

Janvier 2010

# Quartier Bonaventure

Mémoire  
Pour une vue d'ensemble

---

Présenté par

**Habiter**  
*Ville-Marie*

En collaboration avec

**Table pour l'aménagement du Centre-Sud**

&

**RAYSIDEARCHITECTE**

## TABLE DES MATIÈRES

---

<b>1</b>	<b>INTRODUCTION</b>	<b>1-1</b>
<b>2</b>	<b>POUR UNE VUE D'ENSEMBLE</b>	<b>2-1</b>
<b>3</b>	<b>CONTEXTE</b>	<b>3-1</b>
<b>4</b>	<b>ENJEUX</b>	<b>4-1</b>
4.1	L'arrondissement Ville-Marie : une mixité sociale à maintenir	4-1
4.2	La mixité sociale et la Stratégie d'inclusion de logements abordables	4-3
4.3	La famille : au cœur de la mixité sociale et de la mixité des fonctions	4-4
4.4	Axe de transport et milieu de vie	4-5
4.5	Animer le milieu de vie par des services de proximité	4-6
4.6	Pour une véritable concertation des acteurs du milieu	4-7
<b>5</b>	<b>RECOMMANDATIONS</b>	<b>5-1</b>
<b>6</b>	<b>CARTES</b>	<b>6-1</b>
	Grand Centre-Ville	6-1
	Grands projets dans le secteur du Quartier Bonaventure	6-2
	Grands projets -Description	6-3
	Pression - Influences	6-4
	Développement et mixité	6-5
	Transports	6-6
	Services	6-7
<b>7</b>	<b>PHOTOS</b>	<b>7-1</b>
<b>8</b>	<b>ANNEXES</b>	<b>8-1</b>
I	Inventaire des projets – Grand Centre-Ville	8-1
II	Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal – Arrondissement Ville-Marie	8-4
III	Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal – Arrondissement Sud-Ouest	8-10

---

## 1. INTRODUCTION

### *Habiter Ville-Marie, sa mission, ses membres*

Nous souhaitons d'abord remercier les membres de l'Office de consultation publique de Montréal de nous offrir l'occasion de contribuer à sa réflexion et à son analyse concernant le projet de réaménagement de l'autoroute Bonaventure. Le mémoire que nous vous présentons est le résultat d'une consultation des groupes membres de notre table de concertation. Il s'inscrit dans la réflexion des différents partenaires de notre concertation sur les grands développements immobiliers privés et publics prévus dans le cœur de la métropole au cours des deux prochaines décennies.

Habiter Ville-Marie (HVM) est une concertation de regroupements, de tables de concertation ainsi que d'organismes communautaires et d'organismes publics, qui a pour objectif le développement d'un centre-ville habité, mixte et solidaire. La mission première de notre concertation est la promotion et le développement de logements sociaux et communautaires dans l'arrondissement de Ville-Marie afin de répondre aux besoins de la population locale, avec une attention toute particulière pour les personnes seules et les familles à faible ou modeste revenu. Le logement social et communautaire constitue, selon nous, un formidable outil pour favoriser la mixité sociale et assurer la présence de familles dans les quartiers centraux.

Habiter Ville-Marie est composé de groupes intervenant en logement social et communautaire dans l'arrondissement, soit Atelier habitation Montréal, le Comité logement Centre-Sud, le Groupe CDH, la Fédération des coopératives d'habitation intermunicipale du Montréal métropolitain (FÉCHIMM), la Fédération des OSBL en habitation de Montréal (FOHM) et InterLoge Centre-Sud.

Notre concertation rassemble de plus les regroupements ou tables de concertation suivantes : la CDC du Centre-Sud, la Table pour l'aménagement du Centre-Sud, la Table de concertation du Faubourg St-Laurent, la CDEC Centre-Sud/Plateau Mont-Royal et le Réseau Habitation Femmes. Le Centre Dollard-Cormier- IUD, le Y des femmes de Montréal et le CSSS de la Montagne sont également des membres actifs. Habiter Ville-Marie est coordonnée par le Comité logement Centre-Sud et bénéficie de l'appui du CSSS Jeanne-Mance qui met à sa disposition un organisateur communautaire pour appuyer la réalisation de ses activités.

En matière de recherche et développement, Habiter Ville-Marie a collaboré à la réalisation d'une étude sur la situation du logement au centre-ville, pilotée par le Comité logement Centre-Sud et le Département d'études urbaines et touristiques de l'UQAM. Habiter Ville-Marie travaille de plus à l'élaboration d'un plan de développement du logement social et communautaire pour l'arrondissement de Ville-Marie, en collaboration avec différents partenaires, dont l'arrondissement de Ville-Marie. Enfin, plusieurs de nos membres travaillent à la création d'un fonds d'acquisition pour la sauvegarde des maisons de chambres dans les quartiers centraux afin de permettre à des populations marginalisées, dont celles à risque d'itinérance, de se maintenir en logement.

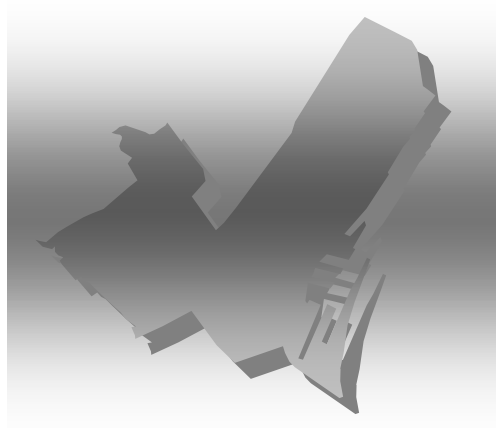
## 2. POUR UNE VUE D'ENSEMBLE

Habiter Ville-Marie reconnaît et apprécie la volonté de développement des décideurs politiques et de grands promoteurs privés, axée sur des projets d'envergure au centre-ville et à proximité. Habiter Ville-Marie considère toutefois que l'enthousiasme que ces projets suscitent doit être balisé par une vision et une planification d'ensemble, dans le but d'en évaluer la faisabilité, en démontrer la pertinence, en mesurer les impacts positifs ou négatifs sur les populations locales et en planifier le phasage. Une telle vision contribuerait à soutenir les démarches de la Ville de Montréal pour associer les différents paliers de gouvernement à la réalisation de ces projets.

Pour les membres d'Habiter Ville-Marie, la Ville de Montréal est la mieux placée pour assumer le leadership de ce dossier et veiller à l'élaboration d'une vision qui tient compte autant des enjeux sociaux qu'économiques. Une telle vision pour le centre-ville doit être élaborée en s'appuyant sur le plan d'urbanisme, la Stratégie d'inclusion de logements abordables dans les nouveaux projets résidentiels et la Politique familiale de la Ville de Montréal, de manière à favoriser un développement harmonieux et intégré du centre-ville et des zones limitrophes.

Habiter Ville-Marie tient à souligner que, dans le cadre des grands projets, la mise en œuvre de la Stratégie d'inclusion de la Ville de Montréal ne peut se faire qu'en considérant l'ensemble des terrains disponibles et non îlot par îlot. Le leadership de la Ville de Montréal est d'autant plus nécessaire que le projet de réaménagement de l'autoroute Bonaventure touche deux arrondissements, soit ceux de Ville-Marie et du Sud-Ouest.

### 3. CONTEXTE



Le projet de réaménagement de l'autoroute Bonaventure est l'un des projets majeurs qui marqueront le paysage et la dynamique du centre-ville et des quartiers adjacents. De fait, il s'inscrit dans un ensemble de grands projets stimulants et porteurs de promesses de développement social, économique et culturel : Griffintown, le Bassin du Nouveau Havre (Tri postal), le secteur de la gare Windsor, les ateliers ferroviaires du CN, etc. Qu'ils soient institutionnels ou privés, ces projets représentent plusieurs milliards de dollars en investissement pour le cœur de la ville.

Les membres d'Habiter Ville-Marie et les partenaires signataires de ce mémoire sont enthousiastes à cet égard dans la mesure où ces projets servent de levier pour améliorer le cadre et les conditions de vie des populations du territoire, en plus de favoriser le rayonnement et le développement de la métropole.

## INVENTAIRE DES PROJETS – SECTEUR BONAVENTURE

NO.	NOM	DESCRIPTION	STAGE	DATES		LOGEMENTS			Potentiel		COÛTS
				CONSTRUCTION		Réel			social	abordable	
				début	fin	total	social	abordable	social	abordable	
E-01	LES BASSINS DU NOUVEAU HAVRE	Projet sur l'ancien site du tri-postale	En développement	2010	2012	2,000	400		300	300	750,000,000 \$
E-02	GRIFFINTOWN	La construction d'immeubles résidentiels; l'aménagement d'une salle de spectacles; la construction de deux hôtels, de bureaux et de boutiques; l'aménagement d'une piste cyclable; 600 000 pi <sup>2</sup> de places publiques et d'espaces verts	En développement	2009	2019	3,860	579		579	579	1,300,000,000 \$
E-03	PROJET BONAVENTURE	Redéveloppement du secteur sous et autour de l'autoroute Bonaventure	En développement	2009	2012	2,000			300	300	
E-04	M9	Un développement immobilier mixte alliant des composantes résidentielle, commerciale, de bureaux ainsi que des lieux de diffusion culturelle	En construction	2006	2009	200			30	30	12,000,000 \$
E-05	ETS	L'agrandissement du pavillon existant; la construction d'un nouveau pavillon; la construction de résidences étudiantes; l'aménagement d'un parc; l'aménagement d'un espace commercial	En construction	2006	2010	0			0	0	150,000,000 \$
E-06	JARDINS WINDSOR	La construction d'immeubles résidentiels, l'aménagement d'un jardin et d'un stationnement en sous-sol	Réalisation			650			98	98	300,000,000 \$
E-07	NORDELEC		En développement			1,200	180				
E-08	ATELIERS FERROVIÈRE (CN)	Recyclage de 2 locoshops de 400 000 pi.ca. en lieux d'emploi plus développement du site pour logements	En développement			800	120	120	120	120	
E-09	LOWNEY / PHASE V	La construction d'un immeuble résidentiel, incluant un chalet urbain sur le toit, une piscine, etc.	En construction		2010	102					
E-10	STATION WINDSOR	Aménagement d'une station intermodale de l'AMT et développement urbain comprenant des commerces, un hôtel, des espaces de bureau et des condominiums (par Cadillac-Fairview)	En développement								520,000,000 \$
E-11	COOPÉRATIVE DE LA MONTAGNE	Coopérative pour familles de 10 étages au coin St-Jacques et de la Montagne	En développement	2010	2011	88	88		88		12,000,000 \$
F-05	SITE DU CENTRE DE TRI POSTAL NOUVEAU HAVRE DE MONTRÉAL	Un projet résidentiel sur l'ancien site du tri-postal du Poste Canada en habitations, ateliers d'artistes, auberge et en entreprises en économie sociale	En développement	2010	2011/2012	2,000	400		300	300	750,000,000 \$
<b>TOTAL</b>						<b>10,900</b>	<b>1,367</b>	<b>120</b>	<b>1,515</b>	<b>1,427</b>	<b>3,794,000,000</b>

## 4. ENJEUX

### 4.1 L'ARRONDISSEMENT VILLE-MARIE : UNE MIXITÉ SOCIALE À MAINTENIR

Un portrait de la population de Ville-Marie démontre les très grandes disparités qui existent entre les quartiers de l'arrondissement. Ville-Marie compte 74 832 habitants, soit 7,2% de la population de la Ville de Montréal. Cinq secteurs la composent : Sainte-Marie, Saint-Jacques, le Faubourg Saint-Laurent, Peter McGill et le Vieux-Montréal. De fortes disparités caractérisent ces quartiers, que ce soit en termes de revenu, de niveau de scolarité, de taux d'effort pour le logement, de pourcentage de familles monoparentales et de pourcentage des ménages composés d'une seule personne.

**Tableau-synthèse sur la situation des ménages dans Ville-Marie.**

	Revenu médian	Diplôme universitaire	Taux d'effort supérieur à 30%	Familles avec enfant mono-parentale	Ménage personne seule
<b>Sainte-Marie</b>	15 288\$	18,9%	41,6%	52,7%	50%
<b>St-Jacques</b>	16 441\$	30,1%	38%	23,9%	55,3%
<b>Faubourg Saint-Laurent</b>	15 247\$	36,5%	40,6%	22,4%	58,4%
<b>Peter McGill</b>	23 382\$	61,6%	45,6%	12,1%	56,9%
<b>Vieux-Montréal</b>	44 337\$	64,7%	37,8%	5%	50,8%

Source : Cantin Marie-Claude et Jalloul Salah, sous la supervision de Winnie Frohn, pour le compte du Service aux collectivités de l'UQAM, le Département d'études urbaines et touristiques de l'UQAM et le Comité logement Centre-Sud (à paraître), selon le recensement de la population 2001.

Demeurant à proximité du secteur du projet Bonaventure, la population du territoire de Peter-McGill se caractérise par un fort pourcentage de personnes vivant seules, soit 55% en 2006. Les jeunes de moins de 15 ans ne représentent que 6% de la population, soit moins de la moitié de la proportion observée à Montréal dans son ensemble (15%). Cette donnée s'explique facilement par la rareté des logements assez grands pour accueillir une famille et par le coût élevé des logements sur les marchés locatif et privé. Le territoire se caractérise également par un nombre élevé de ménages locataires, soit 81% des ménages. Cette proportion est de 62% à Montréal. Il en coûte en moyenne davantage pour se loger dans Peter McGill (899\$ par mois) qu'à Montréal (662\$). La proportion des ménages locataires ayant consacré au moins 30% de leur revenu pour se loger a augmenté de 7% depuis 2001, passant de 46% à 58%.

Si la population de Peter McGill jouit d'un revenu annuel moyen supérieur à celui de l'ensemble des Montréalais (46 801\$, comparativement à 32 946\$ pour Montréal), il importe de souligner l'écart important entre les revenus annuels moyens de la population de Peter McGill Nord (77 908\$) et de Peter McGill Sud (22 665\$). En 2005, sur le territoire de Peter McGill, 47% des personnes vivant en ménage privé avaient un faible revenu, comparativement à 29% pour la Ville de Montréal.

Ces brèves données illustrent les enjeux et les besoins importants en termes de logement pour la population vivant au centre-ville, qui présente des revenus contrastés et pour laquelle la hausse significative des coûts associés au logement augmente la difficulté à se loger convenablement. Les besoins pour du logement abordable sont très élevés dans Peter-McGill, tout comme dans l'ensemble de l'arrondissement Ville-Marie, d'où la grande importance de respecter les principes de la Stratégie d'inclusion de logements abordables dans les nouveaux projets résidentiels de la Ville de Montréal.

Depuis le début des années 2000, l'arrondissement de Ville-Marie, qui présente un fort potentiel de développement résidentiel, a connu un boom immobilier considérable. Entre les années 2002 et 2008 uniquement, on a assisté à la mise en chantier de plus de 8700 logements sur le territoire de l'arrondissement. Force est de constater, cependant, que la grande majorité de ces nouveaux logements sont des condominiums destinés à des ménages de petite taille et que la part du logement social et communautaire dans ce développement ne correspond pas, loin s'en faut, aux besoins de la population, pas plus d'ailleurs qu'aux cibles que s'est fixée la Ville de Montréal pour ce type de logement sur son territoire. En effet, un bilan de la Stratégie d'inclusion municipale sur l'île de Montréal, depuis son adoption en 2005, révèle que des 30723 unités mises en chantier entre 2005 et 2008, 4576, soit près de 15%, étaient des logements sociaux et communautaires. Toutefois, pour la même période, dans l'arrondissement de Ville-Marie, cette proportion n'est que de 5,2%, soit 242 logements sur 4585 unités mises en chantier<sup>1</sup>.

On constate parallèlement que le parc de logements locatifs, notamment les maisons de chambres, est soumis à une forte pression et à une érosion rapide. Ainsi, entre 2001 et 2006, le nombre de ménages propriétaires augmentait de 44% dans l'arrondissement (contre 11% à Montréal), tandis que le nombre de ménages locataires y diminuait de 3% (contre 0,2% à Montréal), soit une diminution de plus de 1200 ménages locataires.

Ces dernières données mettent bien en lumière les enjeux auxquels est confronté l'arrondissement central de Montréal et l'importance de prendre des mesures afin, d'une part, d'assurer la protection du parc existant de logements locatifs et, d'autre part, d'y favoriser le développement de logements sociaux et communautaires permettant de répondre aux besoins des ménages à faible et modeste revenu du territoire. En effet, les développeurs de logement social et communautaire sont confrontés dans l'arrondissement à des défis particuliers qu'il est nécessaire de prendre en compte : notamment, le coût élevé des terrains et de leur décontamination, de même que les coûts de construction reliés à la réalisation de bâtiments en hauteur. La Ville de Montréal doit donc prendre ses responsabilités à cet égard et assumer le leadership nécessaire afin que le développement du centre-ville de Montréal respecte les principes de mixité sociale et d'inclusion dont elle se réclame par ailleurs.

---

<sup>1</sup> Ville de Montréal (2009). *Projets sociaux et communautaires, mises en chantier*, Service de la mise en valeur du territoire et du patrimoine, Direction de l'habitation – Division de la gestion des programmes.



## 4.2 LA MIXITÉ SOCIALE ET LA STRATÉGIE D'INCLUSION DE LOGEMENTS ABORDABLES

Nous rappelons que l'un des objectifs de la Stratégie d'inclusion de logements abordables dans les nouveaux projets résidentiels de la Ville de Montréal est d'encourager le développement d'une gamme diversifiée de logements dans les grands sites, afin de répondre aux besoins de citoyens ayant des revenus variés, incluant les ménages les moins nantis vivant avec un revenu annuel inférieur à 35 000 \$. À la base du raisonnement tenu par la Ville pour développer sa stratégie : l'importance de la mixité, tant à l'échelle de la Ville que de ses quartiers. On mentionne d'ailleurs dans la stratégie municipale que la mixité sociale est un critère de développement durable, qu'elle permet d'éviter la ségrégation sociale et le cercle vicieux de l'appauvrissement; et, enfin, que la mixité sociale est un moyen pour assurer le maintien des gens dans leur milieu.<sup>2</sup> La stratégie vise à ce que 15% des nouvelles unités d'habitation construites sur le territoire de Montréal soient des logements sociaux et communautaires et qu'une autre proportion de 15% des nouvelles habitations soit constituée de logements abordables d'initiative privée.

Nous saluons l'intégration au projet d'un objectif de réalisation de logement social et communautaire, mais pensons que la cible est nettement insuffisante. En effet, dans sa conception actuelle, le projet prévoit la construction de 120 unités de logements social et communautaire sur les 800 à 1000 logements qui seront construits sur les terrains appartenant à la Ville de Montréal. Il s'agit d'une cible atteignant à peine le 15% prévu dans le secteur d'intervention (entre 12% et 15% dépendamment du nombre total construit). À l'échelle des 2800 unités projetées toutefois dans le secteur à l'étude, il ne s'agit que d'une proportion que de 4%. La Stratégie vise les projets de grande envergure de plus de 200 unités. Nous soutenons que ses principes doivent s'appliquer à l'ensemble du projet (secteur d'intervention et secteur à l'étude), incluant les secteurs où seront développés les projets privés de plein droit. C'est pourquoi nous estimons que la Ville de Montréal doit élargir le secteur d'intervention défini par la SHM afin qu'il englobe la totalité du secteur à l'étude et qu'elle fasse appel aux outils à sa disposition (PPU, acquisition de terrains, etc.) pour en assurer un développement harmonieux et inclusif.

Nous regrettons par ailleurs que les seuls logements sociaux prévus soient situés dans les îlots centraux et l'îlot de la Commune immédiatement adjacent à l'immense boulevard. Nous souhaitons que cet emplacement fasse l'objet d'une analyse de la qualité de l'air environnant avant la construction des logements et que, de plus, des logements sociaux soient construits également dans des espaces plus favorables, en particulier dans le faubourg des Récollets faisant partie actuellement du secteur à l'étude.

Considérant le retard qu'accuse l'arrondissement Ville-Marie dans la réalisation d'une cible de 15% de logements sociaux et communautaires sur son territoire pour la période 2005-2008, de même que les importants besoins en logement de la population de l'arrondissement, nous demandons que le projet intègre 30% de logements sociaux et communautaires pour l'ensemble du projet, soit 840 unités sur les 2800 prévues. Nous rappelons que des projets récents ont intégré des portions supérieures à 15% de logements sociaux et communautaires, notamment le développement du site de Radio-Canada et celui des anciens ateliers municipaux à proximité du métro Rosemont.

---

<sup>2</sup> Stratégie d'inclusion, p. 9, (mai 2005)

### 4.3 LA FAMILLE : AU CŒUR DE LA MIXITÉ SOCIALE ET DE LA MIXITÉ DES FONCTIONS

Une étude récente de la SCHL démontre que le taux d'inoccupation des logements de trois chambres et plus est de 1,7% à Montréal. Ce taux chute à 1% pour les logements de 900\$ et moins, ce qui démontre le manque de logements abordables s'adressant aux familles<sup>3</sup>. Dans sa conception actuelle, 65% des 2800 logements projetés dans le projet Bonaventure s'adressent à des personnes seules.

Dans son document : *Quartier Bonaventure, le nouveau Montréal*, la Société du Havre mentionne pourtant que le projet respecte les principales politiques et programmes municipaux, notamment la Politique familiale de Montréal. Or, le projet semble peu tenir compte des éléments de rétention, ou plutôt d'attraction dans le cas présent, des familles. Nous soulignons que le projet intègre certaines notions de la Politique, principalement à l'échelle de la ville<sup>4</sup>, notamment en ce qui a trait à la présence d'un système de transport en commun performant, de même que l'emphase mis sur le caractère international de la ville ainsi que sur son caractère de ville de savoir et de culture. Par contre, on n'y retrouve aucun objectif en matière de logements abordables de trois chambres à coucher et plus, planifié en fonction des besoins d'une famille, pas plus d'ailleurs que d'objectifs en matière de services et d'équipement à l'intention de ces dernières (école, parc, équipement collectif, etc.).

Le projet insiste constamment sur la création d'une entrée prestigieuse pour la ville mais donne peu de détails sur le milieu de vie que l'on souhaite y créer. En effet, le milieu de vie doit considérer et placer le résident au centre de son développement. Pour cela, il doit prendre en compte les notions de mixité sociale et de mixité des fonctions. Un véritable milieu de vie doit être planifié en fonction d'un usage constant, soit 24h sur 24, 7 jours par semaine. De nouveaux lieux d'emplois (bureaux, commerces, services) assurent le bouillonnement propre aux jours de semaine, tandis que les résidents modulent le rythme de vie des soirs et des week-ends. Le secteur du Faubourg des Récollets, avec les nombreux terrains vacants qu'il comporte et la Cité du Multimédia qui l'anime, est particulièrement fécond pour ce type de développement et devrait faire l'objet d'une attention particulière.

Par sa politique familiale, la Ville de Montréal souhaite retenir et attirer les familles. Or, rien n'est prévu pour ces dernières dans le présent projet. Nous comprenons que, du fait de son emplacement, le secteur ne se prête pas à un développement conçu uniquement en fonction des familles. Néanmoins, la notion de milieu de vie et de mixité sociale devrait prévoir un certain nombre d'unités et de services à leur intention, tant dans la portion de logements sociaux et abordables visés par la Stratégie d'inclusion que dans les unités privées. Plus particulièrement, nous demandons à ce que des unités de trois chambres et plus, situées dans les étages inférieurs des édifices, soient prévus à l'intention des familles, et ce, à prix accessibles pour les familles à moyen et faible revenus.

---

<sup>3</sup> Journal Métro, 17 décembre, p.3

<sup>4</sup> Les objectifs de la Politique familiale de Montréal sont divisés entre les échelles de la maison, de la rue, du quartier et de la ville.

#### 4.4 AXE DE TRANSPORT ET MILIEU DE VIE

Le secteur du Quartier Bonaventure constitue une porte d'entrée majeure pour la ville de Montréal. En effet, on compte dans ce secteur, outre les véhicules automobiles, qui transitent par l'autoroute Bonaventure, un flot important d'autobus y circulant entre la Rive-Sud de Montréal et le Terminus centre-ville (TCV). Deux voies d'accès à l'autoroute Ville-Marie y sont également situées. Le secteur accueille de plus le viaduc ferroviaire du CN menant à la gare centrale de Montréal. Finalement, le tracé d'un projet de tramway identifié dans le plan de transport de la Ville de Montréal passe également par le secteur.

C'est dire que le Quartier Bonaventure, et ce peu importe la forme que prendra le projet de réaménagement de l'autoroute actuelle, demeurera un lieu de transit et une voie d'accès importants pour Montréal dans l'avenir.

Néanmoins, la forme que prendra le projet de réaménagement de l'autoroute peut influencer de façon majeure la possibilité d'y aménager un milieu de vie agréable et attrayant pour de nouveaux résidents, tel que le prévoit le projet d'ensemble présenté en consultation publique par la Société du Havre de Montréal.

Nous nous questionnons, dans cette perspective, sur la pertinence de diviser le nouveau boulevard urbain, créé suite à l'abaissement de l'autoroute, en deux artères à sens unique de 4 voies de largeur, de part et d'autre de l'îlot central dégagé par la démolition de l'autoroute. La constitution d'un tel îlot, coincé entre deux artères à caractère quasi « autoroutier », ne risque-t-elle pas de créer un milieu de vie peu invitant, où la qualité de vie et la sécurité des résidents risquent d'être sérieusement compromises. Pourquoi la création d'un seul grand boulevard urbain, avec un développement de part et d'autre de ce boulevard, n'a-t-elle pas été privilégiée? Et le transit des autobus ne pourrait-il pas y demeurer, plutôt que d'être déplacé dans un corridor aménagé sur la rue Dalhousie, qui met en péril le redéveloppement de ce secteur ? Nous nous questionnons également sur la nécessité de maintenir 8 voies de circulation. Le nombre de voies pourrait selon nous être réduit de 8 à 6 voies, tout en intégrant la circulation des autobus. La constitution d'un tel grand boulevard ne serait pas incompatible avec la création d'une porte d'entrée prestigieuse pour Montréal, bien au contraire.

La réalisation du projet, qui vise notamment le désenclavement des deux quartiers en bordure de l'actuelle autoroute, devra cependant assurer que ce désenclavement ne permette pas, par ailleurs, la diffusion de la circulation de transit dans les quartiers adjacents, ce qui nuirait beaucoup, encore une fois, à la qualité de vie des résidents dans ces nouveaux quartiers.

#### 4.5 ANIMER LE MILIEU DE VIE PAR DES SERVICES DE PROXIMITÉ

Nous avons abordé l'importance de la mixité sociale. Afin de créer un véritable milieu de vie, il importe également de renforcer et d'intégrer la mixité des fonctions. Ainsi, aux unités d'habitations doivent se greffer des commerces et services de proximité. On pense bien sûr aux commerces (épiceries, pharmacies, boulangeries, cafés, etc.). Il importe également de planifier l'intégration de services s'adressant aux ménages familiaux: cliniques, soins dentaires, garderies, écoles, équipements sportifs et communautaires, espaces verts et parcs, etc.

Dans ce secteur, certains commerces se sont déjà développés le long de certaines rues. Une épicerie a déjà pignon sur la rue Notre-Dame et des cafés et des dépanneurs ont ouvert leurs portes sur l'avenue McGill. On pourrait envisager de renforcer le caractère commercial de ces rues. Les artères commerciales créent des pôles d'attraction et des axes de déplacement. Elles contribuent ainsi à créer des jonctions entre les « frontières naturelles » d'un secteur. Elles pourraient donc concourir à retisser des liens sur les « cicatrices » laissées par le développement urbain antérieur dans ce secteur.

#### 4.6 POUR UNE VÉRITABLE CONCERTATION DES ACTEURS DU MILIEU

En septembre 2008, la firme Raymond Chabot Grant Thornton, mandatée par la Société du Havre de Montréal, a organisé et animé des rencontres d'information sur le projet de réaménagement de l'autoroute Bonaventure. Des représentants d'Habiter Ville-Marie et de certains de ses membres ont assisté à l'une de ces rencontres, de même qu'une trentaine de représentants du milieu. La rencontre avait pour thème « Les conditions nécessaires à la création d'un véritable milieu de vie intégré ». Bien que le rapport synthèse produit par la firme Raymond Chabot Grant Thornton parle d'un exercice de concertation, nous considérons qu'il s'agissait d'une session d'information, suivie d'une brève période de question. À cette occasion, un représentant de la Direction de l'habitation de la Ville de Montréal avait annoncé que cette rencontre d'information serait suivie de séances de travail ultérieure avec des représentants du milieu. Or, ces séances de travail n'ont jamais eu lieu et auraient, pour les membres d'Habiter Ville-Marie, été un premier pas dans le sens d'une véritable démarche de concertation; condition nécessaire à la création d'un véritable milieu de vie intégré.

Ce type de démarche a donné d'excellents résultats par le passé, notamment dans le cadre du « projet de développement du site et de modernisation de la Maison Radio-Canada ». Habiter Ville-Marie et plusieurs autres acteurs du milieu ont participé activement à cette démarche de consultation qui fut l'un des points forts du projet. En effet, Radio-Canada avait mis en place un processus de consultation, par le biais d'un comité conseil, afin de prendre le pouls des aspirations et des attentes de la communauté. Cette démarche, entreprise dès l'automne 2006, a permis de travailler de concert avec la communauté et de développer des liens de collaboration entre la Société Radio-Canada et les principaux intervenants du milieu. Elle a également permis aux différents membres du comité-conseil d'être à l'affût des préoccupations de l'ensemble des partenaires, que ce soit des différents groupes du milieu ou de la SRC.

## 5. RECOMMANDATIONS

**R 1 :** Que la Ville de Montréal élabore un plan d'ensemble pour les grands projets prévus dans le grand centre-ville. Que ce plan d'ensemble soit public et fasse l'objet d'une consultation dans le cadre prévu par l'Office de consultation publique de Montréal.

**R 2 :** Considérant le retard qu'accuse l'arrondissement Ville-Marie dans la réalisation d'une cible de 15% de logements sociaux et communautaires sur son territoire pour la période 2005-2008, de même que les importants besoins de logements de la population de l'arrondissement, que le projet intègre 30% de logements sociaux et communautaires pour l'ensemble du projet, soit 840 unités sur les 2800 prévues.

**R 3 :** Que, pour ce faire, l'îlot de la Commune soit réservé exclusivement au développement de logements sociaux et communautaires.

**R 4 :** Que, pour ce faire, le secteur d'intervention établi par la Société du Havre de Montréal soit également élargi pour englober l'ensemble du secteur à l'étude et que la Ville de Montréal procède à l'acquisition de terrains, notamment dans le faubourg aux Récollets, afin de favoriser le développement de logements sociaux et communautaires.

**R 5 :** Qu'une analyse de la qualité de l'air environnant soit réalisée avant la construction de logement dans le secteur à l'étude.

**R 6 :** Que le projet intègre des unités de trois chambres et plus, situées dans les étages inférieurs des édifices à l'intention des familles, et ce, à prix accessibles pour les familles à moyen et faible revenus, et ce, tant dans la portion de logements sociaux et abordables visés par la Stratégie d'inclusion que dans les unités privées.

**R 7 :** Que le projet privilégie la création d'un grand boulevard urbain au centre de l'îlot, avec un développement immobilier de part et d'autre du boulevard, plutôt que deux artères à sens unique avec un développement immobilier au centre.

**R 8 :** Que le projet renforce des axes de développement de services de proximité sur certaines artères et mette de l'avant le caractère commercial de ces dernières.

**R 9 :** Que le projet renforce la mixité des fonctions au sein du secteur par l'intégration de pôles d'emplois (bureaux, commerces, services), particulièrement dans le secteur du Faubourg des Récollets.

**R 10 :** Qu'un processus de consultation auprès des résidents de Griffintown ait lieu rapidement, avant la poursuite de la planification du projet.

**R 11 :** Qu'un comité conseil, composé de représentants de la société civile et acteurs du milieu, de la Ville de Montréal et des deux arrondissements concernés, soit mis sur pied afin de contribuer à l'élaboration de ce plan d'ensemble (qui pourrait prendre la forme d'un PPU) en tenant compte des besoins sociaux, économiques et d'aménagement du territoire, ainsi que de l'ensemble des projets en cours ou à venir qui pourraient avoir un impact sur le développement du grand centre-ville.

**R 11 :** Que le comité conseil soit associé dans les phases ultérieures de réalisation du projet.

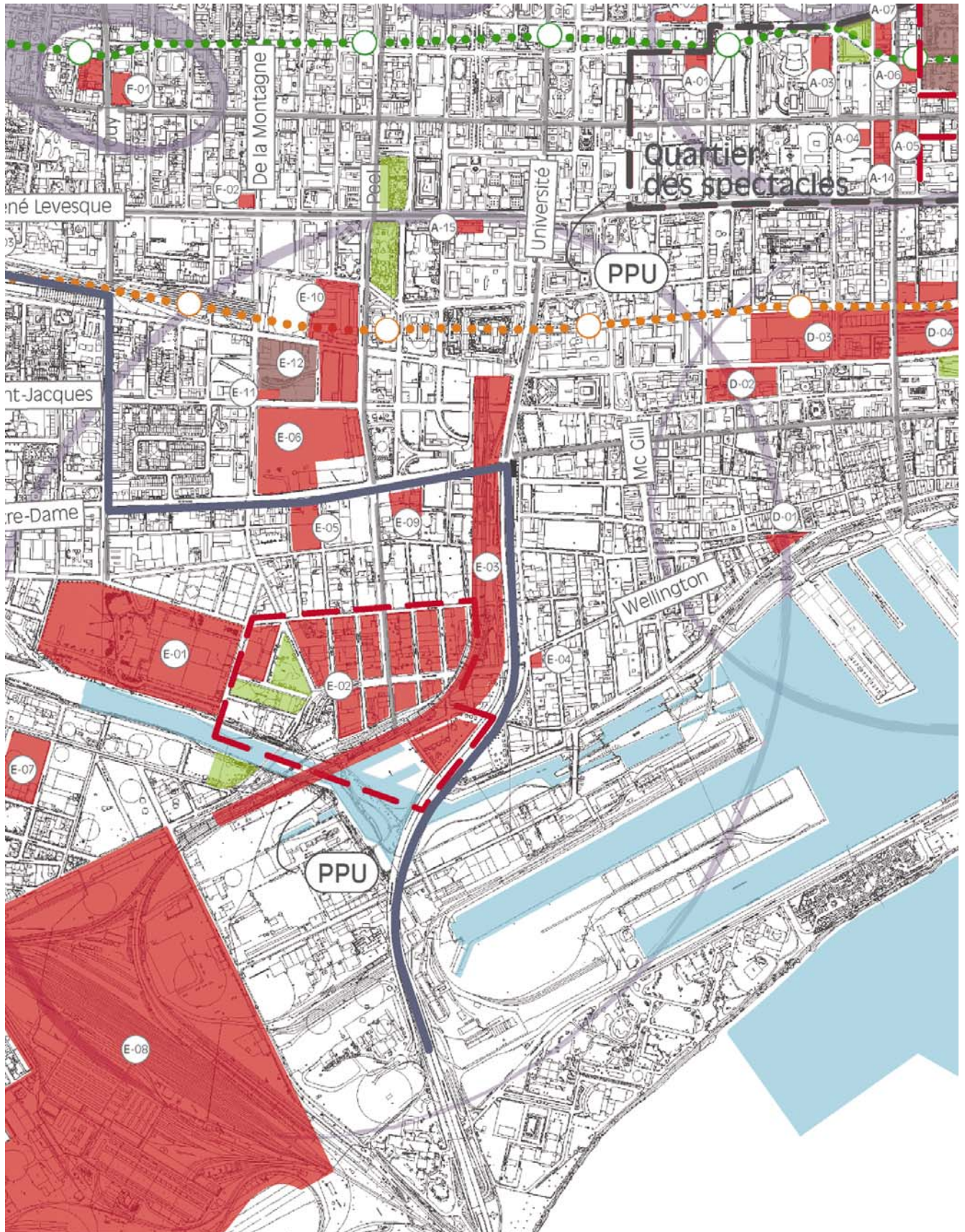
**R 12 :** Qu'Habiter Ville-Marie soit associé au processus de discussion et de réflexion quant au réaménagement de cette portion de l'autoroute Bonaventure, en ce qui a trait à l'élaboration du programme résidentiel et en particulier aux projets de logement social et communautaire.

## 6. CARTES

### GRAND CENTRE-VILLE

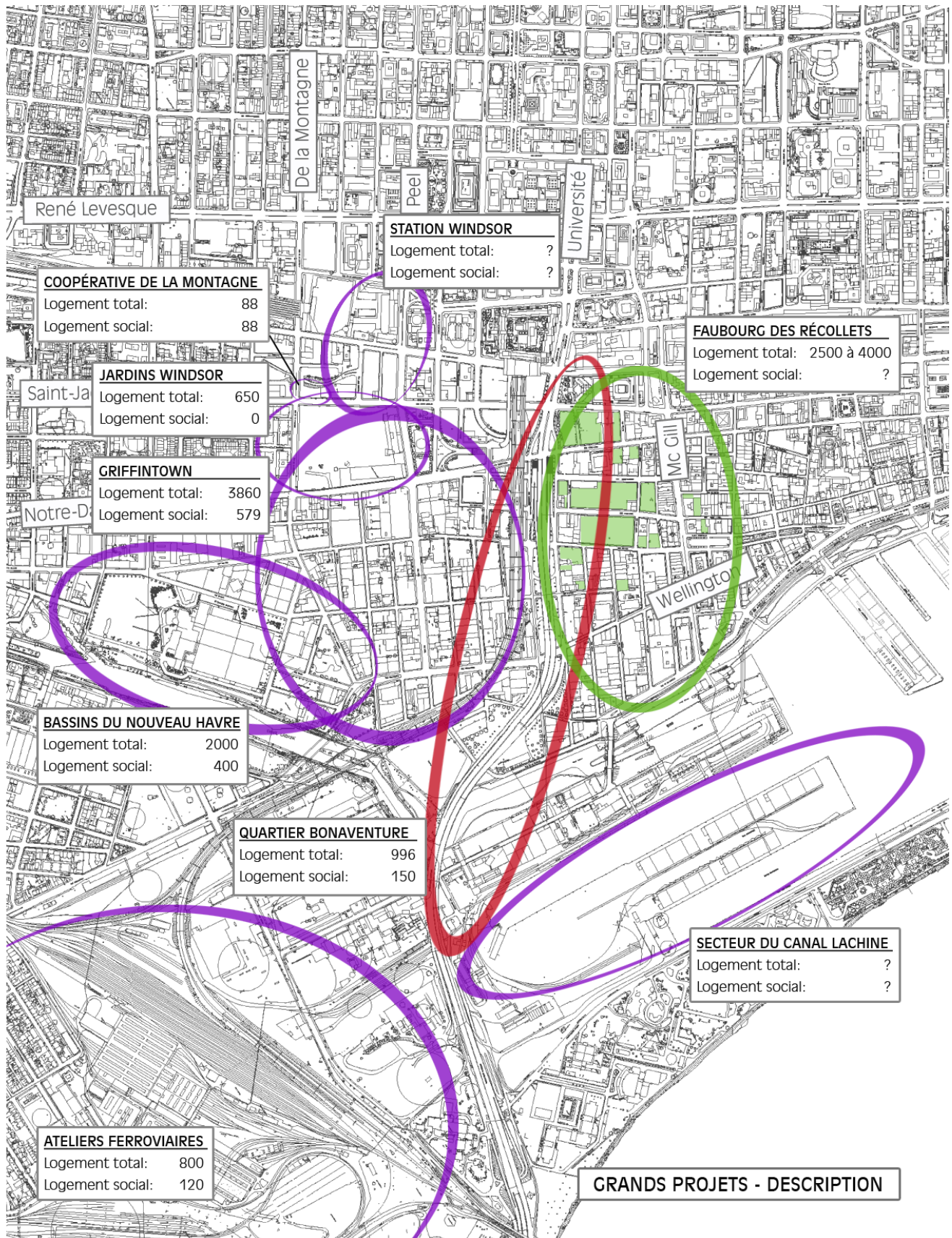


## GRANDS PROJETS DANS LE SECTEUR DU QUARTIER BONAVENTURE

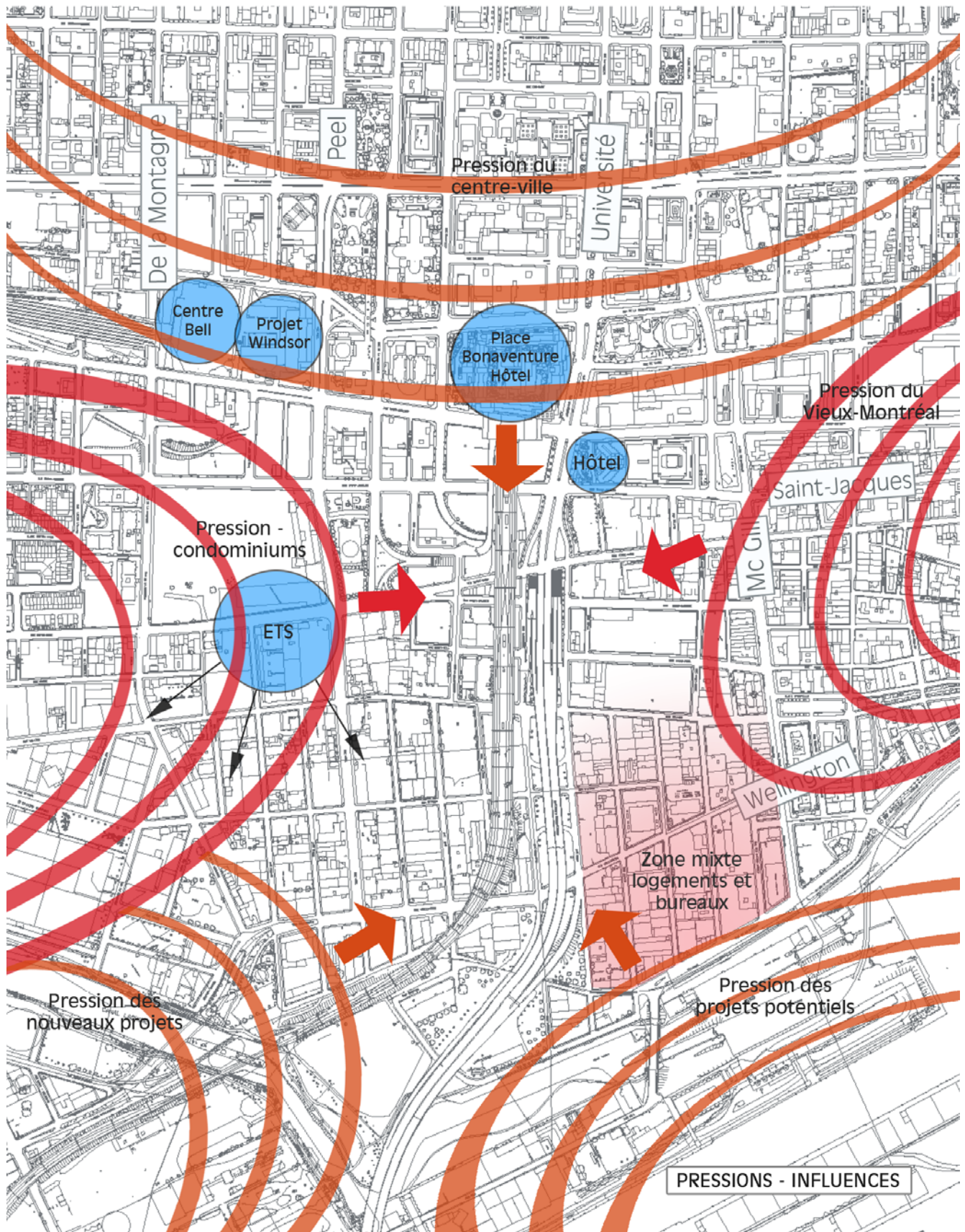




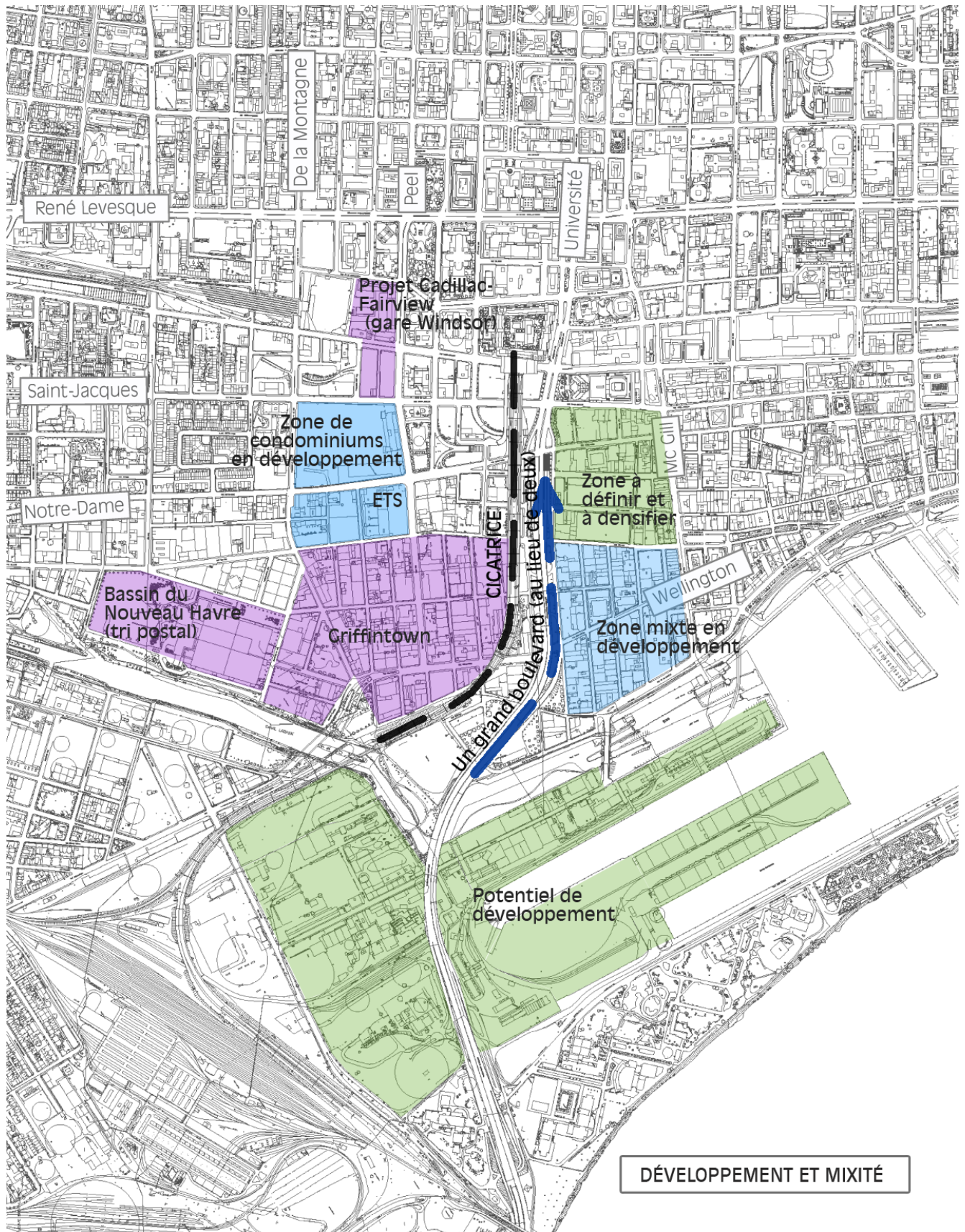
## GRANDS PROJETS - DESCRIPTION



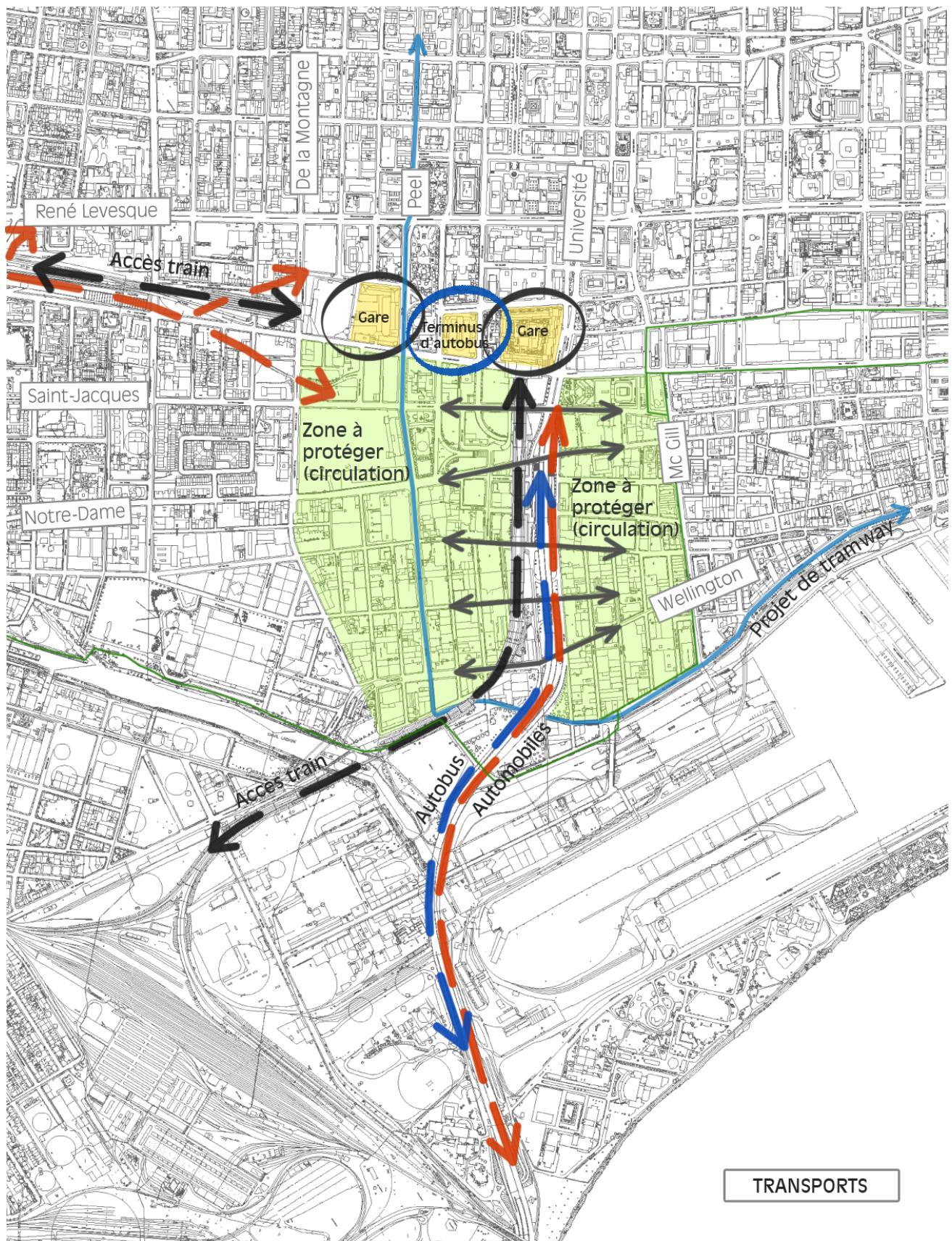
## PRESSION - INFLUENCES



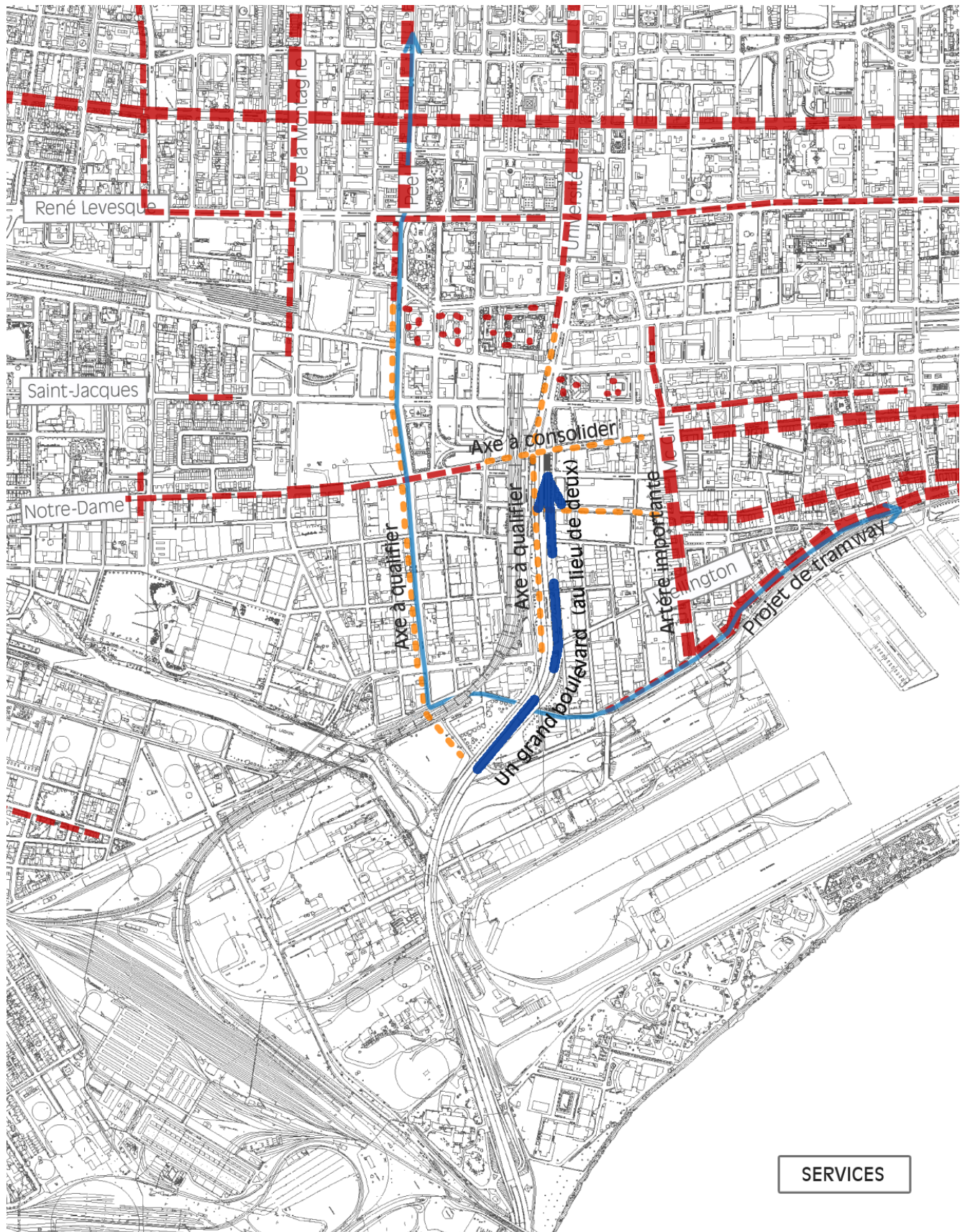
## DÉVELOPPEMENT ET MIXITÉ



## TRANSPORTS

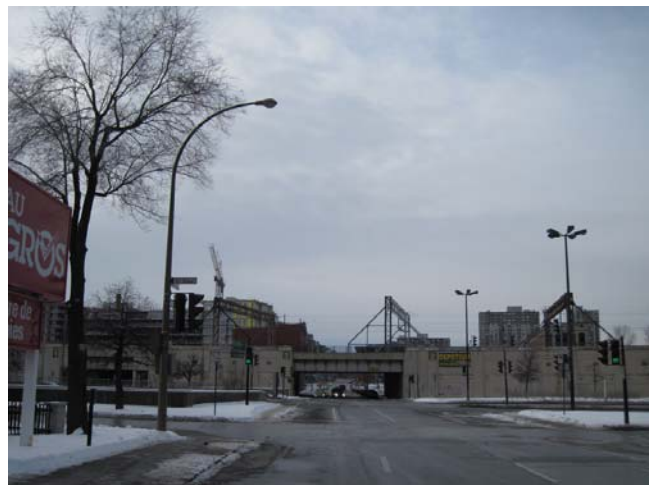


## SERVICES



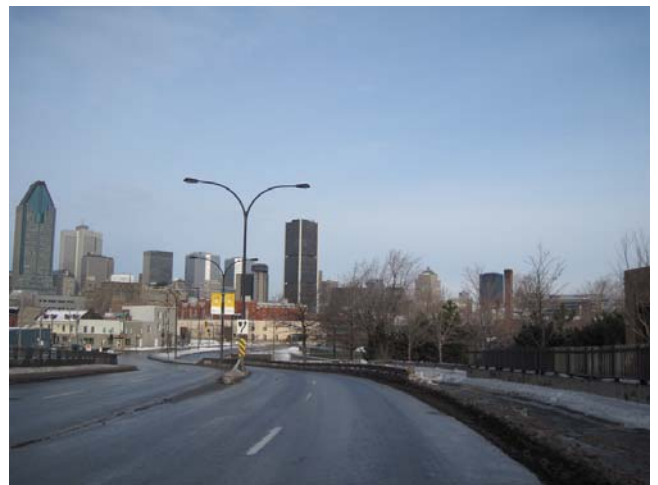
## 7. PHOTOS











## 8. ANNEXES

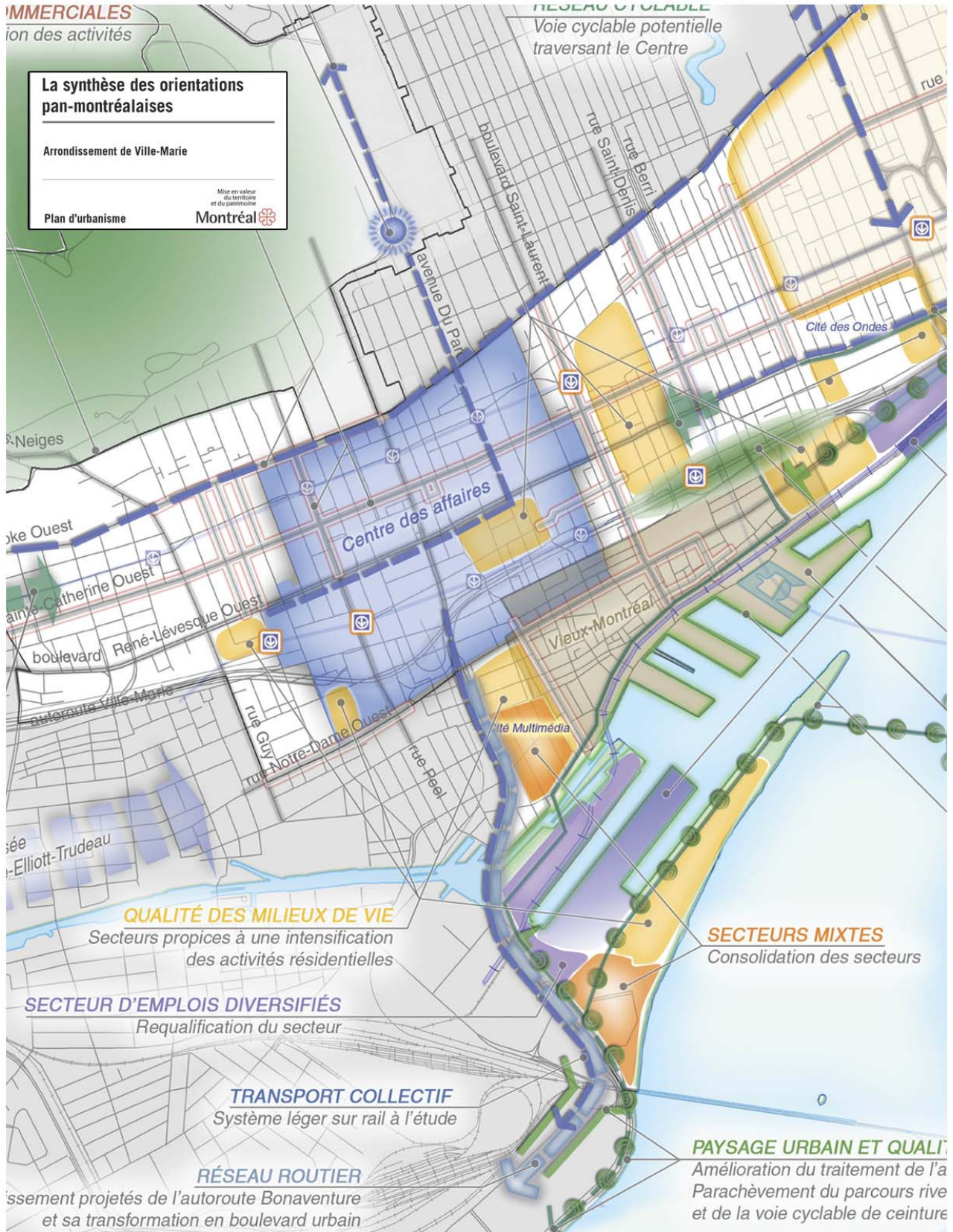
### I. INVENTAIRE DES PROJETS – GRAND CENTRE-VILLE

NO.	NOM	DESCRIPTION	STAGE	DATES		LOGEMENTS				COÛTS		
				début	fin	total	Réel social	abordable	Potentiel social	abordable		
A	QUARTIER DES SPECTACLES	Redéveloppement d'un secteur de la ville dans l'arrondissement Ville-Marie	En développement En construction	2008		0				0	0	
A-01	LOUIS BOHÈME	La construction de tours de 28 et 14 étages comprenant condominiums, piscine, jardin privé ainsi que des espaces commerciaux	En construction	2007	2010	282				42	42	70,000,000 \$
A-02	LE CONCORDE	Un projet de condominiums avec commerces au rez-de-chaussée	Réalisé	2004	2007	128				19	19	36,000,000 \$
A-03	SALLE OSM	La construction d'une salle de concert dédiée à l'OSM	En développement	2008	2011	0				0	0	105,000,000 \$
A-04	ÉQUITERRE	Ce projet comprend la construction d'un immeuble de 5 étages (salles de conférences et de formation, un centre d'interprétation sur le	En développement	2009	2010	0				0	0	28,500,000 \$
A-05	LE 2-22	Un projet de SDA d'un immeuble de 7 étages, à vocation culturelle, incluant CIBL.	En développement	2009	2010					0	0	16,500,000 \$
A-06	ÉDIFICE DU TERRAIN DU MÉTRO SAINT-LAURENT	Ce projet comprend la revitalisation des alentours de la station de métro Saint-Laurent avec la construction d'un immeuble de 8 à 10 étages, à vocation commerciale et culturelle, notamment pour y loger l'école de danse contemporaine (LADMMI) & le cinéma parallèle.	En développement	2010	2011	0	0	0	0	0	0	20,750,000 \$
A-07	LES LOFTS DES ARTS	Une projet de condominiums. Phase I : Reconversion de l'immeuble anciennement nommé le Sleb en condominiums. Phase II : Construction d'un immeuble de 250 logements.	En développement		2009	104	0	0	0	0	0	30,000,000 \$
A-08	HABITATIONS JEANNE MANCE	Une hypothèse de redéveloppement et de reconfiguration du site	Hypothèse							0	0	
A-09	CÉGEP DU VIEUX MONTRÉAL					0				0	0	
A-10	MONTMARTRE	Un projet de condominiums	En construction	2006	2008	82				12	12	16,000,000 \$
A-11	333	La construction de 2 tours de 10 étages et de 2 complexes de 4 étages pour condominiums	Phase 2 en construction			216				32	32	126,000,000 \$
A-12	801 SIGNATURE	Un projet de condominiums	Réalisé	2006	2007	92				14	14	13,000,000 \$
A-13	ÎLOT VOYAGEUR	Le projet de l'UQAM avec Busac - résidences étudiantes, terminus d'autobus et espaces de bureaux	Projet arrêté	2006						0	0	
A-14	QUADRILATÈRE SAINT-LAURENT	Un projet de SDA de 3, 6 et 15 étages avec vocation bureau (Hydro-Québec) et commercial responsable.	En développement	2010	2012	0				0	0	160,000,000 \$
A-15	LES RÉSIDENCES RITZ-CARLTON	Agrandissement de l'édifice afin d'accueillir 46 résidences et moderniser 130 chambres & suites	En construction	2007	2010							100,000,000 \$
B-01	FORD-STM		En développement									
B-02	SECTEUR SAINT-VIATEUR EST	La requalification d'un ancien secteur industriel; le désenclavement du secteur; l'aménagement du domaine public; la création de liens piétonniers et cyclables avec la station de métro Rosemont; le prolongement des rues Saint-Viateur Est, Alma et du Carme	En développement	2008	2010	0				0	0	9,000,000 \$
B-03	RÉSIDENCE LE MILE END	La construction d'une résidence pour personnes âgées à revenu modeste	Réalisé		2008							
B-04	MAISON PARENT-ROBACK		En développement									
C	TÉLÉ-QUÉBEC	Une hypothèse de développement sur les terrains de stationnement en surface	Potentiel							0	0	
C-01	PROJET STE-MARIE	Complexe deLorimier	En développement							0	0	
C-02	SQUARE CARTIER	La construction d'un immeuble de 160 unités pour la phase 1 et de 5 bâtiments totalisant 240 unités pour la phase 2	Phase 2 en construction	2006	2009	400	52			60	60	15,000,000 \$
C-03												
C-04	S.Q. ÉDIFICE WILFRID-DERÔME	Une hypothèse de développement sur les terrains de stationnement en surface	Potentiel							0	0	
C-05	LA CHAT DES ARTISTES	Un projet de recyclage d'un immeuble en ateliers d'artistes	Réalisé	2008	2008	0				0	0	1,500,000 \$

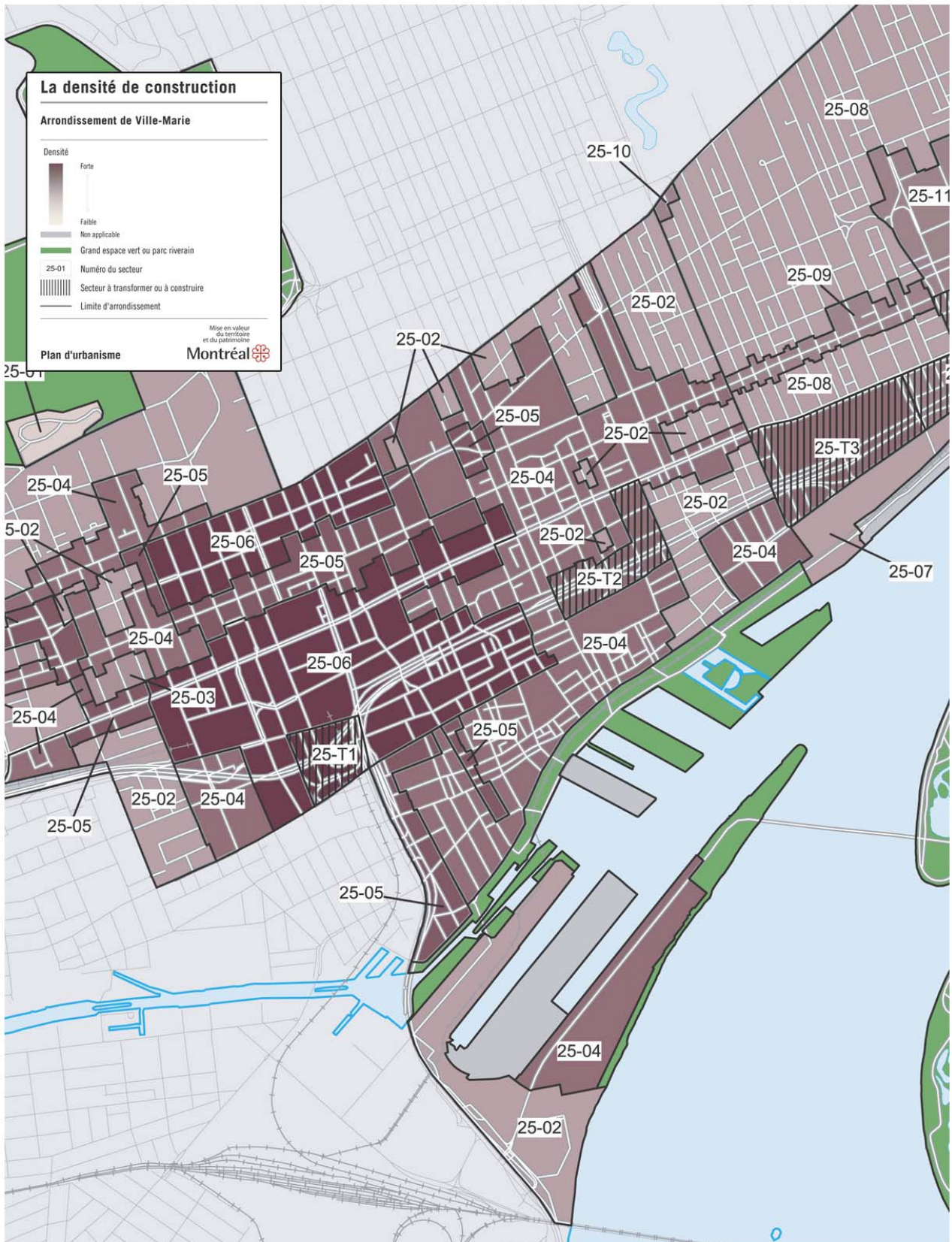
NO.	NOM	DESCRIPTION	STAGE	DATES		LOGEMENTS				COÛTS	
				début	fin	total	Réel social	abordable	Potentiel social		abordable
C-06	MCDONALD TOBACCO	Une hypothèse de développement sur les terrains de stationnement en surface	Potentiel						0	0	
C-07	ÉCOLE GARNEAU	Un projet communautaire dans une école primaire	En construction	2008	2008	0			0	0	3,000,000 \$
D	MOLSON	Une hypothèse de déménagement des installations	Hypothèse						0	0	
D-01	POINTE-À-CALLIÈRE	La création d'un complexe muséal et touristique regroupant 9 lieux patrimoniaux et historiques exceptionnels	En développement		2015	0			0	0	60,000,000 \$
D-02	WESTIN	La construction d'un complexe hôtelier, de bureaux et de condominiums	En construction	2005	2008				0	0	110,000,000 \$
D-03	PALAIS DES CONGRÈS		En développement			0			0	0	
D-04	QUARTIER DE LA SANTÉ	L'implantation d'une diversité d'activités en lien avec le projet du CHUM; le recouvrement de l'autoroute Ville Marie	Incubation	2005	2013	0			0	0	900,000,000 \$
D-05	CHUM	La construction d'un nouveau centre hospitalier universitaire doté d'un centre de recherche	En développement	Phase 1 : 2005	Phase 1 : 2013	0			0	0	2,400,000,000 \$
D-06	HÉRITAGE DU VIEUX PORT	La reconversion d'un bâtiment industriel en logements	Réalisé	2003	2008	200			30	30	100,000,000 \$
D-08	SOLANO	Un projet de condominiums dans le secteur Faubourg Québec	En construction	2005	2013	800			120	120	300,000,000 \$
D-09	GARE VIGER	L'aménagement d'un complexe multifonctionnel; la transformation du bâtiment en hôtel de luxe; la construction de logements de typologies et tailles variées; l'aménagement d'un stationnement souterrain de plus de 1500 places	En développement	2009	2010	289	43		43	43	450,000,000 \$
D-10	RADIO-CANADA	Redéveloppement de l'ensemble du site de Radio-Canada	En développement	2010	2020	2,200	330	330	330	330	1,600,000,000 \$
D-11	SAINTE-BRIGIDE	Un projet communautaire sur un site religieux									
D-12	ÎLOT SAINT-PIERRE	Un projet communautaire sur un site religieux	En développement	2008	2009				0	0	
E-01	LES BASSINS DU NOUVEAU HAVRE	Projet sur l'ancien site du tri-postal	En développement	2010	2012	2,000	400		300	300	750,000,000 \$
E-02	GRIFFINTOWN	La construction d'immeubles résidentiels; l'aménagement d'une salle de spectacles; la construction de deux hôtels, de bureaux et de boutiques; l'aménagement d'une piste cyclable; 600 000 pi <sup>2</sup> de places publiques et d'espaces verts	En développement	2009	2019	3,860	579		579	579	1,300,000,000 \$
E-03	QUARTIER INTERNATIONAL DE MONTRÉAL	Redéveloppement d'un grand secteur annexe au Vieux Montréal	Réalisé			0			0	0	
E-03	PROJET BONAVENTURE	Redéveloppement du secteur sous et autour de l'autoroute Bonaventure	En développement	2009	2012	2,000			300	300	
E-04	M9	Un développement immobilier mixte alliant des composantes résidentielle, commerciale, de bureaux ainsi que des lieux de diffusion culturelle	En construction	2006	2009	200			30	30	12,000,000 \$
E-05	ETS	L'agrandissement du pavillon existant; la construction d'un nouveau pavillon; la construction de résidences étudiantes; l'aménagement d'un parc; l'aménagement d'un espace commercial	En construction	2006	2010	0			0	0	150,000,000 \$
E-06	JARDINS WINDSOR	La construction d'immeubles résidentiels, l'aménagement d'un jardin et d'un stationnement en sous-sol	Réalisation			650			98	98	300,000,000 \$
E-07	NORDELEC		En développement			1,200	180				
E-08	ATELIERS FERROVIÈRE (CN)	Recyclage de 2 locoshops de 400 000 pi.ca. en lieux d'emploi plus développement du site pour logements	En développement			800	120	120	120	120	
E-09	LOWNEY / PHASE V	La construction d'un immeuble résidentiel, incluant un chalet urbain sur le toit, une piscine, etc.	En construction		2010	102					

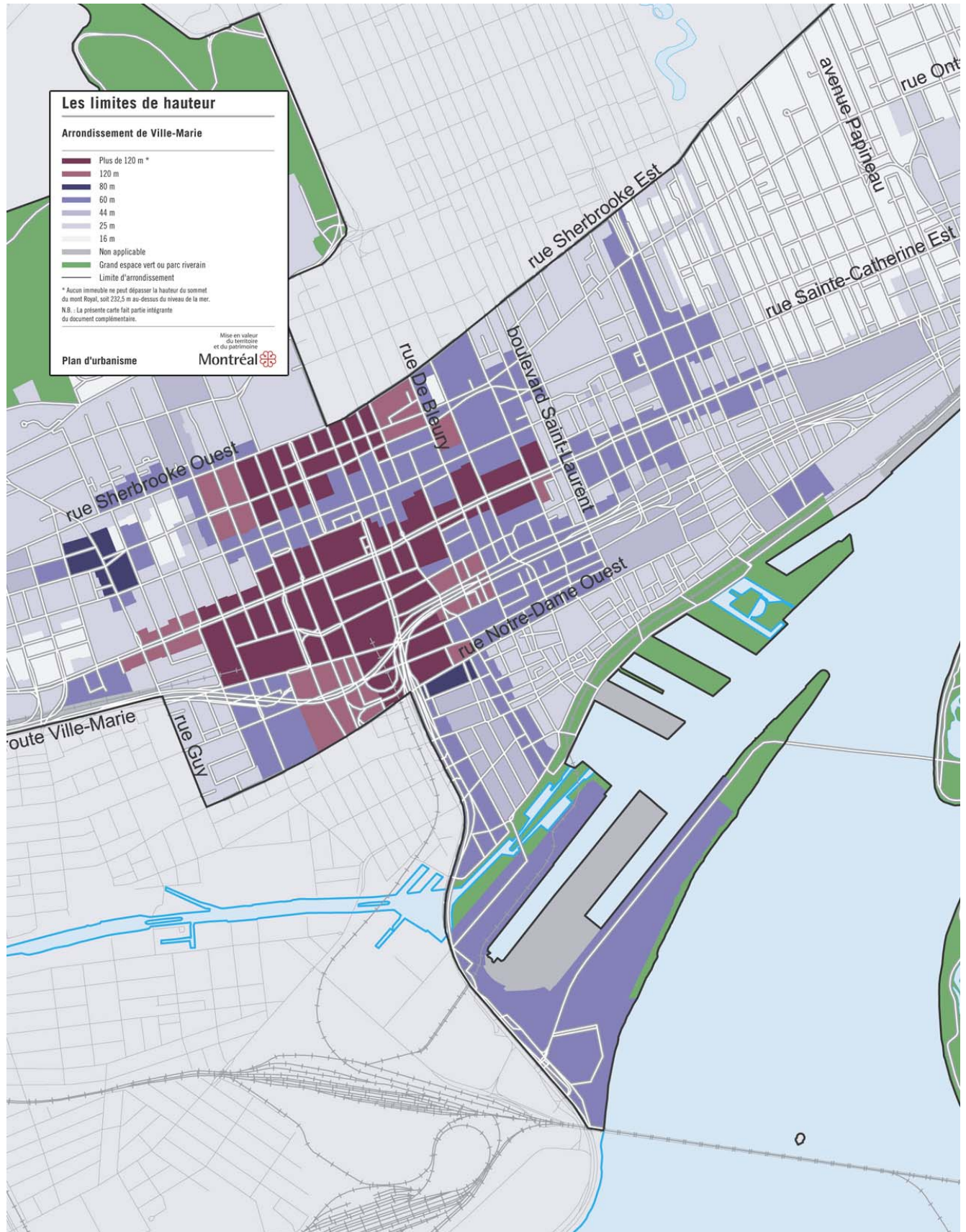
NO.	NOM	DESCRIPTION	STAGE	DATES		LOGEMENTS					COÛTS
				CONSTRUCTION		total	Réal		Potentiel		
				début	fin		social	abordable	social	abordable	
E-10	STATION WINDSOR	Aménagement d'une station intermodale de l'AMT et développement urbain comprenant des commerces, un hôtel, des espaces de bureau et des condominiums (par Cadillac-Fairview)	En développement								520,000,000 \$
E-11	COOPÉRATIVE DE LA MONTAGNE	Coopérative pour familles de 10 étages au coin St-Jacques et de la Montagne	En développement	2010	2011	88	88		88		12,000,000 \$
F-01	CONCORDIA	La construction d'un nouveau pavillon universitaire (école de gestion)	En construction	2006	2009	0			0	0	120,000,000 \$
F-02	CRYSTAL	La construction d'une tour abritant des suites hôtelières et des condominiums	En construction	2005	2008	190			29	29	80,000,000 \$
F-03											
F-04	1800 RÉNÉ-LEVESQUE OUEST	Un projet de condominium	En développement			400			60	60	120,000,000 \$
F-05											
F-06	MARIANOPOLIS	Transformation de l'ancien collège de philosophie des prêtres sulpiciens, ou plus récemment le collège Marianapolis en complexe immobilier haut de gamme, composé de 290 copropriétés, 24 maisons & 10 cottages.	En développement	2009			324				
F-07	CLUB SOMMET	La conversion d'un ancien immeuble locatif de 17 étages en copropriétés indivises.	Réalisé		2008		250				
F-08	LOFTS IMPÉRIAL / PHASE V	La conversion de 7 bâtiments industriels d'Imperial Tobacco en lofts urbains ainsi qu'une nouvelle construction.		2006	2010		134				
F-09	CUSM (HÔPITAL GÉNÉRAL DE MONTRÉAL) (CAMPUS DE LA MONTAGNE)			2010	2013						400,000,000 \$
	<b>TOTAL</b>					<b>16,283</b>	<b>2,500</b>	<b>450</b>	<b>2,306</b>	<b>2,218</b>	<b>10,434,250,000</b>

## II. PLAN D'URBANISME DE LA VILLE DE MONTRÉAL – ARRONDISSEMENT VILLE-MARIE



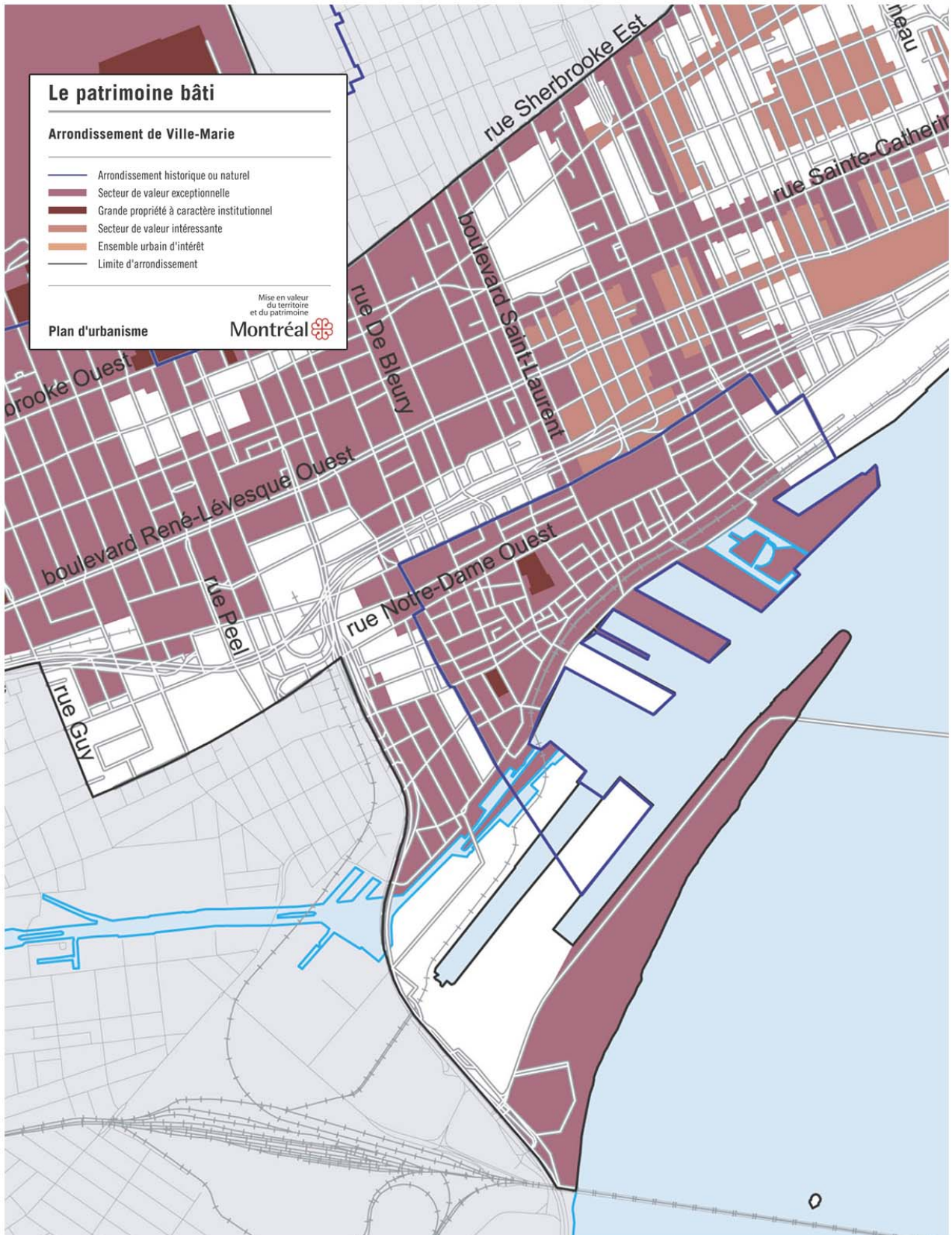












### III. PLAN D'URBANISME DE LA VILLE DE MONTRÉAL – ARRONDISSEMENT SUD-OUEST



