



Clinique communautaire de Pointe-Saint-Charles

La santé et la solidarité d'un quartier!

Depuis 54 ans

Mémoire déposé à l'Office de consultation publique de Montréal dans le cadre de la consultation sur le Plan de mise en valeur du secteur Bridge-Bonaventure

Juin 2023

Sommaire

Liste des tableaux.....	3
Liste des figures	3
Présentation de la Clinique.....	4
Les déterminants sociaux pour une approche globale en santé	4
Pointe–Saint–Charles : un quartier en changement.....	5
Les enjeux de santé	10
Conclusion	12
Le processus démocratique local	13
L’OPA Bridge–Bonaventure.....	13
Les points forts du PDMV Bridge–Bonaventure	14
Les points faibles du PDMV Bridge–Bonaventure	15
Recommandations	16
Les éléments–clés de la vision de mise en valeur.....	17
Phasage 1 : la mobilité	17
La connexion à l’autoroute Bonaventure	19
Recommandations	20
Le réaménagement des autres voies d’accès (Wellington, Bridge, Mill)	20
Recommandations	21
Phasage 2 : la conservation et le développement des zones d’emploi.....	22
Recommandations	23
Phasage 3 : Le développement d’un secteur résidentiel aux abords du Bassin Wellington	23
La construction écologique de moyenne densité	28
Conclusion et recommandations sur le secteur résidentiel	31
Conclusion générale	33

Synthèse des recommandations	35
Quant à la modification du plan d'urbanisme de la Ville de Montréal :	35
Quant au raccordement de l'autoroute Bonaventure au Pont Victoria	35
Quant à l'apaisement de la circulation dans l'axe Bridge–Wellington–Mill..	35
Quant à la conservation des zones d'emploi	36
Quant à la création d'un secteur résidentiel	37
Crédits.....	38
Annexe	39

Liste des tableaux

Tableau 1: Personnes ayant un faible revenu fondé sur la mesure de faible revenu après impôts, 2015	7
Tableau 2: Logement selon le type de construction, 2016.....	9
Tableau 3: Ménages locataires dans un logement subventionné, 2016.....	10
Tableau 4: Prévalence de la MPOC chez les 35 ans et plus, 2016–2017.....	11
Tableau 5: État de santé global, 2016	11
Tableau 6: Indices sur les maladies chroniques, 2016.....	12

Liste des figures

Figure 1: Variation de la proportion des ménages locataires, 2006–2016.....	6
Figure 2: Proportion de personnes vivant avec un faible revenu après impôts, 2015.....	8
Figure 3: Zone affectée par la congestion routière de transit	18

L'usage du féminin dans ce document a pour unique but d'alléger le texte.

Présentation de la Clinique

La Clinique communautaire de Pointe–Saint–Charles (ci–après « la Clinique »), est un organisme de santé contrôlé par les citoyennes du quartier. Sa gestion citoyenne reflète la vision et les valeurs promues et défendues par la population. L'objectif de la Clinique est d'organiser des services préventifs et curatifs, de même que de regrouper les citoyennes autour des questions de santé afin d'améliorer leurs conditions de santé à court et à long terme. La Clinique a un statut d'organisme communautaire (établissement privé conventionné, EPC), mais avec un **mandat de CLSC**, tel que défini dans la Loi sur la santé et les services sociaux. **Ce sont les citoyennes qui décident des orientations et des services de la Clinique et s'assurent que ceux-ci répondent aux besoins en santé et en services sociaux du quartier.** Et ce, depuis 54 ans.

Les problèmes biopsychosociaux ont d'importantes répercussions sur la vie des citoyennes. Ils sont liés à des conditions socio–économiques difficiles sur lesquelles la Clinique se donne le mandat d'intervenir. Dans cette perspective, elle intervient non seulement auprès de ses usagères, mais également auprès de leurs réseaux sociaux, et avec les ressources communautaires afin d'améliorer les conditions de santé de la population.

Les déterminants sociaux pour une approche globale en santé

La Clinique fait sienne la définition de la santé proposée par l'Organisation mondiale de la santé, à savoir que « la santé est un état de complet bien-être physique, mental et social et ne consiste pas seulement en une absence de maladie ». Le projet de santé de la Clinique repose sur une vision sociale de la santé et du bien-être, vision qui englobe les grands déterminants de la santé comme l'éducation, l'environnement social et physique, le revenu et la condition sociale, plutôt que sur une vision strictement médicale et curative de la maladie.

Les déterminants sociaux de la santé sont l'une des principales causes des inégalités en santé, c'est-à-dire des écarts injustes et importants que l'on enregistre au sein d'un même pays ou entre les différents pays du monde. Ces circonstances, qui reflètent des choix politiques, dépendent de la répartition du pouvoir, de l'argent et des ressources à tous les niveaux, mondial, national et local. **L'environnement physique et économique (aménagement du territoire, logement, qualité de l'air, bruit, services de proximité, emploi, transport, etc.) sont des déterminants sociaux de la santé.**

Intervenir selon une approche globale, c'est saisir les individus à travers les multiples aspects de leur vie et s'adresser à eux non pas comme des personnes ayant un problème précis, mais comme des citoyennes à part entière, avec des intérêts multiples et des réalités complexes qui sont capables de participer de différentes façons dans la vie de leur communauté.

Pointe–Saint–Charles : un quartier en changement

Pointe–Saint–Charles est en changement sociodémographique rapide depuis la réouverture du Canal–de–Lachine à la navigation de plaisance en 2001. Un phénomène nommé embourgeoisement, c'est-à-dire un processus où une population ouvrière traditionnellement établie est rapidement remplacée par une population plus aisée, à la culture et aux aspirations différentes. Largement étudié, l'embourgeoisement est présent dans tous les quartiers traditionnellement ouvriers du centre de Montréal, particulièrement ceux du Sud–Ouest et de Verdun.

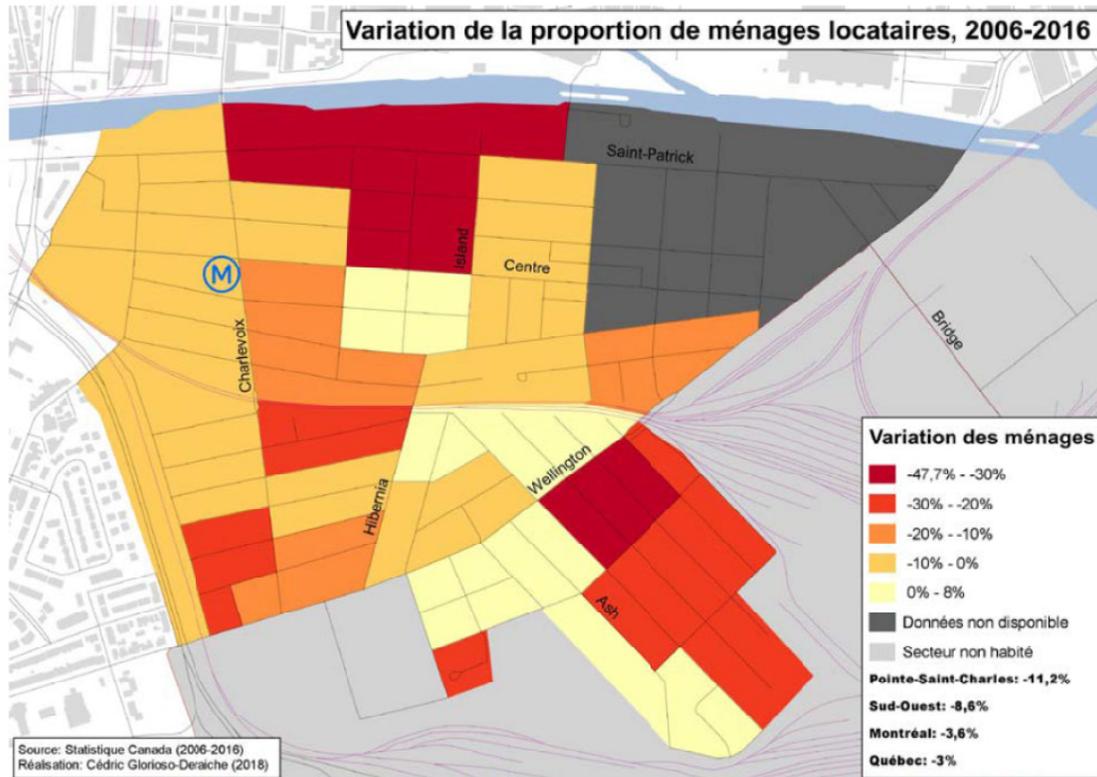
L'embourgeoisement se passe sur un temps long mais les signes de la tendance sont rapidement identifiables. Les données sur le revenu, le coût des logements, le taux de diplomation, le type d'emploi, le nombre de familles monoparentales à faibles revenus, sont des indicateurs qui permettent d'identifier la tendance. Dans les prochaines pages nous présenteront quelques données qui montrent une chose : le processus d'embourgeoisement a pour effet d'augmenter les inégalités et de cacher la pauvreté et les besoins d'une population traditionnelle qui est toujours présente. De plus, malgré le changement sociodémographique, nous constatons des enjeux sanitaires parmi les plus importants dans les territoires de CLSC montréalais.

Le quartier est petit et assez peu peuplé : 15 275 personnes en 2021, soit 2,4% de plus qu'en 2016 et 8,2% de plus qu'en 2006¹. Cet accroissement, bien que plus important que la moyenne montréalaise, est largement en dessous de la moyenne de l'arrondissement. Pourquoi? Parce que malgré la construction de nouveaux logements,

¹ A moins d'indication contraire, les données sont tirées des recensements de 2016 et 2021. Les données du recensement de 2021 ne sont pas encore toutes disponibles alors plusieurs de nos comparaisons sont basées sur celles de 2016, 2011 et 2006. Notamment les chiffres sur le revenu de 2021 sont faussés par la PCU et les autres revenus d'appoint ponctuels instaurés durant la pandémie, alors nous avons retenu ceux de 2016.

généralement plus petits que les anciens, le quartier a perdu des centaines de logements privés dans le processus d'embourgeoisement : les anciens duplex ont été transformés en maisons unifamiliales et des appartements locatifs convertis en copropriétés.

Figure 1: Variation de la proportion des ménages locataires, 2006–2016



La carte ci-haut le montre bien. Les zones foncées montrent la variation de la proportion propriétaires/locataires. Toutes les zones ont vu baisser, parfois radicalement, la proportion des ménages locataires. Les propriétaires augmentent par le biais du rachat/transformation des anciens duplex et triplex, particulièrement dans les zones de l'extrême sud du quartier. Au nord, la zone très foncée montre la même chose : la construction de centaines d'unités de condos a fait radicalement baisser la proportion de locataires. En moyenne dans le quartier, l'augmentation des propriétaires a été de 9,1% entre 2011 et 2016, alors que la moyenne de la ville de Montréal était de 2,6% pour la même période. Pointe-Saint-Charles compte quand même une proportion de locataires supérieure à celle de Montréal (+4 points de pourcentage). Par conséquent : un faible accroissement du nombre de logement, une baisse de la taille

des ménages, un faible accroissement de la population et une baisse du nombre de locataires signifie qu'une partie de la population est poussée à déménager à l'extérieur du quartier. Cela a des conséquences sur les liens sociaux, les réseaux de soutien et les points de repère sociaux des personnes plus vulnérables.

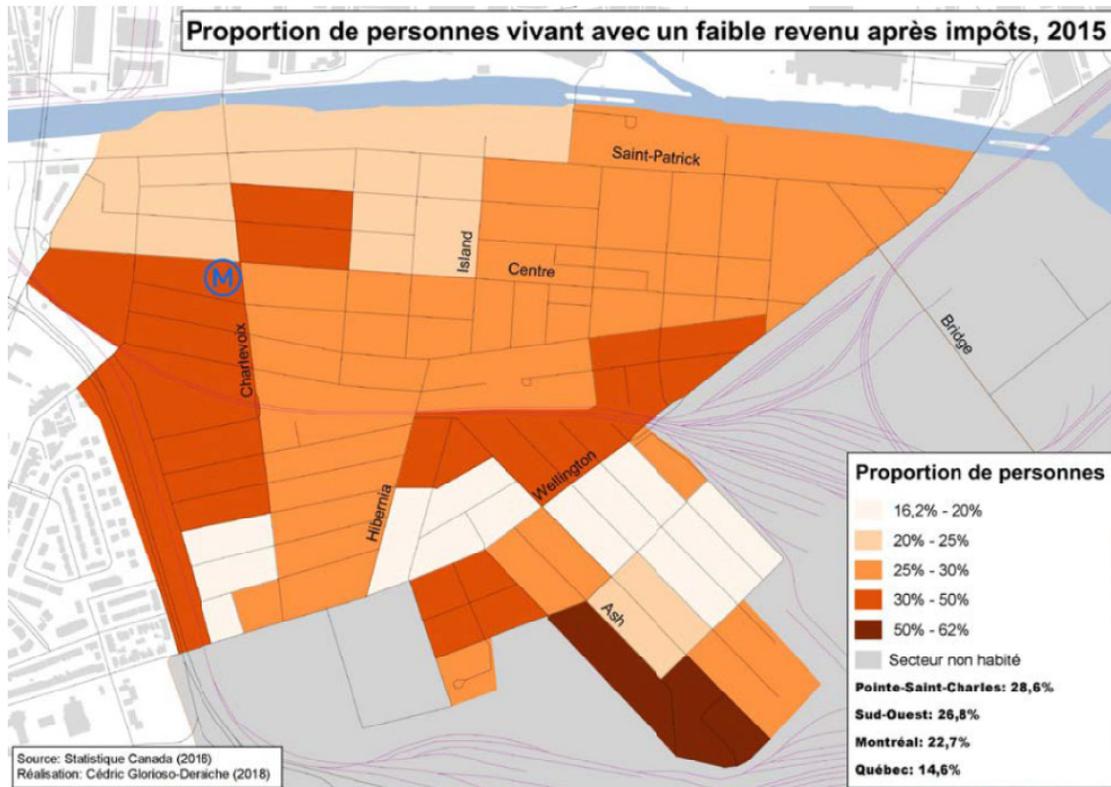
Autre signe d'embourgeoisement, l'augmentation des revenus des ménages. Bien qu'assez importante, cette augmentation cache de grandes inégalités (tel qu'illustré dans le tableau et la carte ci-dessous). Dans tous les groupes d'âge, la proportion de personnes vivant avec un faible revenu était égale ou supérieure aux proportions de l'arrondissement, et parfois largement supérieures à celles de la Ville de Montréal (par exemple chez les 65 ans et plus).

Tableau 1: Personnes ayant un faible revenu fondé sur la mesure de faible revenu après impôts, 2015

Personnes ayant un faible revenu fondé sur la mesure de faible revenu après impôts, 2015										
	Tous		Personnes âgées de							
	nb	%	moins de 6 ans		moins de 18 ans		18 à 64 ans		65 ans et plus	
			nb	%	nb	%	nb	%	nb	%
SR72	1 150	32,3	85	27,0	255	35,7	710	29,0	190	48,7
SR73	540	29,3	20	18,2	60	27,9	335	25,5	155	50,0
SR74	945	26,5	75	27,3	260	37,4	600	23,0	85	31,5
SR75	825	29,6	55	28,2	180	38,7	520	25,6	120	41,4
SR76	745	25,7	35	21,2	135	32,9	505	22,6	105	40,4
Pointe-Saint-Charles	4 180	28,6	285	26,2	870	35,7	2 635	24,8	670	43,5
Le Sud-Ouest	20 485	26,8	1 395	28,6	4 420	35,6	13 290	24,2	2 775	30,7
Montréal (V)		22,7		23,9		24,2		22,3		22,9
Montréal		21,3		22,7		22,6		21,0		20,9
Québec		14,6		14,1		14,3		13,7		18,7

Source : Statistique Canada, Recensement 2016

Figure 2: Proportion de personnes vivant avec un faible revenu après impôts, 2015



Cette carte montre la distribution géographique des faibles revenus et peut être mise en lien avec la carte précédente sur la proportion des ménages locataires et propriétaires. Les deux couleurs pâles montrent des zones avec moins de 25% de personnes à faible revenu – cela correspond aux zones d’augmentation des ménages propriétaires. On constate que dans la majeure partie du quartier, il y a plus de 25% de personnes à faibles revenus. Au final, en moyenne, 28,6% des personnes du quartier vivaient avec un faible revenu après impôt en 2015.

Une autre donnée intéressante est celle du niveau de scolarité. Le quartier a vu augmenter drastiquement le nombre de personnes détenant un diplôme d’études supérieures : +74,2% entre 2006 et 2016. Ces personnes ont généralement un revenu plus élevé et se retrouvent peu dans les emplois manufacturiers. Ainsi, 37,5% de la population de 15 ans et plus détient un diplôme universitaire, mais 38% ont un diplôme d’étude secondaire ou pas de diplôme du tout. On constate donc une polarisation croissante, un phénomène nouveau qui montre le changement rapide de population.

Finalement, quant au logement, même si la Pointe est encore un quartier de locataires cette proportion est en baisse constante. Connue pour sa grande proportion de logement hors-marché (HLM, coopératives, OBNL, logements publics) – elle était encore 40% du parc locatif il y a quelques années – la tendance depuis 15 ans est à la construction d'unités de condominiums pour des ménages plus petits et plus aisés.

Une donnée très intéressante pour notre propos est celle du type de construction. La Pointe est un quartier à basse densité où presque 63% des immeubles ont moins de 5 étages (proportion plus haute que l'arrondissement et que Montréal) et où les maisons en rangée sont plus nombreuses (deux fois plus que dans l'arrondissement et 4 fois plus qu'à Montréal). Une proportion importante du parc immobilier est hors-marché et 33,5% des ménages locataires vivent dans un logement subventionné. A noter que plusieurs ménages vivent dans des logements hors-marché non subventionnés (nous n'avons pas la donnée précise).

Tableau 2: Logement selon le type de construction, 2016

Logement selon le type de construction, 2016						
Territoire	Moins de cinq étages %	En rangée %	Cinq étages ou plus %	Duplex %	Individuel non attenant %	Autres %
SR72	55,3	20,4	9,5	13,7	0,3	0,8
SR73	52,0	8,1	35,0	4,9	0,0	0,0
SR74	64,0	13,0	0,3	20,4	1,5	1,5
SR75	68,8	17,9	5,3	7,7	0,0	0,4
SR76	71,8	9,2	15,2	3,2	0,9	0,0
Pointe-Saint-Charles	62,8	14,9	11,5	10,0	0,5	0,4
Variation 2011-2016	6,3	15,2	110,8	-21,9	-12,5	-40,0
Variation 2006-2016	7,3	124,8	96,6	-34,9	-12,5	-64,7
Le Sud-Ouest	55,3	7,2	17,8	17,5	1,2	0,9
Montréal (V)	57,9	3,3	14,2	13,6	7,3	3,7
Montréal	53,5	3,8	14,5	12,5	11,4	4,1
Québec	32,7	2,6	5,3	7,5	45,4	6,4

Sources : Statistique Canada, Recensements 2006 et 2016, et Enquête nationale auprès des ménages 2011

Tableau 3: Ménages locataires dans un logement subventionné, 2016

Ménages locataires dans un logement subventionné, 2016					
	Subventionné		Non subventionné		Total Nb
	Nb	%	Nb	%	
SR72	485	40,6	705	59,4	1 190
SR73	245	32,9	500	67,1	745
SR74	275	24,8	835	75,2	1 110
SR75	380	35,3	695	64,7	1 075
SR76	340	31,9	720	68,1	1 060
Pointe-Saint-Charles	1 740	33,5	3 450	66,5	5 190
Variation 2011-2016	7,1		0,1		2,4
Le Sud-Ouest	5 870	22,6	20 105	77,4	25 975
Montréal (V)		8,9		91,1	
Montréal		8,7		91,3	
Québec		9,3		90,7	

Sources : Statistique Canada, Recensement 2016 et Enquête nationale auprès des ménages 2011

Les enjeux de santé

Ces inégalités socioéconomiques cachées par l'augmentation des revenus ont un pendant sociosanitaire. Malgré la transformation sociodémographique du quartier, les indices de santé globale sont parmi les pires à Montréal pour notre territoire de CLSC.

Les indices de prévalence de maladies pulmonaires obstructives chroniques, par exemple, sont très élevés, particulièrement chez les aînées. Cela est dû au passé industriel du quartier, certes, mais pourrait se reproduire car les nuisances environnementales sont encore bien présentes : accroissement du transport ferroviaire et de la circulation autoroutière et/ou de transit, par exemple. Nous attendons des données plus récentes sur ces enjeux.

Tableau 4: Prévalence de la MPOC chez les 35 ans et plus, 2016–2017

Prévalence (%) de la MPOC chez les 35 ans et plus	CLSC Pointe-Saint-Charles	RLS Sud-Ouest-Verdun	Montréal	Différence statistique	Source
35 à 59 ans	4,7	4,2	3,3	(+)	INSPQ, SISMACQ, 2016-2017
60 à 64 ans	17,7	13,8	10,9	(+)	
65 à 69 ans	25,2	18,5	13,7	(+)	
70 à 74 ans	25,9	22,2	17,0	(+)	
75 ans et +	36,1	27,8	22,7	(+)	

Données colligées de l'Infocentre de l'INSPQ par l'équipe Surveillance de la Direction régionale de santé publique de Montréal

(-) Valeur du CLSC significativement plus faible que celle du reste de la région de Mtl, au seuil de 1 %.

(+) Valeur du CLSC significativement plus élevée que celle du reste de la région de Mtl, au seuil de 1 %.

ns Pas de différence significative entre le CLSC et le reste de la région de Mtl, au seuil de 1 %.

(INSPQ) Institut National de Santé Publique du Québec

(SISMACQ) Système intégré de surveillance des maladies chroniques du Québec

Tableau 5: État de santé global, 2016

	Espérance vie	Mortalité infantile	Mortalité	Mortalité TNI	Tumeurs	Hospitalisations	Suicide	Perception santé physique	Perception santé mentale
	Espérance de vie à la naissance ans	Mortalité infantile (0-1 an) /1 000	Mortalité générale /100 000	Mortalité : trauma non intentionnel /100 000	Prévalence du cancer /1000	Hosp : Toutes causes /10 000	Mortalité : suicide /100 000	Perception nég. de l'état de santé, 15 ans + %	Perception nég. de l'état de santé mentale, 15 ans + %
06 Montréal	82,9	4,3	729,0	25,2	22,7	719,7	10,5	11,1	5,1
063 CIUSSS du Centre-Sud-de-l'Île-de-Montréal	80,7	3,5	854,0	34,1	23	748,5	15,2	10,5	6,2
0631 RLS Sud-Ouest–Verdun	80,7	* 3,4	855,3	27,6	23,9	797,9	13,4	11,7	6,1
06314 CLSC Pointe-Saint-Charles	78,7	n.p	1 009,0	* 44,6	26,1	959,6	* 20,6		
CLSC Min-Max	76,9-88,6	2,6-8,0	478-1303	16,2-55,9	18,1-26,1	475-976	4,2-23,8		

Légende :

	Différence statistique significative favorable
	Différence statistique significative défavorable
	Aucune différence statistique significative

* À interpréter avec prudence pour cause d'imprécision des résultats engendrée par de petits effectifs

n.d. Donnée non diffusée pour cause de trop grande imprécision des résultats

Si on regarde les indices de santé globale ci-haut (tableau 5), la plupart des indicateurs pour le territoire de CLSC de Pointe–Saint–Charles sont défavorables en regard du Réseau Local de Service (RLS) Sud–Ouest/Verdun et de Montréal.

Tableau 6: Indices sur les maladies chroniques, 2016

	Prévalence mal chron	Trouble anxio-dépressif	MPOC	Mortalité tumeurs malignes	Mortalité cancer poumon	Mortalité appareil respiratoire	Mortalité cardio	Mortalité diabète	Hospit MPOC	Hospit circulatoire
	Au moins une maladie chronique, 15 ans et + %	Troubles anxio-dépressifs, 1 an et plus %	MPOC, 35 ans et plus %	Mortalité : tumeurs malignes /100 000	Mortalité : cancer du poumon /100 000	Mortalité : appareil respiratoire /100 000	Mortalité : cardiopathies ischémiques /100 000	Mortalité : diabète /100 000	Hosp : MPOC /10 000	Hosp : appareil circulatoire /10 000
6 Montréal	34,7	6,0	8,2	224,6	59,1	71,3	79,7	16,4	26,1	94,6
63 CIUSSS du Centre-Sud-de-l'Île-de-Montréal	34,2	6,0	9,4	247,0	75,6	89,4	99,4	20,9	38,9	101,1
631 RLS Sud-Ouest–Verdun	37,8	6,0	10,0	255,0	83,3	91,8	99,6	18,5	40,1	109,6
6314 CLSC Pointe-Saint-Charles		5,1	12,9	285,6	103,1	119,7	140,8	* 34,6	71,1	141,2
CLSC Min-Max		4,7-7,6	4,8-12,9	149-323	26-105	33-149	53-153	8,5-46,0	9,1-71,1	53-141

Légende:

- Différence statistique significative favorable
- Différence statistique significative défavorable
- Aucune différence statistique significative

* À interpréter avec prudence pour cause d'imprécision des résultats engendrée par de petits effectifs

Conclusion

Pour conclure cette courte présentation de données, la tendance d'embourgeoisement cache des données importantes : les familles monoparentales ont un revenu moyen qui est moins que la moitié de celui des couples avec enfants et qui, de plus, est de 13 000\$ de moins que la moyenne montréalaise. On a vu que près de 29% de la population vit avec un faible revenu. Que près de 40% de la population a un diplôme d'études secondaire ou moins et que la transformation des logements défavorise les ménages locataires, surtout ceux à revenus plus faibles.

Sur le plan sanitaire, on a vu que la prévalence de certaines maladies chroniques, surtout respiratoire, est plus forte qu'ailleurs dans le RLS et parmi les plus fortes des territoires de CLSC montréalais. Les jeunes de moins de 25 ans et les aînées de plus de 65 ans sont particulièrement touchées. Les indices de santé globale sont pour la plupart défavorables en regard de Montréal et du Réseau local de services de santé.

L'espace nous manque pour détailler plus cette tendance, mais l'argument nous semble clair : le caractère populaire de Pointe–Saint–Charles s'effrite rapidement sous la pression des forces du marché immobilier. Malgré cela, une population de classe moyenne inférieure et de classe populaire existe. Sa santé n'est pas au meilleur, elle vit dans un espace géographique entouré de nuisances industrielles et de circulation de transit, et elle fait face à une pression économique – notamment sur les loyers.

En tant qu'organisme de santé qui se préoccupe des déterminants sociaux, notre souci principal est de travailler à l'amélioration des conditions socio–économico–sanitaires de cette population. Il ne s'agit pas pour nous de faire fuir cette population, mais bien de lui donner les conditions pour demeurer dans son quartier et améliorer son sort.

Le processus démocratique local

Connu comme quartier ouvrier qui a développé un fort réseau communautaire, Pointe–Saint–Charles est depuis longtemps un modèle de mobilisation locale. La Corporation de développement communautaire (CDC) Action–Gardien, créée comme Table de quartier en 1984, regroupe actuellement plus de 25 membres et une dizaine d'organisations partenaires, pour une population de 15 275 personnes en 2021. Depuis le tournant des années 2000, le quartier a développé la méthode des Opérations populaires d'aménagement (OPA) pour impliquer les résidentes dans les réflexions et les actions concrètes sur l'aménagement du quartier. La Clinique a toujours été une actrice majeure de ces processus. Cette méthode, maintenant éprouvée et reprise comme modèle ailleurs, a notamment été utilisée dans le cadre du redéveloppement du site des anciens Ateliers du CN (à partir de 2003) et pour le secteur Bridge–Bonaventure à partir de 2019.

L'OPA Bridge–Bonaventure

En mai 2019 plus d'une centaine de résidentes se rassemblent pour imaginer le futur du secteur Bridge–Bonaventure. Appuyées par des expertes en urbanisme et en architecture – aussi résidentes du quartier – les participantes passent trois jours à réfléchir, proposer, imaginer, dessiner le renouveau du secteur. Par la suite, plusieurs assemblées publiques, visites commentées du secteur, portes ouvertes, activités de validation, ont permis d'élaborer une vision citoyenne. C'est sur la base de cette vision qu'ont été

rédigés des mémoires – incluant celui de la Clinique – pour la première consultation publique sur le secteur en septembre 2019.

La mobilisation locale s'est poursuivie par la présentation et la diffusion de cette vision citoyenne. Lorsque la version préliminaire du PDMV Bridge–Bonaventure a été dévoilée, l'OPA Bridge–Bonaventure a travaillé à préciser et mettre à jour son projet. Toujours en compagnie des résidentes du quartier, d'actrices et d'organisations locales, l'OPA a précisé ses demandes quant aux secteurs d'emploi, au projet résidentiel, au verdissement et à la mobilité. Une pétition en appui au projet local, signée par 3500 personnes, a été déposée à la Ville de Montréal, à l'Assemblée nationale et à la Chambre des communes, en plus d'être présentée aux actrices du secteur Bridge–Bonaventure.

Action–Gardien et son comité Bridge–Bonaventure ont aussi participé à la Table de concertation mise en place par la Ville de Montréal pour rassembler les actrices dans le secteur. Nous avons en plus rencontré les députés locaux, entamé des discussions avec la Société immobilière du Canada et communiqué notre vision du redéveloppement à des dizaines d'actrices et d'organisations pertinentes.

C'est forte des conclusions de cet exercice citoyen de planification, et de son expertise en matière de déterminants sociaux de la santé, que la Clinique rédige et présente ce mémoire².

Les points forts du PDMV Bridge–Bonaventure

D'entrée de jeu nous voulons souligner la grande qualité du PDMV, un document étoffé qui présente une vision en concordance avec les défis que les villes ont à relever en cette époque de lutte aux changements climatiques. Nous saluons le fait que la Ville de Montréal s'engage à redévelopper ce secteur du quartier Pointe–Saint–Charles afin de redonner à ses habitantes l'accès à ce haut lieu de l'histoire ouvrière.

Le PDMV contient une foule de détails sur les enjeux du secteur et est une mine d'information pour en analyser les besoins. La vision développée prend en compte l'ensemble des aspects du redéveloppement, soit la mobilité, les zones d'emploi, la

² La synthèse de la proposition de l'OPA Bridge–Bonaventure se trouve en annexe.

création d'un secteur résidentiel et la lutte aux changements climatiques par la mise en place de mesures résilientes.

Nous saluons aussi le processus de concertation des parties prenantes qui a mené à son élaboration. Nous constatons que les actrices locales rassemblées autour d'Action–Gardien ont été écoutées et que plusieurs de leurs préoccupations ont trouvé écho dans la version du PDMV qui est actuellement soumis à la consultation.

Les points faibles du PDMV Bridge–Bonaventure

Bien que très prometteur, le PDMV a un grand défaut : il ne s'agit que d'un énoncé de vision qui n'est pas contraignant et qui laisse beaucoup d'arbitraire à l'échelon local des arrondissements. Nous aurions aimé voir plus d'orientations du PDMV introduites dans le plan d'urbanisme de la Ville. Nous aurions aussi aimé que des outils réglementaires soient clairement envisagés, plutôt que le paragraphe général sur les plans d'ensemble de la page 102.

Comme le PDMV n'est pas un document chapeauté par la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (LAU), sa mise en œuvre repose sur des choix administratifs, voire politiques, plutôt que sur des processus de conformité et de concordance avec des documents d'urbanisme adoptés. Cela soulève des questions quant à l'application des balises identifiées au PDVM, mais également quant à leur pérennité et leur régularité dans le temps long associé à ce type de redéveloppement urbain alors que les professionnels et les élus concernés par celui-ci changent dans un temps beaucoup plus court.

Il y a bien quelques dispositions qui seront intégrées au plan d'urbanisme par le biais du *Règlement modifiant le plan d'urbanisme de la Ville de Montréal (04–047) dans le secteur Bridge–Bonaventure*, mais nous croyons que la Ville aurait pu aller beaucoup plus loin en ce sens et intégrer plus de balises du PDMV dans le plan d'urbanisme. Lors de la période de questions de l'OCPM le 16 mai dernier, on nous a servi l'argument qu'il ne fallait pas trop introduire de changements au plan d'urbanisme car il sera en révision dans les prochains mois. Cela ne nous convainc pas du tout. Pourquoi, en ce cas, introduire quelques modifications et pas d'autres? Les modifications incluses seront de toute façon reconduites dans la révision du Plan d'urbanisme.

Nous relevons les enjeux suivants :

- (1) L'outil du plan d'aménagement d'ensemble (PAE) nous semble le plus adéquat pour rejoindre la volonté de la Ville de ne pas développer les lots à la pièce. Dans le secteur voué à un éventuel développement résidentiel (le secteur 12–T3), quelques propriétaires existent, dont la SIC et des promoteurs immobiliers privés. La SIC a déjà mentionné vouloir développer ses terrains selon les besoins locaux et ne pas vouloir lotir à la pièce. Les promoteurs privés ont affirmé vouloir densifier, construire en hauteur des habitations plus luxueuses, ne prenant pas du tout en compte les besoins locaux.

L'obligation de recourir au PAE fera en sorte qu'un réel développement concerté pourra avoir lieu. Actuellement le PDMV reste vague sur la façon de mettre en œuvre des plans d'ensemble.

- (2) La division d'une partie du secteur 12–T3 en quatre sous-secteurs (12–T3, 12–T12, 12–T13 et 12–T14) permettant des COS plus élevés et, surtout, une augmentation drastique des hauteurs permises, nous apparaît inadéquate. La conséquence de ce changement sera des projets immobiliers permettant des pointes de hauteur sur plusieurs lots sans possibilité réglementaire de les restreindre. Dans la philosophie du projet résidentiel d'ensemble que nous détaillerons ci-bas, nous sommes d'avis de restreindre radicalement les hauteurs permises en réduisant de 65m (approx. 24 étages) à 36m (approx. 12 étages). Les modifications proposées au plan d'urbanisme sont beaucoup trop permissives et ne correspondent pas à la philosophie de moyenne densité et de quartier à échelle humaine évoqué dans le PDMV.

Par conséquent, nous recommandons :

Recommandations

1. Inscrire au plan d'urbanisme le mécanisme réglementaire qui devra être utilisé pour le redéveloppement résidentiel dans les quatre « zones particulières » identifiées au point quatre de la Stratégie de mise en valeur (p. 102). Il s'agit du secteur connu comme le « Bassin Wellington », (secteur 12–T3 qui est redivisé en secteurs 12–T3, 12–T14, 12–T12 et 12–T13) et celui du site actuel de Ray–Mont Logistics. Le mécanisme à privilégier est celui du Plan d'aménagement d'ensemble (PAE).
2. Redécouper le secteur 12–T3 du Plan d'urbanisme en sous-secteurs qui correspondent aux 4 « zones particulières » identifiées, et assujettir ces secteurs au même mécanisme réglementaire.

3. Diminuer les hauteurs maximales permises dans le secteur 12–T3, ses subdivisions (12–T14, 12–T12 et 12–T13 et les autres proposées), à un maximum de 36m.
4. Diminuer les COS maximaux permis à 4,0.

Les éléments–clés de la vision de mise en valeur

Trois éléments–clés pour le redéveloppement du secteur nous apparaissent incontournables. Nous les présentons en ordre de phasage, c'est-à-dire qu'il est essentiel que les phases soient réalisées dans l'ordre afin de réussir un projet structurant et résilient.

Phasage 1 : la mobilité

Le secteur du PDMV souffre d'une triple tare quant aux enjeux de mobilité : le trafic de transit, l'enclavement et le peu d'infrastructures de mobilité active. L'énoncé de vision de la page 28 stipule que « La reconstruction de l'autoroute Bonaventure en boulevard urbain et la reconfiguration des accès au pont Victoria vers l'axe Bonaventure sont les bougies d'allumage du renouveau du secteur. » Plus loin on ajoute que sera déployée une trame urbaine permettant les déplacements actifs sécuritaires. Toute la section du PDMV traitant de transition écologique parle de la modification de la logique de mobilité : le passage du véhicule à moteur vers une logique de zones de transport actif zéro carbone.

A ce titre le PDMV se veut ambitieux, mais encore une fois les actions concrètes sont peu contraignantes.

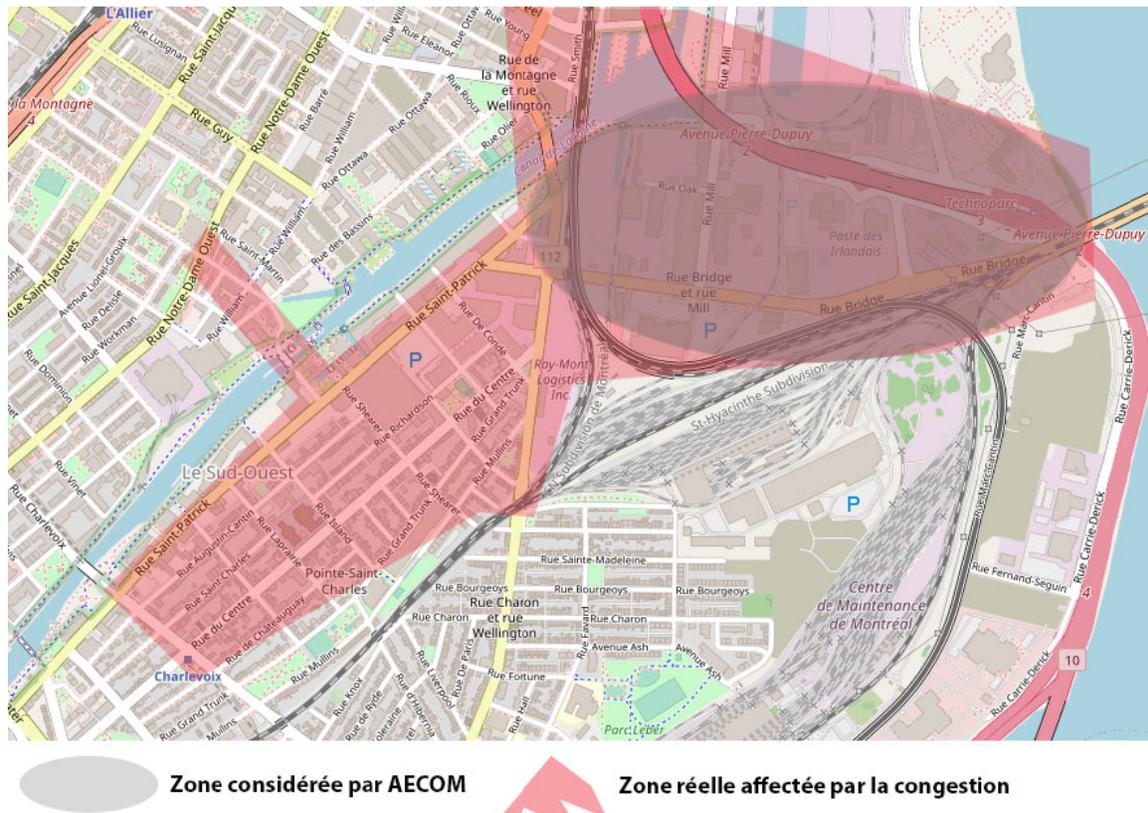
Il faut se référer à l'étude de mobilité dans le secteur dévoilée en décembre 2021 pour mieux comprendre la situation³.

³ AECOM, décembre 2021, *Étude de mobilité du secteur Bridge–Bonaventure*, rapport final déposé à la ville de Montréal, en ligne sur le site de l'OCPM :

https://ocpm.qc.ca/sites/default/files/pdf/P123/3-2_E%CC%81tude%20de%20mobilite%CC%81%20du%20secteur%20Bridge–Bonaventure.pdf

Le secteur constitue une voie de transit pour l'entrée et la sortie de la ville par le Pont Victoria, dont la circulation est pendulaire selon les heures de pointe du matin et de l'après-midi. L'étude de circulation mentionne que plus de 5000 véhicules utilisent ce trajet dans la journée, principalement pour se rendre ou pour sortir du centre-ville de Montréal. Cela occasionne, selon l'étude, une congestion sur les rues Bridge, Wellington et Mill. Cependant, l'auteur de l'étude, AECOM, a trop restreint le territoire à analyser. Quiconque vit à Pointe-Saint-Charles sait très bien que, l'après-midi, la rue du Centre et la rue St-Patrick sont congestionnées de Charlevoix jusqu'à Wellington. Que le Pont des Seigneurs et la rue du même nom sont bloqués de Notre-Dame à St-Patrick. Que la rue Wellington n'est pas congestionnée que du Canal-de-Lachine à la rue du Centre, mais bien de la rue Peel dans Griffintown jusqu'au moins la rue de la Sucrierie dans la Pointe (tel qu'illustré dans la figure 3 ci-bas).

Figure 3: Zone affectée par la congestion routière de transit



Carte: Margot Silvestro à partir d'Open Street Maps

Autrement dit, premier constat : la congestion, le bruit, les poussières, les gaz à effet de serre ainsi que les enjeux de sécurité vont bien au-delà de la zone étudiée.

Dans une perspective de prise en compte des déterminants sociaux de la santé, les effets de la circulation de transit vont donc bien au-delà de la zone à redévelopper, mais comprennent plutôt la majeure partie du nord du quartier de Pointe-Saint-Charles, sans compter une section de la Petite-Bourgogne, du Parc-du-Canal-de-Lachine (autour du Pont des Seigneurs et du Square St-Patrick) et la partie centrale de Griffintown.

Il est donc impératif de réduire drastiquement la circulation de transit pour améliorer la santé et la sécurité des résidentes actuelles.

Or, que prévoient l'étude de mobilité commandée par la Ville et le PDMV, et quelle est l'option qui sera soumise sous peu à une étude d'avant-projet? Voici⁴ :

- Le réaménagement de l'accès au Pont Victoria par un raccordement incitatif avec l'autoroute Bonaventure via la rue des Irlandais.
- Le réaménagement des rues Wellington et Bridge par l'ajout de pistes cyclables, de plantations et l'élargissement de certains trottoirs.

Ces mesures, selon les estimations de l'étude de mobilité, permettront de réduire le trafic de transit sur les différents tronçons de rue de -26% à -56%, avant le redéveloppement du secteur. Lorsque celui-ci sera réalisé, les diminutions projetées sont de -1% à -46% selon les tronçons (voir le Tableau 1 de la page viii de l'étude de mobilité).

C'est nettement insuffisant.

La connexion à l'autoroute Bonaventure

Nous suggérons un plan beaucoup plus ambitieux pour connecter le Pont Victoria à l'autoroute Bonaventure, de manière à l'utiliser réellement comme infrastructure de transit. La proposition actuelle en est une de pis-aller et, de l'aveu même des concepteurs du PDMV, la plus facile et la moins chère. L'autoroute Bonaventure étant de juridiction fédérale publique et le Pont Victoria de juridiction fédérale privée, la ville de Montréal a choisi de n'agir que sur le réseau viaire à sa portée.

⁴ Voir les pages 112–113 du PDMV et la Stratégie de mobilité dans l'étude de mobilité aux pages vii à xv.

Une bretelle de raccord direct entre le pont et l'autoroute n'a été que superficiellement étudiée. Un seul trajet a été envisagé et n'a pas été retenu. Pourtant, ce secteur du Parc d'entreprise de la Pointe–Saint–Charles est vide et une emprise plus large aurait pu être envisagée pour concevoir une bretelle de raccord qui réponde aux normes.

Une intervention structurante dans ce secteur est à souhaiter pour clairement orienter pour les 40 prochaines années les déplacements véhiculaires. Ainsi, quant au raccord entre l'autoroute Bonaventure et le Pont Victoria, nous recommandons :

Recommandations

1. De poursuivre le travail avec l'autorité fédérale responsable du réaménagement de l'autoroute pour envisager des alternatives au raccord direct. De faire tout en son possible pour établir une collaboration ambitieuse et structurante.
2. Si cela n'est pas possible, faire le travail nécessaire dans le groupe d'acteurs concernés par le système pendulaire du pont (c'est-à-dire : le CN, le MTQ, la société des ponts Jacques–Cartier et Champlain) afin de faire cesser le système pendulaire. De cette façon, le Pont Victoria ne sera plus considéré comme une voie de transit majeure pour les heures de pointe, mais plutôt comme une voie de seconde envergure pour la desserte locale.

Si cette décision est prise, réaliser l'intervention incitative via la rue des Irlandais, en concordance avec les prochaines recommandations ci-bas.

Le réaménagement des autres voies d'accès (Wellington, Bridge, Mill)

Les interventions proposées sur ces trois voies d'accès au pont sont plus mineures et visent à compléter l'intervention plus structurante décrite ci-haut. Nous saluons la volonté de réduire l'emprise de la voiture et d'augmenter le réseau de mobilité active, mais nous croyons que les interventions ne sont pas assez drastiques. Ce secteur autour du Bassin Wellington est visé par l'usage « économique diversifié » – autrement dit, à terme, résidentiel. Or les timides réaménagements ne feront pas en sorte de transformer le réseau viaire en rues locales; elles resteront des voies d'accès vers le pont et des voies de camionnage – avec une petite touche verte. On en veut pour preuve les estimations de l'étude de mobilité qui mentionnent une réduction moyenne de

18,25% du trafic en AM et de 34% en PM, après le redéveloppement et le report du transit vers la rue des Irlandais.

Tout ça pour ça?

Nous recommandons des interventions plus drastiques :

Recommandations

1. En plus de retirer une voie de circulation de chaque côté de la rue Wellington entre de la Sucrierie et le Canal-de-Lachine et d'y inclure une voie cyclable protégée :
 - a. Continuer avec le plan d'expropriation voté au conseil municipal afin de créer un réel trottoir élargi du côté est de la rue, avec plantations. Ne pas utiliser ce plan de d'expropriation pour négocier une emprise publique avec le propriétaire du terrain.
2. Il n'est pas envisagé de retirer une des deux voies de circulation sur la rue Bridge, mais plutôt de rajouter une piste cyclable si l'emprise le permet. Nous recommandons plutôt de transformer la rue Bridge en réelle artère locale en :
 - a. Retirant une voie de circulation de chaque côté.
 - b. Installant une voie cyclable protégée de chaque côté.
 - c. Élargissant les trottoirs et en réalisant du verdissement structurant.
 - d. Créant un goulot d'étranglement au bout de la rue, vers la Black Rock, afin de rendre difficile – voire impossible – l'accès au Pont Victoria par la rue Bridge.
3. Quant à l'intersection Bridge/Wellington : la transformer radicalement en élargissant les trottoirs, créant des saillies, des passages protégés pour cyclistes et piétons. Actuellement cette intersection est un royaume du véhicule motorisé. Il est essentiel de renverser son usage. A noter que, pour la Ville de Montréal, l'établissement d'une station du REM à cet endroit est une des conditions gagnantes pour le développement résidentiel. Soyons donc conséquents.
4. Dans le cadre du réaménagement viaire, prévoir la continuation de la rue du Centre tel que demandé dans le projet de l'OPA Bridge–Bonaventure. Intégrer cette idée – déjà présente dans le PDMV – dans les réaménagements viaires actuels visant à réduire la circulation de transit. De même en est-il de

- l'agrandissement du Square Tansey. Penser ces aménagements en compléments des interventions visant à réduire le transit.
5. Enfin, établir un plan de camionnage conséquent pour le secteur, qui évite les rues Bridge et Wellington.

Phasage 2 : la conservation et le développement des zones d'emploi

Le PDMV énonce sur ce sujet une foule d'idées valables. Nous nous concentrerons ici sur les secteurs de Pointe–Saint–Charles, et plus particulièrement sur ceux qui entourent le Bassin Wellington (les zones de planification d'ensemble).

Pour qu'un quartier soit sain, diversifié, et que soit réduite la circulation de transit et les longues distances pour se rendre au travail, il est essentiel que des emplois soient disponibles près des résidences. A ce titre, le PDMV va trop loin à notre avis en envisageant qu'au sud de la rue Mill l'usage puisse devenir résidentiel. Cela fera en sorte de rapprocher les éventuelles résidences de l'autoroute Bonaventure qui traverse le Canal–de–Lachine à cet endroit et des industries lourdes que sont les minoteries.

Le plan développé par l'OPA Bridge–Bonaventure propose plutôt de mettre en œuvre une stratégie agressive pour créer à cet endroit le Quartier des artisans. Le PDMV en fait mention (notamment aux pages 40 et suivantes). Une opportunité est à saisir pour créer un pôle d'emploi industriel léger qui apporte une plus–value, qui crée une zone spécialisée qui, de plus, est en lien avec le passé ouvrier du secteur. Les métiers artisanaux traditionnels sont, en réalité, des métiers d'avenir! Un avantage est qu'ils nécessitent peu d'investissements technologiques, qu'ils pourraient être approvisionnés via les voies de desserte de l'autoroute Bonaventure et qu'ils sont compatibles avec une zone touristique–récréative à consolider sur les bords du Canal et du Bassin Peel.

Par ailleurs, la volonté de renforcer les activités productives actuelles est en soi louable, mais encore une fois les moyens ne sont pas détaillés. Nous souhaitons que la Ville de Montréal élabore un plan plus précis et annonce des mesures concrètes pour y arriver. A ce titre la stratégie de mise en valeur des pages 100 et suivantes reste vague.

Recommandations

1. Élaborer dès maintenant des stratégies pour consolider la zone d'emploi du secteur autour du Bassin Wellington et du triangle nord. Donner un signal fort et prendre le leadership en ce domaine.
2. S'engager à conserver la portion au sud de la rue Mill en secteur d'emploi. Par conséquent, retirer du *Règlement modifiant le plan d'urbanisme de la ville de Montréal (04-047) dans le secteur Bridge–Bonaventure* la modification à l'affectation du sol de ce secteur (la carte 3.1.1). Le conserver en secteur d'emploi. Comme ces terrains sont privés, cela donnera un signal aux promoteurs immobiliers qu'il ne vaut pas la peine de les acheter en vue de les transformer en résidentiel.

Phasage 3 : Le développement d'un secteur résidentiel aux abords du Bassin Wellington

Cet aspect du PDMV nous préoccupe particulièrement. La Clinique considère que les conditions de logement sont l'un des principaux déterminants sociaux de la santé. Nous adhérons au principe que le logement décent, de grandeur suffisante et ne nécessitant pas un taux d'effort supérieur à 30% est un droit essentiel à l'exercice de la citoyenneté et à l'atteinte d'une santé physique et mentale durable.

Encore une fois, si le PDMV énonce à ce sujet des principes louables, nous sommes inquiètes quant aux possibilités d'accroissement de l'embourgeoisement qui y sont contenues. Dans les prochaines pages, nous allons détailler les orientations contenues dans le plan d'ensemble élaboré par l'OPA de Pointe–Saint–Charles pour le secteur, plan auquel nous avons participé et auquel nous adhérons entièrement.

Le secteur du Bassin Wellington (délimité par la voie du CN, le Bassin Peel, la rue Mill et la rue Bridge) est caractérisé par la présence de deux grands propriétaires publics : la Société immobilière du Canada (SIC) et Casiloc (Loto–Québec) et un propriétaire privé de deux lots. Ce secteur, qui deviendra en usages mixtes et qui, à terme, est voué à devenir le secteur résidentiel du projet, doit absolument être développé : (1) dans une logique

de développement 100% hors–marché spéculatif, (2) en fonction des besoins existants de logement de la population locale, (3) dans une densité moyenne qui respecte le cadre bâti du quartier existant et qui s’engage réellement dans la transition écologique, (4) dans une perspective de désenclavement et de mobilité active et (5) avec la planification d’infrastructures communautaires et des espaces verts accrus.

Ce sont là les cinq conditions que nous préconisons pour qu’il y ait du développement résidentiel à cet endroit.

1. Le développement hors–marché spéculatif : l’opportunité des terrains publics.

Le développement résidentiel à Montréal est largement dominé par l’habitation privée inscrite dans le marché spéculatif. Dans le Sud–Ouest de Montréal la dernière quinzaine d’année a vu émerger la logique de la financiarisation du logement, c’est–à–dire que la construction et la gestion de grands ensembles immobiliers se fait à l’aide de fonds d’investissement spéculatifs⁵. La crise du logement montréalais n’a pas été réglée par la construction massive des dernières années. Elle a au contraire été accrue et culmine aujourd’hui avec des taux d’inoccupation extrêmement bas, des hausses de loyer vertigineuses et incontrôlées, des logements vides utilisés comme investissement et, plus largement, le non–respect des droits des locataires (incluant les locataires d’unités de condos).

Or des solutions existent et elles sont connues depuis longtemps : la construction de logements en dehors du marché spéculatif. Nous parlons ici de logement social public (subventionné), de logement communautaire subventionné ou non (détenu par des organisations sans but lucratif) et de logement public appartenant à la Ville, subventionné ou non. Une des caractéristiques fondamentales de ces logements est qu’ils ne répondent pas à la logique du profit, mais plutôt à celle de loger dignement et à coût abordable une population diversifiée.

L’opportunité de grands terrains publics sur ce site permet d’entamer un grand chantier de logements de ce type. C’est pourquoi nous demandons à la Ville de Montréal de

⁵ Voir Gaudreau, Louis, Fauveaud, Gabriel et Houle, Marc–André, 2021, *L’immobilier, moteur de la ville néolibérale. Promotion résidentielle et production urbaine à Montréal*, Montréal, Collectif de recherche et d’Action sur l’Habitat (CRACH), 123 p., disponible en ligne sur <http://crach.ca>

s'engager à dépasser radicalement son règlement pour une métropole mixte (dont le bilan est très mitigé) et à prévoir un développement comprenant 100% de logements hors-marché sur le site. Nous demandons aussi que les terrains privés des alentours soient développés avec un minimum de 40% de logement locatifs hors-marché. Cette demande est liée au taux historique de logements sociaux et communautaires à Pointe-Saint-Charles. Avec les constructions récentes où l'inclusion n'a pas été faite, ce taux est descendu à 33,5%.

2. Les besoins existants de la population locale

Seulement pour Pointe-Saint-Charles, 1 100 ménages sont actuellement inscrits sur une liste d'attente pour un logement social, ce qui signifie plus de 2 000 personnes⁶. Selon les données de recensement de 2021, le tiers des locataires dans le marché privé dans le quartier ont un taux d'effort de plus de 30% en matière de logement. Entre 2011 et 2021, le loyer moyen dans le quartier est passé de 600\$ à 900\$, soit une hausse de 50%. Selon le recensement de 2021, le quartier compte 27% de condo, par rapport à 21% à Montréal, une augmentation drastique depuis 2006. Pour Montréal en 2022, selon la SCHL, les taux d'inoccupation étaient de seulement de 1 % pour les appartements considérés abordables pour les 40 % des ménages locataires les moins fortunés (revenu de moins de 43 000 \$). Quant aux appartements qui étaient abordables pour les ménages gagnant entre 63 000 et 97 000 \$ par année, leur taux d'inoccupation était plutôt de 5,4 %⁷.

Ce sont là des indicateurs très clairs de besoins criants.

Si le développement résidentiel n'est pas balisé et est laissé aux forces du marché, il ne répondra pas aux besoins des ménages et des familles les plus vulnérables. L'étude citée plus haut le confirme : « L'analyse des permis de construction accordés par l'arrondissement Le Sud-Ouest entre 2000 et 2015 a révélé la nette préférence des entreprises de promotion immobilière pour le condominium dans des secteurs de la ville

⁶ Il s'agit de la liste du Projet Saint-Charles administrée par le Regroupement Information-Logement. Voir leur mémoire pour plus de détails.

⁷ SCHL, janvier 2023. Rapport sur le marché locatif, <https://assets.cmhc-schl.gc.ca/sites/cmhc/professional/housing-markets-data-and-research/market-reports/rental-market-report/rental-market-report-2022-fr.pdf>

où l'immeuble multirésidentiel de faible densité de type « plex » a longtemps régné en maître. » (p 73). Qui plus est, le produit résidentiel se destine à la classe économique supérieure et à deux types spécifiques de clientèle : les jeunes professionnels premiers acheteurs et les couples retraités qui se départissent de la maison familiale. Les autres types de ménage sont très peu pris en compte : personnes seules de classe moyenne inférieure ou de classe populaire, de tout âges, et familles désirant demeurer en ville.

Si on en doute encore, il suffit de regarder le type d'appartement, locatif ou en propriété divise, construit dans le secteur Griffintown dans les 10 dernières années. Ils correspondent exactement à ce que l'étude analyse⁸. De plus, il apparaît que de plus en plus d'appartements construits à Montréal dans les dernières années sont surtout utilisés comme produits d'investissements et ne sont pas nécessairement habités. Nous écrivions ailleurs, citant la SCHL, que jusqu'à 30% des logements dans Griffintown servent à cela ou au marché de la location à court terme⁹.

Or les promoteurs immobiliers qui ont construit Griffintown sont les mêmes qui veulent développer le secteur Bridge–Bonaventure. Ils ont dévoilé leur propre vision¹⁰, laquelle prévoit une forte densité d'immeubles (jusqu'à 35 étages) et des appartements d'une superficie brute moyenne de 861p². De l'aveu même des représentants des promoteurs, rencontrés et questionnés suite au dévoilement de cette vision en octobre 2022, les logements dits familiaux (3 chambres) sont plus petits que la superficie moyenne des logements 3 chambres actuellement sur le marché montréalais.

⁸ A titre d'exemple, le projet locatif Hexagone offre : « L'Hexagone 1 dispose de 257 appartements de type 3 ½, 4 ½, 5 ½. Conçu sur 22 étages, le complexe locatif L'Hexagone 2 propose 320 appartements de type studios, 3 ½, 4 ½ et 5 ½. » Tiré du site Internet de l'Hexagone, <https://www.devimco.com/appartements/montreal/griffintown/hexagone>. Au moment d'écrire ces lignes, 1 seul 5 ½ était disponible, pour 3200\$/mois. Les Studios commencent à 1275\$/mois.

⁹ Karine Triollet, Margot Silvestro et Francis Dolan, « Main–mise sur les terrains publics : Severer la bête », A Babord, no. 94, pp. 62–64. SCHL, 2020, en ligne : <https://www.cmhc-schl.gc.ca/fr/observateur-du-logement/2020-housing-observer/effets-de-la-pandemie-sur-marche-de-lhabitation-de-montreal>.

¹⁰ Consortium Vision Bridge–Bonaventure, *Pour une vision commune, écoresponsable et intégrée du redéveloppement*, document d'orientation dévoilé en mai 2022, voir la page 18. Malheureusement, ce document ne semble pas disponible publiquement et les actuels documents disponibles ne font plus mention de ces détails.

Il n'est pas nécessaire de démontrer plus précisément quel type de développement le marché immobilier privé produit. Les exemples sont flagrants. L'orientation de l'OPA Bridge–Bonaventure est de dire qu'il faut développer du logement pour combler les besoins existants et non pas pour satisfaire des fonds d'investissement en attirant une clientèle extérieure. L'embourgeoisement du Sud–Ouest de Montréal a déjà exacerbé les besoins pour les populations locales. Les terrains publics du secteur Bridge–Bonaventure peuvent servir à les combler.

3. La densité moyenne et la construction écologique

Un autre point d'achoppement est celui de la densité de construction proposée. Le PDMV affirme vouloir privilégier une densité moyenne avec des pointes de hauteur jusqu'à 65m. Le potentiel serait de 7600 logements (pp. 36–37 du PDMV) pour l'ensemble du secteur, dont approximativement 3500 pour le secteur du Bassin Wellington.

La vision que nous proposons est plus modeste et est en continuité avec le quartier existant de Pointe–Saint–Charles. Nous souscrivons à l'idée d'accroître la densité urbaine, mais nous la soumettons à l'idée d'un milieu de vie à échelle humaine, ce qui signifie pour nous un quartier où les habitantes se retrouvent dans des lieux publics plutôt que dans des espaces privés à l'intérieur de constructions en hauteur. Dans le quartier existant plus de 60% des bâtiments ont 5 étages ou moins (voir tableau 2 ci-haut). Dans les espaces publics et le réseau viaire, la vue est dégagée et des points de repère patrimoniaux sont visibles (l'édifice Le Nordelec, les silos d'Allez Up, l'enseigne Five Roses sont les points les plus élevés du secteur. Nous proposons de ne pas construire plus haut que ces bâtiments emblématiques). La faible densité permet une vie de village qui contribue grandement à la santé psychologique.

Nous proposons par conséquent une densité qui va de 4 à 8 étages, avec quelques pointes de hauteur à 12 étages (36m maximum), surtout près des voies ferrées – un aménagement particulier qui permettra de créer des murs coupe-sons avec des bâtiments adéquatement construits. Notre projet prévoit un maximum de 2100 logements pour l'ensemble du secteur compris entre la rue Mill, le Bassin Peel et les voies ferrées (donc secteur Bassin Wellington et site de l'actuel Costco). Nous en prévoyons un maximum de 1626 sur le site du Bassin Wellington.

La construction écologique de moyenne densité

Un autre argument en faveur de la densité que nous proposons est le type de construction que cela permet. Le PDMV est très loquace sur la transition écologique, principe auquel nous souscrivons, mais est très discret sur le type de bâtiment à construire. De même en est-il des promoteurs immobiliers : ils affirment vouloir densifier pour répondre à l'étalement urbain et à la crise climatique, en privilégiant des tours en acier–béton.

Nous sommes d'avis qu'il est temps de mettre les pendules à l'heure sur le type de construction à privilégier. L'acier et le béton sont les deux matériaux de construction les plus coûteux à produire sur le plan environnemental. Une étude récente de l'Institut de recherche et d'information socioéconomique (IRIS) classe les industries polluantes en fonction de leur production de gaz à effet de serre. La sidérurgie produirait 1,1 Mt équivalent CO², la cimenterie 2 Mt eq. CO², alors que l'exploitation forestière n'en serait qu'à 0,5 Mt et la construction à 1 Mt¹¹.

Construire des tours en hauteur en acier et béton, nécessitant des fondations énormes pour soutenir leur poids est tout sauf écologique. D'autant plus que les systèmes mécaniques nécessaires pour ces tours sont extrêmement énergivores et produisent de la chaleur supplémentaire.

Or les codes du bâtiment canadien et québécois permettent depuis peu la construction en bois de bâtiments de grandes hauteurs (jusqu'à 12 étages). Une structure de recherche–développement associée à l'Université Laval, FPInnovations, affirme que la construction en bois permet d'améliorer d'au moins 20% le profil environnemental des matériaux, en plus de nécessiter des fondations moins imposantes¹². Le bois est le seul matériau de construction qui permet d'encapsuler des gaz à effet de serre, tout en étant

¹¹ Nous résumons... Pour les détails, consulter : IRIS, *La transition juste au-delà de l'industrie fossile*, novembre 2022, particulièrement le tableau à la page 7.

¹² Voir Essoua, Géraud et Lavoie, Patrick. Analyse de cycle de vie (ACV) environnementale comparative de la construction de bâtiments de grande hauteur en bois massif et en béton. FPInnovations, 2019. En ligne : https://cdn-contenu.quebec.ca/cdn-contenu/forets/documents/entreprises/RA_Etude1_hauteur.pdf. Voir aussi FPInnovations, Guide technique pour la conception et la construction de bâtiments en bois de grande hauteur au Canada, édition 2022 mise à jour, en ligne : <https://web.fpinnovations.ca/fr/tallwood/>

celui qui en produit le moins lors de son extraction et de son traitement. C'est de plus une ressource renouvelable et locale.

Quelques projets–phares existent au Canada, dont le projet résidentiel Arbora à Griffintown. Nous croyons qu'il est temps de passer concrètement à la transition écologique dans le domaine de la construction résidentielle et de ne pas succomber à la vision fumiste de la densité extrême en hauteur, qui est en réalité un discours d'écoblanchiment sans aucune substance.

4. Le désenclavement et la mobilité active

Une autre condition *sine qua non* pour l'établissement d'un quartier résidentiel consiste dans le désenclavement du secteur par l'établissement de points de passage entre le quartier existant et le nouveau secteur résidentiel. A ce titre, nous proposons la poursuite de la rue du Centre de la rue Wellington jusqu'à l'autoroute Bonaventure, et l'établissement d'une voie de mobilité active qui favorisera les déplacements carboneutres. Cette nouvelle rue sera l'épine dorsale du secteur résidentiel et permettra la mise en œuvre de la vie sociale. D'autres points de passage sont nécessaires et nous proposons, en accord avec le PDMV, un percement au bout de la rue Oak vers St–Patrick et l'utilisation de l'ancien pont tournant dans le Canal–de–Lachine comme axe de mobilité active vers Griffintown et le centre–ville de Montréal. Pour ces projets, les prérequis à cette condition devraient être l'acquisition des terrains nécessaires ou des ententes avec les propriétaires ainsi que leur inclusion dans le Plan décennal d'immobilisations (PDI) de la Ville.

De plus, dans une optique de mobilité active radicale nous allons plus loin que le PDMV et nous proposons un réel quartier sans voiture où la circulation véhiculaire est restreinte aux périphéries (rues Bridge, Oak et Mill). Nous proposons de conserver – pour l'instant – le stationnement étagé appartenant à Casiloc et de s'en servir comme stationnement communautaire pour l'ensemble du secteur. Cela permettra de réduire radicalement le ratio de stationnements sur rue ou même en sous–sol des petits bâtiments et engendrera, à terme, un changement de mentalité quant à l'utilisation de la voiture individuelle. Évidemment, les rues du développement devront permettre la

livraison, le stationnement temporaire et des espaces réservés pour les personnes à mobilité réduite.

5. La planification des équipements publics

Une dernière condition devrait quant à elle concerner spécifiquement les équipements collectifs. Elle devrait inclure d'avoir établi les besoins en équipements scolaires, sportifs, culturels, communautaires et de santé sur une période d'au moins vingt ans pour tous les secteurs en développement dans Bridge–Bonaventure. Cette analyse devrait être faite en collaboration avec le Centre de services scolaires de Montréal (CSSDM), la Commission scolaire English Montréal (EMSB), la Clinique communautaire de Pointe–Saint–Charles, le Centre intégré universitaire de santé et de services sociaux (CIUSSS) du Centre–Sud–de–l'Île–de–Montréal, la Société immobilière du Canada (SIC) et la Société québécoise des infrastructures (SQI). De plus, puisque le secteur en requalification est une occasion unique pour répondre à la fois aux besoins des nouvelles résidentes et des quartiers avoisinants, cette analyse devrait inclure les besoins en équipements nécessaires dans l'ensemble du Sud–Ouest et de Ville–Marie, incluant une école secondaire et une maison de la culture. Cette condition implique d'avoir acquis les sites appropriés pour implanter ces équipements collectifs ou d'avoir réalisé des ententes avec les propriétaires des sites visés.

Dans notre plan d'ensemble nous proposons ainsi une école primaire au cœur du secteur résidentiel et la requalification du site actuel de Ray–Mont Logistics, le long de la rue Wellington, en pôle institutionnel comprenant notamment une maison de la culture et une école secondaire. Les abords du bassin Peel devraient être voués presque exclusivement aux activités communautaires, récréatives et touristiques. Notamment avec la requalification des silos existants en centre communautaire, en implantant une piscine publique flottante au milieu du bassin Wellington recreusé et, globalement, en redonnant accès à l'eau et aux berges aux classes populaires qui en sont privées depuis si longtemps. Le reste du développement devra comprendre des services et des commerces de proximité, au premier plan des services de santé, des équipements pour aînées et des commerces de denrées alimentaires.

Conclusion et recommandations sur le secteur résidentiel

Nous sommes conscientes d'être exigeantes quant à l'établissement d'un secteur résidentiel au Bassin Wellington. Nous voyons dans le projet actuel une occasion en or de marquer le pas et d'en arriver à un réel développement qui va dans le sens de répondre aux besoins réels et existants en logement, dans le sens d'une transition écologique radicale et, enfin, dans le sens d'une sortie de l'emprise capitaliste et spéculative sur le marché de la construction résidentielle. Il est temps de passer à la vitesse supérieure. Mieux vaut pas de développement résidentiel que la poursuite du développement actuel, lequel est une catastrophe sociale, environnementale et économique.

1. Que la ville de Montréal planifie avec la Société immobilière du Canada (SIC) une cession gratuite ou à bas coût des terrains fédéraux. Que la ville fasse de même avec les terrains provinciaux. Que la ville travaille à établir un partenariat novateur avec les acteurs concernés (incluant le ministère de l'habitation du Québec et la SCHL) afin de permettre un développement résidentiel 100% hors-marché.
2. Que la Ville de Montréal fasse immédiatement des représentations auprès du Gouvernement fédéral afin que celui-ci réinvestisse dès son prochain budget dans l'Initiative des terrains fédéraux (Stratégie nationale du logement) afin que la SIC et la SCHL puissent se prévaloir de ce programme pour mettre à disposition les terrains publics du Bassin Wellington et des autres sous-secteurs où l'introduction de l'habitation est envisagé et y permettre ainsi le développement de projets de logements sociaux et abordables à but non-lucratif.
3. Que la ville de Montréal établisse des partenariats avec des promoteurs à but non lucratif pour établir des tenures qui garantiront à perpétuité le caractère non-lucratif des logements (par exemple, les fiducies foncières communautaires).

4. Que l'atteinte des cibles pour le logement hors-marché soit un pré-requis à l'introduction à l'habitation dans les sous-secteurs soumis à des plans d'ensemble.
5. Quant aux pré-requis à l'introduction de l'habitation du PDMV (p.101), que la ville de Montréal implique des partenaires institutionnels tels que la Direction régionale de santé publique (DRSP) dans la réalisation des études. Que ces études ne soient pas laissées à la discrétion des promoteurs immobiliers.
6. Que l'analyse quant aux logements à construire se fasse sur la base des besoins existants pour la population la moins fortunée de Montréal, et non pas librement selon les désirs des promoteurs privés.
7. Que des balises concernant la densité moyenne soient incluses au Plan d'urbanisme, tel que mentionné dans nos quatre premières recommandations.
8. Que la ville donne un signal clair pour que les constructions résidentielles sur les secteurs soumis à des plans d'ensemble soit réellement écologiques et répondent aux plus hautes normes en la matière.
9. Que les plans d'ensemble des secteurs assujettis prévoient un quartier sans voiture avec toutes les mesures incitatives et prescriptives pour en garantir le caractère sécuritaire et atteindre les objectifs de carboneutralité.
10. Que les analyses et les négociations avec les acteurs concernés soient faites quant aux besoins d'équipements collectifs, de services publics, de terrains de jeu, etc., et que des engagements clairs soient pris quant à leur réalisation avant d'accorder les permis de construction des immeubles résidentiels.
11. Que la ville exproprie le site de Ray–Mont Logistics pour fins d'équipements publics (écoles, maison de la culture, rue, terrains sportifs).

Conclusion générale

Nos demandes sont ambitieuses, nous en sommes conscientes. C'est que la situation l'exige : les changements climatiques et l'accroissement des inégalités sociales, économiques et sanitaires demandent une action radicale. La ville de Montréal est un gouvernement de proximité qui doit travailler à rendre concrètes les actions à prendre. Le PDMV soumis à la consultation contient de belles idées et une philosophie intéressante, mais il restera un exercice vain s'il ne se traduit pas en balises contraignantes et s'il n'est pas mis en œuvre par une volonté politique inflexible.

L'OCPM écrivait, dans son rapport de consultation sur le Projet de ville en 2023 : « On note, au premier chef, le contraste entre « la place négligeable faite à l'abordabilité du logement » dans le Projet de ville, et le fait que celle-ci constitue la principale préoccupation des citoyens, organismes et experts rencontrés dans le cadre de cette consultation. »¹³ Les mairesses et maires des plus grandes villes du Québec ont multiplié dans la dernière année les déclarations en faveur de l'abordabilité. La Communauté métropolitaine de Montréal a fait de même dans sa toute première politique métropolitaine d'habitation fin 2022¹⁴. La SCHL ne cesse de montrer que les coûts de l'habitation sont préoccupants. Même la chambre de commerce du Montréal métropolitain s'inquiète de l'augmentation rapide des coûts du logement¹⁵.

Depuis trop longtemps le développement des villes est soumis aux desiderata des promoteurs privés, et nous en vivons les conséquences. Au moment d'écrire ces lignes, le consortium de développeurs Vision Bridge–Bonaventure rend public la mise à jour de son projet en demandant exactement le contraire de nous : un allègement

¹³ OCPM, 2023, Réflexion 2050, page 23. En ligne :

<https://ocpm.qc.ca/sites/default/files/pdf/rapports/rapport-final-Réflexion%202050.pdf>

¹⁴ Consulter : CMM, 2022, Politique métropolitaine d'habitation, en ligne :

<https://cmm.qc.ca/planification/politique-metropolitaine-dhabitation/>

¹⁵ Le Devoir, 6 juin 2023, Les loyers pourraient monter de 30% d'ici trois ans, prévient la CCMM,

en ligne : <https://www.ledevoir.com/societe/transports-urbanisme/792347/logement-les-loyers-pourraient-grimper-de-30-d-ici-trois-ans-dit-la-ccmm>

réglementaire, une densité plus grande, une autorisation de hauteurs à 120m, et une autorisation de construction résidentielle de plein droit¹⁶.

Les dernières vingt années de construction résidentielle à Montréal sous leur égide ont pourtant exacerbé la crise, vulnérabilisé les ménages des classes populaire et moyenne, et enrichi des fonds spéculatifs. Leur vision n'a rien de crédible; leur discours est une novlangue des plus crasse; leur arrogance n'a pas de limite.

Il est temps de passer des vœux pieux aux actes structurants. Il est temps de changer la dynamique radicalement. Cela ne peut se faire que par une vision politique solidement ancrée dans la réglementation.

Merci de votre écoute.

Margot Silvestro
Organisatrice communautaire
Clinique communautaire de Pointe–Saint–Charles
6 juin 2023

¹⁶ Vision Bridge–Bonaventure, 6 juin 2023, *Le consortium Vision Bridge–Bonaventure dévoile la mise à jour de sa vision de développement de ce secteur*, communiqué de presse, en ligne : <https://www.leleopard.com/communiqué-20932606.html>

Synthèse des recommandations

Quant à la modification du plan d'urbanisme de la Ville de Montréal :

1. Inscrire au plan d'urbanisme le mécanisme réglementaire qui devra être utilisé pour le redéveloppement résidentiel dans les quatre « zones particulières » identifiées au point quatre de la Stratégie de mise en valeur (p. 102). Il s'agit du secteur connu comme le « Bassin Wellington », (secteur 12–T3 qui est redivisé en secteurs 12–T3, 12–T14, 12–T12 et 12–T13) et celui du site actuel de Ray–Mont Logistics. Le mécanisme à privilégier est celui du Plan d'aménagement d'ensemble (PAE).
2. Redécouper le secteur 12–T3 du Plan d'urbanisme en sous-secteurs qui correspondent aux 4 « zones particulières » identifiées, et assujettir ces secteurs au même mécanisme réglementaire.
3. Diminuer les hauteurs maximales permises dans le secteur 12–T3, ses subdivisions (12–T14, 12–T12 et 12–T13 et les autres proposées), à un maximum de 36m.
4. Diminuer les COS maximaux permis à 4,0.

Quant au raccordement de l'autoroute Bonaventure au Pont Victoria

1. De poursuivre le travail avec l'autorité fédérale responsable du réaménagement de l'autoroute pour envisager des alternatives au raccord direct. De faire tout en son possible pour établir une collaboration ambitieuse et structurante.
2. Si cela n'est pas possible, faire le travail nécessaire dans le groupe d'acteurs concernés par le système pendulaire du pont (c'est-à-dire : le CN, le MTQ, la société des ponts Jacques–Cartier et Champlain) afin de faire cesser le système pendulaire. De cette façon, le Pont Victoria ne sera plus considéré comme une voie de transit majeure pour les heures de pointe, mais plutôt comme une voie de seconde envergure pour la desserte locale.
 - a. Si cette décision est prise, réaliser l'intervention incitative via la rue des Irlandais.

Quant à l'apaisement de la circulation dans l'axe Bridge–Wellington–Mill

1. En plus de retirer une voie de circulation de chaque côté de la rue Wellington entre de la Sucrierie et le Canal–de–Lachine et d'y inclure une voie cyclable protégée :

- a. Continuer avec le plan d'expropriation voté au conseil municipal afin de créer un réel trottoir élargi du côté est de la rue, avec plantations. Ne pas utiliser ce plan de d'expropriation pour négocier une emprise publique avec le propriétaire du terrain.
2. Il n'est pas envisagé de retirer une des deux voies de circulation sur la rue Bridge, mais plutôt de rajouter une piste cyclable si l'emprise le permet. Nous recommandons plutôt de transformer la rue Bridge en réelle artère locale en :
 - a. Retirant une voie de circulation de chaque côté.
 - b. Installant une voie cyclable protégée de chaque côté.
 - c. Élargissant les trottoirs et en réalisant du verdissement structurant.
 - d. Créant un goulot d'étranglement au bout de la rue, vers la Black Rock, afin de rendre difficile – voire impossible – l'accès au Pont Victoria par la rue Bridge.
3. Quant à l'intersection Bridge/Wellington : la transformer radicalement en élargissant les trottoirs, créant des saillies, des passages protégés pour cyclistes et piétons. Actuellement cette intersection est un royaume du véhicule motorisé. Il est essentiel de renverser son usage. A noter que, pour la Ville de Montréal, l'établissement d'une station du REM à cet endroit est une des conditions gagnantes pour le développement résidentiel. Soyons donc conséquents.
4. Dans le cadre du réaménagement viaire, prévoir la continuation de la rue du Centre tel que demandé dans le projet de l'OPA Bridge–Bonaventure. Intégrer cette idée – déjà présente dans le PDMV – dans les réaménagements viaires actuels visant à réduire la circulation de transit. De même en est-il de l'agrandissement du Square Tansey. Penser ces aménagements en compléments des interventions visant à réduire le transit.
5. Enfin, établir un plan de camionnage conséquent pour le secteur, qui évite les rues Bridge et Wellington.

Quant à la conservation des zones d'emploi

1. Élaborer dès maintenant des stratégies pour consolider la zone d'emploi du secteur autour du Bassin Wellington et du triangle nord. Donner un signal fort et prendre le leadership en ce domaine.
2. S'engager à conserver la portion au sud de la rue Mill en secteur d'emploi. Par conséquent, retirer du *Règlement modifiant le plan d'urbanisme de la ville de Montréal (04-047) dans le secteur Bridge–Bonaventure* la modification à

l'affectation du sol de ce secteur (la carte 3.1.1). Le conserver en secteur d'emploi. Comme ces terrains sont privés, cela donnera un signal aux promoteurs immobiliers qu'il ne vaut pas la peine de les acheter en vue de les transformer en résidentiel.

Quant à la création d'un secteur résidentiel

1. Que la ville de Montréal planifie avec la Société immobilière du Canada (SIC) une cession gratuite ou à bas coût des terrains fédéraux. Que la ville fasse de même avec les terrains provinciaux. Que la ville travaille à établir un partenariat novateur avec les acteurs concernés (incluant le ministère de l'habitation du Québec et la SCHL) afin de permettre un développement résidentiel 100% hors-marché.
2. Que la Ville de Montréal fasse immédiatement des représentations auprès du Gouvernement fédéral afin que celui-ci réinvestisse dès son prochain budget dans l'Initiative des terrains fédéraux (Stratégie nationale du logement) afin que la SIC et la SCHL puissent se prévaloir de ce programme pour mettre à disposition les terrains publics du Bassin Wellington et des autres sous-secteurs où l'introduction de l'habitation est envisagé et y permettre ainsi le développement de projets de logements sociaux et abordables à but non-lucratif.
3. Que la ville de Montréal établisse des partenariats avec des promoteurs à but non lucratif pour établir des tenures qui garantiront à perpétuité le caractère non-lucratif des logements (par exemple, les fiducies foncières communautaires).
4. Que l'atteinte des cibles pour le logement hors-marché soit un pré-requis à l'introduction à l'habitation dans les sous-secteurs soumis à des plans d'ensemble.
5. Quant aux pré-requis à l'introduction de l'habitation du PDMV (p.101), que la ville de Montréal implique des partenaires institutionnels tels que la Direction régionale de santé publique (DRSP) dans la réalisation des études. Que ces études ne soient pas laissées à la discrétion des promoteurs immobiliers.
6. Que l'analyse quant aux logements à construire se fasse sur la base des besoins existants pour la population la moins fortunée de Montréal, et non pas librement selon les désirs des promoteurs privés.

7. Que des balises concernant la densité moyenne soient incluses au Plan d'urbanisme, tel que mentionné dans nos quatre premières recommandations.
8. Que la ville donne un signal clair pour que les constructions résidentielles sur les secteurs soumis à des plans d'ensemble soit réellement écologiques et répondent aux plus hautes normes en la matière.
9. Que les plans d'ensemble des secteurs assujettis prévoient un quartier sans voiture avec toutes les mesures incitatives et prescriptives pour en garantir le caractère sécuritaire et atteindre les objectifs de carboneutralité.
10. Que les analyses et les négociations avec les acteurs concernés soient faites quant aux besoins d'équipements collectifs, de services publics, de terrains de jeu, etc., et que des engagements clairs soient pris quant à leur réalisation avant d'accorder les permis de construction des immeubles résidentiels.
11. Que la ville exproprie le site de Ray–Mont Logistics pour fins d'équipements publics (écoles, maison de la culture, rue, terrains sportifs).

Crédits

© Clinique communautaire de Pointe–Saint–Charles, juin 2023.

Recherche et rédaction : Margot Silvestro, organisatrice communautaire

Révision : Martial Mainguy, coordonnateur général; Pierre Riley, président du conseil d'administration; Louise Chapados, administratrice; Mathieu Desjardins, administrateur.

Illustration de couverture : Céline Bianchi, agente de communication

Remerciements : Action–Gardien, CDC de Pointe–Saint–Charles; Mark Poddubiuk, architecte; OPA de Pointe–Saint–Charles; Regroupement Information–Logement (RIL) de Pointe–Saint–Charles.

Annexe

Synthèse du plan d'ensemble pour le secteur Bridge–Bonaventure de l'Opération populaire d'aménagement de Pointe–Saint–Charles. Version mise à jour, juin 2023.

(Pages suivantes)

Plan d'ensemble pour le secteur Bridge-Bonaventure

Opération populaire d'aménagement à Pointe-Saint-Charles



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, elle a pour mission l'action concertée et la mobilisation des organismes, des citoyen.ne.s et d'autres partenaires locaux autour d'enjeux sociaux, politiques, économiques et urbains. La CDC vise à renforcer la prise en main par la population de Pointe-Saint-Charles de l'amélioration de ses conditions de vie.

L'aménagement urbain au cœur de nos priorités

Les groupes réunis autour d'Action-Gardien font la promotion d'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), Action-Gardien affirme que les réaménagements urbains doivent plutôt permettre la cohésion sociale et le maintien de la population à faible et modeste revenus dans leur communauté.

À travers des Opérations populaires d'aménagement (OPA), 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 première OPA, initiée en 2003, porte sur des enjeux de proximité dans le quartier habité 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 et d'obtenir des gains lors de la requalification des anciennes friches ferroviaires du C.N.

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.



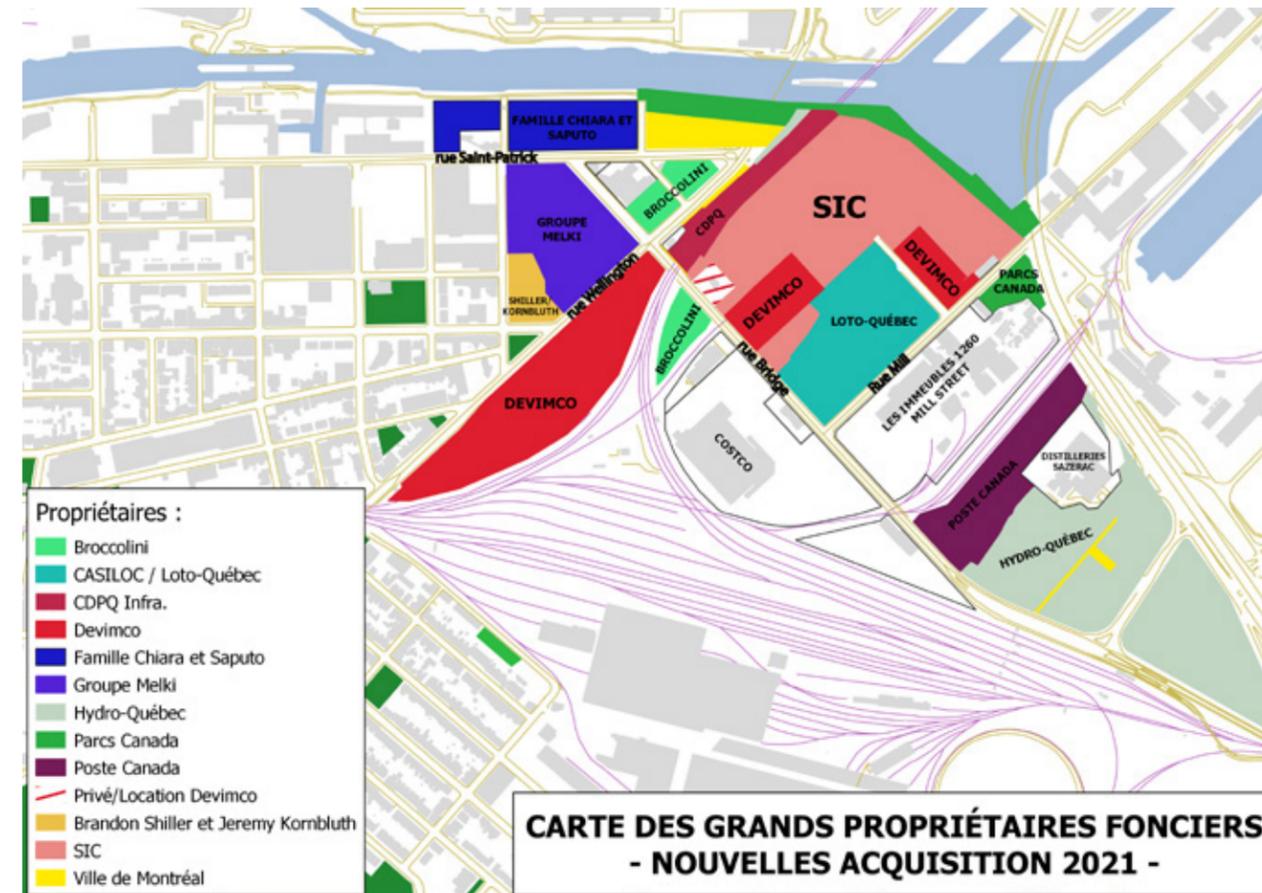
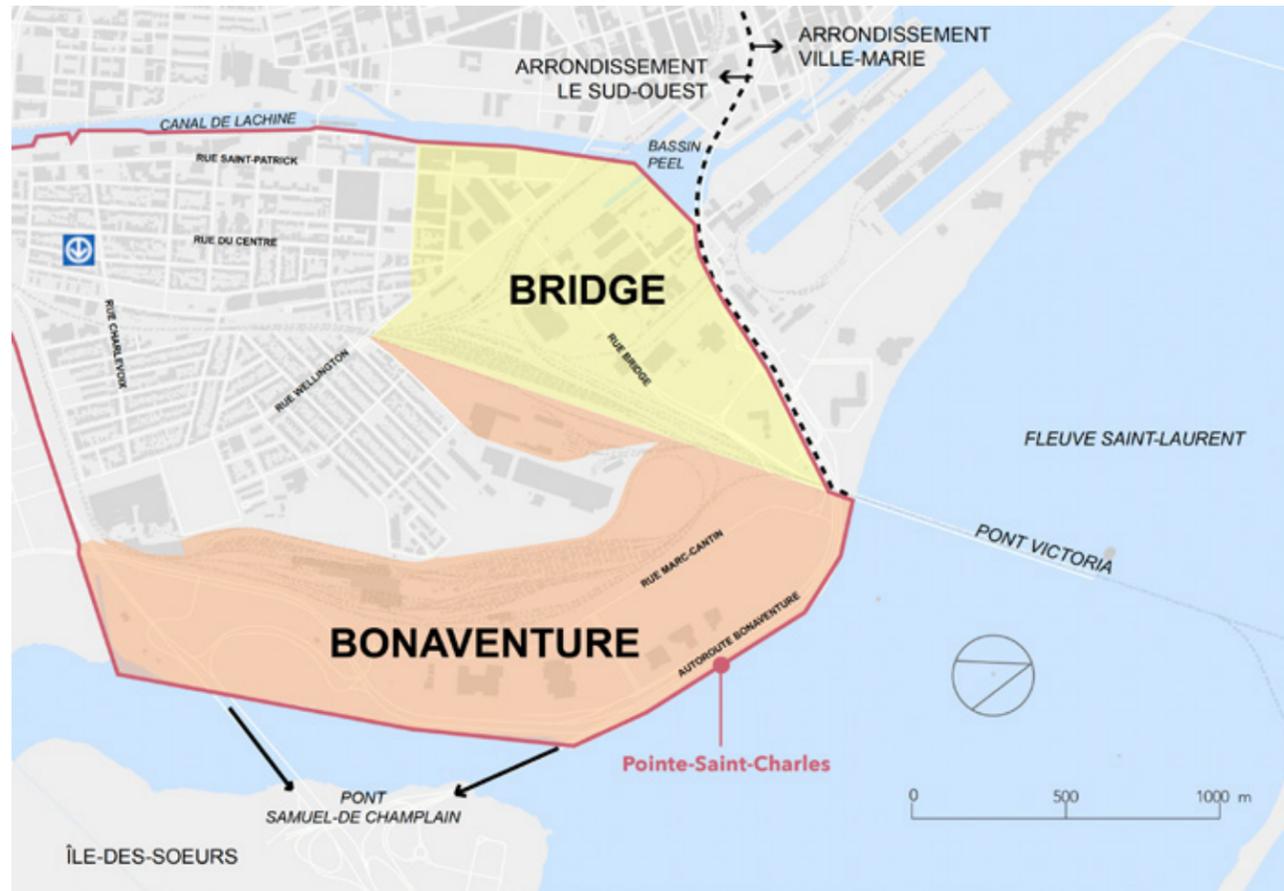
Photo de la maquette de plan d'ensemble des abords du bassin Peel (Poddubiuk architecte)



ACTION-GARDIEN

CDC de Pointe-Saint-Charles

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 (PEPSC).

Nos propositions visent le secteur Bridge-Bonaventure tel que défini par la CDC Action-Gardien, dans les limites du quartier Pointe-Saint-Charles, alors que le secteur soumis à consultation par la Ville inclut de Montréal également la Pointe-du-Moulin et la Cité du Havre dans l'Arrondissement Ville-Marie.

Ce secteur déstructuré est essentiellement dédié à des activités industrielles et compte de nombreux terrains vacants, dont plusieurs de propriété publique ou parapublique, notamment la Société immobilière du Canada (SIC) et Casiloc (Loto-Québec). Il est enclavé et traversé par plusieurs grandes infrastructures routières et ferroviaires, et soumis à des projets de reconfiguration avec la transformation de l'autoroute Bonaventure en

boulevard urbain et l'arrivée du projet du Réseau électrique métropolitain (REM) qui pourrait éventuellement comporter une station directement dans le quartier. Le secteur du bassin Peel est l'un des derniers grands terrains disponibles pour une requalification résidentielle dans les quartiers centraux de Montréal.

L'avenir des terrains aux abords du bassin Peel est une préoccupation majeure des membres d'Action-Gardien, particulièrement ceux fédéraux et provinciaux. Ce site a été visé par Loto-Québec pour y déménager le casino en 2005, puis par le Groupe Baseball Montréal porté par Stephen Bronfman pour un projet de stade, abandonné en 2022. Les abords du bassin Peel sont aujourd'hui convoités par des promoteurs pour des projets immobiliers luxueux avec des tours de condos jusqu'à 35 étages. Le groupe Devimco a récemment acquis plusieurs terrains dans le secteur, et a développé un projet pour l'ensemble du secteur de Pointe-Saint-Charles et Ville-Marie avec un consortium de promoteurs incluant MACH, Broccolini et COPRIM.

Loin de ces projets déconnectés de la réalité et qui accentuent la gentrification de nos quartiers, les organismes communautaires de Pointe-Saint-Charles regroupés autour d'Action-Gardien ont développé une toute autre vision de développement! Plutôt que du logement issu du marché spéculatif et financiarisé, nous voulons de l'habitation hors marché et une densification à échelle humaine et durable.

La requalification du secteur Bridge-Bonaventure doit être l'occasion de répondre aux nombreux enjeux sociaux, environnementaux et économiques de Pointe-Saint-Charles, des quartiers environnants 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.

Démarche collective

L'Opération populaire d'aménagement (OPA) sur Bridge-Bonaventure : un projet collectif porté par la communauté de Pointe-Saint-Charles



Un plan d'ensemble basé sur les idées fortes des équipes citoyennes !

En mai 2019, plus d'une centaine de personnes ont participé à l'OPA sur Bridge-Bonaventure. Les résident.e.s ont d'abord pu découvrir le riche patrimoine du secteur grâce à des visites guidées à pied, en vélo et en bus, puis s'approprier les enjeux et défis d'aménagement lors de portes ouvertes présentant un diagnostic urbain.

Le temps d'une fin de semaine, six équipes de conception se sont rassemblées autour de cartes et d'une maquette pour échanger leurs idées, en débattre et concevoir ensemble des propositions pour l'avenir du secteur. 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, qui ont illustré les propositions citoyennes.

Rassemblant les idées fortes de chaque équipe, un plan d'ensemble a ensuite été élaboré, présentant notre vision collective et les orientations incontournables de la communauté.

C'est autour de ce projet collectif que nous nous sommes ensuite mobilisés pour le défendre auprès des pouvoirs publics et l'opposer aux mégaprojets immobiliers.

Les lignes directrices du projet collectif porté par Action-Gardien jouissent aujourd'hui de plus de 3000 appuis citoyens, recueillis lors d'une grande tournée porte-à-porte en 2022. Celle-ci a permis de constater la détermination toujours aussi vive de la population du quartier à s'approprier l'avenir de l'est de son territoire.

Notre projet, évolutif, a continué de cheminer afin de tenir compte des nouvelles informations et réflexions depuis les consultations publiques de 2019 et les exercices de concertation ultérieurs. Toujours avec la même vision, notre projet s'est précisé et a obtenu une large adhésion de la population lors de portes ouvertes tenues en avril 2023.

CRÉDITS ET REMERCIEMENTS

- L'architecte Mark Poddubiuk pour la révision du projet collectif 2023
- Le Service aux collectivités de l'UQAM et les professeurs Michel Rochefort et Mark Poddubiuk pour l'OPA 2019
- Les citoyen.n.es et organismes communautaires participant à l'OPA et aux mobilisations
- La direction de la santé publique de Montréal et Centraide pour leur soutien financier
- L'Arrondissement Le Sud-Ouest et la ville de Montréal pour le travail de concertation et le partage de données

Vision d'ensemble du secteur



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 un milieu de vie résidentiel à échelle humaine aux abords du bassin Peel, avec des logements sociaux et communautaires sur les terrains publics, et des zones tampons afin d'assurer une bonne cohabitation des différents usages.

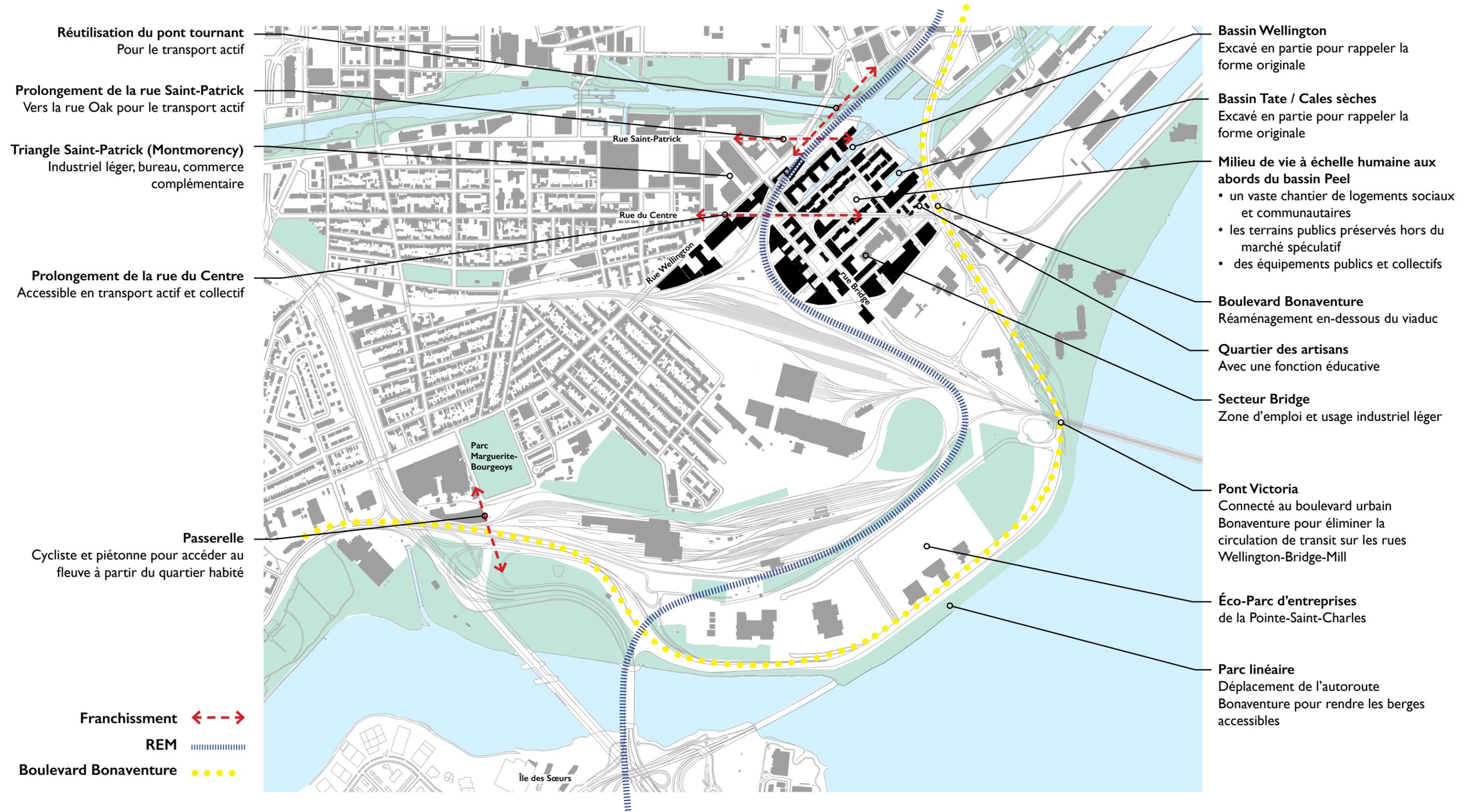
En cohérence avec les balises d'aménagement élaborées de longue date par les acteurs communautaires réunis autour d'Action-Gardien, la requalification du secteur devra reposer sur les orientations suivantes :

- 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 économie durable, verte et circulaire, avec des industries légères, artisanales et agroalimentaires ;
- Le maintien des terrains publics et parapublics hors du marché spéculatif ;
- L'implantation d'un milieu de vie autour du bassin Peel, avec un vaste chantier de logements sociaux et communautaires sur les terrains publics et des équipements collectifs, en réponse aux besoins des résident.e.s ;
- L'amélioration des transports actifs et collectifs et de nouvelles connexions en mobilité active pour relier les milieux de vie ;
- La diminution de l'auto-solo et de la circulation de transit dans le quartier par la reconfiguration des infrastructures routières et des aménagements appropriés ;
- 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.



Vision d'ensemble du secteur



Vision d'ensemble des abords du Bassin Peel



Aux abords du bassin Peel, nous proposons d'implanter un milieu de vie résidentiel à échelle humaine, accessible et écologique, avec un vaste chantier de logements à but non lucratif sur les terrains publics fédéraux et provinciaux et des équipements collectifs et services de proximité, en réponse aux nombreux besoins de la population de Pointe-Saint-Charles, des quartiers avoisinants et plus largement de Montréal. Une mixité d'usages sur les rue Bridge et Mill, un traitement sonore des bâtiments le long des voies ferrées ainsi que le Quartier des artisans assurent une bonne cohabitation des différents usages.

- Un vaste chantier de logements sociaux et communautaires sur les terrains publics, pour un milieu de vie essentiellement retiré du marché spéculatif ;
- Un cadre bâti dense tout en préservant l'échelle humaine et les vues, pour un total de 2100 logements sur le site du bassin Peel et l'actuel stationnement de Cotsco ;
- Des hauteurs entre 3 et 8 étages, avec certains îlots pouvant atteindre 12 étages, aux abords de la station du Réseau express métropolitain (REM) ;
- Des équipements publics et collectifs
 - Une école primaire et un centre de la petite enfance (CPE) au centre du nouveau quartier ;
 - Des espaces communautaires, de santé, sportifs et récréatifs, notamment dans le silo P&H ;
 - Une piscine extérieure dans le bassin Wellington ;
 - Une école secondaire et une maison de la culture sur le site de Ray-Mont Logistiques ;
- Des commerces de proximité abordables, dont un marché public ;
- Un réseau de parcs, ruelles, sentiers, espaces publics de socialisation et de rencontre ;
- Des jardins collectifs et de l'agriculture urbaine à différentes échelles ;
- Un pôle de mobilité pour encourager les transports actifs et collectifs et limiter la place de l'automobile ;
- Une nouvelle trame de rues au bassin Peel
 - Des rues véhiculaires apaisées, accessibles universellement et qui priorisent la mobilité active et collective, sans stationnement sur rue, excepté des débarcadères pour les livraisons et les personnes à mobilité réduite ;
 - Un réseau de rues et de ruelles, sans automobile excepté les véhicules d'urgences ;
- Un stationnement partagé, dans une perspective transitoire et évolutive, par exemple dans le stationnement étagé de Loto-Québec, verdi et avec un jardin sur le toit ;
- Les berges élargies de Parcs Canada aux abords du canal de Lachine, sans aucun bâtiment en hauteur venant privatiser les berges ;
- Les bassins Wellington et Tate réexcavés ;
- Un Quartier des artisans, un pôle d'économie sociale et d'écoles des métiers le long de la rue Mill ;
- Une gradation des usages et des zones tampons entre les usages industriels et résidentiels ;
- Une protection sonore et visuelle entre les rails du CN et du REM et les nouveaux bâtiments



Vision d'ensemble des abords du Bassin Peel



Comité Bridge-Bonaventure / Poddubiuk architecte / mai 2023

7 mai 2023