

# REDÉVELOPPEMENT DU SECTEUR BRIDGE- BONAVENTURE: pour un milieu de vie favorable à la santé



Mémoire déposé par  
la Clinique communautaire de Pointe-Saint-Charles à  
l'Office de consultation publique de Montréal,  
26 septembre 2019.



**Clinique communautaire  
de Pointe-Saint-Charles**

La santé et la solidarité d'un quartier!

# Table des matières

1.	La Clinique communautaire Pointe-Saint-Charles	1
1.1	Les déterminants sociaux pour une approche globale en santé	
2.	Le contexte de consultation	2
2.1	Notre intervention	3
3.	Portrait de la population de Pointe-Saint-Charles	
3.1	Portrait sanitaire	4
3.2	Faits saillants	6
4.	La vision du projet de l'Opération populaire d'Aménagement (OPA)	
5.	Le défi des changements climatiques	8
6.	Un quartier en transformation face à la gentrification	9
6.1	Contexte de pénurie de logements à Montréal	10
6.2	La priorité aux besoins de populations de Pointe-Saint-Charles pas au baseball!	11
7.	L'accès au fleuve et la requalification de l'autoroute Bonaventure	12
7.1	Besoin de plus d'espace vert	13
7.2	La place de l'auto	14
8.	La diminution de la circulation de transit et de camionnage	15
8.1	La nécessité d'un aménagement sécuritaire pour piétons et cyclistes	16
9.	Un milieu de vie pour la communauté de Pointe-Saint-Charles	18
10.	Des mesures pour lutter contre les îlots de chaleur et pour la santé	20
11.	Patrimoine et paysage	23
12.	Conclusion	

## 1. La Clinique communautaire Pointe-Saint-Charles

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

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

### 1.1 Les déterminants sociaux pour une approche globale en santé

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

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

Intervenir selon une approche globale, c'est saisir les individus à travers les multiples aspects de leur vie et s'adresser à eux non pas comme des personnes ayant un problème précis, mais comme des

citoyens et citoyennes à part entière, avec des intérêts multiples et des réalités complexes qui sont capables de participer de différentes façons dans la vie de leur communauté.

C'est avec cette approche par et pour la population que nous nous sommes impliqué dans une opération populaire d'aménagement (OPA) avec Action Gardien, la table de quartier. Un processus de mobilisation citoyenne qui rassemble les résident.e.s et les organismes du quartier. D'un même souffle, nous avons décidé de déposer un avis dans le cadre de la présente consultation avec l'Office de Consultation Publique de Montréal (OCPM) et de nous positionner en faveur d'un redéveloppement du site qui tienne compte des aspirations, des besoins de la population de Pointe-Saint-Charles et qui améliorent leur santé dans une perspective globale.

## 2. Le contexte de consultation

Nous saluons la décision de la Ville de Montréal de tenir une consultation publique sur la requalification du secteur Bridge Bonaventure. La transformation de cette portion du quartier est complexe et aura des répercussions sur la dynamique de Pointe-Saint-Charles et sa population.

Toutefois, nous déplorons que simultanément et à l'extérieure de la consultation, un appel d'offre et des processus d'aménagements s'élaborent parallèlement à la consultation de l'OCPM alors qu'ils seront déterminants pour celle-ci. Prenons par exemple, l'appel d'offre de l'autoroute Bonaventure lancée par la Société des Ponts Champlain et Jacques Cartier aura des répercussions sur la circulation de transit et déterminera la place accordée au transport collectif et actif ainsi qu'à l'accès au fleuve pour la population de Pointe-Saint-Charles. Nous pensons que la Ville de Montréal pourrait jouer un rôle de leadership dans le dossier, c'est-à-dire rassembler et concerter ces acteurs afin de mettre au jeu toutes les décisions qui seront prises autour du secteur de Bridge Bonaventure et avoir une vue d'ensemble. Compte tenu de l'ampleur du projet et des acteurs impliqués, il est selon nous, fondamental que la Ville ait une planification concertée impliquant une vision qui intègre les besoins des populations concernées.

**Nous demandons à la ville d'exercer son leadership auprès des différents paliers de gouvernement et acteurs parapublics, afin que ceux-ci attendent la fin des consultations et tiennent compte de ses conclusions, avant de prendre des décisions qui vont influencer l'avenir du secteur et compromettre la vision d'ensemble cohérente que nous cherchons à construire.**

## 2.1 Notre intervention

Dans ce mémoire, nous ferons un portrait de la population de Pointe-Saint-Charles, nous nous intéresserons par la suite à certaines dimensions du redéveloppement du site Bridge Bonaventure qui nous préoccupent : les changements climatiques, les besoins en logement, l'accès au fleuve, la requalification de l'autoroute Bonaventure, le transport actif et collectif, la création d'un milieu de vie favorable à la santé incluant des mesures vertes pour contrer les îlots de chaleur et la préservation du patrimoine et de l'emploi. Notre positionnement se veut complémentaire et prend son fondement dans la proposition de l'OPA présenté par Action Gardien. À ce titre, nous y ferons des références sporadiquement dans le texte et de manière générale, nous appuyons le mémoire de la Corporation de Développement Communautaire Action Gardien de Pointe-Saint-Charles qui est présenté à l'OCPM.

## 3. Portrait de la population de Pointe-Saint-Charles: Une population en changement, qui demeure vulnérable<sup>1</sup>

En 2016, la population totale desservie par le Clinique sur le territoire de Pointe-Saint-Charles était de 14 915 personnes<sup>2</sup>. La population de ce territoire est globalement plus jeune que celle de Montréal, surtout en ce qui concerne les 25-39 ans, qui compte pour 31,8% de la population comparativement à 23,3% dans la région de Montréal. Par ailleurs, la part des personnes âgées de 65 ans et plus augmente dans le temps (augmentation de 16,4% en cinq ans), mais demeure plus faible que dans la région de Montréal (10,9%). Il y a eu une croissance du nombre de naissances, soit 195 naissances en 2017, par rapport à 185 naissances en 2016 (augmentation de 5,4%).

### Isolement

Sur le territoire de la Clinique, près de la moitié des ménages sont composés d'une seule personne (46,7% contre 39,4% dans la région de Montréal).

### Monoparentalité

Près de la moitié des familles du territoire de la Clinique sont monoparentales (46,2%), contre un tiers dans la région de Montréal en 2016 (32,5%)

<sup>1</sup> CLINIQUE COMMUNAUTAIRE DE POINTE-SAINT-CHARLES (2018) Plan d'organisation de la Clinique communautaire de Pointe-Saint-Charles, 29-31p.

<sup>2</sup> Christian PAQUIN, TABLE DE CONCERTATION COMMUNAUTAIRE DE POINTE-SAINT-CHARLES (2018). Portrait statistique de la population du territoire de Pointe-Saint-Charles.



### Décrochage scolaire

Selon les données 2012-2013 du ministère de l'Éducation et de l'Enseignement supérieur (MEES), un tiers (33%) des jeunes du secondaire du territoire de la Clinique sortent du système scolaire sans diplôme ni qualification, contre un jeune sur cinq (20%) dans la région de Montréal.

### Le niveau de faible revenu

En 2016, près de trois personnes sur dix (28,6%) vivent sous le seuil du faible revenu (après impôt) dans le territoire de la Clinique, contre une personne sur cinq dans la population montréalaise (21%). Les personnes à faible revenu y sont proportionnellement plus nombreuses, surtout chez les moins de 18 ans (35,7% contre 22,6%) et chez les 65 ans et plus où elle est près du double de la moyenne de celle de la région de Montréal (43,5% contre 20,9%).

Selon les résultats de l'Enquête québécoise sur le développement des enfants de maternelle<sup>3</sup>, près de quatre enfants sur dix (37,5%) sont vulnérables dans au moins un domaine de développement dans le territoire de la Clinique (Santé physique et bien-être; Compétences sociales; Maturité affective; Développement cognitif et langagier; ou Habiletés de communication et connaissances générales), ce qui est significativement plus élevé que dans la région de Montréal (28,9%)<sup>4</sup>.

## 3.1 Situation sanitaire

### Mortalité et morbidité

Au cours de la période 2008-2012, l'espérance de vie à la naissance était de 76,5 ans dans Pointe-Saint-Charles, soit 5 ans de moins que dans la région de Montréal. Entre 2013 et 2015, le taux d'hospitalisation en santé physique de courte durée a été de 798 pour 10 000 habitants dans Pointe-Saint-Charles, un taux supérieur à celui de la région de Montréal.

### Maladies chroniques

En 2012, près d'un tiers (31,5%) de la population de 15 ans et plus souffrait d'au moins une maladie chronique dans le territoire de la Clinique (hypertension artérielle, diabète, maladie pulmonaire obstructive chronique ou problématique de santé mentale). Cette proportion n'est pas significativement différente de celle de la région de Montréal.

<sup>3</sup> INSTITUT DE LA STATISTIQUE DU QUÉBEC. Enquête québécoise sur le développement des enfants à la maternelle 2012. Portrait statistique pour le Québec et ses régions administratives, 2013, en ligne : <<http://www.stat.gouv.qc.ca/statistiques/sante/enfants-ados/developpement-enfants-maternelle.html>> (consulté le 11 juillet 2018).

<sup>4</sup> VILLE DE MONTRÉAL. DIRECTION CULTURE, SPORTS, LOISIRS ET DÉVELOPPEMENT SOCIAL. Profil sociodémographique de Pointe-Saint-Charles, 2015, en ligne : <[http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?\\_pageid=7757,141979928&\\_dad=portal&\\_schema=PORTAL](http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=7757,141979928&_dad=portal&_schema=PORTAL)> (consulté le 11 juillet 2018).

Toutefois, la situation varie selon le type de maladie chronique. Ainsi, selon les données SISMACQ en 2014-2015, près d'un dixième (9,0%) de la population de 20 ans et plus de Pointe-Saint-Charles souffre de diabète, soit une proportion inférieure à celle de la région de Montréal. Un peu plus d'un dixième (11,4%) de la population de 35 ans et plus souffre de maladies pulmonaires obstructives chroniques, une proportion supérieure à celle du reste de Montréal (TOPO, 2012; SISMACQ, 2015).

### **Santé mentale**

La proportion de la population de 18 à 64 ans souffrant de problèmes de santé mentale est de 11,5% dans le territoire de Pointe-Saint-Charles, ce qui est semblable à la région de Montréal. Les résultats de l'enquête TOPO 2012 indiquent toutefois que plus de quatre personnes sur dix (42,2%) de 15 ans et plus éprouvent un stress quotidien élevé dans la population de Pointe-Saint-Charles, contre trois sur dix (28%) dans la région de Montréal<sup>6</sup>.

Dans le RLS de Verdun–Côte St-Paul–St-Henri–Pointe-Saint-Charles, près d'une personne sur dix (9,4%) de 15 ans et plus se dit insatisfaite de sa vie sociale, une proportion plus élevée que dans l'ensemble de Montréal<sup>7</sup>. Dans la région de Montréal, plus de trois personnes sur dix (30,8%) se situent à un niveau élevé sur l'échelle de détresse psychologique, soit une proportion un peu plus élevée que dans l'ensemble du Québec (28,3%). Le RLS qui inclut la population de Pointe-Saint-Charles se situe à 31,8%.

La proportion de la population du territoire du Centre-Sud-de-l'Île-de-Montréal ayant sérieusement songé au suicide au cours des 12 derniers mois est de 4,1 % (contre 2,6% dans la région de Montréal). Dans les milieux défavorisés du territoire, cette proportion de personnes ayant eu des idéations suicidaires dans les 12 derniers mois serait environ 2,5 fois plus élevée que celle observée dans les milieux plus favorisés du territoire.

---

<sup>6</sup> Mahamane IBRAHIMA et al. (2017), préc., note 42

<sup>7</sup> CIUSSS DU CENTRE-SUD-DE-L'ÎLE-DE-MONTRÉAL. Enquête québécoise sur la santé de la population 2014-2015. Résultats pour Montréal. État de santé mentale, 2015, en ligne : <<https://emis.santemontreal.qc.ca/sante-des-montrealais/portrait-global/enquete-quebecoise-sur-la-sante-de-la-population/>> (consulté le 11 juillet 2018).

## Situation sociosanitaire: les faits saillants

- La population du territoire de la Clinique représente environ 10 % de la population du réseau local de services du Sud-Ouest-Verdun.
- Une **population est plus jeune** que celle de Montréal.
- On compte proportionnellement **moins d'immigrants** au sein de la population du territoire de la Clinique que dans celle de Montréal (20,7% c. 34%) (2016)
- La proportion des personnes âgées de 65 ans et plus dans la population de la Clinique est inférieure à celle de Montréal (10,9% c. 16,7%) (2016)
- Il y a, en proportion, **plus de familles monoparentales** à Pointe-Saint-Charles qu'à Montréal (46,2% c. 32,5%) (2016)
- Il y a, en proportion, **plus de personnes vivant sous le seuil du faible revenu** à Pointe-Saint-Charles qu'à Montréal (28,6% c. 21,3%), cette différence se creuse encore davantage pour les personnes de moins de 18 ans (13,1% de plus) et pour les personnes de 65 ans et plus (22,6% de plus) (2016)
- Le **décrochage chez les jeunes du secondaire est plus élevé** sur le territoire la Clinique que dans le reste de Montréal (37% c. 21%) (2012)
- La population de **12 ans et plus présente un niveau de stress quotidien élevé plus important** que celle du reste de Montréal (42% c. 28%) (2012)
- La population de 35 ans et plus de Pointe-Saint-Charles, en proportion, **souffre davantage de maladies pulmonaires obstructives chroniques** que celle du reste de Montréal (11% c. 9%) (2014)

## 4. La vision du projet de l'OPA

Lors de l'Opération populaire d'aménagement portée par la CDC Action-Gardien, nous avons, avec les citoyen.ne.s du quartier, approfondi notre vision et identifié des propositions concrètes d'aménagement pour Bridge-Bonaventure qui répondraient aux besoins de la population du secteur.



En résumé, nous proposons de consolider la vocation 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 une vocation résidentielle sur les terrains fédéraux du Bassin Peel, pour un milieu de vie abordable et inclusif, avec des zones tampons afin d'assurer une bonne cohabitation des différents usages.



#### **La requalification du secteur devra reposer sur :**

- **les meilleures pratiques environnementales en matière d'aménagement et de construction, pour un quartier résilient face à la crise climatique;**
- **la consolidation des emplois;**
- **l'implantation d'un milieu de vie autour du Bassin Peel offrant des logements sociaux et abordables sur les terrains fédéraux, en réponse aux besoins des citoyen.ne.s de Pointe-Saint-Charles;**
- **l'amélioration des transports actif et collectif afin de limiter l'usage de la voiture solo**
- **la diminution de la circulation de transit dans le quartier par la reconfiguration des infrastructures routières;**
- **la valorisation du patrimoine bâti, historique, naturel et paysager;**
- **l'appropriation 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 citoyen.ne.s de Pointe-Saint-Charles et de la ville dans son ensemble**

Les chapitres suivants précisent nos propositions et nos recommandations à la municipalité.

## 5. Le défi des changements climatiques

Le Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC) a rappelé récemment que les concentrations atmosphériques de gaz à effets de serre ont atteint des niveaux sans précédents depuis 800 000 ans. Ils perturbent l'équilibre naturel de la terre et mettent en péril plusieurs écosystèmes par le réchauffement planétaire. Selon l'Organisation Météorologique Mondiale (OMM)<sup>8</sup>, le CO<sub>2</sub> est un des gaz à effet de serre qui contribue au réchauffement climatique. Il est majoritairement attribuable à l'activité humaine (émissions liées aux combustibles fossiles). Les changements climatiques ont d'importance répercussions sur la santé de la population.

Au Canada, les 2/3 des émissions de gaz à effet de serre des ménages proviennent des transports<sup>9</sup>. Selon le dernier rapport, d'ici 2064, le consortium Ouranos estime aussi que les changements climatiques au Québec auront des coûts de :

- 860 millions de dollars pour l'érosion côtière;
- 64 millions pour la fonte du pergélisol;
- 372 millions pour les impacts liés à la chaleur;
- 61 millions pour la maladie de Lyme;
- 35 millions pour le virus du Nil occidental;
- 359 millions pour les allergies causées par les pollens.

À ces montants s'ajoutent les conséquences sociales et économiques, dont des décès, estimés à plus de 20 000.

Des actions concrètes doivent être mises de l'avant rapidement pour renverser la tendance et limiter les conséquences des changements climatiques sur la population et son environnement. Actuellement, le secteur Bridge Bonaventure est plutôt inhospitalier, enclavé, scindé par les voies ferrées et sud par l'autoroute Bonaventure. Marqué par l'histoire industrielle, il est fortement minéralisé et en partie contaminé. Le redéveloppement du site doit considérer plusieurs dimensions (îlot de chaleur, bruit, qualité de l'air, contamination des sols, manque d'aménagement en transport actif, etc.) et identifier des mesures alternatives particulièrement pour la population qui y résidera. **Conséquemment, nous demandons un engagement transversal autant au niveau de l'aménagement des infrastructures, des bâtiments, des usages, du transport et de l'économie.**

<sup>8</sup> ORGANISATION MÉTÉOROLOGIQUE MONDIALE/Institut spécialisée des Nations Unies (2013) Nouveaux records pour les concentrations de gaz à effets de serre dans l'atmosphère, Communiqué de presse, n°980

<sup>9</sup> ceum-rqv-nos\_quartiers\_parlons-en-fr-web\_8\_panneaux

## 6. Un quartier en transformation face à la gentrification

Pointe-Saint-Charles, comme plusieurs secteurs à proximité des quartiers centraux de Montréal, subit une transformation appelée la gentrification<sup>10</sup>. Ce phénomène amène la population traditionnelle, particulièrement les familles et ceux et celles qui sont davantage défavorisés, à déménager dans des secteurs plus éloignés ou à subir des augmentations de loyer importantes. Dans



le quartier Pointe-Saint-Charles, le loyer a augmenté de 23,2% depuis 2011 et de 42,3% depuis 2006 (28,5% à Montréal). Plus de la moitié des résidents (51,9%) n'habitaient pas le même logement il y a cinq ans<sup>11</sup>. Ceux-ci sont remplacés par des ménages plus fortunés. Pour ceux qui restent et vivent des augmentations de loyer, cela a des impacts sur la santé, et peut créer des situations de stress et d'anxiété. Consacrer une plus partie plus importante du budget au loyer peut vouloir dire ne pas avoir assez d'argent pour payer l'épicerie ou payer ces médicaments. La gentrification peut aussi vouloir dire être coupé de son réseau de proximité et des groupes communautaires avec qui des liens ont été tissés.

Selon le Regroupement d'Information Logement de Pointe-Saint-Charles (RIL), en 2016, il y avait 7640 logements privés occupés sur le territoire; il s'agit d'une augmentation de 640 logements (+9,1%) depuis 2011 et de 935 logements (+13,8%) depuis 2006. Le nombre de ménages propriétaires a augmenté de 26,9% depuis 2011 et celui des ménages locataires de 2,4%. La proportion de ménages locataires était de 72,4 % en 2011 et de 77% en 2006. Moins d'un logement sur onze (8,6%) nécessite des réparations majeures. Le loyer moyen est de 743\$ par mois (851\$ à Montréal).

- **Baisse des logements locatifs: -9,0% en 10 ans;**
- **Hausse des loyers : 140\$ en moyenne ou 23,2% sur 5 ans;**
- **Trois ménages locataires sur dix (29,2%) consacrent 30% ou plus du revenu total du ménage aux coûts d'habitation;**
- **Hausse du coût d'une propriété : 214% pour un condominium en 5 ans et 474% pour les maisons unifamiliales;**
- **Perte de logements abordables dus aux conversions autorisées par l'Arrondissement : au moins 436 logements abordables retirés du marché depuis les années 2000;**
- **Diminution de la proportion de logements sociaux et communautaires : 35% en 2001, 29,5% en 2016.**

En 2016, près d'un logement sur quatre (24,5 %) à Pointe-Saint-Charles fait partie d'un ensemble en condominium, comparativement à moins d'un sur cinq (18,5 %) à Montréal. Il s'agit de 1875 condos pour l'ensemble du territoire. On constate que le développement de l'accès à la propriété à Pointe-Saint-Charles passe majoritairement par la formule condo puisqu'on y voit une augmentation de 70,5% de condos occupés depuis 2011. L'augmentation des condos à Montréal pour la même période est de 23,9 %.

## 6.1 Contexte de pénurie de logements à Montréal

Avec un taux d'inoccupation sous les 2%, il est de plus en plus difficile de se trouver un logement abordable à Montréal. Le manque d'investissement dans le développement de logements sociaux, le manque d'intervention publique et le tout laisser faire au privé, qui développe presque exclusivement des projets de condominiums, auront eu pour conséquences de maintenir la pression sur les locataires, et particulièrement sur les familles. En octobre 2018, le taux d'inoccupation global du Québec se situait à 2,3 % et le loyer moyen à 760 \$. Nous sommes donc, pour la première fois depuis 2012, clairement en zone de pénurie<sup>12</sup>. Cela est particulièrement vrai dans le Sud-Ouest où le taux d'inoccupation se situe en bas de 1%<sup>13</sup>.

La requalification du site représente une opportunité de développement des logements sociaux et communautaires. Les terrains disponibles pour développer du logement social se font rares, particulièrement en ce qui concerne des terrains publics. **Le secteur Bridge Bonaventure présente une variété de terrains privés, mais aussi de grands terrains publics dont ceux de la Société Immobilière du Canada (SIC). Nous croyons que ce site public devait être utilisé pour un projet 100% de logement social et collectif. Les besoins en logement abordable des locataires de Pointe-Saint-Charles nous le suggèrent fortement.**

---

<sup>10</sup> La gentrification est un processus essentiellement urbain par lequel la population d'un quartier, ou d'une ville dans son ensemble, se modifie au profit de classes sociales favorisées dont l'installation se fait au détriment des classes plus modestes qui l'occupaient auparavant. Il en résulte une transformation plus ou moins rapide du statut social et économique du quartier ou de la ville concernés. <https://e-rse.net/gentrification-definition-enjeux/#gs.qucqi0>

<sup>11</sup> ACTION GARDIEN ET CLINIQUE COMMUNAUTAIRE POINTE-SAINT-CHARLES (2018), Faits saillants portrait de la population de Pointe-Saint-Charles, p.1

<sup>12</sup> <https://iris-recherche.qc.ca/blogue/logement-une-crise-a-venir>

<sup>13</sup> VILLE DE MONTRÉAL (2019) Règlement pour une métropole mixte. Montréal, métropole de l'habitation, p. 7

## 6.2 Priorité aux besoins de populations de Pointe-Saint-Charles pas au baseball!

Nous croyons qu'un stade de baseball et de nouveaux projets de condos ne sont pas les projets qui répondront aux besoins de la population de Pointe-Saint-Charles. De notre point de vue, les terrains publics devraient être utilisés au développement d'un milieu de vie pour la population de Pointe-Saint-Charles qui vit les conséquences de la gentrification. Tout comme Action Gardien, nous nous opposons catégoriquement à un développement privé du secteur Bridge Bonaventure. Nous ne pouvons manquer cette opportunité de ramener une forme d'équité et de justice sociale pour les locataires du quartier. Concrètement nous voulons un projet 100% public et collectif sur ces terrains et profiter de cette occasion pour y inclure des équipements collectifs, bref, un nouveau milieu de vie pour la population. Dans le contexte actuel de gentrification et de prolifération de développements immobiliers le long du canal de Lachine qui sont déconnectés des réalités locales, l'utilisation de terrains publics pour des développements au profit de promoteurs privés n'est pas une option. Pointe-Saint-Charles a une identité très distincte du Centre-Ville, qu'il faut respecter, et sa population a d'immenses besoins qu'il faut combler.

Les terrains de la Société Immobilière du Canada constituent une opportunité unique de développer un milieu de vie à vocation publique et collective. Récemment, dans le cadre de la Stratégie nationale du logement, le gouvernement fédéral a annoncé une initiative qui prévoit l'utilisation de terrains et bâtiments excédentaires pour fin de logement social et abordable. Le Regroupement Information Logement (RIL) et les autres membres de la CDC Action-Gardien appellent donc les différents paliers à se prévaloir de cette initiative pour la création d'un milieu de vie inclusif axé sur les besoins des ménages locataires, incluant logement communautaire, infrastructures collectives et emplois locaux. Nous savons que la Ville a émis un droit de préemption sur la propriété fédérale, afin de garantir que le futur développement inclura parcs, services publics et logements sociaux. Nous sommes conscient.e.s que ce nouveau levier est un rapport de force précieux pour la Ville afin de négocier des retombées pour la population auprès des promoteurs privés. Cependant nous visons à inverser la logique actuelle de développement. Notre objectif n'est pas de négocier des retombées une fois les terrains privatisés, mais de développer l'ensemble du site en répondant aux besoins locaux et des Montréalais.e.s, en partenariat avec des acteurs publics, parapublics, communautaires et de l'économie sociale.



Nous demandons à la Ville de Montréal :

- de refuser tout développement qui viendrait prolonger Griffintown dans notre quartier (tours en hauteur dans la logique du centre-ville, condos de luxe...);
- de ne pas autoriser l'implantation d'un stade de Baseball au Bassin Peel;
- de protéger le secteur de la spéculation foncière notamment par le maintien d'un zonage restrictif;
- d'user de tous les leviers municipaux disponibles pour soutenir, avec les paliers provincial et fédéral, la réalisation d'un milieu de vie réellement inclusif et à échelle humaine sur les terrains publics fédéraux du Bassin Wellington, et plus largement sur l'ensemble du Bassin Peel.

## 7. L'accès au fleuve et la requalification de l'autoroute Bonaventure

Déjà en 2017, dans la conclusion du rapport de l'OCPM sur les orientations de la stratégie centre-ville l'accessibilité au fleuve était nommée comme un incontournable pour les montréalais.es. L'ouverture sur le fleuve est souhaitée pour voir l'eau, voir loin, permettre au centre-ville de respirer et avoir accès à des promenades riveraines. ...Il faut penser la trame verte et bleue, optimiser les accès existants, et aménager les terrains vacants donnant accès à l'eau et aux vues imprenables sur le fleuve<sup>14</sup>.



---

<sup>14</sup> OCPM (2017) Quel avenir pour notre centre-ville? Les orientations de la stratégie centre-ville. Rapport de consultation publique, p. 127



## 7.1 Besoin de plus d'espace vert

Le quartier Pointe-Saint-Charles manque cruellement de parcs : il contient une superficie totale d'espaces verts de 18,78 hectares pour 13 200 habitants en 2001. On obtient un ratio d'environ 1,42 hectare par 1000 habitants<sup>15</sup>, ce qui est largement insuffisant si on se fie aux normes urbanistiques que proposent plusieurs organismes, soit un ratio de 4 hectares par 1000 habitants . En 2016, le nombre de résidents du territoire de Pointe-Saint-Charles est de 14 915 et a augmenté de 7,1 % depuis 2011 ce qui diminue d'autant le ratio d'espaces verts dans le quartier<sup>16</sup>.

La portion de bord de fleuve au sud de Pointe-Saint-Charles n'est pas accessible pour la population. Actuellement, les berges du fleuve Saint-Laurent sont bloquées par les voies ferrées et par l'autoroute Bonaventure. Pour contourner ces obstacles, les résident.e.s proposent une passerelle piétonne et cycliste du parc Marguerite Bourgeois au nouveau parc linéaire du fleuve Saint-Laurent. Créer un parc le long du fleuve accessible en transformant en déplaçant le nouveau boulevard urbain Bonaventure sur l'emprise Marc Quentin comblerait une partie ces besoins en espaces verts et collectifs pour le quartier en plus de diminuer les GES. Nous espérons que celui-ci permettrait au plus grand nombre de personnes de profiter de ses vues panoramiques. Verdir cette partie du site Bonaventure qui a été le tombeau d'une succession de déchets à travers le temps, est un geste attendu de la part des autorités responsables. Il est à espérer que le projet Solution Bonaventure garantira un accès sans risque au parc à la population en plus de stopper définitivement sa contamination. Le verdissement de cette partie sud contribuera à diminuer l'effet îlot de chaleur pour la population qui y habite, y habitera, y travaillera ou visitera le site.

L'accès et l'appropriation publique des berges du canal de Lachine et du fleuve Saint-Laurent par les résident.e.s du quartier est une priorité locale depuis plusieurs années maintenant. Bien que nous soyons conscients de la multitude des interlocuteurs dans ce dossier et de la complexité des aménagements à prévoir, nous croyons que la Ville doit faire des efforts supplémentaires pour garantir des aménagements inclusifs et des accès en transport actif à ces étendues bleues de rayonnement métropolitain. C'est particulièrement le cas à partir du quartier habité de Pointe-Saint-Charles où les propositions citoyennes sont nombreuses et les demandes politiques claires.

---

<sup>15</sup> CLINIQUE COMMUNAUTAIRE POINTE-SAINT-CHARLES (2009) Mémoire de l'Opération populaire d'aménagement présenté dans le cadre de la consultation publique sur le projet des Cours-Pointe-Saint-Charles, p.3

<sup>16</sup> CCPSC et ACTION GARDIEN (2018) Faits saillants du portrait statistiques de la population de Pointe-Saint-Charles, p.1

Nous demandons à la Ville de:

- Poursuivre les efforts de décontamination des berges du fleuve afin de garantir un accès au nouveau parc sans risque pour la population;
- Aménager une promenade fluviale (parc linéaire) entre les ponts Victoria et Champlain reconnectant le réseau cyclable de Verdun jusqu'à la Pointe-du-Moulin et y intégrer des aménagements favorisant la détente, l'observation faunique, l'accès à l'eau et la marche;
- Aménager une passerelle piétonne et cyclable à partir du parc Marguerite-Bourgeoys, traversant les voies ferrées et accédant au fleuve Saint-Laurent et au nouveau parc linéaire;
- Aménager un parc-urbain en bordure de la passerelle et en front de fleuve pour créer un lieu de détente accessible à l'échelle métropolitaine et à partir du quartier habité;
- Y intégrer un observatoire, du mobilier urbain, des sentiers, un écran acoustique végétalisé, un bassin d'eau, ...

## 7.2 La place de l'auto

À Pointe-Saint-Charles, nous vivons quotidiennement les nuisances causées par des voies de transport qui posent des problèmes de sécurité, découragent le transport actif, créent des engorgements, nuisent au transport en commun et congestionnent les rues. La circulation de transit en direction et en provenance du pont Victoria (évalué à 25 000 véhicules par jour) crée des bouchons importants sur les rues Wellington, Bridge et Mill tout en amenant son lot de nuisances: pollution, bruit, poussière, sécurité publique. La reconfiguration des infrastructures de transport comporte de réelles opportunités pour améliorer les conditions de vie et de déplacement des résident.e.s du quartier et plus largement des Montréalais.e.s. Il faut les saisir ! Remplacer une autoroute par un boulevard de six voies (deux fois trois) ne réduit aucunement la capacité automobile ni la place de l'automobile en ville. C'est une autoroute déguisée.

**Nous recommandons :**

- **de réduire la capacité automobile sur l'axe Bonaventure.** Le trafic entre la Rive-Sud et le centre-ville doit passer prioritairement par le pont Samuel-de Champlain, l'autoroute 15 puis la 720.
- **de réserver l'axe Bonaventure seulement pour accéder au pont Victoria et pour la desserte de la zone d'emploi, et non pas pour relier le pont Champlain au centre-ville.**
- **de transformer l'autoroute Bonaventure en boulevard urbain sur l'emprise de la rue Marc-Cantin, et de fusionner ces deux voies,** à la fois pour libérer réellement les berges du fleuve, pour désenclaver le parc industriel et limiter les fractures urbaines en concentrer ensemble toutes les infrastructures de transport (VIA Rail, CN, REM, boulevard urbain).

Pour limiter la place de l'automobile et favoriser les transports actif et collectif, il faut structurer le réseau piétonnier, cycliste et en commun. Nous recommandons à la ville de **compléter le réseau cycliste et piétonnier** pour améliorer les connexions et les déplacements actifs entre le quartier, le secteur Bridge, le fleuve, le canal, le centre-ville. Voici trois propositions plus précises :

- **Planter une passerelle (piétons et cyclistes) du parc Marguerite-Bourgeoys jusqu'aux berges, pour que les résident.e.s du quartier aient enfin accès au fleuve !**
- **Convertir le pont tournant près du pont Wellington pour créer un lien piétonnier et cyclable entre les deux bords du canal de Lachine dans l'axe de la promenade Smith récemment aménagée par la Ville de Montréal.**
- **Améliorer la desserte en autobus dans ce secteur mal desservi, tant pour les travailleurs que pour les futurs résident.e.s afin de favoriser des solutions de rechange à l'automobile solo.**



## 8. La diminution de la circulation de transit et de camionnage

Le quartier Pointe-Saint-Charles se situe à la jonction entre les ponts Victoria et Champlain, l'autoroute Bonaventure traverse le sud le quartier. Il devient un lieu de transit important au moment des heures de pointe entre le centre-ville et la Rive-Sud. Le 4 février 2017, entre 12h00 et 12h59, 1 933 automobiles ont transité sur la rue Bridge<sup>17</sup>. Selon la DRSP, entre 2006 et 2015, 2 piétons, 54 occupants de véhicules et 4 cyclistes ont été blessés à l'intersection des rue Wellington et Bridge<sup>18</sup>.

<sup>17</sup> DRSP (2019) Comptage des véhicules aux intersections munies de feux.

<sup>18</sup> DRSP (2019) Occupants de véhicules blessés, (2006-2016) Secteur Bridge-Wellington

En 2013, entre 6h et 9h am en direction Montréal, 6 765 automobilistes ont empruntés le pont Victoria. Aux mêmes heures, toujours en direction de Montréal 17 046 automobilistes ont empruntés le pont Champlain. Entre 9h et 3h am, 17 956 automobilistes ont empruntés le pont Champlain en direction de Montréal et 18 003 automobilistes aux mêmes moments dans le sens inverses de la circulation<sup>19</sup>.

La rue Wellington est une rue bordée de commerces, d'une école, de voies cyclables, mais qui est utilisée aussi comme une voie de camionnage. Elle est notamment utilisée comme voie de transit pour atteindre le pont Victoria. En période d'heure de pointe, elle peut devenir dangereuse et congestionnée. Les rues Wellington et Bridge (particulièrement dans un contexte de nouveau développement résidentiel) sont des artères centrales et stratégiques pour la circulation de la population de Pointe-Saint-Charles. Elles devraient être conviviales, faciliter l'accès aux infrastructures collectives et aux services de proximité d'un quartier sans les risques encourus par une circulation de camionnage et de l'automobile.

## 8.1 La nécessité d'un aménagement sécuritaire pour les piétons et les cyclistes

Dans son plan d'action Vision 0 de décès et blessés graves 2019-2021, la Ville de Montréal, s'engage à réviser la carte du camionnage à l'échelle de l'agglomération en mettant la sécurité sur le même pied que les critères habituels relatifs à l'économie et la réduction des nuisances<sup>20</sup>. **Dans la perspective de vision 0 de décès et blessés graves, nous demandons à ce que des aménagements sécuritaires soient faits pour les piétons et les cyclistes et la redirection de la circulation de transit.** La vision 0 a pour prémisse que, malgré les efforts de préventions, les usagers de la route resteront faillibles et des accidents se produiront. Les systèmes routiers doivent donc en tenir compte et réduire au maximum le potentiel d'erreur et les torts qui en résultent<sup>21</sup>. Des efforts doivent être consentis pour rediriger le trafic entre la Rive-Sud et le centre-ville. Ces mesures sécuriseront cette voie routière et deviendra un endroit où il soit facile et agréable d'y circuler autant pour les piétons que les cyclistes.

En 2015, les coûts de congestion routière pour les régions métropolitaines de Vancouver, de Toronto et de Montréal s'élevaient à 10,1 milliards de dollars<sup>22</sup>. La congestion coûte à la métropole 1,8 milliard de dollars chaque année, cette stratégie semble incontournable<sup>23</sup>.

<sup>19</sup> [https://www.cdpqinfra.com/sites/default/files/pdf/summary\\_rem\\_forecasting\\_eng.pdf](https://www.cdpqinfra.com/sites/default/files/pdf/summary_rem_forecasting_eng.pdf) p.19

<sup>20</sup> VILLE DE MONTRÉAL (2019) Plan d'action vision 0 décès et blessés graves 2019-2021, p. 32

<sup>21</sup> OCDE, Zéro tué sur la route, p.21

<sup>22</sup> ceum-rqv-nos\_quartiers\_parlons-en-fr-web\_8\_panneaux

<sup>23</sup> OCPM (2017) Quel avenir pour notre centre-ville? Les orientations de la stratégie centre-ville. Rapport de consultation publique, p. 54

Les changements climatiques attribuables au transport (automobiles et camions) par la combustion des énergies fossiles produisent différents polluants atmosphériques (oxydes d'azote, composés organiques volatils, particules fines) qui se retrouvent dans l'air et contribuent à la détérioration de sa qualité. Cette détérioration de la qualité de l'air augmente et aggrave les cas de maladies respiratoires auprès de la population. Santé Canada estime qu'annuellement, environ 5 900 décès prématurés dans les huit plus grandes villes canadiennes réunies sont attribuables à l'exposition à court ou à long terme à la pollution atmosphérique. Par ailleurs, les effets de la pollution atmosphérique sont plus importants chez les enfants et les personnes âgées en raison de la fragilité de leurs systèmes respiratoire et immunitaire. L'augmentation du nombre de voitures sur les routes amplifie ce phénomène, tout comme l'allongement des trajets favorisé par l'étalement urbain<sup>24</sup>.

À Montréal, les émissions de GES du secteur transport ont augmenté significativement (14% depuis 2014), cette hausse s'explique par l'augmentation du nombre de véhicules immatriculés sur l'ensemble du territoire et de 179% du nombre de camions légers, malgré une augmentation de la population de seulement 9%. Fort de son constat, la Ville de Montréal, s'est engagée dans la réduction des GES par la déclaration du Sommet des élus locaux en décembre 2015 à Paris à la COP21.

L'utilisation quotidienne de la voiture au détriment d'un transport actif (marche et vélo) a de nombreux effets sur la santé, notons la sédentarisation des populations qui peuvent développer diverses problématiques santé (excès de poids, embonpoints, diabète, maladies cardio-vasculaires, etc.).

Dans une vision planifiée et en faveur d'un milieu de vie favorable à la santé, nous recommandons que le transport actif et collectif soit privilégié au détriment des véhicules motorisés (automobiles et camions) pour toutes les raisons évoquées ci-dessus. Elle devra être jumelée à une offre substantielle d'offre en transport en commun qui desservirait la population du secteur Bridge Bonaventure et assurera une connexion avec le reste du quartier de Montréal. Les trames de rue existantes et futures doivent comporter des trottoirs pour les piétons, des pistes cyclables et des mesures d'atténuation de la circulation. La conception du projet milieu de vie doit permettre une circulation facile et la plus directe possible par le transport actif vers les équipements collectifs, les services de proximité et les résidences.

L'élimination de la circulation de transit sur la rue Bridge vers le pont Victoria est incontournable pour améliorer les conditions de vie de la population actuelle de Pointe-Saint-Charles. Cet élément prioritaire est pourtant absent de la proposition de vision déposée par la Ville ainsi que dans le projet de la Société des ponts.

---

<sup>24</sup> <https://equiterre.org/fiche/transport-environnement-et-sante-publique>



Nous demandons à la Ville :

- de s'assurer que la reconfiguration de l'autoroute Bonaventure va permettre de limiter (voire éliminer) la circulation de transit dans notre quartier, en raccordant le pont Victoria avec le futur boulevard urbain Bonaventure;
- de réaménager la rue Bridge en une rue locale desservant le milieu de vie du Bassin Peel et les zones d'emploi du secteur Bridge-Bonaventure.



## 9. Un milieu de vie pour la communauté de Pointe-Saint-Charles

En tant qu'organisme de santé et services sociaux, pour nous le projet de redéveloppement doit prendre en compte des facteurs et dimensions de l'aménagement urbain qui contribuent à améliorer la santé de la population de Pointe-Saint-Charles. Un environnement en santé implique un milieu de vie où il est possible de socialiser et jouer pour ces résidents et où les aménagements urbains permettent des comportements sains tels marcher, faire du vélo, avoir une alimentation équilibrée peu importe son groupe social et ses origines.

Lors de l'OPA, six équipes citoyennes accompagnées de personnes ressources ont imaginé ce milieu de vie. Dans le plan d'ensemble qui en a résulté, et en adéquation avec les balises d'aménagement portée par Action-Gardien, ce milieu de vie inclut :

- **Une offre de logement 100% communautaire et abordable**
- **Une volumétrie entre 3 et maximum 8 étages**
- **Des bâtiments de taille modeste (multi-plex)**
- **Des espaces de socialisation et de rencontre**
- **De l'agriculture urbaine à différentes échelles (bacs, jardins collectifs, espaces de productions**
- **Un réseau de ruelles et de sentiers reliant les lieux d'intérêts**
- **Une place limitée pour l'automobile, avec des rues conçues pour le partage, le verdissement et le transport actif**
- **Une bande riveraine élargie de Parc Canada, en renforçant l'appropriation des berges du canal de Lachine par du mobilier urbain et des activités de récréotourisme abordables et accessibles**



- **La mise en valeur du bassin Wellington en excavant une partie pour rappeler sa forme d'origine**
- **La préservation des bâtiments industriels, dont le silo**
- **L'implantation des équipements collectifs:**
  - Réserver des terrains pour un équipement scolaire (école primaire et école secondaire de proximité, à échelle humaine)
  - implanter une maison de la culture
  - un centre sportif et aquatique avec terrains multi-sports
- **L'implantation de services de proximité et un marché public 4 saisons avec une offre abordable**
- **Un pôle d'emploi et d'économie sociale le long de la rue Mill**

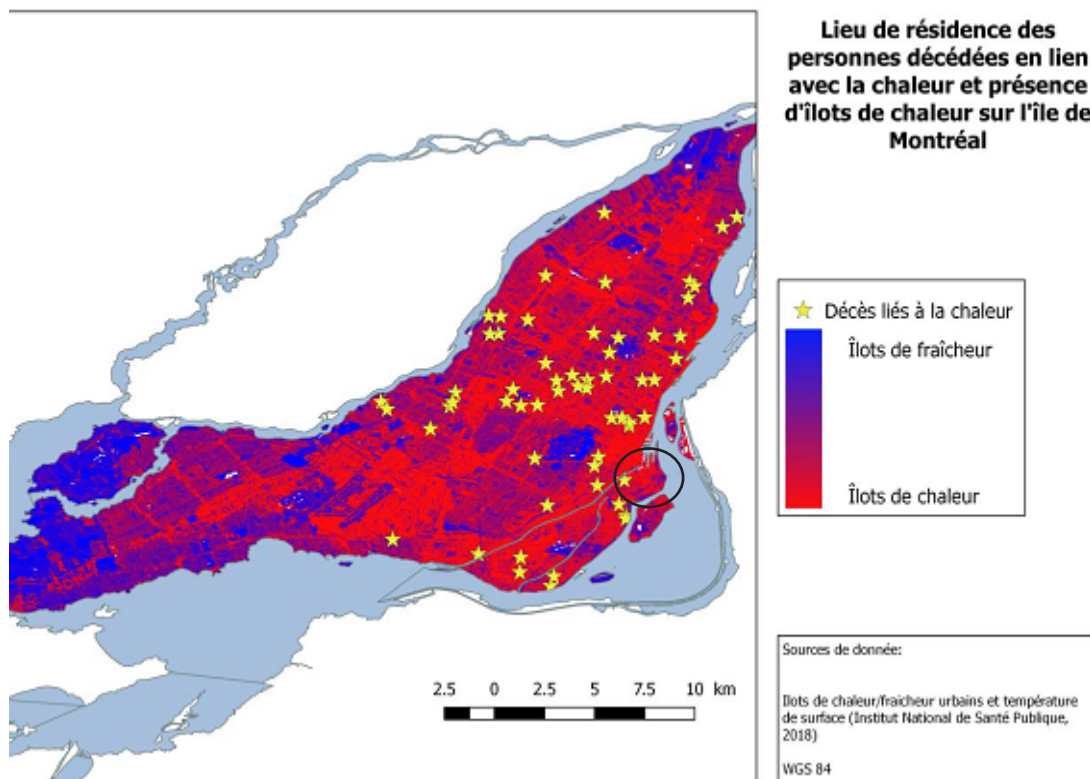
La création de ce milieu de vie suppose que les terrains fédéraux ne soient pas vendus à des investisseurs et promoteurs immobiliers, c'est-à-dire aux plus offrants, lors d'un appel d'offre de la SIC. C'est à cette condition que nous ouvrons la porte à l'usage résidentiel. Ce n'est un secret pour personne : Devimco a des options d'achat sur plusieurs terrains privés du Bassin Peel et aux alentours, en plus de faire du lobbying pour acquérir les terrains de la SIC. Répétons que des développements de hautes tours luxueuses de condominiums et de bureaux, ce n'est pas une option pour Pointe-Saint-Charles. Un des grands leviers dont dispose Montréal est le zonage et la réglementation. Nous recommandons donc à la Ville de Montréal la plus grande prudence en gardant un zonage très restrictif, tant sur les hauteurs (maximum 6 à 8 étages), l'implantation que les usages permis.

- **La consolidation des usages industriels dans le Parc d'entreprises de la Pointe-Saint-Charles**
  - en le convertissant en éco-parc industriel, désenclavé et connecté au parc linéaire du fleuve grâce au déplacement de l'autoroute Bonaventure;
  - en diversifiant le type d'activités, tout en interdisant certaines activités générant de nuisances environnementales. Parmi les propositions issues de l'OPA: agriculture urbaine, centre de
  - recherche en environnement, industrie de la récupération-transformation, économie circulaire;
  - en améliorant le cadre de vie et l'accès en transport actif et en commun (autobus, éventuelle station REM)
- **Le renforcement des usages industriels dans le secteur Bridge, à l'est de la rue Mill : bureau, production, artisanat, commerces, économie verte et circulaire**
  - en lien avec la zone d'emploi d'ADM (Farine Five Rose), des distilleries Sazerac, de la Canada Malting, des Forges de Montréal et de l'Espace verre;
  - en créant un corridor artisanal et de production avec une fonction éducative et touristique incluant un écomusée;
  - En créant des « zones tampons » ou de protection pour s'assurer que les entreprises industrielles de production puissent continuer à s'implanter.

- **Au Bassin Peel, nous recommandons d'insérer la fonction résidentielle, pour un développement mixte, incluant habitation, équipements collectifs, bureaux, commerces, à condition que ce nouveau milieu de vie soit accessible et abordable, développé en réponse aux besoins locaux et montréalais et que des paramètres très clairs encadrent les développements en ce sens.**

## 10. Des mesures pour lutter contre les îlots de chaleur

L'augmentation des épisodes de chaleur accablante est une réalité avec laquelle les montréalais.e.s devront composer dans les prochaines années. Elles contribuent à créer des îlots de chaleur et cela particulièrement en milieu urbain. Comme cela été mentionné auparavant, le secteur Bridge Bonaventure est fortement minéralisé et constitue en soi un îlot de chaleur<sup>28</sup>. Les risques de mourir d'un épisode de chaleur sont augmentés lorsque les personnes habitent un îlot de chaleur<sup>29</sup>.



<sup>28</sup> Signifie la différence de température observée entre les milieux urbains et zones rurales environnantes. Les observations ont démontré que les températures des centres urbains peuvent atteindre jusqu'à 12 c de plus que les régions limitrophes.. INSPQ (2009) Mesures de lutte aux îlots de chaleur urbains, p.5

<sup>29</sup> DRSP (2018) Vague de chaleur à Montréal. Été 2018 à Montréal. Enquête épidémiologique, p.15

Selon l'Institut National de Santé Publique (INSP), certaines mesures contribuent à lutter contre ce phénomène :

1. Les mesures de végétalisation;
2. Les mesures liées aux infrastructures urbaines (architecture et aménagement urbain du territoire);
3. Les mesures de gestion des eaux pluviales et perméabilité du sol;
4. Les mesures de réduction de la chaleur anthropique<sup>30</sup>.

Les citoyens.nes de Pointe-Saint-Charles étaient très préoccupés par la question l'environnement lors du rassemblement de l'Opération Populaire d'Aménagement de mai dernier. Voici les solutions qu'ils ont exprimées à cette occasion :

1. Recréer les dimensions originelles des bassins
2. Recycler des bâtiments
3. Recourir à la phytoremédiation
4. Diminuer les îlots de chaleur sur le site en augmentant la densité végétale
5. Favoriser la flore et la faune
6. Développer une économie durable et verte

Nous retenons que l'introduction de transport en commun et actif couplé à une réduction de l'utilisation de l'automobile contribuera significativement à réduire l'émission de chaleur et la qualité de l'air en milieu urbain. Les émissions des véhicules participent à la formation du smog urbain et au réchauffement climatique<sup>31</sup>. Le transport actif améliore la santé des personnes

qui le pratique. Une mixité d'usages (proximités de services, équipements collectifs et municipaux, lieux d'emplois) réduit l'utilisation de l'automobile. L'aménagement de trajets continus destinés au transport actif et permettant l'accès aux aires récréatives et sociales ainsi qu'aux différents services essentiels tels que les commerces d'alimentations. Cette pratique limite également l'utilisation ou l'achat de véhicules automobiles<sup>32</sup>. Finalement, il est démontré que l'accès à des espaces verts a des bienfaits sur la santé mentale<sup>33</sup>.

Les aménagements végétalisés aux abords des rues (pistes cyclables, trottoirs, élargissements des rues, etc.) qui ont été adaptés au transport actif sont une autre façon de «rafraîchir» l'environnement. Cette stratégie de végétalisation peut être appliquée le long des autres axes de transport, des lignes ferroviaires, sur les terrains publics (parcs, terrains municipaux et gouvernementaux, cours d'école, CPE, etc.) et sur des terrains privés (pourtours de bâtiments résidentiels, commerciaux et industriels) (Conseil régional de l'environnement de Montréal, 2007). La végétation rafraîchit l'air ambiant grâce à des effets directs et indirects. Elle agit de façon directe en réfléchissant dans l'atmosphère une partie du rayonnement solaire et en créant de l'ombre<sup>34</sup>. L'évapotranspiration et la minusculation des écarts de température au sol, complètent les effets rafraîchissants et peuvent diminuer la température de plusieurs degrés<sup>35</sup>.

<sup>30</sup> INSPQ (2009) Mesures de lutte aux îlots de chaleur urbains, p.13

<sup>31</sup> Ibid, p.38

<sup>32</sup> INSPQ (2009) Mesures de lutte aux îlots de chaleur urbains, p.28

<sup>33</sup> DRSP (2018) Vague de chaleur à Montréal. Été 2018 à Montréal. Enquête épidémiologique, p.15

Dans la dernière enquête épidémiologique faisant le bilan mortel de l'été 2018, on remarque que les arrondissements avec les indices de canopée les plus faibles sont parmi ceux où la plus grande proportion des décès est attribuable à la chaleur<sup>36</sup>. Donc, la plantation d'essence d'arbres tolérantes aux changements climatiques (indigènes) et ayant un fort potentiel allergisant<sup>37</sup> tels le bouleau et chêne (en fonction des espaces et de certains paramètres).



Dans la perspective de réduire les surfaces minéralisées qui sont nombreuses dans le secteur Bridge Bonaventure et de transformer l'Îlot de chaleur en îlot de «fraîcheur», nous proposons les mesures suivantes :

- Planter des arbres indigènes et ayant un fort potentiel allergisant pour constituer un meilleur indice canopée de l'ensemble du secteur;
- Réduire l'emprise de l'automobile dans l'espace public par le renforcement du transport actif, partagé, et en commun;
- prévoir des aménagements végétalisés (saillies, terrain, murs, toits) autant sur les propriétaires collectifs que privés; s'assurer que les toits et surfaces de revêtement soient de couleur claire;
- Préserver les espaces verts, naturels et de biodiversité notamment en bordure du canal Lachine;
- Appliquer une gestion des eaux pluviales et une perméabilité du sol en :
  - Utilisant le bassin Wellington comme bassin de rétention et marais filtrant);
  - Intégrant des matériaux perméables favorisant l'infiltration de l'eau;
- Préserver les milieux humides comme zones tampons;
- Créer des corridors verts et bleus;
- Décontamination et phytoremédiation;
- Création de corridors vert et bleu et d'écrans végétaux pour limiter le bruit entre autres en ce qui concerne le transport ferroviaire;
- Conception verte et éco-énergétique des nouveaux bâtiments, partage d'énergie renouvelable;
- Favoriser une multitude d'usages et leur complémentarité ainsi qu'une économie circulaire;
- Gestion des déchets (collecte de déchets, de recyclage et de compost);
- Mise en place d'un nouveau centre de recherche et d'expérimentation de solutions écologiques aux problématiques environnementales (du secteur et plus largement).

<sup>34</sup> Ibid., p.24

<sup>35</sup> INSPQ (2009) Mesures de lutte aux îlots de chaleur urbains, p.13

<sup>36</sup> DRSP (2018) Vague de chaleur à Montréal. Été 2018 à Montréal. Enquête épidémiologique, p.17

<sup>37</sup> Les plantes des milieux urbains, plus stressées, pollénisent davantage ce qui engendre la fixation de certaines substances polluantes aux particules de pollen et augmente le potentiel allergisant. INSPQ (2009) Mesures de lutte aux îlots de chaleur urbains, p.14

## 11. Patrimoine et paysage

Le secteur Bridge a été maintes fois l'objet de constructions puis de démolitions. Il est temps de mettre en valeur sa riche histoire, avec les campements autochtones, la Black Rock, le Village aux oies, les silos, le pont Victoria.... Nous demandons à la Ville de :

- Protéger, mettre en valeur et possiblement reconverter les bâtiments classés et ceux jugés patrimoniaux par les citoyennes et citoyens du quartier et de Montréal.
  - notamment la Caserne de pompier no 21, le bureau de l'ancienne douane
  - conserver le silo sur le bassin Peel et le convertir soit en pôle communautaire, éducatif ou culturel
- Mettre en valeur la Black Rock des Irlandais en connectant par une trame verte le futur parc aménagé par Hydro-Québec au bassin Peel et aux berges du fleuve
- Convertir le pont tournant en accès piétonnier et cyclable pour traverser le canal de Lachine
- Créer un parcours patrimonial et culturel afin de sensibiliser le public au patrimoine et favoriser la mémoire collective
- Préserver et mettre en valeur les vues sur le paysage industriel ainsi que les vues vers le centre-ville, le canal, le fleuve
  - Empêcher des constructions en hauteurs qui viendraient saboter ces vues
  - Créer une percée visuelle dans le prolongement de la rue du Centre vers le Silo Farine Five Roses et la Canada Malting
  - Mettre en valeur les vues lors de l'aménagement des berges du fleuve
  - Agrandir et aménager le bassin Wellington afin de rappeler les dimensions originelles
- Rappeler Goose Village (rappel du nom de certaines rues, éléments architecturaux tels que les revêtements de bâtiments...)

## 12. Conclusion

Appuyer un projet imaginé par et pour la population est une façon d'améliorer la santé de la population concernée et trouver des solutions collectives à certaines problématiques présentes dans un milieu. Créer un milieu de vie favorable à la santé c'est agir sur les déterminants sociaux de la santé et réduire les iniquités en santé. Que cela soit en agissant sur la portion du revenu alloué au loyer en développant du logement social, en rendant accessible le transport actif qui améliorera l'activité physique des jeunes qui se rendront à leur nouvelle école ou en réduisant les nuisances de la circulation de transit par la sécurisation de certaines artères qui permettra de réduire les GES, le réchauffement climatique et la santé respiratoire de la population à proximité.

**Clinique communautaire de Pointe-Saint-Charles**  
**500 avenue Ash, Montréal (Québec) H3K 2R4**  
**[ccpsc.qc.ca](http://ccpsc.qc.ca)**

**Rédaction : Julie Langlois**

**Mise en page : Geneviève Lambert-Pilote**

**Collaborations :**

**Équipe d'organisation communautaire, coordination générale et membres du  
Conseil d'administration de la Clinique communautaire de Pointe-Saint-Charles  
Action-Gardien**

**Direction régionale Santé Publique CIUSSS-Centre-Sud-de-l'île-de-Montréal**



**Clinique communautaire  
de Pointe-Saint-Charles**

La santé et la solidarité d'un quartier!