



SECTEUR BRIDGE BONAVENTURE

Rapport final

AME 6917 – Hiver 2021

Montage & gestion de projets d'aménagement

Michel Max Raynaud Ph.D. – Université de Montréal

KADIDIA
BA

CONOR
DESANTIS

GABRIEL
MONTANO

ANTOINE
LE GUERRIER

SOMMAIRE EXÉCUTIF

Le projet d'aménagement du secteur Bridge-Bonaventure piloté par la société ad hoc le Croissant du Havre vise avant tout la création d'emplois sur un secteur grandement sous-utilisé près du centre-ville de Montréal. Le développement du secteur fut l'objet d'une consultation publique en 2019 et le présent document reprend beaucoup des sujets couverts par cette consultation afin de guider nos propositions à travers le montage de projets d'aménagement.

L'objectif du développement du secteur proposé se divise en trois projets. Le premier concerne le développement d'un pôle d'emploi au croisement des rues Bridge et Riverside. Il vise à créer « Le Carrefour des Artisans », un site de destination intégré au cadre bâti patrimonial qui valorise les activités de fabrication déjà présentes sur le secteur. Il s'agit aussi de créer un milieu de vie qui relie les parcours touristiques et cyclistes entre le canal Lachine, le vieux port de Montréal, et l'île Sainte-Hélène. Le projet s'inscrit dans un effort de répondre aux besoins de la population locale et de mettre en valeur ce secteur fortement sous-utilisé.

Les deux autres projets, « La Nouvelle Cité du Cinéma » et « Le TechnoHavre », consistent en le développement de deux autres pôles d'emploi dans le Parc d'entreprise de la Pointe-Saint-Charles

(PEPSC). Ces deux projets visent donc la consolidation des activités cinématographiques et de technologies de l'information (TIC) déjà présentes sur le site ainsi que la création d'un pôle axée sur la recherche et l'innovation dans le domaine des technologies vertes.

Ces trois projets nécessitent toutefois des changements importants dans les infrastructures de transport du secteur. Le volet « transport » du développement vise donc à créer une connexion entre le PEPSC et ses secteurs limitrophes, augmenter la desserte en transport en commun, réduire l'achalandage automobile et optimiser le camionnage dans le secteur. Il s'inscrit dans la volonté de la Ville de Montréal d'augmenter la part modale en transport en commun et de mieux utiliser les espaces déjà urbanisés.

Quatre orientations ont guidé les propositions d'aménagement :

1. Mise en valeur des activités industrielles et économiques ;
2. Intensification de l'usage des espaces sous-utilisés ;
3. Favoriser une offre de transport multimodale ;
4. Favoriser un cadre de vie de qualité.

TABLE DES MATIÈRES :

1. Mise en situation	5	4.2. Carrefour des Artisans – Projet Levier	23
1.1. Localisation du secteur	5	4.3. TechnoHavre	25
1.2. Consultation Publique	6	4.4. Nouvelle Cité du Cinéma	26
1.3. Mandat	6	4.5. Réaménagement des transports	27
2. Analyse du Contexte urbain	6	4.6. Parties prenantes	30
2.1. Contexte géographique et affectation du sol	6	5. Mise en Œuvre	33
2.2. Contexte historique et composantes identitaires	7	5.1. Phasage	33
2.3. Évolution de la morphologie urbaine	10	5.2. Sous-phasage Carrefour des Artisans	34
2.4. Contexte socio-démographique	11	5.3. Risques et mitigations	34
2.5. Contexte industriel	12	5.4. Outil réglementaire	41
2.6. Sols contaminés	13	5.5. Croissant du Havre	43
2.7. Absence d'espaces publics	14	5.6. Communication et gestion des parties prenantes	46
2.8. Terrains sous-utilisés	14	5.6.1. Stratégie de communication	46
2.9. Transport, mobilité et accessibilité	15	5.6.2. Plan de communication externe	46
2.10. Filières économiques	15	5.6.3. Gestion de parties prenantes	47
2.11. Propriétaires fonciers	16	6. Conclusion	50
2.12. Swot	17	7. Bibliographie	51
3. Cadre réglementaire	19	8. Annexe	53
3.1. Orientations municipales	19	Annexe A. Tableau des parties prenantes	53
3.1.1. Éléments Pan-Montréalais	19	Annexe B. Illustration des secteurs d'intervention des phases ..	54
3.1.2. Document d'arrondissement	19	Annexe C. Tableau détaillé du phasage du projet	56
3.2. Dispositions réglementaires actuelles	20	Annexe D. Illustration des étapes et sous-phases du Carrefour des Artisans 67	
4. Plan d'aménagement	21		
4.1. Vision d'ensemble	21		

TABLE DES FIGURES :

Figure 1-1: Localisation du secteur Bridge-Bonaventure	5
Figure 1-2: Division du territoire en six sous-secteurs.....	5
Figure 2-1: Affectation du sol.....	7
Figure 2-2: Plan d'utilisation du sol - Goose Village –	8
Figure 2-3: 1846 – Carte de James Cane, BANQ	10
Figure 2-4: 1879 – Atlas of the city and Island of Montreal. Hopkins, H.W., BANQ	10
Figure 2-5: 1903 -Map of the city of Montreal, Chas. E. and Goad, BANQ	10
Figure 2-6: 1925 - Photographie aérienne - Archives de la Ville de Montréal	10
Figure 2-7: 1949 – Plan généraux de l'occupation de la ville de Montréal, Archives de la ville de Montréal	10
Figure 2-8: 2002 – Google earth.....	10
Figure 2-9: Bâtiments à vocation industriels.	13
Figure 2-10: Terrains contaminés.	14
Figure 2-11: Espaces publics sur le secteur.	14
Figure 2-12: Terrains sous-utilisés. Données ouvertes ; Google earth.	15
Figure 2-13: Grandes barrières physiques et visuelles.	15
Figure 2-14: Principales filières économiques présentes sur le secteur.	16
Figure 2-15: Grands propriétaires fonciers du secteur en 2019	16
Figure 4-1 Plan d'aménagement d'ensemble.....	22
Figure 4-2 Rendu satellite de la zone d'étude (réalisé dans Cities Skylines).....	23
Figure 4-3 Résumé des sous-projets phares	23

Figure 4-4 - Rendu de Carrefour par Cities Skylines. Notez les rues piétonnes, la verdure, l'architecture de densité moyenne du site (réalisé dans Cities Skylines)	24
Figure 4-5 Mélange d'architecture nouvelle et ancienne, comme l'Espace Verre présenté ci-dessus dans le Carrefour (réalisé dans Cities Skylines)	24
Figure 4-6 Construction de bâtiments commerciaux sous le viaduc au Carrefour (réalisé dans Cities Skylines)	25
Figure 4-7 Diagramme de Venn de sous domaine des TIC et Technologies Vertes (données : ÉTS, 2019)	25
Figure 4-8 Rendu de la Nouvelle Cité du Cinéma. Construction d'un plus grand nombre de studios, intégration des espaces piétonniers et des espaces verts dans la réalisation (réalisé dans Cities Skylines)	26
Figure 4-9 – Desserte en transport en commun, Montréal (STM, 2021)	27
Figure 4-10 - Diagramme de deux lignes de bus prévues pour la zone d'étude, ainsi que l'emplacement de la station REM Goose Village (réalisé dans Cities Skylines)	27
Figure 4-11 - Exemple d'arrêts de bus après les feux de circulation (réalisé dans Cities Skylines)	28
Figure 4-12 - Exemple de boulevard urbain, le boulevard Bonaventure, réalisé dans Cities Skylines. Il met en évidence la construction du boulevard au niveau du sol, la création d'espaces verts et de voies piétonnes (réalisé dans Cities Skylines)	28
Figure 4-13 - Exemple de station REM Goose Village. La station sera idéalement surélevée, pour une meilleure intégration avec la ligne REM surélevée existante (réalisé dans Cities Skylines).....	29
Figure 4-14 - Diagramme mettant en évidence le changement entre l'organisation actuelle des STM et REM et notre proposition.	29

Figure 4-15 Rôle des parties prenantes selon leur intérêt et leur influence	30
Figure 4-16 Sociogramme	32
Figure 5-1 Phasage sommaire	33
Figure 5-2 Phasage détaillé (1-2)	35
Figure 5-3 Phasage détaillé (3-6)	36
Figure 5-4 Sous-phasage du Carrefour des Artisans (Phase 2).....	37
Figure 5-5 Problématiques et secteur(s) d'implantation du PPU et du PIIA	41
Figure 5-6 Proposition de PDUES, PIIA et PPU pour l'élaboration des sous-projets.....	43
Figure 5-7 Logo du Croissant du Havre	44
Figure 5-8 Schématisation du logo du croissant du Havre	44
Figure 5-9 Propriétaires visés par les négociations (Phase 2 – Étape 10)	48
Figure 5-10 Propriétaires visés par les négociations (Phase 2 – Étape 20)	48
Figure 8-1 Illustration des secteurs d'intervention des phases	55
Figure 8-2 Illustration des étapes et sous-phases du Carrefour des Artisans	71

TABLE DES TABLEAUX

Tableau 2-1 SWOT du secteur Bridge-Bonaventure	18
Tableau 5-1 Risques et mitigations.....	38
Tableau 8-1 Matrice des parties prenantes du secteur Bridge-Bonaventure	53
Tableau 8-2 Tableau détaillé du phasage du projet	56

1. MISE EN SITUATION

1.1. Localisation du secteur

Le secteur Bridge-Bonaventure se trouve au centre de l'île de Montréal. Il est stratégiquement situé entre le centre-ville, le Vieux-Port et deux accès structurants à la rive sud de Montréal, soit les ponts Champlain et Victoria. Sa localisation centrale et sa connectivité à la rive sud fait de lui un terrain très convoité et un des derniers territoires sous-utilisés aux abords du centre-ville de Montréal.

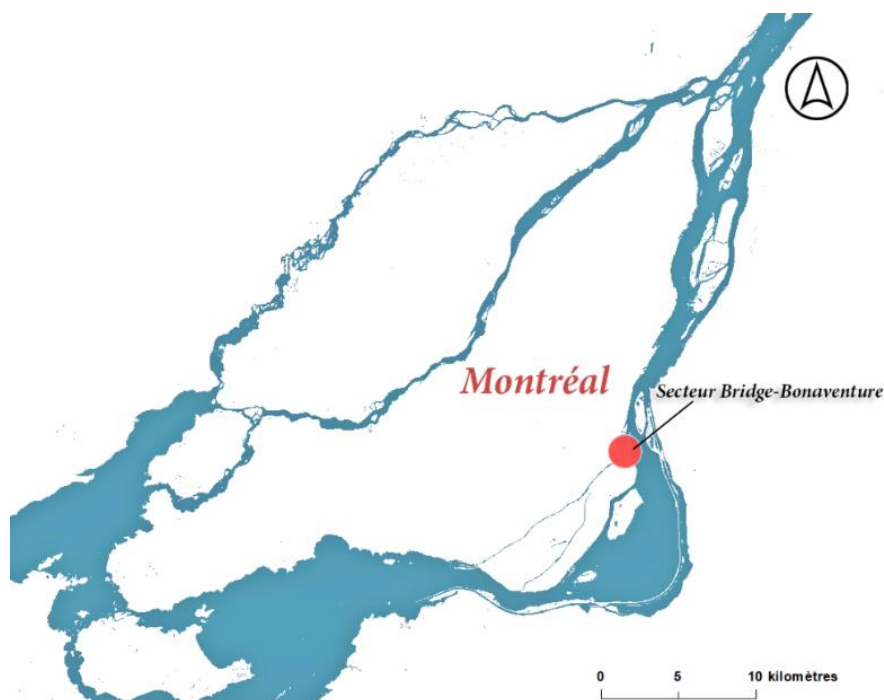


Figure 1-1: Localisation du secteur Bridge-Bonaventure
Ville de Montréal - Données ouvertes

Le secteur à l'étude est un très grand territoire de 2.3 km² de superficie qui chevauche deux arrondissements, soit le Sud-Ouest et Ville-Marie. Il est circonscrit entre le quartier Pointe-Saint-Charles, le canal Lachine et le Fleuve Saint-Laurent. Le secteur peut être divisé en six sous-secteurs :

- Triangle Saint-Patrick;
- Bridge-Wellington;
- Pointe du Moulin;
- Quai Bickerdike;
- Cité du Havre;
- Parc d'entreprise Pointe-Saint-Charles (PEPSC).

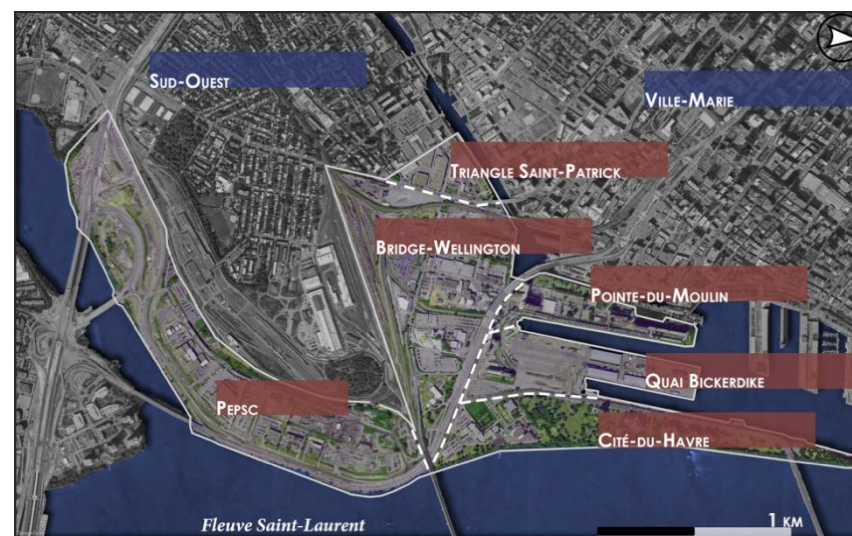


Figure 1-2: Division du territoire en six sous-secteurs
Google maps

1.2. Consultation Publique

Les projets décrits dans ce document sont inspirés des mémoires déposés à l'office de consultation publique de Montréal (OCPM) lors de la consultation publique de 2019. Cette dernière, menée afin d'identifier les désirs des acteurs locaux pour ce secteur en transformation a suscité beaucoup d'intérêts et a soulevé de nombreux enjeux, défis, opinions, souhaits et propositions d'aménagement pour ce vaste territoire. Certaines idées dévoilées lors de la consultation ont ainsi été retenues afin de constituer un projet urbain d'envergure dont les étapes seront décrites dans ce document. Ce qui suit manifeste donc un effort d'application des principes de la participation citoyenne dans le processus d'aménagement.

1.3. Mandat

La Ville de Montréal nous a ainsi mandatés de proposer un projet d'aménagement dans l'optique de créer plus d'emplois dans le secteur. Les aménagements proposés ont ainsi comme principal objectif la création d'emploi locaux en développant un site de destination pensé par les participants à la consultation publique susmentionnée. Le présent document décrira donc le processus du montage de projet réalisé par notre équipe dans le but de remplir le mandat qui nous a été donné par la Ville.

2. ANALYSE DU CONTEXTE URBAIN

2.1. Contexte géographique et affectation du sol

Le site à l'étude est caractérisé par une discontinuité de sa forme urbaine, une faible densité d'activité et un encadrement de pauvre qualité. La trame viaire et le cadre bâti sont épars et fragmentés. Le secteur au complet présente des stationnements à ciel ouvert qui ont une très grande emprise au sol. Loin d'une trame orthogonale, le réseau viaire du secteur est discontinu et est grandement affecté par la présence de plusieurs limites. L'autoroute Bonaventure divise le secteur d'Est en Ouest et empêche une connectivité entre les partis Nord et Sud. La gare de Triage du CN impose aussi une limite importante entre le secteur et les quartiers limitrophes et nuit au développement d'usages plus sensibles à ses alentours.

Le sous-secteur de la Pointe-du-Moulin accueille des activités industrielles lourdes susceptibles d'entrer en conflit avec une potentielle implantation d'usages sensibles, et est caractérisé par la présence de Silos à grains inscrits dans le patrimoine historique de la Ville.

L'unique zonage résidentiel du site se trouve dans le sous-secteur de la Cité-du-Havre. Il s'agit des complexes résidentiels de l'habitat 67, Tropiques Nord et Profil-O.

Les sous-secteurs Bridge-Wellington, PEPSC et Pointe-du-Moulin sont affectés secteur d'emplois, à l'exception de l'emprise au sol des chemins de fer du Canadien National (CN). Le quai Bickerdike est occupé par l'Administration Portuaire de Montréal (APM) et est donc affecté « grande emprise ou grande infrastructure publique ».



Figure 2-1: Affectation du sol
(Ville de Montréal, 2020)

Le cadre bâti du sous-secteur du PEPSC est quasi inexistant, cinq édifices, dont le plus haut est d'environ 15 mètres de hauteur occupent le vaste territoire d'environ 456 000 mètres carrés. Plus de la moitié de la superficie du PEPSC est donc sous-utilisée.

Le sous-secteur Bridge-Wellington est caractérisé par une faible emprise au sol, un cadre bâti peu dense et un faible encadrement. Il est aussi ponctué de grands stationnements à ciel ouvert qui nuisent à l'utilisation optimale de ce secteur convoité.

2.2. Contexte historique et composantes identitaires

L'occupation du territoire remonte aux débuts de l'époque de la colonie. Les communautés religieuses l'exploitent alors à des fins agricoles et d'élevages d'oies (Centre d'histoire de Montréal, 2015). Les occupants y installeront des moulins à vents et hydrauliques sur la pointe du Moulin. La rue Wellington sert alors de route principale entre la cité de Montréal et le village de Lachine.

L'année 1821 marque le début du chantier de construction du canal Lachine. Les ouvriers qui travaillent sur le chantier seront logés aux alentours et des nouvelles industries s'installent aux abords du canal après son ouverture en 1825. Des nouveaux noyaux de populations se logeront ensuite près des industries. Le secteur est dès lors une plaque tournante du transport maritime international.

Le milieu du 19^e siècle est marqué par une importante vague d'immigration majoritairement irlandaise qui entraîna avec elle une épidémie de typhus. Afin d'accueillir et de soigner les malades, des baraques seront construites près de l'actuelle rue Bridge et un cimetière sera aussi aménagé dans le secteur.

Cette même période sera encore plus importante pour l'activité du secteur alors que d'importantes infrastructures de transport et industriels seront construites. Il s'agit principalement de

l'agrandissement du canal de Lachine, qui comprendra de nouveaux bassins, des écluses, un système d'énergie hydraulique et des cales sèches (1843 à 1848), l'implantation des ateliers ferroviaires du Grand Tronc (1853), et la construction du pont Victoria (1860).

Ces nouvelles installations mettent de la pression sur les besoins d'espaces du secteur. Il sera alors agrandi à travers des phases de remblayage dans le Fleuve Saint-Laurent. Entre 1860 et 1960 environ, le lit du Fleuve de la partie sud de Pointe-Saint-Charles (aujourd'hui le PEPSC) se voit progressivement remplacé par un remblai qui servira ensuite de dépotoir. Les terres agricoles se voient aussi devenir la propriété de la compagnie du Grand Tronc, et le secteur devient de plus en plus industriel.

La première trame urbaine du secteur se dessine dans les années 1840s et 1850s et se limite aux rues Mill, Wellington, Saint-Patrick, Columban, Saint-Étienne (aujourd'hui Bridge) et de la Ferme. La rue Mill offre un second lien entre le centre-ville de l'époque et Pointe-Saint-Charles. Les habitations ouvrières se font tranquillement remplacer par des activités industrielles.

Entre 1879 et 1959, le secteur voit le développement du quartier Goose Village (Village-aux-oies), aujourd'hui disparu. Ce dernier se situait entre les rues Bridge et Riverside, au sud de la rue Mill. Les habitants sont surtout des ouvriers des ateliers du Grand Tronc ou des

industries du Canal. Le quartier se forme autour des rues Forfar, Conway, Britannia et Menai. Sa population est majoritairement d'origine italienne ou irlandaise, avec une minorité de Canadiens français.



Figure 2-2: Plan d'utilisation du sol - Goose Village –
Archives de la Ville de Montréal

Le développement du réseau ferroviaire se poursuit et le Canal de Lachine est agrandi encore une fois. Les activités du port de Montréal se consolident avec la construction du quai Bickerdike, et les dangers

d'inondations poussent la Ville à y aménager une station de pompage (Riverside) ainsi que la jetée Mackay (entre 1887 et 1898).

Dans la première moitié du 20^e siècle, le secteur verra un renouvellement de son cadre bâti industriel. On y construit l'élévateur à grains no 5 et ses silos en 1905 ainsi qu'une banque et une caserne de pompier (aujourd'hui maison de l'Espace Verre). Le secteur sera animé par la traite d'animaux vivants, et leur commerce, des enclos, des écuries, une piste de course et un hôtel. Au début du 20^e siècle, certaines de ces installations seront remplacées par des abattoirs et une usine de transformation de la viande (Canada Packers et ensuite Maple Leafs).

Le quartier de Village-aux-Oies sera rasé en 1964 pour faire place au boulevard Bonaventure et à l'Autostade construits en 1966 en vue de l'Exposition universelle de 1967. L'avenue de l'Expo 67 occasionnera aussi une dernière phase de remblayage de la rive du Fleuve ainsi que l'élargissement de la jetée Mackay pour faire place aux installations de l'Expo, dont le musée d'art et Habitation 67. L'avenue Pierre Dupuy et le pont de la Concorde sont aussi aménagés pour l'évènement, et l'Autoparc Victoria (aujourd'hui le PEPSC) voit le jour pour accueillir les visiteurs venus en automobile. L'Autoparc sera ensuite recyclé pour une courte durée en une piste d'atterrissage pour les petits avions avant de devenir le PEPSC. L'Autostade sera détruit en 1977 et fera place au poste Viger d'Hydro-Québec.

L'arrêt des activités aux ateliers du CN, à l'usine de Maple Leafs ainsi qu'à l'élévateur de grains no 5 contribue ensuite à la désaffectation et à l'abandon de nombreux édifices sur le territoire.

.

2.3. Évolution de la morphologie urbaine

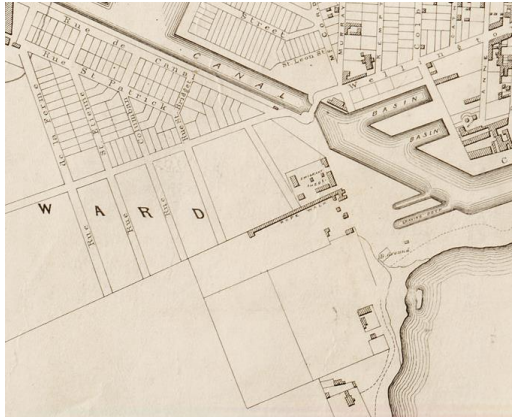


Figure 2-3: 1846 – Carte de James Cane, BANQ



Figure 2-4: 1879 – Atlas of the city and Island of Montreal. Hopkins, H.W., BANQ



Figure 2-5: 1903 -Map of the city of Montreal, Chas. E. and Goad, BANQ



Figure 2-6: 1925 - Photographie aérienne - Archives de la Ville de Montréal



Figure 2-7: 1949 – Plan généraux de l'occupation de la ville de Montréal, Archives de la ville de Montréal

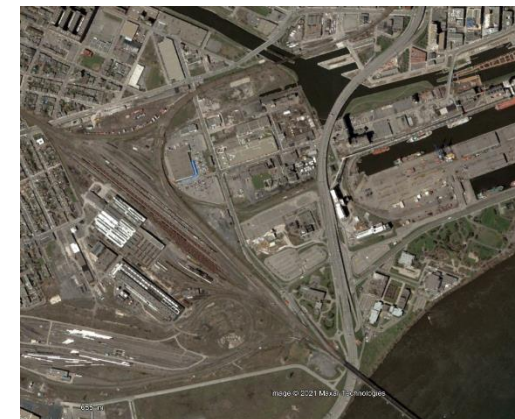


Figure 2-8: 2002 – Google earth

2.4. Contexte socio-démographique

Étant occupé en grande partie par des activités industrielles lourdes, la seule partie résidentielle du secteur se retrouve sur la jetée Mackay et se limite aux complexes résidentiels Habitat 67, Tropiques Nord et Profil-O susmentionnés. En 2016, ces trois complexes résidentiels logeaient 822 résidents dans 531 appartements privés. 32% de ces résidents étaient âgés de 65 ans et plus, comparativement à 16,7% pour la population de Montréal. Le revenu moyen de la population de la Cité-du-Havre pour l'année 2015 était de 146, 081\$ comparativement à la moyenne montréalaise de 40 079\$ (Statistics Canada, 2017 a). La Cité-du-Havre comprenait aussi très peu de familles en 2016. Seulement 17% des ménages comprenaient un ou plusieurs enfants, et 43,5% des ménages étaient uniquement composé d'un couple (Statistics Canada, 2017 b).

Étant occupé en grande partie par des activités industrielles lourdes, la seule partie résidentielle du secteur se retrouve sur la jetée Mackay et se limite aux complexes résidentiels Habitat 67, Tropiques Nord et Profil-O susmentionnés. En 2016, ces trois complexes résidentiels logeaient 822 résidents dans 531 appartements privés. 32% de ces résidents étaient âgés de 65 ans et plus, comparativement à 16,7% pour la population de Montréal. Le revenu moyen de la population de la Cité-du-Havre pour l'année 2015 était de 146, 081\$

comparativement à la moyenne montréalaise de 40 079\$ (Statistics Canada, 2017 a). La Cité-du-Havre comprenait aussi très peu de familles en 2016. Seulement 17% des ménages comprenaient un ou plusieurs enfants, et 43,5% des ménages étaient uniquement composé d'un couple (Statistics Canada, 2017 b). Le secteur est ainsi caractérisé par une densité résidentielle très faible (822 habitants sur 2,3 km² – 357 hab./km²) et une population âgée et très aisée.

Chevauchant toutefois les arrondissements de Ville-Marie et du Sud-Ouest, les quartiers limitrophes au secteur ne partagent pas la même réalité. En 2016, le quartier Pointe-Saint-Charles, délimité par le Canal de Lachine, l'autoroute Bonaventure, l'autoroute 15 et l'avenue Atwater, comptait 14 915 habitants répartis sur environ 4,5 km². La proportion de résidents âgés de 65 ans et plus s'élevait à 10,9% et le revenu moyen s'affichait à 45 847\$ par année. 28% des résidents vivaient avec un faible revenu après impôts, ce qui est supérieur au taux de 21,3% de la population montréalaise. Le quartier est aussi caractérisé par un haut taux de ménages locataires (67,9% en 2016) malgré une diminution depuis 2006 (72,4% en 2011 et 77% en 2006) (Action Gardien, 2019). Le taux de déplacements domicile-travail s'effectuant en transport en commun s'élevait à 40,5% (contre la

moyenne montréalaise de 36%), ce qui est légèrement plus élevé que le taux du navettage effectué en voiture (39.8%)¹.

Au nord-ouest de Pointe-Saint-Charles se trouve Griffintown. Ce petit quartier comptait en 2016 environ 7800 habitants répartis sur un territoire d'un peu plus d'un km². La proportion de la population âgée de 65 ans et plus s'élevait à environ 6%, et le revenu moyen en 2015 était d'environ 60 300\$. La proportion de locataires dans le quartier était d'environ 51% et près de 33% de la population marchait pour se rendre au travail (contre une moyenne montréalaise d'environ 8%) (Statistics Canada, 2017 c). Griffintown est donc un quartier jeune et plutôt aisé, qui emploie beaucoup le transport actif.

La cité des multimédias quant à elle, se trouve dans l'arrondissement Ville-Marie, juste au nord de Griffintown. En 2015, sa population s'élevait à environ 2000 habitants et elle couvrait un territoire d'un peu moins de 0.25km². Sa population détenait un revenu moyen de près de 83 000\$ en 2015 et près de 42% des résidents étaient locataires. Le quartier comptait un faible taux de personnes de 65 ans et plus

(5%) et environ 44% des résidents se rendaient au travail à pied (Statistics Canada, 2017 d).

Dans l'ensemble, étant situés en bordure du centre-ville, les résidents des quartiers limitrophes au secteur à l'étude ont des revenus plutôt élevés par rapport à la moyenne montréalaise, et la mobilité active et le transport en commun sont bien sollicités. Les développements dans le secteur Bridge-Bonaventure feront bien de tenir compte de cette réalité, et de poursuivre l'élan vers une mobilité multimodale et sécuritaire.

2.5. Contexte industriel

L'histoire du secteur explique son contexte industriel. Ce dernier représente un défi puisqu'il se traduit en une faible densité de construction, une grande échelle du cadre bâti, une faible mixité d'usage ainsi que des nuisances liées au camionnage et aux activités industrielles. Des conflits d'usages limiteront ainsi les affectations et les vocations possibles sur le territoire. Ce contexte est toutefois aussi une opportunité à saisir. Il sera important de consolider la vocation

¹ Statistiques prises du recensement de 2016 de statistiques Canada pour les secteurs de recensement habités de Pointe-Saint-Charles : 4620072.00; 4620073.00; 4620074.00; 4620075.00; 4620076.00.

industrielle et les activités économiques du secteur pour mettre en valeur le patrimoine historique et industriel, ainsi que le fort potentiel de ce dernier.

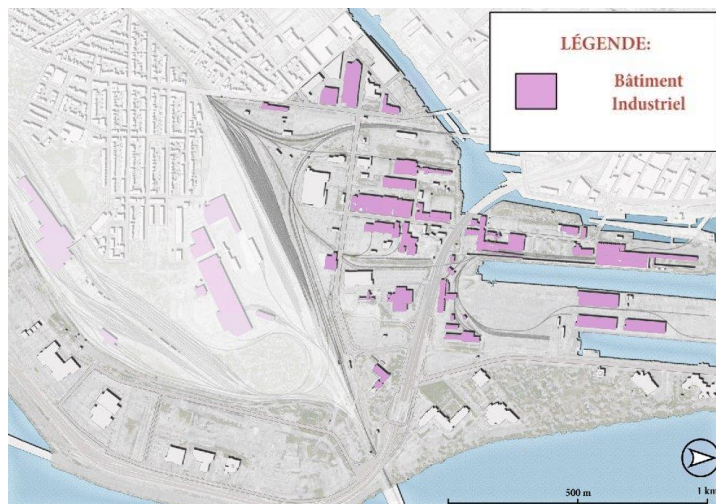


Figure 2-9: Bâtiments à vocation industriels.
RACES, 2019, p. 14 ; Données ouvertes ; Google earth;

2.6. Sols contaminés

Le territoire est aussi caractérisé par une grande présence de sols contaminés. Ces derniers posent de grandes contraintes dans l'affectation possible des terrains dans le court à moyen terme et exigent des investissements substantiels dans l'optique de les décontaminer.

Le secteur du PEPSC est particulièrement contaminé en raison de son passé de site d'enfouissement. En effet, encore aujourd'hui le secteur abrite entre 3 et 13m de déchets variés (SNC-Lavalin, 2002,

p. 116). Les sols du secteur ont donc une composition et une contamination hétéroclite. Ainsi, tant la construction que la décontamination du site est complexifiée. Il sera ainsi impossible d'implanter une affectation résidentielle dans le sous-secteur au complet, du moins dans le moyen terme :

« Compte tenu de l'ampleur du volume de remblai/déchets enfoui à ce site la décontamination des sols du Technoparc n'a jamais été jugée comme un objectif réaliste. » (SNC-Lavalin, 2002, p. 89)

Une grande partie du sous-secteur Bridge-Bonaventure aussi est contaminé. Il s'agit de la section délimitée par les rues Mill, Bridge, Riverside les bureaux de Poste Canada. Ce secteur sera donc confronté aux mêmes contraintes que le PEPSC.



Figure 2-10: Terrains contaminés.
Données ouvertes ; Google earth; RACES' 2019, p.16

2.7. Absence d'espaces publics

Un autre fait marquant du secteur est son manque d'espace public. Ce fait se justifie par une absence de population, mais consolide tout de même la nature d'un secteur de transit. Elle décourage la vie communautaire et explique l'utilisation accrue de la voiture, ce qui renforce le caractère hostile à la mobilité douce du territoire. Des développements résidentiels ou commerciaux dans le secteur nécessiteront plus d'espaces publics pour assurer un cadre de vie de qualité.

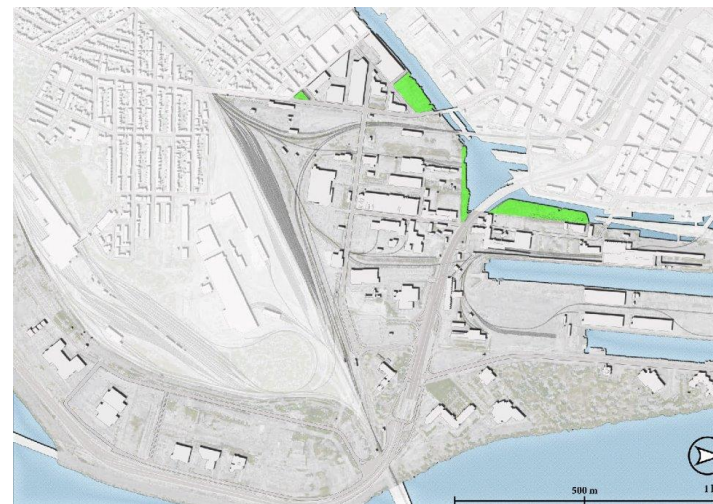


Figure 2-11: Espaces publics sur le secteur.
Données ouvertes ; Google earth.

2.8. Terrains sous-utilisés

Le nombre de terrains sous-utilisés dans le secteur représente une énorme opportunité de. Ces derniers permettent de nombreux projets de développements afin de transformer ce secteur au fort potentiel. La Ville détient d'ailleurs un droit de préemption sur certains de ces terrains, ce qui pourrait faciliter la reconversion du secteur.



Figure 2-12: Terrains sous-utilisés. Données ouvertes ; Google earth.

2.9. Transport, mobilité et accessibilité

D'importantes barrières physiques et visuelles morcellent le territoire. Le Fleuve, le Canal, ainsi que les bassins, représentent les barrières les plus imposantes, et justifient la présence des infrastructures tels que l'autoroute Bonaventure qui est partiellement surélevée, et le pont Victoria. Ces barrières contribuent à l'enclavement du territoire et font du site un secteur très décousu. Chaque sous-secteur se retrouve

entouré de barrières, ce qui nuit au transport actif et rend certains endroits très difficiles d'accès. La présence d'activités industrielles entraîne aussi un achalandage de camions. L'enjeu du camionnage nuit lui aussi au transport actif.

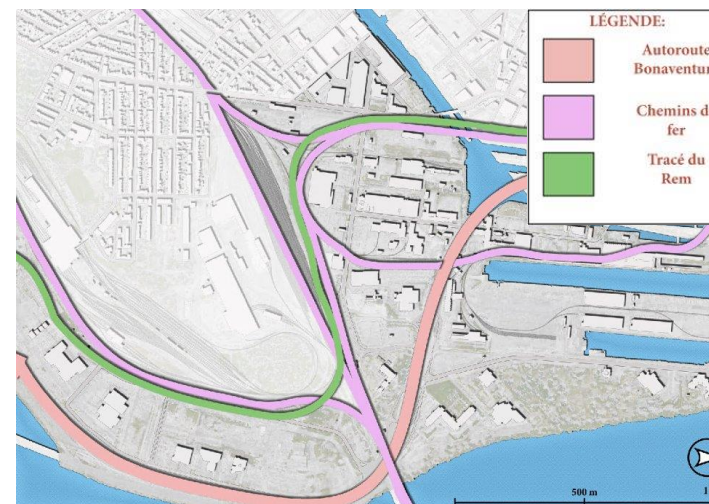


Figure 2-13: Grandes barrières physiques et visuelles. Données ouvertes ; Google earth.

2.10. Filières économiques

Malgré la faible densité de construction, le secteur détient tout de même une forte vocation commerciale et industrielle. Plusieurs filières économiques se retrouvent sur le territoire et étant donné les limites dans la cohabitation des usages imposée par le contexte industriel, il serait pertinent de consolider la vocation commerciale du secteur en se basant sur les filières déjà présentes. Nous avons recensé les

quatre filières les plus importantes : l'agroalimentaire, l'audiovisuel, la fabrication et les technologies de l'information (TIC). Les filières de l'audiovisuel et des TIC sont présentement concentrées dans le PEPSC (Action Gardien, 2019; Raymond Chabot Grant Thornton, 2015). Il serait ainsi pertinent de consolider ces filières dans ce sous-secteur.

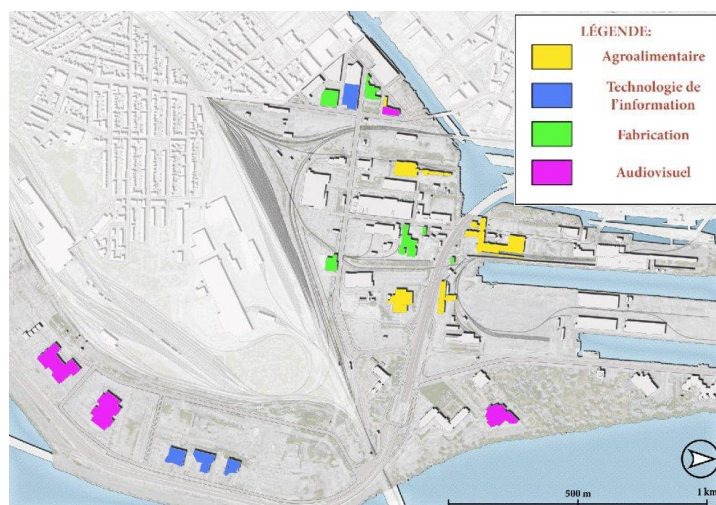


Figure 2-14: Principales filières économiques présentes sur le secteur.
Données ouvertes ; Google earth (Action Gardien, 2019, p. 80).

2.11. Propriétaires fonciers

Le secteur Bridge-Bonaventure présente une multitude de propriétaires fonciers. Le secteur abrite des propriétaires institutionnels fédéraux comme la Société Immobilière du Canada (SIC), Poste Canada, Parcs Canada et les Ponts Jacques-Cartier et Champlain incorporée (PJCCI), des propriétaires institutionnels

provinciaux comme le Ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques (MELCC), Hydro-Québec et Casiloc (Loto-Québec), des propriétaires institutionnels municipaux comme la Ville de Montréal et l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM), propriétaires privés de grande taille comme le CN, APM, Caisse de dépôt et placement du Québec (CDPQ) et finalement des propriétaires privés de moyenne et petite taille. La majorité de ces propriétaires sont représentés à Figure 2-15.



Figure 2-15: Grands propriétaires fonciers du secteur en 2019
(Action Gardien, 2019, p. 19)

2.12.Swot

L'analyse du secteur a ainsi fait ressortir plusieurs forces, faiblesses, opportunités et menaces. Afin de pouvoir véritablement transformer ce secteur et de créer un milieu de vie de qualité qui répond aux besoins de la population locale, il est important de garder ces éléments en tête tout au long du processus d'aménagement. Ces derniers ont ainsi guidé nos réflexions à propos du futur du site et nous les avons classés dans le tableau suivant :

Tableau 2-1 SWOT du secteur Bridge-Bonaventure

	Atouts	Faiblesses	Opportunités	Menaces
Usages	- Diversité d'activités économiques; - Grand bassin d'emploi (à valider); - Activités industrielles (portuaire, agroalimentaire).	- Manque de mixité d'usage et activités industrielles réduit le potentiel d'implanter une plus grande mixité d'usage fonctionnelle; - Absence de services de proximité.	- Présence de plusieurs terrains vacant à requalifier et optimiser; - Consolidation de pôles d'emploi; - Requalification/Création d'un quartier plus complet et mieux utilisé dans un territoire central	- Déplacement des activités économiques dû à une mauvaise cohabitation des usages; - Requalification du secteur sans réflexion approfondie et manque de concertation avec les nombreux partis prenants; - Appropriation du secteur par le secteur privé; - Accroissement des activités industrielles lourdes qui entraînent des nuisances.
Aménagement et cadre de vie	- Localisation centrale, entrée du centre-ville; - Présence du canal Lachine; - Typologie de bâtiments très diversifiée.	- Territoire morcelé et enclavé (barrières - fleuve, canal, autoroute bonaventure, gare de triage, chemins de fer, pont victoria); - Domaine public de faible qualité • espace publics non conviviaux et non sécuritaires pour le transport actif; - Minéralisation et forte présence de stationnements extérieurs; - Forte présence de nuisances (sonores, visuelles, vibrations, sécurité, contamination, îlots de chaleur) qui restreignent le développement - Faible présence d'espace vert; - Faible implantation au sol; - Manque d'accessibilité au fleuve et canal Lachine.	- Réaménager l'autoroute Bonaventure et des espaces à proximité et en dessous; - Consolidation de pôles récréotouristique (améliorer accès au fleuve et canal Lachine), audiovisuel, et des technologies de l'information et communication (ou même Hub de technologies vertes?); - Reconfiguration du domaine public; - Densification, requalification/création d'un quartier plus complet et mieux utilisé dans un territoire central; - Décontamination des sols.	- Spéculation et embourgeoisement; - Privatisation de certains sous-secteurs (en particulier le bassin Peel et pointe-du-moulin); - Aménagement du poste Hydro-électrique Viger 2.
Patrimoine	- Identité patrimoniale et emblématique forte; - Vues et paysage spectaculaires.	Faible protection, mise en valeur et préservation des éléments patrimoniaux et des paysages.	- Mise en valeur du patrimoine historique; - Mise en valeur de la production d'énergie hydraulique¹; - Le réaménagement du parc commémoratif des Irlandais et la mise en valeur de la Black Rock; - La mise en valeur possible de l'ancien Bassin Wellington, de la mémoire de Goose Village et des vues sur le pont Victoria.	- Destruction de patrimoine et perte de sites archéologiques; - L'implantation de nouveaux bâtiments sans égard à la protection des vues sur la ville, le fleuve et les activités portuaires;
Transport	Proximité de grands axes autoroutiers, du Port de Montréal, du réseau ferroviaire et de la piste cyclable La Route Verte 1.	- Trame urbaine discontinue entre secteur ville-Marie et Secteur Sud-Ouest; - Mauvais état des infrastructures routières; - Fort achalandage de circulation de transit; - Congestion importante aux heures de pointe et accès difficile au pont Victoria; - Présence importante de camionnage et de trafic Ferroviaire; - Faible desserte en Transport en commun; - Environnement hostile aux piétons et cyclistes.	- Retissage de la trame urbaine avec un nouveau boulevard urbain bonaventure; - Aménager la piste cyclable pour mieux la partager étant donné qu'elle est fortement utilisée; - L'augmentation de l'offre en transport collectif; - La diminution de la circulation de transit qui résulterait du réaménagement possible de l'accès au pont Victoria.	- Mauvaise intégration du REM; - La hausse projetée du trafic des marchandises, de construction et ses impacts sur le camionnage.
Environnement	La présence d'une certaine biodiversité, notamment sur le bord du canal de Lachine, les berges du fleuve Saint-Laurent et près des friches urbaines.	- La présence de sols fortement contaminés; - La présence importante d'îlots de chaleur; - La présence d'importantes nuisances liées aux activités industrielles, commerciales et de transport (bruits et poussières).	- L'augmentation de la canopée urbaine qui pourrait résulter du réaménagement prévu des rues et l'autoroute Bonaventure; - L'établissement de normes environnementales pour les nouveaux aménagements et les nouveaux bâtiments afin de rendre ce territoire plus durable (énergie propre, gestion des eaux de pluie, récupération de chaleur, aménagement favorisant la marche, le vélo et l'utilisation du transport en commun, etc.).	- Gestion des eaux pluviales, liée à une utilisation plus intense des alentours du Canal; - La hausse projetée du trafic des marchandises et ses impacts en termes de nuisances (bruits, poussières, émissions de gaz à effet de serre).

3. CADRE RÉGLEMENTAIRE

3.1. Orientations municipales

3.1.1. ÉLÉMENTS PAN-MONTRÉALAIS

Les projets décrits dans ce document sont conformes aux orientations d'aménagement énoncées dans le plan d'urbanisme de Montréal. Ils s'inscrivent dans les efforts de créer des milieux de vie de qualité, diversifiés et complets. Ils tendent particulièrement à atteindre le premier objectif du plan, soit d'améliorer la qualité des milieux de vie existants.

Le volet transport du projet tend à répondre aux objectifs de l'orientation deux du plan : Consolider et mettre en valeur le territoire en relation avec les réseaux de transport existants et projetés, et confirmer le rôle stratégique du transport des marchandises par la consolidation des infrastructures existantes.

Les projets répondent par-dessus tout à l'orientation quatre du plan : Des secteurs d'emplois dynamiques, accessibles et diversifiés. Les objectifs sont plus particulièrement de consolider les secteurs d'emplois, de diversifier et renforcer les activités dans la couronne du Centre des affaires et de favoriser l'aménagement de secteurs d'emplois institutionnels bien intégrés dans la ville.

Les projets s'inscrivent par ailleurs dans l'orientation six, soit de respecter et de mettre en valeur le cadre bâti patrimonial de la Ville.

3.1.2. DOCUMENT D'ARRONDISSEMENT

Les projets contribuent aussi à atteindre les objectifs de l'arrondissement du Sud-Ouest. Le document d'arrondissement identifie trois enjeux :

- La mise en valeur des atouts propres à l'arrondissement ;
- La réalisation du plein potentiel de développement économique, social et culturel de l'arrondissement ;
- L'amélioration des conditions de vie des résidents de l'arrondissement.

En ce qui a trait au premier enjeu, le projet proposé répond surtout aux objectifs cinq et six : « Reconnaître, protéger et mettre en valeur les ensembles, immeubles et sites d'intérêt patrimonial ou archéologique et maximiser les occasions de développement des secteurs à proximité du Centre de Montréal et améliorer les liens entre celui-ci et l'arrondissement.

Les projets répondent toutefois surtout au deuxième enjeu identifié par l'arrondissement. En développant des pôles d'emplois dans le secteur, les projets cherchent à atteindre les huit objectifs énoncés :

1. Mettre en place les conditions du succès du développement économique ;
2. Encadrer et mettre en valeur les sites vacants ou sous-utilisés ;
3. Encadrer le développement des secteurs d'activités diversifiées ;
4. Consolider et valoriser le développement des secteurs mixtes ;
5. Redynamiser les secteurs d'emplois traditionnels ;
6. Favoriser l'accroissement des emplois dans l'arrondissement et améliorer les conditions d'employabilité de la population en soutenant les organismes et les intervenants du milieu ;
7. Mettre en place les stratégies de revitalisation urbaine intégrée applicables aux secteurs à revitaliser de l'arrondissement ;
8. Appuyer le développement des lieux de création, d'animation et de diffusion, favoriser leur rayonnement, et soutenir les organismes culturels.

Les actions proposées par les projets ont en partie déjà été formulées par l'arrondissement et ce dernier décrit même le sous-secteur Bridge-Wellington comme un « secteur d'emploi traditionnel ».

3.2. Dispositions réglementaires actuelles

Le document d'arrondissement souligne la nécessité de transformer le secteur Bridge-Wellington et le PEPSC à l'aide des outils d'urbanisme disponibles (PIIA, PPCMOI, PAE etc.). Ces sous-secteurs sont toutefois présentement caractérisés par des limites de hauteurs de 25 mètres, ce qui ne permet qu'environ huit étages.

À cette limite de hauteur s'ajoute dans le cas du PEPSC un taux d'implantation maximale de 70% ainsi qu'un taux de densité de 35%. Ces limites risquent d'être un peu trop contraignant limite de hauteur s'ajoute un taux d'implantation de 70%, ce qui risque d'être légèrement contraignant, et devra faire appel à une dérogation par l'entremise d'un outil d'urbanisme.

La partie à l'ouest de la rue Mill dans le sous-secteur Bridge-Wellington est aussi déclarée secteur de valeur exceptionnelle, et un Plan d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA) à l'Est de la rue Mill contraint aussi les nouvelles constructions dans ce secteur. Le 1200 rue Mill, ancien poste d'incendie ainsi que le 227 rue Riverside, ancienne station de pompage sont désignés bâtiment d'intérêt patrimonial et architectural au Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal. Nos propositions d'aménagement s'inscriront dans un effort de mettre en valeur ce patrimoine architectural.

4. PLAN D'AMÉNAGEMENT

4.1. Vision d'ensemble

Le projet vise la conservation et le développement de l'emploi sur le territoire. Il s'ancre ainsi sur les filières économiques présentes sur le site et sur le territoire montréalais. De plus, le projet s'appuie sur la volonté de conserver l'emploi dans le quartier et sur la position stratégique du secteur à l'échelle métropolitaine. Le projet consiste tout d'abord à mitiger les problèmes structurels du territoire et d'allumer l'étincelle attirant l'investissement et le développement subséquent. Ainsi, la vision d'ensemble du plan d'aménagement du secteur Bridge-Bonaventure se compose autour des 4 orientations suivantes :

1. Mise en valeur des activités industrielles et économiques ;
2. Intensification de l'usage des espaces sous-utilisés ;
3. Favoriser une offre de transport multimodale ;
4. Favoriser un cadre de vie de qualité.

Ces orientations se concrétisent, à leur tour, en 8 objectifs visant l'amélioration du secteur, de la situation de l'emploi et de ses activités économiques :

1. Création d'emplois ;
2. Requalification et consolidation des espaces sous-utilisés ;
3. Mise en valeur du patrimoine historique et industriel du site ;
4. Modification de la trame viaire et du réseau de camionnage ;
5. Bonification de la desserte et de l'offre de transport en commun ;
6. Renforcement du réseau des pistes cyclables ;
7. Gestion écologique du cadre bâti et des infrastructures ;
8. Créations de « destinations » / espaces publics multimodaux et sécurisés.

De plus, la vision d'ensemble s'inspire de divers éléments d'urbanisme moderne, conformes à la plupart des directives du Nouvel urbanisme ou de la National Association of City Transportation Officials (NACTO), tout en préservant le patrimoine du quartier. Cette vision considère le transport, la mobilité et l'accessibilité du secteur, le caractère architectural et patrimonial de ses parties, le dynamisme économique de ses activités et les impacts sociaux de réaménagement du secteur.

La vision d'ensemble se concrétise dans une distribution des affectations économiques du secteur tel que présenté dans le plan d'aménagement d'ensemble (Figure 4-1).

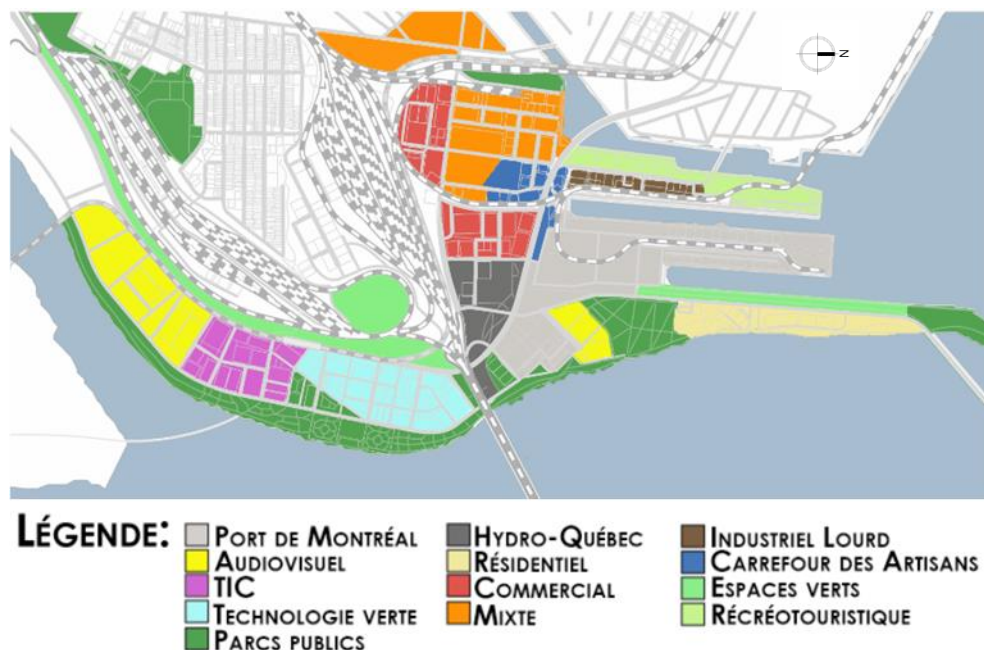


Figure 4-1 Plan d'aménagement d'ensemble

Comme mentionné précédemment, le plan d'ensemble s'appuie sur les filières économiques déjà présentes dans le secteur comme l'audiovisuel, les TIC et la fabrication tout en laissant, à court et moyen terme, une place aux autres grandes filières comme l'agroalimentaire, le transport et logistique. Ainsi, le plan d'ensemble vise la consolidation des secteurs de l'audiovisuel, des TIC et des technologies vertes dans le PEPSC. Le plan envisage la conservation

des espaces résidentiels de la Cité-du-Havre, des activités de transport et de logistique d'APM et des activités agroalimentaires (industriel lourd) de Canada Maltage et d'ADM Agri-Industries Company (ADM). Celles-ci pourraient justement s'intégrer, à la manière d'un « site machine » (Ville de Montréal, 2019), au nouvel aspect plus récréotouristique prévu pour la Pointe-du-Moulin. Finalement, le plan d'ensemble prévoit l'implantation d'espaces commerciaux (lourd et léger) et d'espaces dédiés à l'artisanat (Carrefour des Artisans) dans le sous-secteur Bridge-Wellington. Le tout est surmonté d'un secteur mixte au haut de Bridge-Wellington et dans le Triangle Saint-Patrick. Cependant, cette vision à terme nécessite l'amélioration du transport, de la mobilité et de l'accessibilité du secteur ainsi que l'étincelle donnant l'impulsion initiale au développement du secteur.



Figure 4-2 Rendu satellite de la zone d'étude (réalisé dans Cities Skylines)

Pour se faire, trois sous-projets phares ont été envisagés : le Carrefour des Artisans, le TechnoHavre et la Nouvelle Cité du Cinéma. Une vision sommaire de chacun des projets est présentée ci-dessous.

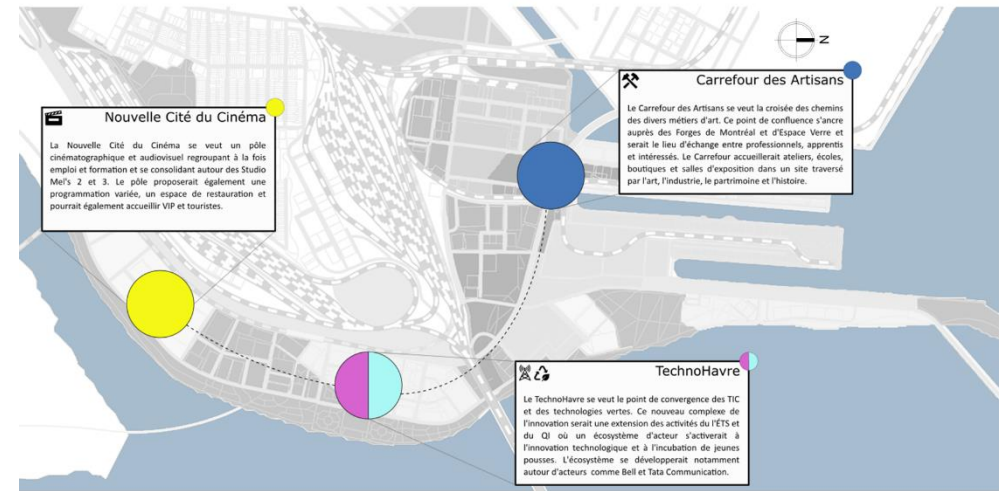


Figure 4-3 Résumé des sous-projets phares

4.2. Carrefour des Artisans – Projet Levier

Le premier projet proposé est un quartier concentrant les acteurs de l'artisanat. Ancré autour d'ateliers d'artisanat déjà établis dans le secteur (Les Forges de Montréal et l'Espace Verre), le projet est au départ une idée originale du Regroupement des acteurs culturels et économiques du secteur (RACES, 2019), un regroupement d'acteurs locaux et d'acteurs du domaine des métiers d'art, et de A3B (A3B, 2019), un regroupement d'artisans. Le projet est aussi appuyé par d'autres acteurs du secteur tel qu'Action Gardien (Action Gardien, 2019).



Figure 4-4 - Rendu de Carrefour par Cities Skylines. Notez les rues piétonnes, la verdure, l'architecture de densité moyenne du site (réalisé dans Cities Skylines)

Les idées de tous ces acteurs ont permis l'élaboration de la présente mouture : Le Carrefour des Artisans. Ce carrefour se veut être une croisée des chemins des divers métiers d'art. Il est tant le point de confluence que d'ancrage de divers arts et de leurs activités connexes. Le carrefour serait le lieu d'échange des professionnels du domaine, mais aussi le lieu de partage de connaissance entre artistes, acteurs et intéressés. Il pourrait servir de vitrine sur les métiers d'art actuels et anciens. Il pourrait être le point d'où s'épand la culture des métiers d'art sur les scènes régionales, nationales et internationales. Plus localement, le Carrefour des Artisans pourrait faire partie d'un « site machine » touristique du secteur (Ville de Montréal, 2019) ou d'une extension des activités récréotouristique du Vieux Port de Montréal.



Figure 4-5 Mélange d'architecture nouvelle et ancienne, comme l'Espace Verre présenté ci-dessus dans le Carrefour (réalisé dans Cities Skylines)

Ainsi, le Carrefour des Artisans permettrait de valoriser les terrains sous-utilisés du sous-secteur Bridge-Wellington tout en se positionnant comme une zone tampon permettant le redéveloppement d'activités aux abords du bassin Wellington.



Figure 4-6 Construction de bâtiments commerciaux sous le viaduc au Carrefour (réalisé dans Cities Skylines)

4.3. TechnoHavre

Le deuxième projet proposé est le développement d'un complexe de l'innovation combinant les TIC et les technologies vertes. Ce complexe se veut une extension des activités d'incubation et d'innovation du Quartier de l'Innovation (QI) et de l'École de technologie supérieure (ÉTS) ainsi qu'un développement et une concentration des acteurs des deux filières visées en un lieu : le TechnoHavre. Ce projet se base d'une part sur la proximité du QI, de l'ÉTS et de leurs partenaires en innovation technologique et en incubation de jeunes pousses et se base d'autre part sur la présence d'acteurs de la filière des TIC tel que Bell et Tata Communication. De plus, l'idée d'un complexe de l'innovation est justement une réponse

des acteurs du secteur à certains de leurs besoins (Cycle Capital Management, 2019 ; ÉTS, 2019 ; QI, 2019).

Afin de lancer le Technoparc, un premier sous-projet d'incubateur technologique pourrait être mis en place en partenariat avec le Centech, l'ÉTS, le QI et Tata Communication. En effet, l'incubateur permettrait de répondre aux besoins du Centech, de l'ÉTS et du QI qui manque justement d'espace abordable pour l'accueil et l'accompagnement de jeunes pousses. De plus, l'incubateur s'inscrirait dans les activités d'aide aux jeunes pousses déjà entreprises par Tata Communication, en Inde ou à l'international. L'incubateur pourrait aussi favoriser les domaines recoupant tant les TIC que les technologies vertes comme la ville intelligente, l'internet des objets, le Big Data et l'intelligence artificielle (IA).

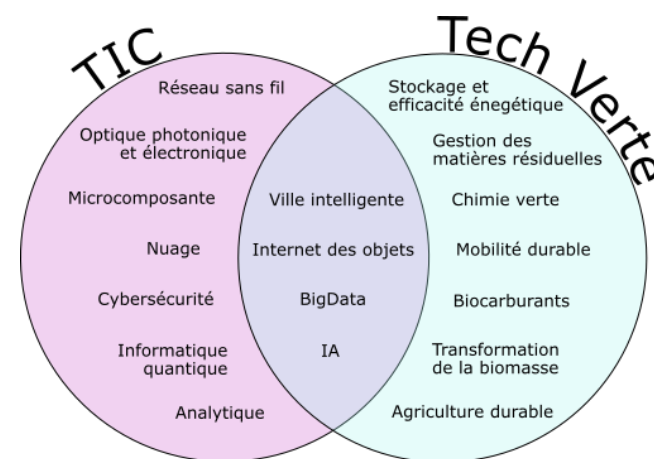


Figure 4-7 Diagramme de Venn de sous domaine des TIC et Technologies Vertes (données : ÉTS, 2019)

Ce sous-projet serait ainsi un premier pas vers l'implantation d'un complexe technologique innovant, compétitif et attractif. Le TechnoHavre permettrait ainsi de consolider la place qu'occupe l'innovation les TIC et les technologies vertes dans l'économie montréalaise.

4.4. Nouvelle Cité du Cinéma

Le dernier projet proposé dans ce secteur est la transformation du 3^e site proche du Studio Mel's en Nouvelle Cité du Cinéma regroupant divers métiers de l'industrie. Il s'agit de consolider le pôle d'emploi existant et de générer des synergies avec les pôles d'emplois voisins tels que le TechnoHavre et le Carrefour des Artisans, ainsi que de créer une destination touristique et culturelle facilement accessible depuis le centre-ville de Montréal.

En effet, le site des Studio Mel's représente un fort potentiel en termes de localisation et d'espace disponible et accueille déjà plusieurs types d'activités de l'industrie du cinéma. De plus, la ville de Montréal constitue un hôte idéal pour accueillir une Cité du Cinéma qui se ferait la vitrine de son activité en sa qualité de centre international de production audiovisuelle.



Figure 4-8 Rendu de la Nouvelle Cité du Cinéma. Construction d'un plus grand nombre de studios, intégration des espaces piétonniers et des espaces verts dans la réalisation (réalisé dans Cities Skylines)

C'est ainsi que nous proposons, en partenariat avec la ville de Montréal et les acteurs de l'industrie aux échelles locales, régionales et nationales, la création d'un pôle cinématographique, regroupant à la fois des activités de formation aux métiers du cinéma ainsi que des emplois variés de cette même industrie. Situé non loin du centre-ville et en bordure du fleuve Saint-Laurent, ce pôle proposerait également une programmation variée, un espace de restauration et pourrait accueillir des visiteurs tout au long de l'année. La Cité du Cinéma serait desservie par le Réseau Express Métropolitain (REM) et ferait partie des destinations immanquables dans les circuits touristiques proposés par la ville.

4.5. Réaménagement des transports

Actuellement, la zone d'étude est un désert de transports publics.

Selon la STM, seules trois lignes de bus traversent le secteur, l'une formant une boucle à l'intérieur du PEPSC, et les deux autres reliant l'île des Sœurs aux terminus de bus du centre-ville.

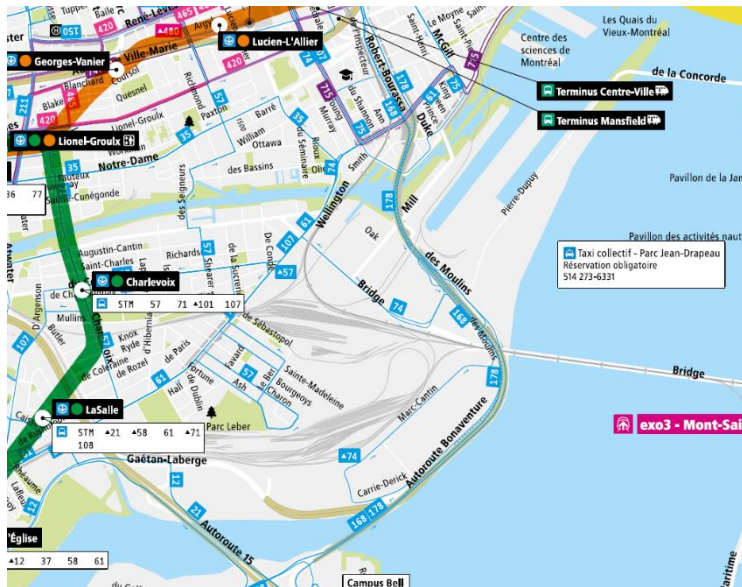


Figure 4-9 – Desserte en transport en commun, Montréal (STM, 2021)

Les trois lignes de bus sont peu fréquentes et ne desservent que les heures de travail des cols blancs, c'est-à-dire le trajet typique de 9 à 5, avec très peu de service en dehors des heures de travail. De plus, les propositions actuelles pour le REM, une ligne de train léger passant par cette zone, ne mentionnent actuellement aucune station dans le site.

Ce que nous proposons pour cette zone est la modification des deux lignes d'autobus pour mieux desservir les futures industries prévues dans la région. Cela comprendrait une augmentation de la fréquence des autobus, idéalement une fréquence de 15 minutes - semblable à celle des autres grandes lignes d'autobus de Montréal - ainsi que la modification de la zone de desserte de chaque ligne d'autobus.

Puisque l'autoroute Bonaventure serait modifiée en boulevard urbain, nous prévoyons mieux utiliser cet espace en ajoutant des arrêts d'autobus.

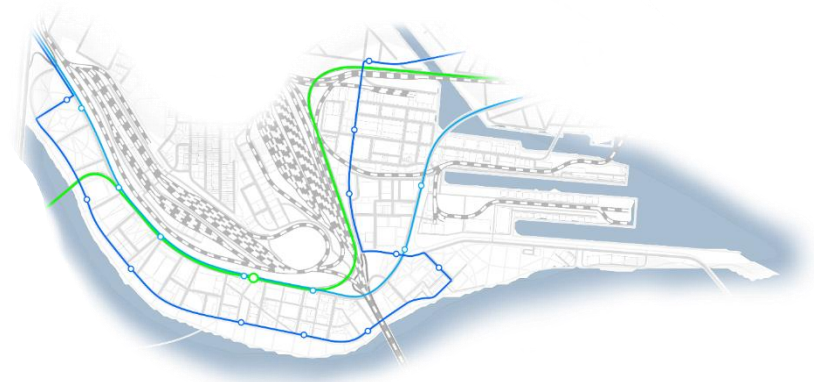


Figure 4-10 - Diagramme de deux lignes de bus prévues pour la zone d'étude, ainsi que l'emplacement de la station REM Goose Village (réalisé dans Cities Skylines)

Conformément à la plupart des ouvrages sur l'acheminement des bus, les arrêts de bus seront placés de manière à maximiser l'efficacité et à réduire les interférences avec la circulation. Les arrêts de bus seront placés après les intersections, car les arrêts de bus situés avant les

intersections rencontrent plus d'opportunités de retarder l'autobus et rendent ainsi la ligne d'autobus moins efficace.



Figure 4-11 - Exemple d'arrêts de bus après les feux de circulation (réalisé dans Cities Skylines)

Ce concept est conforme à la plupart des publications sur le service rapide par bus (SRB) en termes d'emplacement des arrêts, y compris le *NACTO Urban Street Design Guide* et le *NACTO Transit Street Design Guide* (NACTO, 2013; NACTO 2016). Les lignes de bus prévues dans cette zone ne partagent pas beaucoup d'éléments avec le SRB, car la proposition actuelle ne réserve pas d'espace pour les bus. Cependant, les améliorations futures du quartier pourraient apporter des espaces réservés aux autobus, comme sur le boulevard urbain Bonaventure proposé.



Figure 4-12 - Exemple de boulevard urbain, le boulevard Bonaventure, réalisé dans Cities Skylines. Il met en évidence la construction du boulevard au niveau du sol, la création d'espaces verts et de voies piétonnes (réalisé dans Cities Skylines)

Le REM est un autre point d'intérêt pour le réaménagement de ce quartier. Actuellement, le REM est en cours de construction à la limite du quartier de Pointe-Saint-Charles et de la zone d'étude. Il sera entièrement surélevé, afin d'éviter les retards potentiels liés à la construction à niveau et les coûts de la construction souterraine. Cette voie pourrait potentiellement servir de nouvel accès de transport pour la zone d'étude. Par conséquent, nous proposons la construction d'une nouvelle station REM pour desservir la composante PEPSC de notre zone d'étude.

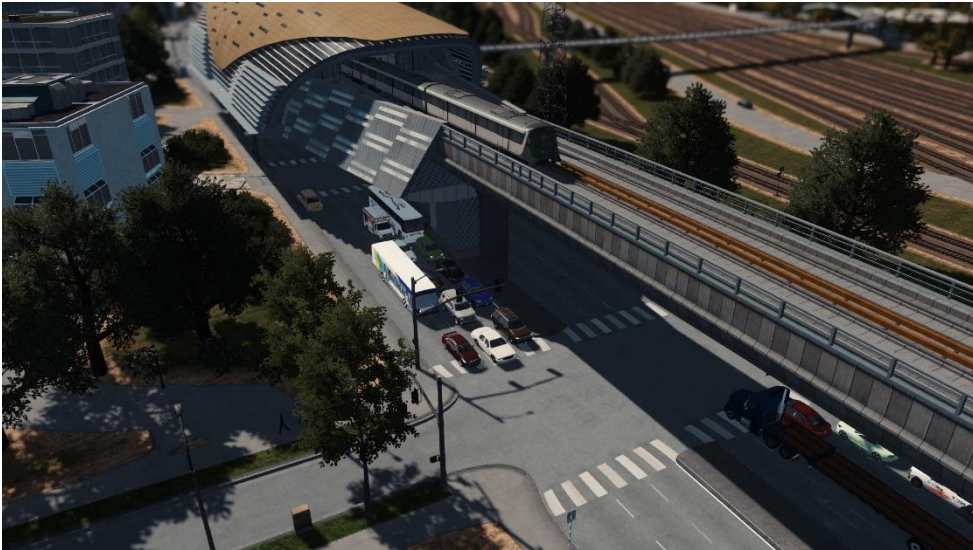


Figure 4-13 - Exemple de station REM Goose Village. La station sera idéalement surélevée, pour une meilleure intégration avec la ligne REM surélevée existante (réalisé dans Cities Skylines)

Compte tenu de la création d'emploi proposée dans la zone, ce quartier connaîtrait une croissance économique supplémentaire s'il était doté d'une station REM. Contrairement aux lignes de bus, la station REM fournira un accès régional direct à la zone d'étude, et fonctionnera idéalement en conjonction avec les lignes de bus réorganisées, créant ainsi une nouvelle zone de développement orientée vers le transport, ou TOD.

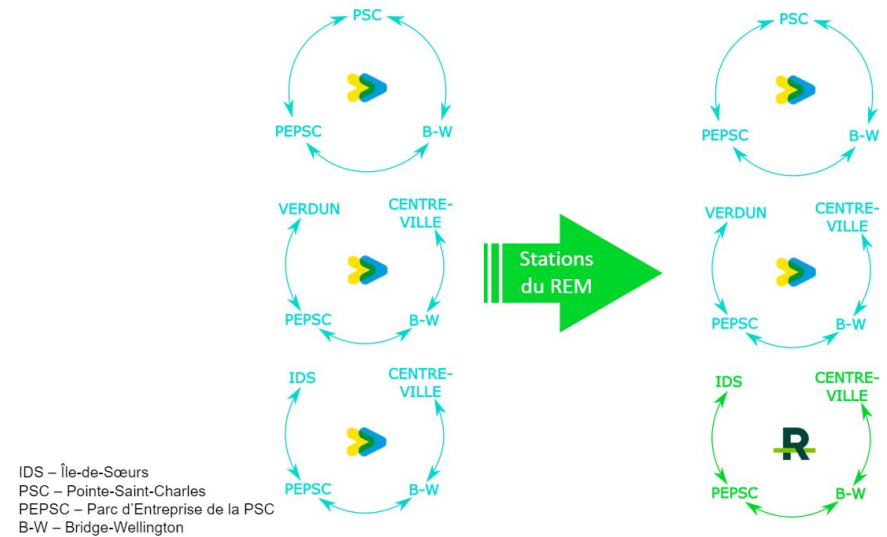
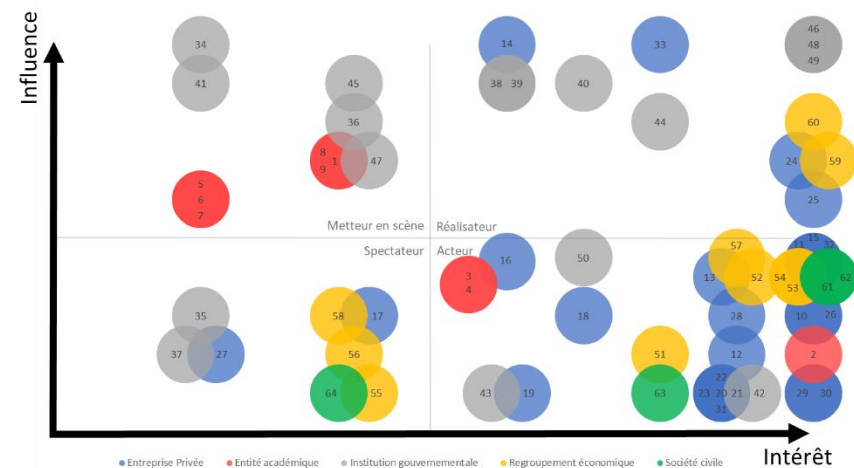


Figure 4-14 - Diagramme mettant en évidence le changement entre l'organisation actuelle des STM et REM et notre proposition.

Tel que mentionné précédemment, l'objectif principal de cette réorganisation du transport en commun est d'améliorer l'accès entre les quartiers voisins et la zone d'étude. Idéalement, avec la modification des deux lignes d'autobus et l'ajout d'une nouvelle station de REM, les nouveaux développements faciliteront la connectivité entre les principales zones résidentielles et commerciales de Montréal, comme le centre-ville, L'Île-des-Sœurs et Pointe-Saint-Charles, comme le montre le graphique ci-dessus.

4.6. Parties prenantes

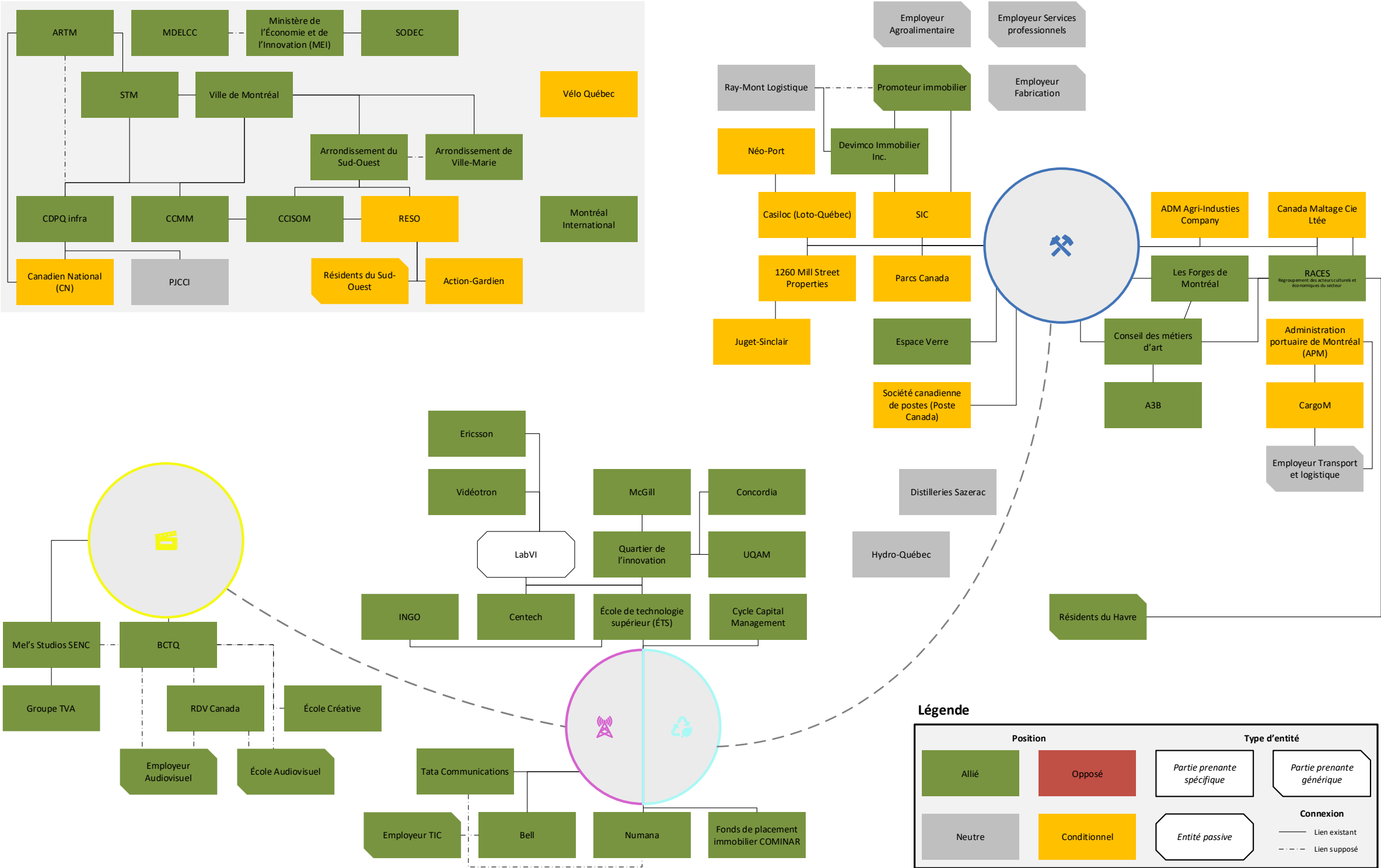
Le secteur Bridge-Bonaventure comprend une multitude de parties prenantes (PP) en plus des propriétaires. Chacun de ces PP représente des alliés ou opposants potentiels dont il faut tenir compte. Il est donc primordial de les analyser et les catégoriser. L'analyse suivante se base sur la matrice des PP du secteur Bridge-Bonaventure présentée à l'Annexe A. Cette matrice identifie les PP du secteur et les classe selon cinq grands types : *Entité académique*, *Entreprise privée*, *Institution gouvernementale*, *Regroupement économique* et *Société civile*. Ces types sont ensuite caractérisés selon leurs pouvoirs (politique et/ou financier), selon leur position (allié, opposé, conditionnel, neutre), selon leur influence (faible, moyenne, grande) et finalement selon leur rôle (*Spectateur*, *Acteur*, *Metteur en scène* et *Réalisateur*). Ces quatre rôles sont définis en fonction de l'intérêt et de l'influence de chaque PP et la nomenclature a été inspirée de la thématique du secteur du cinéma. La Figure 4-15 montre la position de chaque PP (ici numéroté de 1 à 64) sur ces deux échelles.



Il faut tout d'abord noter que les PP sont ici identifiées à l'aide de leur ordre d'énumération dans la matrice de l'Annexe A. Malgré tout, il est possible d'analyser les regroupements de PP en fonction de leur type (*Entité académique*, *Entreprise privée*, *Institution gouvernementale*, *Regroupement économique* et *Société civile*.) et de leur position sur les échelles d'influence et d'intérêt. La majorité des PP identifiées et présentées dans le graphique ont un intérêt moyen ou fort aux sous-projets du secteur. Ils sont ainsi pour la plupart des *Acteurs* ou des *Réalisateurs* du développement du secteur Bridge-Bonaventure. De plus le nombre de PP ayant une influence faible ou moyenne sur les sous-projets apparaît plutôt élevé. Ces PP sont de type varié contrairement à ceux ayant une forte influence, tout intérêt confondu. Ces grands joueurs sont pour la plupart des *Institutions*

gouvernementales. S'ajoutent à celles-ci les grandes *Entités académiques* comme les universités et les grandes *Entreprises privées* comme le CN et l'APM. L'intérêt et l'influence d'une PP ne permettent cependant pas d'identifier la position prise par celle-ci vis-à-vis les sous-projets.

Cette prise de position peut être observée dans le sociogramme des PP du secteur Bridge-Bonaventure présenté à la Figure 4-16 Sociogramme. Ce sociogramme indique la position (allié, opposé, conditionnel, neutre) de chaque PP ainsi que leurs liens existants et supposés entre les différentes PP. Ces PP sont regroupées par liens et par positionnement pseudo-géographique. Le sociogramme se dessine donc autour des trois projets du secteur Bridge-Bonaventure : Le Carrefour des Artisans, le TechnoHavre et la Nouvelle Cité du Cinéma. Le sociogramme présente aussi, un peu en retrait, les PP dont l'intérêt porte sur tout le secteur, et non uniquement sur un sous-projet.



5. MISE EN ŒUVRE

5.1. Phasage

La mise en œuvre est prévue selon six phases :

- Phase 1 - Visioning et élaboration d'outil réglementaire ;
- Phase 2 - Carrefour des Artisans ;
- Phase 3 - Lancement de la Nouvelle Cité du Cinéma et du TechnoHavre ;
- Phase 4 - Déplacement du Boulevard Bonaventure et construction du parc riverain ;
- Phase 5 - Nouvelle Cité du Cinéma et TechnoHavre.
- Phase 6 - Développement général et autres projets

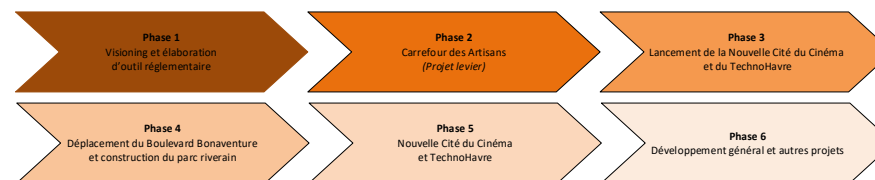


Figure 5-1 Phasage sommaire

Ces six phases sont présentées de façon linéaire pour des raisons schématiques et de simplification². Même s'il est prévu que le développement complet du Carrefour des Artisans (phase 2) se fasse avant le lancement des développements de la Nouvelle Cité du Cinéma et du TechnoHavre (phase 3), il est tout à fait envisageable que cette troisième phase débute durant la deuxième phase. Dans la même optique, il serait possible que des développements mixtes et commerciaux (phase 6) soient lancés avant que le déplacement du boulevard Bonaventure (phase 4) ou le développement complet du PEPSC (Phase 5) ne soit complété. Malgré tout, le phasage présente un ordre logique, et ce dans une optique de montage et de lancement de projet, au développement du secteur

² Une illustration des secteurs d'intervention des phases est présentée à l'Annexe B.

Bridge-Bonaventure. Il est donc envisagé qu'aucun développement substantiel du secteur n'est possible avant la complétion des phases 1 à 4. Ces quatre phases se positionnent donc comme des phases de lancement comportant des sous-projets leviers ou moteurs. La phase 2 (Carrefour des Artisans) est justement le (sous) projet levier instigateur du développement de tout le secteur.

Ainsi, pour l'exercice du présent travail, seules la phase 1 et la phase 2 sont détaillées le plus exhaustivement possible. Les phases subséquentes ne comportent qu'un sommaire des étapes importantes de réalisation du projet. Toutes les phases du projet sont présentées aux Figure 5-2 et Figure 5-3. Ces figures montrent les diverses étapes et sous-étapes en plus d'identifier lesquelles sont considérées comme étant des Go-no-go, c'est-à-dire présentant des risques majeurs ou nécessitant un travail de communication important. Les étapes et leurs composantes sont présentées plus exhaustivement à l'Annexe B.

5.2. Sous-phasage Carrefour des Artisans

Le niveau de détail des étapes de la phase 2 du développement du Carrefour des Artisans permet l'élaboration d'un sous phasage. Ce sous-phasage, présenté à la Figure 5-4, illustre les avancements et aménagements clés. Le sous-phasage se découpe en trois (sous-phases B-D) plus un état initial (sous-phase A_i). Le séquençage plus détaillé des sous-phases et étapes est présenté à l'Annexe D.

5.3. Risques et mitigations

Les risques et les mitigations associés sont présentés au Tableau 5-1.

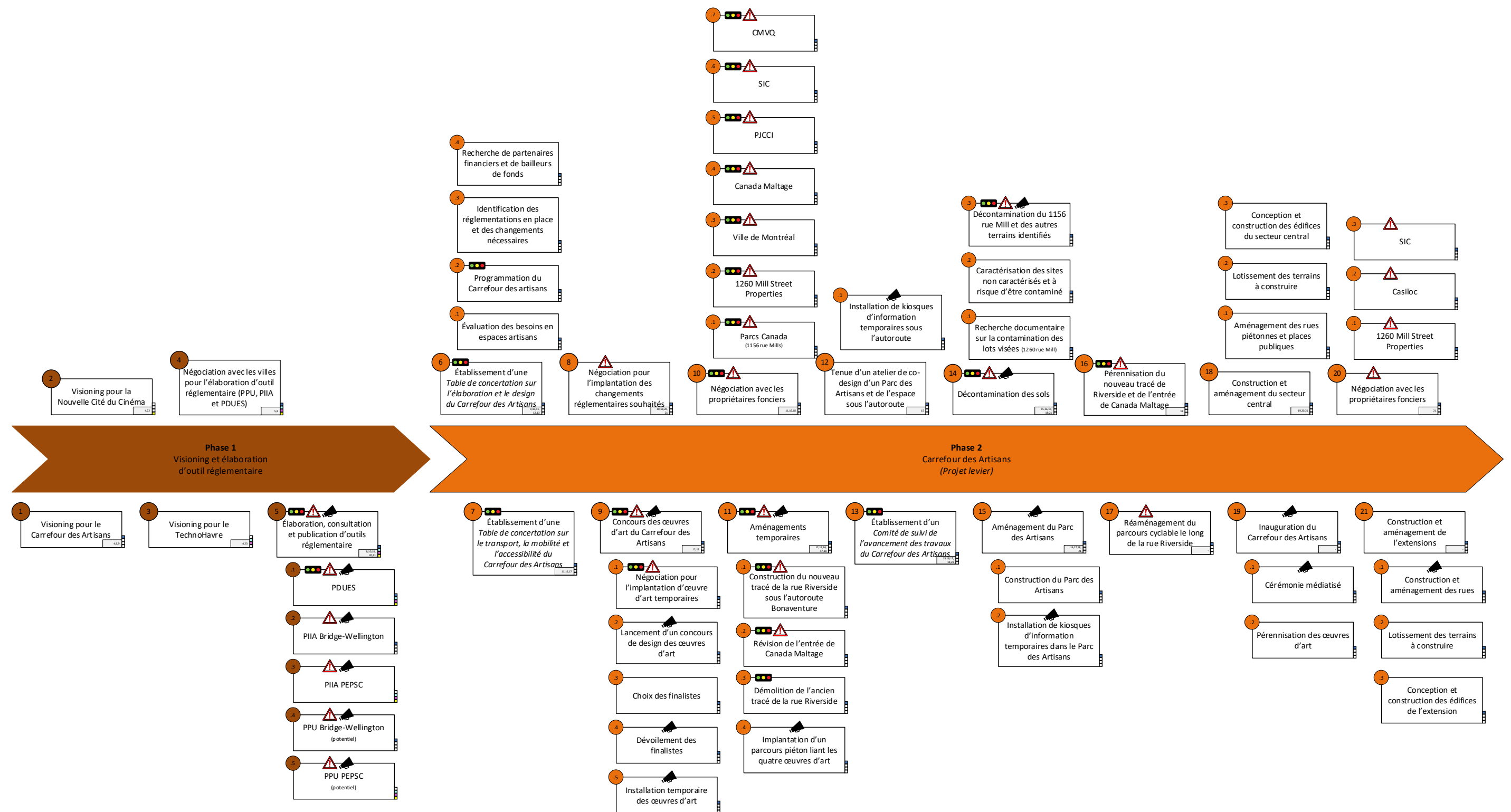


Figure 5-2 Phasage détaillé (1-2)

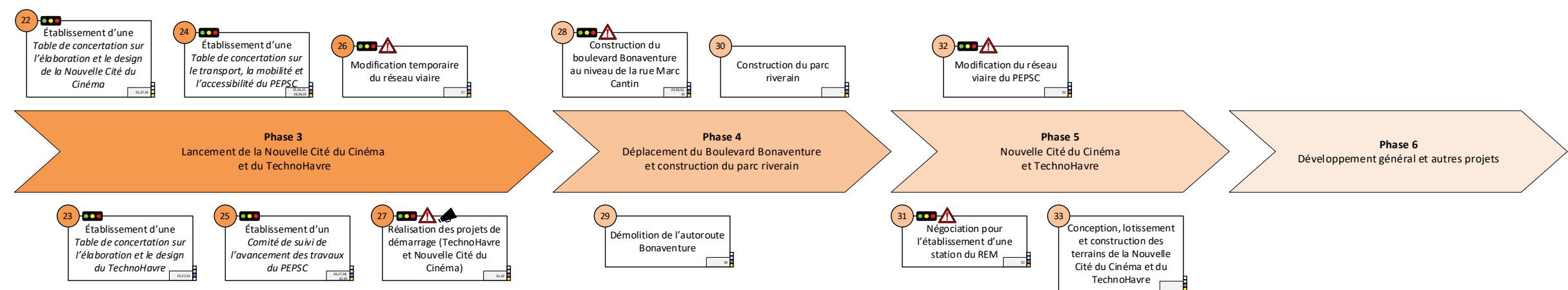


Figure 5-3 Phasage détaillé (3-6)



Sous-phase Ai



Sous-phase B



Sous-phase C



Sous-phase D

Figure 5-4 Sous-phasing du Carrefour des Artisans (Phase 2)

Tableau 5-1 Risques et mitigations

Risque	Type de risque						Probabilité	Dommage	Mitigation
	FINANCIER	TEMPOREL	REGLEMENTAIRE	SOCIAL	ENVIRONNEMENT	POLITIQUE			
Restructuration de la trame viaire : Non-déplacement du Boulevard						X	Moyenne	Majeur	Établissement des remembrements viaires comme essentiel au démarrage et bon fonctionnement du projet. Prévision de scénarios alternatifs.
Autre demande de consultation publique	X	X		X		X	Faible	Majeur	Planification de délais dans la mise en œuvre. Mettre l'emphasis sur la participation de la population lors des étapes lorsque c'est possible.
Déplacement des activités des Forges de Montréal						X	Faible	Modéré	Sécuriser la participation présente et future des Forges de Montréal (subvention d'urgence, contrats et baux emphytéotiques).
Non-aboutissement et/ou extension des négociations avec propriétaires fonciers		X				X	Moyenne	Majeur	Établissement du Carrefour des Artisans comme un arrêt important sur le parcours historique, culturel et patrimonial du Parc du Canal de Lachine. Inclusion aux cartes et parcours du site. Planification de délais dans le phasage.
Non-participation de Canada Maltage		X				X	Faible	Majeur	Discussion sur l'implantation d'un site machine visant à pérenniser la présence de Canada Maltage dans l'activité touristique du secteur.
Segmentation des parcours cyclables et verts						X	Faible	Modéré	Arrimage aux objectifs de mobilité active et de sécurisation des parcours actifs.

									Renforcement du lien avec le parc Jean-Drapeau et le parc Dieppe.
Blocage par les propriétaires ferroviaires (CN ou APM)		X				X	Faible	Majeur	Implication d'agences fédérales dans l'élaboration du projet. Sécurisation des voies du CN et élaboration d'aménagement maintenant la fluidité du transport ferroviaire.
Calendrier non respecté	X	X				X	Forte	Modéré	Clauses contractuelles coercitives ; Prévoir les dépassements de coûts et Mécanismes habituels de gestion de contrat (responsabilité, droits, procédures – identification, assignation/transfert des risques).
Élections municipales (capital politique du projet)		X				X	Forte	Majeur	Assurer l'acceptation et l'appropriation générale et « massive » du projet. Rendre le projet irrésistible.
Bail de location en cours		X				X	Moyenne	Majeur	Négociation avec locataires, consultation juridique pour rupture de bail anticipé.
Contamination des sols	X	X	X			X			Création de provisions pour la décontamination des sols. Planification de délais dans le calendrier de phasage.
Manque d'investissement – crise économique	X					X	Moyenne	Majeur	Rendre le projet irrésistible. Assurer le développement, même si cela prend plus de temps. Assurer le rendement du projet à l'aide d'effet levier : envisager l'achat de terrains limitrophes pour en faire la revente – ou annexer le financement à l'augmentation du rôle foncier.
Embourgeoisement, spéculation et déplacement des activités économiques lourdes				X		X	Forte	Mineur	Mise en place de mesures régulatrices avec la Ville de Montréal et les arrondissements.

Conflits de voisinage				X	X		Moyenne	Modéré	Utilisation du Carrefour des Artisans comme zone tampon. Distribution des activités artisanales selon leur nuisance.
Inconcordance gouvernementale	X					X	Moyenne	Modéré	Croissant du Havre comme organe de coordination. Négociation constante avec les PPs du secteur.
Manque d'entrées pour le concours		X		X			Faible	Mineur	Appel d'offres auprès de firmes d'architecture et d'écoles d'art Sollicitation d'artistes québécois reconnus
Problèmes de circulation dus aux travaux		X				X	Forte	Modéré	Planification d'itinéraires alternatifs Définition d'un phasage de travaux en fonction de la circulation actuelle Information des usagers en amont
Problèmes de Camionnage : Rue Riverside Entrées Canada Maltage					X	X	Moyenne	Mineur	

5.4. Outil réglementaire

L'ampleur du territoire ainsi que son chevauchement sur deux arrondissements exigent une étude plus poussée des outils réglementaires disponibles pour mener à bien le projet. Les outils traditionnels tels que le Programme particulier d'urbanisme (PPU) et le plan d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA) sont intéressants, mais présentent quelques difficultés d'application. Le PPU se positionne toutefois comme l'outil réglementaire de prédilection dans l'élaboration et la mise en œuvre du plan d'aménagement d'ensemble (Figure 4-1) et des trois sous-projets. C'est un outil qui permet de réglementer tous les aspects principaux du projet, de délimiter la ou les zones d'action et d'équiper la Ville de dispositions lui permettant d'agir, notamment l'expropriation. Cependant, la présence de deux arrondissements dans le secteur ainsi que le découpage physique du territoire compliquent l'implantation d'un PPU. Cet outil étant de la compétence des arrondissements ne peut s'étendre de part et d'autre de l'autoroute Bonaventure. Ainsi, faudrait-il implanter deux ou trois PPU sur le territoire afin de le couvrir en entier ? Si oui, il y a un risque de perdre la vision d'ensemble et de ne faire que deux ou trois quartiers déconnectés physiquement et conceptuellement. Le problème s'étend même, dans une moindre mesure, au PIIA. Celui-ci est aussi

de la compétence de l'arrondissement et se voit donc obligé d'être implanté en deux ou trois instances distinctes. Le problème y est moins important que dans le cas du PPU. En effet, les barrières physiques qui divisent le secteur ont permis et permettent la création de quartiers aux caractères distincts. De même, le secteur Bridge-Wellington nécessite un PIIA plus axé sur le patrimoine industriel que le secteur du PEPSC. Celui-ci peut justement accueillir un PIIA plutôt axé sur l'innovation architecturale et la promotion des pratiques de construction durable. Le PIIA est donc un outil indispensable pour l'établissement d'une image de marque, la conservation du patrimoine et l'implémentation d'une qualité architecturale. Il n'est cependant pas adapté à la mise en place d'une vision d'ensemble.

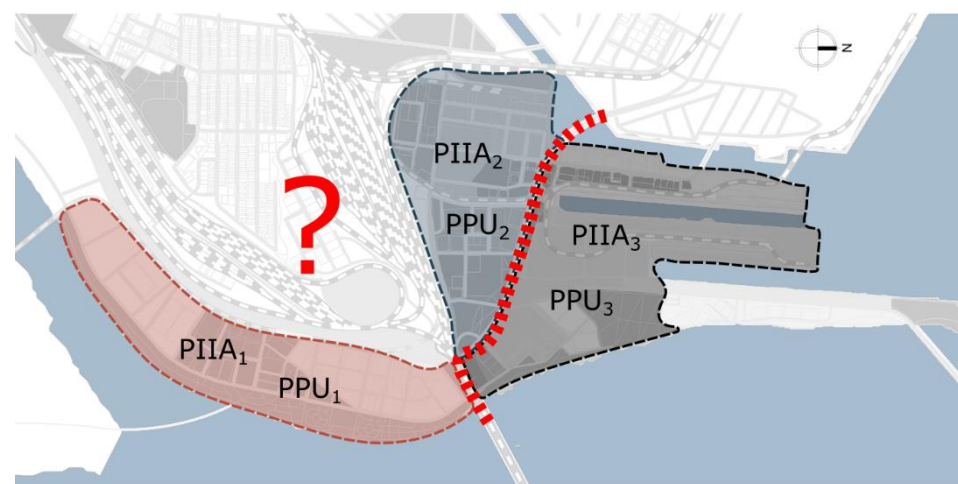


Figure 5-5 Problématiques et secteur(s) d'implantation du PPU et du PIIA

C'est à ce manquement du PIIA et du PPU que vient répondre le Programme de développement urbain économique et social (PDUES). Cet outil réglementaire n'étant pas encadré par la LAU peut facilement se mettre en place sur un territoire comportant plusieurs arrondissements. Il existe justement deux exemples notables³ de mise en œuvre de PDUES à Montréal : le PDUES Turcot, le PDUES Marconi-Alexandra, Atlantic, Beaumont, De Castelnau. Le premier permet l'implication d'un partenaire extramunicipal comme le ministère des Transports (MTQ). Le deuxième permet l'établissement d'un plan commun à l'échelle de quatre arrondissements : Villeray–Saint-Michel–Parc-Extension, Rosemont–La Petite-Patrie, Plateau-Mont-Royal et Outremont. De plus ces deux PDUES ont été implantés aux abords et au voisinage d'importantes infrastructures de transport, respectivement, l'Échangeur Turcot et les voies du Canadien Pacifique (CP) (Ville de Montréal, 2013 ; Ville de Montréal, 2018). Avec la présence de l'autoroute Bonaventure, du Pont Victoria, du Pont Champlain, des rails du REM, des voies du CN, des cours de triage du CN et des quais de l'APM, le territoire du projet se porte bien

à l'implantation d'un PDUES, soit l'outil réglementaire se présentant comme le meilleur substitue au PPU.

Tout de même, un recours au PPU et au PIIA est prévu en raison des pouvoirs réglementaires qu'ils octroient. L'utilisation de ces deux outils, en concordance au PDUES, permettrait un meilleur contrôle du développement des projets. Dans cette optique, et comme mentionné dans le phasage, nous prévoyons l'élaboration d'un PDUES Bridge-Bonaventure auquel s'ajoute des PIIA et potentiellement des PPU dans les sous-secteurs de Bridge-Wellington et du PEPSC (Figure 5-6).

³ Le troisième exemple montréalais est celui du PDUES rue Sherbrooke. Cependant, celui-ci ne s'applique qu'au sein d'un arrondissement (Rivière-des-Prairies-Pointe-aux-Trembles) et ne semble pas impliquer d'autre(s) acteur(s) d'envergure (Ville de Montréal, 2015). Le recours à un PDUES plutôt qu'un PPU est ici intrigant.

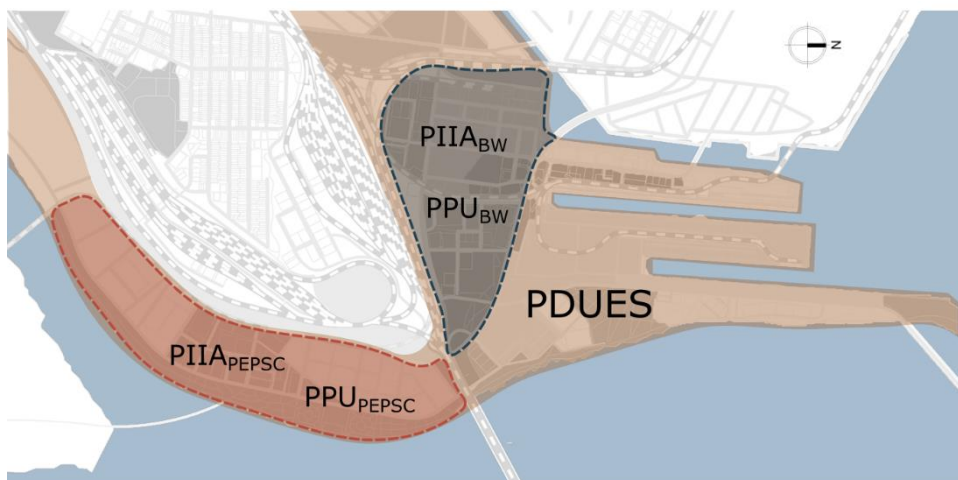


Figure 5-6 Proposition de PDUES, PIIA et PPU pour l'élaboration des sous-projets

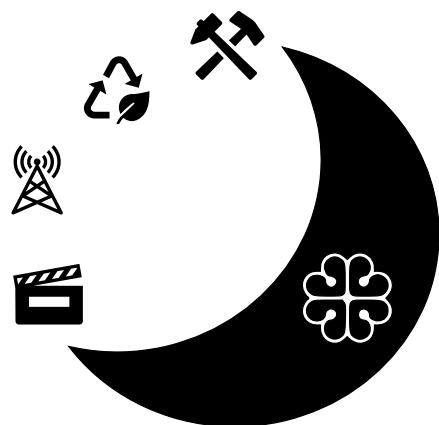
5.5. Croissant du Havre

Le Quartier International de Montréal (QIM) et le Technopôle Angus, deux projets ayant servi d'inspiration, ont été réalisés et dirigés par des organismes spécifiquement créés pour la tâche. C'est justement ce qui est prévu dans le cadre du présent projet. Comme le mentionnait Clément Demers, ancien directeur du QIM, en 2010, lors d'une entrevue avec la revue Urbanité :

« Il faut pouvoir créer des sociétés ad hoc, imputables et qui ont le mandat de réaliser des projets urbains susceptibles de contribuer à la transformation de la ville et à la régénération du tissu urbain – un peu sur le modèle des sociétés d'économie mixte en France⁴. S'il y avait des sociétés de ce type, avec une mission très claire, des modes de gouvernance adaptés, des administrateurs de haut niveau et des équipes de projets reconnues pour leur expérience et pour leur intégrité, il y aurait moyen de faire de meilleurs projets, en plus grand nombre, plus rapidement et à moindre coût. » (Demers, 2010)

Il est donc envisagé de créer un organisme s'inspirant des mandats et modes d'opération d'organismes tels que les Sociétés d'économie mixte, le QIM ou la Société de développement Angus. Le présent projet serait donc dirigé et orchestré par une nouvelle société ad hoc : le Croissant du Havre (Figure 5-7).

⁴ Mise à jour : M. Demers dit qu'il faudrait aujourd'hui plutôt parler des Établissements publics d'aménagement (EPA) (19/02/2020).



5

Figure 5-7 Logo du Croissant du Havre

Le logo du Croissant du Havre représente les quatre filières économiques visées par les trois sous-projets du secteur Bridge-Bonaventure : l'artisanat dans le Carrefour des Artisans, les technologies vertes et les TIC dans le TechnoHavre et l'audiovisuel dans la Nouvelle Cité du Cinéma. De plus, sa forme provient de la géométrie apparente du secteur d'intervention, soit un croissant enserrant les voies ferroviaires du CN comme le montre la Figure 5-8.



Figure 5-8 Schématisation du logo du croissant du Havre

Cette forme procure une meilleure lisibilité au secteur ainsi qu'une image et une identité singulière. Cependant, la forme tourne le dos à la Pointe-du-Moulin, le quai Bickerdike, et la Cité-du-Havre. Ces secteurs sont exclus de la représentation schématique pour deux raisons. Premièrement, comme mentionné précédemment, la forme du croissant permet une meilleure lisibilité que ne pourrait une forme comportant une série de protubérances. Deuxièmement, la Pointe-du-Moulin, le quai Bickerdike et la Cité du Havre abritent des activités qui

⁵ Le logo n'est utilisé qu'à des fins académiques. Plusieurs de ses composantes ne sont pas des créations originales au présent projet.

ne sont pas touchées à court et moyen terme par les projets. De plus, tout développement ou redéveloppement de ces trois secteurs dépend de la présence d'industries lourdes agroalimentaires et de transport et logistique comme ADM, APM et Canada Maltage. Ainsi ces trois secteurs, sont exclus de la visualisation schématique du logo du Croissant du Havre. Néanmoins, bien qu'exclut schématiquement, ces trois secteurs restent dans la mire du Croissant du Havre, tant pour la cohabitation à court terme que le redéveloppement potentiel à long terme.

C'est dans cette optique de développement du secteur Bridge-Bonaventure que le Croissant du Havre viendrait se positionner en maître d'ouvrage délégué qui assurerait la gestion des PP, le développement et l'aménagement du secteur.

5.6. Communication et gestion des parties prenantes

5.6.1. STRATÉGIE DE COMMUNICATION

La stratégie de communication élaborée vise à atteindre plusieurs objectifs : faire découvrir le projet, favoriser l'acceptabilité sociale, et susciter l'adhésion au projet. Les publics visés sont à la fois internes, à destination de certaines parties prenantes partenaires, ou externes, lorsque l'on s'adresse aux populations locales ou à de potentiels futurs partenaires, ce qui implique l'utilisation de divers outils de communication adaptés à chaque public.

Le message principal qui sera transmis porte sur le fait que les aménagements proposés visent à valoriser le site en prenant en compte les attentes de la population et des acteurs locaux.

Ceci passera notamment par une mise à jour régulière de l'avancement du projet, une implication du public dans chacune des étapes qui le permet et le maintien d'une conversation avec la population.

5.6.2. PLAN DE COMMUNICATION EXTERNE

Notre plan de communication à destination du grand public débutera dès la première phase. Lors d'élaboration des outils de

réglementation, des séances de consultation publiques seront organisées auxquelles seront conviées les populations locales. Ils auront donc l'opportunité de faire part de leurs éventuelles préoccupations auxquelles nous pourrions répondre.

Pour la phase 2, soit la phase d'implémentation du projet levier Carrefour des Artisans, un des outils que nous utiliserons sera un concours d'œuvres d'art. Cet événement nous permettra à la fois de mettre la lumière sur le projet et permettra également au public de se familiariser avec le site. Ce concours mettra à l'honneur 4 œuvres qui seront placées aux 4 coins du site et qui délimiteront visuellement l'étendue du futur Carrefour des Artisans. La sélection des œuvres fera intervenir les acteurs locaux tels que RESO, Action Gardien ou encore le groupe des Résidents du Sud-Ouest ainsi que la population locale et la conception des œuvres choisies sera entièrement financée par la Ville. Nous prévoyons également l'installation d'un kiosque de présentation du projet et d'affichage sur le site même et dans le voisinage.

En parallèle, nous lancerons la communication digitale (site web, réseaux sociaux, newsletter, presse digitale) ainsi que la communication papier (presse papier, affichages, flyers de présentation). Ces canaux seront nos principaux moyens de

communication grand public en réponse aux objectifs énoncés plus haut.

Le site web ainsi que les réseaux sociaux seront actualisés avec la publication de billets de blogs à chaque étape nécessitant une communication grand public, afin d'entretenir l'intérêt et garder les populations informées.

Pour certaines des étapes majeures, comme le dévoilement des finalistes du concours d'œuvre d'art ou pour l'aménagement du parc des artisans, nous utiliserons également des canaux de communication média (presse-papiers, digitale, radio) et/ou une communication événementielle, pour la cérémonie d'inauguration du Carrefour des Artisans par exemple.

Les détails des outils de communication utilisés pour le projet levier sont présentés dans le tableau de phasage du projet (Annexe B).

5.6.3. GESTION DE PARTIES PRENANTES

La gestion des parties prenantes est un élément essentiel à la réalisation des trois projets. Ainsi, à l'aide de l'analyse des PP effectuée précédemment, une stratégie de gestion des PP a été élaborée. Celle-ci repose sur la position et l'influence de chaque PP

par rapport aux différents projets. Plusieurs outils seront également utilisés.

Le visioning

Une des premières étapes du projet sera l'organisation d'ateliers de visioning pour chacun des sous-secteurs. Ils auront pour objectif la conception d'une vision globale par un groupe de parties prenantes sélectionnées en fonction de leur expertise. Cet atelier permettra également de générer nombre d'idées pour chacun des projets, en réponse à nos thématiques principales, soit l'emploi, l'accessibilité, la sous-utilisation d'espace et la préservation et mise en valeur du patrimoine du quartier.

Les idées générées nous permettront de vérifier et de continuer à développer certains concepts auxquels nous avons déjà réfléchi.

Enfin, nous pourrions identifier les parties prenantes avec lesquelles nous pourrions éventuellement créer des partnerings.

La négociation

La négociation est un autre des outils primordiaux pour la gestion de notre projet. Elle sera utilisée très régulièrement à chaque phase.

Dans notre première phase, les négociations se feront avec la ville pour l'élaboration d'outils réglementaire. Dans la phase 2, les négociations seront encore plus fréquentes puisqu'il s'agira de trouver un terrain d'entente avec toutes les parties prenantes propriétaires de l'espace ou celles ayant un intérêt et une influence jugée assez importants. Les négociations seront par exemple menées avec les propriétaires fonciers des zones présentés à la Figure 5-9 et à la Figure 5-10.



Figure 5-9 Propriétaires visés par les négociations (Phase 2 – Étape 10)

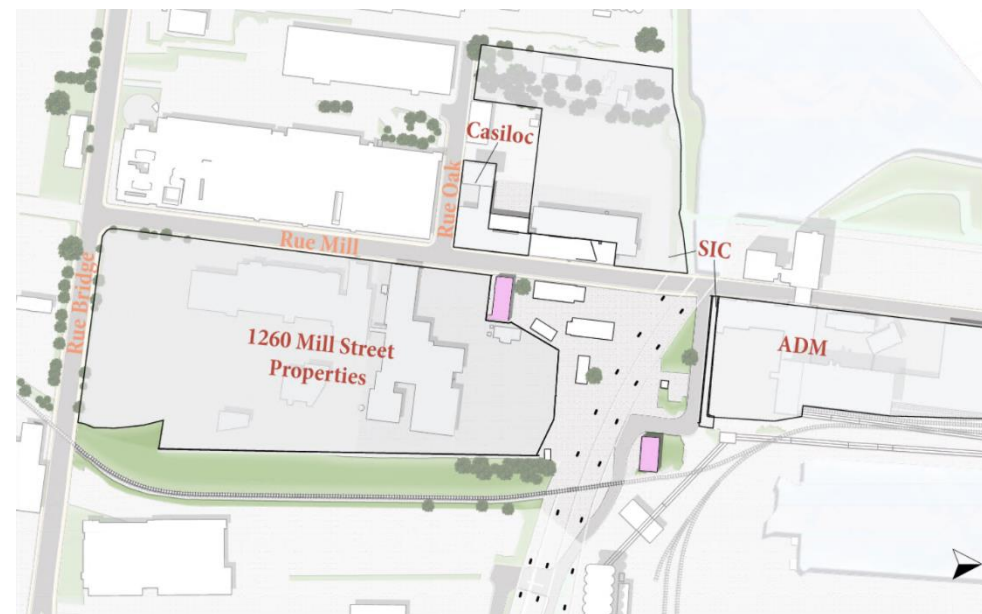


Figure 5-10 Propriétaires visés par les négociations (Phase 2 – Étape 20)

La table de concertation

Les tables de concertation seront organisées dès le début de la seconde phase du projet levier (le Carrefour des Artisans). Elles réuniront diverses parties prenantes et chacune de ses rencontres portera sur un thème :

- 1) l'élaboration et le design du Carrefour des Artisans,
- 2) les transports, la mobilité et l'accessibilité du Carrefour des Artisans.

Pour l'élaboration et le design du Carrefour des Artisans, nous convierons la Ville de Montréal, l'arrondissement du Sud-Ouest, l'arrondissement Ville-Marie, RESO, CCISOM, A3B, RACES, Le Vieux-Port, le Canadien National, ADM. Lors de cette rencontre, il s'agira principalement :

- d'évaluer les besoins en espaces des artisans afin d'apporter les changements nécessaires à notre plan de départ ;
- de définir la programmation du Carrefour des Artisans ;
- d'identifier les réglementations en place et les changements nécessaires ;
- de rechercher de potentiels partenaires financiers et bailleurs de fonds.

Concernant la Table de Concertation portant sur les transports, la mobilité et l'accessibilité du Carrefour des Artisans, les parties prenantes invitées sont les suivantes : Ville de Montréal, Arrondissement du Sud-Ouest, Arrondissement de Ville-Marie, le CN, la STM, Les PJCCI, Vélo Québec, APM, ADM, Canada Maltage. Comme le nom de la thématique l'indique, cette rencontre portera sur la question des transports dans le quartier, mais aussi sur la mobilité et l'accessibilité du Carrefour des Artisans qui représentent des points essentiels au succès du projet.

En plus de réunir ces groupes pour découvrir les attentes et opinions de chacun sur le projet, ces Tables de Concertation ont également pour objectif de susciter l'adhésion et de transformer ces parties prenantes en « ambassadeurs » du projet. Elles nous permettront par ailleurs d'identifier les parties prenantes qui n'adhèrent pas au projet et anticiper l'utilisation d'autres outils comme la médiation.

La médiation

La médiation nous sera utile dans plusieurs cas, notamment dans le cas où les négociations n'aboutiraient pas. Ce qui pourrait être le cas lors des négociations avec la Ville pour l'élaboration d'outils réglementaires, lors de négociations avec les propriétaires fonciers ou encore dans le cas où les tables de concertation mettent en lumière certains enjeux pouvant créer de potentiels conflits.

Comité de suivi

Avant que ne débutent les étapes de travaux, un comité de suivi sera créé. Ses membres seront choisis par l'organisme du Croissant du Havre en accord avec les parties prenantes ayant participé aux tables de concertation.

Comme son nom l'indique, le comité de suivi aura pour rôle de suivre l'avancement du projet du Carrefour des Artisans selon les étapes

définies et les attentes et préoccupations des parties prenantes, et en s'assurant de son bon déroulement. Il sera également de son devoir de produire régulièrement des rapports de suivi.

6. CONCLUSION

En somme, le processus décrit dans ce document s'inscrit dans un effort de faire participer les acteurs locaux qui bénéficieront le plus des nouveaux développements et permettra la transformation d'un secteur de transit en un secteur de destination. Plusieurs d'entre eux ont déjà montré un intérêt envers les projets décrits dans ce document (A3B, Action Gardien, Cycle Capital Management, RACES, CMAQ, CCMM, QIM, ÉTS et plusieurs citoyens). Nous avons donc l'opportunité de créer un milieu de vie de qualité que la population locale peut pleinement s'approprier. Pour ce faire, la participation de la communauté est primordiale.

Par ailleurs, les projets sont conformes aux orientations gouvernementales qui cherchent la création de milieux de vie de qualité, ainsi que la consolidation de pôles d'emplois à Montréal.

L'inclusion des valeurs de durabilité et d'écologie sera prioritaire lors des phases de design. C'est pourquoi le volet transport du projet, qui cherche à encourager l'utilisation du transport en commun en rendant

le secteur accessible par le plus de moyens de transport possible, est si important.

Le tout s'inscrit dans un effort de densification et d'intensification d'un milieu déjà urbanisé afin d'y créer des pôles d'emplois qui rayonnent à l'échelle métropolitaine (voire internationale pour le secteur du cinéma) et des milieux de vies de qualité, tout en impliquant la communauté locale et en consolidant le secteur de la fabrication artisanale et des métiers d'art traditionnels, symboles de la riche histoire du territoire.

7. BIBLIOGRAPHIE

- A3B. (2019). *Proposition de projet déposée dans le cadre de la consultation publique sur l'avenir du secteur Bridge-Bonaventure à l'OCPM (8.26)*. OCPM. Récupéré sur <https://ocpm.qc.ca/fr/bridge-bonaventure/documentation>
- Action Gardien. (2019, septembre 26). *Mémoire d'action gardien*. Récupéré sur Action Gardien - OCPM: https://ocpm.qc.ca/sites/ocpm.qc.ca/files/pdf/P103/8-38_action_gardien_memoire_et_projet_collectif.pdf
- Centre d'histoire de Montréal. (2015, décembre 11). *Mémoire des Montréalais*. Récupéré sur Ville de Montréal: <https://ville.montreal.qc.ca/memoiresdesmontrealais/bienvenue-goose-village>
- Conseil des métiers d'arts du Québec. (2019). *Consultation sur le secteur Bridge-Bonaventure - Mémoire (8.75)*. OCPM. Récupéré sur <https://ocpm.qc.ca/fr/bridge-bonaventure/documentation>
- Cycle Capital Management. (2019). *Mémoire dans le cadre des consultations publiques de l'OCPM pour le secteur Bridge-Bonaventure (8.28)*. OCPM. Récupéré sur <https://ocpm.qc.ca/fr/bridge-bonaventure/documentation>
- Demers, C. (2010). Pour mettre fin à la culture du compromis. (Urbanité, Intervieweur)
- École de technologies supérieure (ÉTS). (2019). *Mémoire de l'ÉTS à l'OCPM - Secteur Bridge-Bonaventure*. OCPM. Récupéré sur <https://ocpm.qc.ca/fr/bridge-bonaventure/documentation>
- NACTO. (2013). *Urban Street Design Guide*. New York: Island Press.
- NACTO. (2016). *Transit Street Design Guide*. New York: Island Press.
- Quartier de l'Innovation (QI). (2019). *Mémoire dans le cadre des consultations publiques de l'OCPM - Secteur Bridge-Bonaventure (8.17)*. OCPM. Récupéré sur <https://ocpm.qc.ca/fr/bridge-bonaventure/documentation>
- Raymond Chabot Grant Thornton. (2015). *Étude de positionnement économique du secteur du Havre (3.3)*. Récupéré sur <https://ocpm.qc.ca/fr/bridge-bonaventure/documentation>
- Regroupement d'acteurs culturels et économiques du secteur (RACES). (2019). *Écoquartier des artisans et métiers - mémoire (8.33)*. OCPM. Récupéré sur <https://ocpm.qc.ca/fr/bridge-bonaventure/documentation>
- SNC-Lavalin. (2002). *Projet d'interception des phases flottantes d'hydrocarbures - Technoparc, Montréal*. Service des travaux publics et de l'environnement - Ville de Montréal.
- Société de développement Angus. (2016). *Plan d'aménagement du Technopôle Angus*.
- Statistics Canada. (2017 a, novembre 29). *Recensement 2016*. Récupéré sur Stat.can - recensement 2016: <https://www12.statcan.gc.ca/census-recensement/2016/dp-pd/prof/details/page.cfm?Lang=E&Geo1=CSD&Code1=2466023&Geo2=PR&Code2=24&SearchText=Montreal&SearchType=Begins&SearchPR=01&B1=All&TABID=1&type=0>
- Statistics Canada. (2017 b, novembre 29). *Recensement 2016*. Récupéré sur stat can - Recensement 2016: <https://www12.statcan.gc.ca/census-recensement/2016/dp-pd/prof/details/page.cfm?Lang=E&Geo1=CT&Code1=462005>

5.02&Geo2=PR&Code2=24&SearchText=H3C3R6&SearchType=Begins&SearchPR=01&B1=All&TABID=2&type=0

Statistics Canada. (2017 c, novembre 29). *Recensement 2016*.
Récupéré sur stat can - recensement 2016:
<https://www12.statcan.gc.ca/census-recensement/2016/dp-pd/prof/details/page.cfm?Lang=F&Geo1=CT&Code1=4620077.00&Geo2=CT&Code2=4620069.02&SearchText=4620069.02&SearchType=Begins&SearchPR=01&B1=Housing&TABID=3&type=1>

Statistics Canada. (2017 d, 29 novembre). *Recensement 2016*.
Récupéré sur stat can - recensement 2016:
<https://www12.statcan.gc.ca/census-recensement/2016/dp-pd/prof/details/page.cfm?Lang=F&Geo1=CT&Code1=4620077.00&Geo2=CT&Code2=4620069.02&SearchText=4620069.02&SearchType=Begins&SearchPR=01&B1=Ethnic%20origin&TABID=3&type=1>

Ville de Montréal. (2013). *Marconi-Alexandra, Atlantic, Beaumont, De Castelnau*. Récupéré sur
http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=2761,142387012&_dad=portal&_schema=PORTAL

Ville de Montréal. (2015). *PDUES rue Sherbrooke*. Récupéré sur
http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=2761,142387012&_dad=portal&_schema=PORTAL

Ville de Montréal. (2018). *PDUES Turcot*. Récupéré sur
http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=2761,142387012&_dad=portal&_schema=PORTAL

Ville de Montréal. (2019). *Bridge-Bonaventure - Document d'information (3.1)*. Récupéré sur <https://ocpm.qc.ca/fr/bridge-bonaventure/documentation>

Ville de Montréal. (2020, septembre 21). *Carte interactive*. Récupéré sur Plan d'urbanisme de la ville de Montréal:
<https://smvt.maps.arcgis.com/apps/webappviewer/index.html?id=1525a850c1cf4b08afd7ea66d5e36fef>

8. ANNEXE

Annexe A. Tableau des parties prenantes

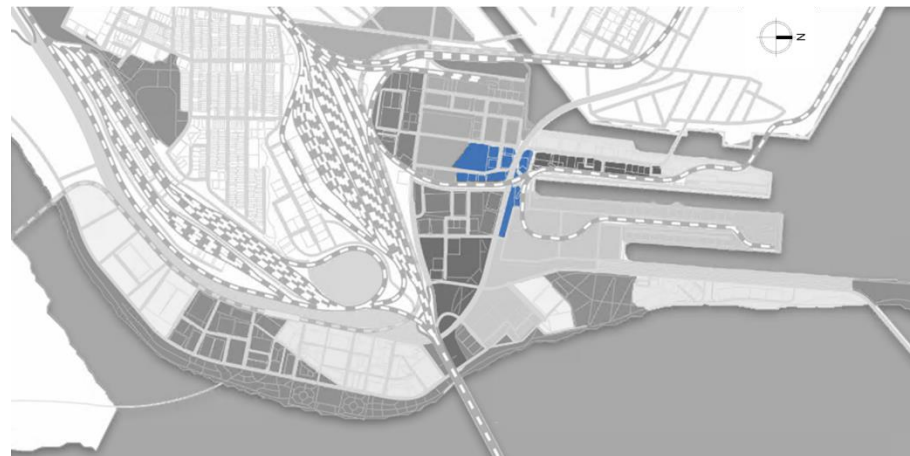
Tableau 8-1 Matrice des parties prenantes du secteur Bridge-Bonaventure

Acteurs	Type de PP	Type de pouvoir		Position	Influence	Rôle
		Politique	Financier			
1 École de technologie supérieure (ÉTS)	Entité académique	x		Allié	Moyenne	Metteur en scène
2 Les Forges de Montréal	Entité académique	x		Allié	Faible	Acteur
3 École Audiovisuel	Entité académique	x		Allié	Faible	Acteur
4 École Créative	Entité académique	x		Allié	Faible	Acteur
5 Université McGill	Entité académique	x		Allié	Faible	Metteur en scène
6 Université Concordia	Entité académique	x		Allié	Faible	Metteur en scène
7 Université du Québec à Montréal (UQAM)	Entité académique	x		Allié	Faible	Metteur en scène
8 Centech	Entité académique		x	Allié	Moyenne	Metteur en scène
9 INGO	Entité académique			Allié	Faible	Acteur
10 A3B	Entreprise Privée	x		Allié	Faible	Acteurs
11 ADM Agri-Industries Company	Entreprise Privée	x		Allié	Moyenne	Acteur
12 Bell	Entreprise Privée	x		Allié	Faible	Acteur
13 Canada Maltage Cie Ltée	Entreprise Privée	x		Allié	Moyenne	Acteur
14 Canadien National (CN)	Entreprise Privée	x		Conditionnel	Grande	Réalisateur
15 Costco	Entreprise Privée	x		Allié	Moyenne	Acteur
16 Cycle Capital Management	Entreprise Privée	x		Allié	Moyenne	Acteur
17 Devimco Immobilier Inc.	Entreprise Privée	x	x	Allié	Faible	Spectateur
18 Distilleries Sazerac	Entreprise Privée	x		Allié	Faible	Acteur
19 Employeur Agroalimentaire	Entreprise Privée	x	x	Allié	Faible	Acteur
20 Employeur Audiovisuel	Entreprise Privée	x	x	Allié	Faible	Acteur
21 Employeur Fabrication	Entreprise Privée	x	x	Allié	Faible	Acteur
22 Employeur Services Professionnels	Entreprise Privée	x	x	Allié	Faible	Acteur
23 Employeur TIC	Entreprise Privée	x	x	Allié	Faible	Acteur
24 Fonds de placement Immobilier COMINAR	Entreprise Privée	x		Allié	Moyenne	Réalisateur
25 Mel's Studios SENC	Entreprise Privée	x	x	Allié	Grande	Réalisateur
26 Promoteur immobilier	Entreprise Privée	x	x	Allié	Moyenne	Acteur
27 Ray-Mont Logistiques	Entreprise Privée	x		Neutre	Faible	Spectateur
28 Tata Communications	Entreprise Privée	x		Allié	Moyenne	Acteur
29 Juet-Sinclair	Entreprise Privée	x		Conditionnel	Faible	Acteur
30 Néo-Port	Entreprise Privée	x		Conditionnel	Faible	Acteur
31 Employeur Transport et logistique	Entreprise Privée	x		Neutre	Faible	Acteur
32 Espace Verre	Entreprise Privée	x		Allié	Moyenne	Acteur
33 1260 Mill Street Properties	Entreprise Privée	x		Conditionnel	Grande	Réalisateur
34 Administration portuaire de Montréal	Institution gouvernementale	x	x	Allié	Grande	Metteur en scène
35 Autorité Régionale de Transport Métropolitain (ARTM)	Institution gouvernementale	x	x	Allié	Faible	Spectateur
36 Caisse de Dépôt et de Placement du Québec (CDPQ.infra)	Institution gouvernementale	x	x	Allié	Moyenne	Metteur en scène
37 Casiloc (Loto-Québec)	Institution gouvernementale	x	x	Conditionnel	Faible	Spectateur
38 Hydro-Québec	Institution gouvernementale	x		Neutre	Grande	Metteur en scène
39 Les Ponts Jacques-Cartier et Champlain incorporé (PJCCI)	Institution gouvernementale	x		Neutre	Moyenne	Réalisateur
40 Ministère de l'Économie et de l'Innovation	Institution gouvernementale	x	x	Allié	Moyenne	Réalisateur
41 Ministère de l'environnement et de la lutte contre les changements	Institution gouvernementale	x	x	Allié	Grande	Metteur en scène
42 Parcs Canada	Institution gouvernementale	x		Conditionnel	Grande	Acteur
43 Société canadienne des postes (Poste Canada)	Institution gouvernementale	x		Conditionnel	Moyenne	Acteur
44 Société de développement des entreprises culturelles (SODEC)	Institution gouvernementale	x	x	Allié	Moyenne	Réalisateur
45 Société Immobilière du Canada (SIC)	Institution gouvernementale	x	x	Conditionnel	Grande	Metteur en scène
46 Ville de Montréal	Institution gouvernementale	x	x	Allié	Grande	Réalisateur
47 Société de transport de Montréal (STM)	Institution gouvernementale	x	x	Allié	Moyenne	Metteur en scène
48 Arrondissement du Sud-Ouest	Institution gouvernementale	x	x	Allié	Grande	Réalisateur
49 Arrondissement de Ville-Marie	Institution gouvernementale	x	x	Allié	Grande	Réalisateur
50 RDV Canada	Institution gouvernementale	x	x	Allié	Moyenne	Acteur
51 CargoM, La grappe métropolitaine de logistique et transport de Montréal	Regroupement économique	x		Allié	Faible	Acteur
52 Bureau du cinéma et de la télévision du Québec (BCTQ)	Regroupement économique	x		Allié	Moyenne	Acteur
53 Chambre de commerce du Montréal métropolitain	Regroupement économique	x		Allié	Moyenne	Acteur
54 Chambre de commerce et d'industrie du Sud-Ouest de Montréal	Regroupement économique	x		Allié	Moyenne	Acteur
55 NUMANA (anciennement TechnoMontréal)	Regroupement économique	x		Allié	Faible	Spectateur
56 Quartier de l'innovation	Regroupement économique			Allié	Faible	Spectateur
57 Regroupement économique et social du Sud-Ouest (RESO)	Regroupement économique	x	x	Conditionnel	Grande	Acteur
58 Montréal International	Regroupement économique			Allié	Faible	Spectateur
59 Conseil des métiers d'art	Regroupement économique	x		Allié	Moyenne	Réalisateur
60 Regroupement des acteurs culturels et économiques du secteur (RACES)	Regroupement économique	x		Allié	Moyenne	Réalisateur
61 Action-Gardien - CDC de Pointe-Saint-Charles	Société civile	x		Conditionnel	Grande	Acteur
62 Résidents du Sud-Ouest	Société civile	x		Conditionnel	Moyenne	Acteur
63 Résidents du Havre	Société civile	x		Conditionnel	Faible	Acteur
64 Vélo Québec	Société civile	x		Conditionnel	Faible	Spectateur

Annexe B. Illustration des secteurs d'intervention des phases



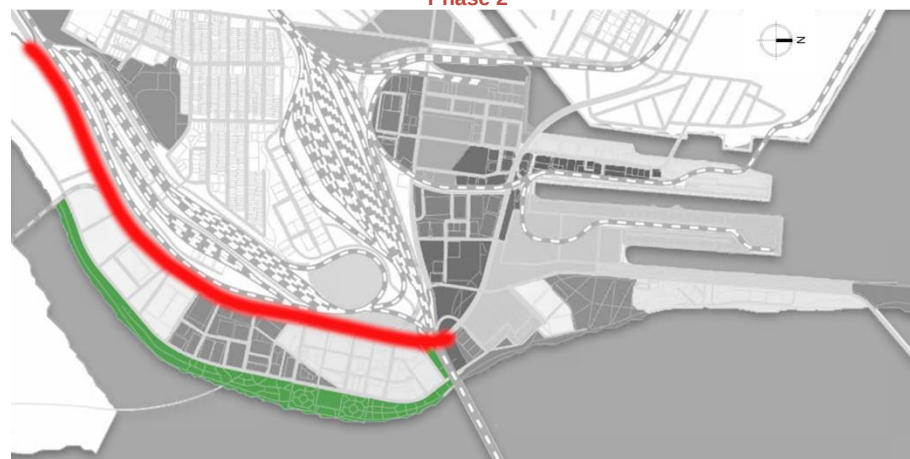
Phase 1



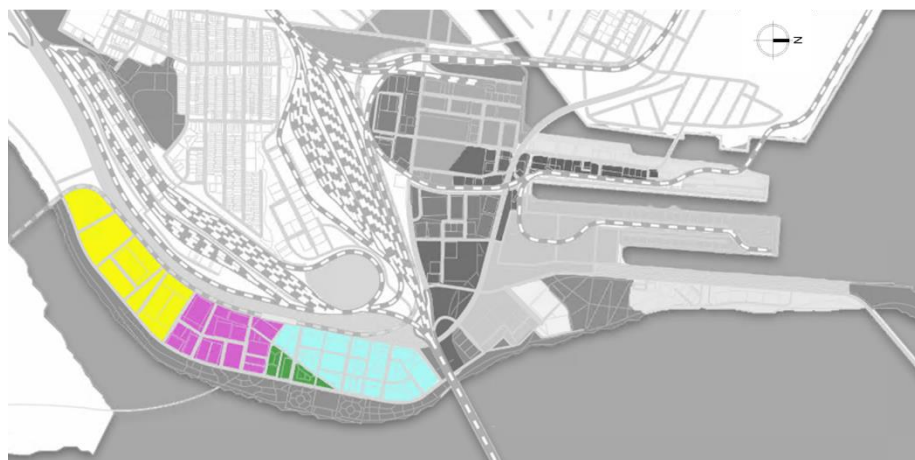
Phase 2



Phase 3



Phase 4



Phase 5



Phase 6

Figure 8-1 Illustration des secteurs d'intervention des phases

Annexe C. Tableau détaillé du phasage du projet

Tableau 8-2 Tableau détaillé du phasage du projet

Étapes	Extrant	PPs	Go-no-go	Communication	
		Le Croissant du Havre est présent à toutes les étapes		Interne /externe	Type
Phase 1 – Visioning et élaboration d’outils réglementaires					
1. Visioning pour le Carrefour des Artisans (Vérification et développement du concept Carrefour des artisans)	4,6,9	Ville de Montréal (VM), Arrondissement du Sud-Ouest (ASO), Arrondissement de Ville-Marie (AVM), Montreal International, RESO, CCISOM, CCMM, A3B, RACES ⁶ , Le Vieux-Port, SODEC		Interne	Visioning Sollicitation
2. Visioning pour la Nouvelle Cité du Cinéma	4,22	VM, ASO, Studio Mel’s, BCTQ, RDV Canada, Montréal International, SODEC, , RESO, CCISOM, CCMM		Idem.	Idem.
3. Visioning pour le TechnoHavre	4,23	VM, ASO, Bell, Tata Communication, ÉTS, Centech, INGO, LabIV (Ericsson, Vidéotron), McGill, Concordia, UQAM, QI, RESO, CCISOM, CCMM, Cycle Capital Management		Idem.	Idem.

⁶ RACES : Regroupement des acteurs culturels et économiques du secteur : Alexandre Maquet, Canada Maltage, Conseil des métiers d’art du Québec, Distillerie du Vieux Montréal, Énergir, chaleur et climatisation urbaine (Énergir CCU), Les ensembles résidentiels Habitat 67 et Tropiques Nord, Kyle Irving, Ian Dubé Dautre, la Fonderie Darling, Les forges de Montréal, Manœuvre et MR-63.

4. Négociation avec les villes pour l'élaboration d'outil réglementaire (PPU, PIIA et PDUES)	5,8	VM, ASO, AVM		Interne	Négociation
5. Élaboration, consultation et publication d'outils réglementaires	8,10,18, 20,21	<i>Idem.</i>		Mixte	Négociation Consultation publique
5.1. PDUES	-	<i>Idem.</i>		<i>Idem.</i>	<i>Idem.</i>
5.2. PIIA Bridge-Wellington	-	<i>Idem.</i>		<i>Idem.</i>	<i>Idem.</i>
5.3. PIIA PEPS	-	<i>Idem.</i>		<i>Idem.</i>	<i>Idem.</i>
5.4. PPU (potential) Bridge-Wellington	-	<i>Idem.</i>		<i>Idem.</i>	<i>Idem.</i>
5.5. PPU (potential) PEPS	-	<i>Idem.</i>		<i>Idem.</i>	<i>Idem.</i>
Phase 2 – Carrefour des Artisans (Projet levier)					
6. Établissement d'une <i>Table de concertation sur l'élaboration et le design du Carrefour des Artisans</i>	9,10,11, 12,13	VM, ASO, AVM, RESO, CCISOM, A3B, RACES, Le Vieux-Port, CN, ADM Agri-Industries Company (ADM)	X	Interne	Négociation Sollicitation
6.1. Évaluation des besoins en espaces artisans	-	<i>Idem.</i>		<i>Idem.</i>	<i>Idem.</i>
6.2. Programmation du Carrefour des artisans	-	<i>Idem.</i>	X	<i>Idem.</i>	<i>Idem.</i>
6.3. Identification des réglementations en place et des changements nécessaires	-	<i>Idem.</i>		<i>Idem.</i>	<i>Idem.</i>
6.4. Recherche de partenaires financiers et de bailleurs de fonds	-	<i>Idem.</i>		<i>Idem.</i>	<i>Idem.</i>
7. Établissement d'une <i>Table de concertation sur le transport, la mobilité et l'accessibilité du Carrefour des Artisans</i>	11,16,17,	VM, ASO, AVM, CN, STM, PJCCI, Vélo Québec, APM, ADM, Canada Maltage	X	Interne	Négociation Sollicitation
8. Négociation pour l'implantation des changements réglementaires souhaités	10,18,20, 21	VM, ASO, AVM		Interne	Négociation
9. Concours des œuvres d'art du Carrefour des Artisans	12,15	-	X	-	-

9.1. Négociation pour l'implantation d'œuvre d'art temporaire aux quatre coins du Carrefour des Artisans	-	VM, ASO, AVM, PJCCI, 1260 Mill Street Properties	X	Interne	Negotiation
9.2. Lancement d'un concours de design des œuvres d'art du Carrefour des Artisans	-	VM, ASO, AVM, A3B, RACES		Externe	Communication médias locaux et médias arts Site web / newsletter réseaux sociaux
9.3. Choix des finalistes	-	<i>Idem.</i>		-	Implication des de la population et des acteurs locaux dans le choix des finalistes
9.4. Dévoilement des finalistes	-	<i>Idem.</i>		Externe	Communication médias locaux et médias arts Site web / newsletter réseaux sociaux

9.5. Installation temporaire des œuvres d'art (A1)	-	<i>Idem.</i>		Externe	Communication médias locaux et médias arts Site web, réseaux sociaux Communication événementielle
10. Négociation avec les propriétaires fonciers	11,16,18	-	X	Interne	Négociation Médiation
10.1. Parcs Canada (1156 rue Mills) – Construction d'immeuble pour l'artisanat et recherche de solution pour la relocalisation des activités de Parc Canada	-	Parcs Canada	X	<i>Idem.</i>	<i>Idem.</i>
10.2. 1260 Mill Street Properties – Construction d'immeuble pour l'artisanat et recherche de solution pour la relocalisation des activités non artisanale	-	1260 Mill Street Properties	X	<i>Idem.</i>	<i>Idem.</i>
10.3. Ville de Montréal – Établissement d'un parc et identification des entités responsables de l'entretien et de la maintenance	-	VM, AVM	X	<i>Idem.</i>	<i>Idem.</i>
10.4. Canada Maltage – Modification de l'entrée Riverside et discussion sur l'utilisation des terrains adjacents au Parc des Artisans	-	Canada Maltage	X	<i>Idem.</i>	<i>Idem.</i>
10.5. PJCCI – Cessation ou location des terrains ou droit aérien sous l'autoroute Bonaventure	-	PJCCI	X	<i>Idem.</i>	<i>Idem.</i>
10.6. SIC – Établissement du Parc des Artisans et utilisation des terrains adjacents à celui-ci	-	SIC	X	<i>Idem.</i>	<i>Idem.</i>

10.7. CMVQ – Pour la conservation des activités d'Espace Verre		CMVQ			
11. Aménagements temporaires	12,15,16, 17,18	-	X	-	-
11.1. Construction du nouveau tracé de la rue Riverside sous l'autoroute Bonaventure	-	VM, AVM, PJCCI	X	<i>Idem.</i>	<i>Idem.</i>
11.2. Révision de l'entrée de Canada Maltage	-	VM, AVM, Canada Maltage, CN	X	Externe	Négociation Médiation
11.3. Démolition de l'ancien tracé de la rue Riverside	-	VM, AVM	X	Mixte	Appel d'offres
11.4. Implantation d'un parcours piéton liant les quatre œuvres d'art	-	VM, ASO, AVM, 1260 Mill Street properties, PJCCI		Externe	Négociation Communication médias locaux Site web Réseaux sociaux Communication événementielle
12. Tenue d'un atelier de co-design d'un Parc des Artisans et de l'espace sous l'autoroute	15	VM, AVM, A3B, RACES, Le Vieux-Port		Interne	Atelier de co-design Négociation
12.1. Installation de kiosques d'information temporaires sous l'autoroute	-	VM, ASO, AVM, A3B, RACES		Externe	Communication médias locaux Site web Réseaux sociaux
13. Établissement d'un <i>Comité de suivi de l'avancement des travaux du Carrefour des Artisans</i>	15,16,17, 18,21	<i>Idem.</i>		Interne	Sollicitation Site web Réseaux sociaux

14. Décontamination des sols	15,16,17, 18,21	-	X	-	-
14.1. Recherche documentaire sur la contamination des lots visés par le projet	-	VM, 1260 Mill Street Properties, MELCC		Interne	Demande d'information
14.2. Caractérisation des sites non caractérisés et à risque d'être contaminé	-	VM, MELCC		Externe	Appel d'offres
14.3. Décontamination des terrains identifiés lors de la caractérisation	-	VM, Parcs Canada, MELCC	X	Externe	Appel d'offres Site web Réseaux sociaux Communication média
15. Aménagement du Parc des Artisans	16,17,18, 21	-		-	-
15.1. Construction du Parc des Artisans	-	VM, AVM		Mixte	Appel d'offres Site web / newsletter Réseaux sociaux Communication média
15.2. Installation de kiosques d'information temporaires dans le Parc des Artisans	-	VM, ASO, AVM		Externe	Site web Réseaux sociaux
16. Pérennisation du nouveau tracé de Riverside et de l'entrée de Canada Maltage	18	VM, ASO, AVM, PJCCI, CN, 1260 Mill Street Properties, Poste Canada	X	Externe	Signalisation Site web / newsletter Réseaux sociaux Distribution de tracts

17. Réaménagement du parcours cyclable le long de la rue Riverside	-	VM, AVM, Vélo Québec, PJCCI		Mixte	Négociation Appel d'offres Signalisation Site web Réseaux sociaux Distribution de tracts Communication média
18. Construction et aménagement du secteur central	19,20,21	VM, ASO, AVM, PJCCI, 1260 Mill Street Properties, Poste Canada, CN		-	-
18.1. Aménagement des rues piétonnes et places publiques	-	<i>Idem.</i>		Interne	Appel d'offres Site web Réseaux sociaux Communication média
18.2. Lotissement des terrains à construire	-	<i>Idem.</i>		<i>Idem.</i>	Négociation
18.3. Conception et construction des édifices du secteur central	-	<i>Idem.</i>		<i>Idem.</i>	Négociation Appel d'offres Site web Réseaux sociaux

19. Inauguration du Carrefour des Artisans	-	VM, ASO, AVM, RACES		Externe	Communication média Site web Réseaux sociaux Communication événementielle Invitation papier riverains
19.1. Cérémonie médiatisée	-	<i>Idem.</i>		<i>Idem.</i>	<i>Idem.</i>
19.2. Pérennisation des œuvres d'art	-	<i>Idem.</i>		<i>Idem.</i>	<i>Idem.</i>
20. Négociation avec les propriétaires fonciers pour l'extension du Carrefour des Artisans	21	-		Interne	Négociation Médiation
20.1. 1260 Mill Street Properties – Construction d'immeuble pour l'artisanat et recherche de solution pour la relocalisation des activités non artisanale	-	1260 Mill Street Properties		<i>Idem.</i>	<i>Idem.</i>
20.2. Casiloc – Construction d'immeuble pour l'artisanat et recherche de solution pour la relocalisation des activités non artisanale	-	Casiloc		<i>Idem.</i>	<i>Idem.</i>
20.3. SIC – Construction d'immeuble pour l'artisanat et recherche de solution pour la relocalisation des activités non artisanale	-	SIC, ADM		<i>Idem.</i>	<i>Idem.</i>
21. Construction et aménagement de l'extension	-	VM, ASO, AVM, 1260 Mill Street Properties, Casiloc, SIC, ADM, CN			
Phase 3 – Lancement de la Nouvelle Cité du Cinéma et du TechnoHavre (sommaire)					

22. Établissement d'une <i>Table de concertation sur l'élaboration et le design de la Nouvelle Cité du Cinéma</i>	25,27,33	Studio Mel's, BCTQ, RDV Canada	X	Interne	Négociation Sollicitation
23. Établissement d'une <i>Table de concertation sur l'élaboration et le design du TechnoHavre</i>	25,27,33	Bell, Tata Communication, ÉTS, Centech, INGO, LabIV (Ericsson, Vidéotron), QI, Cycle Capital Management	X	<i>Idem.</i>	<i>Idem.</i>
24. Établissement d'une <i>Table de concertation sur le transport, la mobilité et l'accessibilité du PEPSC</i>	25,26,27, 28,31,32	VM, ASO, AVM, CN, STM, Vélo Québec, PJCCI, Studio Mel's, CDPQ infra, Arrondissement de Verdun (AV),	X	<i>Idem.</i>	<i>Idem.</i>
25. Établissement d'un <i>Comité de suivi de l'avancement des travaux du PEPSC</i>	26,27,28, 32,33	VM, ASO, Groupe TIC-Technologies vertes ⁷ , Groupe Ciné, PJCCI	X	<i>Idem.</i>	Sollicitation
26. Modification temporaire du réseau viaire	27	VM, ASO, PJCCI	X	Interne	Négociation Signalisation Site web / newsletter Réseaux sociaux Distribution de tracts

⁷ Demande de création d'un regroupement d'acteur pour les TIC-Technologies vertes (et d'un pour l'audiovisuel) avec des représentants désignés

27. Réalisation des projets de démarrage (TechnoHavre et Nouvelle Cité du Cinéma)	31,33	VM, ASO, Studio Mel's, BCTQ, RDV Canada, Bell, Tata Communication, ÉTS, Centech, INGO, QI	X	Mixte	Négociation Appel d'offres Site web / newsletter Réseaux sociaux Communication média
Phase 4 – Déplacement du boulevard Bonaventure et construction du parc riverain (sommaire)					
28. Construction du boulevard Bonaventure au niveau de la rue Marc Cantin	29,30,32, 33	VM, ASO, PJCCI, CN,CDPQ infra	X	Mixte	Négociation Appel d'offres Site web / newsletter Réseaux sociaux Communication média
29. Démolition de l'autoroute Bonaventure	30	VM, ASO, AVM, AV, PJCCI, MTQ		<i>Idem.</i>	<i>Idem.</i>
30. Construction du parc riverain	-	VM, ASO, AVM, PJCCI, MDELCC		<i>Idem.</i>	<i>Idem.</i>
Phase 5 – Développement de la Nouvelle Cité du Cinéma et du TechnoHavre (sommaire)					
31. Négociation pour l'établissement d'une station du REM	33	VM, ASO, CDPQ infra, ARTM, STM	X	Interne	Négociation Site web / newsletter Réseaux sociaux Communication média

32. Modification du réseau viaire du PEPSC	33	VM, ASO	X	Mixte	Négociation Appel d'offres Site web / newsletter Réseaux sociaux Communication média
33. Conception, lotissement et construction des terrains de la Nouvelle Cité du Cinéma et du TechnoHavre	-	VM, ASO		<i>Idem.</i>	<i>Idem.</i>
Phase 6 – Développement général et autres projets (À définir)					
34. À définir ...	-	-	-	-	-

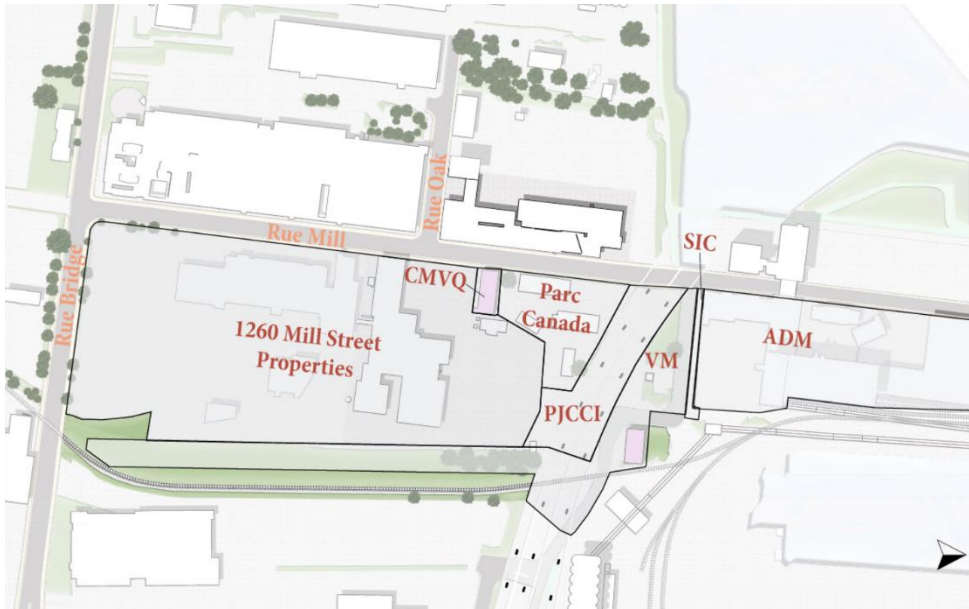
Annexe D. Illustration des étapes et sous-phases du Carrefour des Artisans



Sous-phase Ai – Terrain initial



Sous-phase Ai – Étape 9



Sous-phase Ai – Étape 10



Sous-phase B – Étape 11



Sous- phase B – Étape 12



Sous- phase B – Étape 14



Sous- phase B – Étape 15



Sous-phase B – Complété



Sous- phase C – Étape 16



Sous- phase C – Étape 17



Sous- phase C – Étape 18



Sous- phase C –Complété



Sous- phase D – Étape 20



Sous- phase D – Étape 21



Sous- phase D – Complété

Figure 8-2 Illustration des étapes et sous-phases du Carrefour des Artisans