

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

La Petite Maison sur Laprairie est témoin des conséquences de la transformation rapide du quartier Pointe-Saint-Charles étant.

Avec la hausse des loyers commerciaux, il est de plus en plus difficile pour les organismes communautaires de rester dans le quartier. La population à petit et moyen revenu se voit à risque de perdre ses services communautaires essentiels. Les résident-es doivent se composer avec des commerces de moins en moins abordables et avec l'absence de certains services publics tels qu'une école secondaire. Pendant ce temps, les secteurs d'emploi disparaissent au profit des développements résidentiels. Notre quartier, enclavé par les autoroutes et les voies ferrées, subit l'important transit automobile vers la Rive-Sud et est privé d'accès aux rives du fleuve Saint-Laurent.

Le développement du secteur Bridge-Bonaventure est une occasion historique d'améliorer les conditions de vie des résident-es du quartier. Le développement doit se faire en réponses à leurs besoins et permettre d'agir véritablement sur la crise du logement et la crise climatique.

Nous sommes particulièrement préoccupés 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 ! Nous avons trop de besoins urgents à combler.

Pour ce faire, notre organisme 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.

Nous espérons 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 notre communauté.

Si dans l'ensemble nous souscrivons à la vision du plan directeur, nous voulons vous faire part de limites et lacunes majeures.

Tout d'abord, nous tenons à souligner que le plan inclut des propositions très intéressantes dont plusieurs figurent aussi dans le projet collectif développé par notre communauté ! Nous demandons 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, nous saluons 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-Bourgeoys 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 nous nous réjouissons 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.
- Nous sommes fortement inquiets 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 Nordec, soit 40 mètres. Nous entendons 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 nous inquiète au plus haut point.
- 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 Costco. 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. Nous sommes 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 nous sommes sceptiques sur la concrétisation de cette vision. D'ailleurs, l'implantation d'une station de REM ne résoudra pas nos besoins locaux de mobilité.

Nous comptons 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 !

Nous appuyons les éléments suivants issus de l'Opération populaire d'aménagement (OPA) porté par la CDC Action-Gardien.

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 Cotsco ;
- 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 :
 - Une école primaire et un CPE au centre du nouveau milieu de vie ;
 - Des espaces communautaires, sportifs et récréatifs ;
 - Un point de services de la Clinique communautaire de Pointe-Saint-Charles ;
 - 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 ;
 - Des commerces de proximité, un marché public et une offre alimentaire abordable ;
- Des parcs, ruelles, espaces publics de socialisation et de rencontre.

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 ;

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
 - 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 ;
 - 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 groupes concernés.

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

- Un réseau de ruelles et de sentiers intégrés à un verdissement massif ;
- Des jardins collectifs et de l'agriculture urbaine à différentes échelles ;
- Une gestion durable des eaux de pluie, incluant des ruelles bleues-vertes et des jardins de pluie ;
- Des bâtiments sans émission de carbone, construits en bois et à partir de matériaux recyclés ;
- 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 produite ;
- Une gestion durable des matières résiduelles dans une perspective d'économie circulaire.