



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



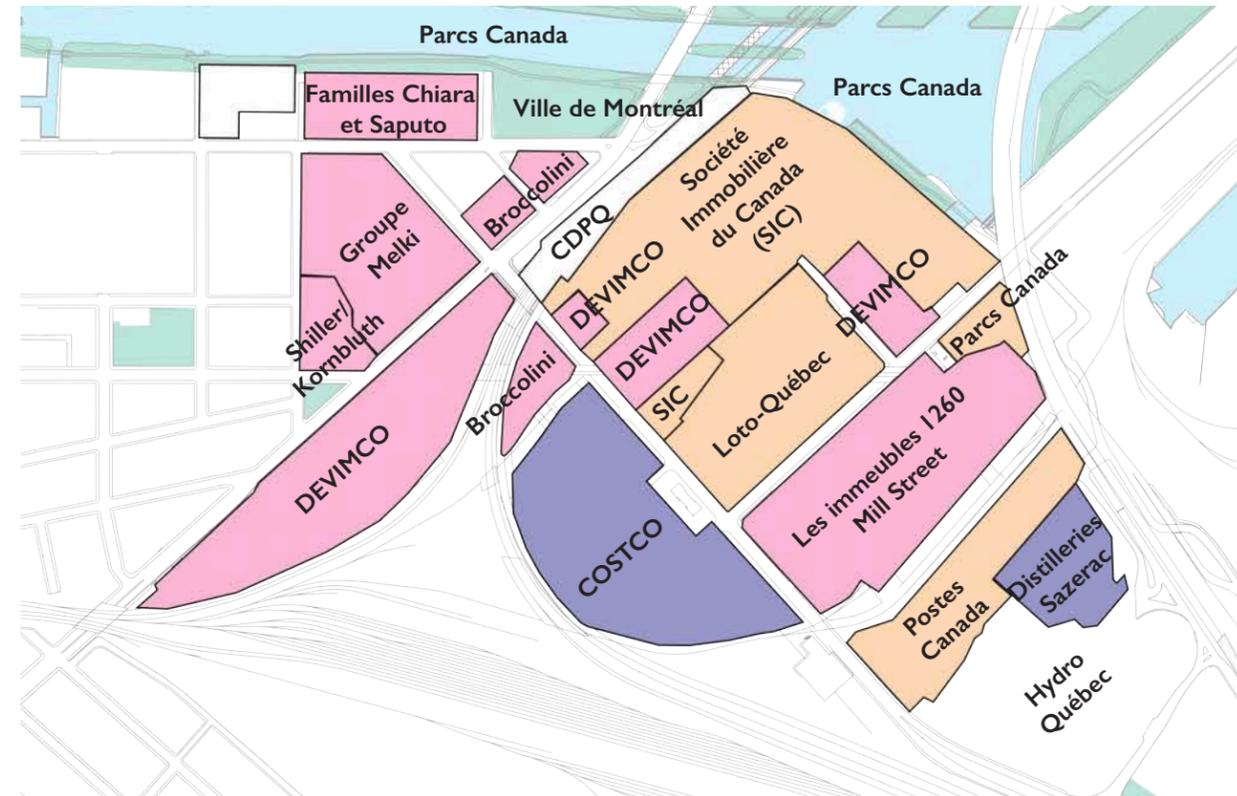
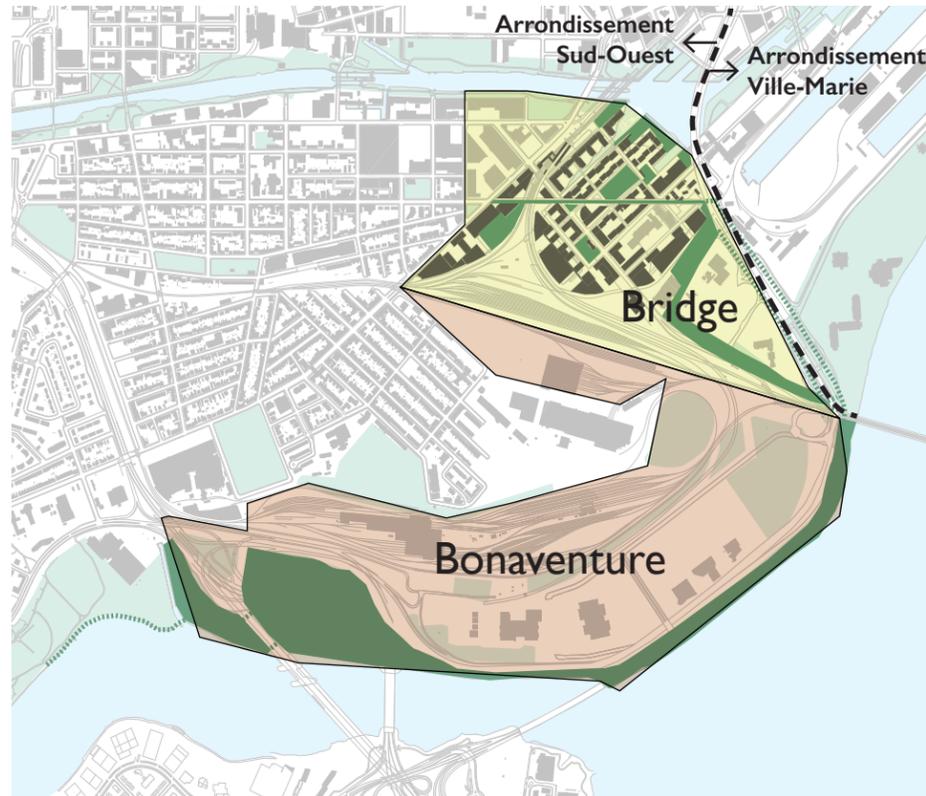
ACTION-GARDIEN
CDC de Pointe-Saint-Charles

Plan d'ensemble pour le secteur Bridge-Bonaventure

Opération populaire d'aménagement à Pointe-Saint-Charles

8 juin 2023

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 de Montréal inclut 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 Wellington est l'un des derniers grands terrains disponibles pour une requalification résidentielle dans les quartiers centraux de Montréal.

L'avenir de ces terrains en grande partie publics 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.

Veillez noter que nous avons remplacé l'appellation bassin Peel, utilisée ces dernières années, par bassin Wellington, par soucis de cohérence avec la dénomination de la ville de Montréal.

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. À l'échelle montréalaise, nous avons reçu l'appui d'une centaine d'organismes, regroupements, chercheur.e en urbanisme, santé publique, travail social, personnalités publiques. Les choix qui seront faits par la Ville de Montréal auront des impacts majeurs sur notre communauté, mais seront également déterminants pour la métropole, concernant la réponse à la crise du logement, l'urbanisme inclusif, la résilience climatique...

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.

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

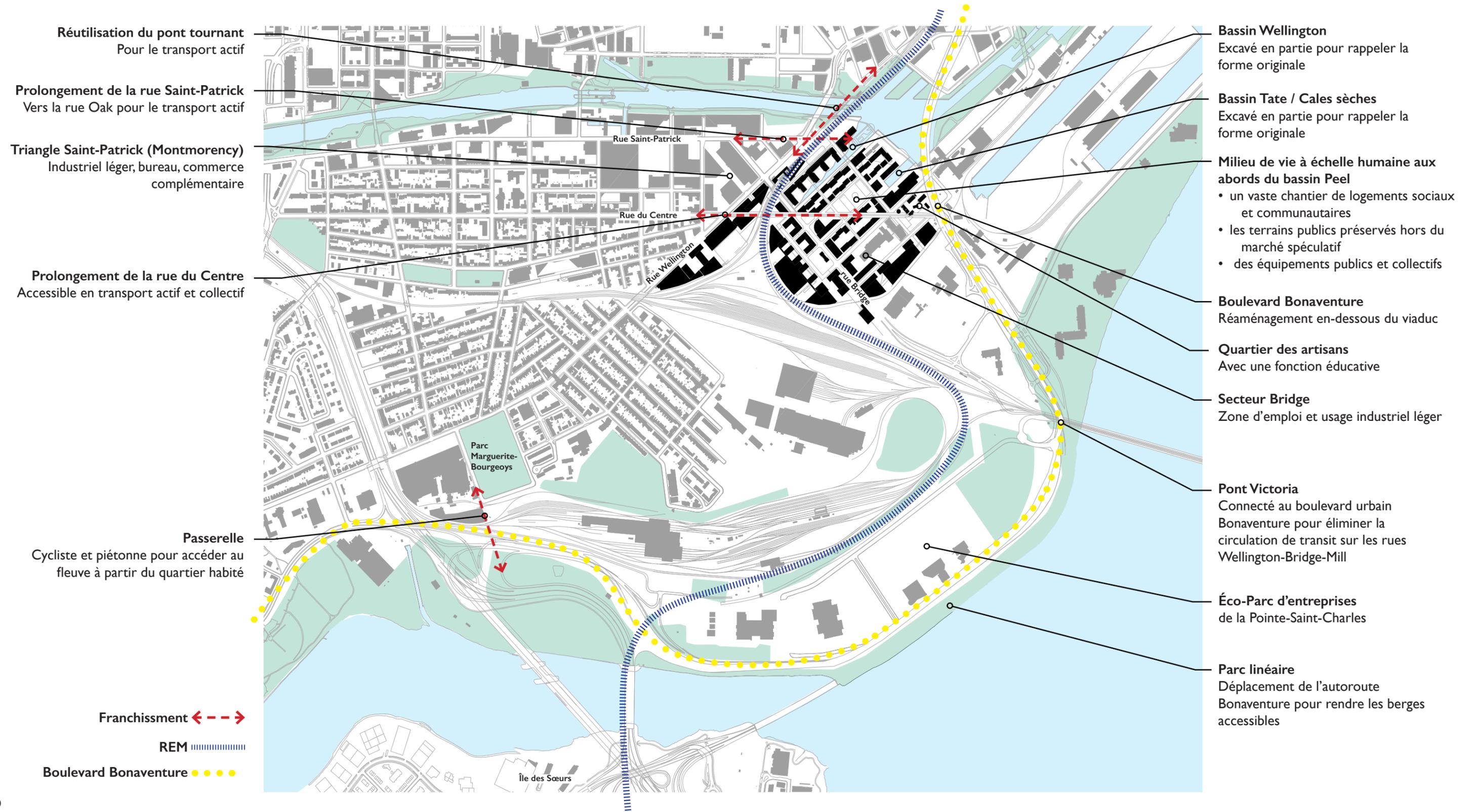
En cohérence avec les balises d’aménagement élaborées de longue date par les acteurs communautaires réunis autour d’Action-Gardien, la requalification du secteur devra reposer sur les orientations suivantes :

- 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 Wellington, 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 Bridge-Bonaventure



Vision d'ensemble des abords du Bassin Wellington



Aux abords du bassin Wellington 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 2 050 logements sur le site du bassin Peel et l'actuel stationnement de Costco ;
 - 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 R&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 Wellington
 - 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.



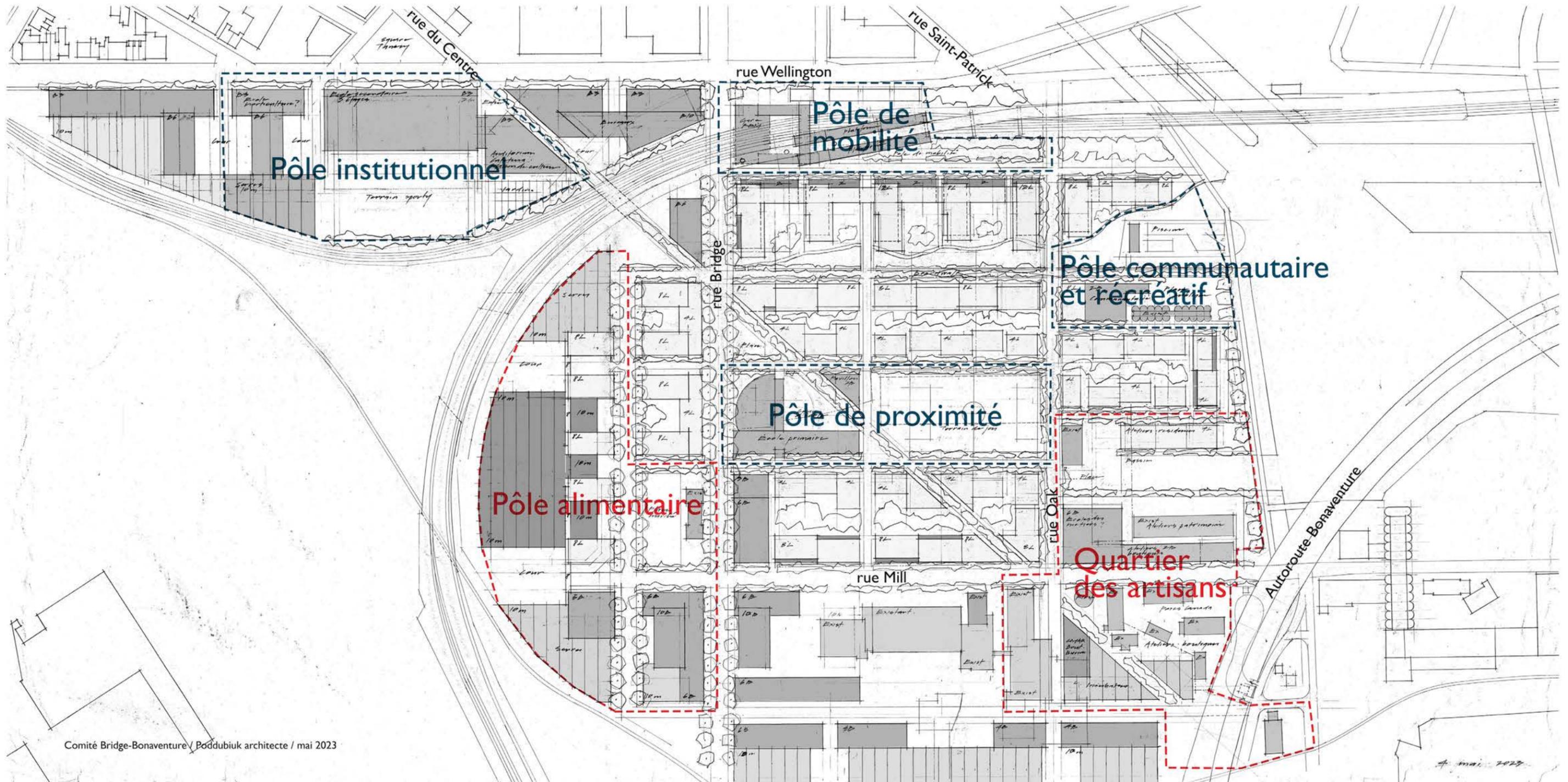
Vision d'ensemble des abords du Bassin Wellington



Comité Bridge-Bonaventure / Poddubiuk architecte / mai 2023

Les Forges de Montréal

Pôles d'activités



Comité Bridge-Bonaventure / Poddubiuk architecte / mai 2023

4 mai 2023

Vue aérienne



Habitation

Aux abords du bassin Wellington, 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.



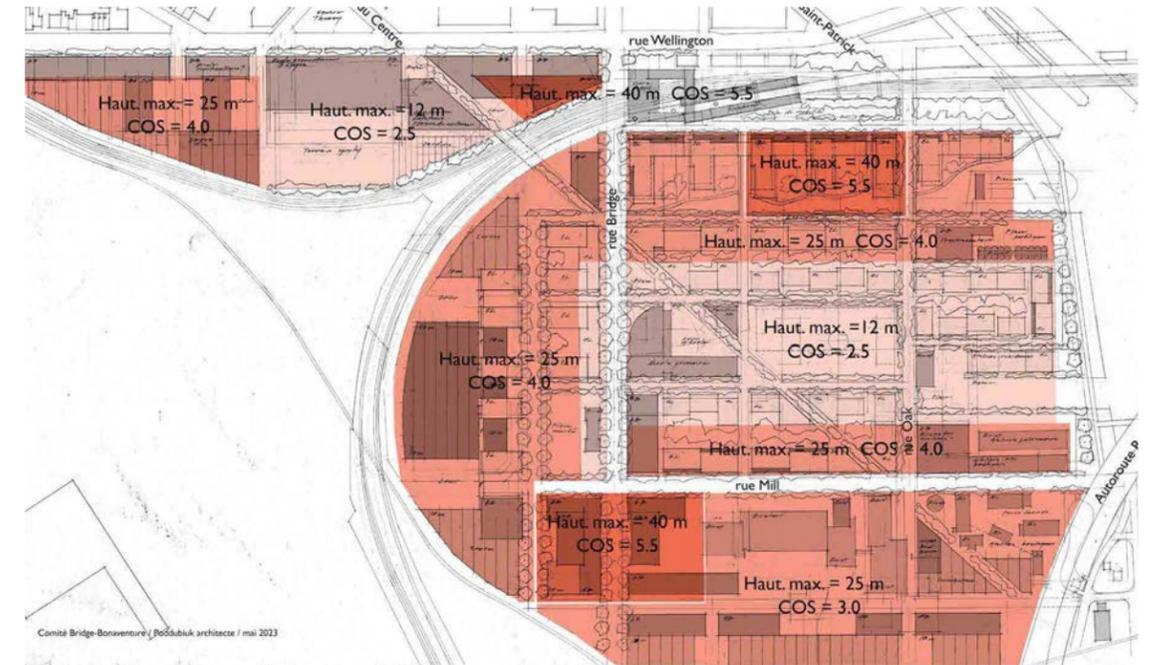
Un cadre de bâti dense tout en préservant l'échelle humaine...
(David Sim, Soft City)



Bâtiments de construction massive en bois encapsulé d'au plus 12 étages
(RBQ, mars 2022)



Projet pour 800 logements au dessus d'un Costco à Los Angeles
(<https://www.thrive-living.com/news>)



Réaliser un vaste chantier de logements sociaux et communautaires

- Préserver les terrains publics hors du marché spéculatif de façon pérenne (fiducie, emphytéose, etc.), et y construire des logements sociaux et communautaires ;
- Sur les terrains privés, exiger un minimum de 40 % de logements hors marché.

Favoriser un cadre bâti dense tout en préservant l'échelle humaine

- Réaliser environ 2 050 logements, dont 1 630 sur le site du bassin Wellington et 420 sur l'actuel stationnement de Costco
 - Les espaces publics, parcs, rues et allées représentent +/- 45% de la superficie totale de 13 hectares aux abords du bassin Wellington;
 - Sur la base de la superficie des terrains à développer, la densité nette de logement est approximativement 230 unités/ha., le COS (coefficient de l'occupation au sol) est en moyenne de 3.3 et le CES (coefficient de l'emprise au sol) est de 64%.
- Distribuer et graduer ainsi les hauteurs :
 - Maximum 4 étages (12 mètres) au coeur du milieu de vie et le long des berges de manière à préserver les vues depuis le reste du secteur;
 - 6 à 8 étages (25 mètres) sur le pourtour;
 - Quelques îlots pouvant aller jusqu'à 12 étages (40 mètres) le long des voies ferrées et à l'angle des rues Bridge et Mill

Favoriser la proximité, la compacité, la densité et l'accessibilité

- Une intégration harmonieuse du cadre bâti ;
- Des typologies et volumétries variées de logement, incluant des reculs en avant et en arrière aux étages supérieurs (4e ou 6e étage) afin de conserver l'échelle humaine ;
- Des îlots de petite taille et une trame urbaine perméable ;
- Une grande qualité de l'espace urbain ;
- Des liens de proximité entre les aménagements ;
- Un taux d'implantation élevé sur les îlots (ex. : 70-80%) en maximisant les espaces communs plutôt que les espaces privés ;
- Une équité dans l'accès à l'espace urbain commun, particulièrement pour les ménages à faible et moyen revenu ;
- Des espaces publics aménagés pour une diversité d'utilisateurs, incluant les aînés, enfants, adolescent-e-s ;
- Une accessibilité universelle et sécuritaire des espaces publics et privés.

Miser sur la construction d'immeubles carboneutres,

- à partir de bois et de matériaux recyclés,
- l'efficacité énergétique des constructions et des systèmes et
- l'utilisation des sources d'énergie renouvelable

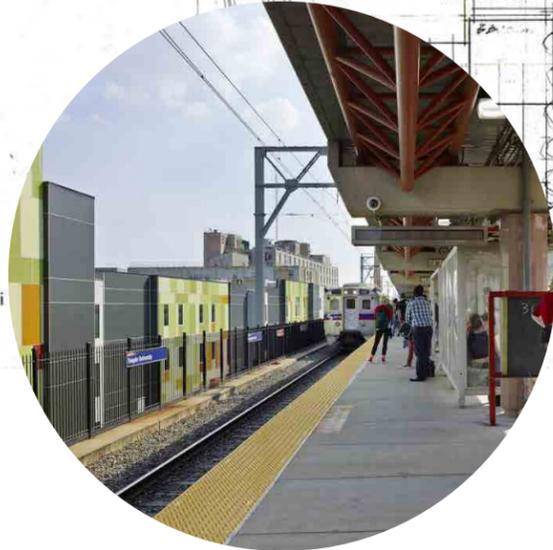
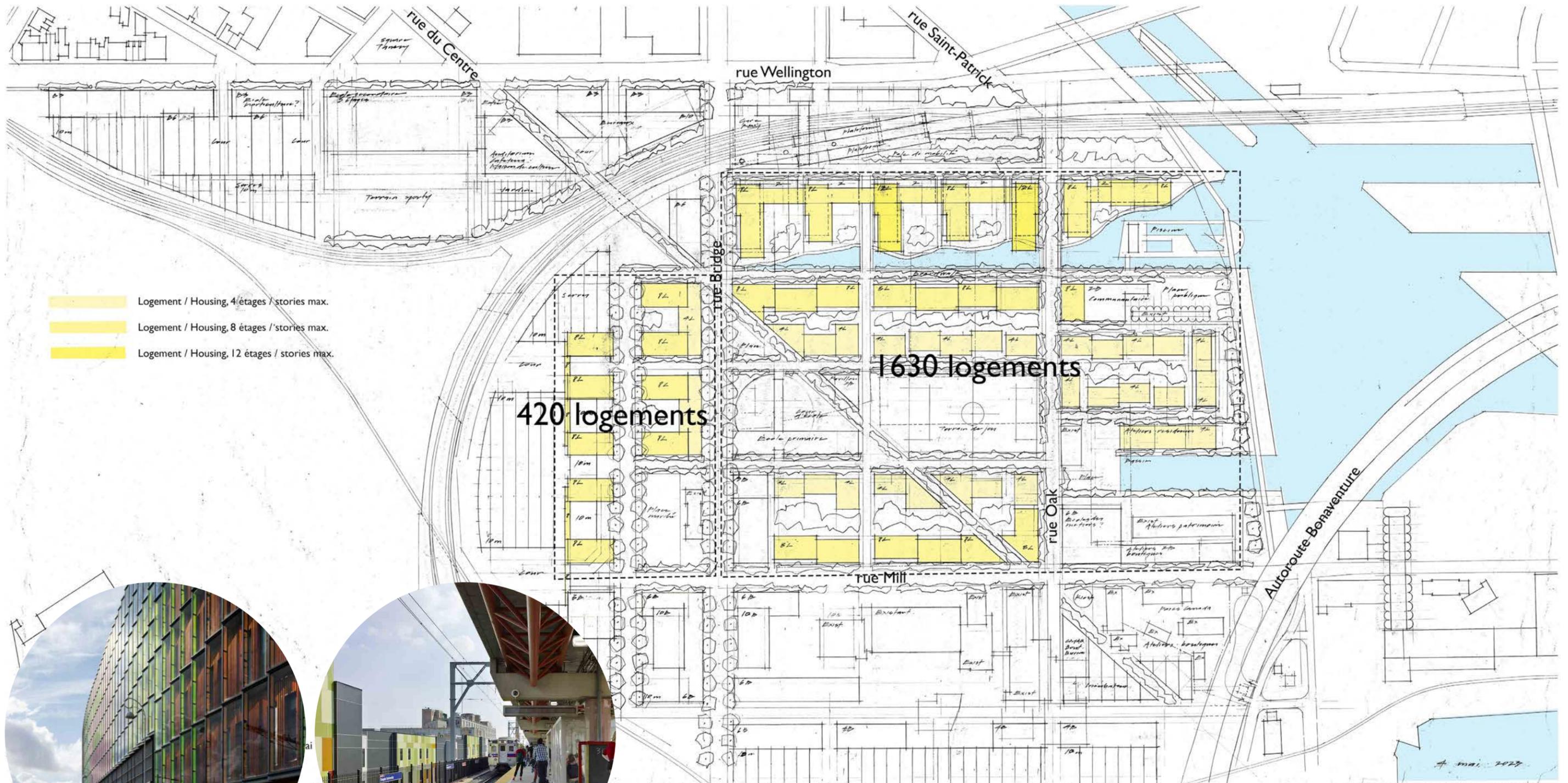
Assurer une mixité d'usages et une mixité sociale dans les nouveaux bâtiments :

- 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 de certains bâtiments, situés de manière cohérente et stratégique, pour accueillir des usages à vocation communautaire ou des services de proximité.
- Aménager les toits pour des usages collectifs.

Garantir une protection visuelle et sonore entre les rails du CN et du REM et les nouveaux bâtiments,

- notamment par une bande végétalisée, l'installation des barrières acoustiques et par la disposition des corridors latéraux « vides » utilisés pour les déplacements internes et une orientation des fenêtres vers les milieux de vie.

Habitation



Plan d'ensemble pour le secteur Bridge Bonaventure

Het Funen, Amsterdam
 (www.photohound.co/spot/het-funen-1002736)

Paseo Verde, Philadelphie
 (www.wrtedesign.com/work/paseo-verde)

Exemples des projets résidentiels conçus comme écran sonore devant viaducs ferroviaires

Services de proximité; équipements collectifs, communautaires et institutionnels



Ne répétons pas les erreurs de Griffintown, planifions en amont les espaces réservés pour les équipements publics et collectifs ! Ceux-ci devront répondre non seulement aux besoins de la future population résidente, mais également aux résident.e.s de Pointe-Saint-Charles et des quartiers environnants, qui doivent composer avec l'absence d'une école secondaire et d'une maison de la culture de proximité.



École secondaire LaSalle - en construction
(Lemay / Vincent Leclerc / Leclerc architectes)



Épicerie le Détour au Bâtiment 7
(wordpress.epicerieledetour.org)



Les Grands Ateliers à Lyon
(www.lesgrandsateliers.org)



Maison de culture NDG
(Atelier Big City / Fichten Soiferman / L'OEUF architectes)



Havnebadet Islands Brygge à Copenhague
(BIG + JDS architectes)

Planifier en amont l'emplacement des services publics et collectifs

- S'assurer que certains de ces services soient réalisés en amont des constructions résidentielles;
- Réserver des espaces pour les équipements qui seront réalisés ultérieurement, avec au besoin des usages transitoires (ex. école secondaire).

Planifier des équipements et services de proximité au bassin Wellington

- Une école primaire et un centre de la petite enfance (CPE) au coeur du nouveau milieu de vie du bassin Peel;
- Des espaces communautaires, sportifs et récréatifs, en convertissant le silo P&H ;
- Une piscine extérieure dans le bassin Wellington ;
- Un point de services de la Clinique communautaire de Pointe-Saint-Charles ;
- Un pôle d'économie sociale et de formation (École de métiers) le long de la rue Mill, au coin de Oak, en lien avec le Quartier des artisans ;
- Des services de proximité et une offre commerciale rassembleuse et abordable avec des incitatifs aux coopératives, organismes à but non lucratif et aux commerces alternatifs ;
- Un marché public dans et aux abords du bâtiment patrimonial de l'ancien édifice administratif et des douanes du Canadien national, au coin des rues Bridge et Mill.

Planifier un pôle institutionnel sur le site du Ray-Mont Logistiques, facilement accessible de Pointe-Saint-Charles, de Griffintown et de la Petite-Bourgogne

- Une école secondaire ;
- Un pôle de services publics partagés, incluant une maison de la culture, un auditorium et une cafétéria.

Services de proximité; équipements collectifs, communautaires et institutionnels

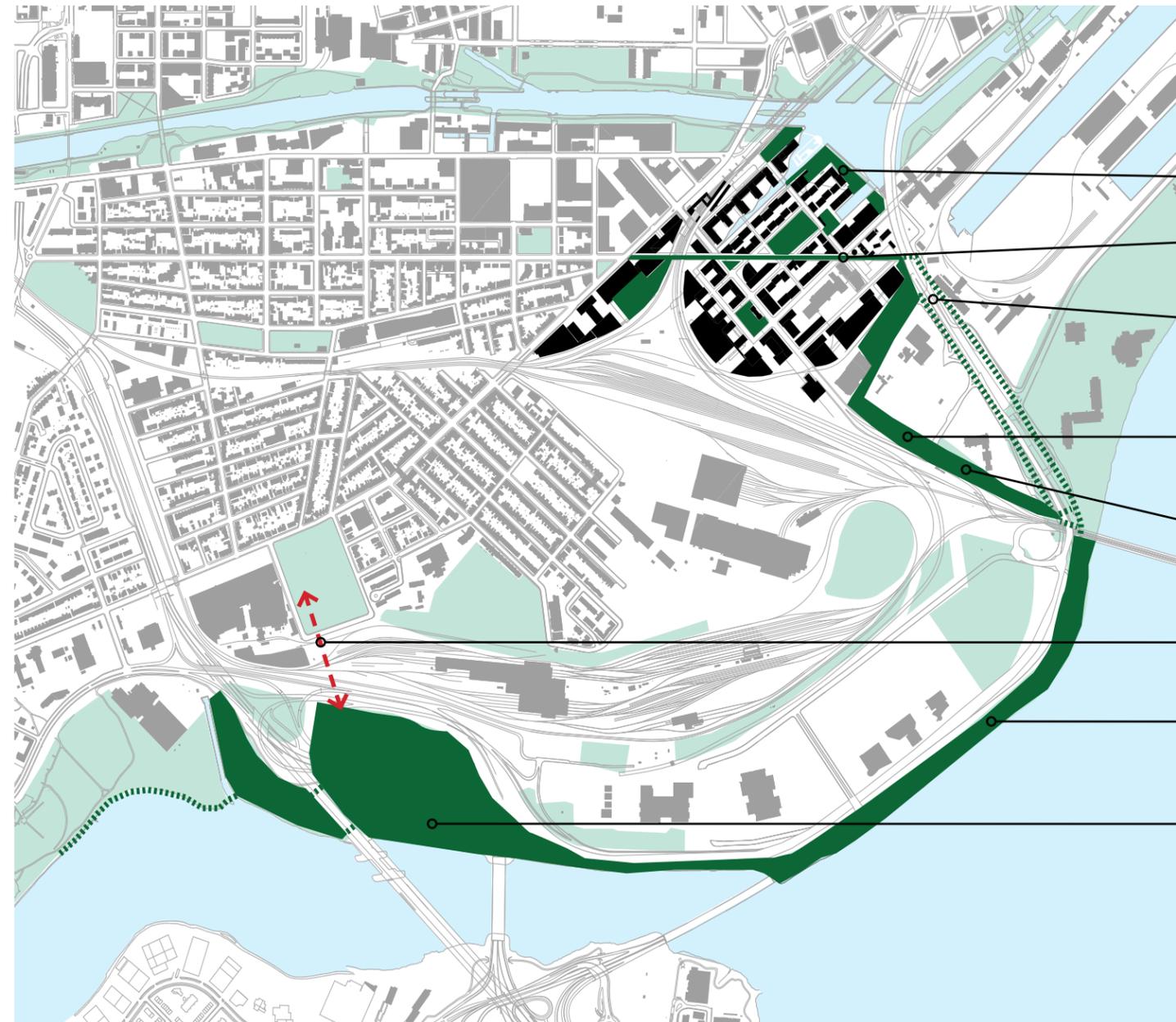


Une trame verte, bleue et comestible



Les espaces verts et bleus, liés entre eux par des corridors de verdissage, doivent se retrouver au cœur du réaménagement du secteur et être accessibles aux quartiers avoisinants. Qu'il s'agisse du bassin Wellington, du canal de Lachine ou du fleuve Saint-Laurent, leurs berges doivent être verdies, protégées, liées entre elles et accessibles au plus grand nombre. C'est une priorité locale et une occasion unique !

- Libérer au maximum les berges du fleuve Saint-Laurent avec le réaménagement du boulevard urbain Bonaventure ;
- Aménager un parc linéaire entre les pont Victoria et Samuel-de-Champlain et reconnecter le réseau cyclable et piéton de Verdun jusqu'au parc Jean-Drapeau et au Vieux-Montréal, avec des aménagements favorisant la détente, l'observation florale et faunique, l'accès à l'eau et la socialisation ;
- Aménager une passerelle piétonne et cyclable à partir du parc Marguerite-Bourgeoys pour (enfin!) accéder au fleuve à partir de Pointe-Saint-Charles;
- Aménager un parc urbain de détente en bordure de la passerelle et en front de fleuve ;
- Créer une nouvelle trame verte et bleue active qui relie le quartier habité, les berges du canal et du fleuve en passant par le futur site commémoratif de la Black Rock (Roche Noire) ;
- Poursuivre le travail de décontamination des berges afin que leur fréquentation soit sécuritaire et saine ;
- Agrandir la bande riveraine de Parcs Canada sur les berges du bassin Peel, sans aucun bâtiment en hauteur le long des berges ;
- Excaver le bassin Wellington et les anciennes cales sèches du bassin Tate pour retrouver une partie de leur forme originale;
- Aménager un parc intergénérationnel au cœur du milieu de vie du bassin Wellington et un réseau de petits parcs reliés par des sentiers piétons verdis ;
- Renforcer l'accessibilité aux berges du fleuve et du canal avec du récréotourisme abordable et durable, telles qu'une plage, un point de location de canots et kayaks, des activités de ciné-plein air et de camping, portés par des OBNL ;
- À la fin du prolongement de la rue du Centre, assurer un accès direct aux berges et à l'avenue Pierre-Dupuy vers les îles par l'aménagement de l'Espace Riverside en dessous et aux abords de l'autoroute surélevée;



- Bande élargie de Parc Canada
- Prolongement de la rue du Centre
- Espace Riverside
Aménagement en dessous et aux abords de l'autoroute surélevée
- Le parc commémoratif des Irlandais - Black Rock
- Corridor de verdure et de biodiversité
- Passerelle à partir du parc Marguerite-Bourgeoys
- Parc linéaire sur les berges du fleuve Saint-Laurent
- Parc de détente

- Favoriser l'agriculture urbaine à différentes échelles:
 - Plantations comestibles le long des trames vertes ;
 - Potagers en bacs dans les ruelles et sur les toits et balcons des bâtiments résidentiels et autres bâtiments ;
 - Jardins partagés ou collectifs, dont sur le toit du stationnement

- étagé de Casiloc et dans le futur parc une fois ce stationnement démolit;
- Espaces de production alimentaire en serres sur les sites de Costco et de Ray-Mont Logistiques

Une trame verte, bleue et comestible



Environnement

Pour un milieu de vie responsable et résilient face à la crise climatique



Le secteur fait face à d'importants défis : sols contaminés, îlots de chaleur, poussières, nuisances sonores, etc. L'engagement environnemental de sa requalification doit être transversal et 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.

Transport



SOURCE: RAYSIDE LABOSSIERE

Bâtiments



SOURCE: ÉCO-QUARTIER DE MALMÖ, GROUPE RENAULT

Usages



SOURCE: CLCV

Verdissement



SOURCE: PALAIS DES CONGRÈS DE MONTRÉAL

Milieux naturels



SOURCE: PROMENADE DE SES-EKEPARK, VILLE DE KAMEN

Nuisances



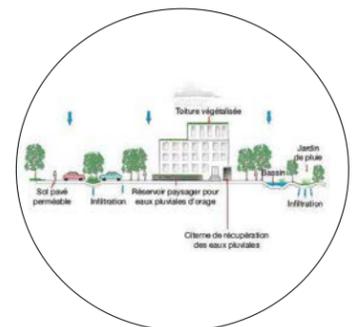
SOURCE: ÉCO-VERDURE

Décontamination



SOURCE: BIOPOLIS

Gestion des eaux de pluie



SOURCE: WIKYHYDRO.DEVELOPPEMENT-DURABLE.GOUV

Mobilité durable

- Mettre en place tous les moyens pour qu'un important transfert modal s'effectue en faveur des transport actifs et collectifs, avec des aménagements et un service adaptés, accessibles et de qualité ;
- Réduire drastiquement l'emprise et la priorité de l'automobile dans l'espace public ;
- Accroître l'offre et les incitatifs à l'autopartage ;
- Revoir le déplacement des marchandises pour diminuer leur impact écologique
- Encourager la livraison par vélo électrique, notamment en étendant le projet Colibri ;

Bâtiments

- Assurer une écoconception des nouveaux bâtiments (réduction de la consommation énergétique, ensoleillement, vent, microclimats urbains, bâtiments sans émission de carbone, construits en bois et à partir de matériaux recyclés) ;
- Restaurer et convertir les bâtiments, plutôt que les démolir ;
- Favoriser le recyclage de matériaux lors de la destruction d'anciens bâtiments.

Usages

- Favoriser une complémentarité des usages et des activités pour une économie de type circulaire ;

Verdissement massif

- Protéger les plantes et arbres existants, planter et verdir massivement et déminéraliser autant le domaine public que privé pour diminuer les îlots de chaleur ;
- Créer des espaces et des corridors de biodiversité,
- Préserver les espaces naturels, notamment en bordure du canal de Lachine.

Nuisances sonores et poussières

- Limiter l'exposition aux nuisances (bruits, poussières et vibrations) dues aux industries, aux chemins de fer du CN et du REM ;
- Créer des écrans végétaux et sonores entre les rails du CN et du REM et les nouveaux bâtiments qui y seront implantés.

Gestion durable des sols, des matières, de l'eau et de l'énergie

- Utiliser les pratiques de phytoremédiation pour la décontamination des sols ;

- Assurer une gestion durable des matières résiduelles ;
- Assurer une gestion durable des eaux de pluie, incluant des bassins de rétentions dans les bassins, des ruelles bleues-vertes, des jardins de pluie, des marais et tranchées filtrantes et une préservation des milieux humides
- Récupérer les biogaz émis par les déchets enfouis le long des berges du Saint-Laurent ;
- Créer des boucles énergétiques sous la forme d'un réseau thermique local permettant la conservation et la réutilisation plutôt que la perte de la chaleur produite ;
- Instaurer dans l'éco-parc un pôle de recherche et d'expérimentation de solutions écologiques aux problématiques environnementales.

Communauté nourricière et autonomie alimentaire

- Prévoir des espaces de production et de transformation agroalimentaires ;
- Prolonger le système alimentaire du quartier sur Bridge-Bonaventure ;
- Développer des circuits courts de production-transformation-distribution et récupération.

Réduire le transit pour apaiser nos quartiers



La reconfiguration des infrastructures de transport, et notamment de l'autoroute Bonaventure, comporte de réelles opportunités pour diminuer la place de l'auto solo et la circulation de transit entre le centre-ville et la Rive-Sud. Il faut les saisir !

Limiter en amont la circulation de transit automobile dans le secteur

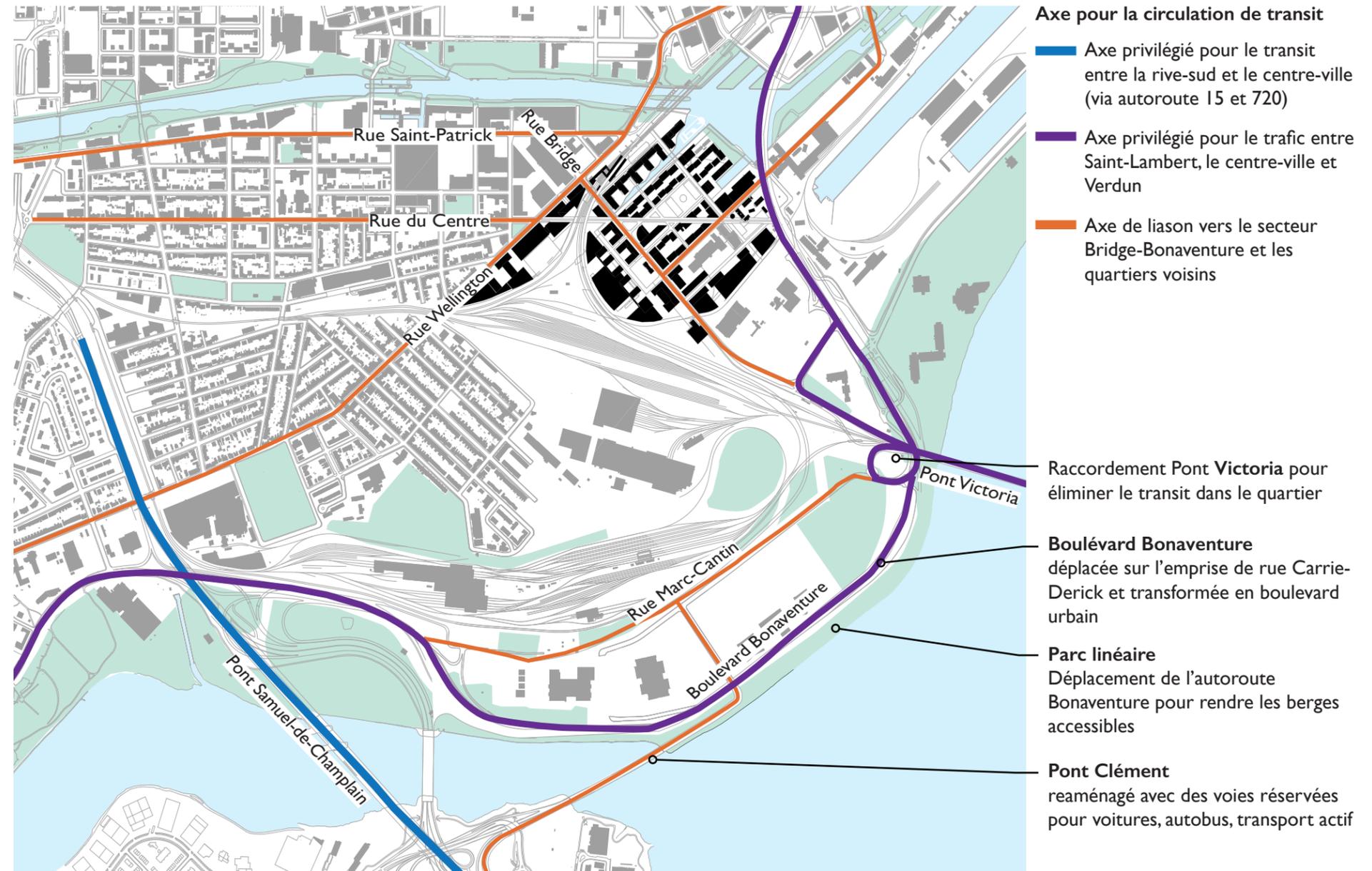
- Profiter du réaménagement de l'autoroute Bonaventure en boulevard urbain pour limiter la capacité automobile, avec une largeur d'au maximum deux voies dans chaque direction et une vitesse restreinte à 50 km/hr ;
- Offrir davantage d'incitatifs aux déplacements actifs et collectifs entre la Rive-Sud et Montréal
 - Étudier la mise en place de modes de transports collectifs structurants supplémentaires en Montérégie afin d'opérer des transferts modaux ;
 - Réduire les tarifs de transport collectif entre les zones métropolitaines ;
 - Faciliter les parcours cyclables entre le pont Samuel-de-Champlain et Montréal, incluant revoir le partage de l'espace sur le pont Clément.

Limiter la circulation de transit automobile liée au pont Victoria

- Explorer la proposition d'éliminer la « gestion hebdomadaire de la circulation » sur le pont Victoria aux heures de pointe, en revenant à une voie automobile par direction en tout temps, tel que c'était le cas avant ;
- Ajouter des raccords directs et obligatoires entre l'axe Bonaventure et le pont Victoria dans les deux directions en empruntant, pour chaque direction, le chemin le plus court qui peut être aménagé ;
- Transformer les rues Bridge, Mill et Wellington en rues apaisées, en limitant celles-ci à une voie automobile par direction, et en y élargissant les trottoirs et en y implantant des voies cyclables unidirectionnelles protégées.

Canaliser le transport des marchandises aux rues les plus appropriées

- Prioriser l'accès pour les entreprises et encourager le développement des solutions alternatives au camionnage en zone urbaine:
 - Réviser le plan de camionnage en modifiant la trame de rues : envisager l'ajout d'une rue parallèle à Mill, au sud de celle-ci, et d'une rue parallèle à Bridge, à l'ouest de celle-ci ;
 - Éloigner autant que possible le camionnage de nouveaux usages sensibles en évaluant l'option d'interdire le camionnage de transit sur des parties des rues Bridge, Wellington et Mill ;



- Étendre la livraison par vélo électrique du projet Colibri ;
- Rendre permanente l'entrée via Marc-Cantin vers les anciens terrains du CN

Priorité à la mobilité active et collective

Profitions de la requalification du secteur pour renforcer les connexions avec le quartier habité et donner la priorité aux transports actifs et collectifs ! Ils doivent devenir les modes privilégiés de déplacement pour les gens qui y vivent, s'y déplacent et y travaillent !



Woonerf dans quartier Frans Hals, Amsterdam
(Sanne Derks / The Globe & Mail)



Logistique urbaine
(David Fuentes)



Verdissement transitoire de stationnement étagé de CASILOC au milieu du quartier



Pôle de mobilité
(mobilityhub, www.vulog.com)



Ruelle cyclable à Montréal
(www.getyourguide.com/montreal)

Soutenir toutes les composantes de la mobilité durable dans Bridge-Bonaventure

- Prolonger et sécuriser les réseaux piétons et cyclables par des aménagements larges, séparés, conviviaux et verdis ;
- Développer l'offre de vélopartage (Bixi), d'autopartage, de stationnements pour vélos et de livraison de marchandises par vélo électrique (Colibri) et créer des pôles de mobilité qui regroupent tous ces services ;
- Créer une solution complète de transport collectif
 - Bonifier l'offre de service par autobus en augmentant la fréquence et en élargissant la desserte pour combler tous les besoins locaux, incluant dans le PEPSC ;
 - Évaluer les différentes options de transport collectif structurant pour faciliter les déplacements locaux et régionaux, qu'il s'agisse ou non du Réseau express métropolitain (REM).

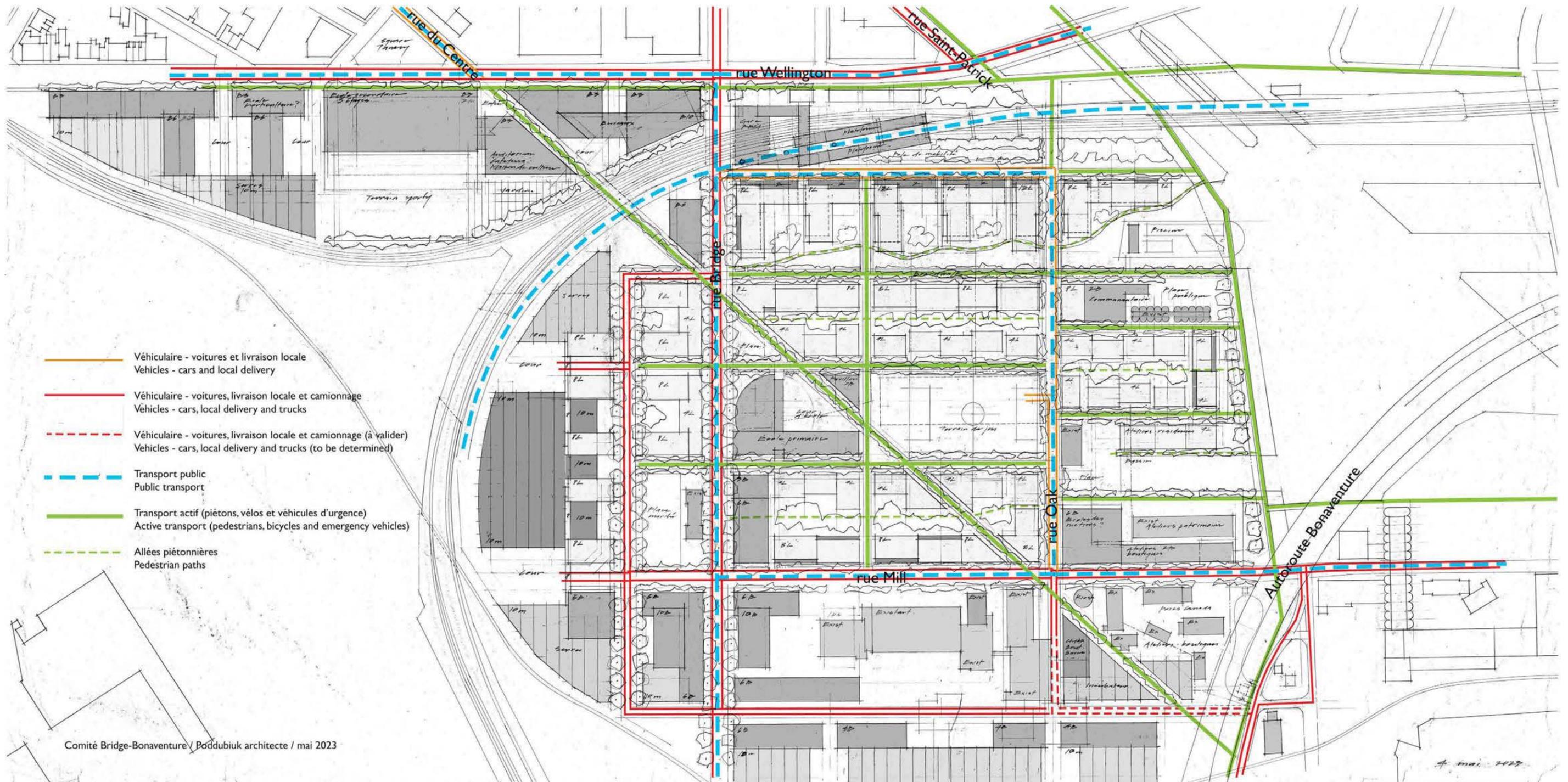
Aménager une nouvelle trame de rues et une offre durable de stationnements au bassin Peel

- Créer des rues véhiculaires apaisées, accessibles universellement et qui priorisent la sécurité et le confort des transports actifs et collectifs ;
- Implanter un réseau de rues et de ruelles sans automobile, excepté les véhicules d'urgences ;
- Miser complètement sur des stationnements souterrains ou étagés pour les besoins des résident.e.s et des usager.ères du quartier ;
- N'aménager aucun stationnement automobile sur rue, excepté des stationnements avec vignettes pour les personnes à mobilité réduite et des débarcadères pour les livraisons ;
- Maintenir le stationnement étagé de Loto-Québec dans une perspective transitoire et évolutive, en conservant environ 450 espaces de stationnement tout en verdissant son toit (équivalent à 1 stationnement par 4 logements) ;
- Envisager de remplacer, d'ici 2050, le stationnement étagé par un parc et un stationnement souterrain ;
- Limiter adéquatement le nombre de stationnements automobiles pour les usages non-résidentiels ;
- Favoriser l'accès aux stationnements souterrains à partir de Bridge et de Mill.

Prioriser la reconnexion des quartiers par des corridors verts et actifs

- Prolonger la rue du Centre jusqu'à l'intersection Mill/Riverside, accessible en transport actif ;
- Convertir le pont tournant Wellington pour créer un lien piétonnier et cyclable non pivotant entre les deux bords du canal de Lachine ;
- Prolonger la rue Oak en transport actif jusqu'à la rue Wellington, vis-à-vis de la rue Saint-Patrick ;
- Implanter une passerelle du parc Marguerite-Bourgeoys jusqu'aux berges du fleuve Saint-Laurent.

Mobilité - Plan bassin Wellington



Emploi

La consolidation de la vocation d'emploi dans le secteur Bridge-Bonaventure est une priorité, 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 entre les différents usages.



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

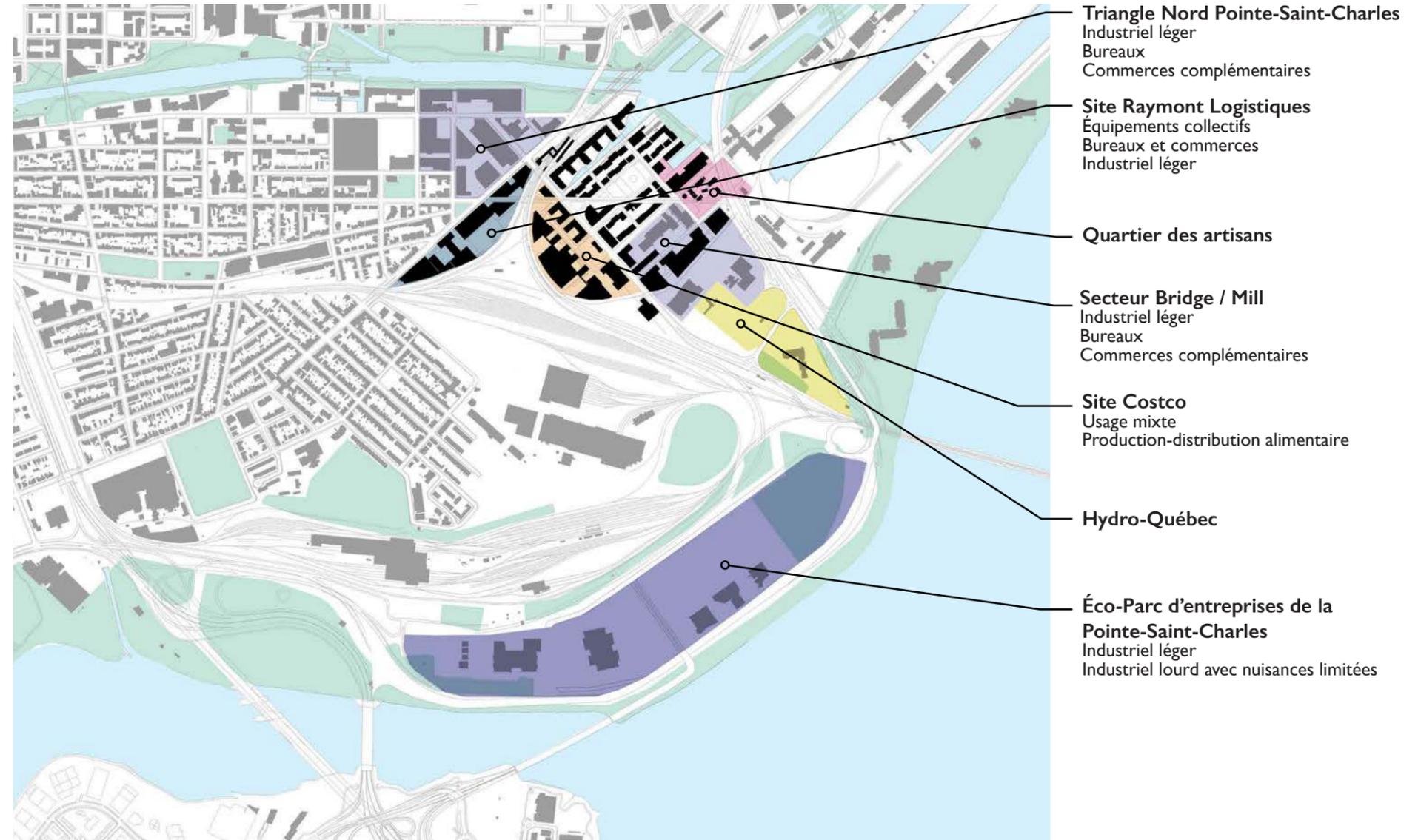
- Protéger les terrains de la spéculation afin d'éviter l'érosion progressive des zones d'emploi au profit du résidentiel ;
- Prévoir une table de concertation économique pour attirer et retenir les entreprises ;
- Favoriser les industries de production plutôt que les usages bureau ;
- Attirer des entreprises qui ne contribuent pas à la poussée spéculative et la gentrification ;
- Favoriser l'embauche locale, la formation, les ententes d'employabilité.

Convertir le parc d'entreprises de la Pointe-Saint-Charles en éco-parc industriel

- Désenclaver le secteur et le connecter au parc linéaire du fleuve ;
- Diversifier les usages : centre de recherche en environnement, industrie de récupération-transformation, permaculture, etc. ;
- Améliorer le cadre de vie pour les travailleurs et travailleuses ;
- Renforcer l'accès en transport actif et collectif (autobus, éventuelle station du REM) ;
- Adopter les meilleures pratiques environnementales : zones de faible émission, partage d'énergies renouvelables, bâtiments résilients, mobilier urbain, réduction des aires de stationnement, espaces végétalisés, etc. ;

Renforcer les usages institutionnel, industriel léger et de production dans le secteur Bridge-Mill

- Développer un **Quartier des artisans** au sud de la rue Mill, à l'est de Oak et jusqu'au bassin Tate, incluant Les Forges de Montréal, Espace Verre, les bâtiments de Parcs Canada, des écoles de métiers et des ateliers-boutiques ;
- Assurer des **zones tampons et de protection** ainsi qu'une gradation des usages afin de protéger les entreprises industrielles plus lourdes (Canada Malting, Sazerac, Farine Five Rose, etc.) ;
- Renforcer les **industries légères et les ateliers de production** au sud de la rue Mill ;
- Développer une offre de **services publics, d'équipements collectifs et de commerces abordables**, en favorisant l'économie sociale et solidaire et la propriété à but non lucratif.
- Réaliser un **pôle de distribution, production et transformation agroalimentaire**, incluant des serres, sur le site de Costco et-ou au sud de Mill (type Centrale agricole)



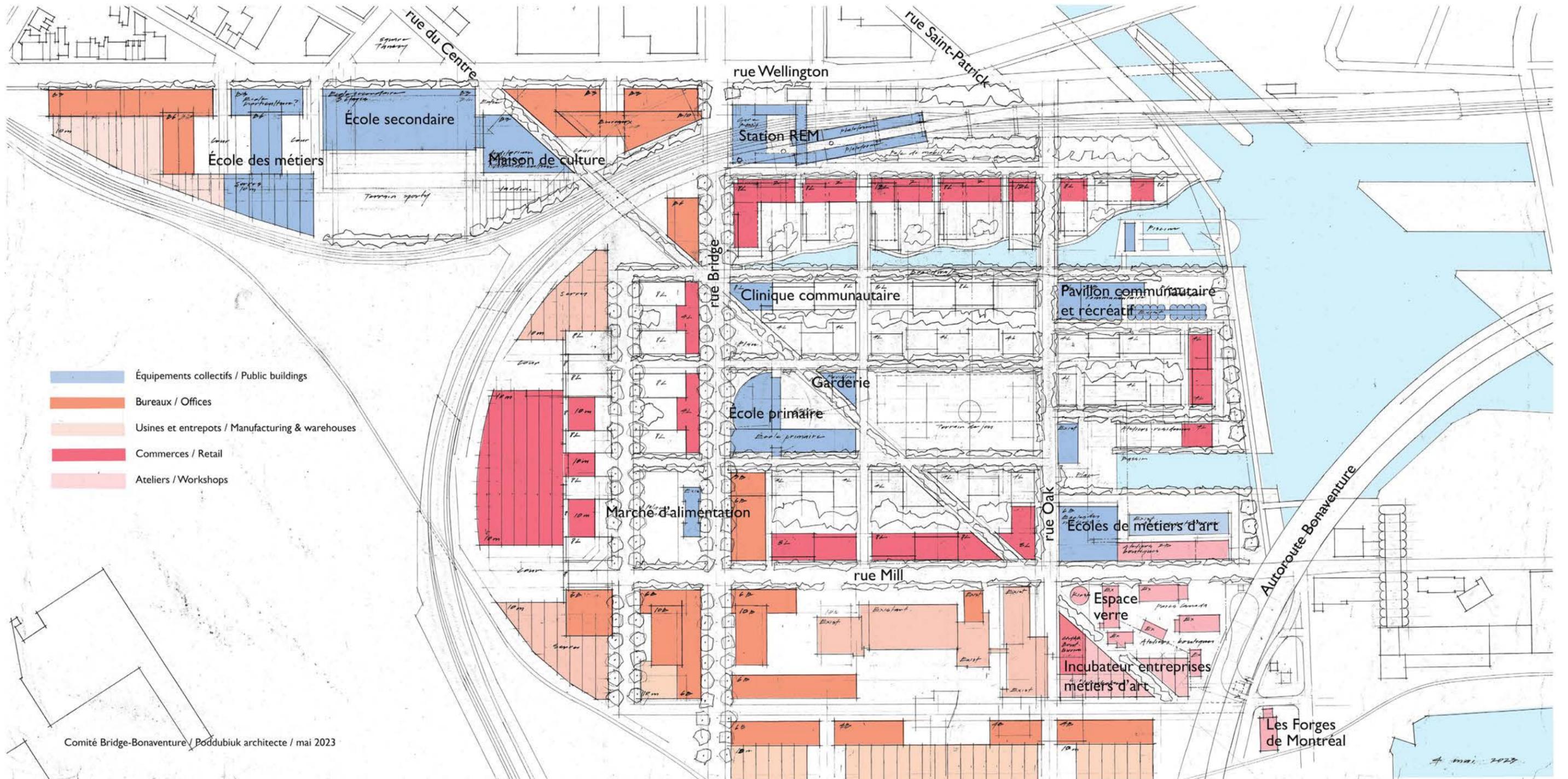
Planter un pôle institutionnel sur le site de Ray-Mont Logistiques

- Réserver des espaces pour une école secondaire et une maison de la culture ;
- Développer des espaces de production en horticulture (école de métiers, serres), ainsi que des espaces bureau, production ou industriel léger.

Consolider la vocation d'emploi du Triangle Nord Pointe-Saint-Charles

- Favoriser des usages diversifiés : industriel léger, bureau, production alimentaire, commerces complémentaires, etc. ;
- Améliorer la cohabitation et l'intégration de ce secteur industriel avec le milieu de vie habité et avec le bassin Peel.

Emploi



Comité Bridge-Bonaventure / Poddubiuk architecte / mai 2023

Patrimoine architecturale et paysager



Le secteur Bridge-Bonaventure possède un patrimoine bâti, historique, naturel et paysager distinctif. Il a été maintes fois l'objet de constructions puis de démolitions. Il est maintenant nécessaire de reconnaître, préserver et mettre en valeur ce patrimoine : campements autochtones, Black Rock (Roche noire), Goose Village (Village-aux-Oies), pont Victoria, silos et bâtiments patrimoniaux, etc.

Protéger, mettre en valeur et reconverter lorsque possible les bâtiments classés et ceux jugés patrimoniaux par les citoyennes et citoyens du quartier et de Montréal

- Intégrer la Caserne de pompier no.21 (Espace Verre) et l'ancienne station de pompage Riverside (les Forges de Montréal) dans le Quartier des artisans en mettant en valeur le patrimoine bâti et les usages industriels historiques du secteur ;
- Conserver le silo sur le bassin Wellington, bâtiment d'intérêt patrimonial, et le convertir en pôle communautaire et de loisirs ;
- Protéger et reconverter le bâtiment du bureau de l'ancienne douane, ancien édifice administratif du CN, en lien avec une place publique de marché alimentaire.

Mettre en valeur la **Black Rock (Roche noire)** en connectant à une trame bleue et verte le futur parc mémoriel irlandais au bassin Peel et aux berges du fleuve, en collaboration avec les groupes représentants des Irlandais ;

- Faire du parc commémoratif un point significatif de l'entrée de ville.

Convertir le **pont tournant** en lien piétonnier et cyclable pour traverser le canal de Lachine ;

Excaver en partie le **bassin Wellington** vers la rue Bridge pour rappeler sa forme originale, ainsi que les cales sèches du **bassin Tate** ;

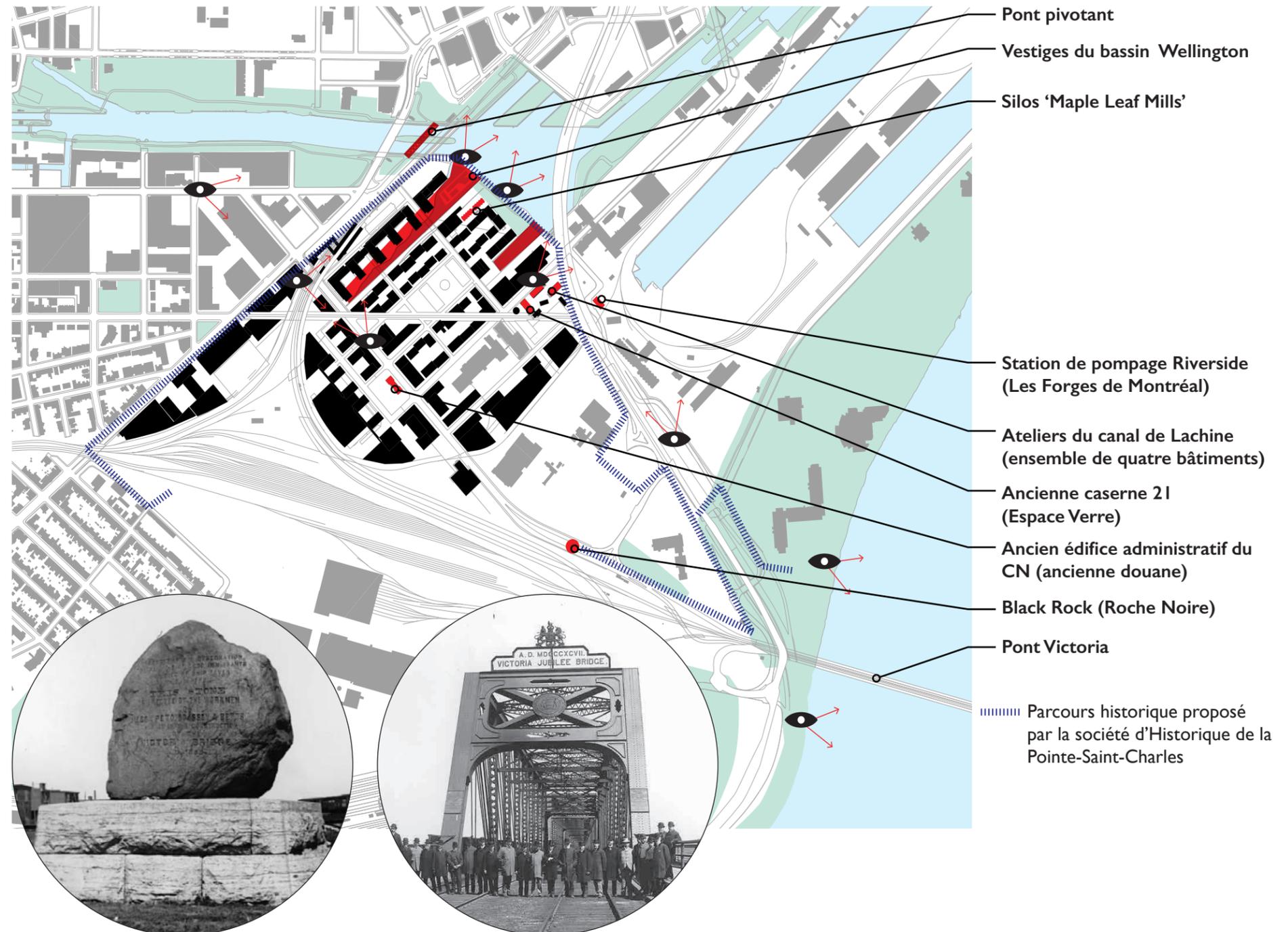
Protéger les **vues sur le paysage industriel** ainsi que vers le centre-ville, le fleuve et le canal

- Garantir, pour toute nouvelle construction résidentielle, des implantations et une hauteur respectant l'identité distincte du centre-ville et préservant les vues ;
- Créer une percée visuelle dans le prolongement de la rue du Centre vers l'enseigne Farine Five Roses et l'usine Canada Malting et n'autoriser aucun bâtiment au-dessus de cette rue ;
- 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 ;

Rappeler le **Village-aux-Oies (Goose Village)** par des actions commémoratives et des gestes architecturaux

Reconnaître et commémorer l'**occupation autochtone** et discuter avec les peuples et communautés autochtones des manières de se réapproprier des espaces dans le bassin Wellington (logements, parcs, espaces artisanaux, centre communautaire, etc.)



The Black Rock (Roche noire)
(Archives de Musée McCord)

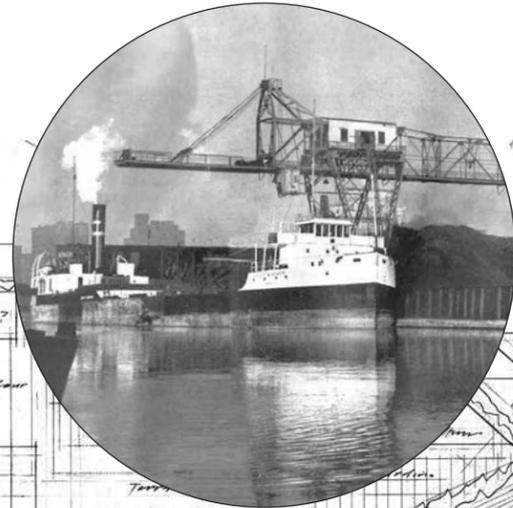


Pont Victoria en 1897
(Archives de Musée McCord)

Patrimoine architecturale et paysager



Vue aeriene 1956
(Archives de Ville de Montréal)



Bassin Wellington
(Archives de Ville de Montréal)



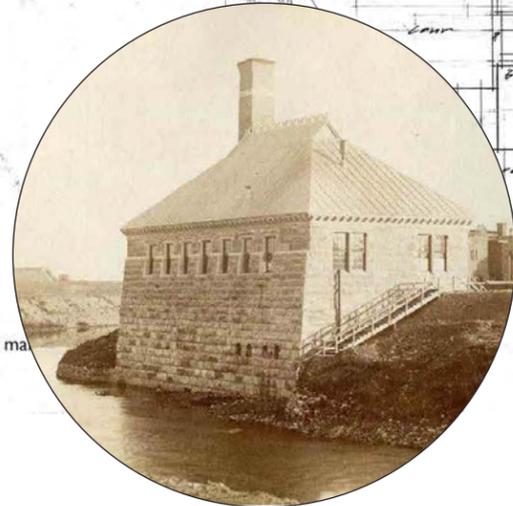
Bassin Tate / Cale sèche
(Archives de Ville de Montréal)



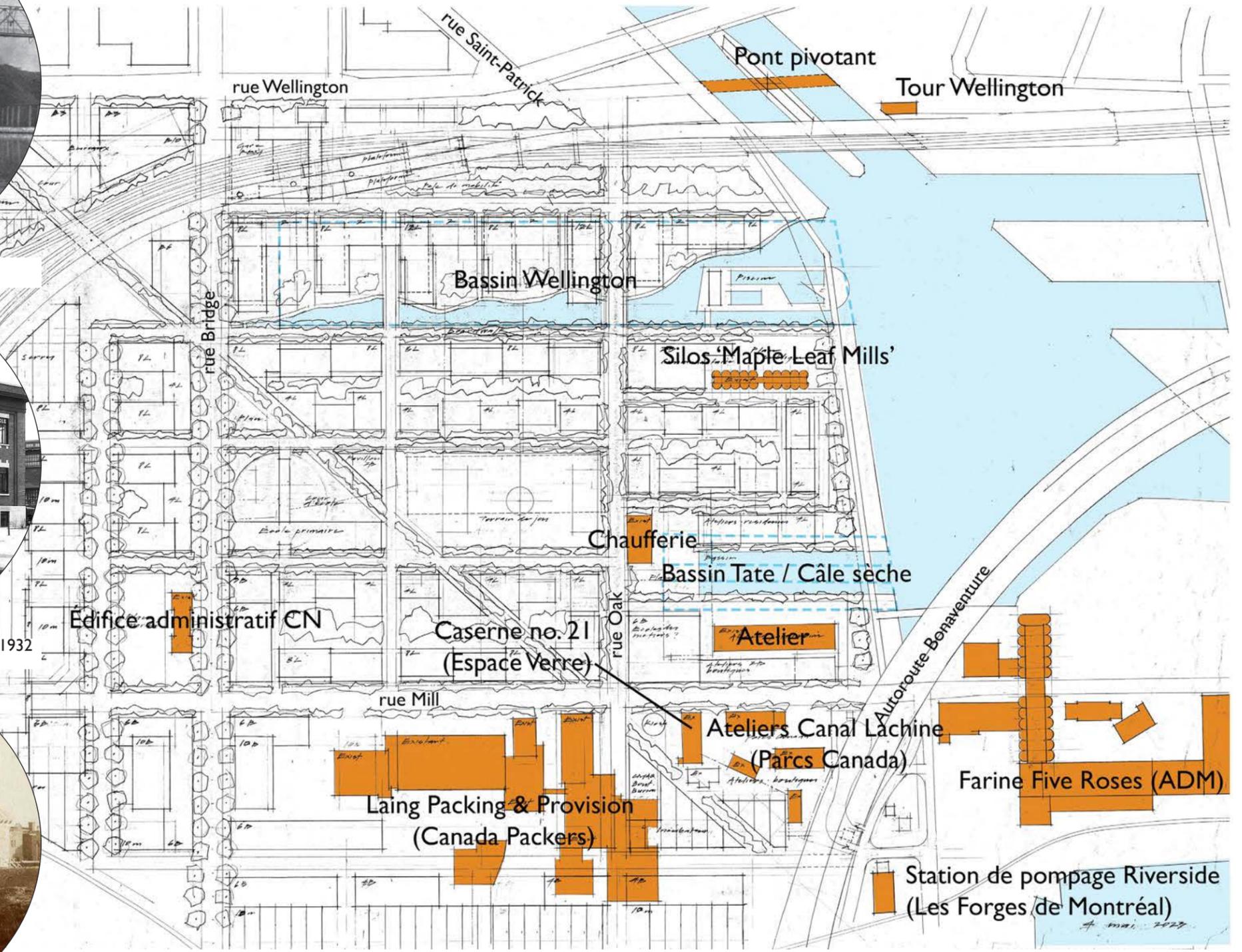
Édifice administratif CN sur rue Bridge en 1932
(www.lapointe.ca, gracieuseté de Roger Agness)



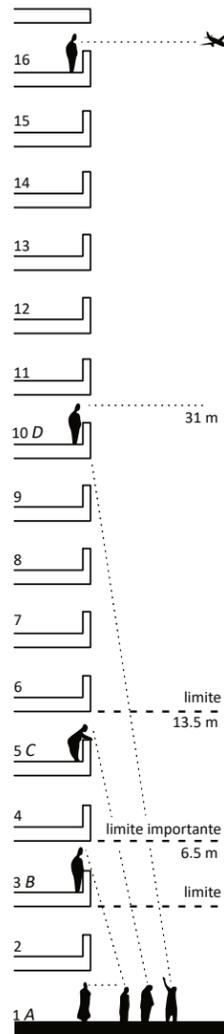
Caserne de pompiers No. 21
(Archives de Ville de Montréal)



Station de pompage Riverside en 1887
(Archives de Ville de Montréal)



Échelle humaine



La notion d'échelle humaine invite à penser la ville autour des besoins et des préoccupations citoyennes dans l'objectif d'améliorer la qualité de vie pour tous. La ville à échelle humaine donne la priorité aux personnes dans l'aménagement des villes. Penser la ville pour les individus, c'est repenser, entre autres, l'aménagement des biens communs et, en particulier, l'espace public : les rues, les trottoirs, les parcs et les espaces verts. Il s'agit à la fois d'adapter l'espace urbain en fonction des personnes qui l'occupent et des usages qu'elles en font afin de créer les conditions nécessaires à l'enrichissement de l'expérience urbaine.

Donner priorité à l'humain et à ses sens

- > **Mobilité** : des services de proximité à moins de 15 minutes de marche ;
- > **Audition** : une ouïe sensible aux nuisances sonores (jusqu'à 70 mètres de distance), mais capable de soutenir une conversation jusqu'à 7 mètres ;
- > **Vision** : la priorité aux rencontres de proximité (reconnaissance faciale à partir de 25 mètres) ;
- > **Champ de vision** : limité vers le haut favorisant les interactions à distance égale (max. 4e étage) ;
- > **Distance** : pour permettre les interactions sociales et personnelles de courte distance (moins de 3,70 mètres).

Comment faire des villes à échelle humaine ?

- > Des aménagements à petite échelle, plutôt qu'une grandeur excessive (limiter les hauteurs) ;
- > Des espaces de rencontre sur le domaine public et privé (semi-publics, semi-privés) ;
- > Un traitement horizontal au niveau du rez-de-chaussée et une diversité commerciale ;
- > Des constructions compactes afin de faire des gains en superficie pour des nouveaux usages ;
- > Des aménagements multifonctionnels pour attirer des commerces et des services de proximité au cœur des quartiers qu'on habite ;
- > Plus de déplacements actifs (pieds et vélo) et moins de stationnements sur rue pour octroyer l'espace à d'autres modes de déplacements et accroître le sentiment de sécurité.

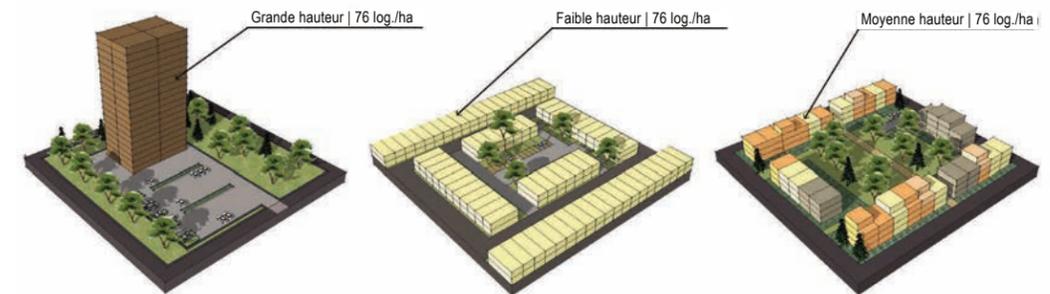
Crédit : Jan Gehl - 2012



Pour en savoir plus, consulter les fiches synthèses sur la notion d'échelle humaine : <http://www.actiongardien.org/bridge-bonaventure>

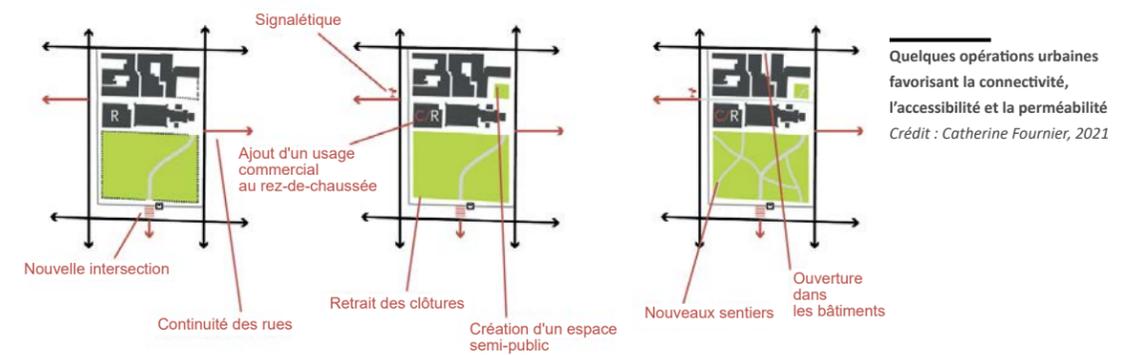
Les mesures à mettre sur pied pour des villes animées, sûres, durables et saines ?

- > Intégration harmonieuse au cadre bâti favorisant la proximité, la compacité et la densité ;
- > Une trame urbaine favorisant la connectivité et la perméabilité des déplacements ;
- > Des espaces publics et privés de qualité encourageant la socialisation et le sentiment de sécurité ;
- > La bonne cohabitation des usages et la réduction des nuisances ;
- > L'équité dans l'accès aux différents espaces et services présents sur le territoire ;
- > La durabilité des interventions urbaines contribuant à la vitalité écologique.



Différentes représentations de la densité selon la compacité des aménagements
Crédit : Vivre en Ville, inspiré de Urban Task Force, 1999

Maison individuelle Plex
Walk up Tour d'habitation



Quelques opérations urbaines favorisant la connectivité, l'accessibilité et la perméabilité
Crédit : Catherine Fournier, 2021



Vue à vol d'oiseau de l'écoquartier Bo01
Crédit : Flickr highshotse



Cours arrière des propriétés privées (écoquartier Bo01)
Crédit photo : Catherine Fournier



Partie nord du domaine Byker
Crédit photo : PA Archives

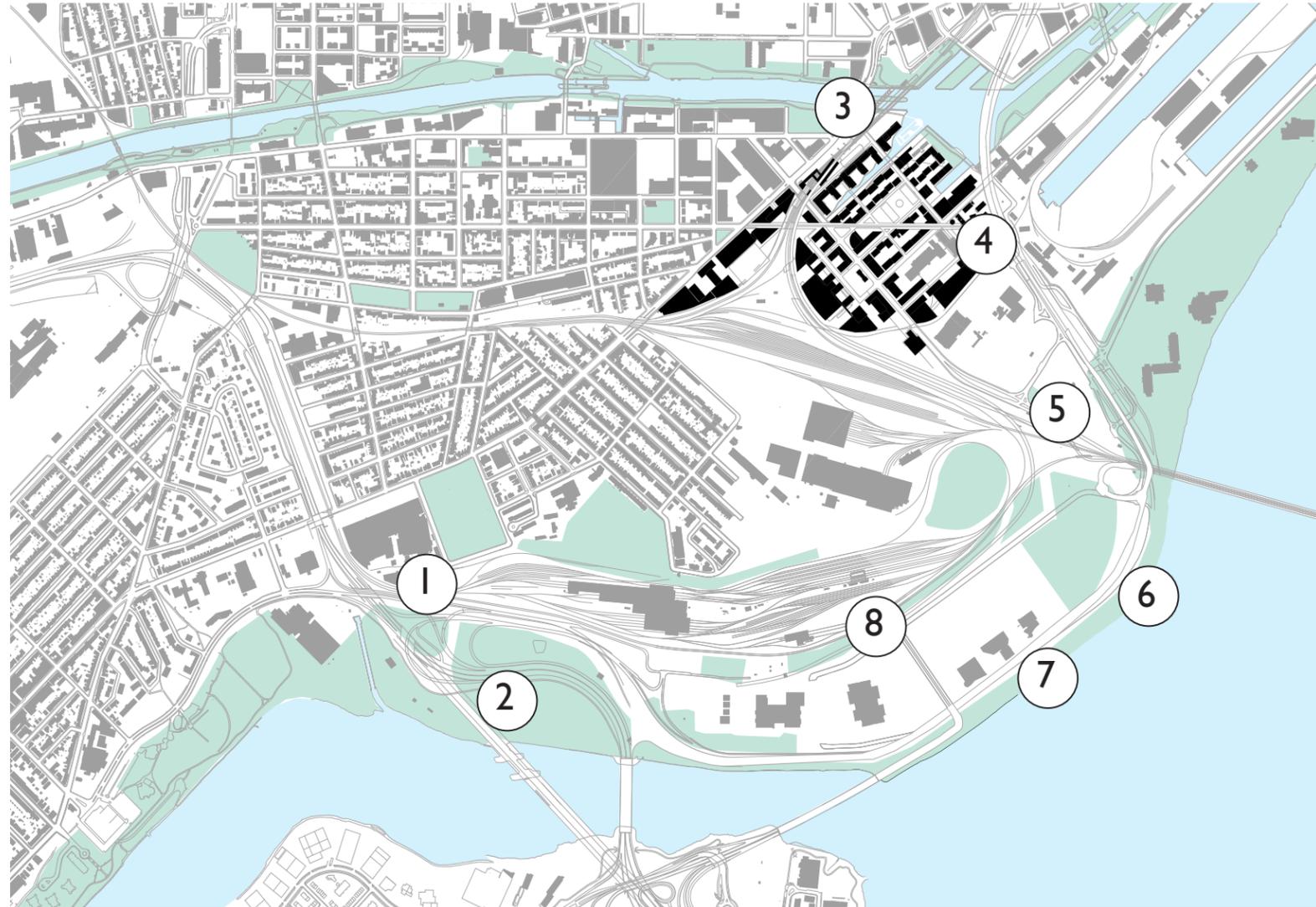


Ensemble immobilier et son aménagement paysager
Crédit photo : Organisation Les Sècheries - Bègles

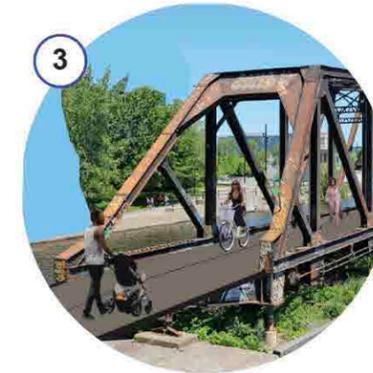


Intégration d'une zone industrielle dans le milieu de vie des Docks de Saint-Ouen
Crédit : Google Maps

Propositions d'aménagement



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

Passerelle parc Marguerite-Bourgeoys



Passerelle parc Marguerite-Bourgeoys et Parc Bonaventure



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

Quai



Lieu: États-Unis
Source : Tumblr

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



Lieu: France
Source : BrefEco

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.

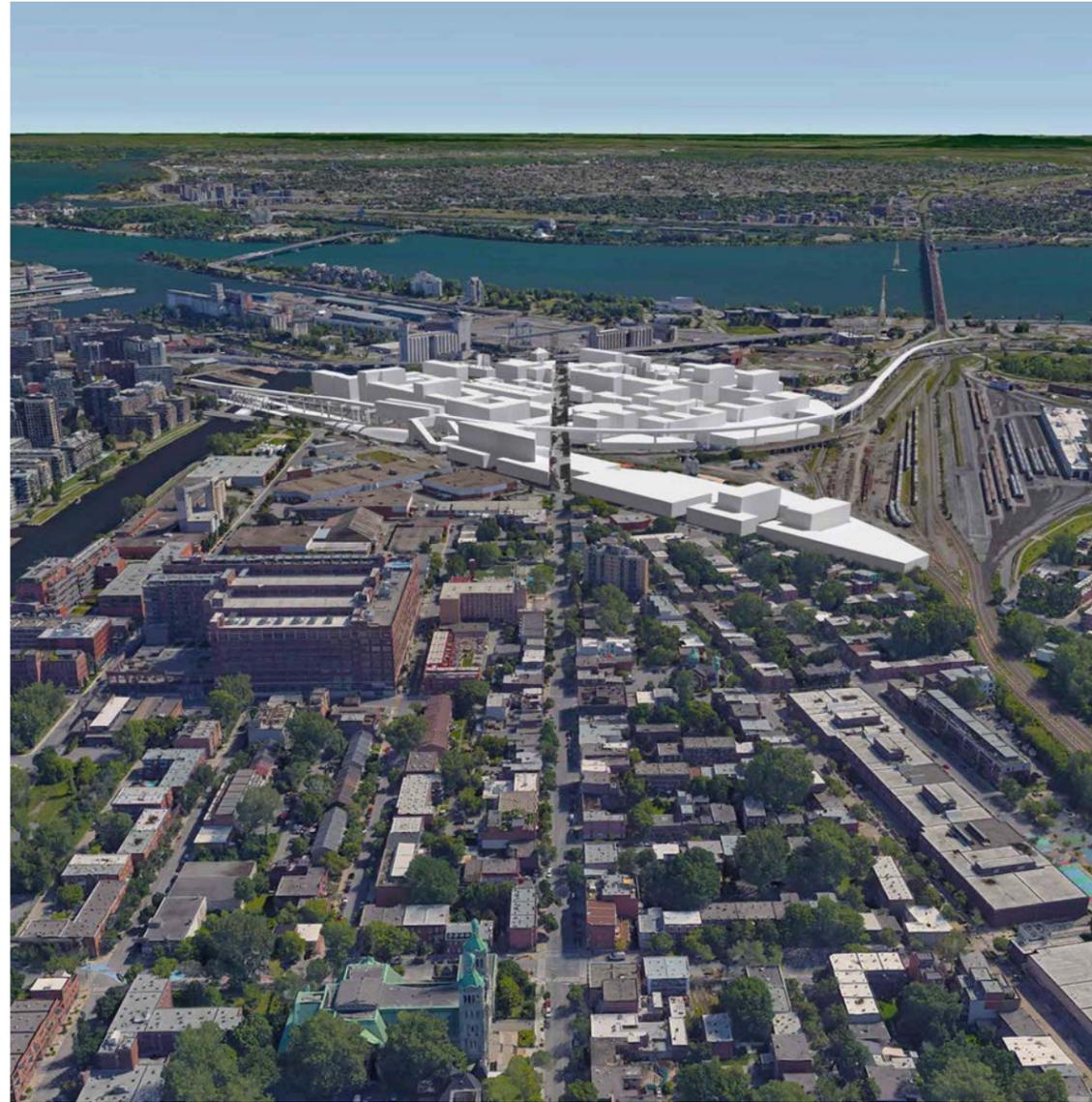
Action-Gardien, la CDC de Pointe-Saint-Charles

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. La troisième édition porte sur Bridge-Bonaventure, et est présentée dans ce document.



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*



ACTION-GARDIEN
CDC de Pointe-Saint-Charles