

Mémoire pour la consultation de l'OCPM secteur Bridge-Bonaventure (plan directeur)

Additions de Pascale Fleury, citoyenne¹, construit sur le mémoire synthèse d'Action-Gardien

**Bridge-Bonaventure : un développement en réponse aux besoins de la population,
pas pour les intérêts de promoteurs !**

SECTION 1 – Mémoire court pour appuyer le projet collectif d'Action-Gardien

En tant que résident.e de Pointe-Saint-Charles, je subis les conséquences de la transformation rapide de mon quartier. Avec la hausse du coût du logement et la rareté des logements réellement abordables, il est de plus en plus difficile de rester ou de revenir s'installer dans le quartier *dans lequel nous avons des racines*. La population à petit et moyen revenu se voit peu à peu exclue de notre communauté qui se gentrifie. *J'y ai échappé moi-même de peu et j'ai rejoint le mouvement de l'habitation coopérative récemment, de justesse. Quelle chance! Quelle solution extraordinaire! Je la recommande! Le logement que j'occupais depuis plus de 20 ans et que j'avais réussi de peine et de misère, en passant par le Tribunal du logement, en y mettant le prix financier et d'anxiété, à céder à un travailleur du quartier, a ensuite été vendu et rénovictionné, et tous les occupants du sixplex chassés. Parmi eux, entre autres, des résidents au bord de la retraite qui s'y étaient rencontrés et mis en couple quelques 30 ans auparavant. Je ressens une certaine culpabilité que le logement que j'occupe ne l'est pas par une famille plus défavorisée que la nôtre, née ou ayant vécu dans le quartier encore plus longtemps que moi. Bien que j'aie contribué plus de 20 ans à la vie communautaire et comme travailleuse dans ce quartier, je n'ai pas accès au logement dit abordable de par mon revenu, encore moins à la propriété, et ce n'est pas faute d'être économe. Je m'habille dans les friperies, je ne sors pas, je ne fume pas, je ne bois pas, je n'ai jamais eu de voiture, j'ai toujours travaillé à temps plein, surtout dans le communautaire.*

Nous devons composer avec des commerces de moins en moins abordables et avec l'absence de certains services publics essentiels tels qu'une école secondaire. *Pourtant, pour arriver à l'école éveillé et plus performant grâce à l'exercice et au contact avec l'extérieur et la nature, pour des raisons pratiques autant qu'économiques (ne pas avoir à acheter de passe d'autobus ou faire d'autres dépenses de transport), pour favoriser la réussite scolaire et l'assiduité scolaire, pouvoir se rendre à l'école à temps (sachant que les ados ont un métabolisme qui ne favorise pas de se lever tôt), s'y rendre en transport actif est une stratégie gagnante mais inaccessible actuellement. Sans compter que souvent la seule occasion et définitivement la plus facile dans une journée occupée de faire l'heure d'exercice recommandée par jour*

¹ Il y a peu, je dirigeais les initiatives environnementales du YMCA Pointe-Saint-Charles, dont les programmes Éco-quartier et Ruelles vertes, Verdir le sud, C-Vert, etc.. Je suis en ce moment en ressourcement après des années fort occupées en défis environnementaux et sociaux divers et en prospection lente pour mes prochains défis professionnels et personnels. Le travail que j'ai réalisé en plus de 22 ans d'engagement dans le programme Éco-quartier teintera donc mes préoccupations dans l'aménagement du secteur Bridge Bonaventure. Les opinions que je présente n'ont été validées par personne et n'engagent que moi.

pour les adolescent.e.s est cette occasion de se rendre en transport actif à l'école. Il nous faut cette école secondaire², et bien sûr une école primaire³. C'est d'ailleurs vrai pour tous et toutes, se rendre en transport actif à la clinique, à l'école, au travail, à l'épicerie, au centre communautaire, etc. est excellent pour notre santé, et nous épargne donc des coûts dispendieux de santé curative. Voilà qui plaide pour des milieux de vie complets.

Pendant ce temps, les secteurs d'emploi disparaissent au profit des développements résidentiels inabornables, moins durables et écologiques, au profit d'une population très favorisée qui possède souvent plus d'un pied à terre. Tant mieux pour ces chanceux, mais on peut questionner ce gaspillage de ressources. N'est-il pas raisonnable aussi de demander que chacun aie un toit avant que de favoriser que certains en aient plusieurs? Presse-t-il tant de modifier les règlements au profit de cette portion de gens qui ont déjà un toit? Cette nouvelle population très mobile et très peu stable (constaté d'ailleurs lors de la pandémie), contribue généralement beaucoup moins à sa communauté (merci aux exceptions, bien sûr!). Il me semble y avoir un surplus de ce type d'offre (ou il pourrait y en avoir si on en construit encore beaucoup), ce qui est précaire s'il y a crise économique à court ou moyen terme, ce qui semble se profiler, ou dans un contexte aussi inflationniste, ou même dans la durée, surtout si ce type de logement vieillit mal, se détériore ou passe de mode. Par exemple lorsque les condos ne sont pas vendus ou occupés, le modèle financier est-il aussi intéressant économiquement pour l'Arrondissement ou la ville? Ou encore, si les logements ou les condos sont convertis en AirB&B ou autres pratiques porteuses de conflits, donc de coûts sociaux et économiques, ou si la bulle immobilière pète, quel impact pour la ville et la communauté? n'est-il pas plus durable, en plus d'être équitable, de miser sur des populations plus stables qui contribuent déjà à la communauté ou y ont contribué et en bénéficié, et dont le besoin est plus pressant?

Notre quartier, enclavé par les autoroutes et les voies ferrées, subit l'important transit automobile vers ou en provenance de la Rive-Sud et est privé d'accès aux rives du fleuve Saint-Laurent. Une grande injustice, qui a aussi un coût, puisque les nanoparticules de pollution qui en sont issues compliquent la santé de notre population. La prévalence des maladies cardio-respiratoires est plus élevée chez-nous qu'à Montréal en général et si ce n'en est pas la seule cause, s'en est une, et cela empire la situation pour tous et toutes avec une urgence particulière pour ceux qui ont déjà ces faiblesses cardiorespiratoires ou des maladies chroniques, qui sont vulnérables par leur jeune ou vieil âge, ou qui ont, tout simplement, une allergie à l'herbe à poux ou aux pollens aériens, tel mon fils. Plus de 10% de la population sont allergiques à l'herbe à poux, et la prévalence augmente, de même que le nombre de semaines où elle peut être en fleur et son pollen actif, et les plants ne cessent de se répandre, particulièrement aux abords des enclaves routières et ferroviaires. De plus cette pollution routière cause ou empire les épisodes de smog et les complications pour la santé, particulièrement lors d'événements météorologiques ou catastrophes tels que les canicules, la fumée secondaire des feux de forêt, les vents normaux ou violents qui soulèvent les poussières, etc. L'automobile individuelle ou privée n'ayant pas d'avenir, être visionnaire et lui faire moins de place et plus aux humains dans l'extension du quartier à construire me semble une solution toute trouvée.

² Gouvernement du Canada, transport actif, comment les enfants vont-ils à l'école?

<https://www.canada.ca/fr/sante-publique/services/publications/vie-saine/transport-actif-comment-enfants-vont-ils-ecole.html>

³ Centre hospitalier universitaire Sainte-Justine, Le transport actif, bon pour la santé

[https://promotionsante.chusj.org/fr/conseils-et-prevention/Saines-habitudes-de-vie/Le-transport-actif-bon-pour-la-sante-\(1\)](https://promotionsante.chusj.org/fr/conseils-et-prevention/Saines-habitudes-de-vie/Le-transport-actif-bon-pour-la-sante-(1))

Le développement du secteur Bridge-Bonaventure est une occasion historique d'améliorer nos conditions et notre qualité de vie. Le développement doit se faire en réponse à nos besoins et permettre d'agir véritablement sur la crise du logement et la crise climatique.

Je suis particulièrement préoccupé par l'avenir des terrains publics fédéraux et provinciaux qui occupent une grande partie du bassin Peel et sont convoités par les promoteurs immobiliers pour des projets de tours à condos luxueuses et en hauteur dans la poursuite de Griffintown. Utiliser ces terrains publics pour satisfaire les intérêts des investisseurs n'est pas une option ! Notre communauté a trop de besoins urgents à combler. *Des terrains publics, c'est du bien commun, qui doit pouvoir bénéficier à la communauté selon ses priorités. Je recommande que la SIC et Loto-Québec en rende rapidement la communauté propriétaire, et pour s'assurer que le bien commun est préservé à perpétuité, je suggère la création d'une FUS, et les conseils de Protec-Terre. d'autres options sont possibles, mais en gage que les besoins de la communauté seront desservis, la CDC Action-Gardien devrait être consultée et en accord avec la gestion qui en est faite.*

Pour ce faire, j'appuie le projet collectif issu de l'Opération populaire d'aménagement (OPA) porté par la Corporation de développement communautaire (CDC) Action-Gardien, et je demande à la Ville de Montréal, en collaboration avec les autres paliers de gouvernement de :

- Préserver les terrains de propriété fédérale et provinciale hors du marché spéculatif ;
- Refuser les mégaprojets immobiliers déconnectés de notre quartier et de notre réalité ;
- Réaliser un vaste chantier de logements sociaux et communautaires sur les terrains publics ;
- Planifier en amont les équipements publics et collectifs, dont une école primaire et secondaire, une maison de la culture, des parcs et espaces verts ;
- Créer un milieu de vie à échelle humaine, avec des bâtiments majoritairement entre 3 et 8 étages, et quelques bâtiments de 12 étages maximum ;
- Prévoir un milieu de vie complet dans lequel on peut se loger, travailler, se nourrir, se rencontrer et s'entraider entre voisin.e.s ;
- Prioriser les transports actifs et collectifs et les connexions inter-quartiers ;
- Prolonger la rue du Centre pour relier notre quartier avec le nouveau milieu de vie ;
- Créer une bande riveraine le long du fleuve Saint-Laurent, accessible par une passerelle à partir du parc Marguerite-Bourgeoys ;
- Limiter le nombre de voies sur le futur boulevard urbain Bonaventure et éliminer la circulation de transit automobile par un accès direct avec le pont Victoria ;
- Protéger les entreprises et emplois existants et développer la production industrielle légère, alimentaire et artisanale ;
- Respecter l'identité distincte de Pointe-Saint-Charles et mettre en valeur le patrimoine ;
- N'accepter que des projets cohérents avec les principes de la transition écologique.

La réalisation de ce projet collectif ambitieux mais nécessaire pour l'avenir de Pointe-Saint-Charles implique que les terrains publics fédéraux et provinciaux ne soient pas vendus à des promoteurs immobiliers et que la Ville de Montréal utilise tous les leviers possibles pour soutenir la réalisation du projet porté par la communauté de Pointe-Saint-Charles.

J'espère vivement que la Ville sera une alliée de notre communauté auprès des gouvernements fédéraux et provinciaux, pour la création d'un milieu de vie axé sur la réponse aux besoins criants de logements et aux enjeux sociaux, économiques et environnementaux de ma communauté.

Section 2 - Les points positifs, les limites et les lacunes du Plan directeur de la Ville

Dans l'ensemble, j'adhère à la vision du plan directeur. Mais je veux vous faire part de limites et lacunes majeures.

Tout d'abord, je tiens à souligner que le plan inclut des propositions très intéressantes dont plusieurs figurent aussi dans le projet collectif développé par notre communauté ! Je demande à la Ville de maintenir fermement ces éléments, de réunir les conditions pour les réaliser et de les rendre conditionnelles au développement du secteur.

- De manière générale, je salue les orientations en faveur de la protection du patrimoine, du verdissement, de l'accès aux berges, de la priorité au transport actif et collectif.
- Un point fort du plan directeur est l'ajout de connexions avec le quartier habité, avec le prolongement de la rue du Centre jusqu'au bassin Peel, la passerelle du parc Marguerite-Bourgeoy vers le fleuve Saint-Laurent, et le pont tournant pour traverser le Canal de Lachine. Ce sont des liens très importants et ce sera un jour historique lorsque nous pourrons enfin avoir un accès direct au fleuve à partir du quartier !
- Le maintien et le développement des activités économiques sont très importants pour des quartiers complets dans lesquels on peut vivre et travailler, et je me réjouis de la protection des emplois dans le Triangle Nord Pointe-Saint-Charles et de la création du Quartier des artisans. Il faut des emplois de proximité diversifiés, et cesser de voir les entreprises et artisans quitter nos quartiers centraux pour la banlieue.

Malheureusement, des éléments sont problématiques ou manquants dans votre Plan.

- Tout d'abord, face aux hausses vertigineuses de loyers dans le quartier comme ailleurs à Montréal, il manque des cibles ambitieuses et des stratégies claires pour réaliser un vaste chantier de logements sociaux et communautaires. Vous reconnaissez vous-mêmes dans votre Plan que le Règlement pour une métropole mixte est insuffisant, mais vous ne dites pas comment vous allez l'améliorer et le dépasser.
- Je suis très inquiet.e des acquisitions récentes par le promoteur Devimco au bassin Peel et sur le site de Ray-Mont Logistiques, et du projet porté avec d'autres promoteurs sur l'ensemble du site, incluant les terrains publics. Ceux-ci appartiennent à la collectivité, on ne veut surtout pas y prolonger Griffintown! Si ce devait être le cas, autant ne pas autoriser le résidentiel et conserver tout le secteur en emploi et espaces verts... Quelles mesures prendrez-vous, avec le gouvernement fédéral et provincial, pour garder ces terrains hors du marché spéculatif ? Rien n'est précisé sur cette question dans votre plan.
- Aussi, votre définition de l'échelle humaine pose question. Permettre des tours de 65 mètres (20 étages) dans ce futur milieu de vie ne respecte pas le cadre bâti et l'identité de notre quartier, sans compter que ces tours en béton ne sont pas écologiques. Il ne faudrait pas aller au-delà du Nordelec, soit 40 mètres. J'entends votre volonté de n'avoir « que quelques pointes de hauteur », mais la modification au plan d'urbanisme qui autoriserait 65 mètres sur presque tout le bassin Peel m'inquiète au plus haut point. *De plus tel que vous le dites vous-mêmes dans votre*

plan directeur à la page 24⁴, l'instabilité des sols sera un enjeu. Je ne suis pas spécialiste, mais un sol glaiseux (donc sujet aux glissements de terrain), d'anciens marécages possiblement (donc un sol spongieux, de la tourbe?), de multiples remblais réalisés à des époques où on en savait moins, couplés avec les risques accrus de précipitations intenses dans des court laps de temps dû aux changements climatiques, aux périodes de sécheresses, à leur alternance, etc. au débordement du fleuve, etc., est-il sécuritaire, techniquement possible et prudent, d'imaginer autant de hauteurs, et de construire autant de logements et de bâtiments que votre plan directeur l'envisage?

- Une grande erreur de Griffintown est l'absence de planification en amont des infrastructures collectives, dont les parcs et les écoles. Il ne faut pas la répéter ! Or, votre Plan ne précise pas quels seront les espaces réservés, ni quels seront ces équipements.
- L'ajout d'un tissu résidentiel pour le quartier Pointe-Saint-Charles devrait se limiter au bassin Peel et à une partie du site de Cotsco. Le site de Ray-Mont Logistiques pourrait accueillir une école secondaire et une maison de la culture facilement accessibles de Pointe-Saint-Charles et des quartiers environnants. Mais si on accorde aux promoteurs des changements de zonage pour leurs projets de condos, il sera impossible de revenir en arrière...
- Enfin, il faut apaiser considérablement la circulation automobile sur les rues Bridge, Mill et Wellington, et arrêter le transit dans notre quartier par un accès direct entre le pont Victoria et l'axe Bonaventure. Sinon, ce sera invivable dans le nouveau milieu de vie et non sécuritaire de s'y déplacer à pied ou à vélo. Je suis tout comme vous en faveur d'un milieu de vie qui mise sur le transport actif et collectif et réduit la place de l'auto, mais je reste sceptique sur la concrétisation de cette vision. D'ailleurs, l'implantation d'une station de REM ne résoudra pas nos besoins locaux de mobilité. *En développant en prévision de Montréal 2050, il faut imaginer qu'il y aura et devrait y avoir moins de véhicules, y compris en transit, par choix collectif, parce qu'une automobile n'est ni souhaitable (santé individuelle et collective) ni nécessaire ou utile dans les quartiers centraux de Montréal et dans la grande région métropolitaine surtout en comparaison avec les régions. Il y aura ou devrait y avoir moins de véhicules aussi parce qu'il n'y a pas assez de ressources (minéraux rares impliqués dans leur construction, ressources et électricité) pour équiper tous les automobilistes actuels de véhicules électriques. De toute façon nous ne serons pas assez nombreux individuellement à en avoir les moyens, tel qu'on peut déjà le conscientiser dans le contexte d'inflation actuel, et de notre pouvoir d'achat qui n'ira pas en s'améliorant. Une décroissance choisie ou subie est à prévoir. Si seuls les riches ou très riches peuvent ou pourront se permettre un véhicule personnel, est-il légitime de leur permettre d'utiliser autant d'espace public au détriment du reste de la population? Sans compter qu'il y a aussi l'impact des accidents automobiles, souvent sur nos personnes plus vulnérables (enfants, aînés, personnes à mobilité réduite, etc.)⁵, et l'impact de l'utilisation de l'automobile sur les mauvaises habitudes de vie. Moins de charge mentale (dénéiger le véhicule, le déplacer, le stationner, l'entretenir, payer ses traites ou son achat, les contraventions, etc.) plus de contact avec les oiseaux qui chantent, les*

⁴ Extrait du plan directeur mise en valeur Bridge Bonaventure de la Ville de Montréal: https://ocpm.qc.ca/sites/default/files/pdf/P123/3-1_Plan%20Directeur%20Mise%20en%20Valeur_BridgeBonaventure.pdf Le secteur est le fruit de remblais successifs dans le fleuve et a été le cœur de l'industrialisation du Canada, en plus d'abriter des usages portuaires et ferroviaires et d'avoir servi de site d'enfouissement de déchets. Par conséquent, les enjeux liés à la contamination et à la capacité portante des sols sont majeurs. Ils entraînent des coûts importants liés à leur réhabilitation et à la construction des bâtiments tout en limitant, notamment, l'implantation de certains usages et de certaines constructions

⁵ INSPQ, transport actif et sécuritaire auprès des élèves du primaire <https://www.inspq.qc.ca/securite-prevention-de-la-violence-et-des-traumatismes/prevention-des-traumatismes-non-intentionnels/dossiers/transport-actif-et-securitaire-aupres-des-eleves-du-primaire>

feuilles qui bougent, les éléments, une meilleure forme physique et mentale. La santé et le bonheur individuel et collectif peuvent se réaliser dans l'abandon du véhicule privé et de l'espace urbain trop rare et précieux qu'il occupe. Et ce, même si en ce moment c'est difficile pour certains ne l'ayant pas expérimenté de le conscientiser⁶. Même si l'identification au véhicule et son mode de vie rend parfois difficile la discussion d'y renoncer ou d'y faire moins de place. Il faut accueillir cette peur du changement, comprendre cette menace à l'ego, recevoir les craintes légitimes et les solutionner, et accompagner les gens vers ce qui va améliorer leur vie individuelle et collective.

Je compte sur la Ville de Montréal pour entendre nos préoccupations, apporter des ajustements et précisions au Plan, et surtout faire des choix clairs en faveur de notre communauté !

Section 3 - Résumé-synthèse du projet collectif issu de l'Opération populaire d'aménagement (OPA) porté par la CDC Action-Gardien. Vous pouvez appuyer l'ensemble en l'intégrant à votre mémoire ou choisir seulement des éléments particulièrement significatifs pour vous à inclure dans votre mémoire ou répondre au sondage en ligne.

L'implantation d'un milieu de vie réellement abordable et à échelle humaine autour du bassin Peel :

- Environ 2000 logements, dont 1600 sur le site du bassin Peel et 400 sur l'actuel stationnement de Costco ;
- Des logements sociaux et communautaires sur les terrains publics pour un milieu de vie hors du marché spéculatif ;
- Un minimum de 40% de logements hors marché sur les terrains privés ;
- Des hauteurs entre 3 et 8 étages, avec certains îlots pouvant atteindre 12 étages maximum aux abords de la ligne du Réseau express métropolitain (REM) ;
- Une protection sonore entre les rails du CN et du REM et les nouveaux bâtiments ;
- Des équipements collectifs et services de proximité :
 - o Une école primaire et un CPE au centre du nouveau milieu de vie *et doté des meilleures pratiques, tel les rue écoles ou rues ludiques*⁷ ;

⁶ Après les vacances par exemple est un bon moment pour instaurer de nouvelles habitudes de vie, dont se rendre à l'école et au travail à pied ou en vélo en famille.

⁷ Changer les règles du jeu: redonner aux enfants le droit à la ville, le CEUM et Katherine Frohlich, de l'ESPUM ainsi que le CReSP, <https://changer-les-regles-du-jeu.ecologieurbaine.net/fr/>

- o Des espaces communautaires, sportifs et récréatifs ;
- o Un point de services de la Clinique communautaire de Pointe-Saint-Charles ;
- o Une école secondaire et une maison de la culture sur le site de Transport Ray-Mont, facilement accessible pour le nouveau milieu de vie et les quartiers avoisinants ;
- o Des commerces de proximité, un marché public et une offre alimentaire abordable ;
- Des parcs, ruelles, espaces publics de socialisation et de rencontre.
- *Réserver un maximum de logements aux gens ayant habité ou habitant PSC en particulier et le Sud-Ouest, ou y travaillant, afin de conserver les gens dans leur réseau familial, communautaire, social et ainsi favoriser leur santé et celle de la communauté. C'est particulièrement vrai pour les personnes vulnérables économiquement, si elles ont déjà des problèmes de santé physique ou mentale, et plus elles vieillissent. Et c'est encore plus vrai pour les personnes qui vivent du déclin cognitif ou de mobilité. Y penser nous épargne d'autres coûts de santé curatifs plus grands et beaucoup de détresse, construit une société plus résiliente, où la charge de prendre soin les uns des autres est davantage partagée entre tous, et coûte donc moins d'efforts.*

La consolidation des zones d'emplois :

- Le maintien des entreprises industrielles historiques et patrimoniales existantes, dont l'emblématique Five Roses et les Forges de Montréal, et le développement d'activités de production industrielle légère, artisanale, alimentaire ;
- Une zone d'entreprises consolidée dans le Triangle Nord Pointe-Saint-Charles, entre De Condé, Wellington et le square Saint-Patrick ;
- Un Quartier des artisans avec des écoles de métiers sur la rue Mill, près de Riverside et Oak ;
- La transformation du parc industriel de la Pointe-Saint-Charles en éco-parc ;
- Des programmes de formation et d'embauche locales ;
- Des industries de production et de transformation plutôt que des usages bureau ;
- Des entreprises qui ne contribuent pas à la poussée spéculative et la gentrification ;
- Un zonage pour protéger les zones d'emploi de la spéculation afin d'éviter leur érosion progressive au profit du développement résidentiel ;
- *une volonté claire d'orienter et des programmes incitatifs (exemple une certification 'solidaire') pour les commerces, entreprises et industries pour s'assurer du maintien des embauches locales réalisées, pour l'incitation à la collaboration et au partenariat en tous sens avec les écoles, les autres entreprises et la communauté, pour être actif en économie circulaire et en prévention du gaspillage alimentaire et de tout autre gaspillage, et se dirigeant vers l'abolition de l'utilisation de l'automobile privée et l'adoption du transport actif pour l'ensemble des ressources humaines y compris bien sûr les patrons.*

La priorité au transport actif et collectif et aux connexions inter-quartier :

- Un réseau de bus amélioré pour les travailleurs-travailleuses et les résident.e.s ;
- Un véritable réseau piéton et cycliste sécuritaire pour relier le quartier habité aux différents secteurs de Bridge-Bonaventure et des quartiers environnants
 - o En priorité : le prolongement de la rue du Centre vers le bassin Peel et le franchissement du canal de Lachine
- Un pôle de mobilité pour encourager le transport actif et collectif et limiter la place de l'automobile ;
- Une nouvelle trame de rues au bassin Peel

- o Des rues véhiculaires apaisées, accessibles universellement et qui priorisent la sécurité des transports actifs et collectifs, sans stationnement sur rue excepté des débarcadères pour les livraisons et pour les personnes à mobilité réduite ;
- o Un réseau de rues et de ruelles sans automobile, excepté les véhicules d'urgences *pour maximiser l'espace jeu et détente, la vie communautaire, comme à l'époque de la vie communautaire au Village-aux-Oies, où On dansait sur la rue les samedis soirs⁸, après l'avoir décoré de circuits d'ampoules suspendues. Afin aussi de permettre en rues et ruelles tout le verdissement nécessaire, et favoriser une circulation agréable, pour réduire les accidents et leur gravité, et pour inciter à se transporter en mode 'actif' tellement avantageuse pour notre santé physique et mentale⁹* ;
- o Un stationnement partagé, dans une perspective transitoire et évolutive, par exemple dans le stationnement étagé de Loto-Québec.

La diminution de la circulation de transit et de la place de l'automobile :

- Le pont Victoria connecté directement au futur boulevard urbain Bonaventure, pour empêcher le transit dans nos rues de quartier ;
- Le réaménagement de l'axe Bonaventure en un boulevard urbain avec une largeur et une vitesse restreintes ;
- Un apaisement considérable de la circulation automobile sur les rues Wellington, Bridge et Mill ;
- Une révision des voies de camionnage, tout en garantissant l'accès aux entreprises locales ;

Les parcs, l'agriculture urbaine et l'accès aux berges :

- Une nouvelle trame verte et bleue reliant le quartier habité, les berges du canal de Lachine et du fleuve Saint-Laurent, le futur site commémoratif de la Black Rock (Roche Noire) ;
- Des jardins collectifs et de l'agriculture urbaine à différentes échelles ;
- Une large bande riveraine le long des berges du fleuve Saint-Laurent, directement connectée à Verdun, à l'île des Sœurs et au parc Jean-Drapeau ;
- Une passerelle à partir du parc Marguerite-Bourgeoys pour enfin accéder au fleuve à partir du quartier ;
- Une bande riveraine de Parcs Canada agrandie sur les berges du bassin Peel, sans bâtiment en hauteur ;

La valorisation du patrimoine bâti, historique, naturel et paysager :

- La protection et la mise en valeur des bâtiments et ouvrages classés et jugés patrimoniaux, dont les silos, le pont tournant et la Caserne 21 ;
- La mise en valeur de la Black Rock (Roche Noire) dans le parc mémorial et commémoratif des Irlandais, en collaboration avec les groupes concernés ;
- Le bassin Wellington et la cale sèche Tate excavés ;
- La protection des vues et des paysages ;
- Le rappel de l'occupation autochtone et du Village aux oies (Goose Village) par des actions commémoratives et des gestes architecturaux, en collaboration avec les communautés concernées.

⁸ Voir la vidéo sur le site: [Bienvenue à « Goose Village » | Mémoires des Montréalais \(montreal.qc.ca\)](https://www.youtube.com/watch?v=zO7oD4wmXKw)

⁹ Voir la vidéo *Changer les règles du jeu* du Centre d'écologie urbaine de Montréal: <https://www.youtube.com/watch?v=zO7oD4wmXKw> et la vidéo *Vision zéro*, toujours du CEUM: <https://www.youtube.com/watch?v=c8mRmlnCw9Y>

La création d'un milieu de vie résilient face à la crise climatique pour le Montréal de 2050 :

- Un réseau de *rues*, ruelles et de sentiers verdis intégrés à un verdissement massif *des murs, toits, friches, etc. pour pouvoir dormir, vivre et circuler sans défaillir ou mourir de chaleur, surtout que l'environnement actuel est fortement minéralisé, donc très chaud*¹⁰;
- *Des potagers individuels, des jardins mixtes et collectifs et de l'agriculture urbaine à différentes échelles et utilisant différentes stratégies, en bacs, en sols, en tunnels, en serres, en vertical, dans les espaces privés comme publics, ce qu'il faut donc utiliser par règlement lorsque ces usages ne sont pas permis ;*
- Une gestion durable des eaux de pluie, incluant des ruelles bleues-vertes et des jardins de pluie, *des saillies drainantes, et d'autres ouvrages de biorétention, c'est d'autant plus important que nous sommes près du fleuve et du canal, à faible hauteur par rapport à ceux-ci, et que c'est actuellement très minéralisé donc non perméable et que les inondations et surverses sont donc assez probables;*
- Des bâtiments sans émission de carbone, construits en bois et à partir de matériaux recyclés *ou d'autres technologies novatrices et écologiques ;*
- Une offre complète de modes de transport durables des personnes et des marchandises qui peut évoluer au rythme des habitudes de la population ;
- Une boucle énergétique sous la forme d'un réseau thermique local permettant la conservation et la réutilisation plutôt que la perte de la chaleur *(ou de la fraîcheur) produite ;*
- Une gestion durable des matières résiduelles dans une perspective d'économie circulaire.
- *Une biodiversité accrue, et la création de corridors de biodiversité (avec des lieux de passages différents pour les piétons, cyclistes et la faune, car les usages ne sont pas tous compatibles) afin de ne pas se sentir aliéné ou être bloqué et paniqué par les nombreuses entraves ferroviaires et routières .*
- *La gestion différenciée des espaces verts ainsi que le choix volontaire de faire la part moins grande au gazon, y compris sur les terrains de Parc Canada et le Port de Montréal, terrains de la Société des Ponts qu'il faudra inciter à de meilleures pratiques, à densifier leur verdissement, à planter beaucoup plus d'arbres et d'espèces nourricières et diversifiées pour les différents être vivants.*
- *Le gouvernement fédéral (et les autres paliers de gouvernement concernés) doit aussi être incité à rendre physiquement et psychologiquement ses espaces plus accessibles aux personnes vulnérables qui ne les fréquentent pas, même si elles sont souvent situées relativement près de ces infrastructures vertes, et qui sont pourtant celles qui en ont le plus besoin puisqu'elles n'ont pas de chalet et ne sortent pas de la ville en été. Il leur faut savoir qu'ils existent ces espaces, pouvoir s'y rendre, s'y sentir bien, légitime de s'y amuser et d'y faire du bruit, de s'y sentir à l'aise d'y être soi-même, dans ses habits pas forcément neufs ou à la mode, sa culture, ses habitudes.*
- *Enfin nos infrastructures vertes d'envergures sont sous développées en ce moment dans leur potentiel de rafraîchir la ville, de purifier l'air, d'absorber l'eau et de soutenir la biodiversité et d'accueillir les personnes qui en ont le plus besoin, c'est un malheureux gaspillage auquel il faut remédier au plus tôt d'autant plus que les coûts de les améliorer est très peu coûteux versus les services écosystémiques qu'ils rendront.*

¹⁰ Voir extrait de la carte des IDC de l'INSPQ, en annexe, <https://geoegl.msp.gouv.qc.ca/igo2/apercu-qc/?context=inspq>

Faute de temps en raison de mes autres engagements communautaires et environnementaux, une biographie complète et produite dans les règles de l'art manque, veuillez m'excuser.

Secteur Bridge Bonaventure

