

**Mémoire d'Action-Gardien, la Corporation de développement communautaire
(CDC) de Pointe-Saint-Charles**

Déposé à l'Office de consultation publique de Montréal — OCPM

Audiences publiques sur l'avenir du secteur Bridge-Bonaventure



ACTION-GARDIEN

CDC de Pointe-Saint-Charles

Montréal, 26 septembre 2019

Crédits :

Cartes : Olivia Duchesne-Raymond
Esquisse Milieu de vie au bassin Peel : Poddubiuk Architecte

Rédaction :
Karine Triollet et Cédric Glorioso-Deraiche,
pour le comité Planification Territoire d'Action-Gardien

Les membres du comité Planification-Territoire ont travaillé intensément toute l'année, menant de front une Opération populaire d'aménagement et la conception d'un projet collectif, des représentations politiques, la mobilisation citoyenne, la préparation d'un mémoire !

Hassan El Asri, Regroupement Information logement
Tania Costa, Carrefour d'éducation populaire de Pointe-Saint-Charles
Julie Langlois, Clinique communautaire de Pointe-Saint-Charles
Nathacha Alexandroff, Société d'histoire de Pointe-Saint-Charles
Yves Provencher, YMCA de Pointe-Saint-Charles
Jocelyne Bernier, représentante du comité de suivi de l'Opération populaire
d'aménagement (OPA) de 2004
Nicole-Sophie Viau, Pierre Riley, Nicolas Hugo-Chébin, citoyen.ne.s engagé.es et
historien.n.e.s chevronné.e.s!

Remerciements :

Au Service aux collectivités de l'UQAM, aux professeurs Michel Rochefort et Mark Poddubiuk, à l'étudiante Oliva Duchesne-Raymond, et à Geneviève Chicoine qui nous ont accompagné dans la réalisation du diagnostic urbain et de l'analyse du secteur, ainsi que dans l'organisation de l'Opération populaire d'aménagement. Les positions déposées dans ce mémoire n'engagent évidemment qu'Action-Gardien.

À la Direction de santé publique de Montréal, qui a financé la DCD dans le cadre du programme « Environnements favorables à la santé », pour un projet visant à identifier des propositions d'aménagement liées au transport et aux conditions d'intégration de logement à but non lucratif sur les terrains fédéraux.

TABLE DES MATIÈRES

LISTE DES TABLEAUX ET FIGURES	6
INTRODUCTION	7
I. ACTION-GARDIEN, LA CDC DE POINTE-SAINT-CHARLES	8
1.1. MISSION, VALEURS ET PERSPECTIVES	8
1.2. MEMBRES	8
1.3. L'AMÉNAGEMENT URBAIN AU CŒUR DE NOS PRIORITÉS	9
II. POINTE-SAINT-CHARLES ET LE SECTEUR BRIDGE-BONAVENTURE	11
2.1. PRESSIONS SUR UN QUARTIER POPULAIRE	11
2.2. POPULATION : CONTRASTES ET DISPARITÉS	12
2.3. LES IMPACTS DE LA GENTRIFICATION	14
2.4. BRIDGE-BONAVENTURE TEL QUE DÉFINI PAR ACTION-GARDIEN	15
III. PORTÉE ET LIMITES DE LA CONSULTATION	17
3.1. COHÉRENCE ET PLANIFICATION GLOBALE... OU DÉCISION À LA PIÈCE	17
3.2. L'ÉLÉPHANT DANS LA PIÈCE	19
RECOMMANDATIONS 1 – PLANIFICATION ET COHÉRENCE	21
IV. L'AVENIR DU BASSIN PEEL : DEUX VISIONS OPPOSÉES	22
4.1. GRIFFINTOWN DOIT RESTER DE L'AUTRE BORD DU CANAL !	22
4.2. UN STADE DE BASEBALL : EN RÉPONSE À QUELS BESOINS LOCAUX ?	24
4.3. QUELLE VISION PROPOSE LA VILLE DE MONTRÉAL ?	27
4.4. DES TERRAINS PUBLICS... POUR DES INTÉRÊTS COLLECTIFS !	29
RECOMMANDATIONS 2 – VISION DE DÉVELOPPEMENT	32
V. L'OPÉRATION POPULAIRE D'AMÉNAGEMENT SUR BRIDGE-BONAVENTURE	33
5.1. L'OPA SUR BRIDGE-BONAVENTURE	33
5.2. UNE VISION PARTAGÉE ET UN PROJET COLLECTIF	35
5.3. ENJEUX ET ANALYSE DES FORCES, FAIBLESSES, MENACES ET OPPORTUNITÉS	39

VI.	ENVIRONNEMENT	44
6.1.	L'IMPACT DU SECTEUR DES TRANSPORTS SUR LES ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE (GES)	45
6.2.	LES NUISANCES SONORES ET LA QUALITÉ DE L'AIR	47
6.3.	LA CONTAMINATION DES SOLS	48
6.4.	LES ÎLOTS DE CHALEUR	50
6.5.	GESTION DES EAUX DE PLUIE	51
	RECOMMANDATION 3 – ENVIRONNEMENT	52
VII.	TRANSPORT	53
7.1.	CONGESTION ET CONFLITS D'USAGE	53
7.2.	NOTRE VISION SUR L'AXE DU CORRIDOR BONAVENTURE	56
7.3.	TRANSPORT ACTIF, EN COMMUN ET SÉCURITÉ DES DÉPLACEMENTS	59
	RECOMMANDATIONS 4 – TRANSPORT	63
VIII.	HABITATION ET MILIEU DE VIE AU BASSIN PEEL	65
8.1.	SE LOGER À POINTE-SAINT-CHARLES	65
8.2.	POUR UN DÉVELOPPEMENT EN RÉPONSE À DES BESOINS LOCAUX	69
8.3.	POUR UN MILIEU DE VIE COMPLET AVEC DES ÉQUIPEMENTS COLLECTIFS	70
8.4.	UNE PROPOSITION COHÉRENTE AVEC LES ORIENTATIONS DE L'ADMINISTRATION MONTRÉLAISE	75
	RECOMMANDATIONS 5 – HABITATION ET MILIEU DE VIE	77
IX.	EMPLOI	79
9.1.	PRÉSERVER LES ZONES D'EMPLOI ET EMPÊCHER LEUR ÉROSION AU PROFIT DU RÉSIDENTIEL	80
9.2.	QUELLES FILIÈRES D'AVENIR ? EMPLOI ET GENTRIFICATION	81
9.3.	FORMATION, EMBAUCHE LOCALE, ÉCONOMIE SOCIALE ET SOLIDAIRE	82
9.4.	ZONE D'EMPLOI À CONSOLIDER ET COHABITATION DES USAGES	83
	RECOMMANDATIONS 6 – EMPLOI	86
X.	PATRIMOINE	88
10.1.	UN QUARTIER OUVRIER, UN LIEN À RECONNECTER	88
10.2.	VUE ET PAYSAGES	90
	RECOMMANDATIONS 7 – PATRIMOINE	90
XI.	PARCS ET ACCÈS AUX BERGES	92
11.1.	ACCÈS AU FLEUVE SAINT-LAURENT	92
11.2.	ACCÈS AUX BERGES DU CANAL DE LACHINE	94

11.3. AMÉNAGEMENT DE NOUVEAUX PARCS ET ESPACES VERTS	97
RECOMMANDATIONS 8 – PARCS ET ACCÈS AUX BERGES	98
CONCLUSION	99
ANNEXE 1 – RÉSUMÉ DES RECOMMANDATIONS	100
ANNEXE 2 – PLAN D'ENSEMBLE POUR LE SECTEUR BRIDGE-BONAVENTURE	106

LISTE DES TABLEAUX ET FIGURES

Tableau 5.1 – Résumé des enjeux d’aménagement	39
Tableau 5.2 – Diagnostic du territoire (analyse FFOM)	41
Figure 2.1 – Carte du secteur Bridge-Bonaventure avec la délimitation de ses deux sous-secteurs	15
Figure 3.1 – Carte des grands propriétaires dans le secteur Bridge-Bonaventure en 2019	19
Figure 5-1 : Vue sur une des tables de travail de l’OPA au printemps dernier	34
Figure 5-1 : Carte du plan d’ensemble des aménagements sur le secteur Bridge-Bonaventure	37
Figure 5-2 : Carte des aménagements du milieu de vie aux abords du bassin Peel	38
Figure 5-1 : Présence d’infrastructures et d’industries génératrices de bruits	48
Figure 5-2 : Carte des différentes phases de remblais dans le Parc des entreprises de la Pointe-Saint-Charles	49
Figure 5-3 : Carte des îlots de chaleur et des îlots de fraîcheur dans le secteur Bridge-Bonaventure selon les températures de surface en 2012	50
Figure 7-1 : Infrastructures de transport et enclavement du secteur Bridge-Bonaventure	53
Figure 7-2 : Congestion et conflits d’usage dans le secteur Bridge-Bonaventure	54
Figure 7-3 : Concept d’intervention préliminaire - Quartier Pointe-Saint-Charles	57
Figure 7-4 : Projet de transformation de l’autoroute Bonaventure en boulevard urbain	57
Figure 7-5 : Le réseau actuel de transport actif dans le secteur Bridge-Bonaventure	61
Figure 8-1-2 : Carte du milieu de vie au bassin Peel	78
Figure 9-1 : Principaux secteurs d’emploi et localisation des entreprises	80
Figure 10-1 : Carte de localisation des infrastructures, bâtiments et sites patrimoniaux	88
Figure 11-1 : Proposition préliminaire pour l’aménagement d’un accès au fleuve à partir de Pointe-Saint-Charles	94
Figure 11-2 : Exemple de panneau d’avertissement indiquant une propriété privée	95
Figure 11-3 : Action-pirate organisée contre les quais privés et la privatisation des berges du canal de Lachine (juin 2018)	96

INTRODUCTION

En présentant ce mémoire à la commission de l'OCPM, les membres d'Action-Gardien, la CDC de Pointe-Saint-Charles quartier, poursuivent les objectifs suivants :

- Nous prononcer sur les éléments de vision ainsi que sur les principes de mise en valeur du secteur Bridge-Bonaventure soumis à la consultation par la Ville de Montréal ;
- Présenter le contexte dans lequel s'inscrit la requalification du secteur, dans un quartier qui subit un processus de gentrification et dont la population est de plus en plus contrastée et fragmentée ;
- Présenter la démarche citoyenne de l'Opération populaire d'aménagement (OPA) sur Bridge-Bonaventure, ainsi que la vision et le projet collectif élaboré avec les résident.e.s et acteurs communautaires du quartier ;
- Nous positionner dans le débat public sur le mode de développement urbain de Montréal et de ses quartiers centraux, sur le rôle de la municipalité, des promoteurs, des acteurs locaux et de la population pour définir l'avenir de notre quartier et de Montréal.

Plus fondamentalement, notre mémoire se veut un cri du cœur à la Ville de Montréal pour qu'elle soit une alliée de notre communauté et qu'elle garantisse, dans un secteur convoité par de multiples intérêts privés, un développement en faveur du bien commun et de l'intérêt collectif. La requalification de Bridge-Bonaventure est une occasion historique, tout en protégeant l'emploi et le patrimoine, d'améliorer les conditions de vie et de santé des résident.e.s de Pointe-Saint-Charles et des montréalais.e.s.

Nous appelons la Ville de Montréal à la saisir, à exercer un leadership fort auprès des paliers fédéraux et provinciaux, et à jouer un rôle moteur pour la planification et la création d'un milieu de vie urbain ambitieux, résolument axé sur la réponse aux enjeux sociaux, humains, économiques et environnementaux de notre quartier et de Montréal.

I. ACTION-GARDIEN, LA CDC DE POINTE-SAINT-CHARLES

1.1. Mission, valeurs et perspectives

La Corporation de développement communautaire (CDC) Action-Gardien est le regroupement des organismes communautaires du quartier Pointe-Saint-Charles. Depuis 1981, Action-Gardien est un espace que se sont donné les groupes pour s'informer, partager leur expérience, agir conjointement et solidairement sur les dossiers cruciaux qui influencent les conditions de vie de la population de Pointe-Saint-Charles.

Action-Gardien a pour mission l'action concertée et la mobilisation des organismes, des citoyen.ne.s et des acteurs locaux autour d'enjeux sociaux, politiques, économiques et urbains. Par la mobilisation citoyenne, Action-Gardien vise à renforcer la prise en main par la population de l'amélioration de ses conditions de vie.

Les membres d'Action-Gardien partagent des valeurs d'équité, de solidarité, de justice sociale, de cohésion, d'entraide et de non-discrimination, ainsi que d'amélioration de l'environnement.

Toutes les interventions de la CDC s'inscrivent dans une perspective de défense des droits et de changement social. La CDC agit selon une approche globale pour l'amélioration des conditions de vie de l'ensemble de la population, mais défend particulièrement les besoins et les intérêts des populations plus marginalisées.

Action-Gardien fait la promotion d'un développement local inclusif qui met en valeur l'identité du quartier, répond aux besoins et aspirations des résident.e.s et permet à chacun d'exercer son droit au logement, à l'alimentation, à l'éducation, à la santé, avec un milieu de vie complet incluant des services accessibles et des ressources collectives.

1.2. Membres

Héritiers d'une tradition d'entraide et de solidarité datant des premiers comités citoyens et groupes populaires qui ont milité depuis les années 60 pour la défense de leurs droits, Pointe-Saint-Charles a encore aujourd'hui un milieu communautaire tissé serré. Notre CDC regroupe aujourd'hui 26 membres.

Membres réguliers :

- Action-Santé de Pointe-Saint-Charles
- Carrefour d'éducation populaire de Pointe-Saint-Charles
- Centre africain de développement et d'entraide (CADE)
- Centre des aînés de Pointe-Saint-Charles
- Clinique communautaire de Pointe-Saint-Charles
- Club populaire des consommateurs de Pointe-Saint-Charles

- Comité des personnes assistées sociales de Pointe-Saint-Charles (CPAS)
- CPE Les enfants de l'avenir
- Comité des sans-emploi
- Familles en action
- La Maison du Partage d'Youville
- Épicerie Le Détour
- Madame prend congé
- Maison des jeunes l'Adozone de Pointe-Saint-Charles
- Partageons l'espoir / Share the Warmth
- Prévention Sud-Ouest
- Projet Suivi Communautaire
- Regroupement information logement (RIL)
- Maison Saint-Columba / Saint Columba House
- Services juridiques communautaires de Pointe-Saint-Charles et Petite-Bourgogne
- Société d'histoire de Pointe-Saint-Charles
- Travail de rue / Action communautaire (TRAC)
- Welfare Rights Committee of South-West Montreal
- YMCA Pointe-Saint-Charles

Membres observateurs :

- Ancre des jeunes
- RÉSO / Carrefour jeunesse emploi (CJE)

1.3. L'aménagement urbain au cœur de nos priorités

La concertation Action-Gardien est née à l'occasion de la mise en œuvre d'un programme de rénovation urbaine initié par la Ville de Montréal sous l'administration Drapeau-Lamarre et qui entraînait des difficultés tant pour les petits propriétaires que pour les locataires. La première intervention de la concertation fut donc de dénoncer une revitalisation qui ne prenait pas en compte la réalité de la population du quartier.

Depuis ce temps, au cœur de l'intervention des membres réunis autour d'Action-Gardien réside l'affirmation que les résident.e.s d'un quartier doivent être des acteurs de premier plan de l'aménagement urbain et de la planification de leur quartier. Ils et elles possèdent une connaissance intime et un vécu quotidien de leur milieu de vie, et sont les premiers concernés par les transformations, subissant les conséquences néfastes ou au contraire les retombées positives des projets qui s'implantent sur leur territoire.

Le contexte de transformation rapide auquel fait face le quartier depuis le début des années 2000 a amené les groupes et les citoyen.ne.s à prendre position sur le type de développement qu'ils souhaitent pour l'avenir de Pointe-Saint-Charles. Les membres d'Action-Gardien militent pour un développement du quartier qui répond aux besoins, aux intérêts et aux aspirations des résidentes

et des résidents, qui respecte et valorise une identité distincte du centre-ville avec son patrimoine, sa culture et ses valeurs.

Alors que les tendances lourdes du développement immobilier excluent la population la plus fragilisée, nous défendons que la revitalisation doit non seulement permettre la cohésion sociale et le maintien de la population à faible et modeste revenus dans le quartier, mais également l'amélioration de leurs conditions de vie et de santé par la création d'un milieu de vie complet, accessible, réellement inclusif et abordable.

C'est dans ces perspectives que, depuis des années, les membres d'Action-Gardien et les résident.e.s se mobilisent sur les enjeux de développement et d'aménagement du quartier. Parmi les éléments marquants des vingt dernières années :

- **L'Opération populaire d'aménagement.** Une centaine de citoyen.ne.s accompagné.e.s de personnes ressources ont élaboré en 2004 des propositions sur des enjeux de proximité : parcs, espaces verts, transport, équipements collectifs, etc. Depuis, un comité de citoyen.ne.s et d'intervenant.es communautaires œuvre à la concrétisation de ces propositions, en maintenant actif un processus de travail avec l'Arrondissement et des allers-retours avec les citoyens.
- **Le développement de balises et critères pour le développement des abords du canal de Lachine,** dans la perspective de consolider l'emploi et les accès publics aux berges.
- **Les consultations et mobilisations sur des grands projets immobiliers** pour dénoncer un type de développement exclusif et obtenir des contributions pour la communauté, dont le projet de l'immense édifice du Nordelec ou encore le Myst.
- **La mobilisation contre le projet de déménagement du Casino de Loto-Québec** et du Cirque du Soleil, associé au Centre de Foire international.
- **L'Opération populaire d'aménagement sur les anciens terrains du CN** qui a mené à la réalisation d'un plan d'aménagement citoyen, suivi de mobilisations d'une décennie pour obtenir des retombées : 25 % de logements sociaux, cession du Bâtiment 7 à la communauté, sauvegarde d'un parc, obtention d'une voie dédiée de camionnage, etc.
- **L'Opération populaire d'aménagement en cours sur Bridge-Bonaventure,** secteur soumis prochainement à une requalification et dont l'avenir sera déterminant pour l'ensemble du quartier.

Nos préoccupations débordent du quartier, et nous sommes intervenus à maintes reprises dans l'espace public ou lors de consultations sur des projets en périphérie du quartier : le développement de Griffintown et des bassins du Nouveau Havre, la stratégie Centre-Ville, le tout en interpellant les pouvoirs publics sur leurs responsabilités de garantir un développement en faveur du bien commun et d'encadrer le développement selon une vision d'ensemble.

II. POINTE-SAINT-CHARLES ET LE SECTEUR BRIDGE-BONAVENTURE

2.1 Pressions sur un quartier populaire

Pointe-Saint-Charles est un quartier du sud-ouest de Montréal, localisé entre les berges du canal de Lachine et celles du fleuve Saint-Laurent, enclavé par des infrastructures de transport. Berceau de l'industrialisation canadienne, Pointe-Saint-Charles a longtemps été le lieu d'une intense activité économique autour du Grand-Trunk et des écluses du canal de Lachine, avant de décliner graduellement. L'ouverture de la Voie maritime du Saint-Laurent en 1959, puis la fermeture en 1968 du canal de Lachine ont entraîné la fermeture et la délocalisation d'usines, laissant le quartier aux prises avec un exode massif de la population en recherche d'emploi, une accentuation de la pauvreté, des bâtiments abandonnés et des friches contaminées. Encore aujourd'hui, la pauvreté est extrêmement présente et une part importante de la population n'a pas les moyens de couvrir ses besoins essentiels ni d'exercer ses droits fondamentaux.

Depuis les années 2000, le quartier est à nouveau convoité, de par sa localisation stratégique à proximité du centre-ville et avec ses nombreux terrains et bâtiments vacants ou sous-utilisés. Le vaste projet de réouverture du canal de Lachine à la navigation de plaisance et de mise en valeur des berges, lancé par la ville de Montréal et le gouvernement fédéral a lancé le signal aux promoteurs. L'activité manufacturière a laissé place à un nouveau cycle économique, basé sur les investissements immobiliers.

Dans le Sud-Ouest de Montréal, les mégaprojets immobiliers se sont multipliés dans une logique d'extension du centre-ville, sans égard pour les besoins locaux ni les impacts sur les quartiers historiques de Pointe-Saint-Charles, Saint-Henri, Petite-Bourgogne. Ils incluent, parfois, un maigre 15 % de logements sociaux, exceptionnellement 20 ou 25 %, alors même que la majorité des ménages locataires montréalais n'a pas les moyens de se payer le plus petit des condos. Aux abords du canal de Lachine, des projets luxueux tels le Myst ou Walter sur Atwater se sont développés selon l'agenda des promoteurs. De l'autre côté du canal, les grues continuent d'annoncer des milliers de condos supplémentaires.

Pendant ce temps, le cœur du quartier s'est transformé rapidement, avec une augmentation fulgurante de la valeur foncière, la transformation des plex en maisons unifamiliales ou la conversion en condominiums, les reprises de possession, la perte de logements locatifs privés, la hausse du prix des propriétés et du coût des loyers.

Cette revitalisation, souvent présentée comme structurante par les pouvoirs publics, a cependant eu des effets très néfastes pour la population du quartier Pointe-Saint-Charles, entraînant une réalité croissante d'exclusion et de dépossession dans un quartier qui s'embourgeoise.

2.2 Population : Contrastes et disparités

Les données ci-dessous sont issues du portrait statistique de quartier réalisé par Christian Paquin pour la CDC Action-Gardien et la Clinique communautaire de Pointe-Saint-Charles. Ce portrait a été réalisé à partir du recensement de 2016 de Statistiques Canada, et est disponible au lien suivant : www.actiongardien.org/portrait. Voici quelques données marquantes de ce portrait, témoin de la transformation que connaît Pointe-Saint-Charles, et que les intervenant.e.s communautaires constatent au quotidien. Précisons que les données comparatives concernent l'île de Montréal et non la Ville.

Population

La population de Pointe-Saint-Charles, de près de 15 000 habitants en 2016, a connu une croissance de 7,1 % depuis les 5 dernières années, l'une des plus importantes hausses parmi les quartiers de l'île de Montréal. En 2016, il y avait 7 640 logements occupés sur le territoire.

Il s'agit d'une augmentation de 640 logements (+ 9,1 %) depuis 2011 et de 935 logements (+13,8 %) depuis 2006. Cette croissance est principalement due à l'ajout de nouveaux logements dans des anciens bâtiments industriels le long du canal de Lachine, tandis qu'à l'inverse, la population au sud et à l'ouest du quartier a diminué, reflet de la perte de logements locatifs convertis en unifamiliales ou en copropriété. La population de ces nouveaux logements contraste avec la population plus ancienne du quartier, plus scolarisée, avec un taux d'emploi important et des revenus plus élevés.

Ménages et familles

La population du quartier est relativement jeune, avec une moyenne d'âge de 38 ans, et une proportion de personnes de 65 ans et plus moins grande qu'à Montréal (10,9 % versus 16,7 % à Montréal). Près de la moitié des ménages (46,7 %) du quartier sont composés d'une seule personne, et la taille moyenne des ménages est de 1,9 personne.

Le nombre de familles avec enfants a légèrement augmenté entre 2011 et 2016, passant de 2 060 familles en 2011, à 2 145 en 2016, soit 85 de plus qu'en 2011, mais toujours 140 de moins qu'en 2006. 57 % des familles avec enfants ont un seul enfant à la maison. Les « grosses » familles composées d'au moins trois enfants comptent seulement pour 11 %, comparativement à 15,9 % à Montréal. Ceci témoigne de la difficulté pour les familles de se loger à Pointe-Saint-Charles.

Autre fait notable, on compte encore 46,2 % de familles monoparentales, même si leur nombre a diminué de 13,9 % depuis les dix dernières années. La moyenne montréalaise est de 32,5 %. Parmi les 995 familles monoparentales du quartier, 835 ont une femme comme chef de famille, soit 83,8 %.

Revenus

À Pointe-Saint-Charles, après avoir payé les impôts, 28,6 % de la population vit sous le seuil de faible revenu, comparativement à 21,3 % à Montréal. Chez les moins de 18 ans, cette proportion atteint 35,7 % (22,6 % à Montréal) et chez les 65 ans elle atteint 43,5 %, soit plus du double qu'à Montréal. (20,9 %).

Si la pauvreté demeure très présente, pour la première fois, le revenu moyen après impôt des résidents du territoire âgés de 15 ans et plus est plus élevé à Pointe-Saint-Charles (36 372 \$) qu'à Montréal (35 155 \$). Par contre, le revenu total médian après impôts, de 25 760 \$ par année, reste moins élevé que celui de Montréal (26 873 \$). L'écart important entre le revenu médian et le revenu moyen indique une disparité importante dans la répartition des revenus au sein de la population du quartier.

Toujours après impôt, une personne sur deux a un revenu inférieur à 30 000 \$ par mois dans le quartier, tandis qu'une personne sur 5 gagne 60 000 \$ et plus. La proportion de personnes qui gagne 60 000 \$ et plus a augmenté... de 267 % en 10 ans, soit depuis 2006.

Scolarité

Les données reflètent là encore la fragmentation socio-économique de la population. La proportion de personnes sans diplôme y est plus grande qu'à Montréal, ainsi que la proportion de diplômé.e.s universitaires. Même si le nombre de personnes âgées de 15 ans et plus sans diplôme a diminué de - 35,1 % depuis 2006, ce sont encore 20,2 % qui n'ont pas de diplôme d'études secondaires (Montréal 16,9 %). Pendant ce temps, 37,5 % de la population âgée entre 25 et 64 ans détient un diplôme universitaire (36,4 % à Montréal), avec une variation + 74,2 % depuis 2006, ce qui démontre un changement important de la population, plus scolarisée.

Logement

Le quartier compte 32,1 % de ménages propriétaires, soit une hausse de + 29,4 %, tandis la part de ménages locataires a chuté à 67,9 % en 2016 (77 % en 2006). Aujourd'hui, un logement sur 4 est un condo dans Pointe-Saint-Charles.

1514 ménages locataires du quartier, soit trois ménages locataires sur dix, consacrent 30 % ou plus de leur loyer pour se loger. Le loyer moyen a augmenté de 23,2 % depuis 2011 et de 42,3 % depuis 2006. Enfin, plus de la moitié des résidents (51,9 %) n'habitaient pas le même logement il y a cinq ans.

Un portrait plus détaillé sur le logement est présenté dans la section Habitation et milieu de vie.

Langue parlée et immigration

55,7 % de la population a le français comme langue maternelle, 24,8 % l'anglais comme langue maternelle, soit une augmentation de 2,8 % depuis 2011, tandis que les allophones constituent 16,1 % de la population. Les immigrants et les résidents non permanents comptent

respectivement pour 20,7 % et 2,5 % de la population, et le nombre d'immigrants a augmenté de 9,8 % depuis 2011 ainsi que depuis 2006.

État de santé

Dans son portrait socio-sanitaire, la Clinique communautaire de Pointe-Saint-Charles précise que, tout en partageant les moyennes montréalaises sur plusieurs indicateurs de l'état de santé, certains d'entre eux sont peu favorables dans le quartier. L'espérance de vie à la naissance était de 76,5 ans dans Pointe-Saint-Charles, soit 5 ans de moins que dans la région de Montréal (donnée de 2012). La population présente aussi un niveau du stress quotidien plus élevé (42 % contre 28 %), et une plus grande prévalence des maladies pulmonaires obstructives chroniques.

2.3 Les impacts de la gentrification

La transformation du quartier et de son cadre bâti ainsi que la fragmentation de la population ont des impacts majeurs dans le quartier de Pointe-Saint-Charles. Les discussions récentes autour du portrait de quartier mené par les intervenant.e.s communautaires du quartier nous amènent à plusieurs constats troublants et inquiétants, notamment sur la capacité à se loger dans le quartier, le vivre ensemble dans le milieu de vie, et les impacts au sein des groupes communautaires.

- Difficulté à se loger pour les ménages à petit ou moyen revenu, le locatif privé étant de plus en plus rare et inabordable, et les propriétés de plus en plus chères ;
- Sentiment grandissant de dépossession des populations appauvries et marginalisées ;
- Clivage entre les gens installés dans le quartier depuis longtemps et les nouveaux venus, dû à des rythmes, des modes de vie et des besoins de consommation complètement différents ;
- Transformation des usagers fréquentant les organismes du quartier et recourant à leurs services. Insidieusement, cette situation peut avoir un impact sur la participation de personnes plus marginalisées, dans les conseils d'administration ou dans le cadre des activités proposées ;
- Pressions ressenties dans les groupes communautaires et les institutions pour transformer l'offre de service disponible (cours tarifés et plus diversifiés, parfois au détriment de l'accessibilité universelle) ;
- Impacts sur l'offre de services publics. On pense notamment à la perte — mais évitée de justesse suite à une mobilisation de la communauté — de la mesure alimentaire avec des dîners à 1 \$ dans deux écoles de quartier, conséquence de la révision de l'indice de défavorisation scolaire ;
- Disparition progressive des commerces de proximité accessibles sur les artères commerciales ;
- Perte de lieux de socialisation ou de rencontres citoyennes inclusives et abordables ;

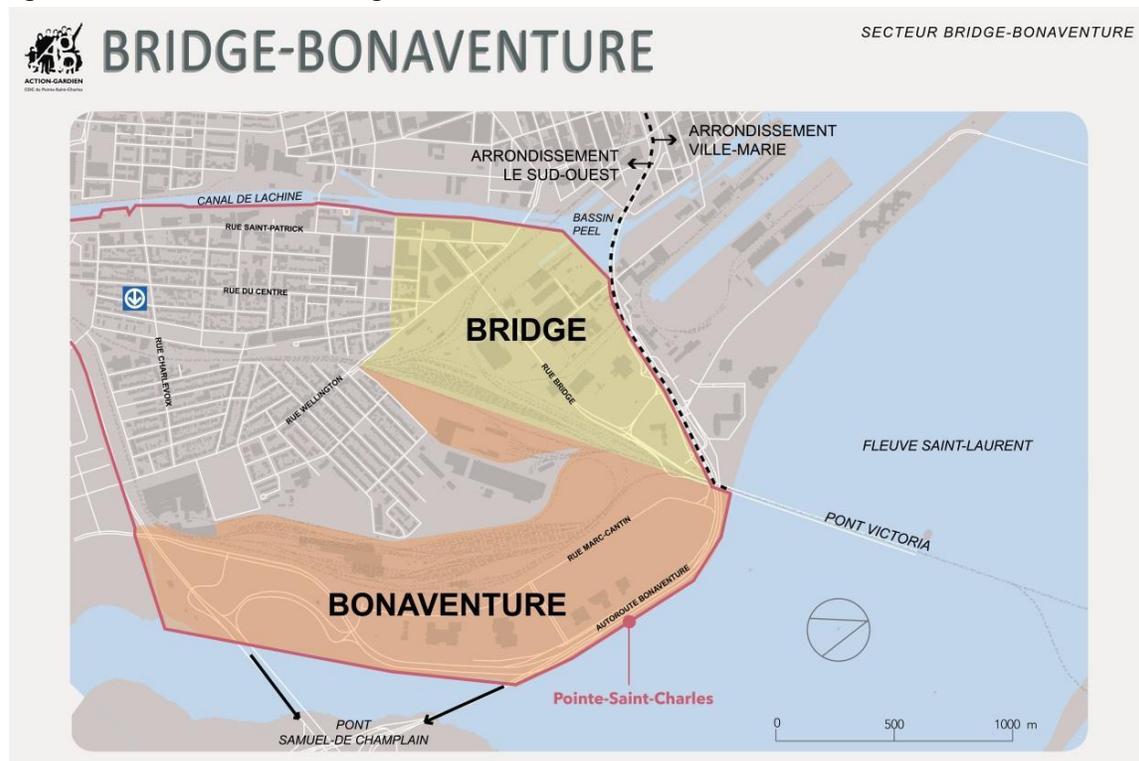
- Tension entre l'amélioration du quartier, l'arrivée de nouveaux commerces, la bonification des équipements collectifs, versus l'impact sur le foncier, l'augmentation du prix des loyers, les nouveaux développements.

Dans ce contexte, notre communauté est confrontée à des défis majeurs : le maintien et l'accueil dans notre quartier de ménages à faible et modeste revenus et l'amélioration de leurs conditions de vie, le maintien de la cohésion sociale ainsi que l'intégration des nouvelles populations tout en contrant l'exclusion des personnes les plus fragilisées.

2.4 Bridge-Bonaventure tel que défini par Action-Gardien

Le secteur industriel Bridge-Bonaventure ceinture toute la partie est et sud de la zone résidentielle de Pointe-Saint-Charles. Stratégiquement situé à proximité du centre-ville, du Vieux-Port et de Griffintown, il inclut le secteur Bridge entre la rue Wellington et le pont Victoria, ainsi que le secteur Bonaventure avec notamment le Parc d'entreprises de la Pointe-Saint-Charles et l'autoroute entre les ponts Samuel-De Champlain et Victoria.

Figure 2.1 – Carte du secteur Bridge-Bonaventure avec la délimitation de ses deux sous-secteurs



Le secteur Bridge-Bonaventure tel que défini par la CDC Action-Gardien se situe dans les limites du quartier Pointe-Saint-Charles, et n'inclut donc pas les 3 jetées Pointe-du-Moulin, Bickerdike et de la cité du Havre. Nous comprenons que cela peut entraîner une certaine confusion avec le territoire soumis à la consultation par la ville, qui porte le même nom, mais avons préféré garder cette dénomination que nous utilisons depuis plusieurs années déjà.

Les argumentaires et recommandations du présent mémoire porteront donc essentiellement sur la portion du territoire qui, même s'il est à un jet de pierre du centre-ville, fait partie intégrante du quartier Pointe-Saint-Charles. Lorsque nous ferons référence au secteur plus large incluant les 3 jetées, tel que soumis à la consultation, nous le précisons.

Bridge-Bonaventure est aujourd'hui un secteur déstructuré, essentiellement dédié à des activités industrielles. Il compte de nombreux terrains vacants, dont plusieurs appartiennent à la Société immobilière du Canada (SIC) et à d'autres propriétaires publics ou parapublics. Il est traversé par divers projets de reconfiguration d'infrastructures de transport avec le déplacement et la transformation en boulevard urbain de l'autoroute Bonaventure, la construction du projet du Réseau électrique métropolitain (REM) qui traverse notre quartier et prévoit aménager une station à proximité du bassin Peel. Paradoxalement, ce secteur saturé d'infrastructures routières et de voies ferrées est difficile d'accès à partir du quartier habité, car ces infrastructures créent de nombreuses barrières et fractures.

L'histoire de Bridge-Bonaventure ne fut pas de tout repos, ponctué d'interventions radicales de démolition-reconstruction, théâtre de plusieurs idées de grandeur. Pensons à la démolition de Goose Village en 1964, pour faire place à un Autostade lui-même démoli 10 ans plus tard. Ou encore aux berges du fleuve, remblayées avec des déchets pour y accueillir un immense stationnement pour l'expo 67, aujourd'hui démoli, ainsi qu'une autoroute qui a privé la population de l'accès au fleuve. Dans l'histoire plus récente, ce site névralgique a suscité l'intérêt des promoteurs publics et privés.

Il est vraiment temps, aujourd'hui de consolider ce secteur en misant sur ses atouts, ses industries, son patrimoine, ses paysages, ses berges, tout en corrigeant des erreurs urbaines du passé et dans le respect de l'identité et des besoins de la population du quartier et de Montréal.

Pour la CDC Action-Gardien, la requalification du secteur Bridge-Bonaventure doit contribuer à répondre aux nombreux enjeux sociaux, environnementaux et économiques du quartier Pointe-Saint-Charles et plus largement de Montréal: augmentation du logement social et communautaire, développement du transport actif et collectif, accès au fleuve, amélioration de l'environnement et du cadre de vie, préservation et création d'emplois, mise en valeur du patrimoine.

III. PORTÉE ET LIMITES DE LA CONSULTATION

Le secteur Bridge-Bonaventure sera inévitablement soumis à une requalification dans les années à venir. Il est appelé à connaître de profonds changements. La consultation publique portée par l'OCPM afin d'orienter l'avenir du site est donc une excellente nouvelle et réclamée depuis longtemps par notre CDC. Nous saluons la décision de la Ville de soumettre au débat public sa vision préliminaire, les principes de mise en valeur du territoire ainsi que les défis d'aménagement identifiés, et ce en amont de l'adoption de tout outil de planification urbaine.

Mais nous souhaitons partager notre lecture des limites de la présente consultation. En effet, pendant que l'OCPM tient ses consultations en mettant au jeu des éléments préliminaires de vision, l'actualité reliée au secteur Bridge-Bonaventure s'accélère : construction en cours du REM, gare potentielle dans le secteur, annonce du projet de stade et immobilier du Groupe de Montréal présidé par Stephen Bronfman et de Devimco, décisions sur le tracé du futur boulevard urbain Bonaventure... Ainsi, les consultations et le document mis au jeu semblent en quelque sorte déconnectés de la réalité. Certaines décisions continuent de se prendre à la pièce par différents paliers de gouvernement et sociétés parapubliques, compromettant ainsi la planification d'ensemble appelée par la Ville. Pendant ce temps, les projets des promoteurs au bassin Peel, véritables éléphants dans la pièce, forcent un débat public sur le type de développement souhaité pour le secteur.

3.1 Cohérence et planification globale... ou décision à la pièce

Nous reconnaissons la complexité d'une planification globale dans le secteur Bridge-Bonaventure, avec les multiples acteurs publics, parapublics et privés en jeu et une mosaïque de propriétés. Le sommaire décisionnel présentant le mandat de l'OCPM en fait d'ailleurs mention. Il est indiqué (page 1) que « *La démarche de planification intervient dans un contexte où plusieurs interventions majeures sont en planification par différents partenaires de la Ville* ». Sont alors listées les interventions liées à la construction du poste d'Hydro-Québec, au REM, à la transformation de l'autoroute Bonaventure en boulevard urbain, au Plan directeur de Parcs Canada sur le lieu historique du canal-de-Lachine, au Plan directeur pour le Vieux-Port et la Pointe-du-Moulin, etc.

Le sommaire poursuit en affirmant (page 2) que « *Ces interventions pourraient avoir des retombées positives sur la qualité du paysage d'entrée de ville, la mobilité et l'accessibilité au fleuve* » et que « *La mise en valeur du secteur Bridge-Bonaventure et sa transformation posent ainsi des défis importants en matière de collaboration entre l'ensemble des partenaires impliqués dans ce territoire, dans une perspective de cohérence territoriale* ».

Notre concertation est grandement préoccupée par la capacité réelle de la Ville d'assurer cette cohérence, et nous sommes loin de partager l'affirmation selon laquelle les retombées des interventions seront positives. C'est particulièrement le cas si les décisions continuent à se

prendre à la pièce par les différents acteurs gouvernementaux publics et parapublics, sans tenir compte d'une planification globale ni des attentes de la communauté. En voici quelques exemples, qui seront repris plus en détail dans la section transport de notre mémoire.

Pendant que la Ville entreprend son exercice de planification, la société Les Ponts Jacques-Cartier et Champlain (PJCCI) semble avoir déjà décidé de son tracé pour le déplacement de l'autoroute Bonaventure, le tout sans attendre les conclusions de la consultation de l'OCPM, alors que la Société appelle pourtant la population à y donner son avis sur leur projet. Le tracé dévoilé lors des consultations de l'OCPM du 22 mai dernier ne prend pas en considération les demandes prioritaires de notre communauté quant à la reconfiguration de l'autoroute pour libérer pleinement les berges du fleuve Saint-Laurent et connecter le boulevard urbain directement au pont Victoria pour limiter, voire éliminer la circulation de transit dans les rues de notre quartier.

Un autre élément rend impossible pour les résident.e.s et acteurs locaux de dégager une vue d'ensemble et d'avoir confiance dans la cohérence de la planification : l'absence d'information et de transparence de la Caisse de dépôt et placement (CDPQi). Les piliers du Réseau express métropolitain (REM) se construisent sans que la population du quartier ne soit informée, encore moins consultée, sur le tracé qui crée une fracture supplémentaire dans un quartier déjà bien enclavé, et sans imbrication avec le futur boulevard urbain. La CDPQi n'a toujours pas dévoilé l'emplacement de la station du REM au bassin Peel, alors qu'elle aura une incidence majeure sur le développement futur du secteur.

Ces deux exemples sont, pour nous, complètement irrespectueux des populations locales et du processus démocratique en cours avec les consultations citoyennes de l'OCPM. Quelle est la volonté réelle de la PJCCI de modifier sa proposition préliminaire en fonction de l'opinion citoyenne exprimée lors des consultations publiques ? Comment dégager une vision d'ensemble si tous les éléments ne sont pas mis sur la table ?

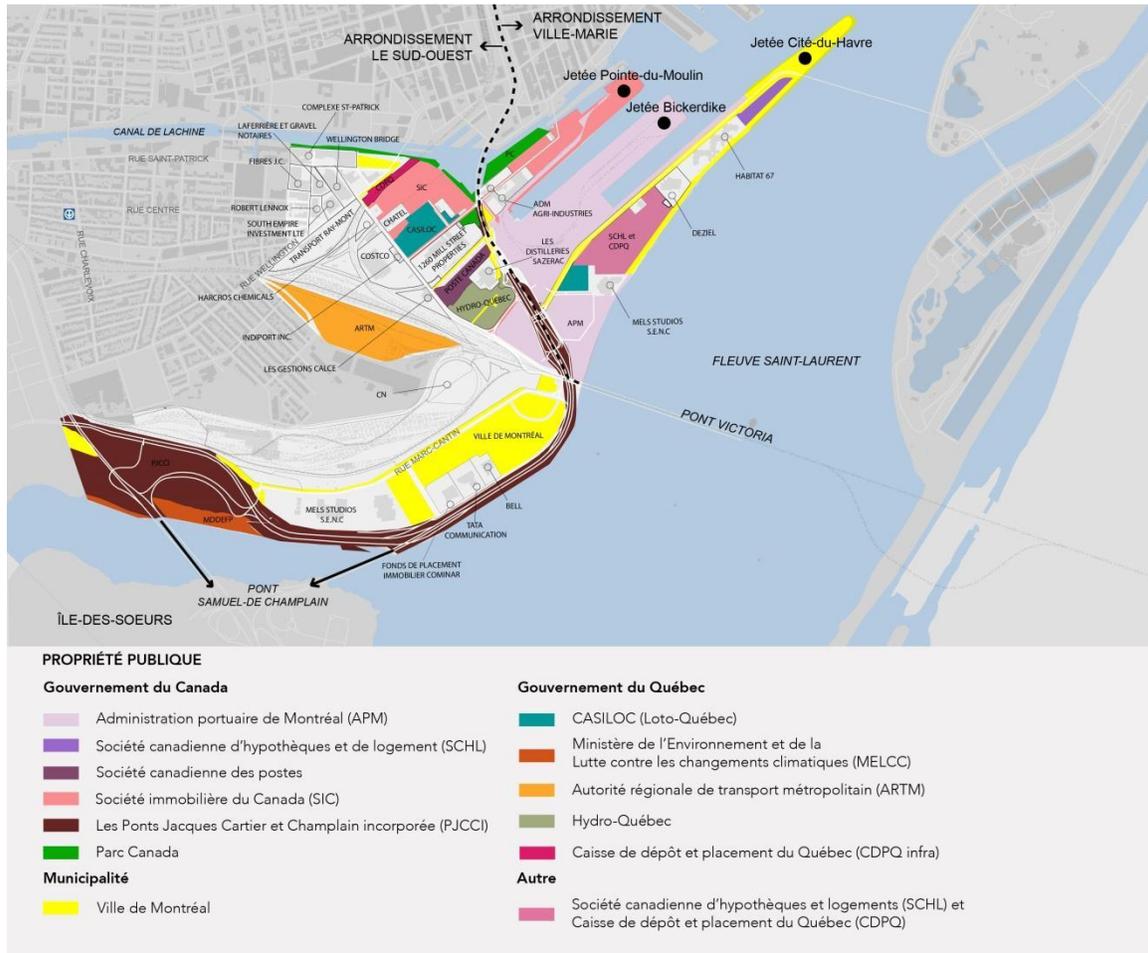
Tout ceci a de quoi nous laisser perplexes sur la portée réelle d'une planification intégrée. Comment la Ville compte-t-elle assurer une cohérence à la démarche de planification et s'assurer qu'il n'y aura pas, dans les prochains mois, encore des décisions prises à la pièce sans réflexion d'ensemble, tant sur l'avenir des terrains publics que sur les infrastructures de transport ?

Le déplacement de Bonaventure est certainement l'unique occasion que nous aurons pour corriger une erreur urbaine majeure. Allons-nous la manquer, parce que chaque palier agit seul selon son emprise, son échéancier de planification et selon ses intérêts économiques ? Nous n'espérons vraiment pas que ce soit le cas et, pour ce faire, la Ville doit assumer son rôle de *leader* afin de rassembler tous ces acteurs publics, parapublics et privés au sein d'une table de concertation. Uniquement à ce moment réussissons-nous à obtenir la planification concertée que nous nous évertuons à demander de façon répétitive année après année et consultation après consultation.

3.2 L'éléphant dans la pièce

Nous sommes conscients que le secteur Bridge-Bonaventure est une véritable mosaïque de propriétés. Ceux-ci incluent diverses propriétés publiques et parapubliques dont, notamment, la Société immobilière du Canada (SIC) qui possède deux immenses terrains dans le secteur.

Figure 3.1 – Carte des grands propriétaires dans le secteur Bridge-Bonaventure en 2019



Réalisation : Action-Gardien / Olivia Duchesne-Raymond

Notre organisme est particulièrement préoccupé par l'avenir du Bassin Wellington, un vaste terrain de 900 000 p.c. propriété de la Société immobilière du Canada (SIC). Ce site est aujourd'hui convoité par les promoteurs Stephen Bronfman et Devimco pour y implanter un stade de Baseball qui couvrirait un tiers du site, accompagné d'un vaste complexe immobilier de tours à condos et à bureaux, d'hôtels, de lieux de consommation et de divertissement, le tout accompagné d'une station de REM, faite sur mesure pour le projet.

Ce mégaprojet n'est évidemment pas inclus dans les présentes consultations publiques, puisqu'il n'est pour l'instant qu'un concept préliminaire. Il apparaît pourtant comme « l'éléphant dans la pièce », et est sur toutes les lèvres. Plusieurs le présentent déjà comme un fait quasi accompli,

tandis que les promoteurs sont inscrits au registre des lobbyistes pour promouvoir leur projet et pour l'acquisition des lots. Leur demande est limpide : le fédéral doit se départir d'un des derniers terrains excédentaires dans les quartiers centraux et la Ville de Montréal doit accorder un zonage permissif pour la construction de tours luxueuses à condos et à bureau, présenté comme la prochaine étape de Griffintown.

Les investisseurs font équipe dans le cadre de ce développement. Claridge — la société d'investissement de Stephen Bronfman — Devimco, CDPQi et certainement Cambridge — la filiale immobilière de CDPQ — ont tout à gagner à réaliser ce projet en commun, dont chacune des composantes rentabilisera la suivante. Tout le monde y gagnera avec la stratégie de captation de la plus-value foncière. Et si le stade ne se réalisait finalement pas ? Nous ne sommes pas les seuls à penser que le stade aura alors été le prétexte à la cession du terrain à des investisseurs...

Même si la SIC s'est engagée à attendre la fin des consultations municipales et à tenir compte de ses résultats, cela ne l'empêche en rien de décider par la suite de mener son propre processus, bien avant qu'un outil réglementaire ne vienne encadrer la planification du secteur. À cet effet, le processus en cours pour l'autre grande propriété de la SIC, la Pointe-du-Moulin, n'a rien pour nous rassurer. La SIC considère cette jetée comme « l'un des emplacements les plus importants de Montréal tant à cause de sa valeur historique que par sa présence civique »¹. Elle a pourtant procédé par un appel de proposition et un concours privé, sur la base de certains critères à respecter issus de consultations antérieures. Seul le projet gagnant sera rendu public.

Les voies sont nombreuses à contester ce processus opaque, comme en témoignent les interventions du 22 mai durant la séance d'information sur l'avenir du secteur Bridge-Bonaventure. Encore une fois, ce sont à des promoteurs immobiliers que l'on a confié le soin de déterminer l'avenir de Montréal. Même si le projet dévoilé devra passer le cap des autorisations municipales, la population et les acteurs locaux en seront réduits à se prononcer sur un projet développé par un promoteur plutôt que de devenir des acteurs du changement. On se rappellera qu'en 2013, la SIC avait initié un premier appel d'offre sur le bassin Peel, via le groupe financier *Brookfield Financial*, invitant les promoteurs immobiliers à soumettre des projets².

Au-delà des champs de compétences qui se chevauchent et du contrôle de la planification, le véritable défi pour l'avenir de Bridge-Bonaventure et de notre quartier reste celui de la place des promoteurs privés dans la définition de nos villes et de nos quartiers centraux. Après y avoir fait face à Griffintown et dans le nord de Pointe-Saint-Charles, ce mode de développement est aux portes de Bridge-Bonaventure.

¹ Voir le site web de la SIC sur sa propriété de la Pointe-du-Moulin à l'adresse suivante : <https://fr.clc.ca/propriete/188>

² Voir l'article du Devoir à ce sujet à l'adresse suivante : <https://www.ledevoir.com/opinion/blogues/le-blogue-urbain/379343/un-nouveau-quartier-pour-les-riches-ou-pour-tout-le-monde>

– Recommandations 1 –
PLANIFICATION D’ENSEMBLE ET COHÉRENCE

Nous demandons à la Ville :

1.1 – D’exercer son leadership auprès des différents paliers de gouvernement et acteurs parapublics et de coordonner la planification du secteur en encadrant les différents projets d’infrastructure selon une vision globale de réduction de la place de l’automobile, d’amélioration des conditions de déplacement en transports actif et collectif, et de cohérence avec la vision que la Ville et les acteurs locaux cherchent à construire ;

1.2 – D’obtenir des paliers fédéraux et provinciaux et des Sociétés d’État qu’ils attendent la fin des consultations et tiennent compte de ses conclusions, avant de prendre des décisions qui vont influencer l’avenir du secteur et compromettre la planification amorcée par la Ville ;

1.3 – De n’autoriser aucun changement de zonage sur l’ensemble du secteur, et plus particulièrement sur les propriétés fédérales, avant de s’être dotée d’un document de planification pour le secteur Bridge-Bonaventure, afin d’encadrer la transformation du secteur selon une vision concertée avec la population et les acteurs locaux.

IV. L'AVENIR DU BASSIN PEEL : DEUX VISIONS OPPOSÉES

Nous sommes face à deux visions de développement : un développement concerté avec la communauté, en réponse aux besoins locaux et montréalais et avec des outils encadrant l'ensemble des projets publics et privés, ou au contraire un développement soumis par des promoteurs privés, au service de leurs intérêts économiques.

Pour les membres de la CDC Action-Gardien, le choix est clair. Nous affirmons que tout projet implanté sur des terrains publics devra servir des intérêts collectifs. Dans le contexte actuel de gentrification et de prolifération de projets de développements immobiliers le long du canal de Lachine déconnectés des réalités locales, l'utilisation de terrains publics pour des développements au profit de promoteurs privés n'est pas une option. Pointe-Saint-Charles a une identité très distincte du centre-ville, héritière de son passé ouvrier et de sa riche vie communautaire qu'il faut respecter. Sa population, ainsi que la population montréalaise, ont d'immenses besoins qu'il faut combler.

L'essentiel de notre mémoire sera consacré à présenter notre vision, nos propositions et nos recommandations pour l'avenir de Bridge-Bonaventure et pour le milieu de vie du bassin Peel. Mais auparavant, nous voulons clairement exprimer notre opposition à tout type de projet qui viendrait renforcer la gentrification de notre quartier, privatiser les rares terrains publics encore disponibles, et compromettre le maintien et la consolidation des industries présentes dans le secteur. Nous sommes catégoriquement contre l'implantation d'un stade de baseball au bassin Peel et contre l'extension de Griffintown dans notre quartier.

Et nous voulons souligner à ce sujet le silence de la Ville de Montréal, qui met au jeu un document préliminaire de vision sans proposer de débat de fond sur le mode de développement souhaité, le rôle des promoteurs dans le développement du secteur ou l'avenir des propriétés publiques.

4.1 Griffintown doit rester de l'autre bord du canal !

L'expansion du centre-ville et la requalification des quartiers centraux viennent avec une densification résidentielle en rupture avec l'identité des anciens quartiers populaires. Le mode de développement qui a prévalu à Griffintown est aujourd'hui cité en contre-exemple. En 2007, les outils d'urbanismes de la Ville ont été mis au service de promoteurs immobiliers, avec une carte blanche pour les immenses tours à condos qui ont poussé comme des champignons, sans planification d'ensemble ni respect du patrimoine et de l'identité du quartier. La nouvelle administration œuvre à y aménager un milieu de vie plus complet, mais, faute de terrains soustraits à temps aux pressions spéculatives, elle doit maintenant exproprier des terrains à fort prix pour installer un parc ou une école. Et le résultat demeure : un développement immobilier de luxe, en hauteur, non adapté aux familles et avec un très faible pourcentage de logements

sociaux. Bref, le contraire d'une densification à échelle humaine et d'un développement d'un milieu de vie complet, abordable, accessible et inclusif.

Certes, on ne reproduirait plus les mêmes erreurs. Aujourd'hui, tout développement de cette ampleur aura un pourcentage de logements sociaux et de parcs, et des terrains seront réservés pour des services publics et des équipements collectifs. Mais, même en version « améliorée », le droit au logement ne peut pas être garanti en poursuivant un mode de développement contrôlé par des investisseurs immobiliers qui s'approprient le foncier et voient dans le logement une occasion de profit et non pas un droit fondamental³. Les élu.e.s municipaux, sans reproduire les aberrations de Griffintown, ne remettent pas frontalement en question ce mode de développement, et ce sera le cas tant qu'on ne reverra pas en profondeur la fiscalité municipale basée sur les taxes foncières, qui fait dépendre la capacité de la Ville à financer ses services publics de la construction d'unités de logement.

Ce mode de développement immobilier est maintenant à la porte du quartier Pointe-Saint-Charles. Au-delà du bassin Peel, les promoteurs étendent leur emprise sur les terrains privés aux alentours. Dans La Presse du 12 juillet 2019⁴, on apprend que Devimco, « *Le promoteur, qui construit actuellement des tours d'habitation au square Children's, sur le site de l'ancien Hôpital de Montréal pour enfants, et dans le quartier Solar, à Brossard, détient des options d'achat sur environ 30 % de la superficie des terrains du bassin Peel (...). En outre, Devimco détient aussi des options sur la cour de conteneurs de la société Ray-Mont Logistiques en bordure de la rue Wellington, dans le même secteur* ». Dans ce même article, on apprend que ce même promoteur aurait été retenu par la SIC pour son projet de requalification du secteur de la Pointe-du Moulin, avec un développement mixte résidentiel, touristique et commercial, incluant la réhabilitation du Silo no 5.

Dans ce contexte, nous comptons sur la Ville de Montréal pour refuser un tel développement, tant sur les terrains de la SIC qu'ailleurs dans le secteur Bridge-Bonaventure. Outre l'offre de logement déconnectée des besoins du milieu, le cadre bâti ne respecte en rien le caractère distinctif du paysage industriel de Bridge-Bonaventure. Les tours en hauteurs doivent rester de l'autre bord du canal !

³ Nous reviendrons dans la section dédiée au milieu de vie qui présente plus finement les besoins en logement de la population et nos demandes à la Ville de Montréal.

⁴ Voir l'article de La Presse à l'adresse suivante : <https://www.lapresse.ca/actualites/grand-montreal/201907/11/01-5233648-silo-no-5-nous-avons-un-gagnant.php>

4.2 Un stade de Baseball : en réponse à quels besoins locaux ?

La requalification des quartiers centraux est également associée à une vision de Montréal axée sur des entrées de prestige, la nouvelle économie du secteur tertiaire, le récréotourisme, le rayonnement international et les mégaprojets. Bref, une métropole innovante et compétitive... Le bassin Peel n'y échappe pas, avec plusieurs idées de grandeur qui se sont succédé.

Déjà en 2004, la Société du Havre militait pour y développer de grands équipements récréatifs et touristiques de rayonnement international. En 2005, Loto-Québec a proposé d'y déménager le Casino de Montréal, accompagné d'un complexe récréotouristique, d'un Centre de foire international ainsi que du Stade Saputo. Un projet heureusement avorté qui aurait radicalement transformé le secteur et l'ensemble du quartier par le fait même. En 2013, le chef de Projet Montréal dévoilait, lors de la campagne électorale, le projet du « Quartier Bonaventure », soit un scénario de haute densité résidentielle avec 7000 logements sur le bassin Peel et l'ancien territoire de Goose Village. On y évoquait déjà, à l'époque, l'implantation d'un stade de baseball. Et aujourd'hui, le site est choisi, parmi plusieurs autres, terrains étudiés, pour y implanter un stade de baseball.

Avec la lunette d'Action-Gardien, résolument orientée sur la réponse aux besoins locaux, notre première raison pour nous opposer à ce stade est l'utilisation de vastes terrains publics pour répondre à la volonté du Groupe baseball Montréal (groupe d'investisseurs privés présidé par Stephen Bronfman) de ramener une équipe des ligues majeures à Montréal.

Conscient que l'opinion publique n'est pas en faveur d'investissements publics dans la construction d'un stade, le groupe Bronfman ne demande pas d'appui financier au gouvernement. Il demande en revanche la cession (vente) du vaste terrain fédéral stratégiquement situé en bordure du bassin Peel, ce qui est dans les faits une subvention déguisée. Le stade couvrirait un tiers du site et les deux autres tiers seraient utilisés pour le développement d'un vaste complexe immobilier résidentiel privé, qui contribuerait notamment à rentabiliser le stade. La question mérite d'être posée : est-ce qu'un des rares terrains publics encore disponibles à Montréal devrait servir à cette fin aux dépens des besoins urgents des ménages montréalais, en termes de logements, écoles, parcs ? Notre réponse, celle de la communauté de Pointe-Saint-Charles engagée dans le processus de notre Opération populaire d'aménagement (OPA), est clairement NON.

Le retour d'une équipe de baseball professionnel devrait, selon les études de faisabilité, s'accompagner de la construction d'un nouveau stade pour être viable. La réponse spontanée, le cri du cœur de nombreux montréalais est de rappeler que nous avons déjà un stade, le Stade olympique à côté d'une station de métro. À l'heure de la crise climatique, des efforts de réduction du gaspillage et de réutilisation ou de reconversion de bâtiments, pourquoi ne pas miser sur les actifs existants de Montréal, quitte à réaménager le stade actuel pour le rendre plus conforme ? Les arguments invoqués ne sont pas convaincants. Il est avancé que ce dernier ne serait pas viable pour accueillir une nouvelle équipe de baseball, car il n'a pas été construit pour le baseball

(même si les Expos y ont joué pendant près de 30 ans et que, depuis 2014, de grosses foules s’y déplacent pour regarder les matchs préparatoires des Blue Jays de Toronto). Il serait trop loin du centre-ville, malgré la présence d’une station de métro à proximité. Il y aurait peu de choix de restauration et d’activités de divertissement en soirée (est-ce vraiment une problématique majeure en considérant la proximité du réseau de métro?), et il nécessite des coûts de réparations importants. La Régie des installations olympiques (RIO) gestionnaire du Stade olympique a pourtant déjà indiqué qu’elle pourrait accueillir l’équipe des Expos suite à ces travaux de rénovation dans les années à venir⁵.

Au-delà de l’emplacement, il reste beaucoup de questions non répondues sur le retour d’une équipe de baseball et la construction d’un stade, en termes de financement, de viabilité, d’achalandage suffisant. Même parmi les plus nostalgiques des Expos, on retrouve beaucoup de scepticisme sur la capacité de Montréal d’accueillir une équipe à temps plein, ou même à temps partiel !

Dans son argumentaire déposé sur le site de l’OCPM⁶, le Groupe baseball Montréal affirme que le projet constituera un « actif communautaire », par la présence et l’accessibilité des joueurs professionnels dans la communauté, par la stimulation de l’activité sportive auprès des jeunes et des activités auprès des enfants défavorisés ou malades. Veut-on vraiment entrer dans le débat du sport professionnel des ligues majeures, avec une industrie qui récolte des milliards de dollars annuellement (la MLB a généré pour 10,2 milliards US de revenus en 2018⁷), des paies scandaleuses pour les joueurs, pendant que les services publics, les écoles, le milieu de la santé et les groupes communautaires manquent cruellement de ressources pour favoriser les « saines habitudes de vie » chez les jeunes ? Pour stimuler la pratique sportive, développons partout, dans tous les quartiers, des terrains multisports accessibles à l’année gratuitement !

Le promoteur affirme également que le stade et le développement immobilier vont contribuer à renouveler le secteur, avec un milieu de vie vibrant toute l’année. Permettez-nous d’en douter. Qui plus est :

- Selon la littérature existante⁸, les projets de stade sont très dynamiques lors des soirs d’événements ce qui peut contribuer, à moyen terme, à transformer son quartier d’insertion avec un phénomène de clientélisme sélectif, une gentrification importante des

⁵ Voir l’article de Radio-Canada à l’adresse suivante : <https://ici.radio-canada.ca/sports/1159489/baseball-majeur-mlb-president-rio-michel-labrecque-stade-olympique>

⁶ Voir l’argumentaire sur le site web de l’OCPM à l’adresse suivante : http://ocpm.qc.ca/sites/ocpm.qc.ca/files/pdf/P103/5-3-1_ocpm-gr_de_baseball_de_mtl_20.08.19.pdf

⁷ Voir l’article de la Presse à l’adresse suivante : <https://www.lapresse.ca/sports/baseball/201903/19/01-5218777-baseball-majeur-quels-petits-marches.php>

⁸ À cet effet, nous avons consulté un mémoire de maîtrise traitant de la question des stades et l’impact de leur localisation sur l’intégration urbaine, les interactions locales et l’aménagement du milieu environnant. Le mémoire nous a été transmis suite à des échanges avec monsieur Richard Shearmur, conférencier au colloque sur l’avenir du secteur Bridge-Bonaventure le 5 septembre dernier à la Plaza centre-ville.

milieux de vie à proximité et le renouvellement de l'offre commerciale du secteur aux dépens des besoins quotidiens de la population locale. À l'opposé, les soirs où aucun événement n'est prévu, l'implantation d'un stade crée un phénomène de *No man's land* où la vie urbaine est considérablement réduite et où les infrastructures en place sont davantage perçues comme des barrières au déplacement et à des fractures urbaines que comme des milieux de vie. En ce sens, l'étude affirme qu'il est avantageux pour un stade d'être dans un quartier urbain, mais il n'est pas très avantageux pour un quartier urbain d'avoir un stade!

- Dans les analyses récentes d'implantation de stade dans les milieux urbains, les mesures de succès sont centrées sur des indicateurs quantitatifs. Ainsi les indicateurs négligent systématiquement les mesures qualitatives telles que l'effet sur la cohésion de la communauté locale, la perception du public sur le projet achevé et les changements dans les relations de voisinage (Eckstein et Delaney, 2002).
- Malgré la volonté des promoteurs que les déplacements vers le stade se fassent par le transport en commun, incluant le REM, la circulation sera nécessairement augmentée dans les quartiers adjacents. Les jours de match et d'événements, les rues autour du stade absorberont un fort flux automobile. Cette circulation de transit a pour résultat l'augmentation de nuisances environnementales, la congestion locale et les enjeux de sécurité routière.
- L'implantation d'un stade dans le quartier de Pointe-Saint-Charles va effectivement engendrer un développement économique, mais celui-ci sera basé sur la consommation (restaurants, hôtels, activités de divertissement), donc des services qui assurent les besoins temporaires d'une population de transit au détriment des besoins importants exprimés par la population locale.
- L'arrivée d'un mégaprojet de stade ne peut que renforcer le phénomène de gentrification, et contribuer à l'augmentation des valeurs foncières du secteur. Il y a d'ailleurs fort à parier qu'avec un stade, le nombre de logements locatifs mis en location via Airbnb augmenterait significativement pour y héberger des partisans venus de l'extérieur.
- Le retour du baseball majeur à Montréal pourrait par ailleurs contribuer à une compétition indue envers d'autres équipes professionnelles et autres événements publics extérieurs à l'échelle de la Ville. Pire encore, elle pourrait compromettre des projets de développement de modèles sportifs à d'autres échelles, soit des ligues mineures, amateurs ou juniors. Ces ligues sont davantage ouvertes sur la communauté et en lien avec les besoins de celle-ci pour permettre la pratique d'activités sportives et de conditionnements physiques extérieures assurant de saines habitudes de vie.

En complément, une analyse féministe du projet de stade réalisée par des résidentes du quartier et des travailleuses communautaires soulève les éléments suivants :

- Le baseball majeur, le Groupe de Montréal et les journalistes sportifs sont presque 100% masculin.
- Les emplois créés seront majoritairement dans le secteur des services (vente, restauration, préposé.e.s à l'entretien dans les hôtels...), où les emplois mal payés et non syndiqués sont fréquents. Les femmes y sont largement représentées et il est documenté que ce sont des emplois qui placent les femmes dans des situations de harcèlement et d'abus de toutes sortes.
- Un stade est un centre de divertissement sportif où les espaces sont encore pensés par et pour des hommes. Malheureusement, le sport professionnel et tout ce qui l'entoure est encore majoritairement l'apanage des hommes et est, à plusieurs égards, sexiste.
- Les démonstrations sportives d'envergure sont aussi des périodes d'augmentation des cas d'exploitation sexuelle des femmes et de violence envers celles-ci. Il a été prouvé que les matchs sportifs, peu importe leur issue que l'équipe gagne ou perde, augmentent les cas de violence conjugale.

En résumé, nous sommes à des années-lumière d'un développement qui permet de créer des quartiers durables, inclusifs et écologiques. Accueillir un tel projet serait en totale contradiction avec les objectifs réaffirmés par la Ville de Montréal de créer de véritables quartiers durables.

4.3 Quelle vision propose la Ville de Montréal ?

Nous partageons les principaux constats présentés dans la section 3 du document déposé par le Service de l'urbanisme et de la mobilité en collaboration avec les arrondissements Le Sud-Ouest et Ville-Marie : morcellement du territoire via les infrastructures de transport, environnement urbain de faible qualité, paysages uniques liés au passé industriel, richesse patrimoniale et architecturale, hostilité du secteur pour les transports actif et collectif, forte présence du transit, diversité des fonctions économiques, contamination importante des sites.

La vision proposée est axée sur la mise en valeur du patrimoine et les parcours d'entrée de ville. Le renouvellement économique et urbain reposera sur un environnement sain, des aménagements de qualité et une mobilité active. Le développement durable est au cœur de la proposition, avec l'amélioration des transports actif et collectif, le maintien et la consolidation des zones d'emploi, la réduction des îlots de chaleur, l'augmentation des espaces verts et publics, la réhabilitation des sols. Nous ne pouvons que souscrire à ces éléments de vision et aux principes mis au jeu, même si nous relevons certaines incohérences ou mêmes contradictions avec la vision que nous proposons.

Mais la grande question est la suivante : tout ceci au service de quel type de renouvellement économique et urbain ? Timidement, l'insertion d'un usage résidentiel est abordée en mentionnant l'enjeu de la cohabitation avec des entreprises industrielles génératrices de nuisances, la contamination des sols, l'absence de services de première ligne, la desserte déficiente du transport collectif, etc. Mais rien ne vient caractériser, dans ce document, le type de projets résidentiels souhaités en cas de diversification des usages — excepté l'atteinte de la cible de la Ville en termes de pourcentage de logements sociaux et abordables —, ni la diversification économique envisagée, si ce n'est qu'il faudra miser sur les « fonctions économiques émergentes et novatrices ». Le document ne fait aucune mention, ni dans les constats, ni dans les principes, ni dans les défis, de l'enjeu de la transformation des quartiers centraux, de l'abordabilité des logements construits, de l'avenir des terrains publics, de la gentrification et des impacts sur les populations plus vulnérables des quartiers du Sud-Ouest, de l'impact sur les zones d'emploi si l'insertion du résidentiel n'est pas accompagnée de mesures de protection et anti-spéculatives.

La requalification du secteur Bridge-Bonaventure nécessite d'importants investissements publics. Dans l'énoncé de vision, à la page 26, il est indiqué que « *Le renforcement de l'attrait général du secteur nécessitera des interventions stratégiques, des investissements municipaux importants et l'appui des partenaires, lesquels seront indispensables à la relance du secteur. S'appuyant sur les spécificités du site, ces interventions participeront non seulement à l'embellissement, mais surtout à une importante mise à niveau de la qualité du domaine public, à l'amélioration des conditions d'accessibilité et de mobilité, notamment des cyclistes et des piétons, au verdissement et à la création de lieux de convergence attrayants et de qualité* ». Ces investissements doivent être au service d'une vision forte assurant un avenir durable pour la ville de Montréal.

Rappelons que dans les années 2000, le gouvernement fédéral et la Ville de Montréal ont investi des millions de dollars pour aménager les berges du canal de Lachine. Cette requalification, en l'absence de planification et de protection des terrains de la spéculation, a abouti à la condoïsation des berges, à l'érosion de la vocation d'emploi, et à un développement qui, au lieu d'inclure la population, a plutôt eu comme effet d'exclure les ménages à faible et moyen revenu de Pointe-Saint-Charles. **Ce qui nous amène à inciter la Ville à orienter véritablement le développement urbain et l'avenir du secteur Bridge-Bonaventure, plutôt que d'accompagner le changement en mettant en place des conditions favorables de requalification que saisiront les promoteurs.**

Au niveau politique, la Ville s'est prononcée à plusieurs reprises, dans les dernières années, et avec un parti pris clairement assumé en faveur de la consolidation de l'emploi, de l'accès aux berges et de la mobilité active. Dans un communiqué datant du 24 septembre 2013⁹, elle affirme :

⁹ Vous pouvez consulter le communiqué de presse à l'adresse suivante : http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=5798,42657625&_dad=portal&_schema=PORTAL&id=21643&ret=

« Le secteur Bridge-Wellington, situé sur la rive sud du canal Lachine face au secteur Griffintown, compte principalement des activités génératrices d'emplois. La protection et la revitalisation de ce secteur d'emplois constituent donc des enjeux majeurs de son redéveloppement. L'amorce de la planification du secteur du Havre, qui intègre une participation active de la société civile, permettra de statuer sur l'avenir du secteur Bridge/Wellington et de qualifier le type d'investissement à privilégier afin d'y assurer un développement propice à la consolidation des zones d'emplois ».

Ce parti pris est encore affirmé aujourd'hui. Mais nous n'entendons pas de prise de position politique ni d'orientations claires sur le mode de développement à privilégier dans le secteur, advenant une densification résidentielle ou l'arrivée d'un grand projet récréotouristique ou sportif tel qu'un stade de baseball pour le retour d'une ligue majeure. Le comité exécutif est pour l'instant silencieux à ce sujet. Après avoir « accueilli d'un bon œil » le projet de stade accompagné d'un développement immobilier, tout en affirmant la nécessité de prendre en compte les besoins et particularités des communautés environnantes, le comité exécutif semble maintenant attendre la fin des consultations pour se prononcer.

Nous sommes d'avis que la Ville de Montréal doit, sans plus tarder, se prononcer sur sa vision fondamentale concernant l'avenir du bassin Peel, et plus largement sur l'ensemble du développement du grand secteur de Bridge-Bonaventure. Et nous sommes convaincus que la Ville a, sur le site du bassin Peel, l'opportunité de promouvoir un quartier complet, écologique, répondant aux besoins des familles et des personnes seules, jeunes ou âgées, en termes de logements réellement abordables, de services, de transport actif et collectif, de parcs, le tout en complète concordance avec le programme de Projet Montréal¹⁰.

4.4 Des terrains publics... pour des intérêts collectifs !

Récemment, dans le cadre de la Stratégie nationale du logement, le gouvernement fédéral a annoncé une initiative qui prévoit l'utilisation de terrains et bâtiments excédentaires pour fin de logement social et abordable. Le Regroupement Information Logement (RIL) et la CDC Action-Gardien appellent donc les différents paliers de gouvernement à travailler conjointement pour se prévaloir de cette initiative afin de permettre la création d'un milieu de vie inclusif axé sur les besoins des ménages locataires, incluant logements communautaires, infrastructures collectives et emplois locaux.

« L'Initiative des terrains fédéraux est un fonds de 200 millions de dollars qui appuie la cession de terrains et immeubles fédéraux excédentaires à des promoteurs admissibles. Ces biens

http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/url/page/prt_vdm_fr/rep_annonces_ville/rep_communiques/com_muniques

¹⁰ Voir le chapitre 2 du programme « Pour des habitations abordables et de qualité pour tous » sur le site web du parti à l'adresse suivante : https://d3n8a8pro7vhmx.cloudfront.net/projetmontreal/pages/1985/attachments/original/1506441373/Programme_final.pdf?1506441373

immobiliers, offerts à coût réduit ou nul, pourront être réaménagés ou rénovés en vue de la création de logements abordables. Le rabais offert pour un bien immobilier dépendra des résultats sociaux que permettra d'obtenir la proposition retenue. Une fois cédée, la propriété sera aménagée ou rénovée pour en faire des logements abordables, durables, accessibles et socialement inclusifs »¹¹.

Bien que nous ayons de sérieux bémols sur la définition de l'abordabilité de la Stratégie nationale, retenons que cette initiative ouvre la porte au fait que les terrains excédentaires fédéraux soient réservés exclusivement pour des projets de logements sociaux et abordables. Cette approche change considérablement du cadre habituel de l'appropriation foncière par les investisseurs privés en fonction de leurs intérêts économiques. Ainsi, la présence de propriétés publiques dans un secteur à requalifier est précisément l'opportunité recherchée pour mettre en place des projets réellement inclusifs et accessibles à tous.

Le terrain du bassin Peel est déjà propriété de la Société immobilière du Canada (SIC), qui achète les terrains excédentaires par le biais du processus d'aliénation des biens immobiliers du gouvernement fédéral. La SIC a un objectif de rentabiliser les terrains excédentaires, tout en mettant en valeur ses propriétés via des projets répondant à des objectifs sociaux, environnementaux, économiques, patrimoniaux et communautaires.

Un terrain déjà aliéné par la SIC est-il encore considéré comme excédentaire et peut-il être utilisé dans le cadre de cette stratégie ? Les réponses divergent selon les acteurs à qui nous avons parlé. Mais là n'est pas la question. **Nous affirmons qu'un terrain public excédentaire, même transféré à la SIC, reste un bien public. Et, au-delà de la Stratégie nationale, dont l'application dépend de la signature d'une entente entre Québec et Ottawa, et au-delà de l'Initiative des terrains fédéraux, qui ne dispose que de peu de fonds, ce dont nous avons besoin, c'est d'une véritable volonté politique des trois paliers de gouvernement, avec un engagement de réserver ces terrains pour un projet d'utilité sociale, et de les soustraire à l'objectif de rentabilité de la SIC.** Notons qu'un projet porté par des promoteurs de logements sociaux est tout à fait viable économiquement qu'il est socialement rentable en termes de réponses aux besoins des mal-logés et du ralentissement continu de l'exode des familles en banlieue.

Sans prendre position publiquement sur l'avenir des terrains fédéraux, la Ville a cependant posé un geste qui exprime sa volonté d'exercer un contrôle sur la planification du secteur, en émettant un droit de préemption sur la quasi-totalité de la propriété fédérale, afin de garantir que le futur développement — s'il est octroyé à un promoteur privé — inclura parcs, services publics et logements sociaux. Ce nouveau levier est un rapport de force précieux pour la Ville, un nouvel outil à sa disposition afin de négocier des retombées pour la population auprès des promoteurs privés.

¹¹ Pour plus d'informations à propos de cette initiative, consultez le site web de la SCHL à l'adresse suivante : <https://www.cmhc-schl.gc.ca/fr/nhs/federal-lands>

Cependant, nous proposons d'inverser complètement la logique actuelle de développement. Sur un terrain public, l'objectif ne devrait pas être de négocier des retombées une fois les terrains privatisés, mais plutôt de développer l'ensemble du site en réponse aux besoins locaux et à ceux des Montréalais.e.s, en partenariat avec des acteurs publics, parapublics, communautaires et de l'économie sociale.

Car, si les terrains restent soumis à la logique de rentabilité de la SIC, il y a fort à parier que l'objectif de rentabilité va primer sur les intérêts collectifs. Prenons l'exemple des Bassins du Nouveau Havre, développé par la SIC, juste de l'autre côté du canal, et souvent cité en exemple comme une belle réussite. 2 000 unités résidentielles privées seront construites à terme, dont 500 logements sociaux. Certes, 25 % de logements sociaux est une proportion plus élevée que dans bien d'autres projets ! Mais nous avons déjà atteint ce pourcentage d'inclusion sur des terrains privés, par exemple sur les anciens terrains du CN. Quant aux projets d'économie sociale initialement prévus, ils n'ont pu voir le jour, car les porteurs ne pouvaient accoter le prix du marché. Il nous apparaît inconcevable de s'en tenir à appliquer la stratégie d'inclusion de logements communautaires sur un terrain public comme s'il s'agissait de terrains privés. **Soyons ambitieux ! La stratégie d'inclusion de logements sociaux ne doit pas s'appliquer sur des terrains publics. Ceux-ci doivent être réservés pour des projets 100 % à but non lucratif, sortis du marché spéculatif.**

Même si les terrains sont actuellement fédéraux, la Ville dispose d'importants leviers pour orienter l'avenir du site. Elle peut freiner l'appétit des promoteurs, en n'accueillant pas favorablement leur projet. Elle peut annoncer clairement et publiquement son intention de soutenir le projet porté par la communauté de Pointe-Saint-Charles. Elle peut protéger les terrains de la spéculation. Elle peut prendre son bâton de pèlerin pour, de concert avec la communauté, obtenir des engagements du palier fédéral et retirer les terrains d'un appel d'offres au plus offrant. Elle peut choisir de co-investir, avec les différents paliers de gouvernement, pour créer une réserve foncière sur ce site. Elle peut convaincre les autres paliers de gouvernement de faire de ce site un milieu de vie exemplaire et innovant, inclusif et écologique, par et pour la communauté. La Ville doit porter ce message, haut et fort ! Elle ne peut se permettre de rester silencieuse à ce sujet.

– Recommandations 2 – VISIONS DE DÉVELOPPEMENT

Nous demandons à la Ville de Montréal :

2.1 – De refuser tout développement qui viendrait prolonger le modèle de Griffintown dans notre quartier (tours en hauteur dans la logique d’extension du centre-ville, condos de luxe) et de ne pas autoriser l’implantation d’un stade de Baseball au bassin Peel ;

2.2 – De protéger le secteur de la spéculation foncière, particulièrement au bassin Peel, dans le triangle Saint-Patrick et sur le site de Transport Ray-mont, notamment par le maintien d’un zonage très restrictif ;

- *D’encadrer les développements de façon très stricte, tant sur les hauteurs, l’implantation que les usages permis ;*
- *D’identifier les outils d’urbanisme adéquats pour annoncer ses intentions de planification, tout en adoptant un zonage de « conservation », très restrictif et limitatif, afin d’éviter tout plein droit à des promoteurs. Chaque projet devra ensuite se conformer aux orientations. Ainsi, le zonage sera modifié au cours des projets, pour finalement devenir le reflet de la vision énoncée.*

2.3 – D’affirmer publiquement son intention que les terrains provinciaux et fédéraux soient réservés pour des fins d’utilité sociale et de travailler en ce sens avec les autres paliers de gouvernement afin qu’ils ne soient pas privatisés ;

2.4 – De se prononcer en faveur de la création d’un milieu de vie réellement inclusif et à échelle humaine sur le site du bassin Peel ;

2.5 – D’utiliser tous les leviers disponibles à l’échelle municipale pour soutenir la réalisation du projet porté par les acteurs locaux ;

V. L'Opération populaire d'aménagement sur Bridge-Bonaventure

5.1 L'OPA sur Bridge-Bonaventure

La CDC Action-Gardien intervient dans le débat public et mobilise la communauté depuis de nombreuses années maintenant sur l'avenir du secteur Bridge-Bonaventure. Plus particulièrement depuis la lutte en 2005 contre le déménagement du casino et le complexe récréotouristique qui lui était associé. Dès cette époque, et au-delà des enjeux de santé publique liés au jeu, Action-Gardien dénonçait un mode de développement à l'encontre des intérêts de la communauté.

À la suite d'une intense mobilisation qui a mené à l'échec du projet, nous avons multiplié les occasions de renouer avec ce secteur peu connu de notre quartier : visite historique, assemblée publique, exposition locale sur Gosse Village avec le contenu du Centre d'histoire de Montréal sur les quartiers disparus. Un premier diagnostic urbain du secteur avait d'ailleurs été réalisé dès 2014, menant à l'adoption de nos premières balises pour le redéveloppement du site. Plus récemment, nous sommes intervenus lors de diverses consultations : le BAPE sur le REM, l'OCPM sur la Stratégie Centre-Ville, et les consultations sur le plan d'intervention spécifique pour le nord de Pointe-Saint-Charles.

En 2018, nous avons développé une collaboration avec le Service aux collectivités de l'UQAM, pour mettre à jour le diagnostic urbain du secteur et réaliser une analyse des forces, contraintes, potentiels et menaces de développement du site.

Par ailleurs, nous avons également obtenu un financement de la Direction régionale de santé publique (DRSP) de Montréal pour développer des propositions d'aménagements dans ce secteur, plus particulièrement sur les enjeux de transport et de logement.

Notre Opération populaire d'aménagement sur Bridge-Bonaventure a été lancée officiellement en janvier 2019, lors du 25e anniversaire de la Société d'histoire, qui a inauguré pour l'occasion un livret et une visite guidée historique du secteur Bridge-Bonaventure. Grâce à ces visites les résident.e.s du quartier ont pu découvrir le riche patrimoine du secteur et s'approprier les enjeux d'aménagement lors de portes ouvertes présentant le diagnostic urbain réalisé en collaboration avec le Service aux collectivités de l'UQAM.

Par la suite, une centaine de résident.e.s du quartier ont participé à l'Opération populaire d'aménagement (OPA) sur Bridge-Bonaventure¹² organisée durant une fin de semaine du 24 au 26 mai 2019.

« L'objectif d'une OPA est de donner la parole aux résident.es pour construire une vision collective et des propositions concrètes d'aménagement, connectées aux besoins et aux rêves de la communauté et partagées le plus largement possible ».

Lors de l'assemblée publique du vendredi soir, les membres d'Action-Gardien ont présenté la conjoncture et les perspectives de développement réfléchies avec la communauté depuis plusieurs années, tandis que les défis d'aménagement pour l'avenir du secteur ont été exposés par le professeur Michel Rochefort, urbaniste à l'UQAM.

Le samedi, six équipes de conception se sont ensuite rassemblées autour de cartes et d'une maquette pour échanger leurs idées et en débattre. Chaque équipe était composée de résident.e.s, avec le soutien de travailleur.euse.s du milieu communautaire et d'étudiant.e.s en urbanisme et design de l'environnement de l'UQAM. Puis le lendemain, après une longue soirée de travail par les dessinateurs qui ont illustré les propositions, nous avons pu découvrir les projets des six équipes... ainsi que la vision d'avenir réalisée par les enfants lors de leur mini-OPA, incluant plage, école, et skate-park !

Figure 5-1 : Vue sur une des tables de travail de l'OPA au printemps dernier



Réalisation : Action-Gardien

¹² Pour avoir un résumé détaillé de notre OPA, vous pouvez consulter notre site web à l'adresse suivante : <http://www.actiongardien.org/blog/2019/05/30/retour-sur-loperation-populaire-damenagement-opa-du-24-25-26-mai>

Loin des mégaprojets immobiliers, les équipes ont toutes imaginé un milieu de vie inclusif et à échelle humaine, avec logements communautaires, espaces collectifs, verdissement et jardinage urbain, transport actif, services et équipements publics qui font défaut dans le quartier. La mise en valeur du patrimoine, le renforcement de la vocation d'emploi et de la production artisanale, l'élimination de la circulation de transit pour accéder au pont Victoria et l'accès aux berges à partir du quartier habité étaient de toutes les propositions. D'ailleurs, la préoccupation environnementale était transversale à toutes les propositions.

En rassemblant les idées fortes des six équipes, le comité organisateur de l'OPA a élaboré un plan d'ensemble au cours de l'été 2019. Le 12 septembre dernier, nous l'avons dévoilé lors d'une assemblée citoyenne. Tant la vision que les propositions concrètes d'aménagement ont obtenu l'adhésion des participant.e.s, fiers et fières d'avoir contribué à sa conception. Nous avons maintenant un projet collectif autour duquel nous mobiliser comme communauté pour le défendre auprès des pouvoirs publics et l'opposer aux mégaprojets immobiliers. Nous avons eu l'occasion de discuter des différentes propositions autour de panneaux thématiques, et les participant.e.s ont pu formuler des avis et commentaires qui nous permettront d'améliorer notre projet collectif en continu.

Précisons que ce plan d'ensemble n'est pas figé et évoluera dans les prochains mois et années à venir. Plusieurs des propositions devront être affinées et précisées. Ce projet présente surtout notre vision et illustre comment concrétiser les balises et les orientations identifiées comme incontournable par la communauté.

5.2 Une vision partagée et un projet collectif

« Nous proposons de consolider la vocation d'emploi du secteur Bridge-Bonaventure, tout en valorisant le patrimoine paysager et bâti, en renforçant l'accessibilité des berges et en priorisant le transport actif et collectif. Nous ajoutons une vocation résidentielle à but non lucratif au bassin Peel, pour un milieu de vie 100 % abordable, accessible et écologique, comprenant des zones tampons afin d'assurer une bonne cohabitation des différents usages. »

En cohérence avec les balises d'aménagement élaborées de longue date par les acteurs communautaires réunis autour d'Action-Gardien, la requalification du secteur devra reposer sur les orientations suivantes :

- L'utilisation des meilleures pratiques environnementales en matière d'aménagement et de construction, pour un quartier résilient face à la crise climatique ;
- La consolidation des emplois et le développement d'une nouvelle économie durable, verte et circulaire ;

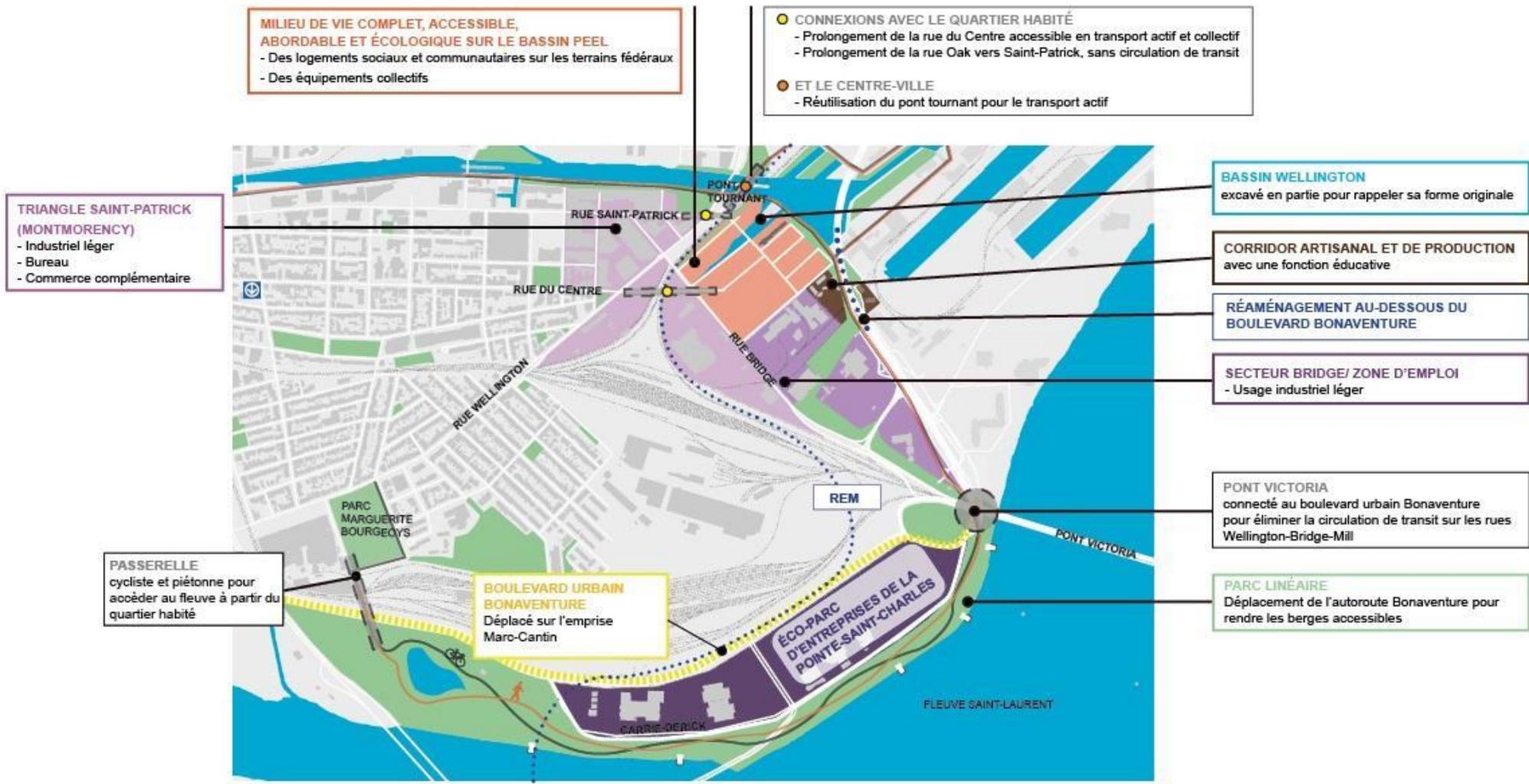
- L'implantation d'un milieu de vie autour du bassin Peel, avec des logements sociaux et communautaires sur les terrains fédéraux et des équipements collectifs sur le reste du site, en réponse aux besoins des résident.e.s ;
- L'amélioration des transports actif et collectif afin de limiter l'usage de l'auto solo ;
- La diminution de la circulation de transit dans le quartier par la reconfiguration des infrastructures routières ;
- La valorisation du patrimoine bâti, historique, naturel et paysager ;
- L'accessibilité accrue et la mise en valeur du canal de Lachine et des berges du Saint-Laurent et leur connexion par un réseau de sentiers ;

Et ce, dans le but de contribuer à l'amélioration des conditions de vie et de santé des résident.e.s de Pointe-Saint-Charles et de la ville dans son ensemble.

Pour comprendre l'éventail de nos propositions, voici illustrés, en deux cartes, une vue d'ensemble de notre projet collectif pour tout le secteur Bridge-Bonaventure, ainsi qu'un zoom sur le milieu de vie au bassin Peel. Les argumentaires en faveur de ces propositions sont détaillés dans les sections suivantes.

Notez que ce mémoire est accompagné d'une annexe, partie intégrante de notre mémoire, qui présente notre projet collectif issu de l'Opération populaire d'aménagement. Nous n'avons pas repris en détail toutes ces propositions ni les cartes dans le présent mémoire, mais invitons les commissaires à y référer pour chacune des sections.

Figure 5-1 : Carte du plan d'ensemble des aménagements sur le secteur Bridge-Bonaventure



Réalisation : Action-Gardien

Figure 5-2 : Carte des aménagements du milieu de vie aux abords du bassin Peel



Réalisation : Poddubiuk Architecte

5.3. Enjeux et analyse des forces, faiblesses, menaces et opportunités

Avant d’entrer dans les différents chapitres thématiques, nous vous présentons en un coup d’œil les enjeux d’aménagement ainsi que l’analyse des forces, faiblesses, opportunités et menaces du développement du site, réalisée avec le soutien du Service aux collectivités de l’UQAM.

Tableau 5.1 – Résumé des enjeux d’aménagement / réalisé avec le Service aux collectivités de l’UQAM

Usages permis	Bridge	Bonaventure
● Le maintien des activités d’emploi et de leur diversité, et ce, en lien avec des mesures d’employabilité	X	X
● La diversification et la cohabitation des usages permis, dont l’habitation, et leur intégration dans un contexte industriel et ferroviaire	X	
● L’offre en logements communautaires et réellement abordables en fonction des besoins identifiés localement	X	
● L’accès à des services de proximité pour répondre à des besoins de base dont, entre autres, l’accès économique et géographique à des aliments sains et diversifiés	X	
● L’accès à des équipements collectifs et scolaires	X	
● Le maintien et l’élargissement des espaces publics aux abords du canal et aux abords du bassin Peel	X	
● Le contrôle des pressions en faveur du développement lié à l’arrivée du REM	X	X
Aménagement et cadre de vie	Bridge	Bonaventure
● L’avenir des terrains appartenant à la Société immobilière du Canada (SIC)	X	
● L’implantation d’une densité “intelligente” répondant au souhait des citoyens	X	
● La création d’un cadre de vie à l’échelle humaine par ses aménagements et ses bâtiments favorisant la cohésion sociale, l’inclusion de tous les citoyens et l’accessibilité universelle	X	X
● Le réaménagement des rues existantes (trottoir, mobilier urbain, enfouissement des fils, canopée, etc.), la création d’une trame urbaine plus structurée et l’amélioration des aménagements destinés aux piétons et aux cyclistes	X	X
● La gestion durable (écologique) des eaux de pluie	X	X
● La diminution des îlots de chaleur et la création d’îlots de fraîcheur	X	X
● L’implantation de nouveaux bâtiments venant encadrer les rues et les espaces publics	X	
● La qualité architecturale et durable (écologique) des bâtiments existants et futurs	X	X
● La création de nouveaux espaces ou équipements publics structurants et conviviaux	X	
● La mise en valeur et l’accessibilité aux berges du fleuve et du canal	X	X
● L’aménagement des espaces situés sous l’autoroute Bonaventure	X	
● L’intégration du poste Viger 2 (Hydro-Québec) dans un contexte de diversification des usages permis	X	

<ul style="list-style-type: none"> La contribution des nouveaux aménagements à la définition d'un parcours d'entrée de ville de qualité, notamment sur la rue Bridge (depuis le pont Victoria) et aux abords de l'autoroute Bonaventure (depuis le pont Samuel-De Champlain) 	X	X
Patrimoine	Bridge	Bonaventure
<ul style="list-style-type: none"> La protection, la préservation et la mise en valeur des bâtiments et des infrastructures (pont, canal, etc.) d'intérêt patrimonial, des sites archéologiques et du patrimoine immatériel 	X	
<ul style="list-style-type: none"> La perpétuation de l'esprit industriel du lieu et de sa singularité (silos, convoyeurs, bâtiments) par la mise en valeur de ses caractéristiques architecturales et paysagères 	X	
<ul style="list-style-type: none"> La protection et la mise en valeur des vues sur la ville, le fleuve et les activités portuaires 	X	X
<ul style="list-style-type: none"> La réalisation d'aménagement distinctif et significatif en lien avec la valeur patrimoniale et la mémoire des lieux 	X	
Transport	Bridge	Bonaventure
<ul style="list-style-type: none"> Le désenclavement du secteur et le renforcement des connexions avec les autres secteurs des arrondissements du Sud-Ouest, de Verdun et de Ville-Marie, de la ville et de la région métropolitaine 	X	X
<ul style="list-style-type: none"> L'importance de ne pas ajouter de nouvelle fracture urbaine et de corriger celles qui existent déjà 	X	X
<ul style="list-style-type: none"> L'intégration urbaine des infrastructures de transport existantes et l'atténuation de leurs nuisances 	X	X
<ul style="list-style-type: none"> L'intégration urbaine du REM et d'une station potentielle 	X	X
<ul style="list-style-type: none"> La réduction de la circulation de transit et le réaménagement des accès au pont Victoria dans un souci de protection et de mise en valeur des vues sur cette infrastructure et sur le fleuve 	X	X
<ul style="list-style-type: none"> La gestion des nuisances générées par les activités de transport des marchandises par train et par camion dont la circulation des camions dans les rues résidentielles 	X	X
<ul style="list-style-type: none"> Le renforcement de la desserte en transport collectif 	X	X
<ul style="list-style-type: none"> L'amélioration des aménagements destinés aux piétons et aux cyclistes 	X	X
<ul style="list-style-type: none"> L'accessibilité universelle et la sécurité des déplacements 	X	X
<ul style="list-style-type: none"> L'accessibilité aux parcs, aux espaces publics et au fleuve 	X	X
<ul style="list-style-type: none"> L'accessibilité aux zones d'emplois en transport collectif et actif 	X	X
Nuisances environnementales	Bridge	Bonaventure
<ul style="list-style-type: none"> La gestion des sols contaminés 	X	X
<ul style="list-style-type: none"> La réduction des émissions de gaz à effet de serre, notamment dans le secteur des transports 	X	X
<ul style="list-style-type: none"> Le contrôle des nuisances liées aux transports et aux activités industrielles ou commerciales (bruits et poussières) 	X	X
<ul style="list-style-type: none"> La diminution des îlots de chaleur et l'aménagement d'îlots de fraîcheur 	X	X
<ul style="list-style-type: none"> La gestion durable des eaux de pluie 	X	X
<ul style="list-style-type: none"> La diminution de la pollution de l'air 	X	X

Tableau 5.2 – Diagnostic du territoire (analyse FFOM) / réalisé avec le Service aux collectivités de l’UQAM

	FORCES	FAIBLESSES
Usages	<ul style="list-style-type: none"> La diversité des activités économiques et des types d’emploi en présence à proximité d’un quartier habité. 	<ul style="list-style-type: none"> La présence de nombreuses activités économiques peu adaptées à l’implantation d’une plus grande mixité fonctionnelle; L’absence de services de proximité pour répondre aux besoins des travailleurs et/ou des futurs résidents (services alimentaires, commerces, etc.).
Aménagement et cadre de vie	<ul style="list-style-type: none"> La localisation stratégique à l’entrée de la métropole, du centre-ville, du Vieux-Montréal et du Vieux-Port; La présence du parc linéaire aux abords du canal de Lachine; La présence de bâtiments très diversifiés (bureaux, loft industriel, entrepôts, usine, commerce, etc.). 	<ul style="list-style-type: none"> L’enclavement du secteur par les réseaux routiers et ferroviaires; Les aménagements urbains peu attrayants, de faible qualité et très minéralisés qui nuisent à son image générale; La faible présence d’espaces verts et de canopée urbaine; Le manque d’accessibilité au fleuve et à certains endroits du canal.
Patrimoine	<ul style="list-style-type: none"> La présence de plusieurs éléments d’intérêt patrimonial; L’identité marquée par un héritage industriel d’importance; Les vues exceptionnelles sur la ville, le fleuve et les activités portuaires. 	<ul style="list-style-type: none"> La faible protection, préservation et mise en valeur des éléments patrimoniaux et des paysages.
Transport	<ul style="list-style-type: none"> La proximité de grands axes autoroutiers, du réseau ferroviaire et de la piste-cyclable La Route Verte 1. 	<ul style="list-style-type: none"> Le mauvais état des infrastructures routières ; Le réseau routier très sollicité par la circulation de transit; La congestion importante des principaux axes aux heures de pointe due, notamment, à la problématique d’accès au pont Victoria; La présence importante de camionnage et de trafic ferroviaire; La faible desserte en transport collectif; La discontinuité des réseaux de transport actif (trottoir et piste cyclable), notamment dans les zones d’emplois; L’environnement hostile aux piétons et aux cyclistes.

Environnement	<ul style="list-style-type: none"> • 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. 	<ul style="list-style-type: none"> • 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).
----------------------	--	--

	POTENTIELS (OPPORTUNITÉS)	CONTRAINTES (MENACES)
Usages	<ul style="list-style-type: none"> • La présence de plusieurs terrains vacants ou à optimiser; • La présence de plusieurs terrains appartenant à des propriétaires publics ou parapublics pouvant contrebalancer le développement immobilier privé, en réponse aux besoins importants en logements sociaux et communautaires; • La demande soutenue pour des quartiers complets à échelle humaine à proximité du centre-ville (densification intelligente); • Le grand bassin d’emploi à proximité et la demande croissante en espace (à valider). 	<ul style="list-style-type: none"> • La possibilité d’un changement d’usage important sans réflexion approfondie; • L’appropriation du secteur par le développement immobilier privé et par la spéculation; • Le manque de concertation entre les différents acteurs du milieu (CDPQ, ville, arrondissement, Port de Montréal, SIC, etc.); • La cohabitation des usages pouvant nuire, à moyen et long terme, au maintien des activités économiques; • L’accroissement prévisible des activités portuaires et de transport pouvant apporter certaines nuisances.

Aménagement et cadre de vie	<ul style="list-style-type: none"> ● Le réaménagement prévu de l'autoroute Bonaventure et des espaces situés à proximité ou en-dessous; ● Le développement des activités récréotouristiques aux abords du Canal de Lachine, du bassin Peel et du Vieux-Port; ● L'implantation éventuelle d'une station REM qui offre le potentiel de développer un quartier complet à échelle humaine. 	<ul style="list-style-type: none"> ● Le risque de gentrification du secteur et des secteurs adjacents; ● La privatisation possible d'une partie des abords au bassin Peel et de la Pointe-du-Moulin; ● La pression immobilière pouvant être apportée par l'aménagement d'une station de REM (hausse des valeurs foncières, intérêts grandissants des promoteurs privés, etc.); ● Les normes de construction liées aux infrastructures ferroviaires; ● L'aménagement du poste Viger 2 (Hydro Québec) et ses impacts sur la qualité du cadre de vie.
Patrimoine	<ul style="list-style-type: none"> ● La proximité du parc linéaire serait situé le long du fleuve à la suite du réaménagement prévu de l'autoroute Bonaventure; ● Le réaménagement du parc commémoratif des Irlandais et la mise en valeur de la Black Rock; ● L'intention signalée par la Ville de Montréal d'utiliser son droit de préemption sur l'ancien bureau des Douanes situé sur la rue Bridge afin de protéger le bâtiment; ● La mise en valeur possible de l'ancien Bassin Wellington, de la mémoire de Goose Village et des vues sur le pont Victoria. 	<ul style="list-style-type: none"> ● L'implantation de nouveaux bâtiments sans égard à la protection des vues sur la ville, le fleuve et les activités portuaires; ● La démolition du silo situé sur les terrains de la SIC; ● La démolition de la distillerie Sazerac, dernier vestige de Goose Village; ● Le perte de sites archéologiques et les contraintes liées aux fouilles archéologiques.

Transport	<ul style="list-style-type: none"> • L'augmentation de l'offre en transport collectif apportée par la présence potentielle d'une gare du réseau électrique métropolitain (REM); • La diminution de la circulation de transit qui résulterait du réaménagement possible de l'accès au pont Victoria. 	<ul style="list-style-type: none"> • Le manque d'intégration du REM et de sa station potentielle; • La hausse projetée du trafic des marchandises, de construction et ses impacts sur le camionnage.
Environnement	<ul style="list-style-type: none"> • 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.). 	<ul style="list-style-type: none"> • La hausse projetée du trafic des marchandises et ses impacts en termes de nuisances (bruits, poussières, émissions de gaz à effet de serre).

VI. ENVIRONNEMENT — POUR UN MILIEU DE VIE RÉSILIENT FACE À LA CRISE CLIMATIQUE

Le secteur Bridge-Bonaventure fait face à d'importants défis environnementaux (émissions de gaz à effet de serre, sols contaminés, gestion des eaux de pluie, îlots de chaleur, poussières, nuisances sonores, etc.). Sa requalification doit être réfléchiée dans une perspective de développement durable et de transition énergétique tenant compte des dérèglements climatiques et des problèmes engendrés par une surutilisation de nos ressources limitées. Cet engagement environnemental doit être transversal et se traduire par des gestes concrets, entre autres, en matière d'aménagement des infrastructures, de planification des usages, de priorisation des modes de transport et de construction des bâtiments.

6.1 L'impact du secteur des transports sur les émissions de gaz à effet de serre (GES)

Selon l'Inventaire québécois des émissions de GES¹³ en 2016, c'est encore le secteur du transport qui est le plus grand producteur de GES au Québec avec 43,0 % des émissions. Le transport routier, à lui seul, représente 80,1 % des émissions du secteur des transports ou 34,4 % du total des émissions de GES au Québec. En outre, bien que les émissions de GES au Québec aient diminué de -7,89 Mt éq. CO₂ — (ou -9,1 %) depuis 1990¹⁴, les études démontrent une augmentation des GES produits par le secteur des transports de +6,06 Mt éq. CO₂ (ou +21,9 %) depuis 1990. La situation est encore pire lorsqu'on regarde uniquement le transport routier avec une augmentation des émissions de +9,28 Mt éq. CO₂ (ou +52,3 %) depuis 1990. Ces chiffres sont assez préoccupants et démontrent l'ampleur du problème, jusqu'à maintenant, pour contenir l'émission de GES dans le secteur des transports.

Malgré tout, les données démontrent une amélioration modérée dans ce secteur au cours des cinq dernières années de l'étude (2012-2016) puisque les émissions dans le secteur des transports ont diminué de -1,36 Mt éq. CO₂ — (ou -3,9 %) depuis 2012. Ceux dans le secteur des transports routiers ont diminué de -1,01 Mt éq. CO₂ (ou -3,6 %) depuis 2012. Cependant, on constate une augmentation des GES émis dans ces deux secteurs d'activités lors des deux dernières années de l'étude (2014-2016) ce qui laisse présager un renversement de la situation si les autorités

¹³ Les émissions de GES sont exprimées en millions de tonnes en équivalent dioxyde de carbone (Mt éq. CO₂). Vous pouvez consulter ce document à l'adresse suivante: <http://www.environnement.gouv.qc.ca/changements/ges/2016/inventaire1990-2016.pdf>

¹⁴ Rappelons que le Québec s'est doté d'une cible de 20 % de réduction des émissions de GES sous le niveau de 1990, ce qui nous place encore très loin de l'atteinte de cet objectif. Les cibles peuvent être consultées à l'adresse suivante: <http://www.environnement.gouv.qc.ca/changementsclimatiques/engagement-quebec.asp>

publiques ne donnent pas un solide coup de barre pour réduire la circulation automobile sur nos infrastructures routières.

Les principaux responsables de ces augmentations dans le secteur du transport routier ? L'accroissement des camions légers (+234 %) et des véhicules lourds (+40 %) sur nos routes contribue à une augmentation des émissions de GES de l'ordre de +4,45 Mt éq. CO₂ — (ou +125,4 %) pour les premiers et +6,15 Mt éq. CO₂ (ou +171 %) pour les seconds depuis 1990. Quant à eux, les émissions de GES pour la catégorie des automobiles a connu une baisse de -1,37 Mt éq. CO₂ — (ou -12,9 %) depuis 1990, principalement dû au renouvellement du parc automobile et l'utilisation de modèles moins énergivores. Par contre, il est à prévoir que cette baisse puisse stagner, au cours des prochaines années, si rien n'est fait pour diminuer le nombre de véhicules en circulation dans le parc automobile. Ce dernier a connu une augmentation substantielle de 381 440 véhicules, soit une augmentation de 15 % depuis 1990.

À Montréal, la situation est très similaire à celle du Québec. Selon l'Inventaire des émissions de GES de la collectivité montréalaise en 2014¹⁵, les émissions totales de GES ont diminué de -3457 kt éq. CO₂ — (ou -23 %) depuis 1990, tandis que le secteur des transports a augmenté de +568 kt éq. CO₂ — (ou +14 %) durant la même période. Ce secteur d'activité est responsable de 40 % des émissions de GES de la collectivité montréalaise ce qui en fait le secteur le plus polluant à Montréal. Et c'est particulièrement le cas lorsqu'on regarde le transport routier qui est responsable, à lui seul, de 87 % de l'augmentation totale des émissions de GES dans ce secteur d'activité avec une augmentation de +494 kt éq. CO₂ — (ou +16%) depuis 1990.

Dans ce contexte, il serait inconcevable d'assurer une planification urbaine intégrée du secteur Bridge-Bonaventure sans mettre à contribution le secteur des transports dans la lutte contre la crise climatique! D'ailleurs, si la Ville souhaite atteindre ces objectifs en matière de réduction de ses émissions de GES (55 % d'ici 2030 selon les nouvelles déclarations de la mairesse Plante à la Conférence des Nations-Unies à New York), elle devra redoubler d'efforts. La Ville doit devenir une *leader* dans ce domaine en contribuant massivement à la réduction de la place de l'automobile en ville et en facilitant les autres modes de déplacements en milieu urbain (transport collectif et actif).

En ce sens, la Ville devra dire non au projet d'expansion des infrastructures autoroutières, limiter la capacité automobile lors de réorganisation des infrastructures existantes, réduire les voies de circulation attribuées aux automobiles et autres véhicules lourds, augmenter les aménagements cyclables et les voies réservées aux autobus, créer des milieux de vie complet pour limiter les déplacements.

¹⁵ Les émissions de GES sont exprimées en kilo tonne en équivalent dioxyde de carbone (kt éq. CO₂). Vous pouvez consulter ce document à l'adresse suivante: http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/ENVIRO_FR/MEDIA/DOCUMENTS/INVENT_GES_COLLECTIVITE_2014_VF.PDF

Par ailleurs, la possession d'une automobile comme mode de déplacement principal cause toutes sortes d'enjeux de santé pour l'humain et son milieu environnant. Elle augmente la sédentarité chez les gens, affecte le bien-être moral et physique, augmente les risques de maladies cardiovasculaires et d'obésité, aggrave les maladies respiratoires et les cas d'hospitalisation lorsque la qualité de l'air est faible¹⁶. Elle appauvrit notre société et les individus qui la composent par « les coûts associés à la possession d'une voiture (paiements, assurances, essence, stationnement, entretien, etc.) et ceux reliés à son utilisation (accidents de la route, hospitalisations, entretien des infrastructures, congestion routière, etc.) ».¹⁷ La place de l'automobile en général, mais plus particulièrement en milieu urbanisé, est donc problématique à plusieurs niveaux et il faut s'y attarder plus sérieusement dans les prochaines années.

6.2 Les nuisances sonores et la qualité de l'air

Les infrastructures de transport et les industries engendrent des nuisances sonores et de la poussière dans le quartier habité de Pointe-Saint-Charles et dans le secteur Bridge-Bonaventure. Le transit automobile, le camionnage, le passage des trains et les activités ferroviaires en sont les causes majeures, mais les activités industrielles apportent également une part importante de bruit. Une étude sonore¹⁸ de l'Agence de la santé et des services sociaux de Montréal en 2013 avait dénoté des niveaux sonores élevés dans certains secteurs résidentiels de Pointe-Saint-Charles dû à ces activités.

Depuis plusieurs années maintenant, un comité de résident.e.s de la Pointe, nommé *Nous et les trains (NTU)*, accompagné par Action-Gardien, se penche sur la question du bruit lié au passage des trains et aux activités de triage, afin de documenter, analyser, se mobiliser et faire des représentations auprès du Canadien National (CN) pour limiter l'exposition au bruit vécue par les gens du quartier. Pour autant, nous sommes en faveur de la présence du train en ville, et notre démarche vise surtout à obtenir du CN des pratiques plus respectueuses de la communauté notamment dans les manœuvres de triage qui se font souvent à quelques pas des habitations.

Dans le secteur Bridge Bonaventure, certaines entreprises sont en fonction tous les jours de la semaine, voire de nuit, et engendrent un fort volume de chargement et déchargement. Là encore, nous sommes en faveur de consolider les industries existantes et d'en attirer de nouvelles, et nous ne remettons aucunement en question la présence de voies ferrées ou de quais maritimes, essentiels au secteur industriel. Nous appelons par contre la Ville et les autres paliers à agir par la réglementation et des outils incitatifs pour améliorer la cohabitation entre les entreprises et le résidentiel : zones de protection pour assurer une distance raisonnable entre habitations et industries, mesures adéquates d'insonorisation dans toutes nouvelles constructions, améliorer

¹⁶ Selon la fiche d'information sur la voiture solo de l'organisme Équiterre et disponible à l'adresse suivante: <https://equiterre.org/fiche/voiture-solo>

¹⁷ *Ibid.*

¹⁸ Vous pouvez consulter cette étude à l'adresse suivante: https://santemontreal.qc.ca/fileadmin/fichiers/professionnels/DRSP/sujets-a-z/Bruit/Avis_trains_Pte_St-Charles_2013-10-11.pdf

les installations des entreprises déjà existantes (adaptation des méthodes de construction, réductions des nuisances sonores...).

Figure 5-1 : Présence d'infrastructures et d'industries génératrices de bruits dans le secteur Bridge-Bonaventure



Réalisation : Action-Gardien / Olivia Duchesne-Raymond

Il est essentiel que tout nouveau projet de développement (qu'il soit résidentiel, industriel ou de transport) mette en place des mesures d'atténuation du bruit durant les phases de construction et d'exploitation de la structure. Ces nouveaux projets devraient contribuer à corriger des erreurs du passé en s'assurant de respecter les niveaux de bruit et de la qualité de l'air au-delà du simple seuil existant avant le début des travaux.

Dans le milieu de vie proposé pour le bassin Peel, nous avons été attentifs à la cohabitation des usages pour limiter les nuisances en implantant des zones tampons verdies entre les rails du CN, du futur REM et les nouveaux bâtiments, tout en recommandant des mesures d'insonorisation adéquates dans ces nouvelles constructions. De plus, nous n'avons implanté aucune résidence le long des rues sur lesquelles on retrouvera du camionnage, comme la rue Mill. Par ailleurs, il est temps de trouver des alternatives plus écologiques au camionnage !

6.3 La contamination des sols

La création du Parc d'entreprises de la Pointe-Saint-Charles (PEPSC) comme on le connaît aujourd'hui fait suite à une centaine d'années de dépôt de déchets industriels et domestiques ainsi que par plusieurs activités de remblais qui ont eu pour conséquence l'agrandissement consécutif des berges. Des phases de remblayage ont également eu lieu pour l'Expo 67 afin

d'accueillir l'autoparc Victoria, un stationnement de 13 000 places permettant l'accès au site de l'Expo sur l'île Sainte-Hélène. La ligne du rivage, illustrée en rose sur la carte ci-dessous, permet de constater l'ampleur du territoire qui a été remblayé depuis le début du 19e siècle.

Figure 5-2 : Carte des différentes phases de remblais dans le Parc d'entreprises de Pointe-Saint-Charles



Réalisation : Action-Gardien / Olivia Duchesne-Raymond

Toutes ces activités ont causé une contamination importante des sols et des eaux souterraines présentes dans le secteur. À une époque où aucune norme n'encadrerait ce type d'activité, tous les types de déchets imaginables ont été ensevelis sur ce site. Des déchets domestiques, rebuts de démolition, déchets biomédicaux, organiques et inorganiques, des peintures, des acides et liquides inflammables sont des exemples de produits qui ont contribué à forger le sol sur lequel repose le Parc d'entreprises. Aujourd'hui, plusieurs substances toxiques s'y retrouvent dont des hydrocarbures pétroliers, des biphényles polychlorés (BPC), des hydrocarbures aromatiques polycycliques (HAP), des métaux lourds et de l'azote ammoniacal. L'enjeu principal dans ce secteur est le déversement de ces contaminants dans le fleuve Saint-Laurent malgré plusieurs efforts qui sont mis en place par la Ville de Montréal pour décontaminer le secteur (mur d'étanchéité, station de pompage, nouvelle usine de décontamination, ...).

Pour la Ville de Montréal, en collaboration avec le gouvernement fédéral, il faut poursuivre les efforts entamés jusqu'à maintenant en complétant la décontamination -en misant sur la phytoremédiation- pour le transformer en un écoparc industriel au service d'une économie verte, durable et circulaire (voir section sur l'emploi). Nous proposons d'ailleurs d'instaurer un pôle de

recherche dans le PEPSC pour expérimenter des solutions écologiques à des problématiques propres à notre secteur, et exportables dans d'autres contextes.

6.4 Les îlots de chaleur

L'augmentation des émissions de GES dans l'atmosphère contribue à accentuer les épisodes de chaleur accablante, particulièrement dans les milieux de vie dépourvus de mesures de verdissement, avec un faible indice de canopée et une large surface d'espaces minéralisés (asphaltés, bétonnés, ...). Ces îlots de chaleur sont des espaces où l'on observe des températures plus élevées que dans les zones avoisinantes. À l'inverse, les îlots de fraîcheur sont des lieux où il fait significativement plus frais que dans les zones environnantes. Ce sont souvent des lieux riches en arbres et en surfaces perméables ou naturelles. Le secteur Bridge-Bonaventure (ci-dessous) dénote d'un environnement urbain très minéralisé où les arbres matures et les espaces verts manquent et où l'automobile domine. En effet, les nombreux stationnements et la surdimension de certaines parties du réseau routier augmentent les effets indésirables des îlots de chaleur qui constituent un enjeu important de santé publique.

Figure 5-3 : Carte des îlots de chaleur et des îlots de fraîcheur dans le secteur Bridge-Bonaventure selon les températures de surface en 2012



Réalisation : Action-Gardien / Olivia Duchesne-Raymond

En effet, dans la dernière enquête de la Direction régionale de santé publique (DRSP), la chaleur extrême aurait été un facteur contributif pour le décès de 53 personnes¹⁹ lors d'une canicule à l'été 2018. Ces 53 décès étaient répertoriés dans des endroits avec un niveau de chaleur élevé et

¹⁹ Vous pouvez consulter cette étude sur le site internet de l'OCPM à l'adresse suivante: http://ocpm.gc.ca/sites/ocpm.gc.ca/files/pdf/P103/4-3_enquete_epidemiologique_-_vague_de_chaleur_a_l_ete_2018_a_montreal_version15mai_eushv_finale.pdf

peu de mesures de verdissement. Le quartier de Pointe-Saint-Charles fait partie des quartiers qui démontrent un taux élevé de température durant les épisodes de canicules, du aux îlots de chaleur. Une personne y a d'ailleurs péri durant la canicule de juillet 2018 et plus de 3 personnes dans l'ensemble de l'arrondissement Le Sud-Ouest.

Dans ce contexte, il est essentiel de réduire les îlots de chaleur présents dans le secteur Bridge-Bonaventure. Toute nouvelle construction devra inclure d'importantes mesures de verdissement sur toutes les surfaces minéralisées. Par ailleurs, il faut absolument préserver les îlots de fraîcheur existants dans le milieu environnant et en développer de nouveaux pour en faire un véritable lieu végétalisé permettant la détente, la promenade et la préservation de la biodiversité.

6.5 Gestion des eaux de pluie

Enfin, sans prétendre être les experts en la matière, il nous apparaît important de réfléchir à une meilleure gestion des eaux de pluie dans tout nouveau projet de développement afin d'éviter de refiler ce traitement dans le réseau municipal déjà sursaturé et entraînant des coûts importants pour la municipalité. Selon une étude de la firme Ouranos²⁰, « les projections climatiques disponibles suggèrent une hausse des intensités des pluies extrêmes à l'horizon 2040-2070 de l'ordre de 10 à 20 % » ce qui pourrait générer d'importants problèmes d'inondations. Dans ce contexte, il faut augmenter l'utilisation des bassins de rétention des eaux de pluie et notre proposition d'excaver le bassin Wellington à une partie de sa forme originale (sur la longueur) permettrait de créer la première étape d'un véritable plan de gestion des eaux de pluie dans le milieu de vie aux abords du bassin Peel.

Nous maintenons qu'il est plus que nécessaire de repenser la façon qu'on conçoit nos milieux de vie avec l'utilisation de surfaces et des revêtements perméables favorisant l'eau de ruissellement vers les milieux naturels, végétalisés ou les étendues d'eau plutôt que dans le réseau dégoût traditionnel. Par ailleurs, les nouvelles normes de construction écologique doivent prévoir une meilleure façon de capter les eaux de pluie à l'amont de leur trajet et d'en assurer une réutilisation locale pour réduire les coûts de traitement des eaux. Dans ce contexte, nous proposons de faire preuve d'innovation dans la conception de nouveaux aménagements qui peuvent sembler avoir un coût important au départ, mais qui auront des bénéfices plus importants après leur mise en place.

Les enjeux environnementaux étant transversaux, plusieurs de nos propositions touchant le verdissement, la complémentarité des usages pour une économie circulaire, les trames vertes sont présentées dans d'autres sections.

²⁰ Vous pouvez consulter cette étude à l'adresse suivante: https://www.ouranos.ca/publication-scientifique/RapportMailhot2014_FR.pdf

– Recommandation 3 – ENVIRONNEMENT

Nous recommandons à la Ville de Montréal :

3.1 D’ajouter un principe de mise en valeur aux cinq déjà énoncés, à savoir « un milieu de vie écologique et résilient face à la crise climatique » qui sera transversal et devra se traduire par des gestes concrets en matière d’aménagement des infrastructures, de planification des usages, de priorisation des modes de transport et de construction des bâtiments.

Résumé de nos propositions issues de l’OPA, détaillées à la page 8 de notre Plan d’ensemble :

- Favoriser une complémentarité des usages et des activités afin de soutenir une économie de type circulaire et limiter les déplacements automobiles pour les usagers et futurs habitants du secteur ;
- Faire tous les efforts possibles pour qu’un transfert modal s’effectue en faveur du transport actif et collectif, afin de limiter la circulation de transit et de destination ;
- Assurer une conception verte et éco énergétique des nouveaux bâtiments ;
- Verdir et déminéraliser autant le domaine public que privé pour diminuer les îlots de chaleur et privilégier des aménagements paysagers durables ;
- Préserver les espaces naturels, créer des espaces et des corridors de biodiversité, assurer la plantation et la préservation des arbres et privilégier les prairies fleuries plutôt que le gazon ;
- Créer des trames vertes et bleues ;
- Assurer une gestion durable des eaux de pluie, notamment en utilisant l’ancien bassin Wellington comme bassin de rétention des eaux de pluie et comme marais filtrant ;
- Limiter l’exposition aux nuisances (bruits, poussières et vibrations) dues aux industries, au chemin de fer du CN et au futur REM et créer des zones tampons ;
- Favoriser le recyclage de matériaux et l’énergie verte ;
- Utiliser les pratiques de phytoremédiation pour la décontamination des sols ;
- Assurer une gestion durable des déchets.

VII. TRANSPORT : MOBILITÉ ET ACCESSIBILITÉ

Le secteur Bridge-Bonaventure est desservi par de nombreuses infrastructures de transport qui ont une vocation métropolitaine, dont l'autoroute Bonaventure, le réseau de chemin de fer du CN ainsi que les ponts Victoria et Samuel-De Champlain. Cette situation crée un enclavement important pour le quartier, contribue à son isolement et engendre une dépendance considérable à l'usage de l'automobile comme mode de déplacement privilégié dans le secteur. Bridge-Bonaventure est dès lors conçu comme un lieu de transit important, et le maintien des flux de circulation est un des objectifs principaux des autorités publiques. La principale raison derrière cet objectif étant de permettre un accès efficace et fluide au centre-ville de Montréal ce qui contribue, en retour, à l'étalement urbain de la grande région métropolitaine de Montréal et donc à l'augmentation des gaz à effet de serre par les distances plus grandes à franchir en voiture.

Figure 7-1 : Infrastructures de transport et enclavement du secteur Bridge-Bonaventure



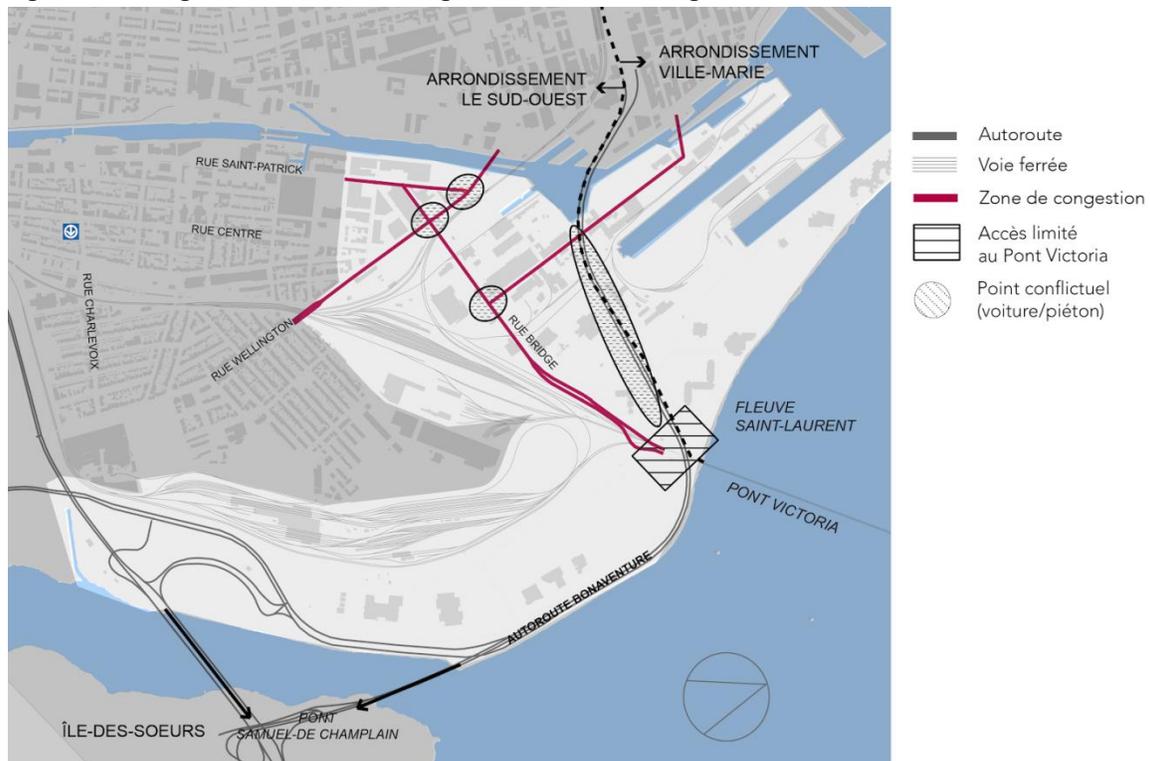
Réalisation : Action-Gardien / Olivia Duchesne-Raymond

7.1 Congestion et conflits d'usage

À Pointe-Saint-Charles, nous vivons quotidiennement les nuisances causées par ces voies de transport qui posent des problèmes de sécurité, découragent le transport actif, créent des engorgements, nuisent au transport en commun et congestionnent les rues du quartier. La

circulation de transit en direction et en provenance du pont Victoria (évalué à 25 000 véhicules²¹ par jour) crée des bouchons importants sur les rues Wellington, Bridge et Mill tout en amenant son lot de nuisances : pollution, bruit, poussière, sécurité publique...

Figure 7-2 : Congestion et conflits d'usage dans le secteur Bridge-Bonaventure



Réalisation : Action-Gardien / Olivia Duchesne-Raymond

L'environnement urbain est non seulement hostile aux déplacements actifs, mais il se révèle carrément dangereux pour ceux et celles qui s'y aventurent. L'analyse des données de collisions routières de la SAAQ (2006-2015) fait état de plusieurs sites accidentogènes²² dans le secteur Bridge-Bonaventure dont les plus importants sont :

- Wellington/Bridge : 54 occupants de véhicules et cinq personnes en transport actif ;
- Mill/Bridge : 29 occupants de véhicules et une personne en transport actif ;

²¹ Selon l'étude d'impact sur les déplacements réalisée par la firme CIMA+ en 2013 pour le secteur de Pointe-Saint-Charles et à la demande de l'Arrondissement Le Sud-Ouest. Cette étude est disponible à l'adresse suivante: http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/ARROND_SOU_FR/MEDIA/DOCUMENTS/ETUDE%20D'IMPACT%20SUR%20LES%20DCPLACEMENTS%20SECTEUR%20POINTE-SAINT-CHARLES.PDF

²² Les sites accidentogènes sont des intersections ou des tronçons de rues qui ont été l'objet d'un accident de la route ayant entraîné la mort ou une blessure importante à un usager de la route (occupant de véhicule, cycliste, piéton) lors d'un déplacement et ayant fait l'objet d'un constat policier. Ces données sont disponibles dans une étude sur l'amélioration du réseau cyclable dans le Grand Sud-Ouest produite en 2018 par divers organismes locaux et qui se retrouve à l'adresse suivante: http://www.actiongardien.org/file/si691213/download/Velo%20GSO%2011X17_VF-fi13169307.pdf

- Pierre Dupuy/des Moulins : 14 occupants de véhicules et deux personnes en transport actif ;
- À l'intérieur et en dehors du secteur à l'étude, les rues Wellington et Saint-Patrick sont également fortement sollicitées par la circulation automobile et le camionnage de transit.

Le document d'information sur Bridge-Bonaventure, produit par la Ville de Montréal et déposé dans le cadre de cette consultation, démontre qu'elle est bien au fait de ces enjeux de sécurité et de congestion routière. Cependant, les principes de mise en valeur du territoire qu'elle identifie ne vont pas contribuer significativement à la réduction de la circulation automobile et la circulation de transit dans le secteur. Le principe #2 (*des parcours d'entrée de ville mis en scène*) est un des seuls énoncés où la Ville se rapproche de cet objectif lorsqu'elle dit vouloir conférer à la rue Bridge un « rôle stratégique dans l'organisation et la mobilité du secteur [...] tout en maintenant l'accès au pont Victoria » (page 27). Nous nous questionnons beaucoup sur cette stratégie qui limite l'intervention de la municipalité à des aménagements d'apaisement (verdissement, reconstruction de rues, ajout d'infrastructures cyclables, ...) à la place de s'attaquer de front à la cause de ces problèmes : la place démesurée laissée à l'automobile dans les rues du quartier, particulièrement celles en transit dans la grande région métropolitaine.

Il est mentionné vouloir « une diminution du transit automobile, particulièrement dans les corridors des rues Bridge, Mill et Wellington » (page 28) sans spécifier de quelle manière la Ville compte y arriver. Est-ce uniquement en misant sur des mesures de desserte en transport collectif tel qu'on le comprend dans l'énoncé du principe #3 (*le renforcement des connexions et les déplacements en transports actif et collectif au cœur de la mobilité*) ? Sachant que le trafic de transit dans le secteur Bridge-Bonaventure est un impact direct des déplacements automobiles à l'échelle métropolitaine, comment une amélioration de la desserte locale permettra de répondre à cet enjeu ? À l'échelle métropolitaine, seul le projet du Réseau express métropolitain (REM) a été réfléchi pour permettre une meilleure desserte en transport collectif de la Rive-Sud de Montréal vers son centre-ville.

Pourtant, même la Caisse de dépôt et de placements (CDPQ Infra) estime un faible transfert modal (4 % du transfert total) des conducteurs automobiles vers son nouveau réseau de transport collectif. De ce nombre, on estime à 900 (ou 1,6 % du transfert total)²³ le nombre de véhicules en moins traversant les ponts de la Rive-Sud de Montréal pour rejoindre son centre-ville. Même si on estimait que 100 % de ces véhicules traversent l'axe du pont Victoria (ce qui est hautement improbable), ce nouveau réseau de transport collectif ne réussirait à capter qu'un peu moins de 4 % du volume de trafic total du pont Victoria. Ce nombre est insuffisant pour envisager une réelle réduction de la congestion routière et du trafic de transit dans le quartier habité de Pointe-Saint-Charles, en provenance ou en direction du pont Victoria.

²³ Voir le tableau 7-6 à la page 49 du rapport de CDPQ Infra « REM Summary Forecasting » (disponible en anglais uniquement). Ce document est disponible en ligne à l'adresse suivante : https://www.cdpqinfra.com/sites/default/files/pdf/summary_rem_forecasting_eng.pdf

7.2 Notre vision sur l'axe du corridor Bonaventure

Dans ce contexte, le projet de transformation de l'autoroute Bonaventure en boulevard urbain est accueilli favorablement par notre communauté. En effet, la reconfiguration des infrastructures de transport du secteur comporte de réelles opportunités pour améliorer les conditions de vie et de déplacement des résident.e.s du quartier et pour limiter l'usage de l'auto solo et la circulation de transit. Il faut les saisir ! Cependant, ce projet de transformation doit impérativement répondre aux besoins en mobilité active identifiés localement pour espérer répondre aux problématiques soulevées ci-haut.

Au moment présent, la proposition de la Société des Ponts Jacques Cartier et Champlain (PJCCI) est de reconstruire l'autoroute Bonaventure en reconfigurant les accès routiers au sud du Parc d'entreprises de la Pointe-Saint-Charles (PEPSC) et sur l'emprise appartenant au gouvernement fédéral. L'autoroute urbaine aurait six voies de largeur, trois vers l'ouest rattaché au pont Samuel-De Champlain et trois voies vers l'est comme dans sa configuration actuelle. Cette réorganisation des voies de transit dans le PEPSC permet de libérer les berges du fleuve Saint-Laurent de 5-10 mètres afin d'y aménager un nouveau parc linéaire permettant un accès direct au centre-ville de Montréal et au fleuve Saint-Laurent. Le projet s'inspire du réaménagement de la promenade Samuel-De Champlain, à Québec, réalisée en 2008 sur une longueur de 2,5 km et aux abords du fleuve Saint-Laurent.

Dans les dernières décennies, la Ville de Montréal et la Société du Havre ont aussi rendu publiques des propositions d'aménagement innovantes pour le réaménagement de l'axe Bonaventure. En novembre 2003, la Ville de Montréal déposait un concept d'intervention préliminaire pour l'ensemble du quartier Pointe-Saint-Charles (voir figure 7-3 à la page suivante), dans l'intention de réaménager l'axe Bonaventure en autoroute urbaine et de la déplacer entre les voies ferrées et la rue Marc-Cantin, dans le but de libérer pleinement les berges du fleuve Saint-Laurent et d'y implanter un sentier récréatif.

En 2004, la Société du Havre déposait un rapport exposant la vision du havre en 2025 incluant un projet de rapprochement de la ville à son fleuve. Une des propositions majeures de la vision est le réaménagement de l'axe Bonaventure en déplaçant l'autoroute plus au nord, libérant ainsi les berges du fleuve Saint-Laurent pour y aménager un parc riverain qui remplace le corridor de l'autoroute Bonaventure. Dans le même rapport, une autre proposition inspirante est l'enfouissement partiel de l'autoroute sous le bassin Peel afin de mettre en valeur ce site d'une qualité paysagère exceptionnelle. À ce jour, il n'y a que la phase 1 de la proposition (voir figure 7-4 à la page suivante) qui a été terminée par la Ville de Montréal et qui permet de créer une transition fluide entre le trafic autoroutier de la Rive-Sud et le milieu de vie du centre-ville de Montréal.

Malheureusement, la proposition actuelle de la PJCCI semble écarter complètement les propositions innovantes de la Ville de Montréal et de la Société du Havre à l'effet de déplacer l'axe Bonaventure au nord du PEPSC afin de libérer une section significative du front de fleuve. Pas plus qu'elle ne permet de réduire la circulation de transit dans le secteur, ni les enjeux de congestion routière affectant le milieu de vie environnant de Pointe-Saint-Charles. Le tracé semble déjà établi et définitif puisqu'il fait l'objet d'un appel d'offres²⁴ public afin de réaliser des plans et devis préliminaires selon la vision exposée par la PJCCI, et ce avant même la fin des consultations publiques de l'OCPM sur l'avenir du secteur Bridge-Bonaventure.

De plus, nous portons à l'attention de la commission que remplacer une autoroute par un boulevard urbain de six voies ne réduit aucunement la capacité automobile ni la place de l'automobile en ville. C'est une autoroute déguisée ! Dans ce cadre, nous nous opposons au projet déposé par la PJCCI, tant et aussi longtemps qu'il ne s'intégrera pas dans une vision élargie de la planification des transports et qu'il ne permettra pas la réduction de la circulation de transit dans l'ensemble du secteur Bridge-Bonaventure et le quartier habité de Pointe-Saint-Charles.

Par ailleurs, nous avons appris que la CDPQ Infra. planifie actuellement le déplacement et la reconstruction de la rue Marc-Cantin, suite à l'installation des piliers du REM sur l'axe de la rue. Dans ces circonstances, il nous semble d'autant plus nécessaire d'avoir une vision d'ensemble et concertée du réaménagement des infrastructures de transport dans le secteur Bridge-Bonaventure pour assurer une cohérence dans les interventions proposées par divers acteurs et porteurs de projets. De plus, ces interventions doivent corriger des problématiques urbaines longtemps décriées par le milieu tout en repensant la place et la pertinence d'avoir plusieurs routes et infrastructures routières dans le PEPSC ainsi que les accès pour les employés et les entreprises du secteur.

Concrètement, notre concertation propose de profiter de ce réaménagement pour déplacer le nouveau boulevard Bonaventure au nord (le long de l'actuelle rue Marc-Cantin), libérant ainsi non seulement les berges du fleuve Saint-Laurent, mais également le parc d'entreprises tout en concentrant les fractures urbaines au même endroit. Nous proposons également de raccorder le pont Victoria au nouveau boulevard Bonaventure afin de créer un nouveau lien de transit entre la Rive-Sud de Montréal et son centre-ville en passant par l'axe Bonaventure plutôt que par le quartier habité de Pointe-Saint-Charles. Cette proposition aurait l'audace de créer une nouvelle connexion entre ces deux infrastructures de transport afin de désengorger le réseau des rues locales de Pointe-Saint-Charles et celles du secteur Bridge-Bonaventure. Elle permettrait également d'encourager l'utilisation des transports collectifs (et potentiellement un transfert modal plus important en faveur du REM) afin d'éviter la circulation sur un axe qui ne sera plus

²⁴ Un appel d'offres (#62643) a été déposé sur le site des services d'appels d'offres en ligne (www.merx.com) afin de réaliser « les études d'avant-projets sommaire et détaillé portant sur la première phase des travaux prévus être exécutés au cours des années 2022 à 2026 et visant le réaménagement de la partie fédérale de l'autoroute Bonaventure ». Malheureusement, au moment d'écrire ces lignes, cet appel d'offres n'était plus disponible en ligne.

dédié au transit de haute vitesse. Nous avons dessiné cette proposition (voir plan d'ensemble), pour illustrer notre propos, mais, n'étant pas des ingénieur.e.s, nous sommes ouverts à toute autre proposition qui respecterait nos objectifs.

Sans compter les points de connexion par la rue des Irlandais et la rue Mill, nous savons qu'au moins 65 % du trafic²⁵ de transit provenant du pont Victoria à l'heure de pointe du matin cherche à se rendre au centre-ville de Montréal en traversant le pont Wellington. Inversement, au moins 58 % du trafic en direction du pont Victoria provient de ce trajet à l'heure de pointe de l'après-midi. Ces données démontrent le réel besoin de connexion entre ces deux secteurs qui ne sont pas reliés actuellement et où c'est le quartier de Pointe-Saint-Charles qui doit absorber l'excédent de congestion routière et les enjeux de sécurité routière qui l'accompagne ! Cette situation est plus qu'aberrante en 2019 et ne pas la corriger, dans les prochaines années, reviendrait à répéter une erreur magistrale dans une ère de la *Vision Zéro* où la Ville souhaite se positionner comme un *leader* afin de « mieux collaborer, changer les mentalités et les façons de faire ou transformer directement le système routier »²⁶.

7.3 Transport actif, en commun et sécurité des déplacements

Vivre en métropole comporte ces avantages, dont l'accès aux transports en commun ainsi que le choix des transports actifs pour de nombreux déplacements, voire comme mode de vie. Or, ces options doivent être hautement améliorées si on veut que les résidentes et résidents de notre quartier, pourtant limitrophe au centre-ville, les utilisent à leur plein potentiel, ce qui est loin d'être le cas actuellement. En effet, les autobus reliant Pointe-Saint-Charles au centre-ville se trouvent le plus souvent bloqués aux heures d'affluence sur le pont Wellington dû au trafic de transit en provenance ou en direction du pont Victoria. Cette situation est problématique et extrêmement préoccupante lorsqu'on sait — et toutes les études le démontrent — que le premier facteur entrant en ligne de compte pour faire le choix du transport collectif comme mode de déplacement principal (en milieu urbain, périurbain et rural) est l'efficacité du réseau ! Il faut absolument corriger ces erreurs en désengorgeant l'accès au pont Wellington pour le transport collectif et la solution passe, notamment, par notre proposition de connexion du pont Victoria au boulevard Bonaventure afin d'éliminer la circulation de transit dans ce secteur du quartier habité.

Par ailleurs, la Ville doit offrir de nouveaux accès en transport collectif pour la zone d'emploi du parc d'entreprises afin d'encourager le développement de nouvelles industries dans ce secteur. Il est également important que des modes de déplacement plus sensibles aux enjeux climatiques soient mis en œuvre plutôt que le seul déplacement en automobile, vu comme une fatalité dans un secteur qui est dépourvu de d'autres options.

²⁵ Selon l'étude d'impact sur les déplacements réalisée par la firme CIMA+ en 2013.

²⁶ Selon le Plan d'action Vision Zéro décès et blessé grave 2019-2021 : Des assises solides pour mieux travailler ensemble (page 13), disponible à l'adresse suivante: <https://ville.montreal.qc.ca/visionzero/documents/vision-zero-ville-de-montreal-2019-2021.pdf>

Et le Réseau express métropolitain (REM) dans tout ça ?

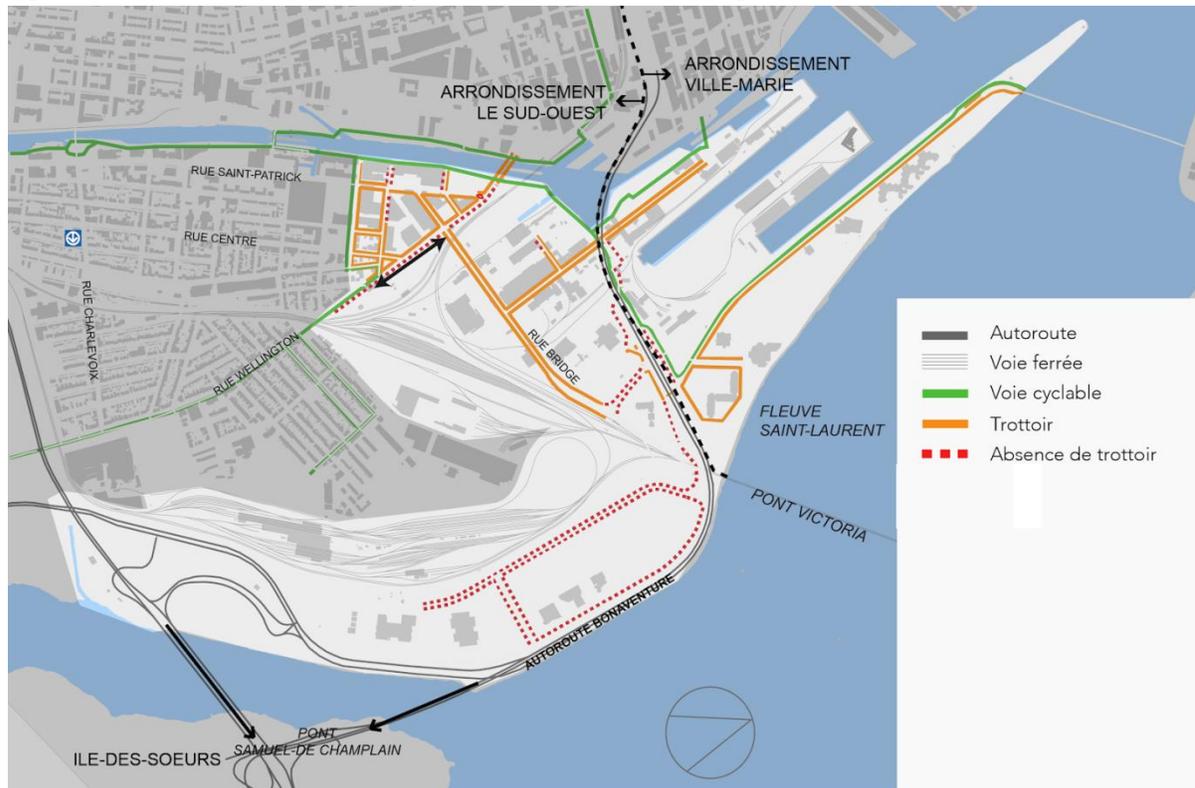
Les groupes communautaires de la Table Action-Gardien appuient globalement les projets visant l'augmentation de l'offre de transport en commun et militent pour un système de transport en commun abordable, écologique, favorisant le transfert modal et sécuritaire. Cependant, le projet du REM n'est pas la meilleure option pour répondre aux enjeux de mobilité à l'échelle métropolitaine. Le REM privilégie le lien rapide entre la banlieue et le centre-ville, et n'a pas pour objectif d'améliorer la desserte locale. Le projet de REM ne vise pas à accroître la mobilité des résidentes et résidents de Pointe-Saint-Charles, car ceux-ci n'ont pas besoin d'une telle structure pour mieux rejoindre le centre-ville. On a surtout besoin de plus d'autobus et de pistes cyclables !

Par contre, au-delà des critiques sur le projet d'ensemble déjà exprimées au BAPE, nous sommes d'avis qu'une station dans le secteur Bonaventure permettrait de mieux desservir le Parc d'entreprises de la Pointe-Saint-Charles et renforcerait le développement ainsi que la vocation industrielle du secteur. Pour ce faire, la Ville devra mettre en place une stratégie et des conditions d'attraits d'entreprises pour favoriser la densification industrielle du parc d'entreprises. Cette densification permettra, à son tour, de justifier l'aménagement d'une nouvelle gare du REM dans un secteur où le train électrique circulera déjà!

Quant à une station au bassin Peel, nous avons de sérieuses réserves face à cette proposition, car nous refusons que les impératifs de rentabilité et la captation de la plus-value foncière ne viennent dicter le développement du secteur. Nous serions en faveur d'une station... si et seulement si elle venait desservir les zones d'emploi et le milieu de vie que nous vous présentons dans ce mémoire et cela sans incidence aucune sur le prix et le développement des terrains environnants.

L'amélioration de la mobilité active dans le secteur Bridge-Bonaventure est d'une importance capitale pour assurer la création d'un milieu de vie soucieux d'encourager des modes de transports actifs en renforçant les connexions avec le quartier habité de Pointe-Saint-Charles. Les déplacements piétonniers sont particulièrement difficiles dans le secteur étant donné la présence de nombreuses barrières physiques et la discontinuité des aménagements (trottoir, traverse piétonnière, feu de circulation différencié, etc.). À titre d'exemple, la rue Wellington, principale voie d'accès depuis la zone résidentielle de Pointe-Saint-Charles, ne possède qu'un seul trottoir et l'intersection avec la rue Bridge est réellement dangereuse pour quiconque s'y aventure. Des trottoirs sont également inexistant le long de la rue des Irlandais et dans certains segments des rues Saint-Patrick ou du chemin des Moulins, sans compter l'ensemble du PEPSC qui est dépourvu d'infrastructures piétonnes. Il est grand temps de remédier à ces lacunes, mais nous sommes confiants que la Ville pourra y arriver rapidement.

Figure 7-5 : Le réseau actuel de transport actif dans le secteur Bridge-Bonaventure



Réalisation : Action-Gardien / Olivia Duchesne-Raymond

Plus concrètement, le développement d'un milieu de vie au bassin Peel demande la création de nouvelles rues desservant les îlots urbains qu'on souhaite mettre en place. Ces nouvelles rues devront laisser une place prépondérante aux transports actifs et au verdissement, en usant du concept des « rues partagées » afin de réduire l'empreinte de l'automobile et la place qu'on y accorde. Pour le nouveau milieu de vie au bassin Peel, nous avons développé un concept de « rues habitées, rues de quartier et rues de liaisons », présentées dans notre plan d'ensemble.

La Ville de Montréal devra également planifier le prolongement de certaines rues afin de créer des nouvelles connexions en transport actif et en commun entre le quartier habité de Pointe-Saint-Charles et le secteur Bridge-Bonaventure. Dans ce cadre, notre concertation propose le prolongement de la rue du Centre à partir de Wellington, jusqu'à la rue Bridge, et le prolongement de la rue Oak jusqu'à la rue Saint-Patrick. Nous sommes conscients que ces prolongements nécessitent des expropriations, la création de passerelles ou de ponts d'étagement, mais ils sont indispensables pour permettre la connexion entre ces deux milieux de vie. Autrement, le nouveau quartier serait sans attache avec le milieu environnant, enclavé entre les rues Bridge, Mill, le bassin Peel et le réseau ferroviaire.

Quant aux infrastructures cyclables, le réseau existant est restreint à une seule piste cyclable, au bord du canal de Lachine arrivant par le chemin des Moulins, longeant l'autoroute Bonaventure et se poursuivant vers l'avenue Pierre-Dupuy, le pont de la Concorde et le parc Jean-Drapeau.

L'aménagement et la qualité du réseau n'est pas constant et certaines parties, dont celles situées sous l'autoroute Bonaventure, demeurent peu attractives. La traversée de la rue Mill est conflictuelle, malgré la présence d'un feu de circulation pour vélo, étant donné la forte présence automobile à cette intersection (provenant à majorité du trafic de transit du pont Victoria).

Il n'existe aucune connexion en transport actif longeant le fleuve Saint-Laurent — connectant le centre-ville de Montréal et l'arrondissement de Verdun — et assurant la desserte pour la zone d'emploi du PEPSC. Dans ce contexte, la Ville de Montréal doit reconnecter le réseau cyclable existant ce qui passe par l'aménagement d'une piste cyclable en site propre entre l'avenue Pierre-Dupuy et la piste cyclable passant par le nouveau pont de L'Île-des-Sœurs et longeant le bord de l'eau dans Verdun. Ce projet est l'objet d'un large consensus parmi les acteurs qui le travaillent depuis plusieurs années maintenant. Nous disons qu'il est maintenant temps de passer de la parole aux actes et d'assurer la création de ce nouveau lien en transport actif le plus rapidement possible.

De plus, il n'existe aucun lien actif, sécuritaire, rapide et efficace entre le quartier habité et le centre-ville de Montréal dans l'axe de la rue Wellington, là où plusieurs cyclistes doivent négocier la rue avec un trafic intense, notamment sur le pont Wellington. Pour cet enjeu spécifique, notre concertation propose la remise en service du pont tournant du Port, situé à proximité du pont Wellington, afin de créer un nouveau lien actif entre la piste cyclable du canal de Lachine et le secteur Griffintown dans l'axe de la nouvelle promenade Smith aménagée récemment par la Ville de Montréal. Ce pont tournant deviendrait un accès permanent au secteur Griffintown à partir de Pointe-Saint-Charles, tout en lui donnant une nouvelle vocation de mobilité active, lui qui est laissé à l'abandon depuis les années 1960. Par ailleurs, cette intervention permettrait d'assurer une meilleure intégration urbaine et une mise en valeur de sa structure puisqu'il se retrouve présentement enclavé parmi d'autres infrastructures ferroviaires dont le REM qui est venu construire ses piliers directement sur l'îlot central du canal de Lachine.

Enfin, la vocation industrielle et les déplacements métropolitains dans Bridge-Bonaventure font de ce secteur un lieu qui génère des nuisances, dont le camionnage de transit et le transport de marchandises ou de personnes par voie ferrée. Dans ce contexte, nous rappelons qu'il est important de prévoir des mesures d'atténuation et de mitigation du bruit, des vibrations et de la poussière, autant pour les périodes de constructions de nouveaux projets que lors des phases d'exploitation. Par ailleurs, et en tenant compte du développement d'un milieu de vie aux abords du bassin Peel, nous croyons qu'il est temps de dévier le transport des matières dangereuses en dehors de ces zones habitées. Il faut éviter à tout prix l'expérience de Mégantic ou celle du déraillement de train à Pointe-Saint-Charles tout juste à côté de l'école primaire du quartier, et la possibilité que ces situations surviennent à nouveau dans un milieu encore plus densément peuplé.

En résumé, la vision que nous proposons est la suivante : la requalification du secteur Bridge-Bonaventure doit reposer sur le transport actif et collectif afin de limiter l'usage de l'auto solo et

diminuer la circulation de transit dans le milieu environnant. Pour ce faire, une reconfiguration de l'autoroute Bonaventure en boulevard urbain est nécessaire, avec une connexion directe au pont Victoria. Des aménagements doivent également être prévus sur les rues existantes pour limiter la circulation de transit, rendre les déplacements piétonniers et cyclistes agréables et sécuritaires, et canaliser le transport des marchandises aux endroits les plus appropriés. Par ailleurs, toute nouvelle rue devra être pensée comme un espace public partagé, avec des chaussées restreintes faisant plus de place à la verdure et au transport actif.

– Recommandations 4 – TRANSPORT

Nous demandons à la Ville de Montréal :

4.1 De réviser le principe #2 (*des parcours d'entrée de ville mis en scène*), afin de ne pas maintenir la vocation de la rue Bridge en tant qu'accès au pont Victoria, mais au contraire de raccorder celui-ci au boulevard Bonaventure;

4.2 D'ajouter au principe #3 (*Renforcement des connexions et déplacements en transports actif et collectif*) les trois éléments suivants :

- **Aménager un axe de transport actif et en commun dans le prolongement de la rue du Centre jusqu'à la rue Bridge ;**
- **Pivoter le pont tournant pour le relier de façon permanente aux berges du canal de Lachine dans l'axe de la promenade Smith et y aménager une piste cyclable;**
- **Aménager une passerelle piétonne et cyclable à partir du parc Marguerite-Bourgeoys pour rejoindre les berges du fleuve ;**

4.3 D'assumer un fort leadership auprès des paliers provincial et fédéral, afin qu'ils respectent la vision d'ensemble dans leurs projets d'infrastructure, et plus précisément :

- d'exiger de CDPQ qu'elle dévoile dès maintenant l'emplacement de la station du bassin Peel ;
- d'exiger du gouvernement fédéral qu'il force la société fédérale PJCCI à s'entendre avec la Ville de Montréal et la communauté locale sur le sort du boulevard urbain, incluant :
 - Une analyse sur le déplacement de l'autoroute à la hauteur de la rue Marc Cantin ;
 - Une analyse sur le raccordement nécessaire au pont Victoria.

4.4 D'obtenir de ces paliers qu'ils contribuent financièrement pour réduire les fractures urbaines et accroître l'accès aux berges, en dédommagement des nuisances imposées à la population du quartier, et plus précisément :

- de CDPQi une contribution pour la réalisation de la piste cyclable sur le pont tournant pour relier les berges du canal de Lachine ;
- de la société PJCCI une contribution financière pour la réalisation de la passerelle piétonne et cyclable à partir du parc Marguerite-Bourgeoys

Résumé de nos propositions en transport issues de l'OPA, détaillées en pages 10-14 de notre Plan d'ensemble :

Limiter le plus possible la circulation de transit dans le secteur Bridge-Bonaventure, et plus particulièrement dans le quartier habité de Pointe-Saint-Charles :

- Limiter en amont la circulation de transit par des mesures appropriées ;
- Raccorder le pont Victoria avec le futur boulevard Bonaventure dans les deux directions, afin que l'accès et la sortie du pont ne se fassent plus par les rues Wellington, Bridge et Mill ;
- Réaménager la rue Bridge et la rue Mill en rue desservant le secteur Bridge-Bonaventure (milieu de vie, fleuve, zones d'emploi).

Transformer l'autoroute Bonaventure en boulevard urbain et la déplacer sur l'emprise de la rue Marc-Cantin afin de dégager les berges du fleuve, optimiser le développement du Parc d'entreprises de la Pointe-Saint-Charles, l'aménager pour lui enlever son caractère autoroutier, et concentrer les fractures urbaines (CN, Vial Rail, REM, boulevard urbain) ;

Canaliser le transport de marchandises aux endroits appropriés pour desservir les zones d'emploi ;

Aménager les transports actif et collectif afin qu'ils soient des modes privilégiés de déplacement dans le secteur, tant pour les résident.es que pour les travailleurs et travailleuses ;

Connecter le milieu de vie du bassin Peel avec le reste du quartier Pointe-Saint-Charles et le secteur Bridge-Bonaventure (prolongement de la rue du Centre et de la rue Oak) ;

Aménager une trame de rues partagées dans le milieu de vie, comprenant l'intégration de mobilier urbain et des mesures de verdissement (typologie détaillées dans nos propositions).

VIII. HABITATION ET MILIEU DE VIE AU BASSIN PEEL

Au bassin Peel, nous proposons d’implanter un milieu de vie complet, abordable, accessible et écologique, avec une vocation résidentielle à but non lucratif sur les terrains fédéraux de la Société immobilière du Canada (SIC) et des équipements collectifs sur le reste du site, en réponse aux nombreux besoins des résidents et résidentes de Pointe-Saint-Charles et plus largement de Montréal. C’est le seul endroit du secteur pour lequel nous proposons une insertion de l’usage résidentiel. Pour tout le reste du secteur, nous recommandons la consolidation du secteur emploi.

Nous insistons, une fois de plus, sur le fait que la création de ce milieu de vie suppose que les terrains fédéraux et provinciaux du secteur ne soient pas vendus à des investisseurs et promoteurs immobiliers. **C’est à cette condition seulement que nous ouvrons la porte à l’usage résidentiel.** Sinon, la porte se referme. Si l’implantation du résidentiel avait comme effet de gentrifier davantage notre quartier ou de mener à une érosion de l’emploi dans le secteur, alors nous serions fermement contre l’insertion d’un usage résidentiel sur le bassin Peel. Répétons que des développements de hautes tours luxueuses de condominiums et de bureaux, ce n’est pas une option pour Pointe-Saint-Charles.

8.1 Se loger à Pointe-Saint-Charles

Issu du portrait statistique de 2016 et de recherches effectuées par le Regroupement Information Logement et la CDC Action-Gardien, ce regard sur la transformation du cadre bâti et sur la hausse des loyers à Pointe-Saint-Charles est important à présenter pour argumenter nos recommandations à la Ville dans le secteur Bridge-Bonaventure, et plus particulièrement au bassin Peel.

Ménages propriétaires

À Pointe-Saint-Charles, on compte 2 420 ménages propriétaires, soit 31,8 % des ménages du quartier. Ces ménages sont en forte augmentation (+ 29,4 %), une croissance quatre fois supérieure à la moyenne montréalaise. Le revenu moyen des ménages propriétaire en 2016 est de 86 463 \$, et les dépenses de propriété représentent en moyenne 1504 \$ par mois. Les frais mensuels des ménages sont particulièrement élevés aux abords du canal de Lachine.

Pendant ce temps, la valeur des propriétés a explosé dans le quartier et c’est particulièrement le cas durant les cinq dernières années. Entre 2000 et 2015, le prix des maisons unifamiliales a augmenté de +474 % selon la Fédération des Chambres immobilières du Québec (FCIQ), tandis que le prix des condominiums a augmenté de +214 %.

Dans le Sud-Ouest, selon l’évaluation foncière effectuée par la Ville de Montréal, un condominium a une valeur moyenne de 316 000 \$ (319 770 \$ à Montréal), tandis qu’une unité unifamiliale

atteint 415 900 \$ en moyenne (455 500 \$ à Montréal). Mais ces prix moyens ne doivent pas cacher une réalité impensable il y a encore quelques années dans notre quartier : des maisons unifamiliales et des condominiums luxueux se vendent à plus de 1 million de dollars dans notre quartier...

Les condos dans le quartier et le Sud-Ouest

Aujourd'hui, un logement sur 4 est un condominium à Pointe-Saint-Charles. Le quartier compte 1875 condominiums en 2016, soit une augmentation fulgurante de + 70,5% depuis 2011. Ce chiffre confirme la tendance des 20 dernières années à la « condoisation » de notre quartier. La majorité d'entre eux sont au nord du quartier, les plus luxueux étant aux abords du canal. Notons que 600 condos supplémentaires sont attendus dans les prochaines années sur les anciens terrains du CN. Cette tendance se vérifie à Saint-Henri (30,3% des logements sont des condos), Petite-Bourgogne (34,7 %), et bien sûr à Griffintown, qui détient sans surprise le score de 82,3 % de condominiums.

Les logements plus luxueux sont achetés par des personnes mieux nanties pour y habiter, ou par des investisseurs locaux et étrangers qui veulent en tirer profit. Les ménages avec des revenus moyens sont incités à l'achat par la rareté des loyers locatifs abordables, et plusieurs doivent consacrer une part importante de leur revenu pour le remboursement de leur hypothèque. Mais ces condos demeurent inaccessibles pour une majorité de la population montréalaise et celle de Pointe-Saint-Charles, ce qui accentue l'exode en banlieue des jeunes familles, là où l'accès à la propriété est beaucoup plus abordable. Ainsi, en 2017, 58 000 personnes ont décidé de quitter l'île (pour un solde migratoire de - 19 900 personnes) afin de s'installer en banlieue et les données nous confirment que la métropole perd principalement des gens appartenant aux groupes d'âges de moins de 15 ans ainsi que chez les 25 à 44 ans²⁷. En 2018, le solde migratoire de Montréal s'est empiré avec des pertes nettes de - 23 663 personnes ce qui correspond à un peu plus de 1% de sa population (-1,24%)²⁸.

Ménages locataires

La part de logements locatifs a chuté à 67,9 % en 2016 contre 76,9 % en 2006.

Durant la période 2011-2016, les loyers ont fortement augmenté, passant de 603 \$ en 2011 à 743 \$ en 2016, soit une augmentation de 23,2 % en cinq ans, et de 42,3 % depuis 2006. C'est bien plus que la hausse du salaire minimum sur les mêmes périodes.

À Pointe-Saint-Charles, 29,3 % des ménages consacrent plus que 30 % de leurs revenus pour se loger. Et il est encore plus préoccupant de constater que 12,7 % des ménages sont contraints de

²⁷ Selon les données de l'Institut de la statistique du Québec (ISQ) répertorié dans un article du quotidien La Presse disponible à l'adresse suivante: <https://www.lapresse.ca/actualites/grand-montreal/201803/20/01-5158078-les-jeunes-familles-boudent-la-metropole.php>

²⁸ Voir l'étude des soldes migratoires 2017-2018 de l'ISQ à l'adresse suivante: <http://www.stat.gouv.qc.ca/statistiques/population-demographie/bulletins/coupdœil-no68.pdf>

dépenser 50 % de leurs revenus pour leur loyer, et que pour 5,4 % des ménages, ce sont 80 % des revenus qui sont dédié au logement. Cela laisse bien peu de marge de manœuvre pour les autres besoins essentiels.

Nous n'avons pas les données du prix du locatif privé seulement, car les données incluent le logement social. Les coûts de loyer en locatif privé sont donc beaucoup plus importants que ne le laisse croire les chiffres de Montréal dû à la relative stabilité des coûts de loyer pour les logements sociaux et communautaires, sortis de la logique du marché privé. N'importe quelle famille qui cherche un 4 ½ ou un 5 ½ dans le quartier sait qu'il relève d'une mission impossible d'en trouver sur le marché privé à moins de 1000 \$, et souvent jusqu'à 1500 ou même 2000 \$, à moins de vouloir se retrouver dans un logement peu salubre. Notons qu'à Griffintown, les frais de logement mensuels médian pour un ménage locataire sont de 1320 \$.

Les logements sociaux

Héritage de luttes depuis les années 1970 pour le droit au logement, Pointe-Saint-Charles comptait en 1996 une proportion de près de 40% de logement social et communautaire, incluant coopérative, OBNL, HLM, SHDM. Ces logements se sont principalement construits sur des terrains publics réservés à cette fin grâce à une entente entre le Regroupement Information Logement et la Ville de Montréal, ainsi que par des projets d'achats-rénovations de bâtiments.

En 2016, ce pourcentage a chuté à 33,2 %. On estime qu'il sera sous la barre des 30 % une fois les projets immobiliers annoncés construits. Quant à elle, la construction de nouveaux logements communautaires est freinée par la rareté et le coût exorbitant des terrains, les programmes non adaptés aux coûts de construction et la diminution du nombre d'unités financées. En l'absence de terrains publics réservés – le dernier ayant été construit en 2013 - les logements coopératifs se sont construits seulement via la stratégie d'inclusion, et sont donc dépendants du marché immobilier spéculatif.

Le nombre total de logements à but non lucratif est de 2 539 unités en 2017, soit une augmentation de 14,9 % depuis 1996. Toutefois, seulement 140 unités ont été construites depuis les années 2000. Les permis de construction accordés depuis l'an 2000 révèlent qu'il s'est construit, sur 1191 logements, 85 % de condos, 11,7 % de logements sociaux, 1,7 % de locatif privé et 1,7 % d'unifamiliales. **Donc, 7 fois plus de condos que de logements sociaux.** Les logements sociaux et communautaires ont connu un faible développement, comparativement aux logements privés.

Diminution du nombre de logements locatifs

La constante diminution des logements locatifs rend aussi plus difficile la recherche d'un logement abordable. Depuis les années 2000, les permis de transformation octroyés par l'Arrondissement ont causé la perte de 47 logements locatifs lors de conversions en unifamiliale, particulièrement dans la période la plus récente 2011-2016. Ces permis ont aussi causé la perte de 48 logements locatifs privés, par des agrandissements d'unités existantes. En ce qui concerne les copropriétés divisées (en excluant les projets du Nordelec et des lofts Redpath), les projets de transformation

ont retirés du marché locatif abordables 41 unités. En tout, on estime la perte de logements locatifs à au moins 136 unités retirés du marché depuis les années 2000 (selon les chiffres les plus récents en notre possession) ce qui limite encore plus la capacité de se trouver un logement abordable à Pointe-Saint-Charles.

La situation montréalaise

Le développement de milieu de vie sur le bassin Peel a été conçu pour répondre aux besoins locaux, mais il doit également contribuer à répondre à la situation de précarité de logement vécue plus largement à l'échelle de Montréal.

Le taux d'inoccupation à Montréal est passé sous le seuil d'équilibre de 3 %, ce qui signifie que l'on est à l'aube d'une nouvelle pénurie de logement, qui rappelle douloureusement la crise des années 2000, où des familles entières se retrouvaient à la rue, faute de trouver un logement abordable. Selon les chiffres de la SCHL²⁹, en octobre 2018, le taux d'inoccupation global du Québec se situait à 2,3 %. À Montréal la situation est encore plus critique avec un taux d'inoccupation de 1,9 %, et pour les 3 chambres et plus, un taux de seulement 0,8 %.

Selon le *Dossier noir Logement et Pauvreté 2018* réalisé par le FRAPRU³⁰ à partir du recensement 2016, le revenu médian des ménages locataires est passé de 32 629 \$ en 2011 à 38 800 \$ en 2016, soit une hausse de 18,6 %. Pendant la même période, le loyer a augmenté de 684 \$ à 769 \$, soit une augmentation de 12,4 %. Même si les loyers ont proportionnellement moins augmenté que les revenus médians, cela masque une dure réalité pour les ménages à faible revenu, les familles monoparentales, les personnes seules, les jeunes et les aîné.e.s, les personnes récemment immigrées et les autochtones. Sans entrer dans les détails de ce dossier noir, retenons quelques chiffres pour la ville de Montréal :

- 36,5 % des ménages locataires consacrent 30 % et plus de leur revenu pour se loger;
- 87 000 ménages locataires montréalais (17,7 % des ménages) consacrent plus de 50% de leur revenu pour se loger;
- 8,5 % des ménages (42 000) sont à haut risque d'itinérance, puisque 80% de leur revenu est dédié au logement;
- 46,2 % des ménages de 65 ans et plus doivent consacrer plus de 30% de leur revenu pour se loger;
- Le revenu annuel médian des ménages locataires montréalais ne s'élève qu'à la hauteur de 38 800 \$;

²⁹ L'IRIS, Logement : une crise à venir ? Philippe Hurteau, 9 avril 2019.

³⁰ Vous pouvez consulter ce rapport sur le site du FRAPRU à l'adresse suivante: <http://www.frapru.qc.ca/wp-content/uploads/2018/06/Dossier-Noir-2018.pdf>

- Le revenu médian des personnes seules qui ont un taux d'effort de 50% et plus est de 11 864 \$, pour un loyer médian de 779 \$ par mois;
- Le revenu médian des 18 250 familles locataires monoparentale qui doivent consacrer 30% et plus de leur revenu au logement est de 23 766 \$.

Avec le faible taux d'occupation et le coût des loyers en hausse à Montréal, se loger devient un véritable casse-tête. Ceci est attribuable au peu de mises en chantier d'unités locatives, à l'absence d'investissements massifs pour des logements sociaux, à la surabondance de condominiums, et à la perte de logements locatif qui sont soit convertis ou encore qui sont utilisés pour des locations touristiques via Airbnb dans les quartiers centraux.

Une grande part des ménages locataires montréalais n'a tout simplement pas les moyens de se payer le plus petit des condos, ni les loyers exorbitants du locatif privé. La Ville, tout comme les paliers provinciaux et fédéraux, mise beaucoup sur les logements abordables, et notamment sur l'accès à la propriété privée. Pour la ville, le logement abordable est « un logement privé à vendre ou à louer, dont le prix est légèrement inférieur au marché ou égal à celui d'une unité de conception modeste »³¹. L'abordabilité se situe donc en référence au loyer médian. Mais quand on sait que le revenu médian des ménages locataires montréalais est de 38 000 \$, on comprend que l'accès à la propriété, même abordable, n'est pas une option.

Dans ces conditions, le logement à but non lucratif devient souvent le dernier rempart pour les ménages à petit et modeste revenus et pour les familles qui veulent rester en ville, en plus de répondre aux besoins criants des ménages les plus pauvres. Il est temps de construire autre chose que du condo, et de répondre aux nombreux besoins des familles et des ménages à faible revenu de Pointe-Saint-Charles et de Montréal.

La proposition issue de l'OPA est de construire environ 1000 logements sociaux et communautaires sur les terrains fédéraux. Ce chiffre est basé sur la superficie des terrains de la SIC (7.9 ha.) et une densité brute d'approximativement 125 unités/ha.

8.2 Pour un développement en réponse à des besoins locaux

Le Regroupement Information Logement et les autres membres de la CDC Action-Gardien soutiennent que cela prend une proportion d'au moins 40% de logement social et communautaire dans l'ensemble du quartier (et de Montréal) pour garantir le droit au logement et permettre aux personnes et familles à petit et moyen revenus de rester dans le quartier -ou venir s'y installer-. Sinon, l'objectif de « mixité sociale » souvent avancé pour justifier les développements immobiliers se traduit par l'exclusion des populations à plus faible revenu. Tant que le logement

³¹ Ville de Montréal, Règlement pour une métropole mixte – page 21, disponible à l'adresse suivante: http://ocpm.gc.ca/sites/ocpm.gc.ca/files/pdf/P104/3-1_reglementmixite_docexplicatif_juin2019.pdf

restera une occasion de profit pour des promoteurs immobiliers, le droit au logement ne sera pas garanti.

Atteindre cet objectif exige une véritable volonté politique des trois paliers de gouvernement, avec des solutions axées sur les réserves foncières, les mesures anti-spéculatives, la révision en profondeur du mode de financement des municipalités pour cesser la course aux taxes foncières, la protection du parc locatif et la revalorisation du modèle coopératif.

Évidemment, la construction d'unités exige d'abord et avant tout des investissements massifs au niveau provincial et fédéral dans les programmes de financements d'unités de logement social, adaptés aux réalités de constructions montréalaises et aux divers besoins de la population. La Ville doit continuer à en réclamer davantage de Québec et d'Ottawa.

Mais le palier municipal a aussi un rôle majeur à jouer. La stratégie (et bientôt règlement) d'inclusion ne peut être la seule réponse, car il continue à faire dépendre la construction d'unités de logement sociaux des grands projets et du marché spéculatif, et ne permet qu'un faible pourcentage de logement sociaux comparativement aux condos qui se construisent. Il faut donc, en priorité, constituer une réserve de terrains et de bâtiments et les sortir du marché spéculatif pour des coopératives d'habitation, des OBNL, du locatif à but non lucratif.

Enfin, la Ville a un rôle à jouer pour s'assurer que la réserve de terrains publics déjà existante, quel que soit le palier, ne soit pas privatisée, et que ces terrains soient utilisés à 100% pour un développement d'intérêt collectif, qu'il s'agisse de logement, de services publics, d'équipements collectifs, telles que des parcs, des écoles, des locaux communautaires. À l'heure où toutes les voies s'élèvent dans tous les quartiers pour réclamer des réserves de terrains, ce doit être une priorité absolue pour la Ville de Montréal.

8.3 Pour un milieu de vie complet avec des équipements collectifs

En créant un nouveau secteur résidentiel connecté au quartier habité, il est impératif d'y implanter des services publics et des équipements collectifs qui font actuellement défaut dans la communauté. L'ensemble des propositions issues de l'OPA sont présentées en fin de ce chapitre et plusieurs sont argumentées dans les sections liées à la mobilité active, aux parcs et accès aux berges, au patrimoine. Nous voulons ici présenter nos propositions liées aux équipements publics et collectifs et services de proximité.

Pour une école secondaire de proximité !

Toutes les équipes de l'OPA ont demandé une école secondaire. Ce qui n'est pas une surprise car c'est un rêve caressé depuis longtemps par les familles et intervenant.es jeunesse du quartier. Cette école devra être à échelle humaine, pour environ 750 élèves, et facilement accessible par la rue du Centre prolongée jusqu'au bassin Peel pour les cyclistes et les piétons.

À Pointe-Saint-Charles, il y a trois écoles primaires mais aucune école secondaire. Lors du passage au secondaire, les élèves sont donc éparpillés dans de multiples écoles. Voici quelques chiffres fournis par *Passeport pour ma réussite*, un programme de réussite scolaire porté par le YMCA de Pointe-Saint-Charles. En tout, 240 adolescent.e.s du secondaire 1 à 5 fréquentent l'organisme et ces derniers proviennent de... 46 écoles secondaires différentes ! Sur ces 240 jeunes, 170 fréquentent les écoles Saint-Henri et James Lyng (dans le quartier de Saint-Henri) ainsi que l'école Monseigneur Richard (dans l'arrondissement de Verdun), à un jet de pierre du quartier, mais malheureusement située dans une autre commission scolaire (Marguerite-Bourgeoys) avec une frontière administrative aujourd'hui impossible à franchir.

Les avantages de l'école de proximité sont multiples et bien connus : transitions plus harmonieuses, maintien des liens avec la communauté et développement du sentiment d'appartenance, fréquentation des ressources communautaires et des équipements collectifs de quartier, implication parentale facilitée, transport actif pour aller à l'école et meilleures habitudes de vie, économie sur les coûts de transport, gain de temps (de sommeil, de loisirs, de temps familial).

Comme on peut lire dans le fascicule du Ministère de l'éducation et de l'enseignement supérieur du Québec (*Redécouvrir le chemin de l'école* (2009)) : « habiliter le jeune à se déplacer par ses propres moyens lorsque vient le temps d'aller à l'école, au parc ou chez ses amis lui permet d'être plus autonome. Cela lui permet aussi de développer un sentiment d'appartenance à l'égard de sa rue, de son quartier, bref, de se situer dans son environnement. » Tandis que dans son *Guide pour soutenir une transition scolaire de qualité vers le secondaire* (2012), le MEES indique que « la rupture des liens sociaux est l'effet le plus nuisible du passage au secondaire ».

À l'heure où le magasinage scolaire est de plus en plus décrié, et où les avantages de la proximité de l'école sont reconnus et mis de l'avant par l'ensemble des acteurs impliqués dans le milieu de l'éducation, on ne peut imaginer un milieu de vie sur le bassin Peel sans équipement scolaire !

La Ville de Montréal, de concert avec la CSDM et le ministère de l'éducation, doit donc dès maintenant prévoir réserver un site pour les besoins scolaires futurs. Ceci est d'ailleurs déjà prévu par la CSDM qui, dans son *Plan triennal de répartition et de destination des immeubles scolaires 2019-2022*³² mentionne page 52 un éventuel projet au Bassin Wellington. "Advenant que ce projet en soit un résidentiel, le MEES et l'arrondissement seront sollicités afin de réserver un terrain pour une école." Nous proposons d'utiliser le site de Casiloc (Loto-Québec), car il s'agit d'une propriété provinciale judicieusement située, mais toute autre proposition pourrait être analysée. Nous évaluons que, si un milieu de vie est implanté au bassin Peel, tant le stationnement incitatif pour les travailleurs de Loto-Québec que les hangars devraient être relocalisés. Bien sûr, dans notre proposition, nous conservons l'équipement de CPE déjà en place.

³² Vous pouvez consulter ce document à l'adresse suivante: <http://csdm.ca/wp-content/blogs.dir/6/files/PTRDI-2019-2022.pdf>

Au-delà des besoins actuels des familles de Pointe-Saint-Charles d'avoir accès à une école secondaire de proximité, il faut ajouter la projection de toutes les nouvelles familles dans les nouveaux développements des secteurs aux alentours du bassin Peel, de part et d'autres du canal de Lachine. Nous savons qu'actuellement, les écoles « bassin », donc Saint-Henri et Honoré Mercier ne sont pas encore pleines. Mais déjà, la pression à l'échelle de Montréal se fait sentir. Les élèves extra-territoriaux doivent quitter Monseigneur Richard, qui n'a plus de places. Plusieurs dizaines d'élèves de Côte-des-Neiges et de Notre-Dame-des-Grâce ont dû cette année être scolarisés dans le Sud-Ouest, et ce sans compter tous les élèves d'accueil de ces secteurs et du centre-ville qui fréquentent le Sud-Ouest. Nous ne voulons pas, personne, revivre pour le secondaire la pénurie de locaux qui se vit actuellement pour le primaire.

Une **petite école primaire** desservant le milieu de vie sera évidemment nécessaire pour desservir le nouveau milieu de vie. La proximité est encore plus fondamentale au primaire. Ceci sera d'autant plus important si l'école primaire la plus proche, Charles-Lemoyne, est pleine d'ici à la construction du nouveau milieu de vie. Encore une fois, une réserve de terrain s'impose.

Enfin, une des propositions forte issue de l'OPA est d'inclure dans le milieu de vie une **école des métiers et de formation professionnelle** (institutionnel et-ou entreprise d'économie sociale), afin de faciliter l'embauche locale dans les nombreuses entreprises de production et artisanale du secteur.

Nous réitérons l'importance que les équipements scolaires, qu'ils soient primaires, secondaires ou professionnels, s'implantent dans des milieux de vie abordables et inclusifs pour les familles. L'embourgeoisement a définitivement un impact sur la réussite scolaire. Déjà, nous avons dû nous mobiliser pour conserver la mesure alimentaire avec les dîners à 1 dollar dans deux écoles primaires du quartier, menacée de disparaître parce que la transformation du profil de la population change l'indice de défavorisation. La menace est écartée pour l'instant, mais on ne compte plus la perte de services professionnels dans les quartiers dont l'indice de défavorisation est revu à la baisse. Des études récentes effectuées à New-York³³ prouvent également que "les enfants de familles à faible revenu sont plus susceptibles (+22 % en moyenne) de recevoir un diagnostic d'anxiété ou de dépression lorsqu'ils grandissent dans un quartier qui s'embourgeoise rapidement, plutôt que dans un quartier au portrait économique stable."

Une Maison de la culture !

Les lieux de diffusion, de création et d'exposition sont nombreux dans le Sud-Ouest, mais peu présents dans le quartier. Certes, la situation s'améliore grandement, avec la programmation culturelle du Bâtiment 7 et avec le projet, attendu de longue date, d'agrandissement de la bibliothèque Saint-Charles située au cœur du quartier habité, et qui permettra entre autre des espaces de diffusion. Mais cela ne remplace pas une maison de la culture.

³³ [L'embourgeoisement, une source de stress pour les enfants](#), Violaine Ballivy, La Presse, 20 septembre 2019.

L'implantation d'une seconde maison de la culture dans l'arrondissement est souhaitée depuis longtemps, tant par l'Arrondissement Le Sud-Ouest que par les résident.es du quartier. La maison de la culture Marie-Uguay est dans l'ouest de l'arrondissement, et la seconde devrait donc se situer dans l'est. Une proposition a d'ailleurs été analysée il y a deux ans, avec l'opportunité de la greffer au projet d'agrandissement de la bibliothèque Saint-Charles. Ce projet a finalement été écarté suite à des consultations publiques et à l'analyse de l'impact de la construction dans son milieu. Si les participant.e.s se sont à l'époque prononcés en défaveur de l'emplacement proposé pour la maison de la culture, ils n'ont pas pour autant abandonné cette idée !

Plusieurs équipes de l'OPA ont rêvé de l'installer sur le bassin Peel, accessible tant pour les résidents actuels et futurs de Pointe-Saint-Charles, que pour ceux de la Petite-Bourgogne, de Griffintown et du centre-ville. Dans le cadre de notre projet collectif, nous l'avons implantée dans le prolongement de la rue du Centre, en face de l'école secondaire, facilitant ainsi le partage d'équipements institutionnels et scolaires avec l'ensemble de la communauté locale.

Des espaces pour les organismes communautaires et d'économie sociale

Pointe-Saint-Charles peut compter, depuis près de 50 ans, sur un tissu très serré de groupes communautaires, d'entreprises d'économie sociale et de projets collectifs, qui offrent des services essentiels à l'ensemble de la population, particulièrement aux plus démunis. Ce sont de véritables milieux de vie, d'autant plus précieux dans un contexte de gentrification. Plusieurs d'entre eux, à Pointe-Saint-Charles comme dans divers quartiers montréalais, sont confrontés à des défis de taille. L'accès à des locaux abordables devient un vrai casse-tête, avec les reprises par la CSDM de bâtiments excédentaires pour des besoins scolaires, l'augmentation des loyers, ou encore la reprise de locaux par des propriétaires privés.

La situation est critique, notamment pour les groupes communautaires autonomes qui n'auront jamais les moyens de payer un loyer à la hauteur du marché. Cet enjeu est aujourd'hui reconnu par les institutions et les bailleurs de fonds du milieu communautaire. La Ville de Montréal, le milieu de la santé et Centraide sont impliqués avec les Tables de quartier et les regroupements communautaires pour trouver des solutions. Par ailleurs, une initiative immobilière pilotée par Centraide est en cours d'élaboration pour créer de nouveaux outils financiers aidant les groupes qui voudraient se porter acquéreurs de bâtiments.

À Pointe-Saint-Charles, trois initiatives sont en cours pour accueillir des organismes et projets collectifs :

- le 2175 Saint-Patrick, qui accueillera prochainement des organismes en logement et santé mentale devant se reloger de l'édifice excédentaire scolaire de la Maison Saint-Charles et du Nordelec;
- le 1295 Laprairie, projet de maison communautaire regroupant quatre organismes communautaires autonomes devant se relocaliser, vu la reprise de leurs locaux sur la rue du Centre et à la Maison Saint-Charles;

- le Bâtiment 7, projet autogéré ouvert depuis un an, œuvre à créer un lieu commun pour le quartier, où se côtoient épicerie, microbrasserie, ateliers de production et d'artisans, agriculture urbaine auxquels se grefferont une ferme urbaine, un CPE, un pôle de santé alternative.

Ces projets en émergence nécessitent un soutien multiforme de la part de la Ville de Montréal : réserve de terrains, zonage communautaire, réglementations facilitantes, contribution financière, fonds d'infrastructures, exemptions de taxes, support des différents services. L'accès à des locaux institutionnels, comme le Centre Lorne dans Pointe-Saint-Charles, offre par ailleurs une garantie de locaux accessibles pour les organismes.

Dans le nouveau milieu de vie au bassin Peel, de tels espaces communautaires doivent être prévus en amont pour des groupes communautaires, des commerces solidaires à but non lucratif et des organismes s'inscrivant dans l'économie sociale. Les participant.es de l'OPA rêvent notamment d'un marché public à but non lucratif et de convertir le silo de Harrish&Parrish, dont le bail achève en 2024, en espace communautaire. Ils proposent aussi des espaces pour les entreprises d'économie sociale - dont nous avons trois fleurons dans le Sud-Ouest, soit Cuisine Atout, Formétal et Théâtre Paradoxe - à l'intérieur des bâtiments de l'école des métiers afin qu'ils puissent offrir des formations et des parcours d'insertion adaptés aux métiers avoisinants.

Des services de proximité et des commerces abordables

Au fil des années, de nombreux équipements et services de proximité ont été perdus, soit pour fermer à tout jamais, soit pour être délocalisés dans un autre lieu offrant une plus grande clientèle que celle de Pointe-Saint-Charles. Rappelons les pertes sur l'artère de la rue du Centre: une SAQ, un centre de service SAAQ, une caisse Desjardins, sans parler du bureau de poste qui était situé sur la rue Mullins. Pendant ce temps, les commerces de proximité dans le quartier sont de moins en moins abordables dans un contexte de gentrification commerciale. Les commerces installés dans le nouveau milieu de vie devront être à l'usage des travailleuses et des résident.e.s (et non pas destinés à une clientèle de passage), et complémentaires à ceux de la rue Centre. Les équipes de l'OPA ont surtout faire ressortir le besoin de petits commerces de proximités, dans les rez-de-chaussée aux coins des rues, ainsi qu'un marché public pour une offre alimentaire abordable et de proximité, gérée par un organisme communautaire. Également, un café, avec une place publique en bordure du bassin, face à la piscine extérieure !

Des terrains sportifs multiformes et une piscine extérieure

Dans toutes les consultations menées par le comité de suivi de l'OPA sur les enjeux de proximité, un équipement est souligné comme manquant dans la communauté : une piscine extérieure. Aucun site dans le quartier habité de Pointe-Saint-Charles ne pouvant l'accueillir à court terme, le bassin Peel est l'endroit tout indiqué, en bordure du canal, pour y aménager cette infrastructure collective.

Proche de l'école, nous proposons d'implanter des terrains multisports, intérieurs et extérieurs, dédiés au hockey-ball, basketball, volleyball, etc. Polyvalents, ces terrains sont économiques à construire. Idéalement, un OBNL pourrait animer sa gestion, en tant qu'équipement partagé pour les écoles, la population, mais également pour les ligues de Montréal et d'ailleurs. Les terrains extérieurs pourraient d'ailleurs être dédiés à d'autres activités en hiver, notamment du patinage. Une façon écologique, et accessible de favoriser l'activité sportive chez les jeunes et les moins jeunes !

De l'agriculture urbaine sur un toit !

L'augmentation des jardins communautaires et collectifs et des espaces en bacs dédiés à l'agriculture urbaines est une priorité du comité Sécurité alimentaire d'Action-Gardien et de nombreux résident.e.s. Tout prolongement du quartier est une opportunité supplémentaire d'augmenter les occasions de jardinage. Sur les anciens terrains du CN, tant Action-Gardien que le collectif 7 à Nous se sont mobilisés pour que la ville achète un terrain pour y implanter une Fermette urbaine de production et éducative. Sur le bassin Peel, l'agriculture est conçue à différentes échelles, avec notamment la proposition de convertir le toit du stationnement pour le déminéraliser et y pratiquer de l'agriculture urbaine.

En réponse à tous ces besoins et aspirations, nous proposons d'aménager, sur le bassin Peel, un milieu de vie complet, abordable, accessible et écologique, avec une vocation résidentielle à but non lucratif sur les terrains fédéraux de la Société immobilière du Canada et des équipements collectifs sur le reste du site. Des bâtiments avec une mixité d'usage sur les rues Bridge et Mill à la jonction des zones résidentielles ainsi qu'une zone tampon le long des voies ferrées sont prévus afin d'assurer une bonne cohabitation des différents usages. Soulignons que la proposition de connecter le quartier habité au bassin Peel via la rue du Centre, à pied et à vélo, a fait briller bien des yeux et donné tout son sens à prolonger notre milieu de vie vers le secteur Bridge-Bonaventure !

8.4 Une proposition cohérente avec les orientations de l'administration montréalaise

Le projet que nous proposons à la Ville de Montréal s'inscrit pleinement dans les orientations et engagements de Projet Montréal³⁴.

Projet Montréal a en effet fait de l'habitation une de ses priorités, notamment afin de répondre aux besoins des familles et de stopper leur exode vers la banlieue, faute de trouver un logement adéquat et accessible financièrement à Montréal. Cette priorité est aussi mise de l'avant pour répondre aux besoins en habitation de clientèles spécifiques, qu'il s'agisse d'aîné.e.s, d'étudiant.e.s, de personnes autochtones, à risque d'itinérance ou avec des situations de handicap. À l'automne 2018, l'administration de Valérie Plante s'est ainsi engagée à réaliser 12

³⁴ Programme de Projet Montréal, 2017 - <http://www.projetmontreal.org/programme>

000 logements sociaux et abordables en 4 ans, soit 6000 logements sociaux et communautaires et 6000 logements abordables.

Au-delà du logement, Projet Montréal s'engage dans sa plate-forme à « développer des quartiers urbains complets, vivants et dynamiques ». On retrouve ainsi dans cette section (page 29) plusieurs des éléments mis de l'avant par les résident.e.s du quartier dans notre OPA :

- Des bâtiments résidentiels à échelle humaine, dont la hauteur et le gabarit respectent le cadre bâti historique des quartiers, la volonté des arrondissements et les attentes de la population;
- Des espaces verts, des ruelles vertes piétonnes aménagées, des nouveaux parcs et terrains de jeux accessibles;
- Des zones d'emploi permettant l'accès au travail en déplacements actifs;
- Des pôles de commerces et de services de proximité diversifiés, abordables et accessibles à pied, localisés à proximité des transports collectifs et des nouveaux développements résidentiels;
- Un espace public sécuritaire pour tous et toutes par des mesures d'apaisement de la circulation et le réaménagement des intersections;
- Une trame verte urbaine pour relier les quartiers entre eux par des corridors verts, composés de rues et de ruelles végétalisées, aménagées pour la marche et le vélo, ainsi que de parc;
- Des bâtiments durables (efficacité énergétique, énergie renouvelable, récupération...).

Sur le site du bassin Peel, la Ville a une occasion de concrétiser la pleine et entière ambition de son programme électoral. Dans ce cadre, nous demandons à ce que la Ville s'approprie les initiatives proposées dans ce mémoire et porte notre projet collectif en utilisant tous les leviers à sa disposition pour le réaliser. Néanmoins, la réussite de cet exercice de planification urbaine doit passer par un refus catégorique aux promoteurs privés qui cherchent à dicter les règles du jeu en fonction de leurs propres intérêts économiques. D'ailleurs, la plate-forme de Projet Montréal affirme que la Ville doit être « maître d'œuvre du redéveloppement des quelques grands espaces encore disponibles sur son territoire ». Notre concertation ne pourrait être plus en accord avec cette affirmation et nous appelons la Ville à se saisir de cette opportunité pour réaliser ce projet collectif en réponse aux besoins exprimés par la population locale et ceux de la collectivité montréalaise.

– Recommandations 5 – HABITATION ET MILIEU DE VIE

Nous demandons à la Ville de Montréal :

5.1 De soutenir la création d'un milieu de vie inclusif et à échelle humaine sur le site du bassin Peel, inspiré du plan d'ensemble issu de l'Opération populaire d'aménagement ;

5.2 De se prononcer pour que les terrains fédéraux soient réservés pour de logement social et communautaire, et de travailler activement en ce sens, notamment auprès du gouvernement fédéral et la Société immobilière du Canada;

5.3 De contribuer à la création d'une entité pour planifier et développer l'avenir du Bassin Wellington, avec le palier fédéral et les acteurs communautaires, et d'être activement partie prenante de cette entité ;

5.4 De réserver des terrains pour des services institutionnels, notamment une école secondaire et primaire - nous suggérons la propriété de CASILOC (Loto-Québec) - **ainsi qu'une Maison de la culture** au prolongement de la rue du Centre ;

Résumé de nos propositions en habitation et milieu de vie issues de l'OPA, détaillées en pages 14-16 de notre Plan d'ensemble :

- Réaliser environ 1000 logements sociaux et communautaires sur les terrains fédéraux;
- Favoriser un cadre bâti dense tout en assurant une échelle humaine (hauteurs de 3-4 étages, avec certains îlots à 6-8 étages)
- Aménager des espaces de socialisation et de rencontre ;
- Renforcer la trame verte et bleue;
- Développer un réseau de rues partagées, de ruelles et sentiers;
- Limiter la place de l'automobile, avec des rues conçues pour le partage, le verdissement et le transport actif, en limitant le stationnement sur rue ;
- Utiliser une partie du stationnement étagé de Loto Québec pour les résidents et les usagers des équipements collectifs, avec de l'agriculture urbaine sur le toit;
- Favoriser l'agriculture urbaine à différentes échelles;
- Implanter un pôle éducatif et d'équipements partagés : école secondaire, primaire, école des métiers, Maison de la culture, auditorium, cafétéria, dans le prolongement de la rue du Centre ;

- Convertir le silo P&H en usage communautaire avec salle de diffusion ;
- Implanter des commerces de proximité avec une offre alimentaire abordable, dont un marché public 4 saisons;
- Aménager une piscine extérieure dans le bassin Wellington;
- Aménager une bande riveraine élargie de Parc Canada et y renforcer le récréotourisme abordable et accessible ;
- Prolonger le bassin Wellington vers la rue Bridge ;
- Créer un écran végétal entre les rails et les nouveaux bâtiments ;
- Prévoir des bâtiments avec une mixité d'usage sur les rues Bridge et Mill pour une meilleure cohabitation.

Figure 8-1-2 : Carte du milieu de vie au bassin Peel



Pour Action-Gardien - Poddubik Architecte

IX. EMPLOI

Le canal de Lachine a été un haut lieu de production manufacturière, depuis les tous débuts de l'industrialisation. Il a été reconnu dans les années 1940 comme le centre industriel le plus important du Canada avec près de 30 000 emplois manufacturiers. À proximité, les îlots du secteur Bridge-Bonaventure (incluant les trois jetées) ont toujours représenté une place de choix pour l'implantation d'activités industrielles et commerciales, avec leurs grandes superficies et la présence d'importantes infrastructures autoroutières, ferroviaires et portuaires.

Contrairement au corridor du canal de Lachine, Bridge-Bonaventure est encore habité par des industries dont certaines sont implantées depuis la moitié du XIXe siècle ! Plusieurs secteurs industriels ont marqué durablement le secteur, dont les moulins, les distilleries, les abattoirs. Certaines de ces industries sont toujours pleinement actives aujourd'hui, tandis que d'autres ont laissé leur place à d'autres usages, notamment en production artisanale. **Nous avons là une zone de production active, héritée du passé industriel et centrale dans la vie économique actuelle de Montréal.**

Aujourd'hui, selon l'étude en 2015 de Raymond Chabot, dans le secteur de Bride-Bonaventure (incluant les jetées localisées dans l'arrondissement Ville-Marie et le triangle Saint-Patrick), on recense 154 établissements représentant un total de 3 542 emplois, majoritairement dans le secteur du transport et de l'entreposage. Les 15 plus importants employeurs représentent à eux seuls, 67 % du total des emplois de la zone industrielle, soit 2 375 emplois, dont la majorité sont situés dans le secteur Bridge (voir figure 9-1 à la page suivante).

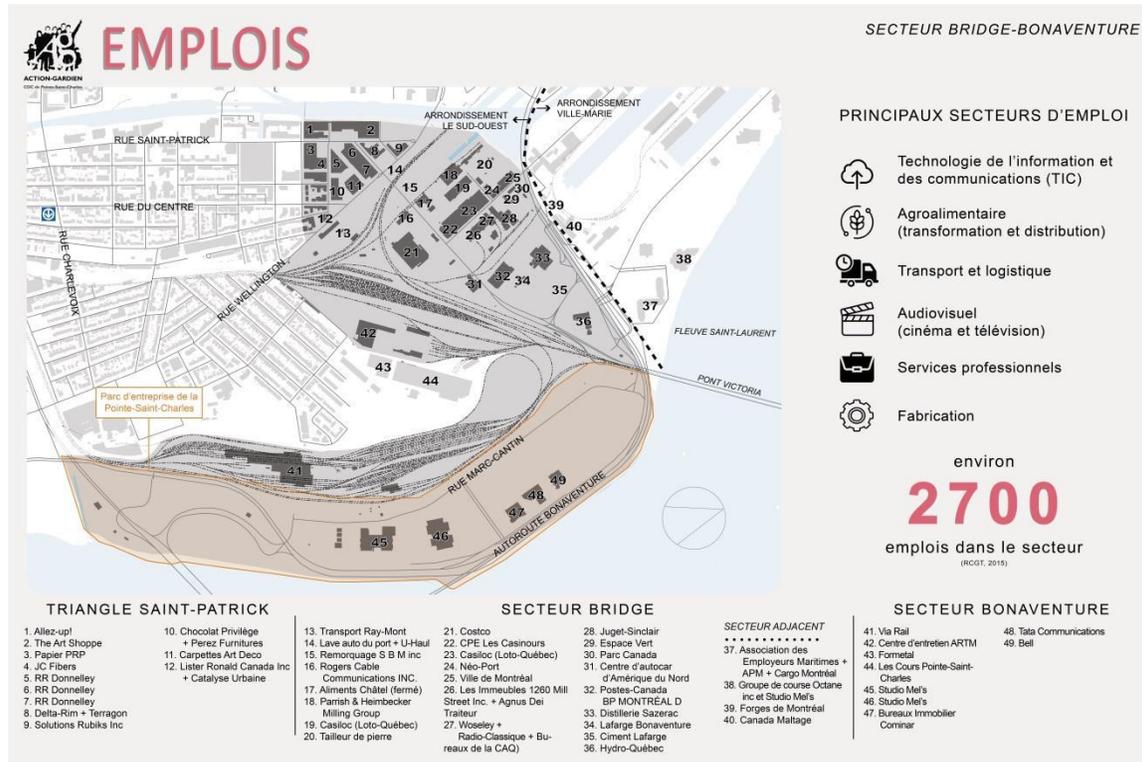
Le secteur industriel de Bridge-Bonaventure est l'un des plus vastes à proximité du centre-ville de Montréal. Et, malgré la présence de nombreuses entreprises, il présente encore un grand potentiel de développement vu la grande quantité d'espaces disponible.

Nous sommes en accord avec l'orientation de l'administration municipale, exprimée de longue date, et réaffirmée dans le document déposé pour consultation, de consolider les activités économiques dans le secteur Bridge-Bonaventure. Nous appelons néanmoins la Ville à mettre plus explicitement la protection et la valorisation des entreprises de production et artisanales existantes au cœur des priorités du renouvellement du secteur, dans le principe #5 du document soumis à consultation.

Pour Action-Gardien, la consolidation de l'emploi devra se faire dans une perspective d'économie circulaire, d'amélioration du cadre de vie des travailleurs et travailleuses et de cohabitation harmonieuse entre les différents usages. Parmi nos propositions, on retrouve notamment la création d'un éco-parc industriel dans le sous-secteur Bonaventure (soit l'actuel Parc d'entreprises de la Pointe-Saint-Charles), le renforcement des usages industriels légers à l'est de la rue Mill, la création d'un corridor artisanal et de production dans l'axe de l'autoroute Bonaventure,

l'implantation d'un pôle d'économie sociale le long de la rue Mill, à la jonction du nouveau milieu résidentiel et du corridor artisanal et le renforcement de la vocation industrielle légère du triangle Montmorency.

Figure 9-1 : Principaux secteurs d'emploi et localisation des entreprises dans Bridge-Bonaventure



Réalisation : Action-Gardien – Olivia Duchesne Raymond

9.1 Préserver les zones d'emploi et empêcher leur érosion au profit du résidentiel

Dans les années 1960, la tendance du développement urbain était de séparer les fonctions : dormir quelque part, travailler ailleurs. À contre-courant, le milieu communautaire de Pointe-Saint-Charles a été un pionnier dans la défense des zones d'emploi en milieu urbain. En 1984, les organismes communautaires du quartier ont fondé le Programme économique de Pointe-Saint-Charles (PEP) qui deviendra quelques années plus tard le Regroupement économique du Sud-Ouest (RÉSO). Durant deux décennies, les membres de la concertation Action-Gardien ont milité pour la consolidation de l'emploi le long du canal de Lachine ou sur les anciens terrains du CN, ainsi que pour le développement de projets d'économie sociale et solidaire. Les questions de développement économique, d'employabilité locale et de saine cohabitation entre les fonctions résidentielles, commerciales et industrielles sont encore au cœur des préoccupations de la communauté locale.

Plutôt que de réserver les pôles d'emploi du secteur primaire (production) et secondaire (transformation) à la banlieue et à la périphérie de la ville, nous croyons au contraire qu'il faut tout faire pour en intégrer dans nos quartiers centraux, et protéger les secteurs d'emplois qui

existent déjà. La pertinence de zones d'emploi et de production en milieu urbain n'est plus à démontrer. Elles permettent de créer des villes et des quartiers complets et diversifiés, où l'on peut vivre et travailler. Les avantages sont évidemment économiques, mais aussi, et surtout sociaux et environnementaux, alors que la proximité entre les lieux d'emploi et de résidence favorise la qualité de vie, les déplacements en transport actif et en commun, la diminution de l'auto-solo et des coûts de transport, le temps de qualité en dehors des heures de travail.

Il faut par contre être extrêmement prudent quand, au nom de la mixité d'usage, on implante du résidentiel dans une zone jusque-là dédiée à l'emploi. La mixité d'usage sans planification ou volonté politique forte amène, comme cela a été le cas de part et d'autre du canal de Lachine et dans le quartier Griffintown, à une pression spéculative et à un abandon progressif de la vocation d'emploi. Rapidement, l'usage résidentiel, bien plus rentable, devient l'usage dominant. Même le maintien d'un zonage exclusivement dédié à l'emploi n'offre pas une garantie à long terme et n'empêche pas la hausse des valeurs foncières, si les intentions politiques laissent entrevoir la possibilité de changement de zonage. Les projets particuliers adoptés les uns après les autres ont pratiquement eu raison de la vocation d'emploi le long du canal à Pointe-Saint-Charles, Saint-Henri, la Petite-Bourgogne et Griffintown.

Il importe donc de protéger les emplois existants dans le secteur Bridge-Bonaventure, alors que les grands projets d'infrastructures et les projets immobiliers annoncés, dont le complexe immobilier sur la Pointe-du-Moulin par Devimco, attendent l'intérêt pour ce secteur. Il est vrai que, nous aussi, nous ouvrons la porte au résidentiel, mais de façon circonscrite et uniquement sous une forme non lucrative sur des terrains publics soustraits à la spéculation.

Par ailleurs, la cohabitation des usages est un autre enjeu de taille. Il suffit d'aller à un conseil d'arrondissement du Sud-Ouest pour entendre les nouveaux résidents des condominiums habitants proches de lieux d'emploi ou le long de voies de camionnage, par exemple sur les rues de la Montagne ou Saint-Patrick, se plaindre des problématiques de bruit, poussière, vibration, etc.

Cela prend une volonté affirmée des acteurs municipaux pour le maintien des zones d'emploi et empêcher la spéculation sur les terrains : zonages exclusifs, périmètres de protection, conditions favorables pour l'exploitation des entreprises existantes et à venir, mesures d'atténuation des nuisances, etc.

9.2 Quelles filières d'avenir ? Emploi et gentrification

Nous invitons la Ville à approfondir la réflexion sur ce que sont les « filières porteuses d'avenir » dont il est mentionné dans le document soumis à consultation. Sans nous prétendre aucunement spécialistes de la question économique, nous avançons tout de même que certaines filières d'emploi sont moins propices que d'autres à la création d'une économie circulaire, et peuvent au contraire contribuer à la gentrification.

Nous croyons qu'il faut davantage miser sur des entreprises de production, qui créent des emplois locaux diversifiés et plus accessibles aux populations locales, plutôt que sur des activités de bureau et de haute technologie. Nous recommandons également de bannir du secteur Bridge-Bonaventure les centres commerciaux, tout en autorisant bien sûr certains commerces de proximité ou complémentaires. Pour ces raisons, nous n'avons pas inclus dans nos propositions l'usage bureau ni commerce dans toute la portion à l'est de la rue Bridge et dans le PEPSC.

Les entreprises de la nouvelle économie, les hubs technologiques, les sièges sociaux et les grands projets récréotouristiques accompagnent souvent l'extension du centre-ville dans les quartiers centraux, et ne contribuent pas forcément à améliorer les conditions de vie des populations moins nanties. Ces entreprises demandent une main-d'œuvre très qualifiée, qui arrive dans les quartiers ouvriers avec un niveau de vie bien supérieur, créant ainsi une pression sur les commerces, café, restaurants, qui ne sont plus abordables pour la population locale.

Certaines des entreprises œuvrent dans des domaines contraires à l'intérêt collectif. Nous avons un exemple récent dans Pointe-Saint-Charles de filière non porteuse d'avenir... Les bureaux montréalais d'Airbnb s'installent dans notre quartier sur les berges du canal de Lachine, dans un nouvel édifice en location, propriété du groupe Mach. Cela permettra d'accueillir 1 000 employés alors que la filiale montréalaise n'en compte actuellement que 350.

Alors qu'on milite depuis des décennies pour le maintien de l'emploi sur les berges du canal, les organismes communautaires du quartier ne se sont clairement pas réjouis de cette arrivée. Ces emplois ont des effets dévastateurs pour les locataires en accélérant la transformation du parc de logement locatif montréalais. Airbnb est une entreprise dont le plan d'affaires consiste à retirer des logements du marché locatif traditionnel pour les louer à des touristes, contribuant ainsi à la rareté des logements et à l'augmentation des prix du loyer dans les quartiers centraux.

Nous invitons la Ville de Montréal à miser, surtout aux alentours de la rue Mill et du corridor sous l'autoroute, sur ce qui fait déjà la force de Bridge-Bonaventure, les activités manufacturières, industrielles et artisanales, le tout en cohérence avec la présence des infrastructures de transport du secteur.

9.3 Formation, embauche locale, économie sociale et solidaire

Pointe-Saint-Charles a de tout temps fourmillé d'initiatives locales novatrices, créatrices d'emploi, ancrées dans la communauté, accessibles à tous et toutes. Ces initiatives sont porteuses de communautés actives et inclusives, et méritent un soutien multiforme de la Ville de Montréal. Les groupes communautaires, les entreprises d'économie sociale et d'insertion, les projets collectifs sont essentiels pour notre communauté. Nous avons récemment un exemple de comment des anciens bâtiments industriels peuvent être converti, avec le projet du Bâtiment 7 visant le recyclage d'un vaste-bâtiment industriel afin d'accueillir une grande diversité d'usages, alliant services de proximité, métiers artisanaux, et bientôt CPE, centre de santé alternative et agriculture urbaine.

Également, pour favoriser l’insertion professionnelle et faciliter l’accès aux emplois de proximité aux résident.e.s du Sud-Ouest, il faut miser sur la formation et des mesures incitatives d’employabilité locale. Selon nous, le moyen le plus pertinent pour renforcer l’embauche locale est d’implanter des écoles de métiers et centres de formations diverses en adéquation avec les besoins en main-d’œuvre des entreprises de production et artisanale. Pour cette raison, nous proposons d’inclure un Centre de formation des métiers près du bassin Peel, sur la rue Mill, et à le développer en partenariat avec les commissions scolaires, le RÉSO, PME Mtl, et les entreprises d’insertion professionnelle du secteur.

9.4 Zone d’emploi à consolider et cohabitation des usages

Le triangle Saint-Patrick (compris entre les rues Saint-Patrick, Wellington et de Montmorency)

Ce triangle présente actuellement une dynamique industrielle bien implantée, avec principalement des entreprises du secteur manufacturier, mais également des services professionnels tels que des architectes ou encore des entreprises de production télévisuelle ou alimentaire. Cette zone sert de tampon entre la zone industrielle et le quartier habité. Ce secteur inclut aussi Ray-Mont Logistics, une entreprise de manutention de conteneurs et de marchandises en vrac située en bordure des voies ferrées du CN et à proximité du Port de Montréal, qui manipule environ 25 000 conteneurs par année (2015, Raymond Chabot). Cette entreprise cherche à déménager à la Cité de la logistique, ce qui laisserait vacant un site de près de 5 hectares à planifier de concert avec la communauté.

Le triangle est actuellement une entrée de quartier peu conviviale et peu sécuritaire, sans piste cyclable adéquate, avec un viaduc du CN peu entretenu et de la congestion due au transit.

Le 3 octobre 2017, le conseil d’arrondissement a adopté son Plan d’intervention spécifique Pointe-Saint-Charles Nord. Dans le document, les terrains actuels de l’entreprise Ray-Mont et le triangle Montmorency (Saint-Patrick) délimité par la rue Wellington, Montmorency et le canal de Lachine sont identifiés comme secteur d’intervention prioritaire d’emploi. L’arrondissement partage deux intentions importantes à l’égard de ce secteur :

- Affirmer la vocation d’emploi existante et de ne pas autoriser de développement résidentiel en maintenant la présence d’entreprises existantes et d’accueillir de nouvelles entreprises compatibles avec les milieux de vie environnants.
- Encourager la présence de petits commerces d’appoint de façon à contribuer à l’attractivité et au dynamisme du secteur, ainsi qu’à la rétention des entreprises et de leurs employés.

Parmi les interventions adoptées, on retrouve la suivante :

- À l'intérieur du territoire d'intervention, ne pas autoriser toute demande de transformation à des fins résidentielles ou de construction de nouvelles unités résidentielles à l'est de la rue de Montmorency et au nord de la rue Saint-Patrick malgré l'affectation du sol « Secteur mixte » au Plan d'urbanisme, pour y favoriser le développement d'emplois et limiter la spéculation immobilière résidentielle.

Nous saluons cette orientation de l'Arrondissement, qui envoie un signal clair en confirmant l'usage du triangle et l'intention de protéger la zone d'emploi de la spéculation. Cette orientation devra tenir le fort même si l'affectation au Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal prévoit un secteur mixte.

Devimco détiendrait des options d'achat sur le site de Transport Ray-mont, tandis que Brocolini détient un terrain juste à l'angle de Bridge et Wellington, et le groupe Mach au nord de Saint-Patrick. Ces promoteurs peuvent développer des projets industriels, de bureaux ou commerciaux... ou dormir sur leur terrain le temps qu'un usage résidentiel ne leur soit accordé. Nous sommes d'avis que l'affectation au sol devra être modifiée lors de la révision du prochain plan d'urbanisme, pour une concordance entre le plan et les orientations de l'Arrondissement.

Nous croyons également que, si rien n'est fait pour attirer les entreprises et créer des conditions favorables à leur intégration (amélioration du cadre de vie, de l'accessibilité, etc.), les terrains et bâtiments vacants ou sous-occupés le resteront.

Lors de la planification Nord Pointe-Saint-Charles, un comité de travail était prévu pour œuvrer à la consolidation de l'emploi dans le triangle. Ce comité, regroupant acteurs économiques, publics, économie sociale et communautaires, devrait être élargi à l'ensemble de la zone Bridge-Bonaventure et inclure les entreprises déjà existantes.

La zone industrielle du secteur Bridge et des trois jetées

L'activité industrielle de ce secteur est fortement influencée par la présence du Port de Montréal et des voies ferrées. Certains des silos sont abandonnés, comme le fameux Silo n.5, mais la majorité sont encore en activité. La Minoterie ADM produit des farines (plus de 900 tonnes métriques de farine quotidiennement dans ses trois moulins³⁵ !), avec son enseigne reconnaissable entre toutes « Farine Five Roses ». La Canada Maltage, usine de transformation de l'orge, avec ses 45 silos et sa malterie en activité depuis 1969, est l'une des plus importantes du Canada. Enfin la Parrish & Heimbecker, usine de production de farine, sera en activité jusqu'à la fin de son bail avec la SIC, en 2025. La distillerie Sazerac, installée dans le seul bâtiment rescapé de Goose Village, est aujourd'hui en pleine expansion.

³⁵ Les données sur les entreprises sont issues du guide de la Société d'histoire de la Pointe-Saint-Charles Nicolas Hugo Chébin — Bridge-Bonaventure, La Pointe industrielle, un secteur à reconnecter — 2019

Les métiers traditionnels occupent une place de choix dans ce secteur, avec la mise en valeur et la transmission des savoirs. Les Forges de Montréal, installées dans l'ancienne station de pompage depuis 2002, donnent des formations aux métiers de la ferronnerie d'art et de la forge, tandis qu'Espace verre, situé dans l'ancienne caserne de pompier, est un OBNL qui donne des ateliers de soufflage de verre.

On y retrouve également le supermarché Costco, et des entreprises gouvernementales, telles que Loto-Québec, l'un des plus gros employeurs de ce secteur, ou encore Postes-Canada et Hydro-Québec y ont des installations. Châtel, la dernière entreprise du secteur du commerce de bétail, des abattoirs et de la transformation de la viande, vient de fermer ses portes pour déménager à Laval.

Nous sommes particulièrement soucieux de la mise en place de conditions permettant de protéger, soutenir et consolider la zone de production industrielle et artisanale à l'est de la rue Mill et dans le corridor de l'autoroute Bonaventure. Nous avons été attentifs, dans l'insertion du tissu résidentiel proposé sur le bassin Peel, à créer une zone tampon et à proposer des usages favorisant la meilleure cohabitation possible. Nous avons proposé une dimension éducative, avec une école des métiers et un écomusée pour mettre en valeurs les métiers traditionnels du secteur. Nous avons insisté sur la nécessité de maintenir un réseau dédié de camionnage, notamment sur la rue Mill et Bridge. Et nous sommes motivés à améliorer encore cette cohabitation si des préoccupations étaient exprimées par les entreprises locales quant à notre proposition de milieu de vie.

L'insertion du complexe immobilier sur la Pointe-du-Moulin n'arrive pas dans un secteur industriel moribond et promis à disparaître, mais dans une zone industrielle extrêmement active, notamment à l'est de la rue Bridge, et qui génère un fort volume de camionnage et des nuisances sonores, avec un port en activité. Nous appelons la Ville à tenir compte du rayon de protection nécessaire (à évaluer avec les entreprises) pour ne pas nuire aux industries existantes, et ne pas entraîner de conflits d'usages à l'avenir. Nous avons présenté dans la section environnement différentes mesures pour règlementer et inciter les entreprises à limiter les nuisances liées au bruit, vibrations, poussières, émanations.

Le Parc des entreprises de la Pointe-Saint-Charles (PEPSC)

Les principaux occupants sont Via-Rail Canada et son centre de maintenance de trains, des entreprises de communications (Bell Mobilité, TATA Communication, Cominar) et les studios Mel's Cité du Cinéma. Le parc est enclavé, entre l'autoroute Bonaventure et les voies ferrées de Via-Rail et du CN, et prochainement par la ligne du REM sur l'emprise de Marc-Cantin. Il est très difficile d'y accéder en transport actif, seule une ligne d'autobus, la 74, dessert ce secteur et son service est de faible qualité. Le secteur inclut également un accès pour les camions vers la zone industrielle du groupe Mach sur les anciens terrains du CN, « les Cours Pointe-Saint-Charles ».

Le PEPSC fait dur... Ancien dépotoir municipal, stationnement géant durant l'Expo 67, et même aéroport pendant quelques années fermé pour cause d'émanations toxiques en provenance des sols contaminés. Depuis son achat par la Ville de Montréal en 1998, quelques entreprises s'y sont installées, mais nous sommes encore loin de l'idée du Centre de recherche exprimé alors par la Ville à cette époque. D'ailleurs, plusieurs terrains y sont encore vacants, certainement en raison des faibles conditions d'attraction, de la contamination, de l'enclavement.

Le PEPSC a besoin d'amour ! Il ne pourra se déployer s'il reste enclavé entre des rails et un boulevard urbain. Nous avons longuement présenté dans la section transport notre proposition de déplacer le boulevard sur l'emprise Marc-Cantin pour libérer les berges. Cela permettrait de concentrer les fractures urbaines et de déployer le parc industriel vers les berges. Quoi de mieux pour y aménager un cadre de vie agréable et accessible pour les travailleurs et travailleuses ? Lors de l'OPA, toutes les équipes ont parlé de diversifier les usages, dans une perspective d'écoparc industriel, que nous détaillons dans nos recommandations. Un tel déploiement du PEPSC pourrait d'ailleurs justifier une station de REM, afin de desservir l'ensemble de la zone d'emploi (Via-Rail, Cours Pointe-Saint-Charles, écoparc industriel).

– Recommandations 6 – EMPLOI

Nous demandons à la Ville :

6.1 D'indiquer plus explicitement, dans le principe 5, la protection et la valorisation des entreprises de production et artisanales existantes au cœur du renouvellement du secteur et de définir ce qu'elle entend par « filière porteuse »;

6.2 D'ajouter le développement de l'économie sociale et solidaire comme moyen de développer des services et commerces de proximité à but non lucratif et abordables.

6.3 De mettre en place des conditions propices au maintien et au développement des secteurs d'emploi, notamment :

- Mettre sur pied et animer un comité regroupant les entreprises du secteur, les acteurs économiques, publics, économie sociale et communautaires, dédié à la consolidation de l'emploi dans le secteur Bridge-Bonaventure, incluant les jetées;
- Protéger les terrains de la spéculation afin d'éviter l'érosion progressive des zones d'emploi au profit du développement résidentiel, notamment par des zonages exclusifs dans certaines zones d'emploi qui empêchent les plein-droits aux promoteurs;

- Instaurer, avant tout changement de vocation à proximité des industries, des périmètres de protection à évaluer avec les entreprises existantes, ainsi qu'un plan de camionnage, vers les zones d'emploi ;
- Attirer des entreprises qui ne contribuent pas à la gentrification ;
- Favoriser, par un zonage et un règlement des usages permis, les industries de production (industrie, manufacture, artisanat) plutôt que les usages bureau ;
- Interdire les centres commerciaux tout en permettant des commerces complémentaires dans certaines zones ;
- Favoriser l'embauche locale, la formation, les ententes d'employabilité ;
- Planter un centre des métiers en adéquation avec les entreprises existantes ;
- Renforcer le soutien au démarrage et à la consolidation des projets communautaires et d'économie sociale et solidaire.

Résumé de nos propositions sur l'emploi issues de l'OPA, détaillées en pages 18-19 de notre Plan d'ensemble :

- Consolider les usages industriels dans le Parc d'entreprises de la Pointe-Saint-Charles et aménager celui-ci selon les principes d'un **écoparc industriel**;
- Renforcer les usages **industriels légers et de production artisanale** dans le secteur Bridge à l'est de la rue Mill, en lien avec la zone industrielle plus lourde déjà existante;
- Créer une identité propre à ce secteur avec **un corridor artisanal et de production** dans l'axe au sol de l'actuelle autoroute Bonaventure, jusqu'au canal en face du triangle Saint-Patrick et y animer une fonction éducative et touristique incluant l'aménagement d'un écomusée ;
- Dans le futur milieu de vie au bassin Peel, développer une offre de services, d'équipements collectifs et de commerces abordables, en favorisant l'économie sociale et solidaire;
- Renforcer la vocation d'emploi du triangle Saint-Patrick/Montmorency déjà bien implantée (industriel léger, bureau, production alimentaire, commerces complémentaires), selon les orientations adoptées par l'Arrondissement lors de la Planification Nord Pointe-Saint-Charles ;
 - En cas de déménagement Transport Ray-mont, organiser une consultation spécifique sur ce terrain avant d'autoriser tout changement d'usage.

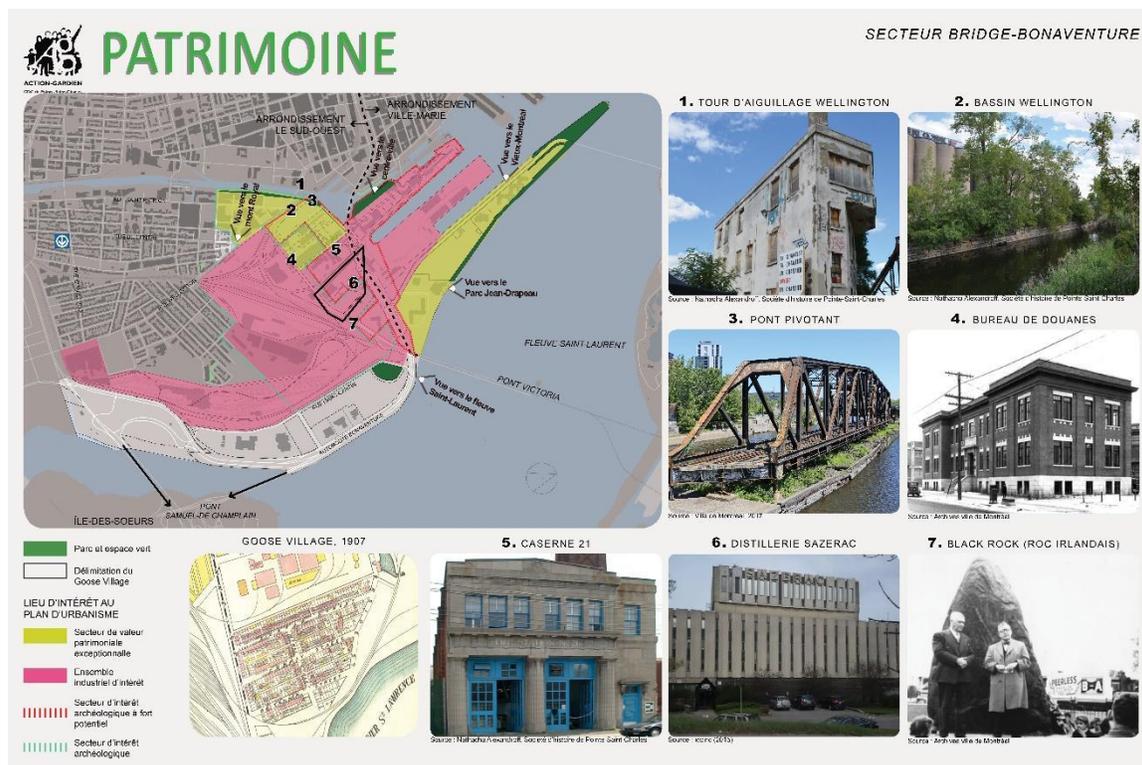
X. PATRIMOINE

Le secteur Bridge-Bonaventure possède un patrimoine bâti, historique, naturel et paysager distinctif. Pour les citoyens et les citoyennes de Pointe-Saint-Charles, ce secteur est également identitaire, avec la présence d'une population d'origine irlandaise importante et de l'ancien milieu de vie maintenant détruit de Goose Village. Ce secteur ayant connu de nombreux bouleversements, de constructions en démolitions, sans respect aucun pour les populations résidentes, il est maintenant nécessaire de reconnaître, préserver et mettre en valeur ce patrimoine comme l'un des vecteurs de son redéveloppement : campements autochtones, Black Rock (Roche noire), Goose Village, pont Victoria, icônes industrielles et bâtiments patrimoniaux. Ce patrimoine est d'une telle richesse qu'il devra inspirer l'avenir !

10.1 Un quartier ouvrier, un lien à reconnecter

Témoins de l'importante histoire industrielle, le secteur Bridge regorge de sites et de bâtiments patrimoniaux et architecturaux, reconnus officiellement par le gouvernement du Canada ou du Québec, ou encore reconnus comme site de valeur exceptionnelle au Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération montréalaise ou au Plan d'urbanisme de la Ville. Certains bâtiments sont également jugés patrimoniaux par la population du quartier.

Figure 10-1 : Carte de localisation des infrastructures, bâtiments et sites patrimoniaux dans Bridge-Bonaventure



Ces bâtiments et sites sont les témoins du passé industriel et des activités maritimes ou ferroviaires : canal de Lachine, bassin Wellington, pont pivotant du Port surplombant le canal, quai Bickerdike, Pointe-du-Moulin-à-Vent. Le secteur est aussi marqué par des événements marquants, tels que la construction du pont Victoria, à l'époque le plus long pont ferroviaire au monde, et l'Exposition universelle de 1967, avec l'aménagement de la Cité du havre et Habitat 67.

Le secteur Bridge abrite le cimetière des victimes du typhus, environ 6000 Irlandais, morts en quarantaine dans les baraques, et dont l'épidémie fut commémorée par le monument de la Black Rock. Il abrite également le seul bâtiment rescapé du quartier disparu de Goose Village, aujourd'hui occupé par la distillerie Sazerac. Lorsque la Ville de Montréal a procédé à la démolition de 330 logements jugés insalubres, cela a forcé l'exode de près de 1400 personnes, et fait disparaître un milieu de vie centenaire. La rupture avec le reste du quartier a été brutale.

Cette histoire ouvrière a un fort écho auprès de la population du quartier : une main-d'œuvre bon marché pour les entreprises puis laissée à elle-même quand les entreprises ferment, une administration qui décide de raser un village pour laisser place à un grand projet éphémère (l'Autostade dans ce cas). À Gosse Village, à l'image du reste de Pointe-Saint-Charles, la population était de diverses origines : italienne, irlandaise, canadienne-française, polonaise, ukrainienne et anglaise. Les résident.e.s se souviennent de l'école, du dépanneur, du Boy's club... Tant le parc commémoratif des Irlandais que la création d'un nouveau milieu de vie pour la population du quartier soulèvent l'adhésion dans Pointe-Saint-Charles. L'ouverture de la rue du Centre pour connecter à nouveau ces deux secteurs du quartier est un geste fort !

La présence aujourd'hui d'industries plus que centenaires est un fait marquant du secteur, avec les minoteries et silos, les distilleries, fortement liées aux infrastructures de transport maritime et ferroviaire du secteur. L'héritage industriel de Bridge-Bonaventure peut donc être commémoré à partir d'industries pleinement actives, et qui contribuent au renouvellement du secteur. Leur présence doit être protégée et valorisée !

La transmission des savoirs et des pratiques de productions artisanales, anciennes et réinventées, permet également de valoriser le patrimoine immatériel. Bravo à la Ville de Montréal qui vient de reconnaître la forge traditionnelle comme élément du patrimoine culturel immatériel montréalais.

Pour ces raisons, nous adhérons pleinement au projet de Centre des artisans et des métiers proposés par les entreprises de production du secteur, que nous proposons d'insérer dans un corridor en mettant en valeur le patrimoine bâti et les usages industriels historiques du secteur, avec des fonctions éducatives et muséales.

10.2 Vue et paysages

Du secteur Bridge, on a des vues et perspectives imprenables sur le centre-ville, la Cité-du-Havre, le Vieux-Montréal, le parc Jean-Drapeau, le fleuve Saint-Laurent, le canal de Lachine, les silos, les infrastructures industrielles et le Mont-Royal. L'enseigne Farine Five Roses, l'élévateur à grains no 5 et ses silos, Habitat 67 et le pont Victoria, font partie des emblèmes du secteur, et doivent être protégés.

Le futur parc commémoratif des Irlandais marquera l'entrée de ville à partir du pont Victoria. Alors que la Ville de Montréal met beaucoup d'émphase pour la mise en valeur des entrées de ville, nous nous permettons de souligner que l'implantation d'une station de transformation électrique en surface n'est pas à la hauteur des ambitions de la Ville. Est-il trop tard pour revoir cette installation afin d'assurer une meilleure intégration paysagère du bâtiment et limiter son impact visuel sur l'entrée de ville ?

Dans le secteur Bonaventure, on retrouve peu de patrimoine bâti, puisque le sol est constitué de remblais consécutifs pour accueillir les stationnements de l'Autoparc pour l'Expo 67 et l'autoroute. Par contre, il offre des vues panoramiques remarquables sur le fleuve Saint-Laurent notamment entre le pont Samuel-De Champlain et le pont Victoria. L'absence de bâtiment en hauteur dans le sous-secteur Bonaventure permet de dégager des vues vers le fleuve depuis le centre-ville et le belvédère du mont Royal. Sinon, le paysage est surtout marqué par des coupures visuelles et physiques importantes : infrastructures autoroutières et ferroviaires et deux lignes aériennes de transport d'énergie.

– Recommandations 7 – PATRIMOINE

Nous recommandons à la Ville de Montréal :

7.1 De renforcer le principe #1 (*composantes patrimoniales et paysagères mises en valeur*) **avec les propositions suivantes :**

- **protéger les vues et les paysages en interdisant les développements de tours en hauteur** dans le secteur ;
- **créer sur Bridge-Bonaventure un parcours patrimonial, avec des panneaux d'interprétations** réalisés à partir du riche et émouvant guide de la Société d'histoire de Pointe-Saint-Charles, afin de favoriser la mémoire collective et de reconnecter le passé avec l'avenir de Bridge-Bonaventure ;

7.2 De renforcer le principe #2 (*Parcours d'entrées de ville mis en scène*) avec les propositions suivantes :

- **d'ajouter la notion d'entrées de quartier** (et pas seulement d'entrée de ville) en mettant en valeur son identité particulière
- **de faire du parc commémoratif aux Irlandais un point significatif de l'entrée de ville**, à partir du pont Victoria, **et de réaménager la rue Bridge**, entre la rue Wellington et la rue des Irlandais, comme une rue desservant le secteur (zone d'emploi, fleuve, milieu de vie);
- **de travailler avec Hydro-Québec pour modifier, pendant qu'il est encore temps, la nouvelle installation prévue pour le Poste Viger 2** afin de réduire l'impact visuel du bâtiment, en s'inspirant du poste de Lorimier dans le quartier Centre-Sud à Montréal.

Résumé de nos propositions en patrimoine issues de l'OPA, détaillées en pages 20-21 de notre Plan d'ensemble :

- Protéger, mettre en valeur et possiblement reconverter les bâtiments classés et ceux jugés patrimoniaux par les citoyennes et citoyens du quartier et de Montréal ;
- Mettre en valeur le pont tournant en le convertissant en accès piétonnier et cyclable pour traverser le canal de Lachine ;
- Mettre en valeur la Black Rock en la connectant au bassin Peel et aux berges du fleuve par l'implantation d'une trame verte en continuité avec le parc commémoratif projeté ;
- Mettre en valeur les vues vers le Centre-ville, le canal de Lachine, le fleuve Saint-Laurent et le paysage industriel environnant
- Créer un parcours patrimonial et culturel afin de sensibiliser le public au patrimoine et favoriser la mémoire collective.
- Agrandir et aménager le bassin Wellington en dégageant les berges et en excavant une autre partie de l'ancien tracé afin de rappeler les dimensions originales.
- Commémorer la présence de Goose Village par le rappel du nom de certaines rues et reprendre des éléments architecturaux tels que les revêtements de bâtiments ;
- Mettre en valeur l'identité de Pointe-Saint-Charles par le rappel d'éléments architecturaux du quartier.

XI. PARCS, ESPACES VERTS ET ACCÈS AUX BERGES

L'aménagement de parcs et d'espaces verts est une priorité du comité de suivi de la première Opération populaire d'aménagement (OPA) dans le quartier habité de Pointe-Saint-Charles. Depuis 2003, la communauté est soucieuse d'augmenter les espaces verdis dans le quartier habité et cette dynamique est encore présente aujourd'hui pour le milieu de vie du secteur Bridge-Bonaventure.

L'accès et l'appropriation publique des berges du canal de Lachine et du fleuve Saint-Laurent par les résident.e.s du quartier et l'ensemble des Montréalais.e.s sont une priorité locale depuis plusieurs années maintenant. D'ailleurs, cette vision avait été exprimée lors des consultations de l'OCPM sur la Stratégie centre-ville de l'ancienne administration Coderre. La réhabilitation du secteur doit garantir des aménagements inclusifs, des initiatives de verdissement et de conservation des espaces de biodiversité ainsi que des accès en transport actif à ces étendues bleues au rayonnement métropolitain, et ce à partir du quartier habité de Pointe-Saint-Charles et des quartiers avoisinants. En ce sens, la reconfiguration des infrastructures de transport est une occasion unique de redonner le fleuve à Pointe-Saint-Charles !

11.1 Accès au fleuve Saint-Laurent

Faut-il se le rappeler ? Au début du 19e siècle, les berges du fleuve Saint-Laurent débutaient dans la cour arrière de la Maison Saint-Gabriel et celles-ci se sont éloignées au fur et à mesure qu'on a construit des obstacles empêchant de s'y rendre : différentes phases de remblais, construction des voies ferrées, dépotoir municipal, stationnement pour l'Expo 67 et construction de l'autoroute Bonaventure ainsi que de nombreux accès routiers du Parc d'entreprises. Il est grand temps de redonner à la communauté ce qu'elle a perdu il y a de si nombreuses années et de réparer les torts causés en termes de la réduction de la qualité de vie pour les résident.e.s du quartier habité.

L'aménagement d'un parc linéaire le long des berges du fleuve Saint-Laurent — entre le pont Victoria et le pont de L'Île-des-Soeurs — doit permettre d'accroître l'étendue de la trame verte et bleue du secteur tout en favorisant l'accès pour la population des milieux environnants. Cet accès passe par une optimisation des infrastructures routières existantes et l'aménagement des terrains vacants en bordure du fleuve afin d'y créer un nouveau parcours riche en histoire, en sensations et en paysages, incluant des vues absolument saisissantes sur le fleuve. Le chemin pour se rendre vers le fleuve pourrait être aussi captivant que la vue sur le fleuve en elle-même !

Par ailleurs, ce nouvel accès au fleuve doit être sain dans la mesure où la décontamination du secteur fasse partie intégrante du projet d'ensemble. Au lieu de voir cette étape comme une entrave au développement, il s'agirait, au contraire, d'une opportunité à saisir pour instruire le

public sur la décontamination ayant lieu et sur les enjeux environnementaux connexes en abordant ces questions de front. Par ailleurs, la qualité de l'air et les nuisances sonores dans un parc situé entre les ponts Victoria et Samuel-De Champlain, et bordé par l'autoroute Bonaventure, est aussi une question préoccupante pour les résident.e.s du quartier. Il ne fait aucun doute qu'on pourrait rentabiliser le parc linéaire comme un lieu de transit pour les gens en transport actif, mais est-ce possible d'en faire un véritable lieu de détente et de contemplation en l'intégrant au projet de réaménagement de l'autoroute Bonaventure proposé par la PJCCI ?

Notre concertation croit avec fermeté que nous sommes capables de mieux et, en ce sens, le projet d'aménagement d'un parc linéaire en bordure du fleuve nous apparaît inlassablement lié au projet de réaménagement de l'autoroute Bonaventure. Nous devons faire mieux et en tenant compte des différentes possibilités qui s'offrent à nous plutôt qu'en se renfermant sur l'option la moins coûteuse et celle qui ne prend en compte que son emprise existante. La planification d'un parc linéaire en bordure du fleuve doit absolument prendre en compte l'ensemble du milieu environnant et s'insérer dans une vision globale de réaménagement des accès aux berges.

Parlant d'accès au fleuve, il nous apparaît primordial qu'un accès à partir du quartier habité soit inclus dans tout projet d'aménagement des berges. La possibilité que la Pointe soit, une fois de plus, oubliée et contournée est bien réelle pour les résident.e.s du quartier et constitue une situation inacceptable. Notre concertation porte la proposition d'aménager une passerelle piétonne et cyclable, à partir du parc Marguerite-Bourgeoys, au-dessus des voies du CN et du boulevard Gaétan-Laberge pour se déposer directement dans le nouveau parc urbain aménagé par la Ville de Montréal (en collaboration avec le gouvernement fédéral) en bordure du fleuve Saint-Laurent.

Cette passerelle serait d'une largeur entre 4 m et 6 m pour permettre une meilleure cohabitation entre les différents types d'usagers utilisant la passerelle pour se rendre au fleuve. Elle serait d'une longueur de près de 240 m et d'une hauteur d'un minimum de 7,5 m afin de permettre une traversée sécuritaire des infrastructures de transport se situant à l'extrémité du quartier habité. De plus, elle serait verdie de façon importante afin d'éviter des désagréments durant les périodes de chaleur accablante et illuminée le soir, au niveau du piéton, afin d'accroître la sécurité des personnes qui l'empruntent tout en créant une ambiance plus agréable pour des déplacements nocturnes.

Figure 11-1 : Proposition préliminaire pour l'aménagement d'un accès au fleuve à partir de Pointe-Saint-Charles



Source : Kholoud Lakehal, Mylène Lamarche et Solange Pena Fonseca (réalisation grâce à un partenariat avec des étudiantes en urbanisme de l'UdeM en 2018).

Dans le cadre de ce nouvel aménagement, nous appelons les acteurs publics et parapublics, de toutes les échelles gouvernementales, à contribuer financièrement à l'implantation de cette passerelle citoyenne. Autrement, tout comme la Ville de Montréal, nous sommes d'accord que la rue Bridge pourrait jouer un rôle plus important dans l'accès aux lieux d'intérêt et de destination publique, dont le parc commémoratif aux Irlandais et les berges du fleuve Saint-Laurent. D'ailleurs, lors de l'OPA sur les anciens terrains du CN en 2007, les participant.e.s ont aussi rêvé à des accès au fleuve à partir de la rue Ash et à partir du Bâtiment 7 pour créer de multiples points permettant de s'y rendre. Néanmoins, nous insistons que le tout premier accès à être aménagé à partir du quartier habité doit absolument être celui liant le parc Marguerite-Bourgeoys à la rive du fleuve!

11.2 Accès aux berges du canal de Lachine

Depuis la réouverture du canal de Lachine en 2002, dans l'optique d'y accorder une nouvelle vocation récréotouristique, les projets immobiliers ne cessent de pleuvoir le long des berges, attirant avec eux une nouvelle population plus aisée. Ces projets font résolument dos au reste du quartier de Pointe-Saint-Charles, ainsi que ceux des autres quartiers dans le Grand Sud-Ouest, et nul n'est plus représentatif de cette dynamique que le *branding* territorial qu'on souhaite instaurer pour ce nouveau milieu qu'on nomme dorénavant les quartiers du Canal³⁶.

³⁶ Selon le nom emprunté par la Société de développement commercial (SDC) du secteur et largement employé par divers promoteurs immobiliers pour vendre leurs projets auprès de la population montréalaise soucieuse de s'installer dans un quartier en pleine transformation. Voir le site web de la SDC à l'adresse suivante: <http://lesquartiersducanal.com/>

L'enjeu principal avec cette déclinaison, et la construction de projets immobiliers sur le bord du canal, est le sentiment de dépossession vécue par la population traditionnelle de ces anciens quartiers ouvriers. Les abords du canal de Lachine ne sont plus un lieu public accessible pour tous, car la privatisation des berges est bien réelle et dénoncée fréquemment par les gens du quartier. Les berges sont vues comme des espaces aménagés pour les gens habitant une unité de condominium devant le canal et pour les touristes provenant de l'extérieur des quartiers environnants. Cette impression est multipliée par le fait que les syndicats de copropriétaires installent des panneaux d'avertissements, sur les abords du canal de Lachine, expliquant qu'il s'agit d'un espace privatif et d'une propriété privée.

Figure 11-2 : Exemple de panneau d'avertissement indiquant une propriété privée



De plus, certains syndicats de copropriétaires négocient des ententes avec Parcs Canada afin d'y aménager des quais privés (et cadencés) permettant un accès privilégié à l'eau du canal de Lachine (voir figure 11-3 à la page suivante).

Ces tentatives de privatisation des berges du canal de Lachine sont totalement inacceptables et doivent faire l'objet d'une virulente contestation de la communauté locale afin que non seulement on empêche que ça se reproduise, mais qu'on retire ces signes de la gentrification du quartier. Ces réflexions sont directement transposables avec l'inquiétude citoyenne qui règne face au développement d'un milieu de vie au bassin Peel. Est-ce encore l'intention des promoteurs immobiliers — de pair avec les autorités publiques — de privatiser une partie des berges du canal de Lachine au profit d'un développement immobilier de luxe n'ayant pratiquement aucun lien avec le milieu environnant de Pointe-Saint-Charles ? Notre concertation

s'oppose catégoriquement à ce type de développement et nous revendiquons activement un élargissement de la bande verte et des berges du canal de Lachine afin d'y créer un véritable lieu de détente inclusif et accessible pour l'ensemble de la population montréalaise, particulièrement pour celles se situant à proximité dans le quartier de la Pointe-Saint-Charles.

Figure 11-3 : Action-pirate organisée contre les quais privés et la privatisation des berges du canal de Lachine (juin 2018)



Dans notre proposition d'un milieu de vie au bassin Peel, nous avons été attentifs à ne pas créer un effet de « mur de bâtiments », et à bien délimiter les espaces publics des espaces privés des coopératives. Nous croyons qu'il est important de suivre ces paramètres dans tout projet de développement aux abords des berges du canal de Lachine et d'éviter de répéter ces erreurs commises dans le passé.

11.3 Aménagement de nouveaux parcs et espaces verts

Selon le dernier Plan directeur des parcs et espaces verts de l'Arrondissement Le Sud-Ouest, le quartier de Pointe-Saint-Charles a un déficit de parcs et d'espaces verts avec un ratio de 1,64 ha/1000 habitants³⁷ ce qui est très loin de la cible de 4,0 ha/1000 habitants recommandée par la littérature scientifique. Pourtant, le Plan stratégique de développement durable de la collectivité montréalaise identifie clairement l'augmentation de la superficie des parcs et espaces verts sur le territoire de la ville comme l'un des principaux indicateurs contribuant à la qualité des milieux de vie résidentiels³⁸. Dans ce contexte, il nous apparaît évident que des efforts supplémentaires doivent être mis en œuvre pour accélérer la construction de nouveaux parcs et assurer la préservation des milieux végétalisés environnants.

L'aménagement futur du parc commémoratif aux Irlandais (près de la Black Rock) devrait permettre d'augmenter la part des espaces verts dans le secteur Bridge-Bonaventure. De façon plus significative, l'aménagement d'un nouveau parc de détente, aux abords des berges du fleuve Saint-Laurent et à la sortie de la passerelle Marguerite-Bourgeoys, devrait également contribuer à augmenter ce ratio en créant le plus grand parc du secteur au bénéfice des résident.e.s de Pointe-Saint-Charles. Par ailleurs, l'agrandissement des espaces publics aux abords des berges du canal de Lachine et du fleuve Saint-Laurent permettront également d'accroître les superficies d'espaces verts dans le quartier. En ce qui concerne notre milieu de vie au bassin Peel, nous ne proposons pas l'aménagement d'un grand parc, mais plutôt un réseau d'espaces publics et verdis, reliés entre eux par des sentiers accessibles en transport actif, incluant le verdissement le long de l'axe de la rue du Centre.

Notre concertation propose également un large corridor de verdure et de biodiversité permettant de lier le canal de Lachine et le bassin Wellington élargi, au parc linéaire le long du fleuve Saint-Laurent et, finalement, à ce nouveau parc de détente situé à l'extrémité ouest du quartier. Ce corridor permettrait d'augmenter considérablement les mesures de verdissement dans un secteur qui en a grand besoin dû à la forte minéralisation des infrastructures routières et des espaces vacants présents à proximité. Ainsi, en accord avec l'énoncé du principe #4 de mise en valeur par la Ville de Montréal (*la mise en réseau des espaces publics et des lieux emblématiques soutenue par une trame verte*), cette nouvelle trame « permettra aussi de créer des corridors naturalisés participant à la réduction des îlots de chaleur et à la gestion écologique des eaux de pluie » (page 29).

³⁷ Vous pouvez consulter le Plan directeur des parcs et espaces verts (2019-2024) en ligne à l'adresse suivante: <http://www1.ville.montreal.qc.ca/CartesInteractives/sud-ouest/PDPEV/Accueil.html>

³⁸ Vous pouvez consulter le Plan stratégique de développement durable (2016-2020) en ligne à l'adresse suivante: https://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/d_durable_fr/media/documents/plan_montreal_durable_2016_2020.pdf

– Recommandations 8 – PARCS ET ACCÈS AUX BERGES

Nous recommandons à la Ville de Montréal :

8.1 D’obtenir de Parcs Canada un élargissement de la bande riveraine du canal de Lachine aux abords du bassin Peel afin de renforcer l’accès aux berges et leur appropriation par la population locale ;

8.2 D’aménager un parc linéaire entre les ponts Victoria et Samuel-De Champlain en y incluant une passerelle piétonne et cyclable à partir du parc Marguerite-Bourgeoys.

Résumé de nos propositions en parcs et accès aux berges issues de l’OPA, détaillées à la page 22 de notre Plan d’ensemble :

- Poursuivre le travail de décontamination des berges;
- Aménager un parc-urbain de détente en bordure de la passerelle et en front de fleuve;
- Excaver le bassin Wellington jusqu’à la rue Bridge;
- Créer une nouvelle trame verte qui relie le quartier habité de Pointe-Saint-Charles, le futur milieu de vie du bassin Peel, les berges du canal de Lachine et du fleuve Saint-Laurent en passant par le futur parc commémoratif aux Irlandais ;
- Faire du parc commémoratif aux Irlandais, le point significatif de l’entrée de ville.

CONCLUSION

Tout au long de ce mémoire, nous avons voulu démontrer la capacité d'une communauté à se retrouver les manches et à développer des propositions inspirantes pour le secteur Bridge-Bonaventure. Grâce à notre démarche citoyenne de l'Opération populaire d'aménagement (OPA) et à la participation importante de plus d'une centaine de résident.e.s diversifiés du quartier, sans compter les nombreux organismes communautaires de Pointe-Saint-Charles qui ont été mis à contribution, nous avons réussi à développer un projet collectif en réponse aux besoins locaux, qui rejoint le plus largement possible la communauté.

Pour notre concertation, il est essentiel que la communauté locale se réapproprie les enjeux et les outils d'aménagement urbain et détermine sa propre vision de l'avenir de son milieu de vie. Dans cette perspective, la participation, la mobilisation citoyenne sont les outils privilégiés des organismes communautaires de Pointe-Saint-Charles pour permettre une contribution collective dans le débat public sur l'avenir du secteur Bridge-Bonaventure.

À la question des transports, les gens du quartier ont répondu avec audace qu'il fallait repenser complètement les infrastructures de transport dans le secteur afin de limiter la circulation automobile, désenclaver le secteur et accroître les incitatifs (sous toutes ses formes) afin d'encourager les déplacements en transports actifs.

Ils et elles ont conçu un milieu de vie complet, à échelle humaine, réellement abordable, inclusif et respectueux du cadre bâti sur le site du bassin Peel permettant de sortir de la logique du développement immobilier privé de luxe et de mieux prendre en compte les besoins citoyens, notamment en logement, transport, équipements collectifs, tout en s'inscrivant dans la lutte contre la crise climatique.

C'est fort de de notre projet collectif que nous refusons une toute autre vision portée par des promoteurs et investisseurs, et demandons à la ville de se prononcer sur l'avenir qu'elle entend donner à Bridge-Bonaventure. Nous sommes à l'heure des choix.

On ne le répétera pas jamais assez : ce qui adviendra sur Bridge-Bonaventure sera déterminant pour l'avenir de notre quartier. Dans un contexte de multiplicité d'acteurs gouvernementaux et Sociétés d'état impliqués, et avec autant d'intérêts en jeu, la Ville a d'autant plus la responsabilité d'encadrer fermement les développements futurs en faveur du bien commun. Nous comptons sur la Ville pour être l'alliée de notre communauté !

ANNEXE 1 – RÉSUMÉ DES RECOMMANDATIONS

En plus de ces recommandations, l'ensemble de nos propositions issues de le l'OPA se trouvent en annexe de ce mémoire et font partie intégrante de nos recommandations à la ville.

– Recommandations 1 – PLANIFICATION D'ENSEMBLE ET COHÉRENCE

Nous demandons à la Ville :

1.1 – D'exercer son leadership auprès des différents paliers de gouvernement et acteurs parapublics et de coordonner la planification du secteur en encadrant les différents projets d'infrastructure selon une vision globale de réduction de la place de l'automobile, d'amélioration des conditions de déplacement en transports actif et collectif, et de cohérence avec la vision que la Ville et les acteurs locaux cherchent à construire ;

1.2 – D'obtenir des paliers fédéraux et provinciaux et des Sociétés d'État qu'ils attendent la fin des consultations et tiennent compte de ses conclusions, avant de prendre des décisions qui vont influencer l'avenir du secteur et compromettre la planification amorcée par la Ville ;

1.3 – De n'autoriser aucun changement de zonage sur l'ensemble du secteur, et plus particulièrement sur les propriétés fédérales, avant de s'être dotée d'un document de planification pour le secteur Bridge-Bonaventure, afin d'encadrer la transformation du secteur selon une vision concertée avec la population et les acteurs locaux.

– Recommandations 2 – VISIONS DE DÉVELOPPEMENT

Nous demandons à la Ville de Montréal :

2.1 – De refuser tout développement qui viendrait prolonger le modèle de Griffintown dans notre quartier (tours en hauteur dans la logique d'extension du centre-ville, condos de luxe) et de ne pas autoriser l'implantation d'un stade de Baseball au bassin Peel ;

2.2 – De protéger le secteur de la spéculation foncière, particulièrement au bassin Peel, dans le triangle Saint-Patrick et sur le site de Transport Ray-mont, notamment par le maintien d’un zonage très restrictif ;

- *D’encadrer les développements de façon très stricte, tant sur les hauteurs, l’implantation que les usages permis ;*
- *D’identifier les outils d’urbanisme adéquats pour annoncer ses intentions de planification, tout en adoptant un zonage de « conservation », très restrictif et limitatif, afin d’éviter tout plein droit à des promoteurs. Chaque projet devra ensuite se conformer aux orientations. Ainsi, le zonage sera modifié au cours des projets, pour finalement devenir le reflet de la vision énoncée.*

2.3 – D’affirmer publiquement son intention que les terrains provinciaux et fédéraux soient réservés pour des fins d’utilité sociale, et de travailler en ce sens avec les autres paliers de gouvernement afin qu’ils ne soient pas privatisés ;

2.6 – De se prononcer en faveur de la création d’un milieu de vie réellement inclusif et à échelle humaine sur le site du bassin Peel ;

2.7 – D’utiliser tous les leviers disponibles à l’échelle municipale pour soutenir la réalisation du projet porté par les acteurs locaux ;

– Recommandation 3 – ENVIRONNEMENT

Nous recommandons à la Ville de Montréal :

3.1 D’ajouter un principe de mise en valeur aux cinq déjà énoncés, à savoir « un milieu de vie écologique et résilient face à la crise climatique » qui sera transversal et devra se traduire par des gestes concrets en matière d’aménagement des infrastructures, de planification des usages, de priorisation des modes de transport et de construction des bâtiments.

– Recommandations 4 – TRANSPORT

Nous demandons à la Ville de Montréal :

4.1 De réviser le principe #2 (*des parcours d'entrée de ville mis en scène*), afin de ne pas maintenir la vocation de la rue Bridge en tant qu'accès au pont Victoria, mais au contraire de raccorder celui-ci au boulevard Bonaventure;

4.2 D'ajouter au principe #3 (*Renforcement des connexions et déplacements en transports actif et collectif*) les trois éléments suivants :

- **Aménager un axe de transport actif et en commun dans le prolongement de la rue du Centre jusqu'à la rue Bridge ;**
- **Pivoter le pont tournant pour le relier de façon permanente aux berges du canal de Lachine dans l'axe de la promenade Smith;**
- **Aménager une passerelle piétonne et cyclable à partir du parc Marguerite-Bourgeoys pour rejoindre les berges du fleuve ;**

4.3 D'assumer un fort leadership auprès des paliers provincial et fédéral, afin qu'ils respectent la vision d'ensemble dans leurs projets d'infrastructure, et plus précisément :

- d'exiger de CDPQ qu'elle dévoile dès maintenant l'emplacement de la station du bassin Peel ;
- d'exiger du gouvernement fédéral qu'il force la société fédérale PJCCI à s'entendre avec la Ville de Montréal et la communauté locale sur le sort du boulevard urbain, incluant :
 - Une analyse sur le déplacement de l'autoroute à la hauteur de la rue Marc Cantin ;
 - Une analyse sur le raccordement nécessaire au pont Victoria.

4.4 D'obtenir de ces paliers qu'ils contribuent financièrement pour réduire les fractures urbaines et accroître l'accès aux berges, en dédommagement des nuisances imposées à la population du quartier, et plus précisément :

- de CDPQ une contribution financière pour la réalisation de la piste cyclable sur le pont tournant ;
- de la société PJCCI une contribution financière pour la réalisation de la passerelle piétonne et cyclable à partir du parc Marguerite-Bourgeoys

– Recommandations 5 – HABITATION ET MILIEU DE VIE

Nous demandons à la Ville de Montréal :

5.1 De soutenir la création d'un milieu de vie inclusif et à échelle humaine sur le site du bassin Peel, inspiré du plan d'ensemble issu de l'Opération populaire d'aménagement ;

5.2 5.2 De se prononcer pour que les terrains fédéraux soient réservés pour de logement social et communautaire, et de travailler en ce sens, notamment auprès du gouvernement fédéral et la Société immobilière du Canada;

5.3 De contribuer à la création d'une entité pour planifier et développer l'avenir du Bassin Wellington, avec le palier fédéral et les acteurs communautaires, et d'être activement partie prenante de cette entité ;

5.4 De réserver des terrains pour des services institutionnels, notamment une école secondaire et primaire - nous suggérons la propriété de CASILOC (Loto-Québec) - ainsi qu'une Maison de la culture au prolongement de la rue du Centre ;

– Recommandations 6 – EMPLOI

Nous demandons à la Ville :

6.1 6.1 D'indiquer plus explicitement, dans le principe 5, la protection et la valorisation des entreprises de production et artisanales existantes au cœur renouvellement du secteur et de définir ce qu'elle entend par « filière porteuse »;

6.2 D'ajouter le développement de l'économie sociale et solidaire comme moyen de développer des services et commerces de proximité à but non lucratif et abordables.

6.3 De mettre en place des conditions propices au maintien et au développement des secteurs d'emploi, notamment :

- Mettre sur pied et animer un comité regroupant les entreprises du secteur, les acteurs économiques, publics, économie sociale et communautaires, dédié à la consolidation de l'emploi dans le secteur Bridge-Bonaventure, incluant les jetées;
- Protéger les terrains de la spéculation afin d'éviter l'érosion progressive des zones d'emploi profit du développement résidentiel, notamment par des zonages exclusifs dans certaines zones d'emploi qui empêche les plein-droits aux promoteurs ;

- Instaurer, avant tout changement de vocation à proximité des industries, des périmètres de protection à évaluer avec les entreprises existantes, ainsi qu'un plan de camionnage, vers les zones d'emploi ;
- Attirer des entreprises qui ne contribuent pas à la gentrification ;
- Favoriser, par un zonage et un règlement des usages permis, les industries de production (industrie, manufacture, artisanat) plutôt que les usages bureau ;
- Interdire les centres commerciaux tout en permettant des commerces complémentaires dans certaines zones ;
- Favoriser l'embauche locale, la formation, les ententes d'employabilité ;
- Planter un centre des métiers en adéquation avec les entreprises existantes ;
- Renforcer le soutien au démarrage et à la consolidation des projets communautaires et d'économie sociale et solidaire.

– Recommandations 7 – PATRIMOINE

Nous recommandons à la Ville de Montréal :

7.1 De renforcer le principe #1 (*composantes patrimoniales et paysagères mises en valeur*) **avec les propositions suivantes :**

- **protéger les vues et les paysages en interdisant les développements de tours en hauteur** dans le secteur ;
- **créer sur Bridge-Bonaventure un parcours patrimonial, avec des panneaux d'interprétation** réalisés à partir du riche et émouvant guide de la Société d'histoire de Pointe-Saint-Charles, afin de favoriser la mémoire collective et de reconnecter le passé avec l'avenir de Bridge-Bonaventure ;

7.2 De renforcer le principe #2 (*Parcours d'entrées de ville mis en scène*) **avec les propositions suivantes :**

- **d'ajouter la notion d'entrées de quartier** (et pas seulement d'entrée de ville) en mettant en valeur son identité particulière
- **de faire du parc commémoratif aux Irlandais un point significatif de l'entrée de ville**, à partir du pont Victoria, **et de réaménager la rue Bridge**, entre la rue Wellington et la rue des Irlandais, comme une rue desservant le secteur (zone d'emploi, fleuve, milieu de vie);

- **de travailler avec Hydro-Québec pour modifier, pendant qu'il est encore temps, la nouvelle installation prévue pour le Poste Viger 2** afin de réduire l'impact visuel du bâtiment, en s'inspirant du poste de Lorimier dans le quartier Centre-Sud à Montréal

– Recommandations 8 – PARCS ET ACCÈS AUX BERGES

Nous recommandons à la Ville de Montréal :

8.1 D'obtenir de Parcs Canada un élargissement de la bande riveraine du canal de Lachine aux abords du bassin Peel afin de renforcer l'accès aux berges et leur appropriation par la population locale ;

8.2 D'aménager un parc linéaire entre les ponts Victoria et Samuel-De Champlain en y incluant une passerelle piétonne et cyclable à partir du parc Marguerite-Bourgeoys.

ANNEXE 2 – PLAN D’ENSEMBLE POUR LE SECTEUR BRIDGE-BONAVENTURE

Cette annexe a été déposée à l’OCPM dans un document séparé. Elle fait partie intégrante de notre mémoire, puisque nous y référons dans l’ensemble de nos chapitres.

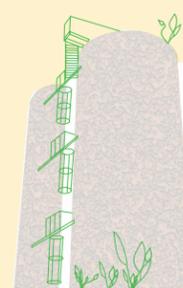
Pour découvrir notre projet collectif, rendez-vous sur notre site web à l’adresse suivante :
http://www.actiongardien.org/file/si691213/download/proposition_ame%CC%81nagement_2019-fi18641857.pdf



ACTION-GARDIEN
CDC de Pointe-Saint-Charles

PLAN D'ENSEMBLE POUR LE SECTEUR BRIDGE-BONAVENTURE

Un projet collectif issu de
l'Opération populaire
d'aménagement (OPA)



gB Bridge
bonaventure



REMERCIEMENTS ET CRÉDITS

- À la centaine de citoyen.n.e.s et membres d'organismes communautaires qui ont participé aux équipes de conception lors de l'OPA de mai 2019.
- Au Service aux collectivités de l'UQAM, aux professeurs Michel Rochefort et Mark Poddubiuk, à l'étudiante Oliva Duchesne-Raymond et à l'agente de développement Geneviève Chicoine, qui nous ont accompagné dans la réalisation du diagnostic urbain et de l'analyse du secteur, ainsi que dans l'organisation de l'Opération populaire d'aménagement.
- Aux étudiant.e.s et travailleurs communautaires qui ont accompagné les équipes de conception.
- À la Direction de la santé publique de Montréal pour son soutien financier.
- À l'Arrondissement Le Sud-Ouest et à la ville de Montréal pour le partage de données et d'études.
- Au comité d'Action-Gardien organisateur de l'OPA, composé de représentant.e.s du Regroupement Information logement, du Carrefour d'éducation populaire, de la Clinique communautaire, de la Société d'histoire, de l'éco-quartier du Sud-Ouest/YMCA et de citoyen.ne.s.

Agence de la santé
et des services sociaux
de Montréal

Québec 
Directeur
de santé publique de Montréal

UQÀM | **Service aux collectivités**
Université du Québec à Montréal

ACTION-GARDIEN - 2019

Rédaction : Action-Gardien
Mise en page et cartographie : Olivia Duchesne-Raymond
Plan du milieu de vie Bridge-Bonaventure : Poddubiuk architecte
Contact : Karine Triollet – karine.triollet@actiongardien.org / 514-509-0795



ACTION-GARDIEN
CDC de Pointe-Saint-Charles

TABLE DES MATIÈRES

4	.....	PRÉSENTATION D'ACTION-GARDIEN
5	.....	LOCALISATION DU SECTEUR
6	.....	DÉMARCHE COLLECTIVE DE L'OPÉRATION POPULAIRE D'AMÉNAGEMENT (OPA)
8	.....	VISION D'ENSEMBLE DU SECTEUR BRIDGE-BONAVENTURE
PROPOSITION D'AMÉNAGEMENT PAR THÉMATIQUE		
10	.....	ENVIRONNEMENT
12	.....	MOBILITÉ ET ACCESSIBILITÉ
16	.....	HABITATION ET MILIEU DE VIE AU BASSIN PEEL
20	.....	EMPLOI
22	.....	PATRIMOINE ET PAYSAGE
24	.....	PARCS ET ACCÈS AUX BERGES DU CANAL DE LACHINE ET DU FLEUVE SAINT-LAURENT
25	.....	PLAN D'ENSEMBLE DU SECTEUR BRIDGE-BONAVENTURE

Action-Gardien, la CDC de Pointe-Saint-Charles

La Corporation de développement communautaire (CDC) Action-Gardien regroupe 26 organismes communautaires du quartier Pointe-Saint-Charles. Depuis 1981, Action-Gardien est un espace que se sont donné les groupes pour s'informer, partager leur expérience, agir conjointement et solidairement sur les dossiers cruciaux qui influencent les conditions de vie de la population de Pointe-Saint-Charles. Action-Gardien a pour mission l'action concertée et la mobilisation des organismes, des citoyen.ne.s et des acteurs locaux autour d'enjeux sociaux, politiques, économiques et urbains. Par la mobilisation citoyenne, Action-Gardien vise à renforcer la prise en main par la population de l'amélioration de ses conditions de vie.



ACTION-GARDIEN

CDC de Pointe-Saint-Charles

L'aménagement urbain au cœur de nos priorités

Les groupes réunis autour d'Action-Gardien militent pour un développement qui répond aux besoins et aux aspirations des résident.e.s et qui met en valeur l'identité du quartier. Alors que les tendances lourdes du développement immobilier excluent la population la plus fragilisée (hausse de loyer, privatisation des espaces publics, transformation du stock de logements locatifs, gentrification commerciale), nous affirmons que la revitalisation doit plutôt permettre la cohésion sociale et le maintien de la population à faible et modeste revenus dans le quartier.

Action-Gardien milite pour faire reconnaître la nécessité et la légitimité que les résident.es interviennent sur les enjeux d'aménagement urbain et la planification de leurs milieux de vie. La CDC a notamment organisé deux Opérations populaires d'aménagement (OPA).

« L'objectif d'une OPA est de donner la parole aux résident.es pour construire une vision collective et des propositions concrètes d'aménagement, connectées aux besoins et aux rêves de la communauté et partagées le plus largement possible. »

La première OPA, initiée en 2003, porte sur des enjeux de proximité dans le quartier habité (parcs, transport actif, artères commerciales, etc.) et se poursuit encore aujourd'hui pour concrétiser les propositions citoyennes. La seconde, réalisée en 2007, a permis d'illustrer le type de développement souhaité lors de la requalification des anciennes friches ferroviaires du C.N. La troisième édition porte sur Bridge-Bonaventure, un secteur soumis prochainement à une requalification et dont l'avenir sera déterminant pour l'ensemble du quartier.

PRÉSENTATION DU SECTEUR

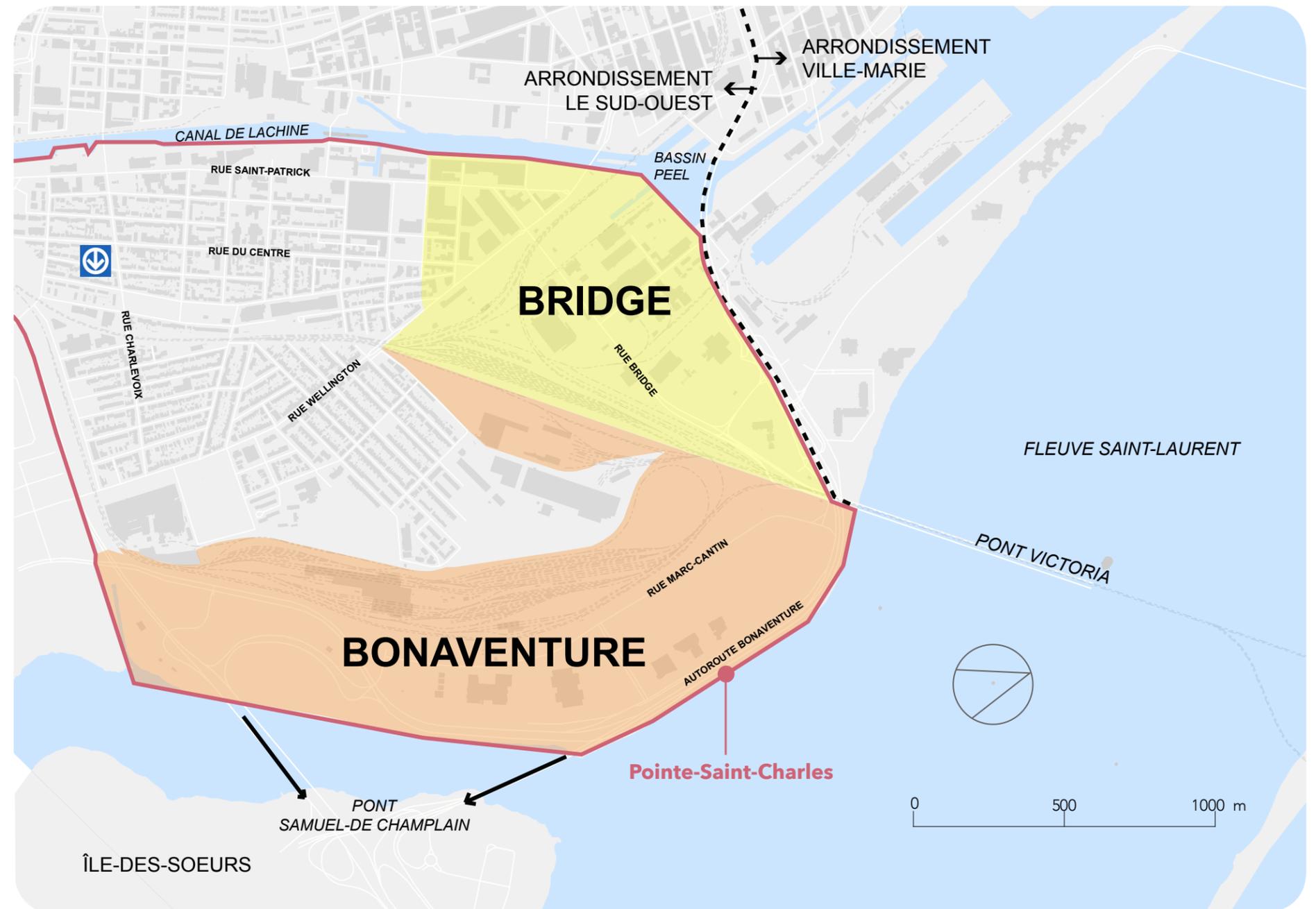
Le secteur industriel Bridge-Bonaventure ceinture toute la partie est et sud de la zone résidentielle de Pointe-Saint-Charles. Stratégiquement situé à proximité du centre-ville, du Vieux-Port et de Griffintown, il inclut le secteur Bridge entre la rue Wellington et le pont Victoria, ainsi que le secteur Bonaventure avec le Parc d'entreprises de la Pointe-Saint-Charles.

Ce secteur déstructuré est essentiellement dédié à des activités industrielles et compte de nombreux terrains vacants, dont plusieurs appartiennent à La Société immobilière du Canada (SIC) et à d'autres propriétaires publics ou parapublics. Il est traversé par divers projets de reconfiguration d'infrastructures de transport avec le déplacement de l'autoroute Bonaventure et sa transformation en boulevard urbain et l'arrivée du projet du Réseau électrique métropolitain (REM) qui prévoit traverser notre quartier et aménager une station à proximité du bassin Peel.

L'avenir des terrains fédéraux aux abords du bassin Peel est une préoccupation majeure des membres d'Action-Gardien. Ce site, visé par Loto-Québec pour déménager le casino en 2005, est aujourd'hui convoité par le Groupe Bronfman et le promoteur Devimco qui veulent y implanter un stade de Baseball rentabilisé par la construction de logements luxueux présentés comme la prochaine étape du développement de Griffintown.

Pour la CDC Action-Gardien, la requalification du secteur Bridge-Bonaventure doit être l'occasion de répondre aux nombreux enjeux sociaux, environnementaux et économiques du quartier Pointe-Saint-Charles et de Montréal : augmentation du logement social et communautaire, développement du transport actif et collectif, accès au fleuve, amélioration de l'environnement et du cadre de vie, préservation et création d'emploi, mise en valeur du patrimoine, etc.

Le secteur Bridge-Bonaventure tel que défini par la CDC Action-Gardien se situe dans les limites du quartier Pointe-Saint-Charles.



DÉMARCHE COLLECTIVE

L'opération population d'aménagement (OPA) sur Bridge-Bonaventure

Plus d'une centaine de personnes ont participé à l'Opération populaire d'aménagement (OPA) sur Bridge-Bonaventure organisée par Action-Gardien du 24 au 26 mai 2019.

En amont de l'OPA, les résident.e.s ont pu découvrir le riche patrimoine du secteur grâce aux visites guidées de la Société d'histoire et s'approprier les enjeux d'aménagement lors de portes-ouvertes présentant un diagnostic urbain réalisé en collaboration avec le Service aux collectivités de l'UQAM.

Lors de l'assemblée publique du lancement de l'OPA, les membres d'Action-Gardien ont présenté la conjoncture et les perspectives de développement réfléchies avec la communauté depuis plusieurs années, tandis que les défis d'aménagement pour l'avenir du secteur ont été exposés par le professeur Michel Rochefort, urbaniste à l'UQAM.

Six équipes de conception se sont ensuite rassemblées autour de cartes et d'une maquette pour échanger leurs idées et en débattre. Chaque équipe était composée de résident.e.s, avec le soutien de travailleurs communautaires et d'étudiant.e.s en urbanisme et design de l'environnement. Le lendemain, après une longue soirée de travail pour les dessinateurs qui ont illustré les propositions, nous avons pu découvrir les projets des six équipes... ainsi que la vision d'avenir réalisée par les enfants lors de leur mini-OPA, incluant plage, école, et skate-park!

Loin des mégaprojets immobiliers, les équipes ont toutes imaginé un milieu de vie inclusif et à échelle humaine, avec logement communautaire, espaces collectifs, verdissement et jardinage urbain, transport actif, services et équipements publics qui font défaut dans le quartier. La mise en valeur du patrimoine, le renforcement de la vocation d'emploi et de la production artisanale, l'élimination de la circulation de transit pour accéder au pont Victoria et l'accès aux berges à partir du quartier habité étaient de toutes les propositions. En rassemblant les idées fortes des six équipes, le comité organisateur de l'OPA a élaboré un plan d'ensemble, présenté dans les pages suivantes. Précisons que ce plan d'ensemble n'est pas figé et évoluera dans les prochains mois et années à venir. Il présente notre vision et illustre comment concrétiser les balises et les orientations incontournables de la communauté.





VISION D'ENSEMBLE DU SECTEUR BRIDGE-BONAVENTURE

« Nous proposons de consolider la vocation d'emploi du secteur Bridge-Bonaventure, tout en valorisant le patrimoine paysager et bâti, en renforçant l'accessibilité des berges et en priorisant le transport actif et collectif.

Nous ajoutons une vocation résidentielle à but non lucratif au bassin Peel, pour un milieu de vie 100% abordable, accessible et écologique, comprenant des zones tampons afin d'assurer une bonne cohabitation des différents usages.»

En cohérence avec les balises d'aménagement élaborées de longue date par les acteurs communautaires réunis autour d'Action-Gardien, la requalification du secteur devra reposer sur les orientations suivantes :

- L'utilisation des meilleures pratiques environnementales en matière d'aménagement et de construction, pour un quartier résilient face à la crise climatique;
- La consolidation des emplois et le développement d'une nouvelle économie durable, verte et circulaire;
- L'implantation d'un milieu de vie autour du bassin Peel, avec des logements sociaux et communautaires sur les terrains fédéraux et des équipements collectifs sur le reste du site, en réponse aux besoins des résident.e.s;
- L'amélioration des transports actif et collectif afin de limiter l'usage de l'auto solo;
- La diminution de la circulation de transit dans le quartier par la reconfiguration des infrastructures routières;
- La valorisation du patrimoine bâti, historique, naturel et paysager;
- L'accessibilité accrue et la mise en valeur du canal de Lachine et des berges du Saint-Laurent et leur connexion par un réseau de sentier;
- Et ce, dans le but de contribuer à l'amélioration des conditions de vie et de santé des résident.e.s de Pointe-Saint-Charles et de la ville dans son ensemble.

MILIEU DE VIE COMPLET, ACCESSIBLE, ABORDABLE ET ÉCOLOGIQUE SUR LE BASSIN PEEL

- Des logements sociaux et communautaires sur les terrains fédéraux
- Des équipements collectifs

● CONNEXIONS AVEC LE QUARTIER HABITÉ

- Prolongement de la rue du Centre accessible en transport actif et collectif
- Prolongement de la rue Oak vers Saint-Patrick, sans circulation de transit

● ET LE CENTRE-VILLE

- Réutilisation du pont tournant pour le transport actif

TRIANGLE SAINT-PATRICK (MONTMORENCY)

- Industriel léger
- Bureau
- Commerce complémentaire

BASSIN WELLINGTON

excavé en partie pour rappeler sa forme originale

CORRIDOR ARTISANAL ET DE PRODUCTION

avec une fonction éducative

RÉAMÉNAGEMENT AU-DESSOUS DU BOULEVARD BONAVENTURE

SECTEUR BRIDGE/ ZONE D'EMPLOI

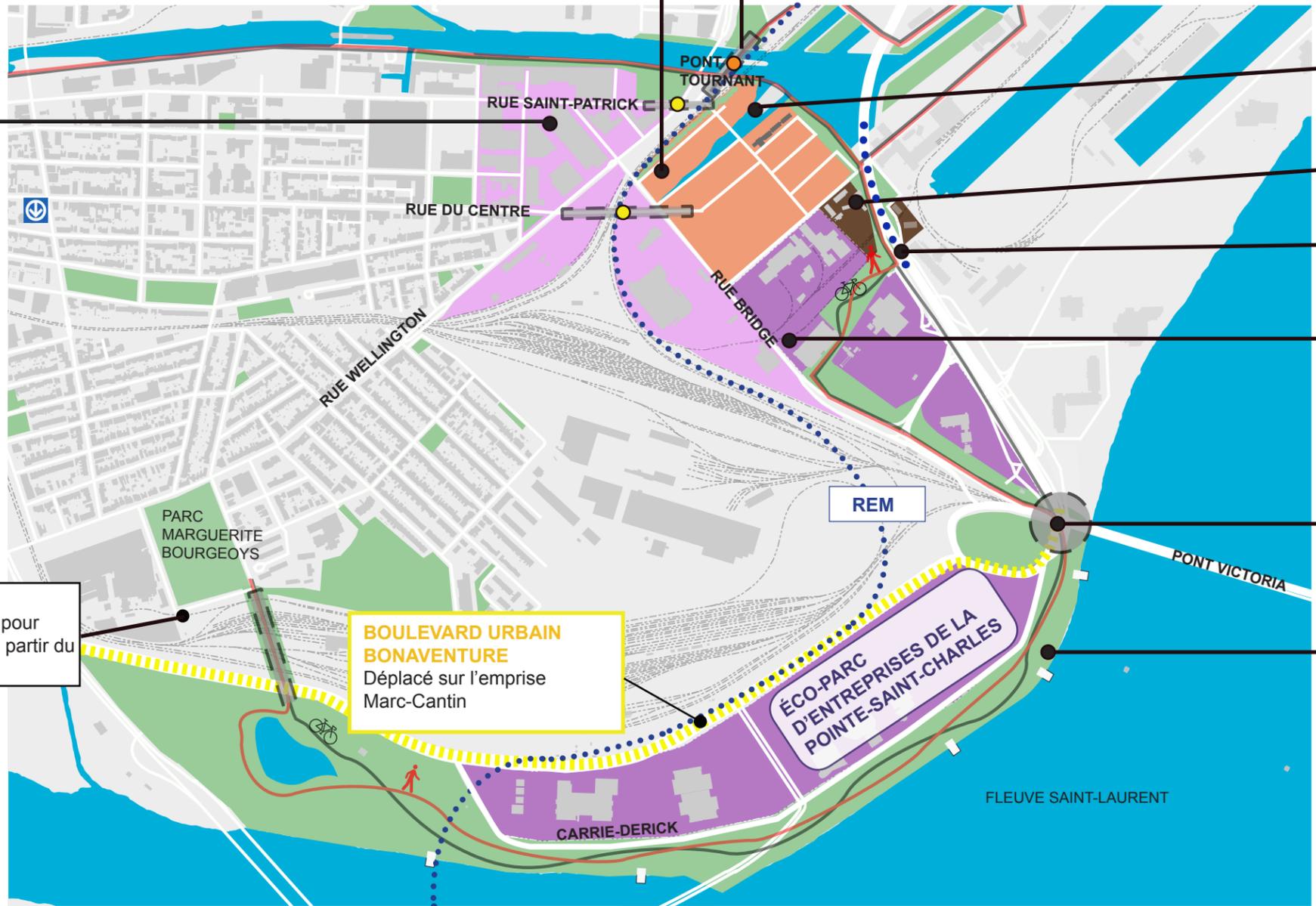
- Usage industriel léger

PONT VICTORIA

connecté au boulevard urbain Bonaventure pour éliminer la circulation de transit sur les rues Wellington-Bridge-Mill

PARC LINÉAIRE

Déplacement de l'autoroute Bonaventure pour rendre les berges accessibles



PASSERELLE

cycliste et piétonne pour accéder au fleuve à partir du quartier habité

BOULEVARD URBAIN BONAVENTURE

Déplacé sur l'emprise Marc-Cantin

ENVIRONNEMENT

Le secteur Bridge-Bonaventure fait face à d'importants défis environnementaux (sols contaminés, gestion des eaux de pluie, îlots de chaleur, poussières, nuisances sonores, etc.). Sa requalification doit être réfléchie dans une perspective de développement durable et de transition énergétique tenant compte des dérèglements climatiques et des problèmes engendrés par une surutilisation de nos ressources. Cet engagement environnemental doit être transversal et se traduire par des gestes concrets, entre autres, en matière d'aménagement des infrastructures, de planification des usages, de priorisation des modes de transport et de construction des bâtiments. Sans que cette liste soit exhaustive, il apparaît important de prendre en considération les éléments suivants.

Usages

- Favoriser une complémentarité des usages et des activités afin de soutenir, dans les zones pouvant accueillir des entreprises, une économie de type circulaire et limiter les déplacements automobiles pour les usagers et futurs habitants du secteur.

Modes de transport

- Faire tous les efforts possibles pour qu'un transfert modal s'effectue en faveur du transport actif et collectif, afin de limiter la circulation de transit et de destination.
- Réduire l'emprise de l'automobile dans l'espace public.
- Aménager les modes de transports actifs, partagés et en commun pour qu'ils deviennent les modes de transports privilégiés du secteur.

Bâtiments

- Assurer une conception verte et éco énergétique des nouveaux bâtiments (ensoleillement, vent, microclimats urbains, etc.).
- Réutiliser les matériaux de construction.
- Engager des artisans locaux pour la rénovation ou la construction de nouveaux bâtiments.

Milieus naturels, verdissement et îlots de chaleur

- Verdir et déminéraliser autant le domaine public que privé pour diminuer les îlots de chaleur;
 - Privilégier des aménagements paysagers durables qui réduisent les surfaces minéralisées (saillie végétalisée, terre-plein, mur végétalisé, toit végétalisé, etc.);
 - Privilégier les toits blancs et les surfaces de couleur claire pour les trottoirs et les espaces qui doivent être minéralisés.
- Préserver les espaces naturels, notamment en bordure du canal de Lachine.
- Créer des espaces et des corridors de biodiversité.
- Planter et préserver les arbres.
- Privilégier les prairies fleuries plutôt que le gazon.
- Créer des trames vertes et bleues.

Gestion durable des eaux de pluie

- Assurer une gestion durable des eaux de pluie;
 - Utiliser l'ancien bassin Wellington comme bassin de rétention des eaux de pluie et comme marais filtrant;
 - Favoriser une réutilisation des eaux pluviales et grises;
 - Privilégier des aménagements et des revêtements de surface perméables favorisant l'infiltration d'eau (noue végétalisée, tranchée filtrante et biorétention, etc.);
- Planter de la végétation pour préserver les milieux humides autour du bassin Wellington.

Nuisances sonores et poussières

- Limiter l'exposition aux nuisances (bruits, poussières et vibrations) dues aux industries, au chemin de fer du CN et au futur REM pour les résident.e.s et usagers du secteur et ceux environnant;
 - Créer un écran végétal entre les rails du CN et du futur REM et les nouveaux bâtiments qui y seront implantés;
 - Insonoriser adéquatement les bâtiments qui seront construits à proximité des voies ferrées du CN et du futur REM.

Décontaminations des sols, réutilisation des matériaux, énergie verte et gestion durables des déchets

- Favoriser, lors de la destruction des anciens bâtiments, le recyclage de matériaux.
- Utiliser les pratiques de phytoremédiation pour la décontamination des sols.
- Récupérer les biogaz qu'émettent les déchets enfouis dans les terrains ayant déjà servis de dépotoir le long des berges du Saint-Laurent.
- Créer des boucles de partage d'énergie (exemple : relier tous les bâtiments à un système de récupération de chaleur).
- Promouvoir la géothermie.
- Assurer une gestion durable des déchets (collecte de déchets, évaluation des possibilités de réemploi et de recyclage, méthanisation ou compostage des résidus verts et alimentaires, etc.).
- Instaurer un pôle de recherche dans l'Éco-parc des entreprises de la Point-Saint-Charles pour expérimenter des solutions écologiques à des problématiques propres à notre secteur, et exportables dans d'autres contextes.

QUELQUES PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT PAR THÉMATIQUE

USAGES



Planter une économie circulaire visant à optimiser l'utilisation des ressources à toutes les étapes du cycle de vie d'un bien ou d'un service.

SOURCE: CLCV

TRANSPORTS



Prioriser les transports actif et en commun et garantir une **cohabitation sécuritaire** entre les modes actifs et motorisés.

SOURCE: RAYSIDE LABOSSIÈRE

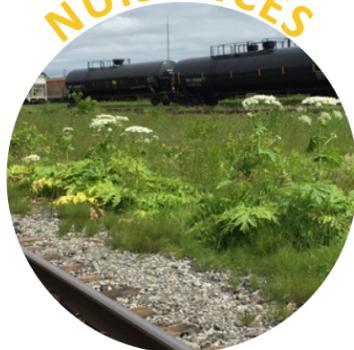
BÂTIMENTS



Prévoir des aménagements et des bâtiments **écoresponsables**.

SOURCE: ÉCO-QUARTIER DE MALMÖ, GROUPE RENAULT

NUISANCES



Aménager une zone tampon (un écran végétal) entre le chemin de fer et le milieu de vie pour apaiser les nuisances causées par le train.

SOURCE: ÉCO-VERDURE

MILIEUX NATURELS



Renaturaliser le secteur et accroître sa **biodiversité**.

SOURCE: PROMENADE DE SESEKIPARK, VILLE DE KAMEN

VERDISSEMENT



Déminéraliser les aménagements et **combattre les îlots de chaleur**.

SOURCE: PALAIS DES CONGRÈS DE MONTRÉAL

EAUX DE PLUIE



Gérer durablement les eaux de pluie par des aménagements concrets et variés.

SOURCE: WIKHYDRO.DEVELOPPEMENT-DURABLE.GOUV

DÉCONTAMINATION



Utiliser les végétaux pour décontaminer les sols (la phytoremédiation) et capturer les biogaz pour leur utilisation.

SOURCE: BIOPOLIS

MOBILITÉ ET ACCESSIBILITÉ

Pour Action-Gardien, la requalification du secteur doit reposer sur le transport actif et collectif afin de limiter l'usage de la voiture solo et diminuer la circulation de transit. Pour ce faire, une reconfiguration de l'autoroute Bonaventure en boulevard urbain est nécessaire, avec la création d'une connexion au pont Victoria. Des aménagements doivent également être prévus sur les rues existantes pour limiter la circulation de transit, rendre les déplacements piétons et cyclistes agréables et sécuritaires, et canaliser le transport des marchandises aux endroits les plus appropriés. Par ailleurs, toutes nouvelles rues devra être pensée comme un espace public partagé, avec des chaussées restreintes faisant plus de place à la verdure et au transport actif.

Circulation de transit

- **Limiter en amont la circulation de transit** dans le secteur par des mesures appropriées;
 - Prioriser l'utilisation du réseau de transport collectif entre la rive-sud et le centre-ville par des mesures incitatives;
 - Diriger le plus possible le trafic entre le centre-ville et la rive-sud par le pont Samuel-De Champlain, l'autoroute 15 et la 720;
 - Prioriser l'axe Bonaventure pour desservir le pont Victoria, les zones d'emploi du secteur, et l'Île-des-Sœurs (via le pont Clément et/ou le boulevard Gaétan Laberge);
 - Maintenir le pont Clément, mais reconfigurer ses accès pour en faire un accès privilégié à l'Île-des-Sœurs plutôt qu'une voie de connexion à l'autoroute 15 et au pont Champlain;
 - Le ré-aménager pour y intégrer une voie dédiée au transport en commun.

- **Limiter (voire éliminer) la circulation automobile de transit sur les rues Wellington, Bridge et Mill** par des aménagements décourageant l'utilisation de l'automobile dans le secteur.
 - Réduire la capacité automobile des emprises routières afin de limiter la circulation automobile;
 - **Raccorder le pont Victoria avec le futur boulevard Bonaventure dans les deux directions** (vers le centre-ville et vers le parc industriel et/ou l'autoroute 15), afin que l'accès et la sortie du pont ne se fassent plus par les rues Wellington, Bridge et Mill;
 - Diriger le trafic en provenance du pont Victoria vers la rue des Irlandais.
 - Créer des aménagements au niveau du futur parc mémorial des Irlandais pour orienter le trafic vers la rue des Irlandais
 - Faire du parc mémorial un élément significatif de l'entrée de ville;
 - Diriger le trafic vers le pont à partir de l'axe Bonaventure en reconfigurant légèrement l'accès déjà existant du côté du Parc des entreprises de la Pointe-Saint-Charles;

NOTE : *les propositions suivantes de raccordement du pont Victoria sont à titre indicatif, et encore en cours d'analyse. Elles seront à préciser ultérieurement. Toute autre solution qui respecterait l'objectif de raccorder le pont Victoria et l'axe Bonaventure serait valable.*

- **Réaménager la rue Bridge entre la rue Wellington et la rue des Irlandais, ainsi que la rue Mill en rues de liaison (voir définition section suivante)** avec le reste du quartier, vers les zones d'emploi, le fleuve, le canal, le milieu de vie du bassin Peel.
 - Prévoir aux abords de ces rues des aménagements, du verdissage et une implantation des bâtiments avec mixité des usages.

Réaménagement de l'autoroute Bonaventure

- Réaménager l'autoroute Bonaventure afin de dégager les berges du fleuve, optimiser le développement du Parc d'entreprises de la Pointe-Saint-Charles, lui enlever son caractère autoroutier, et concentrer les fractures urbaines (C.N., Vial Rail, REM, boulevard urbain).
 - **Transformer l'autoroute Bonaventure en boulevard urbain et la déplacer sur l'emprise de la rue Marc-Cantin;**
 - Réduire la capacité automobile de ce nouveau boulevard urbain et installer des feux de circulation ou des ronds-points afin de limiter la circulation automobile;
 - Limiter la vitesse à maximum 50 km/h;
 - Prévoir, aux abords de ce nouveau boulevard, des aménagements et une implantation des bâtiments qui marquent le caractère urbain du secteur;
 - Maintenir la rue Carrie-Derick en tant que rue locale desservant la zone d'emploi de l'Éco-parc des entreprises de la Pointe-Saint-Charles;

CIRCULATION DE TRANSIT ENTRE LE CENTRE-VILLE ET LA RIVE SUD



AXE POUR LA CIRCULATION DE TRANSIT

— Axe privilégié pour le transit entre la rive-sud et le centre-ville (via autoroute 15 et 720)

— Axe privilégié pour le trafic entre Saint-Lambert et le centre-ville

— AXE DE LIAISON vers le secteur Bridge-Bonaventure et les quartiers voisins

RACCORDEMENT VICTORIA
pour éliminer le transit dans le quartier habité

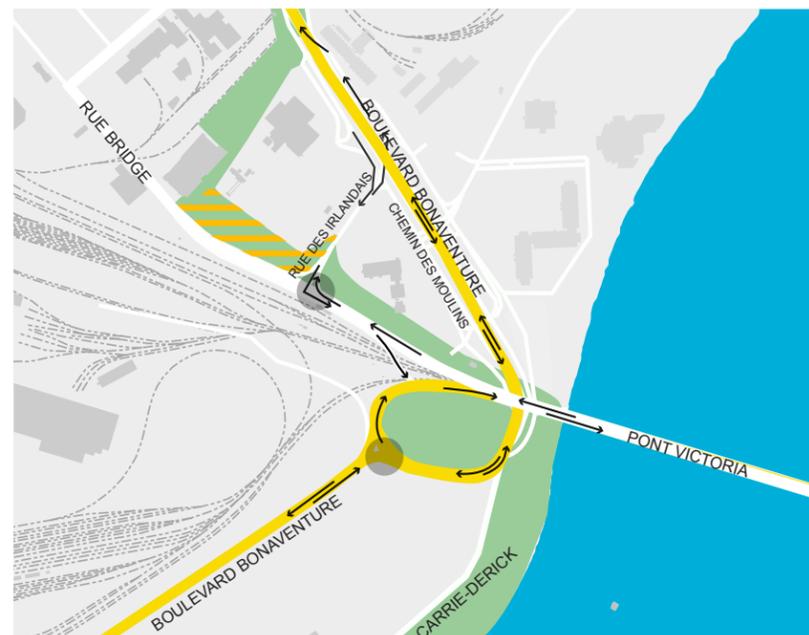
AUTOROUTE BONAVENTURE
déplacée sur Marc-Cantin et transformée en boulevard urbain

PONT CLÉMENT
reaménagé avec des voies réservées pour voitures, autobus, transport actif

Transport des marchandises

- Prévoir un réseau efficace pour la livraison de marchandises vers les zones d'emploi, tout en visant, à termes, des solutions alternatives au camionnage en zone urbaine.
- Canaliser le transport de marchandise aux endroits appropriés;
 - Prioriser l'axe Bonaventure et ses abords dans le secteur Bridge;
 - Au bassin Peel, limiter le camionnage aux rues Bridge et Mill, et l'interdire dans les nouvelles rues locales du milieu de vie;
 - Dans le secteur Bonaventure, utiliser le boulevard Bonaventure (emprise de Marc-Cantin) et la rue Carrie-Derick;
 - Rendre permanent l'accès Marc-Cantin pour les camions et les travailleurs et travailleuses qui doivent accéder aux Cours Pointe-Saint-Charles et à la zone résidentielle pour les chantiers résidentiels.

RACCORDEMENT DU PONT VICTORIA



- FEU DE CIRCULATION
- ROND-POINT
- BOULEVARD BONAVENTURE
- ▨ PARC COMMÉMORATIF DES IRLANDAIS

Transport actif et collectif, désenclavement et connexion

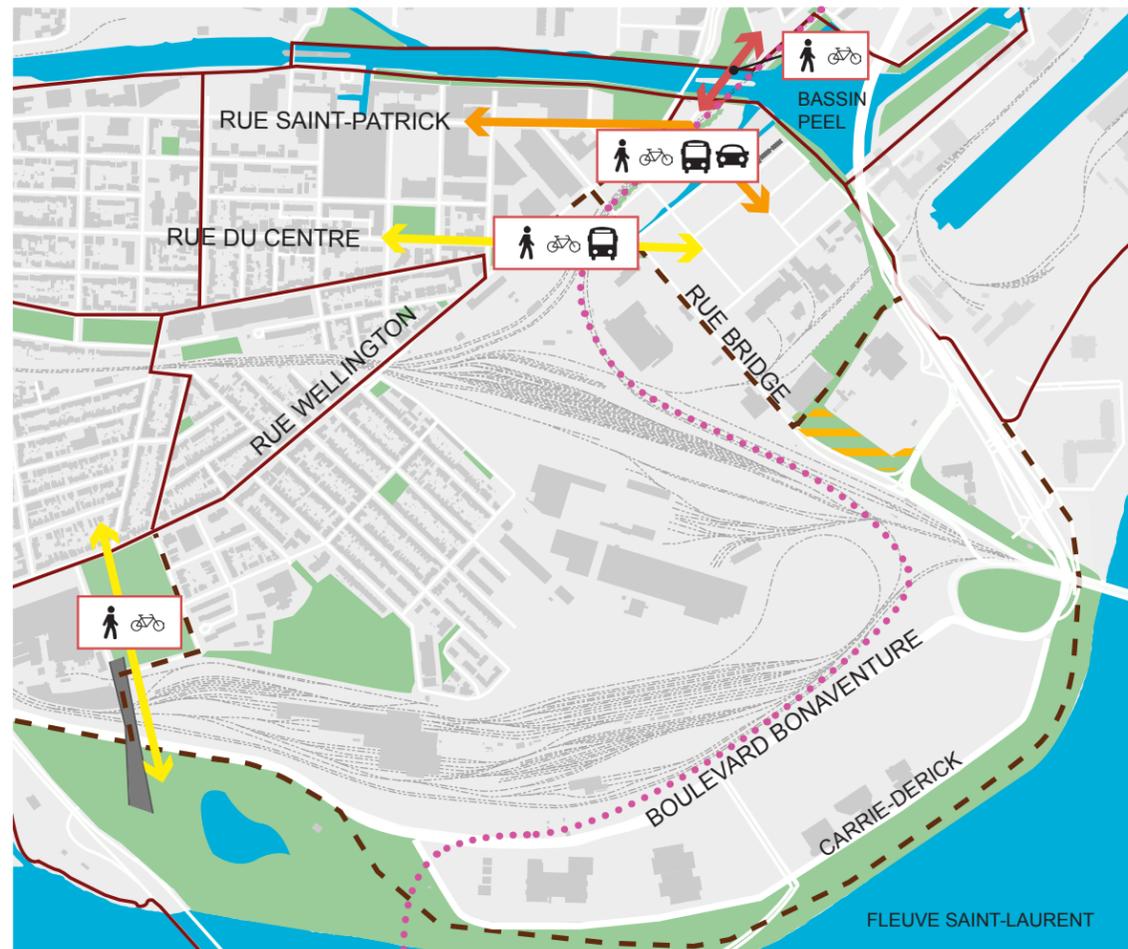
- **Aménager les transports actif et collectif afin qu'ils soient des modes privilégiés de déplacement dans le secteur**, tant pour les résident.es que pour les travailleurs et travailleuses.
- **Favoriser les connexions entre le quartier, le secteur Bridge-Bonaventure et le centre-ville.**
- **Compléter le réseau cyclable et piétonnier** par des aménagements sécuritaires, conviviaux et de qualité, en intégrant des espaces de stationnements réservés;
- **Planter des aménagements pour assurer la sécurité des piétons** (saillies végétalisées à l'angle des rues et des carrefours giratoires, marquage des traverses piétonnières pour sécuriser les déplacements, etc.);
 - Sécuriser particulièrement les traverses piétonnes aux intersections des rues Wellington, Bridge, Saint-Patrick et Mill.
- **Améliorer la desserte d'autobus;**
 - Ajouter des arrêts de bus et augmenter les liaisons locales et régionales;
 - Augmenter la fréquence des autobus et créer des voies réservées;
 - Garantir l'accessibilité au transport adapté et en commun, en toute saison (déneigement prioritaire).

- **Connecter le milieu de vie du bassin Peel avec le reste du quartier Pointe-Saint-Charles**, tout en limitant le transit sur ces nouveaux accès;
 - **Aménager un axe de transport actif et en commun dans le prolongement de la rue du Centre** jusqu'à la rue Bridge par l'expropriation d'une portion du site de Transport Ray-Mont;
 - **Prolonger la rue Oak jusqu'à la rue Saint-Patrick** et en faire une nouvelle rue partagée avec des aménagements qui empêchent le transit et le camionnage.
- **Convertir le pont tournant** pour créer un lien piétonnier et cyclable permanent (non pivotant) entre les deux bords du canal de Lachine, dans l'axe de la promenade Smith.
- **Planter une passerelle du parc Marguerite-Bourgeoys jusqu'aux berges**, pour donner accès au fleuve aux résident.es à partir du quartier habité.
- **Insérer une trame verte** et active pour lier la promenade du canal de Lachine avec le futur parc commémoratif du Poste Viger 2 d'Hydro-Québec et les berges du fleuve Saint-Laurent, entre le pont Victoria et le pont Samuel-De Champlain.
- **Compléter le réseau cyclable et piétonnier...**
 - sur la rue Wellington, du canal de Lachine jusqu'à Verdun et la future passerelle reliant aux berges.
 - à partir du canal de Lachine jusqu'aux berges du fleuve suivant le réseau existant parallèle au boulevard Bonaventure, en ajoutant un accès cyclable dans le corridor vert le long des terrains d'Hydro-Québec, et reconnectant par un parc linéaire le pont Victoria jusqu'au pont Champlain.
- Réaménager les abords et le dessous de l'actuelle autoroute Bonaventure pour favoriser les liens piétonniers et cyclistes ainsi que l'occupation des lieux par des usages appropriés;
 - L'intégrer dans le corridor artisanal et de production.

Trame de rues dans le secteur Bridge

- Aménager une trame de rues partagées, comprenant l'intégration de mobilier urbain et des mesures de verdissage, selon la typologie suivante ;
 - **Rue habitée** : espace partagé accessible à tous, avec des chaussées restreintes occupées par les habitant.es et faisant plus d'espace pour la verdure et le transport actif, permettant un libre accès en voiture pour les livraisons, pour les personnes âgées et celles à mobilité réduite, avec stationnement restreint sur rue;
 - **Rue de quartier** : rue partagée de quartier, aménagée pour la circulation locale à destination du milieu de vie et des services de proximité, laissant une large place au transport actif et collectif;
 - **Rue de liaison** : rue partagée à emprise routière limitée, permettant la connexion avec le reste du quartier, l'accès aux zones d'emploi et au fleuve, favorisant la cohabitation avec les modes de transport actif et collectif, permettant le camionnage pour les activités présentes dans le secteur, et en excluant le transit entre le centre-ville et les ponts.
- Planter des rues habitées et de quartier dans le nouveau milieu de vie du bassin Peel.
- Réaménager les rues Bridge et Mill en rues de liaison.
- Développer un réseau de ruelles vertes et de sentiers pour desservir le milieu de vie et créer des espaces de socialisation.

TRANSPORT ACTIF ET COLLECTIF, DÉSENCLAVEMENT ET CONNEXION



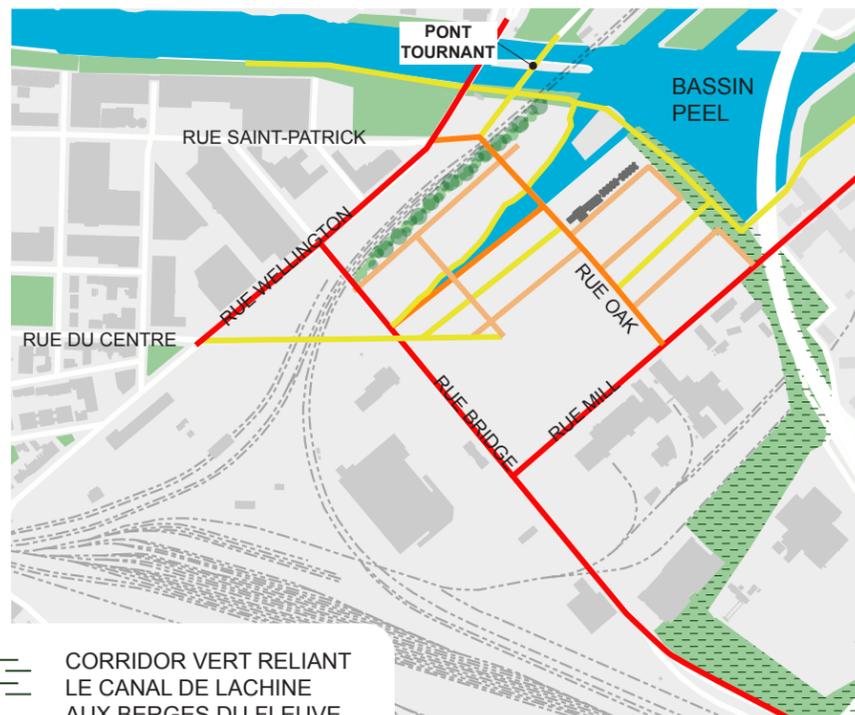
- ● ● IMPLANTATION REM
- ↔ CONNEXION PROPOSÉE
- PISTE-CYCLABLE EXISTANTE
- - - PISTE-CYCLABLE PROPOSÉE
- /// PARC COMMÉMORATIF DES IRLANDAIS

LES CITOYENS ONT AUSSI RÊVÉ À...

- Prolonger la rue Le Ber vers l'est, connexion avec rue Mill.
- Détourner la rue Bridge et implanter une nouvelle rue en bordure des voies ferrées pour rejoindre ensuite la rue Wellington (1).
- Enfouir l'autoroute Bonaventure (2).



TRAME DE RUES DANS LE SECTEUR BRIDGE



— — — CORRIDOR VERT RELIANT LE CANAL DE LACHINE AUX BERGES DU FLEUVE SAINT-LAURENT

TYPOLOGIE DES RUES DANS LE SECTEUR BRIDGE

SENTIER —	
RUE HABITÉE —	
RUE DE QUARTIER —	
RUE DE LIAISON —	

HABITATION ET MILIEU DE VIE AU BASSIN PEEL

Action-Gardien souhaite la consolidation de la vocation d'emploi du secteur Bridge-Bonaventure et différentes mesures sont prévues à cet effet. Toutefois, sur les terrains situés autour du bassin Peel, nous proposons d'implanter un milieu de vie complet, abordable, accessible et écologique, avec une vocation résidentielle à but non lucratif sur les terrains fédéraux de la Société immobilière du Canada, en réponse aux nombreux besoins des résidents et résidentes de Pointe-Saint-Charles et plus largement de Montréal. Des bâtiments avec une mixité d'usage sur les rue Bridge et Mill à la jonction des zones résidentielles ainsi qu'une zone tampon le long des voies ferrées sont prévus afin d'assurer une bonne cohabitation des différents usages.

- Créer un **nouveau tissu urbain** en y aménageant une trame de rues partagées et en y implantant des constructions qui encadrent les rues (existantes et nouvelles).
- Favoriser un **cadre bâti dense** tout en assurant une échelle humaine.;
 - Implanter des bâtiments résidentiels de taille modeste et des hauteurs majoritairement entre 3 et 4 étages, avec quelques îlots à 6 voire 8 étages;
 - Prévoir un dégradé de hauteurs pour préserver une échelle humaine et les vues sur le centre-ville, le mont Royal, les bâtiments industriels emblématiques du secteur;
 - Ne pas dépasser 3 à 4 étages pour les commerces, services et équipements collectifs.
- Réaliser environ **1000 logements sociaux et communautaires sur les terrains fédéraux**, pour un milieu de vie entièrement retiré du marché spéculatif. Ce chiffre est basé sur la superficie des terrains de la SIC (7.9 ha.) et une densité brute d'approximativement 125 unités/ha.
- Assurer une **mixité d'usages et une mixité sociale** dans les nouveaux bâtiments.
 - Prioriser les logements familiaux dans les rez-de-chaussée et premiers étages et des logements multi-générationnels aux étages suivants;
 - Aménager des locaux au rez-de-chaussée des bâtiments pour accueillir des usages commerciaux, des usages à vocation communautaire ou des services de proximité.
- Aménager des **espaces de socialisation et de rencontre**;
 - Assurer des espaces communs dans la construction des nouveaux bâtiments;
 - Aménager un réseau de ruelles et d'espaces publics (places, mini-parcs...) et implanter du mobilier urbain pour faciliter l'appropriation collective des espaces extérieurs;
 - Aménager des endroits de détente et de fraîcheur pour les futurs résident.e.s et travailleurs;
 - Faciliter l'accès aux berges du canal en garantissant l'accès public du canal et en empêcher que l'implantation des nouveaux bâtiments ne crée "un mur" entre le canal et le nouveau milieu de vie.
- Renforcer la **trame verte et bleue**.
 - Élargir l'emprise de Parcs Canada aux abords du canal de Lachine; Excaver le bassin Wellington jusqu'à la rue Bridge pour retrouver une partie de sa forme originale;
 - Établir une trame verte reliant le canal de Lachine, le futur parc-commémoratif des Irlandais d'Hydro Québec et la rive du fleuve Saint-Laurent.
- Développer un **réseau de rues partagées (habitées et de quartier), de ruelles et sentiers** piétonniers et cyclistes pour desservir le milieu de vie, créer des connexions avec le reste du quartier, favoriser le transport actif et collectif et limiter la place de l'auto. Voir section mobilité.
- Prévoir, sur les rues, des débarcadères et stationnements pour personnes à mobilité réduite, tout en limitant les stationnements sur rue;
 - Utiliser le stationnement étagé de Loto Québec comme zone dédiée au stationnement pour les résidents et les usagers des équipements collectifs tout en aménagement sur le toit de l'agriculture urbaine;
- Favoriser l'**agriculture urbaine** à différentes échelles;
 - Créer des potagers en bacs dans les ruelles et sur les toits-balcons des bâtiments résidentiels et autres bâtiments;
 - Implanter des jardins partagés ou collectifs, dont sur le toit du stationnement étagé;
 - Aménager des espaces de production alimentaire plus importants en périphérie du bassin Peel.

- Implanter des **équipements collectifs, institutionnels et communautaires**;

- **Créer un pôle éducatif et d'équipements partagés;**

- Réserver le bâtiment appartenant à Loto-Québec pour y implanter un pôle d'éducation et d'équipements partagés;
 - École secondaire (et primaire si besoin).
 - CPE (déjà présent dans l'immeuble).
 - Équipements sportifs et terrains multisports utilisables 4 saisons.
- Aménager en face de l'école secondaire, le long de la rue Bridge et au croisement du prolongement de la rue du Centre, un pôle de service partagé, incluant une Maison de la culture, un auditorium pour l'école, une cafétéria, etc;
- En face de ce pôle et à la jonction de la zone résidentielle, prévoir un îlot avec une mixité d'usage (résidentiel et/ou équipement collectif et/ou bureau);
- Créer un pôle d'économie sociale et de formation (École des métiers) le long de la rue Mill, au coin de Oak, en lien avec le pôle artisanal et de production.

- **Créer un pôle de service dédié au milieu résidentiel ;**

- Convertir le silo P&H pour des usages communautaire et espaces de diffusion;
- Implanter un marché public 4 saisons, un café et une place publique;
- Aménager une piscine extérieure dans le bassin Wellington.

- Implanter des services de proximité et une offre commerciale rassembleuse et abordable en encourageant les coopératives et commerces alternatifs;

- Prévoir des petits commerces dans certains rez-de-chaussée au coin de rues.

- Renforcer le récréotourisme abordable et accessible et y accueillir plusieurs activités telles que... plage, kayak, ciné-plein air, camping, portés par des OBNL.

- Créer un écran végétal entre les rails du CN, du futur REM et les nouveaux bâtiments qui seront implantés sur les terrains de la SIC.

- Garantir l'accessibilité universelle et sécuritaire des espaces publics et privés.





Milieu de vie Bridge-Bonaventure
Action-Gardien / Poddubiuk architecte

septembre 2019

EMPLOI

- **Consolider les usages industriels dans le Parc d'entreprises de la Pointe-Saint-Charles et aménager celui-ci selon les principes d'un éco-parc industriel;**

- Désenclaver le parc industriel en le connectant au futur parc linéaire situé le long des berges du fleuve, via le déplacement de l'autoroute Bonaventure et sa conversion en boulevard urbain sur l'emprise de la rue Marc-Cantin;
- Renforcer l'accessibilité en transport en commun (autobus et station REM) et l'accès en transport actif via le parc linéaire; Améliorer le cadre bâti et l'insertion urbaine des bâtiments afin d'y aménager un milieu de travail de qualité;
- Réduire l'emprise au sol des aires dédiées au stationnement ainsi qu'à l'entreposage et à la livraison de marchandises;
- Constituer un réseau d'espaces végétalisés accessibles au public; Implanter du mobilier urbain de qualité;
- Encourager la réalisation d'aménagements limitant la consommation; énergétique et faisant appel à des énergies renouvelables;
- Encourager la construction et l'opération de bâtiments et d'infrastructures durables et résilients, dotés d'une bonne isolation acoustique ou aménagés de manière à limiter et contenir les nuisances sonores et environnementales;

Action-Gardien souhaite la consolidation de la vocation d'emploi du secteur Bridge-Bonaventure, dans une perspective d'économie circulaire, d'amélioration du cadre de vie des travailleurs et travailleuses, de protection des zones d'emploi et de cohabitation harmonieuse entre les différents usages. Cette consolidation se traduit, entre autres, par la création d'un éco-parc industriel dans le sous-

secteur Bonaventure (soit l'actuel Parc d'entreprises de la Pointe-Saint-Charles), par le renforcement des usages industriels légers à l'est de la rue Mill, par la création d'un corridor artisanal et de production dans l'axe de l'autoroute Bonaventure, par l'implantation d'un pôle d'économie sociale le long de la rue Mill, à la jonction du nouveau milieu résidentiel et du corridor artisanal et par le renforcement de la vocation industrielle légère du triangle Montmorency.

- Diversifier le type d'activités tout en interdisant certaines activités générant des nuisances environnementales ou posant des enjeux de cohabitation, dans le contexte d'une nouvelle économie durable, verte et circulaire;

Parmi les propositions :

- Dédier certains terrains à des usages d'agriculture urbaine de production (avec récupération de méthane);
- Produire de la terre fertile;
- Encourager une industrie tournée vers la récupération et la transformation;
- Implanter un centre de recherche lié à l'expérimentation de solutions écologiques aux enjeux environnementaux du secteur.

- **Renforcer les usages industriels légers et de production artisanale dans le secteur Bridge à l'est de la rue Mill, en lien avec la zone industrielle plus lourde déjà existante;**

- Appliquer dans ce secteur les principes écologiques de l'éco-parc;
- Assurer des « zones de protection » pour que les entreprises industrielles puissent perdurer et s'implanter, et que la cohabitation avec les zones résidentielles soit harmonieuse;

- Créer un corridor artisanal et de production dans l'axe au sol de l'actuelle autoroute Bonaventure, qui inclut les Distilleries Sazerac du Canada, la Canada Malting, les Forges de Montréal, Farine Five Rose, Espace Verre, les bâtiments de Parcs Canada jusqu'au canal de Lachine en face du triangle Saint-Patrick (Montmorency);

- Y animer une fonction éducative et touristique incluant l'aménagement d'un écomusée;
- Le relier au corridor culturel de la rue Ottawa.

- **Dans le secteur du bassin Peel, développer une offre de services, d'équipements collectifs et de commerces abordables, en favorisant l'économie sociale et solidaire;**

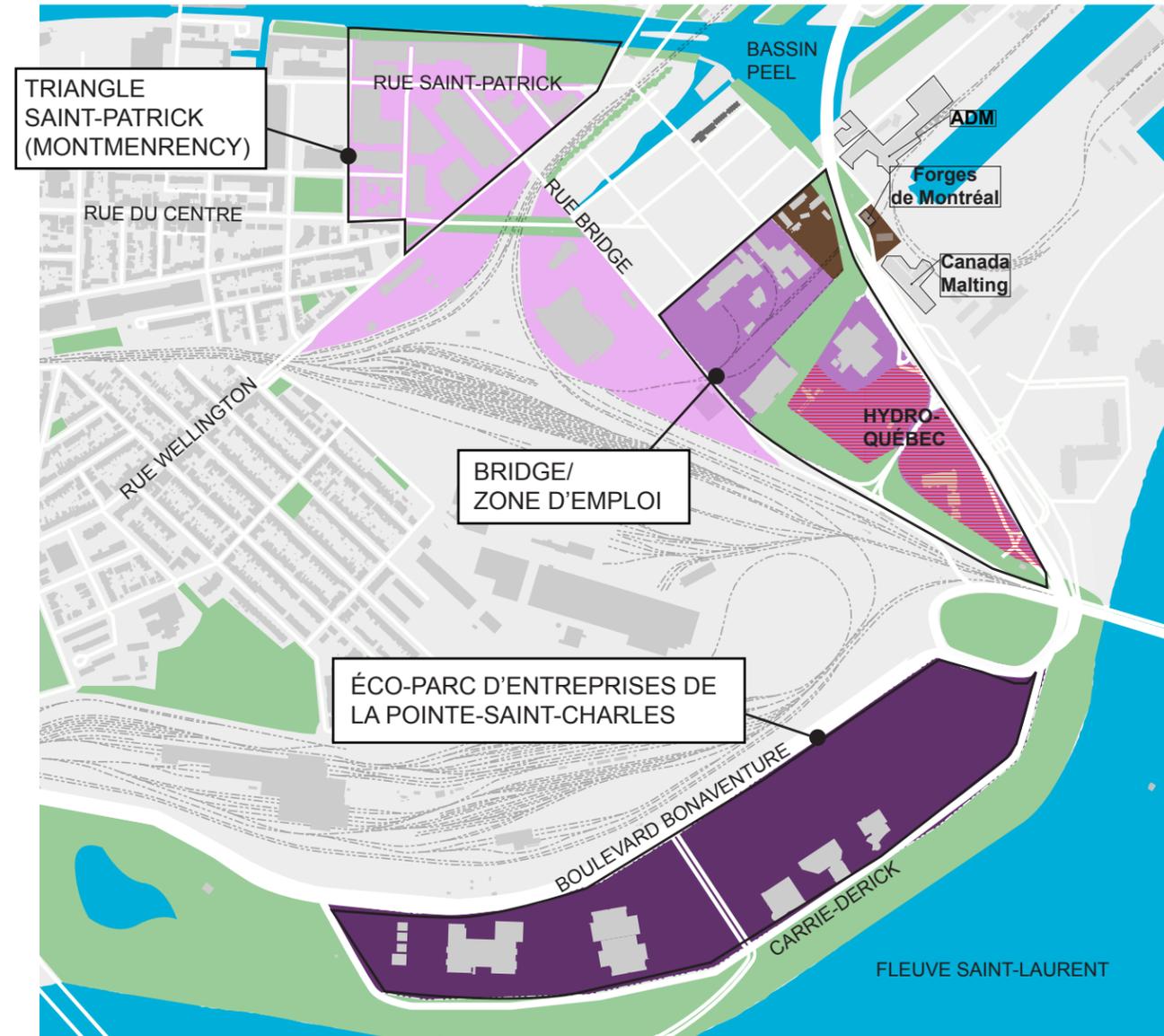
- Implanter un pôle d'économie sociale et de formation le long de la rue Mill, à la jonction du secteur résidentiel et du corridor artisanal et de production.

- **Renforcer la vocation d'emploi du triangle Saint-Patrick/Montmorency déjà bien implantée (industriel léger, bureau, production alimentaire, commerces complémentaires), selon les orientations adoptées par l'Arrondissement lors de la Planification Nord Pointe-Saint-Charles;**

- Appliquer dans ce secteur les principes écologiques de l'éco-parc; Assurer une meilleure cohabitation et une intégration avec le milieu de vie habité et le bassin Peel;
- Advenant le déménagement de Transport Ray-mont Logistics, maintenir la vocation d'emploi avec les usages permis dans le reste du triangle Saint-Patrick, verdier et créer un corridor.
 - Exproprier une partie du site pour prolonger la rue du Centre avec un axe actif, collectif et verti.

- **Consolider l'emploi dans l'ensemble de Bridge-Bonaventure dans une perspective de quartier complet;**

- Protéger les terrains de la spéculation afin d'éviter l'érosion progressive des zones d'emploi profit du développement résidentiel;
- Attirer des entreprises qui ne contribuent pas à la gentrification;
- Améliorer les conditions d'attraction et de rétention des entreprises;
- Favoriser les industries de production plutôt que les usages bureau ou de haute technologie;
- Interdire les centres commerciaux;
- Adopter un plan de camionnage vers les zones d'emploi avant tout changement de vocation;
- Soutenir les projets communautaires et d'économie sociale et solidaire;
- Favoriser l'embauche locale, la formation, les ententes d'employabilité.



PATRIMOINE ET PAYSAGE

Le secteur Bridge-Bonaventure possède un patrimoine bâti, historique, naturel et paysager distinctif. Ce patrimoine est reconnu au schéma d'aménagement de l'agglomération et au plan d'urbanisme de la ville. Pour les citoyens et les citoyennes de Pointe-Saint-Charles, ce secteur est également identitaire, avec la présence d'une population d'origine irlandaise importante et de l'ancien milieu de vie maintenant détruit de Goose Village. Ce secteur ayant connu de nombreux bouleversements, de constructions en démolitions, il est maintenant nécessaire de reconnaître, préserver et mettre en valeur ce patrimoine comme l'un des vecteurs de son redéveloppement : campements autochtones, Black Rock (Roche noire), Goose Village, pont Victoria, silos et bâtiments patrimoniaux.

- Protéger, mettre en valeur et possiblement reconverter les bâtiments classés et ceux jugés patrimoniaux par les citoyennes et citoyens du quartier et de Montréal;
- Mettre en valeur la Caserne de pompier no 21 classé immeuble de valeur patrimoniale exceptionnelle, actuellement utilisée par Espace Verre;
- Protéger le bâtiment de l'ancienne station de pompage Riverside, et sécuriser son occupation par les Forges de Montréal;
- Protéger et reconverter le bâtiment du bureau de l'ancienne douane, ancien édifice administratif du CN (ayant un statut patrimonial fédéral et municipal : inclus dans le lieu historique national du Canada et inclus dans un ensemble industriel d'intérêt) et actuellement assujéti à un droit de préemption par la ville;
- Intégrer les bâtiments pré-cités dans un corridor de production et artisanal, en mettant en valeur le patrimoine bâti et les usages industriels historiques du secteur;
- Conserver le silo sur le bassin Peel, bâtiment d'intérêt patrimonial, et le convertir en pôle communautaire et d'espaces de diffusion;
- Mettre en valeur le pont tournant, faisant partie de la liste des ouvrages d'art d'intérêt patrimonial, en le convertissant en accès piétonnier et cyclable pour traverser le canal de Lachine et compléter ainsi le réseau de transport actif à partir de Pointe-Saint-Charles.
- Mettre en valeur la Black Rock (Roche noire), monument et œuvre d'art jugé d'intérêt patrimonial par la ville, en le connectant au bassin Peel et aux berges du fleuve par l'implantation d'une trame verte en continuité avec le parc commémoratif projeté;
- Faire du parc commémoratif un point significatif de l'entrée de ville.
- Mettre en valeur les vues vers le Centre-ville, le Canal, le Fleuve et le paysage industriel;
- Faire du parc commémoratif un point significatif de l'entrée de ville;
- Garantir, pour toute nouvelle construction résidentielle des implantations et une hauteur respectant l'identité distincte du centre-ville et préservant les vues. (entre 3 et 4 étages pour le résidentiel, l'industriel et le bureau), pouvant monter à 6-8 étages pour le résidentiel dans certains îlots);
- Modifier, pendant qu'il est encore temps, la nouvelle installation prévue pour le Poste Viger 2 d'Hydro-Québec de façon à restreindre la visibilité de l'installation électrique dans un bâtiment urbain de bas étages. Un traitement architectural devrait réduire l'impact visuel du bâtiment, inspiré du Poste d'Hydro-Québec De Lorimier dans le quartier Centre-Sud à Montréal.
- Préserver et mettre en valeur les vues sur le paysage industriel;
 - Créer une percée visuelle dans le prolongement de la rue du Centre vers l'enseigne Farine Five Roses et l'usine Canada Malting;
 - Mettre en valeur les vues vers le pont Victoria lors de l'aménagement des berges du fleuve.
- Créer un parcours patrimonial et culturel afin de sensibiliser le public au patrimoine et favoriser la mémoire collective.
- Agrandir et aménager le bassin Wellington en dégagant les berges et en excavant une autre partie de l'ancien tracé afin de rappeler les dimensions originales.
- Commémorer la présence de Goose Village par le rappel du nom de certaines rues et reprendre des éléments architecturaux tels que les revêtements de bâtiments.
- Mettre en valeur l'identité de Pointe-Saint-Charles par le rappel d'éléments architecturaux du quartier.



BÂTIMENT D'INTÉRÊT PATRIMONIAL À PRÉSERVER

1. Silos Cereal Food
2. Ancienne caserne 21 (Espace Verre)
3. Ancien édifice Administratif du CN (ancienne douane)
4. Ateliers du canal de Lachine (ensen de quatre bâtiments)
5. Forges de Montréal

LIEU ET OUVRAGE D'ART D'INTERÊT PATRIMONIAL À METTRE EN VALEUR

1. Pont Tournant
2. Canal de Lachine
3. Black Rock (Roche Noire)
4. Pont Victoria

 Vestiges du bassin Wellington

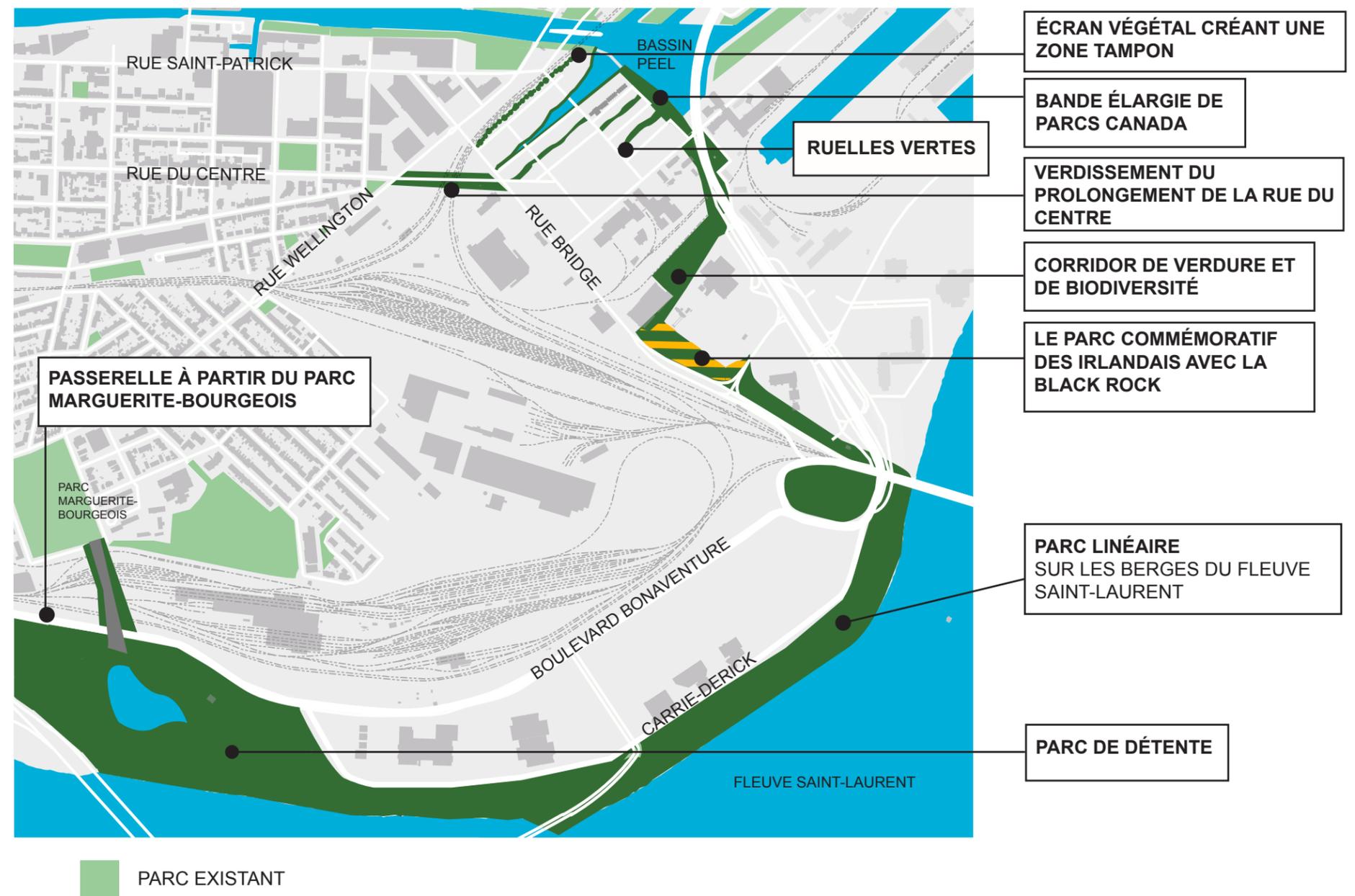
 Parcours historique proposé par la Société d'Histoire de la Pointe-Saint-Charles

 Vue significative

PARCS ET ACCÈS AUX BERGES DU CANAL DE LACHINE ET DU FLEUVE SAINT-LAURENT

L'accès et l'appropriation publique des berges du secteur doit garantir des aménagements inclusifs et du canal de Lachine et du fleuve Saint-Laurent des accès en transport actif à ces étendues bleues de par les résident.e.s du quartier et l'ensemble des rayonnement métropolitain, et ce à partir du quartier habité de Pointe-Saint-Charles et des quartiers avoisinants. plusieurs années maintenant. La réhabilitation

- Aménager un parc linéaire (promenade fluviale) entre les pont Victoria et Champlain reconnectant le réseau cyclable de Verdun jusqu'à la Pointe-du-Moulin et y intégrer des aménagements favorisant la détente, l'observation faunique, l'accès à l'eau et la marche.
- Poursuivre le travail de décontamination des berges afin que leur fréquentation soit sécuritaire et saine.
- Aménager une passerelle piétonne et cyclable à partir du parc Marguerite-Bourgeoys, traversant les voies ferrées et accédant au fleuve Saint-Laurent et au nouveau parc linéaire.
- Aménager un parc-urbain de détente en bordure de la passerelle et en front de fleuve pour créer un lieu de détente accessible à l'échelle métropolitaine et à partir du quartier habité et y intégrer un observatoire, du mobilier urbain, des sentiers, un écran acoustique végétalisé.
- Élargir la bande de Parcs Canada sur les berges du bassin Peel, et renforcer la fonction récréotouristique de manière à être abordable et accessible pour l'ensemble des résident.e.s du quartier et de la région métropolitaine.
- Excaver le bassin Wellington jusqu'à la rue Bridge, pour retrouver une partie de sa forme originale.
- Créer une nouvelle trame verte qui relie le quartier habité de Pointe-Saint-Charles, le futur milieu de vie du bassin Peel, les berges du canal de Lachine et du fleuve Saint-Laurent en passant par le futur site commémoratif de la Black rock (Roche noire).
- Faire du parc commémoratif le point significatif de l'entrée de ville (et revoir à cette fin les aménagements d'Hydro-Québec).



AMÉNAGEMENTS PROPOSÉS | ÉCHELLE BRIDGE-BONAVENTURE



**Passerelle
parc Marguerite-Bourgeois**



**Passerelle
parc Marguerite-Bourgeois et
Parc Bonaventure**



Illustrations produites par
des étudiants de l'UDM
sous le mandat
d'Action-Gardien

Pont pivotant



Montage d'ambiance
produit par Olivia Duchesne-Raymond

**Aménagement sous le viaduc
Bonaventure**



Lieu: Toronto, Canada
Source : Tumblr

Coulée verte



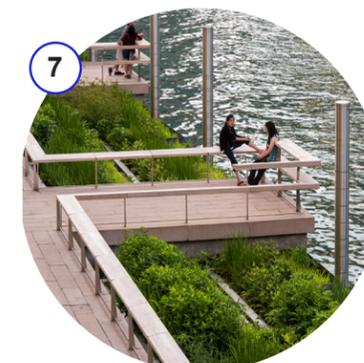
Lieu: New York, États-Unis
Source : SoMarine and Mika

**Promenade fluviale
Bonaventure**



Lieu: Samuel-de Champlain, Québec
Source : Ville de Québec

Quai



Lieu: États-Unis
Source : Tumblr

**Éco-parc d'entreprise de la
Pointe-Saint-Charles**



Lieu: France
Source : BrefEco