

Laudace-district : abordable, vivable, durable

Mémoire présenté à l'OCPM
dans le cadre de la consultation sur
le Plan directeur de mise en valeur du secteur Bridge-Bonaventure

Préparé par Craig Sauvé et Gabriel Imbeau

Montréal, le 7 juin 2023

Table des matières

Liste des figures	ii
Sommaire	iii
Préambule : Une rare occasion à ne pas manquer.	1
Présentation des auteurs	1
Vision d'aménagement	1
L'abordabilité : un enjeu fondamental	2
La maîtrise foncière publique : une opportunité à ne pas manquer	2
Le logement social, coopératif et par OBNL : la solution hors-marché	3
Innovier pour mieux vivre : le premier Baugruppe du Québec	4
Une mobilité durable	4
Le quartier sans automobiles : l'innovation à la montréalaise	5
Le REM � Bridge-Bonaventure : un incontournable	6
Le REM et le REV : se déplacer, autrement	6
Le trafic de transit : un risque à la sécurité et à la tranquillité	6
Un droit à la ville	7
Habiter � Bridge-Bonaventure : le chemin de l'�cole	7
Travailler � Bridge-Bonaventure : les petites industries de demain	7
S'amuser à Bridge-Bonaventure : l'inclusivité radicale	7
Gouverner Bridge-Bonaventure : � l'écoute de tous	8
Vivre le patrimoine : mettre en valeur la mémoire de Goose Village	9
Recommandations	10
Références	11
Médiagraphie	13
Annexe 1 : Spreefeld Baugruppe, Berlin	14
Annexe 2 : HafenCity, Hambourg	15

Liste des figures

Figure 1 : Graphique de la variation du loyer moyen	2
Figure 2 : Tableau de la variation du loyer moyen	2
Figure 3 : Plan simplifié des propriétaires fonciers publics	3
Figure 4 : Modèle du super-îlot	5
Figure 5 : Aménagement éphémère de la Helena Gutteridge Plaza à Vancouver	7

Sommaire

Ce mémoire propose une vision d'aménagement bonifiée à celle proposée par la Ville de Montréal dans le cadre de son plan directeur de mise en valeur du secteur Bridge-Bonaventure. Puisque ce secteur représente le dernier territoire central de grande envergure à développer, il est capital d'utiliser cette opportunité pour faire face à la crise du logement, à la crise climatique et pour créer un modèle innovateur de gestion de projet urbain au Québec. Ce mémoire propose donc des solutions visant la promotion de l'abordabilité du logement, de la mobilité durable et du droit à la ville. La section sur le logement abordable met de l'avant l'importance de la maîtrise foncière, du logement hors marché et de la collaboration entre la Ville et les promoteurs immobiliers. La section sur la mobilité durable avance un quartier sans automobiles basé sur les infrastructures de mobilité collective et active sans trafic de transit venu des ponts Victoria et Samuel-de Champlain. Enfin, la section sur le droit à la ville met de l'avant l'importance des services de proximité, de l'activité économique locale, de la programmation récréative et de la gouvernance partagée. La mémoire termine sur 19 recommandations concrètes pour un Bridge-Bonaventure où il fait bon vivre.

Temps de lecture : 10 à 15 minutes

Préambule : Une rare occasion à ne pas manquer

Avec plus de 230 hectares à requalifier, la mise en valeur de Bridge-Bonaventure est présentement le plus gros projet de redéveloppement à Montréal. Son emplacement est tout aussi prisé que celui de Griffintown ou du secteur du PPU des Faubourgs : entouré des berges, collé à deux ponts d'importance nationale, d'une infrastructure de transport collectif (le REM), qui se trouve entre des quartiers historiques et à proximité du plus gros bassin d'emplois et de tourisme au Québec.

Ce n'est pas toutes les années, voire toutes les générations, que Montréal a des opportunités comme celle présentée par Bridge-Bonaventure. Il est impératif de miser sur cette occasion rare pour marquer l'imaginaire montréalais et pousser l'innovation urbaine à fond. De plus, la métropole fait face à une crise croissante d'abordabilité en matière d'habitation. Certes, il faut construire plus, mais il faut aussi, sine qua non, construire massivement des logements profondément abordables et accessibles.

Montréal est une ville avant-gardiste ; restons-le. Osons. Créons le premier audace-district du Canada. Il est temps et la population est prête.

Présentation des auteurs

Les auteurs de ce mémoire, Craig Sauvé et Gabriel Imbeau désirent mettre en commun leurs forces afin de proposer une vision d'aménagement bonifiée pour le développement du secteur de Bridge-Bonaventure. Craig Sauvé est le conseiller de ville pour l'arrondissement du Sud-Ouest depuis 10 ans et représente une bonne portion des secteurs Bridge-Bonaventure. La population du territoire qu'il représente est donc très concernée par ce projet urbain. Gabriel Imbeau est un étudiant à la maîtrise en études urbaines à l'INRS qui possède un baccalauréat en urbanisme de l'UQAM. Il cherche à appliquer les meilleures pratiques urbanistiques à Bridge-Bonaventure dans l'intérêt de faire face aux enjeux pressants de la crise du logement et de la crise climatique.

Vision d'aménagement

Le territoire actuel du secteur Bridge-Bonaventure est principalement affecté à des usages industriels, parsemé par des couloirs de transit automobiles reliant Ville-Marie à la Rive-Sud. Cependant, il est aujourd'hui question de retisser ce tissu urbain en un milieu de vie digne du centre-ville de la métropole du Québec. Bien que le plan directeur de mise en valeur promu par la Ville de Montréal se concentre surtout sur la valeur patrimoniale, architecturale et métropolitaine du site, la crise du logement ne s'y figure que très peu. De plus, plusieurs des préoccupations de ce document se portent sur l'image de Montréal aux dépens de la qualité de vie des futurs résidents de Bridge-Bonaventure. Ce mémoire propose une vision d'aménagement bonifiée basée sur les principes du logement abordable, de la mobilité durable et du droit à la ville.

L'abordabilité : un enjeu fondamental

La population montréalaise le sait : nous sommes en crise de logement. D'après la Société canadienne d'hypothèques et de logement (SCHL), les ménages doivent dépenser l'équivalent de près d'un mois de loyer de plus en 2022 comparé à 2021 (Société canadienne d'hypothèques et de logement, 2023). De plus, un nouveau rapport publié par Centraide du Grand Montréal affirme que 360 000 ménages, soit un ménage sur cinq de la métropole, ne parviennent plus à rejoindre les deux bouts en raison de la flambée du coût de la vie (Centraide du Grand Montréal, 2023). Cette situation, ainsi que les conditions qui ont permis d'y arriver, est inacceptable. Heureusement, le projet de Bridge-Bonaventure présente une opportunité singulière pour la Ville, Québec et Ottawa de lutter contre cette crise, tant au plan des solutions hors marché que sur-le-marché. L'abordabilité du logement doit absolument être au cœur de ce plan d'aménagement, or le plan proposé de la ville ne la considère même pas, ce qui est inacceptable.

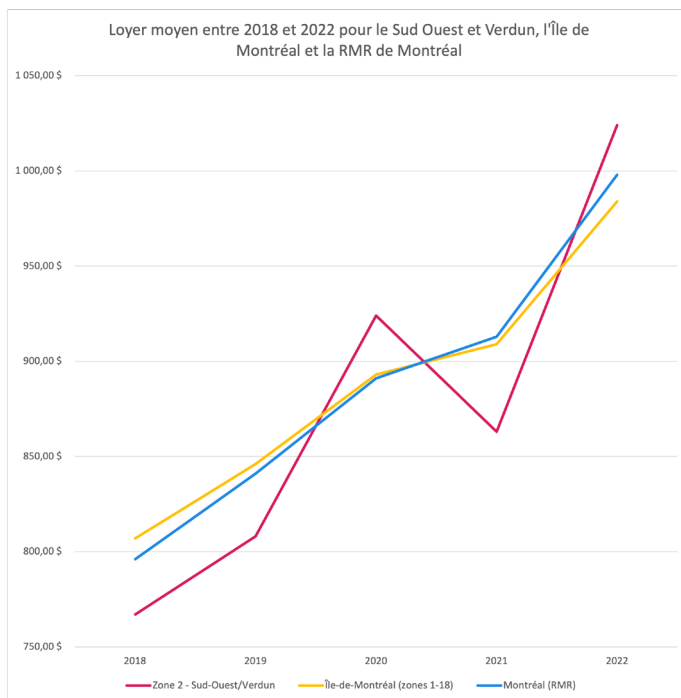


Figure 1 : Graphique de la variation du loyer moyen

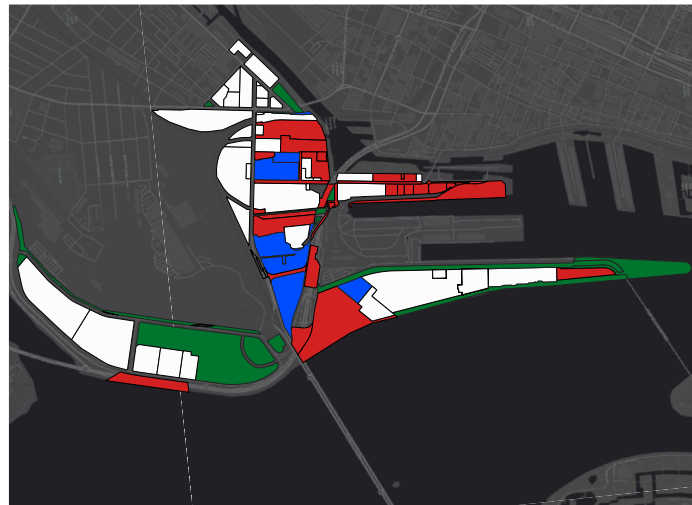
La maîtrise foncière publique : une opportunité à ne pas manquer

Afin que la Ville de Montréal puisse faire avancer les projets de logements sociaux au plus vite, les gouvernements provinciaux et fédéraux devront lui venir en aide en lui cédant leurs terrains. Le territoire visé par le plan directeur de mise en valeur de Bridge-Bonaventure comprend 55% de terrains publics. Cependant, la Ville n'a qu'une maîtrise foncière de 22% du secteur, le reste étant la propriété du gouvernement provincial et du gouvernement fédéral à la hauteur de 9% et 24%

Variation du loyer moyen entre 2018 et 2022 dans le Sud-Ouest/Verdun, l'Île-de-Montréal et la RMR de Montréal d'après l'Enquête sur les logements locatifs du Québec de la SCHL.							
Année	Zone 2 - Sud-Ouest/Verdun		Île-de-Montréal (zones 1-18)		Montréal (RMR)		IPC (%)
	Loyer moyen	Variation	Loyer moyen	Variation	Loyer moyen	Variation	
2022	1 024,00 \$	18,66%	984,00 \$	8,25%	998,00 \$	9,31%	2,40%
2021	863,00 \$	-6,60%	909,00 \$	1,79%	913,00 \$	2,47%	1,50%
2020	924,00 \$	14,36%	893,00 \$	5,56%	891,00 \$	5,95%	3,30%
2019	808,00 \$	5,35%	846,00 \$	4,83%	841,00 \$	5,65%	6,40%
2018	767,00 \$	-	807,00 \$	-	796,00 \$	-	-

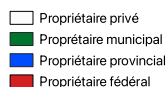
Figure 2 : Tableau de la variation du loyer moyen

respectivement (Ville de Montréal, 2017)¹. Pour le quadrilatère Wellington-Bridge-Mill, soit le principal secteur résidentiel identifié par le plan directeur de mise en valeur, c'est plutôt 78% des terrains qui ne relèvent du public, dont aucun terrain de la Ville, 23% de la Province et 55% du fédéral (Ibid.). Si les gouvernements provinciaux et fédéraux sont sérieux dans leur désir de mettre à terme la crise du logement, ils céderont leurs terrains à l'experte locale en habitation : la Ville de Montréal.



Propriétaires fonciers du secteur de Bridge-Bonaventure

Produit par : Gabriel Imbeau



0 250 500 m

Sources :

1. Ville de Montréal. Service de l'évaluation foncière (2017). Extrait géographique des unités d'évaluation foncière (shapefile).
2. Ministère des Ressources naturelles et des Forêts. (2023). Infolot en ligne [site internet].
3. Ville de Montréal. Service de l'évaluation foncière (2023). EvalWeb [site internet].
4. ESRI. (2023). Esri Dark Gray [raster].

Figure 3 : Plan simplifié des propriétaires fonciers publics

Le logement social, coopératif et par OBNL : la solution hors-marché

Avec la maîtrise foncière, la Ville pourra sortir les logements de la dynamique du marché. Ainsi, les coûts de logement pourront rester stable d'année après année, rendant plus accessible le rêve d'habiter son logement de la poussette à la marchette. Pour cette raison, 100% des logements créés sur les terrains de la Ville de Montréal devraient se trouver hors du marché immobilier : soit gérée par l'Office municipal l'Habitation de Montréal (OMHM), par des coopératives de logements ou par des OBNL. Chacun de ces modes de tenure se complémente mutuellement et répond tout à une clientèle différente, notamment des personnes âgées, personnes à risque d'itinérance, ou les personnes ayant besoin des services particuliers.

Le mouvement coopératif est bien ancré dans le paysage économique québécois, comptant plus de 3 300 coopératives et plus de 8,8 millions de membres (Gouvernement du Québec, 2022). Les logements coopératifs, quant à eux, permettent aux groupes intéressés de financer leurs propres logements de manière collective afin d'accomplir ensemble ce qui serait impossible seul. Ce mode de tenure permet notamment aux membres qui ne pourraient pas autrement accéder à la propriété de devenir collectivement propriétaires de leur chez-soi. Ainsi, les seuls coûts mensuels sont limités aux charges de l'hypothèque et de l'entretien de l'immeuble : il n'y est pas question de profits pour un propriétaire tiers. Cependant, la phase de démarrage des projets de logements coopératifs s'avère souvent difficile en raison du manque d'expertise en gestion de projet chez les membres. Toutefois, les services d'accompagnement de la part des groupes de ressources techniques (GRT), qui ont contribué au développement de plus de 80 000 logements depuis les années 1980 (Association des groupes de ressources techniques du Québec, s.d.). Au contraire des HLM, les coopératives de logement paient des impôts fonciers, contribuant alors à la santé fiscale de la Ville.

¹ Les données géographiques utilisées afin de produire ces calculs proviennent du fichier intitulé « Extrait géographique des unités d'évaluation foncière » publié par la Ville de Montréal en 2017. L'objectif des taux ainsi produit est donc d'illustrer l'importance des acteurs publics en tant que propriétaires à Bridge-Bonaventure plutôt que de chiffrer exactement leurs actifs fonciers.

Enfin, les logements gérés par OBNL permettent aux groupes atteints d'un besoin particulier de se trouver un ménage qui leur est adapté. Alors que les résidents sont des locataires et non des propriétaires collectifs, l'OBNL ne peut tirer profit de ses activités en raison de sa forme juridique. Ce mode de tenure aiderait donc au logement abordable des aînés, des personnes à mobilité réduite, des étudiants ou des familles monoparentales. De plus, le fait que les résidents soient simplement locataires rend plus facile la mobilité du ménage dans le cas où il y aura un besoin de quitter le secteur de Bridge-Bonaventure. Bref, tout comme les coopératives de logement, les OBNL doivent payer leurs impôts fonciers.

Innover pour mieux vivre : le premier Baugruppe du Québec

Le Baugruppe est un modèle de développement urbain allemand qui signifie « groupe de construction. » Il regroupe l'ensemble des parties prenantes directes des projets immobiliers, dont les architectes, les urbanistes, les firmes de constructions et les futurs résidents afin de pouvoir créer collaborativement des milieux de vie à l'image de leur communauté. Il s'agit donc d'une forme alternative du rôle de promoteur immobilier traditionnel. Les aspirations sociales, économiques et environnementales des résidents peuvent donc se traduire dans la forme des bâtiments, l'aménagement des espaces publics et dans les matériaux et les méthodes de construction. En termes d'échelle, le Baugruppe est un modèle très flexible, pouvant aller d'un unique immeuble à un ensemble d'îlots urbains, selon les moyens financiers des intéressés (Kristien Ring, 2016)². Bridge-Bonaventure est une excellente opportunité d'introduire cette pratique innovante au Québec. Toutefois, puisque les connaissances institutionnelles ne sont pas encore présentes sur le terrain, il faudrait privilégier un accompagnement par les GRT et inviter des experts de l'international pour former les professionnels d'ici dans le mode de développement de demain.

Une mobilité durable

Savez-vous qu'il y a plus de 200 000 ménages sans automobiles dans les secteurs centraux de Montréal ? C'est 412 000 Montréalais qui se déplacent qu'à la marche, en vélo ou en transport collectif dans leur quotidien (Autorité régionale de transport métropolitain, 2020) ! Cependant, cette clientèle massive (environ la population de Laval) n'a présentement aucun quartier sans-automobile pour représenter leur mode de vie. Le secteur Bridge-Bonaventure se doit d'être le premier au Canada. Notons qu'une station de REM est potentiellement prévue pour le secteur Bridge-Bonaventure qui offrira une mobilité d'échelle métropolitaine aux futurs résidents. De plus, la proximité au REV Peel et à la piste multifonctionnelle du canal Lachine assure la sécurité des déplacements à vélo vers le centre-ville et vers l'Ouest. Cependant, le trafic de transit sur les rues Bridge et Wellington (la Route 112) rend carrément hostiles ces rues pour les piétons et les cyclistes. Pour atteindre l'objectif d'un milieu de vie sécuritaire, il est impératif d'éliminer ce trafic de transit du réseau viaire local.

² Voir l'annexe 1 pour lire un bref sommaire de l'exemple du Baugruppe de Spreefeld ; un complexe de 64 appartements au centre-ville de Berlin, en Allemagne.

SUPERBLOCKS MODEL

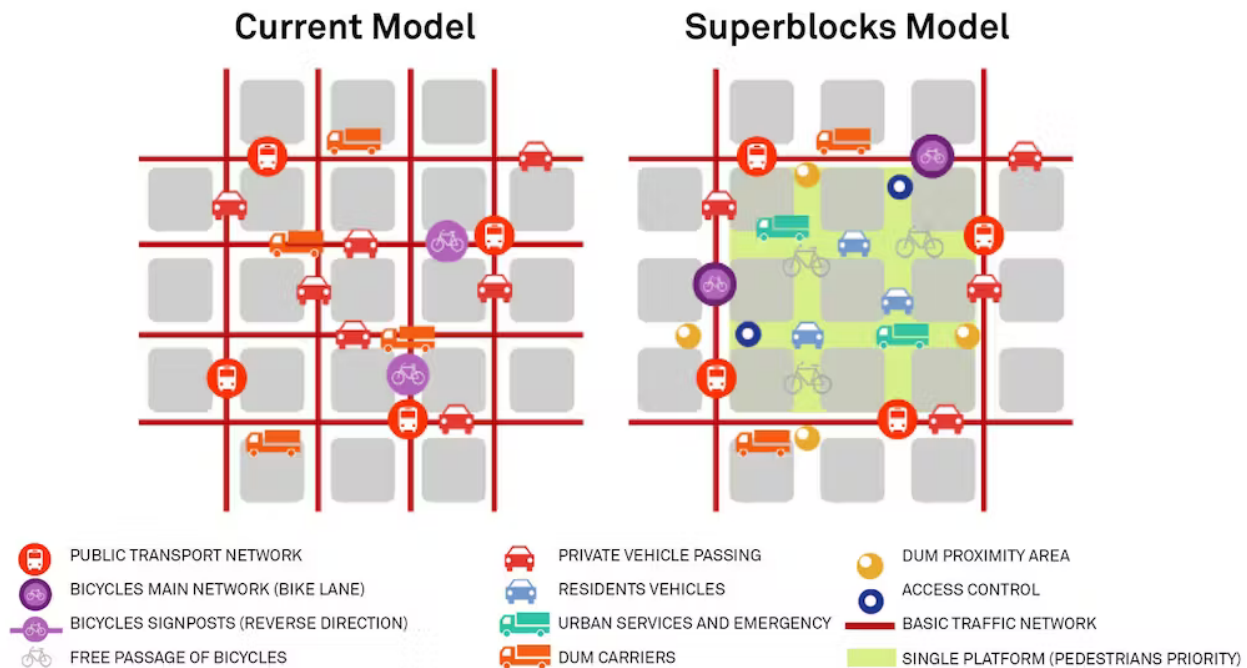


Figure 4 : Modèle du super-îlot

Le quartier sans automobiles : l'innovation à la montréalaise

Les quartiers sans automobiles, ce n'est rien de nouveau : avant l'invention du Model-T, tous les quartiers de la planète l'étaient. Toutefois, plusieurs villes ont pris le choix de revoir la motorisation de certains quartiers afin d'améliorer la qualité de vie des riverains. Y compris sont les villes de Barcelone, Bratislava et Pontevedra pour nommer quelques exemples. Bien que ces villes n'aient pas opté pour les mêmes visions du quartier sans-automobiles, Montréal devrait s'inspirer des points forts de chacune afin de livrer les meilleurs quartiers possibles aux futurs résidents de Bridge-Bonaventure. Barcelone a mis en œuvre un système de super-îlots, des regroupements de 9 îlots où les voitures ne peuvent qu'y pénétrer si leur destination s'y retrouve, et ce à 20 km/h (Patrick Love et Mark Stevenson, 2019). Certains arrondissements de Montréal, dont Rosemont-La Petite-Patrie et Le Plateau-Mont-Royal s'en inspire déjà. Les autres villes susmentionnées ont plutôt choisi de bloquer l'accès aux zones piétonnes entièrement aux automobiles. Pour le contexte de Bridge-Bonaventure, grâce aux bollards r tractibles, les véhicules d'urgences, les camions de livraisons et de déménagement, ainsi que les taxis pour personnes à mobilité réduite peuvent y pénétrer au besoin. Enfin, un pôle d'autopartage en dehors du périmètre piéton permettra aux résidents du futur quartier de pouvoir quitter la ville ou d'effectuer des déplacements où le transport collectif ou actif serait mal-adapté. Aucun stationnement ne serait donc aménagé sur son territoire. Puisque la construction de stationnement, dont notamment les stationnements souterrains, représente un c t élevé pour les projets résidentiels, leur omission permettra de réduire les c ts de construction et

les coûts de financement hypothécaire.

Le REM à Bridge-Bonaventure : un incontournable

Le REM changera Montréal. Il est donc capital qu'une station soit intégrée au secteur Bridge-Bonaventure, comme prévu dans le design urbain proposé par la Ville de Montréal dans son plan directeur de mise en valeur. Cette station sera un atout pour le développement économique local en créant un lien fixe entre Bridge-Bonaventure, le centre-ville et l'Aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau. De plus, la permanence d'une station de REM incitera un investissement privé plus important dans l'immobilier du secteur, telle que vue autour des stations de REM actuellement projetées. Enfin, la présence d'un accès au réseau de train léger permettra au secteur de réduire sa dépendance aux autobus pour assurer son accès à la mobilité durable et collective. Bref, l'intégration d'une station de REM est une des clefs majeures au succès du projet Bridge-Bonaventure.

Le REM et le REV : se déplacer, autrement

Avoir une station de REM est une excellente nouvelle si, et seulement si, elle est accessible à tous. Or, le réseau viaire local devrait être conçu de manière à faciliter les déplacements actifs et collectifs vers cette ancre. Alors que les véhicules motorisés devraient pas passer à l'intérieur des quartiers, les rues qui leur entoureront, dont les rues Bridge et Wellington, devraient être aménagées avec des voies réservées pour autobus et pour vélo. Ces autobus devront faire partie du réseau 10 minutes de la STM afin d'encourager la confiance des résidents en la fréquence et la fiabilité du service. De plus, les nouvelles pistes et voies cyclables devront se jeter dans le réseau actuel afin de faciliter la fluidité et la sécurité à vélo. Bref, si l'aménagement d'une station de REM est un incontournable pour le succès et la vitalité du secteur, les réseaux de transports secondaires le seront autant.

Le trafic de transit : un risque à la sécurité et à la tranquillité

Le site actuel du bassin Wellington est un carrefour important du trafic de transit entre la Rive-Sud, plus précisément la Ville de Saint-Lambert, et le centre-ville. Bien que ce soit acceptable dans un secteur industriel, ce transit ne peut pas coexister avec un quartier résidentiel sans compromettre la santé et la sécurité de ses résidents. Heureusement, le débit sur le pont Victoria suit une tendance de décroissance depuis 2005. Transports Québec recense même un déclin de 23 600 passage quotidien en 2019 à 9 600 en 2022, ce qui représente une baisse d'achalandage de plus de 59% (Transports Québec, 2023). Si les rues Bridge et Wellington conservent leur vocation actuelle comme voie de transit pour les automobilistes de la Rive-Sud, le projet du bassin Wellington et de Bridge-Bonaventure sera un échec. Il est donc essentiel de dévier ce trafic vers l'autoroute Bonaventure grâce à une rue périphérique, telle que la rue des Irlandais.

Un droit à la ville

La ville appartient à ceux qui y vivent. Ainsi le secteur Bridge-Bonaventure doit être conçu pour ses résidents et non pour des intérêts tiers et superflus. Dans le cadre du présent projet d'aménagement, le droit à la ville se manifeste par des services à la population dès le jour 1, par une activité économique par et pour les locaux, par des parcs et des espaces publics à l'image des résidents et des histoires locales et par une gouvernance collective de l'espace urbain.

Habiter à Bridge-Bonaventure : le chemin de l'école

Une malheureuse tendance dans les projets urbains montréalais est la relégation aux services de proximité aux phases finales d'aménagement. Les premiers efforts sont alloués aux immeubles et aux secteurs qui ont le potentiel imposable le plus élevé, soit le résidentiel. Toutefois, ces résidents ont dès leur emménagement des besoins en termes de garderies, de CPE, d'écoles, de cliniques médicales, et cetera. Dû à des échecs de planification en amont du développement de Griffintown, les résidents attendent toujours sa première école et leurs enfants doivent s'inscrire aux écoles des quartiers avoisinants ; écoles déjà surchargées (Louise Leduc, 2021). Bridge-Bonaventure se doit d'apprendre de cette erreur et de prévoir, en congrès avec le ministère de l'Éducation, l'intégration d'une école primaire et d'une école secondaire qui sera prête à être mis en fonction dès les premières phases de développement. Afin de pouvoir livrer des quartiers résidentiels complets, chaque phase devra s'assurer qu'une offre de services de proximité suffisante est prévue dans un rayon de 15 minutes de marche.

Travailler à Bridge-Bonaventure : les petites industries de demain

Le secteur Bridge-Bonaventure est né d'une vocation industrielle qui perdure encore au XXI^e siècle. Quoique les activités industrielles lourdes soient incompatibles avec des usages résidentiels, des industries légères, des studios pour artistes et des bureaux le sont parfaitement. Ces activités économiques, sources d'emplois importants, sont un potentiel de dynamisation hors pair pour le secteur et devraient être bonifiées par le projet urbain.

S'amuser à Bridge-Bonaventure : l'inclusivité radicale

Comme les services, une offre en parcs et en espaces publics devra être assurée dès les premières phases de développement. Toutefois, afin d'éviter des bris des ouvrages subséquents, ces espaces devraient privilégier un aménagement éphémère. De manière plus permanente, le secteur Bridge-Bonaventure devra miser sur le Bassin Wellington, le square Saint-Patrick, le square Tansey, le bord du fleuve et le futur parc commémoratif des Irlandais comme ancrés récréatifs. Le GAA (Gaelic Athletics Association) propose la construction d'infrastructures sportives dans l'ouest du secteur Bonaventure dans des terrains vagues près du pont Samuel-De Champlain. Nous pensons que c'est une idée intéressante qui mérite d'être explorée sérieusement, car le manque d'infrastructures sportives à travers la ville devient de plus en plus marquant, surtout dans le

Grand Sud-Ouest. Nous recommandons que le Service des grands parcs, du Mont-Royal et des sports analyse les demandes du GAA, explore comment des infrastructures sportives pourraient répondre à des besoins exprimés par des groupes sportifs et évaluent comment des terrains sportifs pourraient être implantés de façon écologique et pour maximiser le verdissement de l'ouest du secteur Bonaventure.



Figure 5 : Aménagement éphémère de la Helena Gutteridge Plaza à Vancouver

Gouverner Bridge-Bonaventure : créer une cellule de gestion

Afin de promouvoir un développement cohérent aux plans social, économique et environnemental de Bridge-Bonaventure, la Ville de Montréal devrait mettre en place une cellule de gestion permanente encadrant le développement du projet. Cette forme de gestion n'est pas sans précédent : les succès de Hafencity à Hambourg³, de la Samoa à Nantes et de Lyon Confluence à Lyon démontrent l'importance de cette approche. Pour le projet de Griffintown, la Ville, après de nombreuses années de partage de la gestion du développement entre l'arrondissement et les services de la ville-centre, a créé un bureau de projet spécifique pour Griffintown: c'était effectivement une meilleure pratique avec de meilleurs résultats. Ceci étant, ce bureau de projet n'incorpore que les services d'aménagement et transport et ce n'inclut que les acteurs de la Ville lors des discussions : il faut incorporer plus de services de la Ville (développement social et économique, habitation, Grands Parcs, etc.) ainsi que des partenaires externes qui sont nécessaires pour s'assurer de l'attention des autres paliers gouvernementaux (CIUSSS, CSSDM, ARTM, STM, Parcs Canada, Action Gardien, PME MTL du Grand-Sud-Ouest, etc.). La vision de cellule de gestion avancée par ce mémoire est holistique : touchant le logement, l'environnement, le développement social et le développement économique en plus de la gestion urbaine et de la mobilité. Les terrains à développer appartenant à la Ville de Montréal devront donc être administrés par cette cellule qui pourra ensuite tenir

³ Voir l'annexe 2 pour lire un bref sommaire de la gouvernance de Hafencity, le plus gros redéveloppement d'un centre-ville en Allemagne.

des concours afin de chercher les meilleurs projets pour chaque parcelle en fonction des besoins identifiés par les partenaires de la cellule de gestion. Cette cellule devrait aussi être dotée d'un budget de fonctionnement et d'employés à temps plein qui pourront assurer une saine gestion de manière continue sur la durée de vie du projet de Bridge-Bonaventure.

Vivre le patrimoine : mettre en valeur la mémoire de Goose Village

Le Goose Village (Village-aux-Oies ou Victoriatown) fut un quartier ouvrier au cœur de la zone ferroviaire de la Pointe-Saint-Charles d'antan. Le développement du secteur fut précipité par la demande en logement de la population immigrante irlandaise venu lors de la seconde moitié du XIXe siècle (Paul-André Linteau, 2015). Bien que le secteur ait une histoire centenaire, elle fut identifiée par le rapport Dozois en 1954 comme une des 13 zones à cibler pour la rénovation urbaine. C'est donc en 1962 que la Ville de Montréal vota l'expropriation des 305 familles pour faire place à l'autoroute Bonaventure et à l'Autostade (stade qui fut démoli vingt années plus tard, faute d'achalandage). Rendu en 1964, rien ne restait du Goose Village que ces familles appelaient leur chez-soi (Nicolas Bednarz, 2013).

Il est bien connu que plus de 6,000 personnes ont perdu la vie par la fièvre typhoïde en 1847-1848 et que des baraques improvisées pour soigner les malades ont été érigées dans le secteur autour de la rue Bridge. Lors de la construction du REM qui longe la rue Bridge, on a trouvé une douzaine de restes humaine de cette période. Il y a certaines personnes qui croient qu'on pourrait trouver encore des restes humains lors de l'excavation pour la rénovation du secteur. Il faut donc s'assurer de faire le travail archéologique qui est nécessaire avant la rénovation des sites et il faut établir un protocole pour le traitement des restes humains retrouvés dans le respect et la dignité humaine.

Le secteur de la rue Bridge était historiquement un endroit de chasse aux oies pour les personnes autochtones de la région. Le quartier était aussi comme mentionné ci-haut dans un secteur où se trouvaient les baraques   typhoïde et des tombes (fosses communes) surtout de la population immigrante irlandaise. De plus, un quartier au complet, le Goose Village ou Victoriatown, existait jusqu'à l'année 1964 quand il fut démoli par l'administration Drapeau. Tous ces éléments historiques doivent être reconnus par la toponymie (les rues, parcs, allées et incluant le nom des quartiers résidentiels) ainsi que par les installations artistiques qui vont se trouver dans le secteur. La toponymie doit être inclusive et les choix toponymiques devraient, à notre sens, suivre d'une participation directe avec des membres des communautés Kanien'keh :ka, Irlandaise et (si possible) ex-résidents du quartier Goose Village.

Recommandations

En lumière de ce qui fut avancé par ce mémoire, nous recommandons :

1. Que les gouvernements fédéraux et provinciaux transfèrent les terrains de leurs sociétés d'État vers la Ville de Montréal ;
2. Que 100% des logements construits sur les terrains cédés à Ville de Montréal soient des logements sociaux ;
3. Que les rues locales des secteurs résidentiels soient réservées aux piétons et aux cyclistes ;
4. Qu'aucun stationnement pour automobile privée ne soit permis dans le secteur résidentiel de Bridge-Bonaventure ;
5. Que la Ville participe à la mise sur pied d'une cellule de gestion de développement intégrée ;
6. Que la Ville accélère l'émission des permis des promoteurs immobiliers dans les secteurs de développement résidentiel privé ;
7. Que la densité résidentielle suive les prescriptions existantes de la Ville de Montréal, de l'agglomération de Montréal et de la CMM ;
8. Que les infrastructures, les équipements et le mobilier urbain soient avec l'accessibilité universelle comme principe fondamental ;
9. Que la portion résidentielle du site ait une composante commerciale intégrée aux rez-de-chaussée des immeubles sur les rues commerçantes ;
10. Que la vocation industrielle actuelle du site soit maintenue par des usages industriels légers, par des studios d'artistes et par des bureaux pour professionnels ;
11. Qu'un terrain soit réservé dans le futur secteur industriel léger pour la mise en place d'un hub de recherche et d'innovation ;
12. Que le trafic de transit de la rue Bridge soit dévié sur la rue des Irlandais vers l'autoroute Bonaventure ;
13. Que la Ville cherche auprès du Gouvernement du Québec les garanties de livraison de services de proximité avec échéanciers auprès des ministères concernés ;
14. Que des parcs et des places publiques soient aménagés selon un urbanisme éphémère dès les premières phases de construction en attendant leur aménagement final à la fin du cycle de projet.
15. Que l'autoroute Bonaventure soit reclassifiée comme boulevard urbain avec un maximum de 2 voies en chaque direction ;
16. Que la Ville prévoie l'intégration de terrains sportifs dans le secteur ouest de Bridge-Bonaventure avec un aménagement vert près du pont Samuel-De Champlain ;
17. Que le Parc du Monument commémoratif Irlandais soit complété en continuant le travail de la Ville avec ses groupes partenaires ;
18. Que la Ville mette en place un protocole pour le respect de décédés de l'épidémie de Typhus lors de la découverte des restes des défunts ;
19. Que le mémoire de Goose Village et que l'occupation traditionnelle du territoire par les Premières Nations soient intégrées à la vision urbaine du secteur Bridge-Bonaventure par le biais de la toponymie, des installations artistiques et par des efforts de concertation avec la nation Kanien'kehà:ka ainsi qu'avec les ex-résidents du secteur.

Références

- Association des groupes de ressources techniques du Québec. (s.d.). Qu'est-ce que les GRT? [Site internet]. Récupéré de <https://agrtq.qc.ca/lagrtq/les-grt/> (consultée le 29 mai 2023).
- Autorité régionale de transport métropolitain. (2020). Enquête origine destination 2018 - Tableaux des résultats par secteurs municipaux [Rapport]. Récupéré de https://www.artm.quebec/wp-content/uploads/2020/06/document-mobilite_EOD_2018.pdf (consultée le 30 mai 2023).
- Bednarz, Nicolas. (2013). Les quartiers disparus de Montréal : Victoriatown (Goose Village). 17 octobre 1963 [Article]. Dans Archives Montréal. Récupéré de <https://archivesdemontreal.com/2013/10/16/les-quartiers-disparus-de-montreal-victoriatown-goose-village-17-octobre-1963/> (consultée le 7 juin 2023).
- Centraide du Grand Montréal. (2023). Base de faits et indicateurs sur le logement [Rapport]. Récupéré de <https://medias.centraide.org/Docs/Base-de-faits-et-indicateurs-sur-le-logement.pdf> (consultée le 29 mai 2023).
- Gouvernement du Québec. Ministère de l'Économie, de l'Innovation et de l'Énergie (2022). Mouvement coopératif au Québec [Site internet]. Récupéré de <https://www.economie.gouv.qc.ca/bibliotheques/aperçu/mouvement-cooperatif-au-quebec> (consultée le 29 mai 2023).
- Leduc, Louise. (2021). Les familles qui rêvaient d'une école [Article]. Dans La Presse. Récupéré de <https://www.lapresse.ca/actualites/grand-montreal/2021-06-03/griffintown/les-familles-qui-revaient-d-une-ecole.php> (consultée le 5 juin 2023).
- Linteau, Paul-André. (2015). Goose Village, le Village-aux-Oies ou Victoriatown [Article]. Dans Mémoires des Montréalais. Récupéré de <https://ville.montreal.qc.ca/memoiresdesmontrealais/goose-village-le-village-aux-oies-ou-victoriatown#:~:text=Il%20est%20situé%20à%20proximité,hommage%20à%20la%20reine%20Victoria.> (consultée le 7 juin 2023).
- Love, Patrick et Stevenson, Mark. (2019). Superblocks are transforming Barcelona. They might work in Australian cities too [Article]. Récupéré de <https://theconversation.com/superblocks-are-transforming-barcelona-they-might-work-in-australian-cities-too-123354> (consultée le 5 juin 2023).
- Office municipal de l'habitation de Montréal. (2021). Rapport annuel d'activités de 2021 [Rapport]. Récupéré de https://www.omhm.qc.ca/sites/default/files/publications/Rapport_annuel_2021.pdf (consultée le 29 mai 2023).
- Office municipal de l'habitation de Montréal. (s.d.). À propos de nous [Site internet]. Récupéré de <https://www.omhm.qc.ca/fr/a-propos-de-nous> (consultée le 29 mai 2023).

- Ring, Kristien. (2016). Reinventing density: how baugruppen are pioneering the self-made city [Article]. Récupéré de <https://theconversation.com/reinventing-density-how-baugruppen-are-pioneering-the-self-made-city-66488> (consultée le 5 juin 2023).
- Société canadienne d'hypothèques et de logement. (2023). Enquête sur les logements locatifs – Canada, 2022 [Rapport]. Récupéré de https://www.cmhc-schl.gc.ca/fr/professionnels/marche-du-logement-donnees-et-recherche/donnees-sur-le-logement/tableaux-de-donnees/donnees-sur-le-marche-locatif/tableaux-de-donnees-tires-de-lenquete-sur-les-logements-locatifs?pdf_geo=91BE23C6-D3D5-4AB9-9329-14352BBF4A72&pdf_edition=FC523446-E5F2-45A2-9E2C-E08589CCA654 (consultée le 25 mai 2023).
- Statistique Canada. (2021). Recensement de la population de 2021 [Recensement]. Récupéré de <https://www12.statcan.gc.ca/census-recensement/2021/dp-pd/prof/index.cfm?Lang=F> (consultée le 29 mai 2023).
- Transports Québec. (2023). Débit de circulation [Carte interactive]. Récupéré de : https://geoegl.msp.gouv.qc.ca/igo2/aperçu-qc/?context=mtq&visiblelayers=circulation_routier (consultée le 22 mai 2023).
- Ville de Montréal. (2019). Règlement pour une métropole mixte - Résumé [Rapport]. Récupéré de https://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/page/habitation_fr/media/documents/reglement_metropole_mixte-resume_fr.pdf (consultée le 29 mai 2023).
- Ville de Montréal. (2017). Rôle d'évaluation foncière [Site internet]. Récupéré de <https://servicesenligne2.ville.montreal.qc.ca/sel/evalweb/index> (consultée le 29 mai 2023).

Médiagraphie

Figure 1 : Graphique de la variation du loyer moyen :

Imbeau, Gabriel. (2023). Tableau de la variation du loyer moyen [Graphique].

Source des données :

Société canadienne d'hypothèques et de logement. (2023). Enquête sur les logements locatifs, Québec 2022 [Chiffrier]. ;

Société canadienne d'hypothèques et de logement. (2021). Enquête sur les logements locatifs, Québec 2020 [Chiffrier]. ;

Société canadienne d'hypothèques et de logement. (2020). Enquête sur les logements locatifs, Québec 2019 [Chiffrier].

Figure 2 : Tableau de la variation du loyer moyen :

Imbeau, Gabriel. (2023). Graphique de la variation du loyer moyen [Tableau].

Source des données :

Société canadienne d'hypothèques et de logement. (2023). Enquête sur les logements locatifs, Québec 2022 [Chiffrier]. ;

Société canadienne d'hypothèques et de logement. (2021). Enquête sur les logements locatifs, Québec 2020 [Chiffrier]. ;

Société canadienne d'hypothèques et de logement. (2020). Enquête sur les logements locatifs, Québec 2019 [Chiffrier].

Figure 3 : Plan simplifié des propriétaires fonciers publics :

Imbeau, Gabriel. (2023). Plan simplifié des propriétaires fonciers publics [Carte].

Source des données :

Ville de Montréal. Service de l'évaluation foncière. (2017).

Extrait géographique des unités d'évaluation foncière [shapefile]. ;

Ministère des Ressources naturelles et des Forêts. (2023). Infolet en ligne [site internet]. ;

Ville de Montréal. Service de l'évaluation foncière. (2023). EvalWeb [site internet]. ;

ESRI. (2023). Esri Dark Gray [raster].

Figure 4 : Modèle du super-îlot :

Ajuntament de Barcelona. (2014). Superblocks Model [Diagramme]. Récupéré de https://prod-mobilitat.s3.amazonaws.com/PMU_Sintesi_Angles.pdf (consultée le 6 juin 2023).

Figure 5 : Aménagement éphémère de la Helena Gutteridge Plaza à Vancouver :

City of Vancouver. (2020). Vancouver's Helena Gutteridge Plaza, located on the North Side of City Hall [Photographie]. Récupéré de <https://dailyhive.com/vancouver/vancouver-temporary-pop-up-plaza-parklet-2020> (consultée le 6 juin 2023).

Annexe 1 : Spreefeld Baugruppe, Berlin

Extrait de Spreefeld Co-housing

Source : Contributeurs Architectuul. Traduction de l'anglais par Google Translate. (s.d.). Spreefeld Co-housing [Site internet]. Récupéré de <https://architectuul.com/architecture/spreefeld-co-housing> (consultée le 5 juin 2023).

Nom du projet : Spreefeld

Durée du projet : 2011 à 2013

Type : Résidentiel

Lieu : Berlin, Allemagne

Architectes : FAT Koehl Architekten, BAR Architekten, Silvia Carpaneto et Christian Schoningh

La conception du bâtiment consiste principalement en des systèmes de support et de construction simples qui permettent une riche variété d'options pour l'organisation de diverses utilisations. Ainsi, aucun des 64 logements ne se ressemble, même s'ils suivent tous les mêmes principes. En plus des unités conventionnelles, il y a six appartements groupés qui offrent une structure de vie commune pour des groupes de 4 à 21 personnes. Les résidents sont divers, multigénérationnels et multiculturels, ce qui a rendu le projet possible était l'aide conjointe de personnes avec et sans argent.

Les appartements sont sans barrières ; il y a une utilisation commune des buanderies, des salles d'entraînement, des chambres d'hôtes, des terrasses sur le toit et de la salle de musique et de jeunesse. Dans la construction, seuls des matériaux de construction compatibles avec l'environnement ont été utilisés et l'utilisation du bois a été raisonnablement maximisée (mur extérieur en panneaux de bois, isolation en laine de bois, balcons en bois massif). Le Passive-House-Standard produit sa propre énergie régénérative grâce à une unité de cogénération, un système géothermique et photovoltaïque. Le rez-de-chaussée est largement ouvert au public, reflétant son rapport à l'environnement urbain. Il comprend un atelier de menuiserie, une cafétéria, des studios, une garderie et un espace de co-working. Les Chambres Option sont disponibles pour les non-résidents - des espaces non attribués et inachevés pour des projets communautaires, sociaux ou culturels. Les Chambres Option maintiennent le caractère ouvert du projet à la jonction de l'habitation et du développement urbain.

Les loyers sont échelonnés et commencent à un niveau égal à celui des logements subventionnés par l'État, sans avoir reçu cette subvention. Cela a aidé de nombreux habitants de Spreefeld, qui ne pourraient autrement pas se permettre de vivre dans le centre-ville dans les conditions actuelles. Telle qu'elle a été définie et administrée dès l'origine, la participation s'est focalisée sur des préoccupations, des usages et des espaces collectifs. Les compétences sociales qui se sont développées tout au long de ce processus enrichissent et facilitent un mode de vie coopératif. Les objectifs ont été en grande partie atteints et le projet génère des revenus sous forme de valeur d'usage pour les habitants et la ville. Il produit de nouvelles idées et fait désormais partie du débat, permettant à plus de personnes d'avoir leur mot à dire que les «experts».

Annexe 2 : HafenCity, Hambourg

Extrait de HafenCity Hamburg – ein Modell für moderne Stadtentwicklung?

Source : Kr ger, Thomas. Traduit de l'allemand par Google Translate. (2009). HafenCity Hamburg – ein Modell für moderne Stadtentwicklung? [Article]. Récupéré de https://www.hcu-hamburg.de/fileadmin/documents/Professoren_und_Mitarbeiter/Projektentwicklung_-_management/Publikationen/Krueger_2009_HafenCity_Hamburg_-_ein_Modelld_monitor_RAUMPLANUNG_146.pdf (consultée le 5 juin 2023).

Gestion du développement HafenCity

Le développement de HafenCity est réalisé par une société privée appartenant à la ville de Hambourg : HafenCity Hamburg GmbH. Elle agit en tant que fiduciaire du fonds de développement, qui se compose de terrains dans la zone désormais entièrement détenue par la ville, et est responsable de la gestion globale du développement.

Organisation :

Le Conseil de Surveillance est présidé par le Sénateur des Finances, précédemment Sénateur de l'Urbanisme, la Chancellerie du Sénat du Premier Maire et les Sénateurs de l'économie, de l' cole, de l'Urbanisme et de la Culture. Cela lui confère à la fois un ancrage politique et une certaine interdépartementaux au sein du Conseil de Surveillance, ce qui garantit son indépendance. HafenCity Hamburg GmbH dispose de spécialistes des domaines concernés, de la planification et de l'industrie immobilière qui travaillent en collaboration avec les services municipaux, les bureaux de planification et d'ingénierie, les sociétés d'exécution et enfin et surtout, avec les investisseurs. Jusqu'à présent, une condition préalable au succès de l'activité de l'entreprise est sa relation de coopération avec les services municipaux. En outre, la forme juridique du secteur privé et les importants actifs fiduciaires offrent une plus grande marge d'action et de financement. Sur cette base, HafenCity Hamburg GmbH agit comme une agence à guichet unique, c'est-à-dire comme l'interlocuteur unique pour toutes les questions relatives au développement du quartier.

Sélection des investisseurs :

La sélection des investisseurs et l'attribution des terrains à HafenCity sont d'une importance fondamentale pour le développement d'un nouveau quartier. Dans le cas de l'implantation d'entreprises individuelles à Hambourg, cela se fait dans le cas de propriétés municipales principalement dans le cadre d'un soi-disant transfert. Cela signifie qu'il n'y a pas de concurrence sur les prix, mais que le bien est proposé à l'entreprise à sa valeur marchande. En règle générale, il peut élaborer son projet, organiser des concours et obtenir des agr ments dans un délai de douze mois. Ce n'est qu'à l'issue de ce processus d'aménagement et de spécification que le prix d'achat est d  ou que le bien demeure la propriété de la ville ou peut être réattribué. Cette procédure de candidature est effectuée à HafenCity pour toutes les propriétés, c'est-à-dire même lorsque des projets pour le marché - qu'il s'agisse de bureaux ou d'appartements - sont attribués. Dans de tels cas, un appel d'offres est organisé avant l'élaboration effective du projet, dans lequel la qualité du concept peut également être déterminante en plus du prix. La conception de l'attribution des terres et en particulier le processus de qualification coopérative peut aboutir au meilleur résultat possible en ce qui concerne la situation du marché respectif, l'état de développement du projet global et les exigences de qualité pour le projet individuel (cf. Dziomba 2009).