

Mémoire déposé à l'Office de consultation publique de Montréal

Plan directeur du secteur Bridge-Bonaventure



Par : Alexandre Coulombe et Mathieu Desjardins

Préambule

Nous sommes deux citoyens qui habitent Pointe-Saint-Charles depuis plusieurs années. Nous consommons, nous nous promenons dans le quartier et les secteurs avoisinants et travaillons dans le centre-ville. Nous avons à coeur le développement et la transformation de notre quartier, particulièrement celui du secteur de la Pointe du Moulin et de la Cité-du-Havre, et c'est pourquoi nous déposons un mémoire.

Notre analyse repose essentiellement sur les recommandations de l'OCPM de 2020 sur la vision du secteur ainsi que sur les différents plans et politiques adoptés par la Ville, dont le Plan climat et Montréal 2030. Nous n'avons pas la prétention d'être des experts en urbanisme ou en aménagement. Notre analyse repose sur notre grande connaissance du secteur et nos expériences puisque nous le fréquentons quotidiennement.

Pour commencer, mentionnons que dans l'ensemble le document est de grande qualité. Par contre, plusieurs propositions de la Ville issues du plan directeur nous laissent perplexes à plusieurs égards.

Analyse et recommandations

1. Le développement immobilier sur la Cité-du-Havre

Nous avons été désagréablement surpris et tristes de constater que la Ville soutient le développement de l'espace vert nommé espace-vestige pour y introduire plusieurs milliers de logements de grande hauteur dans un si petit site. Pourtant, les commissaires de l'OCPM en 2020 ont recommandé assez clairement de le protéger comme espace vert. Pourquoi cette recommandation n'a pas été respectée par la Ville, pourquoi la Ville ne respecte pas la demande de plusieurs citoyens également ?

Protection des arbres et de la nature

L'espace-vestige est un site absolument magnifique, malgré ses imperfections et son statut informel. Il est pourvu de nombreux arbres matures d'essences multiples, dont des pins grandioses, des érables et des saules. Même après le verglas de cette année, ils sont restés assez indemnes. Alors, pourquoi vouloir les abattre pour les remplacer par du béton ? Le plan d'ensemble illustre des bâtiments au coeur des massifs d'arbres. C'est une grande erreur selon nous à l'heure des changements climatiques où les arbres et la canopée peuvent jouer un rôle important dans ce vaste secteur carencé en espaces verts et aux prises avec de grands îlots de chaleur.

Nous demandons à la Ville de maintenir cet espace vert en vie, d'assurer la protection de tous les arbres et de créer un parc digne de l'envergure de la Cité-du-Havre, en relation avec le fleuve et en continuité avec le parc Jean-Drapeau. **La Ville doit s'y engager avec le propriétaire du site**, soit le gouvernement fédéral (SIC ou SCHL). L'importance de maintenir des espaces verts le long du fleuve est aussi à souligner. Trop souvent, les rives du fleuve sont privatisées ou bien la bande riveraine restante, trop étroite, demeure insuffisante. Il suffit d'aller sur l'Île-des-Sœurs pour le constater.

Lors de la séance de questions, le représentant de la Ville semblait dire que le développement du site est déjà permis par l'affectation du sol du Plan d'urbanisme de 2004. Or, selon nous, une affectation du sol peut être modifiée aujourd'hui en 2023, après des années de planification et de discussions avec le gouvernement fédéral. On change bien l'affectation du sol ailleurs dans le secteur.

Développement immobilier

Nous sommes d'avis que le site n'est pas approprié pour accueillir de nouveaux logements ou pour tenter de créer un nouveau quartier. La Cité-du-Havre n'est pas un milieu de vie et ne pourra pas devenir un quartier en soi, même en construisant des milliers de logements. Comment la Ville peut-elle vouloir créer des milieux de vie complets et accessibles et suivant le concept des villes des 15 minutes sur un site aussi en retrait des services et équipements publics ? Comment, par exemple, les personnes ayant des besoins particuliers pourront-elles accéder facilement aux services spécialisés, se déplacer

adéquatement en transport collectif ? Comment les écoliers se rendront-ils à l'école à pied ? Et dans quelle école ? Beaucoup de questions demeurent en suspens.

Contrairement à ce que le plan d'ensemble illustre, le développement du site nécessitera l'aménagement de chemins de desserte pour les services d'urgence (pompiers, ambulance, police), le transport adapté, les livraisons et l'accès aux stationnements. Autant de pression sur le milieu naturel. Par ailleurs, comment la Ville pourra-t-elle donner son autorisation à l'abattage massif d'arbres alors que pour un simple citoyen, les motifs et critères sont assez restrictifs pour l'obtention d'un certificat d'autorisation d'abattage (nous l'avons vécu). C'est illogique.

Bref, l'espace-vestige ne doit pas être traité comme un espace vacant. La Cité-du-Havre est un lieu particulier et unique qui doit conserver son charme et ses caractéristiques, et son espace vert protégé.

Soulignons que la non-protection de ce site comme espace vert va à l'encontre de :

- l'avis du comité mixte (document disponible sur le site de l'OCPM, page 32)
- Plan climat (Planter, entretenir et protéger 500 000 arbres, en priorité dans les zones vulnérables aux vagues de chaleur; importance des espaces verts; les Montréalais et Montréalaises vivent dans des milieux de vie sains où la nature est de plus en plus présente; Montréal verdira son territoire, protégera les milieux naturels et augmentera la biodiversité ;
- Montréal 2030 (engagement pour la transition écologique : Enraciner la nature en ville, en mettant la biodiversité, les espaces verts, ainsi que la gestion et le développement du patrimoine naturel riverain et aquatique au cœur de la prise de décision.

2. La forme urbaine de la Pointe du Moulin

La Pointe du Moulin, considérée comme un « site-machine » dans le plan directeur, est un lieu singulier à valoriser de façon tout aussi unique, au même titre que la Cité-du-Havre. Cependant, selon la perspective de la page 87 et la coupe de la page 86, on semble vouloir créer une agglomération de bâtiments de grande hauteur assez importante à côté du complexe du silo no 5 d'intérêt patrimonial, qui a pour effet de le cacher et de briser l'harmonie du lieu. À ce titre, nous nous questionnons sur les hauteurs de 65 mètres qui y seront permises selon la réglementation actuelle. Selon nous, les nouveaux bâtiments à ériger sur ce « site-machine » ne devraient aucunement dépasser la hauteur des silos afin de maintenir le profil d'ensemble et son horizontalité, qui sont par ailleurs bien expliqués aux figures des pages 53 et 85. Nous ne comprenons donc pas le choix de maintenir les hauteurs inscrites à la réglementation actuelle. La Ville doit réviser ces paramètres. Par ailleurs, nous avons constaté qu'aucune prescription n'est indiquée pour le secteur 25-T2 dans le projet de règlement modifiant le Plan d'urbanisme. Quelles hauteurs et densité la Ville entend-elle fixer sur cette partie de la Pointe du Moulin ?

L'unicité du lieu doit également favoriser l'implantation de nouvelles typologies architecturales qui soient différentes, hors du commun, avant-gardistes et à l'échelle du lieu. Nous croyons que cette typologie devrait s'éloigner des tours traditionnelles qui se construisent partout dans la ville, et ce, particulièrement en bordure du complexe du silo no 5 ou dans son axe de visibilité. L'architecture et les hauteurs devraient s'inspirer de nombreux projets européens variant de 4 à 10 étages de type pavillonnaire avec une implantation atypique sur le site que nous avons eu la chance d'entrevoir au cours de voyages. De plus, l'échelle de la rue Mill, qui est très étroite, n'est pas propice pour accueillir des bâtiments de grande hauteur : corridor de vent, ombrage, obstruction des vues, etc.

L'unicité du lieu devrait aussi se manifester dans les activités urbaines qui devraient privilégier la culture, les artistes, les entreprises en innovation, la présence maritime, etc. En 2020, l'OCPM avait recommandé la consolidation des activités de la Pointe du Moulin. L'intégration de la fonction résidentielle ne devrait pas être la priorité de l'Administration municipale.

Bref, nous recommandons de réviser à la baisse les hauteurs sur la Pointe du Moulin et d'y privilégier des activités et une architecture inspirantes, s'inscrivant dans l'univers du « site-machine » et de son échelle linéaire.

3. La densité, la capacité d'accueil et la forme urbaine

La Ville entend intensifier le secteur par des milliers de nouveaux logements intégrés au sein de bâtiments de grande hauteur à bien des endroits (d'environ 65 mètres). À l'instar de la ville de Paris, il serait plus approprié de baisser les hauteurs partout dans le secteur afin d'y retrouver une échelle plus adaptée aux différents contextes, dont l'échelle du quartier de Pointe-Saint-Charles pour les sous-secteurs du bassin Wellington et le Triangle. Nous ne sommes pas convaincus que les critères seront suffisants pour éviter tous les effets négatifs de bâtiments de grande hauteur : ombrage, vent, vues obstruées. Il suffit de constater les dommages dans le centre-ville et dans Griffintown avec les effets de mur cachant du même coup les bijoux de Montréal, dont le mont Royal et le fleuve.

Pour le bassin Wellington, les typologies de constructions et les hauteurs devraient être assez variés passant d'un étage à 10-12 étages maximum.

Également, en prévoyant 7 600 logements, la Ville ne semble pas tenir compte de la capacité d'accueil réelle du réseau routier et cyclable actuel; réseau qui a la particularité de ne posséder que quelques rues (Bridge, Mill, Wellington, des Moulins et Pierre-Dupuy), et d'être interrompu par une barrière physique infranchissable (gare de triage du CN) ainsi que le canal de Lachine. Comment peut-on envisager d'intensifier le secteur considérant ce réseau incomplet, interrompu, saturé et déjà très sollicité ? Cet enjeu avait par ailleurs été soulevé par la Ville dans son document d'information déposé à l'OCPM en 2019.

Pour la Pointe du Moulin, la capacité d'accueil de la rue Mill ne semble pas non plus avoir été considérée. On ne comprend pas comment la fonctionnalité des déplacements des autos, des piétons et des cyclistes sur une rue et des trottoirs aussi étroits sera assurée avec autant d'intensité et sans transport collectif efficace et à grande fréquence. Ce constat est aussi vrai pour la Cité-du-Havre avec l'intention de construire un lieu dense.

Malheureusement, même avec de belles intentions, comme la station du REM (qui n'est toujours pas programmée par CDPQ), la déviation proposée de la rue Bridge vers Bonaventure, la zone faible émission, il y aura encore beaucoup trop de déplacements dans le secteur, sans compter ceux en provenance de la Rive-Sud via les deux entrées de ville traversant le secteur. Cette saturation et congestion sont grandement constatées dans Pointe-Saint-Charles.

Il en est de même pour la circulation piétonne et surtout cyclable. Dans Griffintown, le réseau cyclable du canal de Lachine est bondé le soir et le week-end rendant l'expérience et les déplacements assez périlleux et désagréables. C'est aussi le cas pour les piétons. Par conséquent, nous appréhendons le même effet de l'autre côté du canal et le long de la rue Mill considérant les nouveaux logements envisagés et nouvelles activités. Une très grande mise aux normes des liens cyclables sera à prévoir avant d'envisager le développement du secteur. Par exemple, la piste cyclable parallèle à la rue Mill aux abords du canal est dangereuse. Nous voyons mal comment plus d'usagers pourraient circuler à cet endroit, surtout en présence du virage à 45 degrés (coude) sous le pont Mill. Même chose pour la piste cyclable menant au parc Jean-Drapeau sous l'autoroute Bonaventure, où les piétons côtoient les cyclistes sur une piste très étroite. Sans interventions majeures à court terme, l'augmentation des cyclistes dans le secteur ne fera qu'accroître le danger.

4. La qualité de vie

La Ville envisage d'implanter des logements le long de la rue Wellington et des infrastructures ferroviaires du REM, du train et de la gare de triage du CN. Selon nous, la santé et la qualité de vie de la

population devraient primer avant l'augmentation à tout prix du nombre de logements dans le secteur, malgré la crise du logement, soit le manque de logements abordables et sociaux.

Maintenant que le niveau sonore du REM est connu, la Ville devrait prévoir d'autres activités, telles que des commerces, des entreprises et autres sur le site occupé actuellement par la compagnie Transport Ray-Mont. Le REM circulera 22 heures par jour, 7 jours par semaine et à fréquence élevée (aux 2-3 minutes en moyenne dans les deux directions). Combiné avec la circulation dense de la rue Wellington (camions et autos), le passage de trains et le triage ferroviaire en arrière-cour, il est difficile de croire qu'un milieu de qualité, convivial et paisible sera créé - à moins de vivre à l'année les fenêtres fermées et dans un environnement climatisé, ce qui n'est pas très sain ni écologique. L'implantation des bâtiments et une architecture adaptée, les écrans, les zones tampons ne suffisent pas pour contrer les niveaux sonores élevés et variés, le son n'étant pas statique et se propageant beaucoup et loin. Et que faire pour les bâtiments en hauteur ? Une réflexion est à faire également du bassin Wellington où le passage du REM et le niveau sonore pourraient générer des irritants pour les citoyens. Les logements devraient donc être interdits du côté du REM. Selon nous, il faut à tout prix éviter de créer de nouvelles iniquités territoriales au niveau de la qualité environnementale.

Devant ces enjeux, **nous recommandons à la Ville d'interdire la construction résidentielle sur le site de Transport Ray-Mont, d'éviter les logements du côté du REM dans le secteur du bassin Wellington et, surtout, de se conformer aux directives et recommandations de la Direction de la santé publique du gouvernement** avant d'envisager tout changement de zonage. Nous suggérons à la Ville d'effectuer des tests sonores avant d'effectuer une modification à l'affectation du sol et au zonage (le REM circulant depuis le printemps dans le cadre de son rodage et des tests).

Autre point concernant la qualité de vie, avant d'envisager toute transformation du bassin Wellington en un nouveau quartier et avant de délivrer tout permis de construction, la Ville doit garantir que la construction d'une école soit vraiment possible à cet endroit considérant le contexte urbain (site exigu, secteur enclavé et congestionné) et qu'elle sera construite. Elle doit aussi s'engager à donner accès à des services de proximité diversifiés et à des équipements publics à distance de marche et dans un milieu sécuritaire. De même pour la bonification du réseau piéton et cyclable. Il serait inadmissible de constater, après quelques années, que le nouveau quartier reste sans services de proximité diversifiés, sans équipements, ni services. À l'instar de l'implantation de la station du REM, la Ville devrait s'engager à ne pas délivrer aucun permis sans toutes ses garanties, voire sursoir à la modification de l'affectation du sol au plan d'urbanisme à cette étape.

La transition écologique

Il est fort honorable d'avoir des objectifs à atteindre en matière de transition écologique. Pour ce faire, la Ville préconise une panoplie de solutions : la décarbonisation et l'établissement d'une zone à priorité piétonne aux abords du bassin Wellington et de ses abords où les déplacements actifs seront prépondérants et les stationnements véhiculaires seront partagés et situés aux principales entrées. De plus, les déplacements véhiculaires seront réduits au minimum au profit de modes de livraison électrifiés ou décarbonés.

Il est difficile d'être contre tous ces principes, mais comment la Ville entend y arriver dans la mesure où le secteur est traversé par deux grands axes de transport reliant Montréal et la Rive-Sud (Bridge et Bonaventure) et le transport des marchandises par camions lourds est assez présent ? La décarbonisation, soit l'électrification de tous les véhicules, n'est pas pour demain et dépend de la bonne volonté des gouvernements supérieurs. Sans compter que l'électrification des transports ne solutionnera aucunement les problèmes de congestion et la dépendance aux modes motorisés. Comment y arriver avec autant de logements prévus et un ratio d'une case de stationnement par 2 logements (3 800 autos potentielles supplémentaires) et sans garantie de la construction du REM ? On pourrait être tenté d'y croire, mais comment elle entend s'y prendre également pour mutualiser les stationnements

concrètement entre différents promoteurs et phases de réalisations ? Mutualiser les entrées et sorties des stationnements souterrains n'aura pas pour effet de soustraire les déplacements, mais de les concentrer. Bref, beaucoup de questions sans réponses.

Nous croyons qu'il faut aller au-delà de simples listes de principes et s'assurer que ces derniers portent fruit dans le contexte donné. En observant les ventes de véhicules utilitaires sport (VUS) et de camions légers qui ont augmenté de 284 % entre 1990 et 2019 et l'augmentation du nombre d'automobiles, il est difficile de croire à de réels changements. Néanmoins, la Ville devra investir rapidement et dès maintenant pour que ce secteur devienne en premier lieu une zone sécuritaire où les piétons et les cyclistes pourront circuler aisément, et ce, avant le développement immobilier et non après. On espère qu'elle aura les moyens de ses ambitions.

En complément, soulignons que les bâtiments en hauteur, bien souvent climatisés, pourvus d'ascenseur et construits dans la majorité de cas en béton sont très énergivores. Une autre raison de réduire les hauteurs et de favoriser une densité intelligente et écologique.

Conclusion

Contrairement aux propos tenus par les promoteurs dans les médias récemment, nous sommes d'avis que la densité et la hauteur des bâtiments devraient être revues à la baisse, pour tenir compte de la réalité du secteur. Et contrairement à leurs souhaits, la Ville devrait prendre son temps afin de bien réfléchir, de prendre les meilleures décisions et de faire les choses correctement pour accueillir ce vaste projet, étape par étape. Ce sont les citoyens qui habitent la ville avant tout, qui subissent les inconvénients lorsque la ville est mal planifiée et non les promoteurs, qui profitent surtout des profits à y faire.

Et notre souhait le plus cher : que l'espace-vestige sur la Cité-du-Havre soit préservé.

En espérant que nos suggestions et recommandations seront retenues.