans la mesure où le transport collectif et actif sera à privilégier dans une optique de développement et de mobilité durable, il sera essentiel de voir à la création de navettes spéciales « express » à partir d'endroits stratégiques. À court et à moyen terme, l'utilisation de l'automobile pour se rendre au secteur restera forte. À cet effet, une mutualisation des stationnements avec les employeurs du secteur permettra d'absorber ce flux de déplacements vers la Cité culturelle, du moins en attendant que l'offre de service en transport collectif soit améliorée. De plus, ces stationnements pourront agir comme réserve foncière pour d'éventuels développements immobiliers additionnels.

Les risques relatifs à l'adhésion des parties prenantes au projet avaient également été soulevés à la section 4.3. La stratégie de mise en œuvre élaborée pour le projet levier prendra en considération l'ensemble de ces risques afin de les mitiger et d'assurer la complétion du projet selon l'échéancier prévu.

Parmi les risques qui méritent d'être mentionnés avec plus de détail, le plus important, tant dans sa probabilité que dans son impact, est le risque économique et financier. Si les fonds publics ne sont pas au rendez-vous pour l'acquisition de terrains nécessaires, le projet risque d'être mis sur la glace. Afin d'éviter

4.5 STRATÉGIE DE MISE EN ŒUVRE DU PROJET LEVIER

L'analyse des composantes de mobilité, d'accessibilité, d'aménagement et d'intégration du projet levier a permis aux équipes de PIBB d'identifier précisément les parties prenantes impliquées, leurs visions respectives et les risques associés à leur manque d'adhésion ou à leur opposition au projet levier. Cette analyse a également permis d'identifier des risques importants associés à l'achat de terrains et de changements de zonage qui sont essentiels au désenclavement et à la revalorisation de la Cité culturelle. Ainsi, pour que le projet de l'unité de paysage de la Cité culturelle soit réalisé le plus fidèlement à la vision paysagère du PDP, sa planification sera cristallisée par un programme particulier d'urbanisme (PPU) (voir section 4.5.2).

Advenant l'opposition de certaines parties prenantes influentes au moment du dépôt du projet de PPU, celles-ci pourraient entraîner des délais inconciliables avec le court échéancier planifié pour la réalisation du projet levier de la Cité culturelle. Pour que le projet accomplisse adéquatement son rôle de levier, celui-ci doit en effet être réalisé suffisamment rapidement pour insuffler le momentum de la mise en œuvre du PDP. L'équipe stratégie du PIBB a donc établi une stratégie de mise en œuvre du projet levier qui a pour objectif de permettre la réalisation du projet levier tout en maintenant l'adhésion des parties prenantes pour les phases subséquentes du PDP. Cette stratégie repose majoritairement sur un échéancier dans lequel on retrouve différents outils de gestion des parties prenantes.

4.5.2 OUTILS DE GESTION DES PARTIES PRENANTES

Un des outils de gestion des parties prenantes les plus importants est la **table de concertation** propre à l'unité de paysage de la Cité culturelle. Celle-ci sert à informer l'ensemble des parties prenantes, notamment les moins impliquées, de l'évolution du projet levier du début de l'étape d'initiation à la fin de l'étape de réalisation. Elle peut être convoquée à la demande des parties prenantes ou à l'initiative de PIBB. Le sommaire des outils de gestion des parties prenantes présenté à la Figure 36 montre notamment que la table de concertation est indépendante des autres outils.

Étape	Échéancier	Outil	
1. INITIATION	Avril 2021 à septembre 2022	Visionning	Table de concertation de la cité culturelle
		Études préalables	
		Règlement de contrôle intérimaire (RCI)	
		Rencontres préliminaires	
2. CONCERTATION	Octobre 2022 à décembre 2023	Sondage citoyen	
		Tables de médiation	
		Tables de négociation	
		Ententes de collaboration	
3. CONSOLIDATION	Janvier 2024 à avril 2025	Consultation publique	
		Signature des partenariats	
		Programme particulier d'urbanisme (PPU)	
		Aménagement transitoire	
4. RÉALISATION	Janvier 2025 à août 2028	Concours d'architecture et d'aménagement paysager	
		Programmation et suivi des chantiers	

Figure 36 – Sommaires des outils de gestion des parties prenantes (PIBB, 2021)

1. INITIATION

Comme mentionné à la section 4.2, l'étape d'initiation du projet levier est déjà entamée. En effet, en avril 2021, une séance de **visionning** avec des parties prenantes triées sur le volet a été tenue afin d'établir et de confirmer certains éléments de notre vision d'ensemble pour l'unité de paysage. L'équipe stratégie a pu rencontrer divers participants, dont les parties prenantes championnes et des organismes ayant des champs d'intérêt et de compétence plus spécifiques. Parmi ceux-ci, notons notamment Héritage Montréal, le Conseil Régional de l'Environnement de Montréal et la Chambre de commerce du Montréal métropolitain.

La réalisation d'**études préalables**, notamment pour caractériser les écosystèmes présents et les besoins en stationnement, vont nous permettre de développer une position claire et cohérente sur ces enjeux spécifiques. Les données recueillies pourront ensuite être utilisées pour guider l'élaboration du projet de PPU et les discussions que le PIBB aura avec les parties prenantes sur ces enjeux spécifiques.

Le **règlement de contrôle intérimaire (RCI)** est l'assise de notre stratégie réglementaire. Élaboré par les équipes opérationnelles, mais adopté par les élu.e.s, le RCI permet de figer la situation actuelle de l'unité de paysage. Pendant le temps de réflexion nécessaire à l'élaboration du PPU et à l'harmonisation de la réglementation en conséquence, il assure que les efforts de planification ne seront pas rendus vains par la réalisation de projets compromettant la portée des nouvelles orientations et règles d'aménagement et d'urbanisme que nous souhaitons définir. Ce faisant, l'annonce de la démarche du PPU par l'équipe de communications doit se faire en même temps que l'adoption du RCI par les élu.e.s.

À la suite de cette annonce, la tenue de **rencontres préliminaires**, en format bilatéral ou en petits groupes, permettra de présenter le projet de PPU qui aura été élaboré par PIBB. Ces rencontres permettront également de mettre en contact certaines parties prenantes afin qu'elles puissent commencer à discuter et à élaborer des positions communes. Les rencontres préliminaires seront aussi l'occasion de comprendre les inquiétudes des parties prenantes et d'en apprendre plus sur leurs attentes par rapport au projet levier.

2. CONCERTATION

Le lancement d'un **sondage citoyen** sur le projet de PPU en octobre 2022 marque le début de l'étape de concertation. S'adressant à la population générale, le sondage vise à acquérir des informations précieuses sur les inquiétudes et les attentes de la population quant au territoire et au projet de PPU le visant.

Les résultats de ce sondage permettront également de guider les équipes opérations dans la préparation des **tables de médiation** (voir Annexe 6). Bien que ces tables ne prennent que quelques jours, leur préparation prend en effet plusieurs mois puisqu'elles sont essentielles à la convergence des intérêts des parties prenantes. Chaque partie exprimera d'abord sa position initiale sur divers enjeux. L'objectif sera ensuite d'atteindre un maximum de consensus.

Les **tables de négociation** (voir Annexe 6) seront organisées par la suite afin de dégager des consensus sur des enjeux plus précis advenant un échec de la médiation. Il faut négocier en s'assurant de garder une adhésion maximale des parties prenantes à l'ensemble du projet. À cet effet, la table de concertation mentionnée ci-haut sera une avenue intéressante pour tenir informées les parties prenantes moins impliquées dans les négociations.

Le travail effectué lors des tables de médiation et de négociation vise à créer une ambiance favorable au développement de partenariats avec des parties prenantes championnes et à aboutir à des **ententes de collaboration**. Ces ententes non contractuelles sont importantes puisqu'elles indiquent la volonté de certaines parties prenantes ayant des prérogatives ou des pouvoirs découlant d'une loi habilitante de travailler de concert avec les équipes de PIBB. Ces « contrats moraux » indiquent aussi un appui à la vision développée pour l'unité de paysage.

3. CONSOLIDATION

L'étape de consolidation commence en janvier 2024 avec un exercice de **consultation publique** mené par l'Office de consultation publique de Montréal (OCPM) sur le projet de PPU. Tout le travail effectué dans les étapes d'initiation et de concertation vise à faire passer le projet rondement au travers de cet exercice. Il faut en effet éviter que des enjeux conflictuels soient soulevés pour la première fois durant cet exercice. L'objectif de l'exercice est de permettre à la population générale de comprendre en profondeur le projet et ses enjeux. Le projet de PPU sera ensuite ajusté afin de prendre en compte les recommandations de l'OCPM. Ces ajustements seront présentés aux parties prenantes concernées par ceux-ci lors d'ateliers de validation.

Les ajustements au projet de PPU pourraient entraîner la modification de certains partenariats développés à l'étape de concertation. Ce faisant, la **signature des partenariats** se fera probablement à la suite de quelques petits ajustements mineurs. Ces ententes contractuelles sont primordiales à la réalisation du projet levier puisqu'elles énoncent les devoirs et obligations de chacune des parties à l'entente dans l'atteinte d'objectifs communs.

L'adoption du **programme particulier d'urbanisme (PPU)** et d'un budget préliminaire par les élu.e.s viendra cristalliser dans la réglementation d'urbanisme la vision que les ententes de collaboration ainsi que les partenariats visent à atteindre. Le choix d'appuyer la stratégie réglementaire du projet levier sur un PPU n'est pas vain. En effet, le PPU permet de porter une attention particulière sur les plans économique, écologique et social propres à l'unité paysagère qu'est la Cité culturelle. Le PPU implique également que l'arrondissement de Ville-Marie, la Ville de Montréal et PIBB assument un leadership à l'égard du secteur afin d'influencer le processus de développement et de coordonner les actions des divers intervenants intéressés.

La conception et la réalisation d'un **aménagement transitoire** débuteront dès janvier 2025. Sa complétion est prévue pour le mois de mai 2025 afin que l'occupation et l'animation des terrains soient assurées de l'été 2025 au début des travaux.

4. RÉALISATION

Pendant ce temps, l'étape de réalisation commence en janvier 2025 avec le lancement d'un **concours d'architecture et d'aménagement paysager** pour le pôle culturel et le jardin maritime. Ce concours créera encore plus d'engouement pour le projet levier et lui offrira une belle visibilité alors que les élections municipales de 2025 approchent. Ces élections seront importantes puisque la phase 2 du PDP portant sur les unités de paysages du parc commémoratif de Victoriatown et du parc d'entreprises de Pointe-Saint-Charles doit commencer en 2026. Le jury sera composé d' élu.e.s de l'arrondissement de Ville-Marie et de la Ville de Montréal, de citoyens, de représentants d'Espace pour la vie et de la Société du Parc Jean-Drapeau et de professionnels des domaines de l'architecture et de l'aménagement paysager. Le lauréat du concours sera d'ailleurs sélectionné par le jury, puis approuvé par les élu.e.s en juin 2025.

La conception, la planification des appels d'offres, les demandes de permis et d'approbation ainsi que la programmation des chantiers sont des actions primordiales qui prendront un an. Ces actions permettront de mettre au point un budget final qui sera adopté par les élu.e.s. La réalisation des travaux durera 2 ans, soit de septembre 2026 à la fin août 2028. La **programmation et le suivi des chantiers** par les équipes opérationnelles est l'outil névralgique de l'étape de réalisation. Il faut absolument tenir au courant les parties prenantes de l'évolution de la programmation et de l'évolution des chantiers. L'objectif est de gêner le moins possible les activités des parties prenantes dans l'ensemble du secteur Bridge-Bonaventure. Il ne faut pas oublier que certaines parties prenantes se révéleront d'une grande importance dans la mise en œuvre des phases éventuelles du PDP. Le projet levier devrait être livré au mois d'août 2028.

4.5.3 LES ENTENTES DE COLLABORATION ET LES PARTENARIATS

Les ententes de collaboration et les partenariats sont au centre de la mise en œuvre du projet levier et la vision qu'ils visent à atteindre sera notamment cristallisée dans le PPU de la Cité culturelle.

1. MUTUALISATION DES STATIONNEMENTS

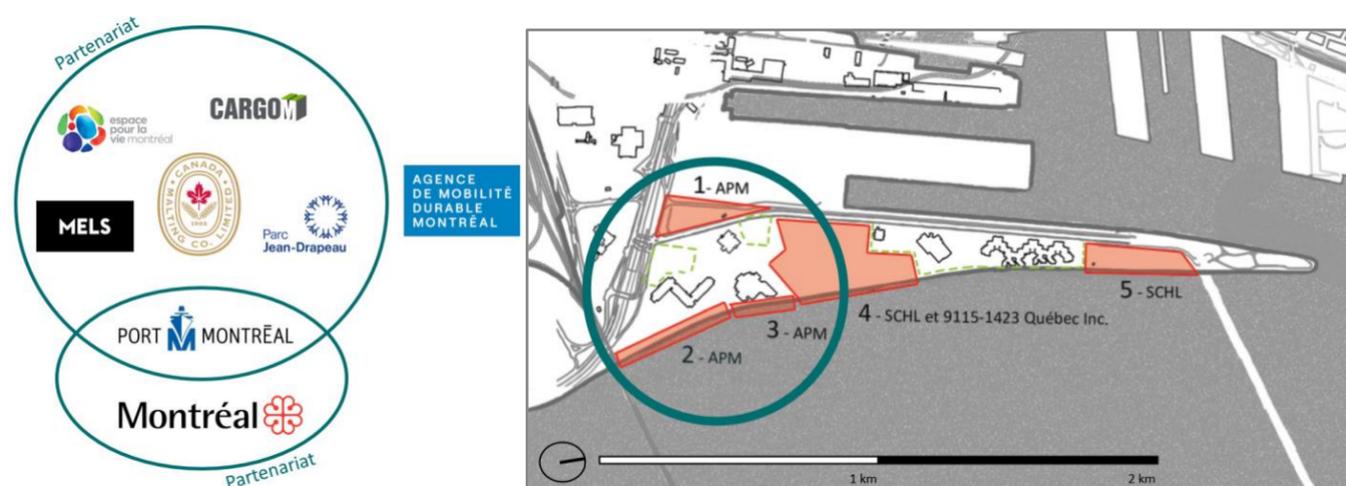


Figure 37 – Partenariats nécessaires à la mutualisation des stationnements (PIBB, 2021)

La mutualisation des stationnements doit être gagnante pour tous de manière à créer un enthousiasme pour le reste du projet chez les parties concernées. C'est l'utilisation optimale des stationnements et la diminution de la superficie qui y est associée qui sont l'objectif de cette action. Un partenariat est nécessaire entre les propriétaires et les usagers actuels et éventuels de ces stationnements. Les propriétaires des stationnements sont MELS et l'administration portuaire de Montréal (APM). Les usagers actuels incluent Cargo Montréal, Canada Malting, MELS et l'APM. Les usagers éventuels sont Espace pour la vie et la Société du Parc Jean-Drapeau. La gestion des nouveaux stationnements mutualisés devra être confiée à une organisation externe. Nous pensons que l'agence de mobilité durable de Montréal pourrait en faire un projet pilote.

La mutualisation des stationnements bénéficie à tous, mais particulièrement à l'APM. En effet, puisqu'elle est propriétaire de plusieurs stationnements, elle bénéficie d'une utilisation maximisée de ces espaces et pourrait même recevoir une redevance des utilisateurs au terme de la conclusion du partenariat. De plus, elle n'aurait pas à assurer la gestion quotidienne. Ce faisant, nous espérons qu'elle sera ouverte à conclure un partenariat avec la Ville de Montréal pour l'acquisition par la ville du terrain 1 nécessaire au réaligement de l'avenue Pierre-Dupuy et des terrains 2 et 3 nécessaires au Jardin maritime.

2. ACQUISITION DES TERRAINS 4 ET 5

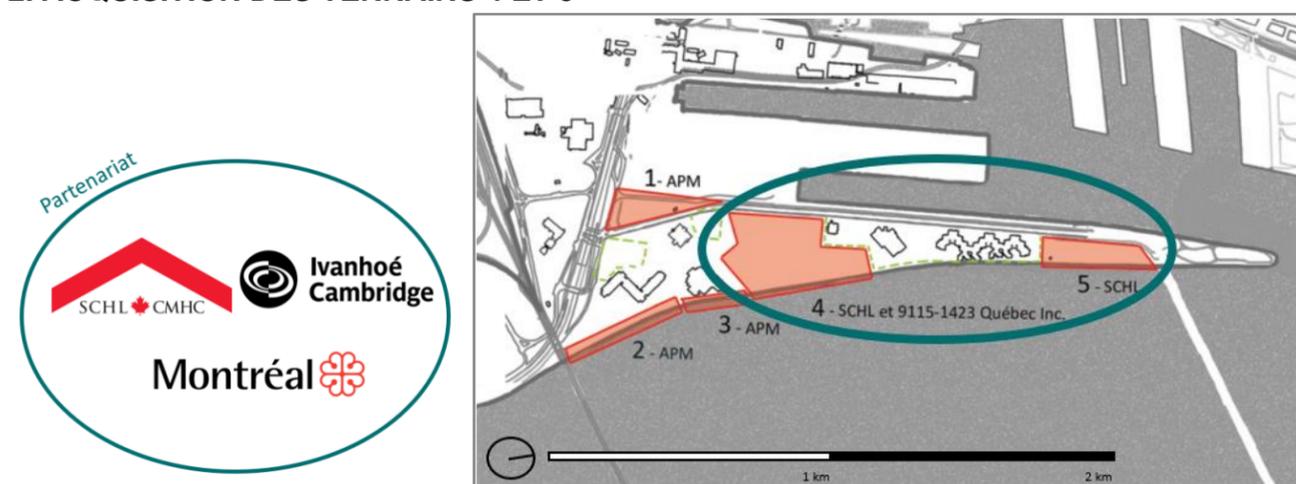


Figure 38 – Partenariat nécessaire à l'acquisition des terrains 4 et 5 (PIBB, 2021)

L'acquisition des terrains 4 et 5 passera par un contrat de gré à gré avec la SCHL dans le cas du terrain 5. Pour ce qui est du terrain 5, ce même type de contrat devra être conclut avec la SCHL et la compagnie 9115-1423 Québec Inc., soit Ivanhoé Cambridge.

3. FINANCEMENT



Considérant les cinq acquisitions de terrains comprises dans le plan d'aménagement et d'intégration, le financement est au cœur de la réalisation du projet levier. Un partenariat avec les gouvernements du Canada et du Québec ainsi qu'avec la Ville de Montréal est nécessaire. De plus, le programme d'aide financière pour les projets contribuant à la mise en place de la trame verte et bleue de la Communauté métropolitaine de Montréal est une autre avenue de financement pour les terrains faisant partie du Jardin maritime, soit les terrains 2, 3, 4 et 5.

Figure 39 – Partenariat nécessaire au financement (PIBB, 2021)

4. DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE, ENVIRONNEMENTAL ET CULTUREL

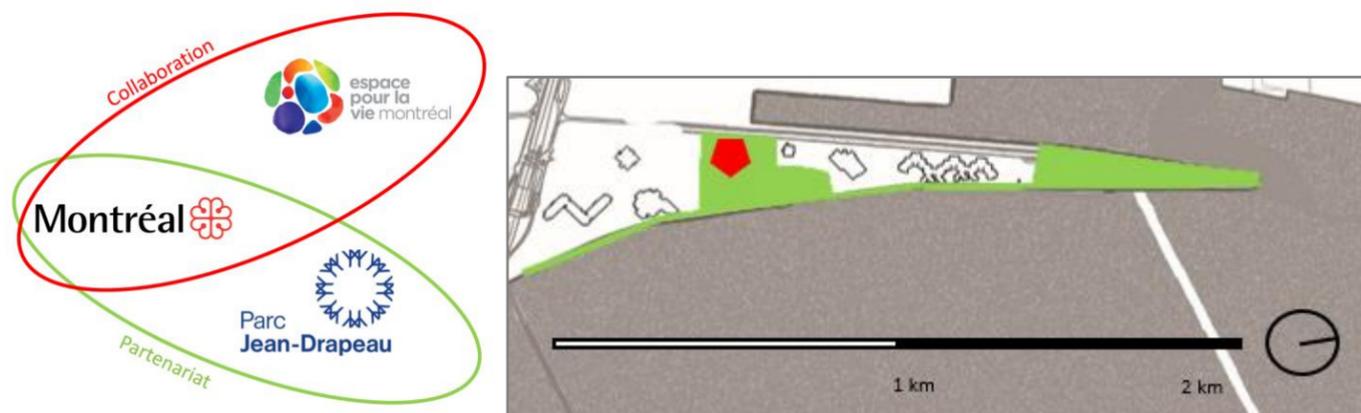
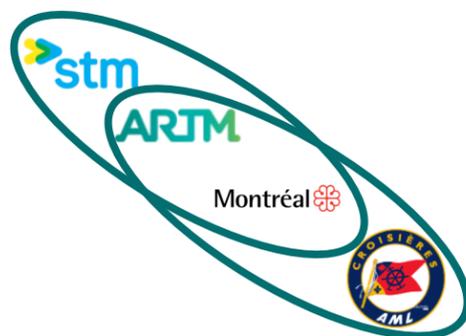


Figure 40 – Partenariat nécessaire au jardin maritime (en vert) et entente de collaboration nécessaire au pôle culturel (en rouge) (PIBB, 2021)

En ce qui a trait au développement économique, environnemental et culturel de l'unité de paysage, l'équipe de PIBB souhaite profiter des dynamiques déjà en place au niveau régional. Nous proposons que le pôle culturel fasse partie de l'ensemble muséal d'Espace pour la vie. Étant une société municipale, nous souhaitons avoir une entente de collaboration entre cette partie prenante et la Ville de Montréal qui vise la mise en œuvre du pôle culturel. Un partenariat entre la Ville de Montréal et le Parc Jean-Drapeau doit aussi intervenir pour le transfert des terrains 2, 3, 4 et 5 nécessaires au Jardin maritime.

5. DESSERTE DE TRANSPORT EN COMMUN

Nous désirons avoir la pleine collaboration de la STM et de l'ARTM pour améliorer la desserte en transport en commun dans le secteur. On parle de collaboration parce que ça reste la prérogative de la STM de choisir les modalités de cette nouvelle desserte.



Pour la desserte du secteur par la navette fluviale, un partenariat avec Croisières AML, l'actuel opérateur de la navette fluviale entre le Vieux-Port de Montréal, l'île Sainte-Hélène et la marina de Longueuil, est primordial. De plus, l'accord de l'ARTM est essentiel puisque la navette effectue un trajet reliant deux agglomérations, soit celle de Montréal et de Longueuil.

Figure 41 – Partenariat et entente de collaboration nécessaires à la desserte en transport en commun (PIBB, 2021)

6. LIMINARITÉ DES ESPACES PUBLICS ET PRIVÉS



Figure 42 – Ententes de collaboration nécessaires à la délimitation harmonieuse des terrains publics et privés (PIBB, 2021)

La délimitation claire, cohérente et esthétiquement harmonieuse de la limite entre les terrains publics et privés est importante. C'est la Société du Parc Jean-Drapeau qui sera l'acteur-clé quant à cet enjeu puisque les terrains publics qui touchent des terrains privés sont tous compris dans le Jardin maritime. Des ententes de collaboration à la pièce devront intervenir entre la Société du Parc Jean-Drapeau et les différents propriétaires locaux. Ces propriétaires sont l'APM, Espace pour la vie, MELS, le syndicat des propriétaires d'Habitat 67 et de Tropiques-Nord et le syndicat de la copropriété Profil-O. Ces ententes de collaboration sont primordiales à la cohésion de l'unité de paysage et à la mise en valeur du patrimoine de l'Expo 67. Des affiches comme celle que l'on retrouve actuellement sur le terrain 4 sont à proscrire (voir Figure 43).



Figure 43 – Affiche peu esthétique que l’on retrouve sur le terrain 4 afin d’indiquer qu’il s’agit d’une propriété privée (PIBB, 2021)

4.5.4 STRATÉGIE DE COMMUNICATION

L’équipe du PIBB considère que l’un des principaux enjeux dans la réalisation d’un grand projet urbain relève d’une stratégie de communication cohérente et planifiée simultanément au projet. Celle-ci devrait le rendre intelligible pour les personnes directement touchées par les changements ainsi pour le grand public. En effet, une fois que le projet apparaît dans l’arène publique, il est primordial d’encourager les actions qui permettent aux gens de se l’approprier rapidement. Ceci est d’autant plus important que ce projet se veut une signature pour la Ville de Montréal dans le cadre du 400^e anniversaire.

Ainsi, la stratégie de communication combine deux échelles temporelles. La première considère les impératifs liés à la réalisation du projet sur 21 ans, soit la durée complète de réalisation du PDP. La seconde considère plutôt les enjeux liés à la promotion du territoire et de ses nouveautés ainsi que ceux

liés à la gestion quasi quotidienne des besoins des parties prenantes directement touchées par les changements, soit la communication interne (voir Figure 44 et Annexe 7).

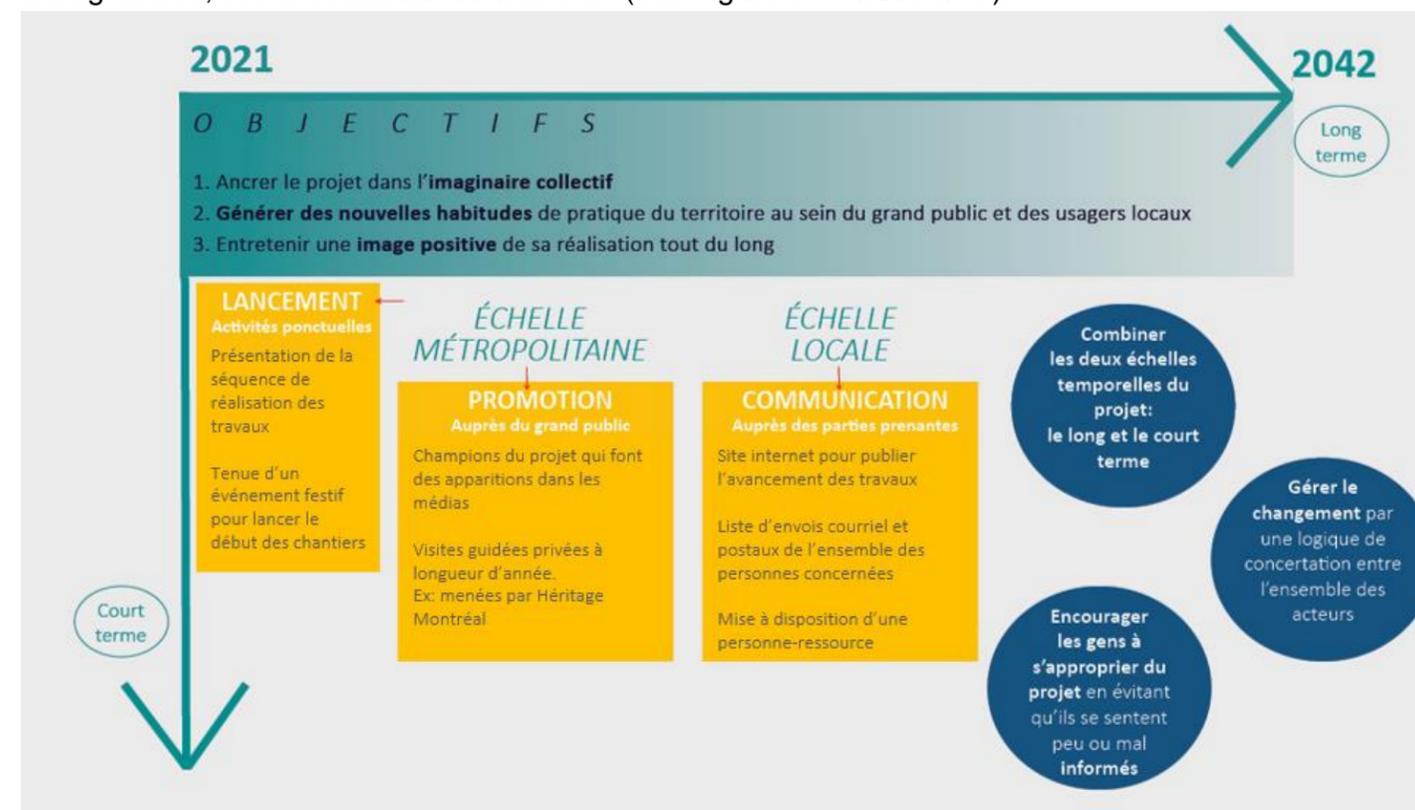


Figure 44 - Objectifs de la stratégie de communication (PIBB, 2021)

Le long terme et l’échelle métropolitaine

La stratégie de long terme est axée sur trois grands objectifs: ancrer progressivement le projet dans l’imaginaire collectif; générer des nouvelles habitudes de pratique du territoire, et ce, à longueur d’année de façon à réduire les enjeux liés à la saisonnalité; et entretenir une image positive de la réalisation du projet tout du long. La cible principale de cette première échelle temporelle est le grand public.

Étant un projet qui se réalise dans le cadre des célébrations du 400^e anniversaire de la fondation de la ville de Montréal, des activités festives devraient être organisées sur place pour le lancement et la clôture du projet. Cela permettra d’attirer une attention particulière sur le secteur. Tout au long des deux décennies

séparant ces deux événements festifs, on verra le déploiement d'activités ponctuelles visant à garder le momentum du projet et à entretenir son image positive.

Ces activités auront un rayonnement métropolitain et devraient être planifiées en conséquence. PIBB imagine que la publication annuelle de la séquence de réalisations ou de l'état de situation général des travaux dans les médias serait une action adéquate. Dans ce cadre, PIBB prévoit solliciter les champions du projet en tant qu'ambassadeurs. Ceux-ci seront appelés à faire des entrevues dans les médias où ils pourront partager les raisons qui les font adhérer au projet. On pourrait par exemple voir la Société du Parc Jean-Drapeau citer le fait que le secteur Bridge-Bonaventure sera maintenant praticable de manière agréable été comme hiver, notamment en transport actif. Les champions pourraient aussi participer activement à des visites guidées menées par eux-mêmes ou par des organismes experts tels qu'Héritage Montréal (pensons par exemple à leurs ArchitecTours (Héritage Montréal, 2019.)). Bien entendu, les actions peuvent prendre des formes et durées variables à condition que ces objectifs soient respectés.

De manière un peu plus ponctuelle, des séances d'information pourront être organisées au besoin. Ça sera le cas de la présentation du projet dans le cadre de l'exercice de consultation publique ou celui de la présentation des visuels finaux, une fois que la période de planification sera complétée.

Plusieurs de ces volets pourraient éventuellement être modifiés en fonction des nouveaux besoins et de circonstances particulières. À cet effet, PIBB devra faire preuve de beaucoup d'attention et de flexibilité vis-à-vis de l'ensemble d'acteurs concernés.

Le court terme et l'échelle locale

Le volet concernant le court terme s'adresse principalement aux personnes qui seront directement touchées par les travaux. Il s'agit d'actions réalisées sur une base continue. Ici, il est surtout question de les tenir informées de l'avancement des chantiers et des mesures de mitigation qui auront été mises en place par les équipes opérations.

Pour ce faire, PIBB prévoit la création d'un site internet dédié au projet qui devra être rigoureusement tenu à jour. De plus, une base de données et une liste d'envoi par courriel et par la poste de l'ensemble des acteurs concernés devront être mises en place dès le début. Ces données pourraient être organisées par unité de paysage. De cette façon ces personnes recevront les informations pertinentes en fonction de l'avancement des travaux. Finalement, il sera indispensable de mettre une personne-ressource à disposition. Celle-ci sera sollicitée au besoin pour toute requête en provenance des parties prenantes

privilegiées. Cette action devra être revue et ajustée lors de chaque nouvelle phase de réalisation du projet.

Cette structure est conçue de façon à instaurer un climat de confiance entre toutes les parties prenantes, car elle souligne l'esprit de collaboration et le travail en bonne intelligence. En fin de compte, il s'agit surtout d'une stratégie de gestion du changement basée sur une logique de concertation entre l'ensemble des acteurs concernés.

CONCLUSION

Le grand paradoxe de ce territoire est qu'il s'agit d'un espace central et stratégique au sein de la ville, mais qui ne semble pas utilisé de manière optimale du tout. Alors que les quartiers environnants se développent rapidement et formalisent leurs processus de planification urbaine (pensons à Griffintown ainsi qu'aux PPU de l'Île-des-Sœurs ou celui du Quartier de Faubourgs), Bridge-Bonaventure a une certaine pression de se réinventer rapidement.

Situé le long des berges du Saint-Laurent il a une identité unique reliée à l'histoire moderne de Montréal. Il compte plusieurs infrastructures majeures de transport routier, maritime et ferroviaire desservant les fonctions économiques de cette plaque tournante et entretenant le caractère essentiellement industriel que l'on observe actuellement. Globalement, ceci explique les raisons d'être du paysage très minéralisé d'un secteur qui « fonctionne » avant tout comme un lieu de passage et de stockage.

De plus, la majorité des lots appartiennent à des institutions publiques des trois paliers de gouvernement. Même si cela suggère une fragmentation difficile à surmonter, il s'agit probablement d'un des éléments les plus importants permettant le développement de son potentiel unique. Il est évident que ce nouveau territoire pourrait et devrait avoir un rayonnement régional et international d'importance.

Ainsi, la mise en place d'une trame verte et bleue se présente comme la colonne vertébrale autour de laquelle s'articulent les unités de paysage. En valorisant le caractère spécifique déjà présent de chacune d'entre elles, ce nouveau milieu de vie deviendrait une destination offrant une expérience unique tant pour les Montréalais que tout autre visiteur.

Cet exercice de montage de projet s'est réalisé entre janvier et avril 2021 dans le cadre de l'atelier de Gestion de projets – URB 6719 supervisé par M. Michel-Max Raynaud à l'Université de Montréal. Il s'agit d'une exigence partielle pour l'obtention de la maîtrise professionnelle en Urbanisme.

PUBLICATIONS DANS LA PRESSE

Pendant la réalisation de cet exercice de montage de projets, l'équipe de PIBB a été agréablement surprise par quelques annonces qui ont été faites par la Ville de Montréal et le gouvernement fédéral. En effet, celles-ci s'avèrent particulièrement convergentes au projet proposé dans cet exercice de planification urbaine.

Plus précisément, il s'agit de :

- L'intégration de la Biosphère située sur le Parc Jean-Drapeau à Espace pour la vie
 Compte Twitter de la Mairesse Plante, 12 avril 2021
 - https://twitter.com/Val_Plante/status/1381630794964291587

- L'interdiction de la circulation de voitures sur les îles Sainte-Hélène et Notre-Dame dans un horizon de 10 ans
 Journal La Presse, 14 avril 2021
 - <https://www.lapresse.ca/actualites/grand-montreal/2021-04-14/iles-sainte-helene-et-notre-dame/les-voitures-interdites-d-ici-10-ans.php>

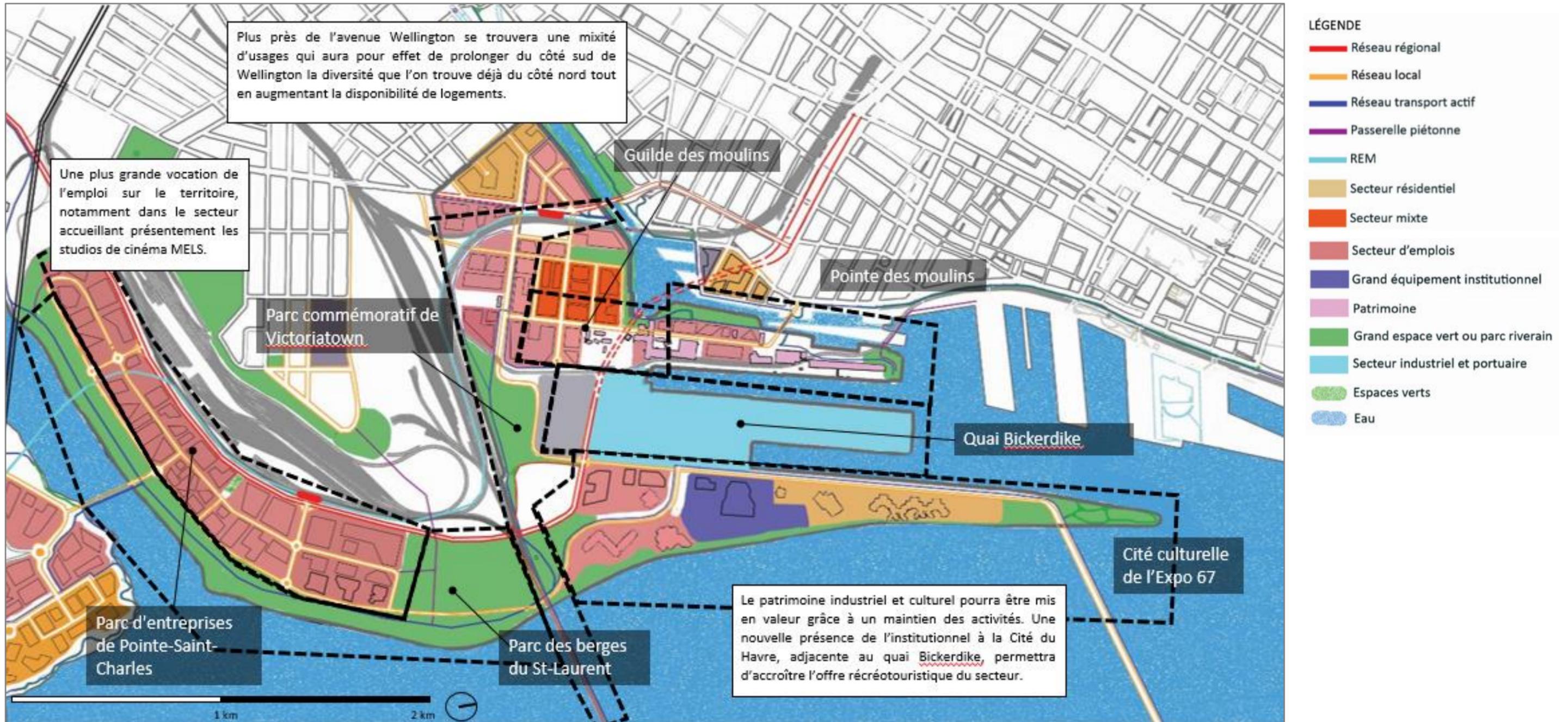
- L'intention d'Ottawa de céder sa portion de l'autoroute Bonaventure à la Ville de Montréal
 Journal Le Devoir, 20 avril 2021
 - <https://www.ledevoir.com/economie/599132/5-7-milliards-pour-les-jeunes>

ANNEXE 1 – PROFIL SOCIO-DÉMOGRAPHIQUE DU SECTEUR BRIDGE-BONAVENTURE

PROFIL SOCIODÉMOGRAPHIQUE DU SECTEUR À L'ÉTUDE					
Par région de tri d'acheminement					
Région de tri d'acheminement (Recensement de 2016)	Secteur à l'étude		Secteurs avoisinants		
	Bridge-Bonaventure et Pointe St-Charles	Griffintown, Cité du Havre, Cité multimédia et Vieux-Port	Petite Bourgogne	Île-des-Sœurs	Verdun
	H3K	H3C	H3J	H3E	H4G
Population	14919	10877	11071	20461	29488
Superficie (km ²)	4.44	4.85	1.10	3.80	2.79
Densité (hab/km ²)	3358	2242	10083	5390	10588
Âge moyen	38	36.8	38.9	44	39.2
Revenu moyen annuel (\$)	\$45,832	\$102,100	\$41,968	\$85,437	\$35,437
Revenu médian (\$)	\$28,143	\$75,414	\$24,932	\$47,941	\$28,566
Valeur moyenne des logements	\$419,246	\$425,865	\$445,620	\$575,749	\$335,369
Taille moyenne des ménages privés (personnes par logement)	1.9	1.6	2.1	2.1	1.9
Caractéristiques du ménage					
- Propriétaires	2450	3570	1855	5575	4095
- Locataires	5195	2645	3150	4065	11325
- Copropriétés	1875	5440	1800	4175	3425
- 1 chambre à coucher	2655	3090	1530	2760	5690
- 2 chambres à coucher	3125	2540	2005	4165	6915
- 3 chambres à coucher	1335	405	1065	2000	2140
- 4 chambres à coucher	405	30	315	550	570
Type d'habitation majoritaire:					
- Appartement dans un immeuble de moins de cinq étages	4795		2710		13950
- Appartement dans un immeuble de cinq étages ou plus		5365		5700	
Situation d'activité: population active					
- Taux d'activité (%)	66.8%	80.1%	59.6%	64.3%	69.2%
- Taux d'emploi (%)	61%	75.3%	52.3%	58.6%	63.3%
- Taux de chômage (%)	9%	6.1%	12.4%	8.8%	8.5%
Taux de diplomation					
- Aucun certificat; diplôme ou grade	2540	260	1390	775	4310
- Diplôme d'études secondaires ou attestation d'équivalence	2220	940	1780	2265	4690
- Certificat; diplôme ou grade d'études postsecondaires	7775	8135	5685	13705	16250
Première langue officielle parlée	Français	Français	Français	Français	Français

Sources: Statistique Canada, Recensement 2016; Codes postaux, Cybo.com, 2021

ANNEXE 2 – DÉTAIL DES AFFECTATIONS DU SOL DU PDP



ANNEXE 3 – BALISES D'AMÉNAGEMENT DES UNITÉS DE PAYSAGE

Guilde des moulins

Espace Verre, Montréal
 Trip Advisor, 2021

Minoterie ADM
 ADM, 2019

Station de pompage Riverside
 Google maps, 2021

Mill city Museum (Minneapolis)
 ADM, 2019

Bassin Peel
 Virginie Gauvin, 2021

Pointe des moulins

Vue sur Habitat 67, Montréal
 OCPM, 2019

Canada Maltage, Montréal
 Virginie Gauvin, 2021

Convoyeur de grains
 OCPM, 2019

Quai de la Pointe-du-Moulin, Montréal
 OCPM, 2019

Quai Bickerdike

Navette fluviale, Montréal
 Radio Canada, 2020

La Place des canotiers, Québec
 Le Journal de Québec, 2017

Stationnement des canotiers, Québec
 Doucet Lestage, 2017

Harbourfront Centre, Toronto
 Harbourfront Centre, 2019

La Place des canotiers, Québec
 Le Journal de Québec, 2017

Cité culturelle

Vestiges de l'Expo 67 Montréal
 OCPM, 2019

Navette fluviale, Montréal
 Radio Canada, 2020

Théâtre extérieur, Cornwall England
 The Discoverer, 2020

Terrasse Vieux-Terrebonne
 Voir.ca, 2018

Théâtre Cogéco, Trois-Rivières
 Amphithéâtre Cogéco 2021

Passerelles en porte-à-faux
 Ville de Montréal, 2015b

Parc commémoratif de Victoriatown

Monument commémoratif Irlandais, Montréal
 Irish Canadian Famine Research, 2014

Irish Hunger Memorial, NYC
 Peter Aaron, 2017

Pont Victoria, Montréal
 MCCQ, 2013

Parc des berges du Saint-Laurent

Projet The Crossing, Washington D.C.
 Archello, 2014

Abri extérieur, Edmonton (AB)
 Winter cities association, 2017

Ski de fond – Baie Saint-Paul
 Ville de Baie-Saint-Paul, 2018

Parc Frédéric-Back, Montréal
 Ville de Montréal, 2017

Promenade Champlain Québec
 Doucet Lestage, 2008

Parc d'entreprises de Pointe-Saint-Charles

Passerelle Simone de Beauvoir, Paris
 Euroden (compte Twitter), 2019

Passerelle, Longueuil
 Radio Canada, 2017

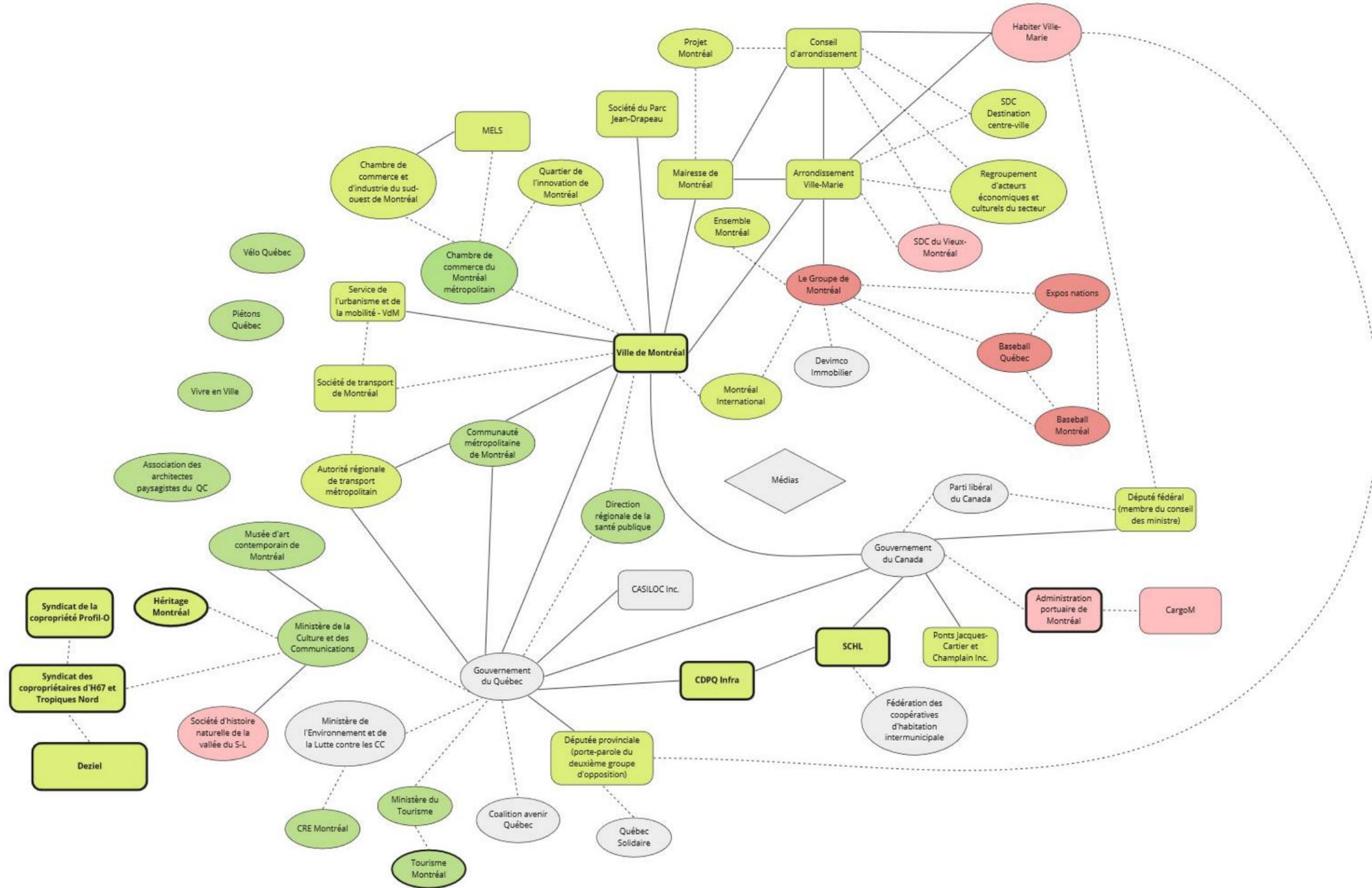
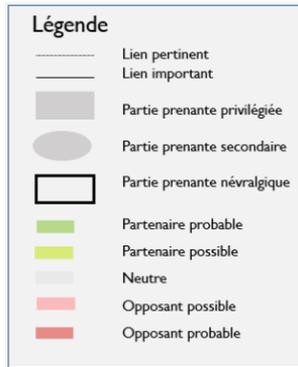
Possible station du REM sur la rue Notre-Dame Est, Montréal
 CDRQ Infra, 2020

Parc de la Vilette, Paris
 Philippe Guignard, 2018

Campus Apple projeté, Londres
 Gallagher, 2019

Boul. Robert-Bourassa, Montréal
 Le Presse Canadienne, 2015

ANNEXE 4 – SOCIOGRAMME DES PARTIES-PRENANTES DU PROJET LEVIER



ANNEXE 5 – CLASSIFICATION DES PARTIES PRENANTES – PROJET LEVIER DE LA CITÉ CULTURELLE

PALIER D'INTERVENTION	NOM	ACRONYME	SECTEUR D'ACTIVITÉ	INTÉRÊT PRINCIPAL	Politique non-officiel	Politique officielle - Législatif	Financier	Foncier	Technique	Citoyen	Organisationnel	CATÉGORIE DE PARTIE PRENANTE	NIVEAU DE PARTENARIAT
Fédéral	Gouvernement du Canada	GC	Gouvernement	Intérêts des canadiens		X	X		X		X	Secondaire par règlement	Neutre
Fédéral	Administration portuaire de Montréal	APM	Dév. économique portuaire	Conserver le statu quo / Développer un volet touristique	X		X	X	X		X	Privilégiée	Opposant possible
Fédéral	Société canadienne d'hypothèque et de logement	SCHL	Finance				X	X	X		X	Privilégiée	Partenaire possible
Fédéral	Parti Libéral du Canada	PLC	Politique		X					X	X	Secondaire par intérêt	Partenaire possible
Fédéral	Marc Miller, député de Ville-Marie-Le-Sud-Ouest-Île-des-Sœurs (membre du cabinet des ministres)	MILLER	Politique		X					X		Privilégiée	Partenaire possible
Fédéral	Les Ponts Jacques-Cartier et Champlain Incorporée	PJCCI	Infrastructure	Assurer la sécurité des accès au pont Champlain			X	X	X		X	Privilégiée	Partenaire possible
Provincial	Ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques	MELCC	Gouvernement	Protection de l'environnement		X	X		X		X	Secondaire par règlement	Neutre
Supra municipal / métropolitain	Autorité régionale de transport métropolitain	ARTM	Transport	Planifier les transports de la métropole	X	X	X		X		X	Secondaire par règlement	Partenaire possible
Provincial	Gouvernement du Québec	GQ	Gouvernement	Intérêts des québécois		X	X		X		X	Secondaire par intérêt partagé	Neutre
Provincial	CASILOC inc.	LOTO	Société d'état	Rentabilité	X		X	X			X	Privilégiée	Neutre
Provincial	Direction régionale de la santé publique - Montréal	DRSP	Santé	Favoriser la santé de la population	X		X		X		X	Secondaire par règlement	Partenaire probable

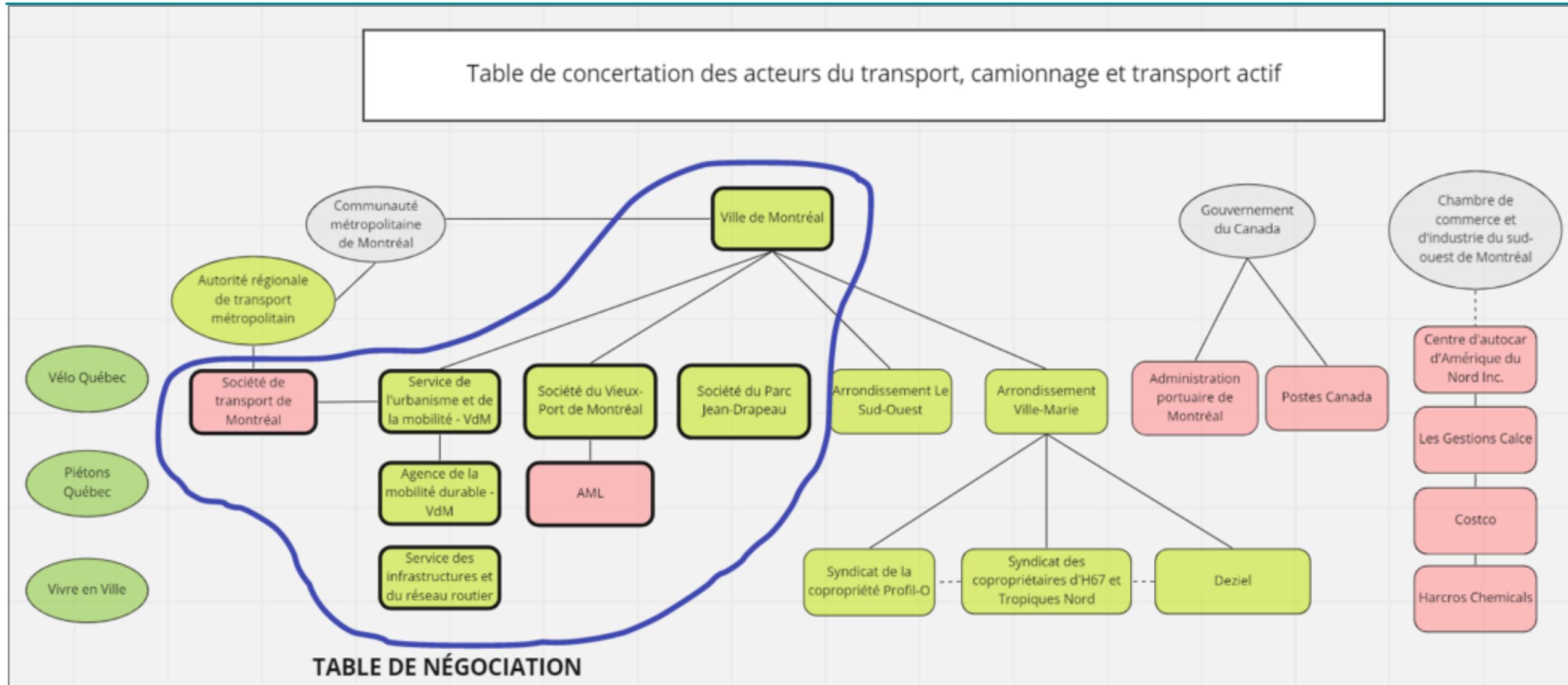
Supra municipal / métropolitain	Communauté métropolitaine de Montréal	CMM	Aménagement	Étendre la trame verte et bleue	X	X	X		X		X	Secondaire par territoire	Partenaire probable
Provincial	Ministère du Tourisme	MT	Tourisme	Développement touristique		X	X		X		X	Secondaire par règlement	Partenaire probable
Provincial	Ministère de la Culture et des Communications	MCCQ	Culture	Protection et mise en valeur du patrimoine		X	X		X		X	Secondaire par territoire	Partenaire probable
Provincial	CDPQ Infra	CDPQ Infra	Transport	Développer le Réseau électrique métropolitain	X		X	X	X		X	Privilégiée	Partenaire possible
Provincial	Manon Massé, députée de Sainte-Marie-Saint-Jacques (porte-parole de la deuxième opposition)	MASSÉ	Politique		X					X		Privilégiée	Partenaire possible
Provincial	Québec Solidaire	QS	Politique		X					X	X	Secondaire par intérêt	Neutre
Provincial	Coalition Avenir Québec	CAQ	Politique		X					X	X	Secondaire par intérêt	Neutre
Municipal	Ville de Montréal	VDM	Gouvernement	Planification du territoire		X	X	X	X		X	Privilégiée	Partenaire possible
Municipal	Conseil d'arrondissement - Ville-Marie	C.Arr.VM	Politique	Élection	X					X		Privilégiée	Partenaire possible
Municipal	Arrondissement Ville-Marie	Arr.VM	Gouvernement	Planification du territoire		X	X		X		X	Privilégiée	Partenaire possible
Municipal	Montréal International	MTLINTL	Dévelop. économique	Rentabilité à long terme	X				X		X	Secondaire par intérêt partagé	Partenaire possible
Municipal	Projet Montréal	PM	Politique	Rempporter les élections municipales	X					X	X	Secondaire par intérêt partagé	Partenaire possible
Municipal	Ensemble Montréal	EM	Politique	Rempporter les élections municipales	X					X	X	Secondaire par intérêt partagé	Partenaire possible
Municipal	Mairesse de Montréal	M.VDM	Politique	Élection	X					X		Privilégiée	Partenaire possible
Municipal	Service de l'urbanisme et de la mobilité - Ville de Montréal	SUM	Gouvernement	Planification du territoire			X		X		X	Secondaire par territoire	Partenaire possible

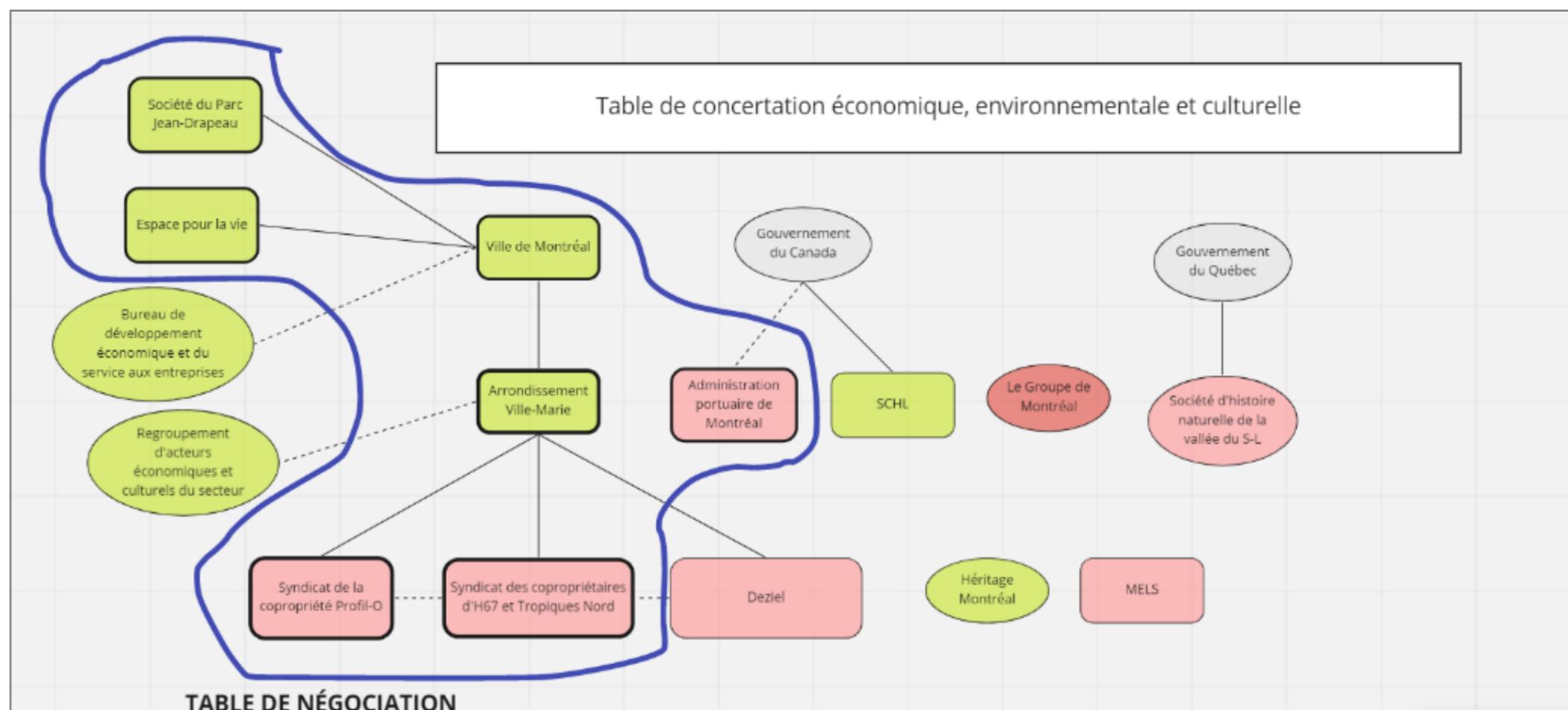
Municipal	Société du Parc Jean-Drapeau	PJD	Service public	Récréo-touristique non-rentable	X			X	X		X	Secondaire par territoire	Partenaire possible
Municipal	Société de transport de Montréal	STM	Transport	Opérer le transport en commun de l'Agglomération de Montréal			X		X		X	Secondaire par territoire	Partenaire possible
Privé à but lucratif	Devimco Immobilier	DEVIM	Immobilier	Rentabilité	X		X		X		X	Secondaire par intérêt partagé	Partenaire possible
Privé à but lucratif	Le Groupe de Montréal (Retour de la MLB à Montréal)	MLB	Sport	Rentabilité	X					X	X	Secondaire par intérêt partagé	Opposant probable
Privé à but lucratif	Médias	MÉDIA	Communications	Rentabilité	X					X		Secondaire par intérêt partagé	Neutre
Privé à but lucratif	MELS	MELS	Communications	Rentabilité	X			X			X	Privilégiée	Partenaire possible
Privé à but lucratif	Deziel	DEZIEL	Inconnu	Rentabilité				X				Privilégiée	Partenaire possible
Privé à but non lucratif	Association des architectes paysagistes du Québec	FCIM	Patrimoine et environnement	Valorisation environnementale et patrimoniale	X				X		X	Secondaire par intérêt partagé	Partenaire probable
Privé à but non lucratif	Syndicat des copropriétaires d'Habitat 67 et Tropiques Nord (Les ensembles résidentiels de Habitat 67 et Tropiques Nord)	67TN	Asso. de résidents	Valorisation environnementale, culturelle et sociale	X			X		X		Privilégiée	Partenaire possible
Privé à but non lucratif	Musée d'art contemporain de Montréal	MACM	Patrimoine	Protection du patrimoine	X		X		X	X	X	Secondaire par intérêt partagé	Partenaire probable
Privé à but non lucratif	Conseil régional de l'environnement de Montréal	CRE-MTL	Environnement	Protection de l'environnement	X		X		X	X	X	Secondaire par intérêt partagé	Partenaire probable
Privé à but non lucratif	Société d'histoire naturelle de la vallée du Saint-Laurent	SHNVSL	Environnement	Conservation de l'habitat naturel de la couleuvre brune	X				X		X	Secondaire par intérêt partagé	Opposant possible
Privé à but non lucratif	Vélo Québec	VQ	Mobilité	Développement environnement favorable aux vélos	X		X		X	X	X	Secondaire par intérêt partagé	Partenaire probable

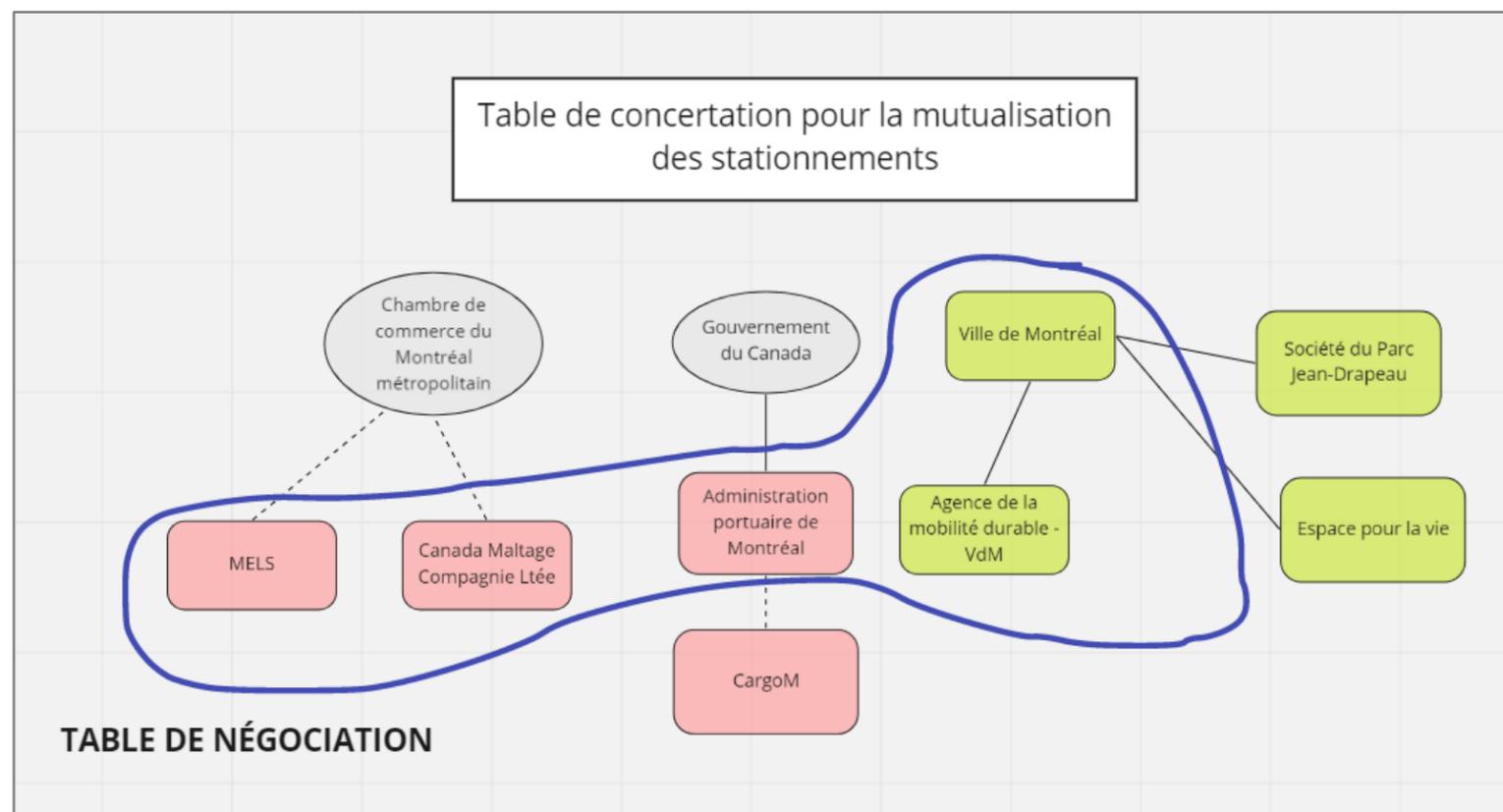
Privé à but non lucratif	Piétons Québec	PQ	Mobilité	Développement environnement favorable aux piétons	X		X		X	X	X	Secondaire par intérêt partagé	Partenaire probable	
Privé à but non lucratif	Habiter Ville-Marie	HVM	Habitations	Développement du logement social dans Ville-Marie, amélioration de la qualité de vie	X				X	X	X	Secondaire par territoire	Opposant possible	
Privé à but non lucratif	Vivre en Ville	VEV	Aménagement	Développement urbain durable	X				X	X	X	Secondaire par intérêt partagé	Partenaire probable	
Privé à but non lucratif	Héritage Montréal	HÉRIT	Patrimoine	Protection et conservation du patrimoine	X				X	X	X	Secondaire par intérêt partagé	Partenaire possible	
Privé à but non lucratif	Quartier de l'innovation de Montréal	Qi	Économique	Dév. économique et académique	X		X		X		X	Secondaire par territoire	Partenaire possible	
Privé à but non lucratif	Chambre de commerce et d'industrie du sud-ouest de Montréal	CCISOM	Économique	Développement économique	X						X	Secondaire par intérêt partagé	Partenaire possible	
Privé à but non lucratif	Chambre de commerce du Montréal métropolitain	CCMM	Économique	Développement économique	X						X	Secondaire par intérêt partagé	Partenaire probable	
Privé à but non lucratif	Société de développement commercial du Vieux-Montréal	SDCVM	Dévelop. économique	Développement économique	X				X		X	Secondaire par territoire	Opposant possible	
Privé à but non lucratif	Société de développemnr commercial Destination centre-ville	#N/A	Dévelop. économique	Développement économique	X				X		X	Secondaire par territoire	Partenaire possible	
Privé à but non lucratif	Tourisme Montréal	TM	Tourisme	Développement de services et produits touristiques	X		X		X		X	Secondaire par intérêt partagé	Partenaire probable	
Privé à but non lucratif	Expos nations / Baseball Québec / Baseball Montréal	EXPO	Sport	Équipement culturel							X	X	Secondaire par intérêt partagé	Opposant probable
Privé à but non lucratif	Syndicat de la copropriété Profil-O	Profil-O	Asso. de résidents	Défense des intérêts des résidents du secteur					X		X	Privilégiée	Partenaire possible	
Privé à but non lucratif	Regroupement d'acteurs économiques et culturels du secteur	RAEC	Économique et culturel	Appuyer les Forges de Montréal	X				X		X	Secondaire par territoire	Partenaire possible	
Privé à but non lucratif	Fédération des coopératives d'habitation intermunicipale	FECHIMM	Logement social et abordable	Dvpt. Logement social et abordable	X						X	X	Secondaire par intérêt partagé	Neutre

Privé à but non lucratif	CargoM – Grappe métropolitaine de logistique et transport de Montréal	CARGOM	Asso. de compagnies de transport	Défense des intérêts des entreprises de transport	X				X		X	Secondaire par intérêt partagé	Opposant possible
---------------------------------	---	--------	----------------------------------	---	---	--	--	--	---	--	---	--------------------------------	-------------------

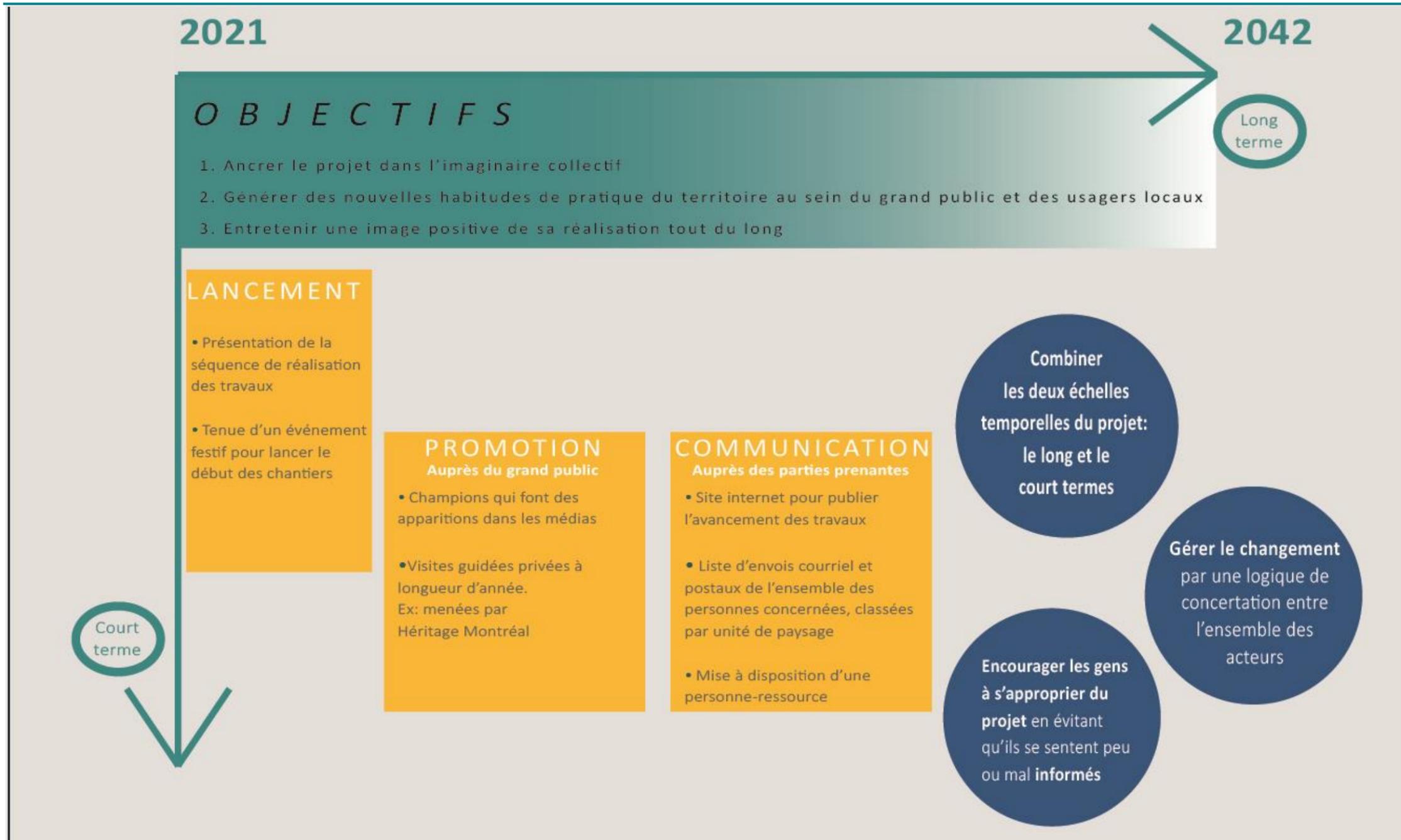
ANNEXE 6 – COMPOSITION DES TABLES DE MÉDIATION ET DE NÉGOCIATION







ANNEXE 7 – COMPOSANTES DU PLAN DE COMMUNICATION



LISTE DES RÉFÉRENCES

- Action-Gardien. (2019). Mémoire d’Action-Gardien, la Corporation de développement communautaire (CDC) de Pointe-Saint-Charles. Office de consultation publique de Montréal dans le cadre des consultations portant sur la mise en valeur du secteur Bridge-Bonaventure, Montréal. https://ocpm.qc.ca/sites/ocpm.qc.ca/files/pdf/P103/8-38_action_gardien_memoire_et_projet_collectif.pdf
- ADM Agri-Industries Company. (2019). Le moulin sous l’enseigne. Office de consultation publique de Montréal dans le cadre des consultations portant sur la mise en valeur du secteur Bridge-Bonaventure, Montréal. https://ocpm.qc.ca/sites/ocpm.qc.ca/files/pdf/P103/8-12_adm.pdf
- Administration portuaire de Montréal. (s. d.). Où étaient localisées les premières activités portuaires à Montréal ? Consulté 23 avril 2021, à l’adresse <https://www.port-montreal.com/fr/le-port-de-montreal/nouvelles-et-evenements/nouvelles/carnet-de-bord/premieres-activites>
- APM. (2019). Opinion écrite déposée par l’Administration portuaire de Montréal. Office de consultation publique de Montréal dans le cadre des consultations portant sur la mise en valeur du secteur Bridge-Bonaventure, Montréal. https://ocpm.qc.ca/sites/ocpm.qc.ca/files/pdf/P103/8-21_administration_portuaire_de_montreal.pdf
- Bourgeois, P.-A. (2019). Conservation des habitats d’intérêt de la couleuvre brune dans le secteur Bridge- Bonaventure. 11.
- Bruxelle, M. (2020, mai 8). La navette fluviale Longueuil-Montréal annulée. Radio-Canada. <https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/1701100/navette-longueuil-vieux-port-annulee-aml-surprise>
- Caisse de dépôt et placement du Québec. (2020, décembre 18). REM de l’Est : Double emploi et cicatrice. Radio-Canada. <https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/1758049/rem-est-nord-ligne-verte-train-srb-cdpq-artm>
- Cogeco. (2021). Amphithéâtre Cogeco—Spectacles à Trois-Rivières. Amphithéâtre Cogeco. <http://www.amphitheatrekogeco.com/amphitheatre>
- Cousineau, A. (2009). Projet bassin Peel - Une réflexion en profondeur pour la réussite des grands projets s’impose. Journal Le Devoir, 22 juin 2006. Repéré à <https://www.ledevoir.com/opinion/idees/112138/projet-bassin-peel-une-reflexion-en-profondeur-pour-la-reussite-des-grands-projets-s-impose>
- Daoust Lestage. (2008). Promenade Samuel-de Champlain /. Arch daily. <https://www.archdaily.com/10080/promenade-samuel-de-champlain-consortium-daoust-lestage-williams-asselin-ackaoui-option-amenagement>
- Daoust Lestage. (2017). Place des Canotiers | Espace public. <https://daoustlestage.com/project/place-des-canotiers-espace-public/>
- Digby, M.-C. (2017, août 3). Irish Hunger Memorial in NYC reopens after €4.5m renovation. <https://www.irishtimes.com/life-and-style/abroad/irish-hunger-memorial-in-nyc-reopens-after-4-5m-renovation-1.3174771>
- Eïd, N. (2010). Le cas du projet de déménagement du Casino de Montréal au bassin Peel - L’importance de la concertation en amont des grands projets urbains. Revue Urbanité. Hiver 2010, p. 27-29. Repéré à : <https://www.google.ca/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=&cad=rja&uact=8&ved=2ahUKEwibm6rA05XwAhWKqpUCHaw1CsAQFjAAegQIBRAD&url=https%3A%2F%2Fouq.qc.ca%2Fwp-content%2Fuploads%2F2018%2F04%2F2010-01-h.pdf&usq=AOvVaw3PDKe0c7JIHv-SXvVFDCil>.
- Expo 67 : Cité du Havre # 1. (s. d.). [Blog]. Expo 67. Consulté 4 mars 2021, à l’adresse http://expo67.morenciel.com/fr/cartes/cite_du_havre_1.php
- Gallagher, W. (s. d.). Construction delays leave Apple’s iconic London Battersea offices in doubt. Apple insider. Consulté 5 février 2021, à l’adresse <https://appleinsider.com/articles/18/09/22/construction-delays-leave-apples-iconic-london-battersea-offices-in-doubt>
- Terrains contaminés—Loi et règlements, Règlement sur la protection et la réhabilitation des terrains (2003). <https://www.environnement.gouv.qc.ca/sol/terrains/loi-reg.htm#reglement>
- Groupe Rousseau Lefebvre. (2015). Aménagement d’un parc linéaire sur les berges du fleuve Saint-Laurent entre le pont Champlain et le pont Victoria [Rapport synthèse].
- Guignard, P. (2018). Parc de la Vilette—Air Images 9. <https://demirelsimay.wordpress.com/2020/06/12/parc-de-la-villette/parc-de-la-villette-2018-philippe-guignard-air-images-9/>
- Héritage Montréal. (2019, octobre 3). Mémoire déposé par Héritage Montréal. Office de consultation publique de Montréal dans le cadre des consultations portant sur la mise en valeur du secteur Bridge-Bonaventure, Montréal. https://ocpm.qc.ca/sites/ocpm.qc.ca/files/pdf/P103/8-91-1_transcription.pdf
- Héritage Montréal. (s.d.). Les visites guidées ArchitecTours. Repéré à : <https://www.heritagemontreal.org/activite/architectours/>
- Irish canadian famine research, A. (s. d.). An Irish Memorial at the Black Rock. Irish canadian famine research. Consulté 5 février 2021, à l’adresse <https://irishcanadianfamineresearcher.wordpress.com/2014/06/27/an-irish-memorial-at-the-black-rock/>

- Irish monument park foundation. (2019). The Black Rock—A story of the past with a promise of a future. Office de consultation publique de Montréal dans le cadre des consultations portant sur la mise en valeur du secteur Bridge-Bonaventure, Montréal. https://ocpm.qc.ca/sites/ocpm.qc.ca/files/pdf/P103/8-53_montreal_irish_monument_park_foundation_inc.pdf
- Journal de Québec, E. (2017, juin 11). Le maire Labeaume veut d'autres projets pour «redonner le fleuve aux citoyens». Journal de Québec. <https://www.journaldequebec.com/2017/06/11/le-maire-veut-dautres-projets-pour-redonner-le-fleuve-aux-citoyens>
- La Presse canadienne. (2015, décembre 19). Bonaventure : Un boulevard urbain «spectaculaire» pour entrer à Montréal. La Presse canadienne. <https://www.lapresse.ca/actualites/montreal/201412/19/01-4829732-bonaventure-un-boulevard-urbain-spectaculaire-pour-entrer-a-montreal.php>
- MCCQ. (s. d.). Pont Victoria. Répertoire du patrimoine culturel du Québec. Consulté 23 avril 2021, à l'adresse <https://www.patrimoine-culturel.gouv.qc.ca/rpcq/detail.do?methode=consulter&id=190922&type=bien>
- Musée McCord. (s. d.). Montréal, ville industrielle, 1850-1896. Consulté 23 avril 2021, à l'adresse http://collections.musee-mccord.qc.ca/scripts/viewobject.php?section=18&Lang=2&tourID=VQ_P2_14_FR&seqNumber=17
- OCPM. (2020). Liste de documentation pour secteur Bridge-Bonaventure. <https://ocpm.qc.ca/fr/bridge-bonaventure/documentation>
- Parc Canada. (2019). Lieu historique national du Canal-de-Lachine. Office de consultation publique de Montréal dans le cadre des consultations portant sur la mise en valeur du secteur Bridge-Bonaventure, Montréal. https://ocpm.qc.ca/sites/ocpm.qc.ca/files/pdf/P103/8-79_parcs_canada.pdf
- Radio Canada. (2017, novembre 22). Nouveaux problèmes avec la passerelle de Longueuil. Radio Canada. <https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/1068707/nouveaux-problemes-passerelle-longueuil>
- Statistique Canada. (2016). Recensement de 2016.
- The Discoverer. (2020). The 7 Most Breathtaking Outdoor Theaters in Europe. <https://www.thediscoverer.com/blog/outdoor-theaters-in-europe/XylfGNugygAGS2k4>
- Tourisme Montréal. (2017, septembre 20). Surf à Montréal : Suivez la vague. Tourisme Montréal. <https://www.mtl.org/fr/experience/surf-montreal-suivez-la-vague>
- Trip Advisor. (2021). Espace Verre (Montréal) : 2021 Ce qu'il faut savoir pour votre visite. Tripadvisor. http://fr.tripadvisor.ca/Attraction_Review-g155032-d8864430-Reviews-Espace_Verre-Montreal_Quebec.html
- Ville de Baie-Saint-Paul. (2019). Virée Nordique de Charlevoix : 42 km en ski de fond le long du fleuve. Pinterest. <https://www.pinterest.com/pin/471963235951596974/>
- Ville de Montréal. (2015). Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal. http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=9517,133997570&_dad=portal&_schema=PORTAL
- Ville de Montréal. (2016). Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal [Document]. Ville de Montréal. http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=2761,3096534&_dad=portal&_schema=PORTAL
- Ville de Montréal. (2019). Document d'information—Consultations de l'OCPM Bridge-Bonaventure.
- Voyagez futé. (2019). Intégrer la mobilité durable au secteur Bridge-Bonaventure. Office de consultation publique de Montréal dans le cadre des consultations portant sur la mise en valeur du secteur Bridge-Bonaventure, Montréal.
- Winter Cities Association. (s. d.). Winter design Guidelines—Transforming Edmonton into a Great Winter City. Consulté 5 février 2021, à l'adresse https://www.edmonton.ca/city_government/initiatives_innovation/winter-design-guidelines.aspx