

Mémoire d'Action-Gardien, la Corporation de développement communautaire (CDC) de Pointe-Saint-Charles

Déposé à l'Office de consultation publique de Montréal — OCPM
8 juin 2023

Audiences publiques

Plan directeur de mise en valeur du secteur Bridge-Bonaventure

Projet de règlement modifiant le Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal dans le secteur Bridge-Bonaventure



Photo de la maquette de plan d'ensemble des abords du bassin Peel (Poddubniuk architecte)



Crédits :

Rédaction :

Karine Triollet, équipe de coordination
Simon Paquette, chargé de projet aménagement

Conception du plan d'ensemble, plan et esquisses : Mark Poddubiuk Architecte.

Les membres du comité Bridge-Bonaventure ont travaillé intensément depuis des années, menant de front une Opération populaire d'aménagement et la conception d'un projet collectif, des représentations politiques, la concertation avec une multitude d'acteurs, la mobilisation citoyenne !

Francis Dolan, Regroupement Information logement
Xavier Philippe-Beauchamp, Carrefour d'éducation populaire de Pointe-Saint-Charles
Margot Silvestro, Clinique communautaire de Pointe-Saint-Charles
Jocelyne Bernier, citoyenne et représentante du comité de suivi de l'Opération populaire d'aménagement (OPA) de 2004
Nathacha Alexandroff et Nicole-Sophie Viau, citoyennes membres de l'OPA et de la Société d'histoire de Pointe-Saint-Charles



Portes ouvertes – avril 2023

TABLE DES MATIÈRES

UN PROJET COLLECTIF POUR POINTE-SAINT-CHARLES	4
I. Action-Gardien, la CDC de Pointe-Saint-Charles	4
II. L'aménagement urbain au cœur de nos priorités.....	6
III. Terrains publics, terrains convoités.....	9
IV. Un projet collectif à la hauteur de nos besoins.....	11
V. Une large adhésion locale, des appuis montréalais.....	16
VI. Résumé de notre analyse du Plan directeur	18
PROPOSITIONS POUR LE PLAN DIRECTEUR.....	20
1. Logement.....	20
2. Densification et échelle humaine.....	38
3. Équipements collectifs et services de proximité.....	46
4. Emploi.....	54
5. Mobilité durable.....	66
6. Trame verte, bleue et nourricière	79
7. Patrimoine	85
8. Environnement, santé et écogentrification	88
9. Stratégie réglementaire et de mise en œuvre	93
CONCLUSION	102
ANNEXES.....	104
Annexe 1. Liste des recommandations	105
A. Recommandations sur la vision et les orientations	105
B. Recommandations sur la forme urbaine.....	110
C. Recommandations sur la stratégie de mise en œuvre.....	111
D. Recommandations sur le Règlement pour la modification au plan d'urbanisme.....	114
Annexe 2. Liste des signataires de notre déclaration d'appui	117
Annexe 3. Plan d'ensemble de l'Opération populaire d'aménagement	121

UN PROJET COLLECTIF POUR POINTE-SAINTE-CHARLES

I. Action-Gardien, la CDC de Pointe-Saint-Charles

Mission, valeurs et perspectives

La Corporation de développement communautaire (CDC) Action-Gardien est le regroupement des organismes communautaires du quartier Pointe-Saint-Charles. Depuis 1981, Action-Gardien est un espace que se sont donné les groupes pour s'informer, partager leur expérience, agir conjointement et solidairement sur les dossiers cruciaux qui influencent les conditions de vie de la population de Pointe-Saint-Charles.

Action-Gardien a pour mission l'action concertée et la mobilisation des organismes, des citoyens et des acteurs locaux autour d'enjeux sociaux, politiques, économiques et urbains. Par la mobilisation citoyenne, Action-Gardien vise à renforcer la prise en main par la population de l'amélioration de ses conditions de vie.

Toutes les interventions de la CDC s'inscrivent dans une perspective de défense des droits et de changement social. La CDC agit selon une approche globale pour l'amélioration des conditions de vie de l'ensemble de la population, mais défend particulièrement les besoins et les intérêts des populations plus marginalisées.

Membres

Héritiers d'une tradition d'entraide et de solidarité datant des premiers comités citoyens et groupes populaires qui ont milité depuis les années 60 pour la défense de leurs droits, Pointe-Saint-Charles a encore aujourd'hui un milieu communautaire tissé serré. Notre CDC regroupe aujourd'hui 26 membres.

Membres réguliers

1. Action Santé
2. Carrefour d'éducation populaire de Pointe-Saint-Charles
3. Centre africain de développement et d'entraide (CADE)
4. Centre des aînés de Pointe-Saint-Charles
5. Cité des Bâisseurs
6. Clinique communautaire de Pointe-Saint-Charles
7. Club populaire des consommateurs
8. Comité des personnes assistées sociales
9. CPE Les enfants de l'avenir
10. Comité des sans emploi de Pointe-Saint-Charles
11. Familles en action
12. Le Détour
13. Madame prend congé
14. Maison des jeunes AdoZone
15. Partageons l'espoir / Share the Warmth
16. Prévention Sud-Ouest
17. Projet Suivi Communautaire
18. Regroupement information logement (RIL)
19. Saint Columba House
20. Services juridiques communautaires de Pointe-Saint-Charles et Petite-Bourgogne
21. Société d'histoire de Pointe-Saint-Charles
22. Travail de rue / Action communautaire (TRAC)
23. Welfare Rights Committee of South-West Montreal

Membres observateurs

24. Ancre des jeunes
25. RÉSO / Carrefour jeunesse emploi
26. 7 à Nous

Action-Gardien entretient des liens étroits avec des partenaires communautaires non membres (YMCA Pointe-Saint-Charles, Loisirs et culture Sud-Ouest, Cuisine Atout, Formétal, La Maison du Partage d'Youville, La Petite Maison sur La Prairie...) ainsi qu'avec des partenaires institutionnels (Arrondissement Le Sud-Ouest, écoles, bibliothèque, Office municipal d'habitation de Montréal, Service de police de la ville de Montréal) et des partenaires économiques, dont la Société de développement commercial.

II. L'aménagement urbain au cœur de nos priorités

La concertation Action-Gardien est née à l'occasion de la mise en œuvre d'un programme de rénovation urbaine initié par la Ville de Montréal sous l'administration Drapeau-Lamarre et qui entraînait des difficultés tant pour les petits propriétaires que pour les locataires. La première intervention de la concertation fut donc de dénoncer une revitalisation qui ne prenait pas en compte la réalité de la population du quartier.

Depuis ce temps, au cœur de l'intervention des membres réunis autour d'Action-Gardien réside l'affirmation que les résident.e.s d'un quartier doivent être des acteurs de premier plan de l'aménagement urbain et de la planification de leur quartier. Ils et elles possèdent une connaissance intime et un vécu quotidien de leur milieu de vie, et sont les premiers concernés par les transformations, subissant les conséquences néfastes ou au contraire les retombées positives des projets qui s'implantent sur leur territoire.

Le contexte de transformation rapide auquel fait face le quartier depuis le début des années 2000 a amené les groupes et les citoyen.ne.s à prendre position sur le type de développement qu'ils souhaitent pour l'avenir de Pointe-Saint-Charles. Les membres d'Action-Gardien militent pour un développement du quartier qui répond aux besoins, aux intérêts et aux aspirations des résident.e., qui respecte et valorise une identité distincte du centre-ville avec son patrimoine, sa culture et ses valeurs.

Alors que les tendances lourdes du développement immobilier excluent la population la plus fragilisée, nous défendons que la revitalisation doit non seulement permettre la cohésion sociale et le maintien de la population à faible et modeste revenus dans le quartier, mais également l'amélioration de leurs conditions de vie et de santé par la création d'un milieu de vie complet, accessible, réellement inclusif et abordable.

C'est dans ces perspectives que, depuis des années, les membres d'Action-Gardien et les résident.e.s se mobilisent sur les enjeux de développement et d'aménagement du quartier. Parmi les éléments marquants des vingt dernières années :

- **L'Opération populaire d'aménagement.** Une centaine de citoyen.ne.s accompagné.e.s de personnes ressources ont élaboré en 2004 des propositions sur des enjeux de proximité : parcs, espaces verts, transport, équipements collectifs, etc. Depuis, un comité de citoyen.ne.s et d'intervenant.es communautaires œuvre à la concrétisation de ces propositions, en maintenant actif un processus avec l'Arrondissement – élu.e.s et fonctionnaires - et des allers-retours avec les résident.e.s du quartier.
- **Le développement de balises et critères pour le développement des abords du canal de Lachine,** dans la perspective de consolider l'emploi et les accès publics aux berges.
- **Les consultations et mobilisations sur de grands projets immobiliers, soit** pour obtenir davantage de contributions pour la communauté (logements sociaux, espaces verts, emploi, services...), soit pour s'opposer à des projets sans retombées suffisantes.
- **La mobilisation contre le projet de déménagement du Casino de Loto-Québec** et du Cirque du Soleil, associé à un projet de Centre de Foire international.
- **L'Opération populaire d'aménagement sur les anciens terrains du CN** qui a mené à la réalisation d'un plan d'aménagement citoyen, suivi de mobilisations d'une décennie pour

- obtenir des retombées : 25 % de logements sociaux, cession du Bâtiment 7 à la communauté, sauvegarde d'un parc, obtention d'une voie dédiée de camionnage, etc.
- **La présente opération populaire d'aménagement sur Bridge-Bonaventure**, secteur soumis à une requalification et dont l'avenir sera déterminant pour l'ensemble du quartier.

De quartier ouvrier à quartier gentrifié

Pointe-Saint-Charles est un quartier du sud-ouest de Montréal, localisé entre les berges du canal de Lachine et celles du fleuve Saint-Laurent, enclavé par des infrastructures de transport. Berceau de l'industrialisation canadienne, Pointe-Saint-Charles a longtemps été le lieu d'une intense activité économique autour du Grand-Trunk et des écluses du canal de Lachine, avant de décliner graduellement. L'ouverture de la Voie maritime du Saint-Laurent en 1959, puis la fermeture en 1968 du canal de Lachine ont entraîné la fermeture et la délocalisation d'usines, laissant le quartier aux prises avec un exode massif de la population en recherche d'emploi, une accentuation de la pauvreté, des bâtiments abandonnés et des friches contaminées.

Depuis les années 2000, le quartier est à nouveau convoité, de par sa localisation stratégique à proximité du centre-ville et avec ses nombreux terrains et bâtiments vacants ou sous-utilisés. Le vaste projet de réouverture du canal de Lachine à la navigation de plaisance et de mise en valeur des berges, lancé par la ville de Montréal et le gouvernement fédéral a donné le signal aux promoteurs. L'activité manufacturière a laissé place à un nouveau cycle économique, basé sur les investissements immobiliers.

Dans le Sud-Ouest de Montréal, les mégaprojets immobiliers se sont multipliés, sans égard pour les besoins locaux ni les impacts sur les quartiers historiques de Pointe-Saint-Charles, Saint-Henri, Petite-Bourgogne. Ils incluent, parfois, un maigre 15 % de logements sociaux, exceptionnellement 20 ou 25 %, alors même que la majorité des ménages locataires montréalais n'a pas les moyens de se payer même le plus petit des condos. Aux abords du canal de Lachine, des projets luxueux tels le Myst ou Walter sur Atwater se sont développés selon l'agenda des promoteurs immobiliers. De l'autre côté du canal à Griffintown, les grues continuent d'annoncer des milliers de condos supplémentaires.

Pendant ce temps, le cœur du quartier s'est transformé rapidement, avec une augmentation fulgurante de la valeur foncière, la transformation des plex en maisons unifamiliales ou la conversion en condominiums, les reprises de possession, la perte de logements locatifs privés, la hausse du prix des propriétés et du coût des loyers. Cette revitalisation, souvent présentée comme structurante par les pouvoirs publics, a cependant eu des effets très néfastes pour la population du quartier Pointe-Saint-Charles, entraînant une réalité croissante d'exclusion et de dépossession dans un quartier qui s'embourgeoise.

Aujourd'hui, la population est fragmentée, entre d'une part une pauvreté encore très présente et de trop nombreux ménages qui n'ont pas les moyens de couvrir leurs besoins essentiels, et de l'autre une population plus nantie. Les impacts de la gentrification se ressentent de diverses façons, au-delà du logement : modes de vie et besoins de consommation, transformation des commerces, pressions sur les services communautaires et publics, etc.

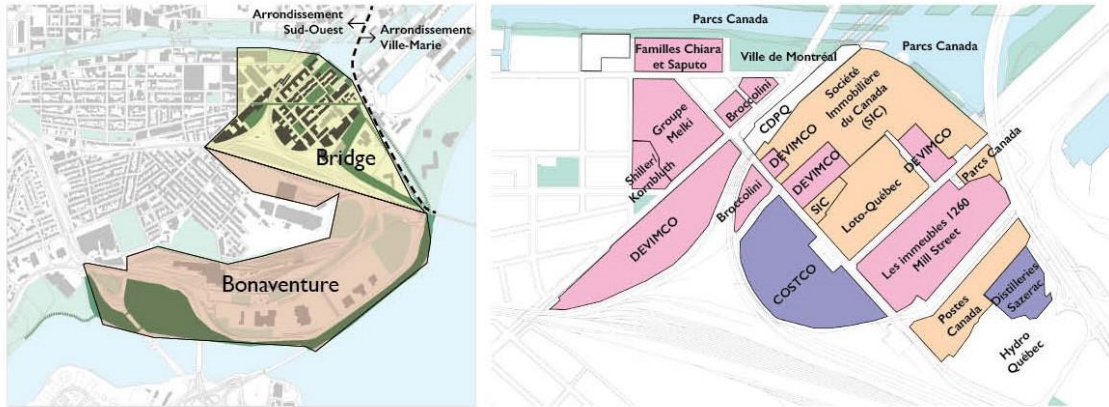
Dans ce contexte, notre communauté est confrontée à des défis majeurs : le maintien et l'accueil dans notre quartier de ménages à faible et modeste revenus et l'amélioration de leurs conditions de vie, le maintien de la cohésion sociale ainsi que l'intégration des nouvelles populations tout en contrant l'exclusion des personnes les plus fragilisées.

Quelques statistiques issues du **recensement Canada 2021, pour Pointe-Saint-Charles¹** :

- Entre 2016 et 2021, le nombre de ménages locataires a augmenté de 0,8 % alors que le nombre de ménages propriétaires a augmenté de 10,4 %.
- La population a augmenté de 1 300 personnes en 10 ans, principalement concentrée aux abords du Canal Lachine.
- 46,7 % des ménages sont composés d'une seule personne comparativement à 47,3 % dans l'Arrondissement Le Sud-Ouest et 40 % pour Montréal
- Les familles monoparentales représentent 44 % des familles avec enfants, comparativement à 28 % sur l'île de Montréal
- 46,5 % des personnes de 15 ans et + ont un diplôme de ~~grade~~ universitaire, en nette augmentation depuis 2006 (23,5 %)
- 18 % des personnes de 15 ans et + ne détiennent aucun diplôme secondaire, en nette diminution depuis 2006 (34 %)
- 43% des individus de 15 ans et + ont un revenu après impôt inférieur à 30 000 \$, tandis que 17,2 % des individus ont un revenu supérieur à 80 000 \$.
- Parmi les personnes de 65 ans et plus, 41,7 % vivent avec un faible revenu comparativement à 9,7 % pour l'île de Montréal.
- Entre 2011 et 2021 les loyers moyens sont passés de 600\$ à 900\$ dans le quartier, soit une augmentation de 50%.
- Le quartier compte 27% de condo, par rapport à 21% à Montréal
- 32% des locataires n'ayant pas de subvention au logement paient plus de 30% de leurs revenus pour se loger.

¹ Myreille Audet, réalisation en cours du Portrait statistiques du quartier de Pointe-Saint-Charles, Recensement de la population 2021 - Statistiques Canada.

III. Terrains publics, terrains convoités



Le secteur Bridge-Bonaventure tel que défini par la CDC Action-Gardien se situe dans les limites du quartier Pointe-Saint-Charles et de l'arrondissement Le Sud-Ouest; il n'inclut donc pas les trois jetées Pointe-du-Moulin, Bickerdike et la cité du Havre. Cette précision est nécessaire afin d'éviter toute confusion entre le territoire qui fait partie de notre quartier et le territoire soumis à la consultation pour le Plan directeur de la Ville. Lorsque nous ferons référence au secteur plus large incluant les 3 jetées, nous le préciserons.

Par ailleurs, pour éviter davantage de confusion, nous avons décidé d'adopter la dénomination de la Ville de Montréal et de la Société immobilière du Canada pour le « bassin Wellington » et ses abords, alors que jusqu'à présent nous utilisons la terminologie « bassin Peel ». Il se peut cependant que plusieurs mémoires d'appui à notre projet collectif parlent encore du bassin Peel. Ce quadrilatère, formé par les rues Bridge et Mill, la voie ferrée et les berges du bassin Peel inclut les terrains de la SIC et de Casiloc en plus des propriétés de Devimco. Nous préciserons lorsque nous parlerons exclusivement de la propriété de la SIC, elle aussi nommée le bassin Wellington. Notre intérêt pour le secteur de Bridge-Bonaventure ne date pas d'hier, et notamment pour les abords du bassin Wellington, majoritairement composé des propriétés publiques de la Société immobilière du Canada et de Casiloc. Le bassin Wellington n'est pas un nouveau quartier. Il est le prolongement de Pointe-Saint-Charles.

Mais nous ne sommes pas les seuls à nous y intéresser...C'est ce même site qui était visé par Loto-Québec pour déménager le casino en 2005 avec le Cirque du Soleil, ou encore par Richard Bergeron en 2012 pour son projet « Quartier Bonaventure » comportant 7000 logements. Puis, Après le redéveloppement de l'ancien site de tri postal à Griffintown, la Société immobilière du Canada a annoncé le redéveloppement à venir de ses terrains à la Pointe-du-Moulin et au bassin Wellington. Le projet de stade du Groupe Baseball Montréal porté par Stephen Bronfman en association à Devimco a fait la une de l'actualité durant plusieurs mois, avant d'être abandonné en 2022. Les abords du bassin Wellington sont aujourd'hui convoités pour des projets immobiliers luxueux avec des tours de condos jusqu'à 35 étages. Le groupe Devimco a récemment acquis plusieurs terrains bordant les terrains publics, et a développé une Vision Bridge-Bonaventure pour l'ensemble du secteur avec un consortium de promoteurs incluant MACH, Broccolini et COPRIM.

En plus de ses friches urbaines vouées à une requalification, le secteur est soumis à des projets de reconfiguration avec la transformation de l'autoroute Bonaventure en boulevard urbain et l'arrivée du projet du Réseau express métropolitain (REM) avec, éventuellement, une station directement dans le quartier.

Loin des grands projets immobiliers déconnectés de la réalité et qui accentuent la gentrification de nos quartiers, les organismes communautaires de Pointe-Saint-Charles regroupés autour d'Action-Gardien ont développé une tout autre vision de développement! La requalification de Bridge-Bonaventure doit se faire en misant sur ses acquis, en mettant en valeur son patrimoine, en corrigeant des erreurs du passé pour éliminer le transit et accéder enfin au Fleuve. Nous affirmons que le développement doit permettre d'agir véritablement sur la crise du logement et la crise climatique, et que les terrains publics ne doivent sous aucun prétexte être cédés à des promoteurs immobiliers privés, mais être réservés pour répondre aux besoins de la population locale et montréalaise.



Vue aérienne – Prolongement de la rue du Centre.

IV. Un projet collectif à la hauteur de nos besoins

L'Opération populaire d'aménagement (OPA) de 2019

« L'objectif d'une OPA est de donner la parole aux résident.es pour construire une vision collective et des propositions concrètes d'aménagement, connectées aux besoins et aux rêves de la communauté et partagées le plus largement possible. »

Plus d'une centaine de personnes ont participé à l'OPA sur Bridge-Bonaventure en mai 2019. Wn amont, les participant.e.s se sont approprié le secteur via des visites guidées et assemblées thématiques. Puis, le temps d'une fin de semaine, six équipes, composées de résident.e.s avec le soutien de travailleurs communautaires et d'étudiant.e.s, se sont rassemblées autour de cartes et d'une maquette pour échanger leurs idées, en débattre, et concevoir ensemble des propositions pour l'avenir du secteur.

En rassemblant les idées fortes des six équipes, un plan d'ensemble a ensuite été réalisé, présentant notre vision et illustrant comment concrétiser les balises et les orientations incontournables de la communauté. C'est autour de ce projet collectif que nous nous sommes ensuite mobilisés pour le défendre auprès des pouvoirs publics.

L'ensemble de la démarche de l'OPA a été réalisé en collaboration avec le Service aux collectivités de l'UQAM, et particulièrement les deux professeurs Mark Poddubiuk (design de l'environnement) et Michel Rochefort (urbanisme), que nous remercions infiniment.

Loin des mégaprojets immobiliers, les équipes ont toutes imaginé un milieu de vie inclusif et à échelle humaine, avec logement communautaire, espaces collectifs, verdissement et jardinage urbain, transport actif, services et équipements publics qui font défaut dans le quartier. La mise en valeur du patrimoine, le renforcement de la vocation d'emploi et de la production artisanale, l'élimination de la circulation de transit pour accéder au pont Victoria et l'accès aux berges à partir du quartier habité étaient de toutes les propositions. C'est de cet exercice qu'est né la magnifique idée du prolongement de la rue du Centre.





Mobilisation, représentations, concertation

Pour faire entendre et prendre en compte la parole citoyenne, nous conjuguons développement de propositions concrètes, représentation, concertation, et mobilisation citoyenne. Depuis l'OPA, nous avons participé activement à de multiples démarches de représentation et concertation.

- 2019 - Participation aux consultations de l'OCPM sur les grandes orientations de développement
- 2020-2023
 - Participation à la Table de concertation portée par la Ville de Montréal
 - Ateliers thématiques élargis
 - Rencontres pour guider-alimenter la Ville dans l'élaboration du plan directeur de la Ville.
 - Rencontres bilatérales avec les fonctionnaires de la Ville et de l'Arrondissement
 - Représentation auprès des élu.e.s de la Ville, du fédéral et du provincial
 - Participation aux consultations préliminaires de la Société immobilière du Canada
 - Rencontres bilatérales
 - Démarche de consultation en vue de l'OCPM

Dans toutes ces démarches et processus itératifs, nous avons pu constater de la part de la Ville et différents acteurs une grande écoute et considération des préoccupations citoyennes et communautaires. Plusieurs de nos propositions ont d'ailleurs été intégrées dans la proposition de plan directeur. Il n'en reste pas moins que l'arrivée à la table de concertation des promoteurs immobiliers privés a cristallisé dans les discussions des visions opposées de développement.

La mobilisation citoyenne a toujours fait partie de l'ADN des membres de notre CDC. Plusieurs actions collectives ont été réalisées ces dernières années pour promouvoir notre vision, renforcer l'adhésion locale, et forcer le débat public sur le rôle des promoteurs dans le développement urbain. Parmi elles, citons :

- Des actions d'appropriation citoyenne et de visibilité
 - Marches et rassemblement au bassin Wellington
 - Affichage quartier (fenêtres, poteaux, balcons)
 - Distributions de journaux dans les boîtes aux lettres
 - Assemblées publiques
 - Portes-ouvertes et kiosques dans les lieux publics
- Des revendications électorales
 - Assemblées
 - Manifestation montréalaise avec le FRAPRU lors d'assemblées électorales fédérales
 - Tournées des bureaux des candidats lors des élections municipales
- Une opération porte à porte pour récolter des pétitions en faveur de notre projet
 - Rassemblement à l'Hôtel de ville pour intervenir au conseil et déposer la pétition.
- Des lettres ouvertes d'opinion dans les journaux.



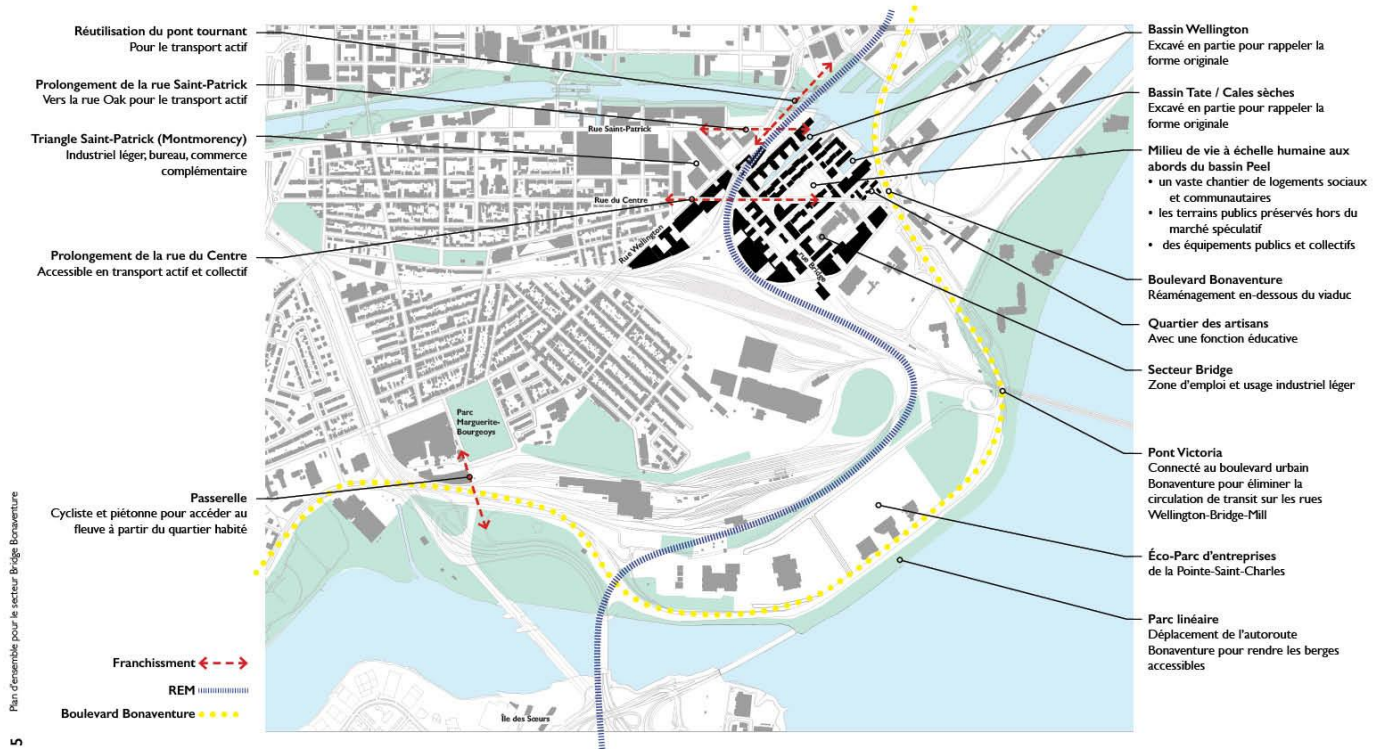
Mobilisation citoyenne printemps 2021

Plan d'ensemble du projet collectif 2023

Notre projet issu de l'OPA de 2019 est évolutif. Il a continué de cheminer afin de tenir compte des nouvelles informations et réflexions depuis les consultations publiques de 2019 et les exercices de concertation ultérieurs. Toujours avec la même vision d'ensemble, notre projet s'est précisé. Nous avons densifié notre proposition tout en restant à échelle humaine, étendu le milieu de vie au-delà du seul bassin Wellington, précisé l'emplacement d'équipements collectifs, intégré une éventuelle station de REM et pris en compte le déménagement annoncé de Ray-Mont Logistiques. Cette version 2.0 de notre projet collectif a obtenu une large adhésion de la population lors de portes ouvertes de validations et d'une tournée des membres tenues en avril 2023.

Notre projet collectif, déposé en annexe, fait partie intégrante de notre proposition. Nous vous présentons ici la vision d'ensemble, et vous invitons à aller lire l'ensemble du document déposé à la commission, qui présente de façon plus détaillées les diverses thématiques liées au développement du secteur. Nous ferons référence à plusieurs de ces propositions dans les sections suivantes de ce mémoire.

Vision d'ensemble du secteur Bridge-Bonaventure

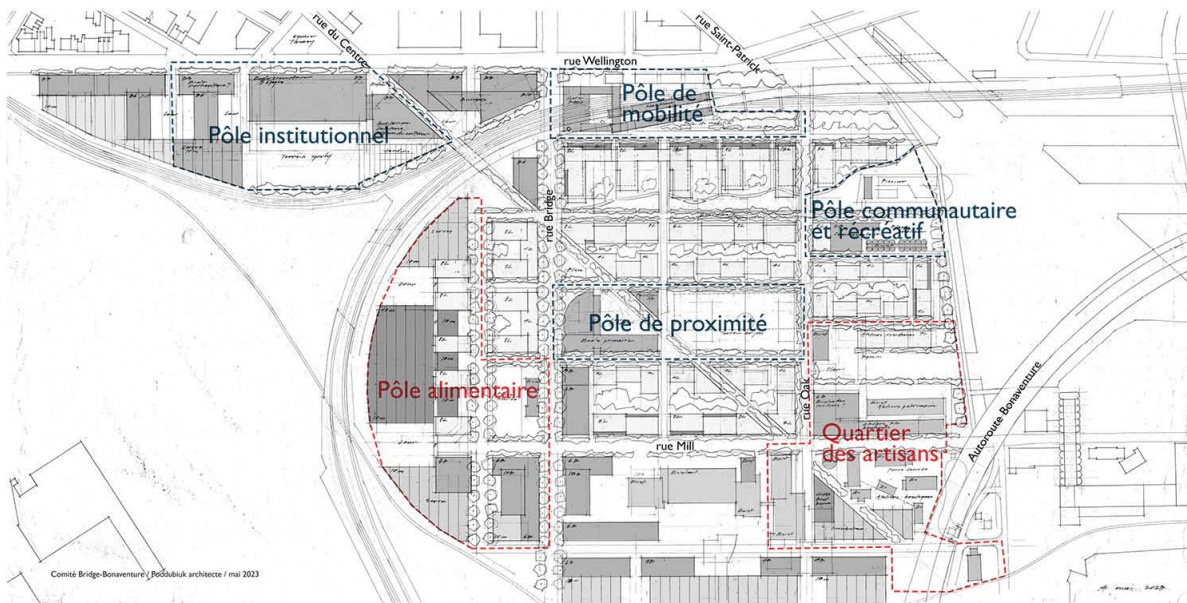


Vision d'ensemble des abords du Bassin Wellington



Plan d'ensemble pour le secteur Bridge-Bonaventure
7

Pôles d'activités



Plan d'ensemble pour le secteur Bridge-Bonaventure
8

V. Une large adhésion locale, des appuis montréalais

Avec notre projet collectif, nous visons à susciter l'adhésion la plus large possible à notre vision dans la communauté de Pointe-Saint-Charles. Nous pouvons dire mission accomplie !

Le point fort de la mobilisation en 2022 a été l'Opération porte-à-porte afin de faire signer une pétition adressée aux trois paliers de gouvernement pour préserver le caractère public des terrains du bassin Peel, y développer un vaste chantier de logements sociaux et un milieu de vie à échelle humaine. Durant plusieurs mois, des bénévoles du quartier et des membres de groupes sont allés à la rencontre des gens du quartier, en frappant aux portes et en tenant des kiosques. Grâce à ces efforts collectifs, nous avons rencontré plus de 3000 habitant.e.s du quartier, noué des liens forts entre voisins-voisines et engagé des conversations extrêmement pertinentes sur l'avenir du quartier. L'opération porte-à-porte a été très visible dans le quartier, avec nos affiches sur les poteaux et de nombreuses fenêtres ainsi que sur les balcons et devantures d'organismes. La pétition, signée par 3000 personnes en faveur de notre projet collectif demandait aux trois paliers de gouvernement de se concerter pour conserver le site du bassin Wellington en dehors du marché spéculatif. Plus de 80 % des personnes rencontrées lors du porte-à-porte mené en 2022 ont signé notre pétition. Les 3 000 signatures récoltées témoignent de l'adhésion massive à la vision et aux propositions portées par notre concertation et de la détermination toujours aussi vive de la population du quartier à s'approprier l'avenir de l'est de son territoire. La population du quartier ne veut pas un sur-développement avec des condos exigus et luxueux dans des tours en hauteur au bassin Wellington, mais bien un développement à échelle humaine en réponse à ses besoins de logements et d'équipements publics et collectifs. Griffintown, plus jamais était sur toute les lèvres !

Cette pétition a été déposée aux élus municipaux lors du conseil de décembre 2022, et déposée en mode virtuel à nos députés fédéraux et provinciaux ce printemps.



Kiosque au métro et au
Carrefour d'éducation
populaire - Automne 2022

Des appuis montréalais

Les choix qui seront faits par la Ville de Montréal auront des impacts majeurs sur notre communauté et seront également déterminants pour la métropole, concernant la réponse à la crise du logement, l'urbanisme inclusif, la résilience climatique... À la suite d'une campagne d'appui ces dernières semaines, une centaine d'organismes, regroupements, chercheur.es, personnalités publiques, citoyen.nes engagé.es ont signé notre déclaration d'appui.

Il s'agit d'un message fort à la Ville de Montréal : nos préoccupations locales sur l'avenir de Bridge-Bonaventure ont un large écho auprès d'urbanistes, historiens, architectes, groupes logements, élu.e.s et ex-élu.e.s, artistes, qui ont décidé d'appuyer notre projet collectif et les éléments fondamentaux de notre vision.

Précisons que les signataires ont appuyé notre projet collectif et le texte de la déclaration suivante. Le contenu de notre mémoire, tant les argumentaires et que les recommandations appartiennent aux membres de la CDC Action-Gardien.

Déclaration d'appui à la vision et au projet collectif d'Action-Gardien

« Je/Nous, soussignés, appuie/appuyons la vision et les propositions de la CDC Action-Gardien concernant le réaménagement aux abords du bassin Wellington et du reste du secteur Bridge-Bonaventure, pour un milieu de vie à échelle humaine en réponse aux besoins locaux et montréalais.

Plus spécifiquement, je/nous appuie/appuyons la vision et les propositions suivantes :

- Préserver les terrains de propriété fédérale et provinciale hors de la spéculation immobilière ;
- Réaliser un vaste chantier de logements sociaux et communautaires sur les terrains publics ;
- Planifier en amont des équipements publics et collectifs pour les besoins du futur milieu de vie et des quartiers avoisinants ;
- Protéger les entreprises et emplois existants et développer la production industrielle légère, alimentaire et artisanale ;
- Prioriser les transports actifs et collectifs et les connexions inter-quartiers ;
- Mettre en valeur le riche patrimoine industriel et immatériel du secteur ;
- Créer des territoires résilients face à la crise climatique ;
- Limiter le nombre de voies sur le futur boulevard urbain Bonaventure et éliminer la circulation de transit automobile par un accès direct avec le pont Victoria ;
- Créer une bande riveraine pleinement appropriée par la population le long du fleuve Saint-Laurent, reliée à Verdun et au Vieux-Montréal. »

Consultez l'annexe 2 pour voir la liste des signataires.

VI. Résumé de notre analyse du Plan directeur

D'entrée de jeu, nous tenons à souligner la qualité du plan directeur, qui propose une vision, de nombreuses balises et conditions au redéveloppement du secteur. Il est le reflet d'années d'exercices de consultations, concertation, échanges bilatéraux et travail itératif. Nous pouvons témoigner du sérieux et de la rigueur avec lequel a été mené ce travail, et ce dans un contexte d'intérêts et visions divergentes voire opposés autour de la table de concertation, notamment sur les enjeux de densité, le mode de développement urbain, le logement social.

Nous adhérons à de nombreux éléments inclus dans le plan directeur. Certains ont été imaginés lors de notre opération populaire d'aménagement, comme le prolongement de la rue du Centre, d'autres ont inspiré notre projet collectif. De manière générale, nous saluons les orientations en faveur de la consolidation de l'emploi, de la protection du patrimoine, du verdissement, de l'accès aux berges, de la priorité au transport actif et collectif.

Cependant, nous sommes grandement préoccupés et inquiets par le grand absent de ce plan directeur : la réponse à la crise du logement, la place du logement social et l'avenir des terrains publics fédéraux et provinciaux. Même si la Ville de Montréal ne dispose pas de tous les leviers ni de la maîtrise foncière, se contenter de la cible du Règlement pour une métropole mixte (RMM) sur des terrains publics est tout simplement inacceptable dans le contexte actuel de crise du logement. On ne peut pas abandonner nos derniers terrains publics à la logique de la financiarisation et de la spéculation et autoriser des projets déconnectés des besoins locaux et montréalais qui vont augmenter la gentrification et la pression sur les loyers des quartiers environnants. Le plan directeur annonce timidement une intention de collaborer avec la Société immobilière du Canada pour augmenter les cibles de logement social. Nous attendons de la Ville un leadership beaucoup plus fort et que le plan directeur affirme clairement l'intention de trouver des solutions, avec les paliers fédéraux et provinciaux, pour réaliser un vaste chantier de logements sociaux et hors marché. À défaut, autant laisser l'ensemble du secteur en emploi, espaces verts et récréotourisme.

Nous saluons la résistance de la Ville à l'appel à l'hyperdensification verticale proposée par les promoteurs, et sa proposition d'un développement majoritairement entre 7 et 25 mètres (4 à 8 étages). Nous questionnons tout de même la définition de l'échelle humaine, avec des pointes de hauteurs à 65 mètres (20 étages), et ce d'autant plus que le plan d'urbanisme permet cette hauteur sur une grande partie du bassin Wellington, sans autre protection réglementaire. Nous proposons 40 mètres (12 étages) maximum, à certains endroits spécifiques, soit la hauteur maximale dans notre quartier, avec comme point de repère l'édifice du Nordelec,

Un point fort du plan directeur est l'ajout de connexions avec le quartier habité, avec le prolongement de la rue du Centre, la passerelle du parc Marguerite-Bourgeoys vers le fleuve Saint-Laurent, ou encore le pont tournant pour traverser le Canal de Lachine. Nous partageons la vision d'un milieu de vie qui mise sur le transport actif et collectif et réduit la place de l'auto. Mais nous considérons qu'il y a encore de gros efforts à faire pour apaiser la circulation automobile sur les rues Bridge, Mill et Wellington, et limiter le transit dans notre quartier en révisant les accès entre le pont Victoria et l'axe Bonaventure.

Concernant l'emploi, nous saluons la consolidation des activités existantes, la protection de la zone d'emploi du triangle Nord Pointe-Saint-Charles et la création du quartier des artisans. Nous restons cependant sur notre faim sur les mesures qui permettront de sécuriser durablement les entreprises agroalimentaire et portuaires en place. Également, nous comprenons mal pourquoi la Ville n'a pas profité de la modification au plan d'urbanisme pour sécuriser une affectation emploi au nord de la rue Saint-Patrick sur les berges du canal de Lachine, pourtant inclus dans le triangle Nord Pointe-Saint-Charles.

Nous considérons que l'ajout d'un tissu résidentiel pour le quartier Pointe-Saint-Charles devrait se limiter au bassin Wellington et à une partie du site de Costco, et que le site de Ray-Mont Logistics pourrait accueillir une école secondaire et une maison de la culture facilement accessibles de Pointe-Saint-Charles et des quartiers environnants. Toujours concernant les équipements publics et collectifs, une grande erreur de Griffintown a été l'absence de planification en amont des infrastructures collectives, dont les parcs et les écoles. Il faudra, avant toute autorisation de développer, que les équipements et services soient précisés et que les sites soient sécurisés.

Nous souscrivons aux orientations et visions présentées pour la protection du patrimoine, la trame verte et bleue et l'environnement, avec quelques nuances que nous préciserons, portant notamment sur l'application concrète et effective de certaines intentions. Nous soulignons également l'incompatibilité entre des projets immobiliers en hauteur et luxueux et la création de milieux de vie résilients dans un contexte de crise climatique.

Enfin, la stratégie de mise en œuvre proposée soulève d'importantes préoccupations quant à la transcription réglementaire et l'application effective des balises et conditions énoncées. Nous comprenons bien, et partageons, la nécessité de trouver l'équilibre entre encadrement et flexibilité d'un aussi vaste et complexe territoire, et de ne pas créer de « carcans rigides » rendant toute possibilité de modification impossible sans processus longs et énergivores. Mais nous nous méfions de ce qui est flou, reporté à plus tard, qui relève de décisions politiques ou administratives et de négociations, sans plus de balises contraignantes, d'autant plus que le projet se réalisera sur de nombreuses années et que le secteur fait l'objet de fortes pressions immobilières. Il nous apparaît donc essentiel de sécuriser dès maintenant certains éléments de vision et de fixer des conditions à l'autorisation du résidentiel. Pour cela, nous proposons de renforcer substantiellement le Plan d'urbanisme afin d'y inclure des balises et conditions encadrant le développement du secteur ainsi que les sous-secteurs devant faire l'objet de plans d'ensemble, et de clarifier les outils règlementaires pour les futurs projets.

Pour ces raisons, nous proposons des bonifications au plan directeur et des modifications substantielles au Règlement modifiant le Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal tel que présenté actuellement.

PROPOSITIONS POUR LE PLAN DIRECTEUR

Dans cette section, nous allons, pour chaque thématique, présenter notre argumentaire et analyse plus détaillées du plan directeur, puis détailler nos recommandations pour la vision, les orientations et les balises, la mise en œuvre. Nous finirons par une section dédiée à nos recommandations pour la stratégie règlementaire. L'ensemble des recommandations seront ensuite réunies en annexes, et présentées dans l'ordre du Plan directeurs (et non plus en thématiques).

1. Logement

La réponse à la crise du logement, la grande absente du plan directeur

« On note, au premier chef, le contraste entre la place négligeable faite à l'abordabilité du logement dans le Projet de ville, et le fait que celle-ci constitue la principale préoccupation des citoyens, organismes et experts rencontrés dans le cadre de cette consultation. »

Nous aurions pu reprendre à notre compte cette recommandation de l'OCPM dans le cadre des consultations publiques sur le Projet de Ville, qui jette les bases pour le prochain Plan d'urbanisme et de mobilité (PUM), et l'appliquer intégralement au Plan directeur de Bridge-Bonaventure².

La Ville a déployé dans le Plan directeur une vision forte pour l'environnement, le maintien de l'emploi, le verdissement, le patrimoine, la mobilité. Mais pour l'habitation, une grande question demeure : un milieu de vie au service de quels ménages montréalais ? En réponse à quels besoins ? L'habitation est abordée par le biais de l'insertion de la mixité dans un secteur prioritairement en emploi et traitée à travers la forme urbaine, soit les conditions d'introduction de l'usage résidentiel et la cohabitation avec les entreprises et les infrastructures de transport, Pourtant, on parle de 7 600 unités, minimum. À ce point, ce n'est plus un usage complémentaire, c'est un usage en soi. Nous comprenons et appuyons la nécessité de ne pas autoriser d'emblée l'habitation, de poser des conditions de protection de l'emploi, et d'établir des bases pour la négociation d'un changement d'usage en échange de contributions au développement. Mais l'usage résidentiel n'est pas accessoire dans ce développement, dans un contexte de crise du logement et de gros intérêts immobiliers en jeu. Le document ne fait aucune mention de l'enjeu de la transformation des quartiers centraux, de l'avenir des terrains publics, de la gentrification et des impacts sur les populations plus vulnérables des quartiers du Sud-Ouest et de Montréal. Il mentionne timidement la crise du logement en introduction, mais l'abordabilité de l'habitation ne fait l'objet d'aucune orientation ni balise, au-delà de l'application du Règlement pour une métropole mixte.

L'introduction de l'usage résidentiel est au cœur de la controverse dans le redéveloppement de Bridge-Bonaventure avec deux visions opposées de développement, celle portée par la communauté de Pointe-Saint-Charles et celle promue par les promoteurs immobiliers. Alors que les arguments de notre CDC s'inscrivent dans la perspective du droit au logement et de la

² Office de consultation publique de Montréal (2023). Réflexion 2050 – Rapport de consultation publique, p.23.

promotion de quartiers à échelle humaine, les promoteurs ont comme objectif premier de satisfaire les attentes de rendements financiers de leurs actionnaires.

Nous reconnaissons les nombreux efforts de la Ville pour calmer les appétits pour l'hyperdensification verticale, mais la Ville doit aller plus loin. Même sans disposer de tous les leviers, la Ville a des choix à faire pour orienter le développement. Dans un contexte de gentrification et de financiarisation du logement, la réponse de la Ville dans le Plan directeur manque cruellement d'ambition et de leadership pour interpeler les autres paliers de gouvernement et n'attaque pas de front un mode de développement pourtant à la source de l'actuelle crise du logement.

Les terrains publics, une opportunité à ne manquer sous aucun prétexte.

Depuis l'OPA de 2019, nous avons ouvert la porte à la résidentialisation des abords du bassin Wellington. Nous proposons d'implanter un milieu de vie résidentiel accessible et à échelle humaine, d'environ 2000 logements, avec un vaste chantier de logements à but non lucratif sur les terrains publics et des équipements collectifs et services de proximité, le tout en réponse aux nombreux besoins de la population de Pointe-Saint-Charles, des quartiers avoisinants et, plus largement, de Montréal.

Quatre principes guident notre conception de ce milieu de vie résidentiel :

- Développer sur les terrains publics un vaste chantier de logements sociaux et hors marché, pour répondre à une diversité de besoins de ménages du quartier et montréalais.
- Exiger sur les terrains privés un minimum de 40 % de logements hors marché, sur site.
- Préserver les terrains publics hors du marché spéculatif de façon pérenne, par le biais d'une fiducie ou d'une emphytéose
- Développer un milieu de vie à échelle humaine

Cependant, ce positionnement n'est pas une carte blanche à la résidentialisation. La création d'un tel milieu de vie suppose que les terrains fédéraux et provinciaux du secteur ne soient pas vendus à des investisseurs et promoteurs immobiliers. En deçà d'un seuil ambitieux de logement social et hors marché, un développement résidentiel sur les terrains publics du bassin Wellington et ses abords serait tout simplement inacceptable. Si la Ville se limite à l'application du Règlement pour une métropole mixte tout en permettant une prolifération de condos issu de la financiarisation du logement dans notre quartier, cela aurait comme effet de gentrifier encore davantage notre quartier. Nous serions alors obligés d'être contre l'insertion d'un usage résidentiel aux abords du bassin Wellington.

Mais nous croyons fermement qu'il est possible, avec l'implication de tous les paliers de gouvernement, de profiter de cette opportunité unique – l'une des dernières dans les quartiers centraux montréalais – de la présence de terrains fédéraux et provinciaux pour concevoir un projet exemplaire et novateur qui servira dans le futur de modèle pour une réponse innovante à la crise du logement.

D'immenses besoins en logement social et hors marché

Le comité logement du quartier, le RIL, tient une liste de ménages de Pointe-Saint-Charles en attente d'un logement en coopérative ou OBNL. **Le nombre de requérants a atteint 1 100**

ménages, alors qu'il était d'environ 800 il y a un an et demi. Parmi ces ménages, on trouve des personnes seules, des personnes âgées, des familles nombreuses, des mères monoparentales, des personnes immigrantes nouvellement arrivées, des ménages pauvres de petit et modeste revenu. Signe de l'intensification de la crise du logement, plus d'une trentaine de nouveaux ménages participent à l'atelier d'inscription à la liste du Projet-Saint-Charles à chaque mois. 80% des requérant.e.s ont moins de 30 000\$ de revenus. C'est un rythme auquel la cadence actuelle de développement de logements sociaux et communautaires ne peut pas s'ajuster. Il est crucial de prévoir les futurs développements en conséquence des besoins du quartier, exprimés, entre autre, par la participation des ménages mal-logés au Projet-Saint-Charles.

Pointe-Saint-Charles, comme les anciens quartiers ouvriers du Sud-Ouest, subit de plein fouet la gentrification et n'échappe pas aux grandes tendances montréalaises et des quartiers centraux : effritement du parc locatif privé abordable, hausses faramineuses des loyers et du coût des propriétés, absence de mise en chantier d'unités locatives privées réellement abordables, manque d'investissements publics pour des nouvelles unités de logements sociaux, surabondance de condominiums majoritairement de petite taille, rénovictions, perte de logements locatifs convertis ou utilisés pour des locations touristiques.

Entre 2011 et 2021, les loyers moyens sont passés de 600\$ à 900\$ dans Pointe-Saint-Charles, soit une augmentation de 50%. Cependant, cette donnée qui regroupe l'ensemble des loyers est peu pertinente pour documenter la situation de ménages actuellement en recherche de logement. Tout un défi de trouver un 4 ½ ou un 5 ½ pour moins de 1800 \$ actuellement...

Le loyer moyen des logements disponibles pour la location dans le Sud-Ouest a été estimé à **1 572 \$** à partir des données de la Société canadienne d'hypothèques et de logement (SCHL) et des projections du Regroupement des comités logement et associations de locataires du Québec (RCLALQ)³.

Quelques données supplémentaires de la SCHL⁴ pour mesurer l'ampleur de la crise du logement à Montréal:

- Le loyer moyen des 4 ½ ayant accueilli de nouveaux locataires en 2022 est 1235 \$ par mois (soit 28% plus cher que le loyer moyen de ceux dont les locataires sont restés les mêmes (963 \$))
- L'augmentation du loyer moyen en 2022, pour les appartements de 2 chambres, a été la plus forte en 20 ans (+5,4 %). Par ailleurs, elle était de 14,5 % pour les logements ayant accueilli de nouveaux locataires et de 3,5 % pour ceux où les locataires étaient restés les mêmes.
- Les taux d'inoccupation étaient de seulement 1 % pour les appartements considérés abordables pour les 40 % des ménages locataires les moins fortunés (revenu de moins de 43 000 \$). Quant aux appartements qui étaient abordables pour les ménages gagnant entre 63 000 et 97 000 \$ par année, leur taux d'inoccupation était plutôt de 5,4 %.

³ Journal Métro. [Le logement moyen dans le Sud-Ouest ressemble à ceci](#). – mai 2023

⁴ SCHL – [Rapport sur le marché locatif](#) – janvier 2023.

Et la situation n'est pas près de se résorber : selon des données de Desjardins et de la Société canadienne d'hypothèques et de logement (SCHL), la hausse du loyer moyen dans le Grand Montréal s'élèvera à 10% cette année et pourrait atteindre 30% d'ici trois ans⁵.

Ces coûts forcent les gens à dépenser des sommes qu'ils ne peuvent pas utiliser pour se nourrir ou vivre adéquatement, c'est-à-dire au-delà de seuil des 30% de leur budget. Selon les données du recensement de 2021, parmi les ménages de Pointe-Saint-Charles qui n'ont pas de subvention, 32% dépensent plus de 30% de leur budget pour le logement. La situation est critique : 71 % des personnes à faible revenu du Grand Montréal occupent un logement inabordable, c'est-à-dire trop cher pour leurs moyens en monopolisant plus de 30 % de leur revenu (Signes vitaux du Grand Montréal).

Cela a également des répercussions sur la qualité du logement : 4,8% des ménages de Pointe-Saint-Charles vivent dans un logement de taille non adéquate, selon le recensement de 2021 (8,6% à travers la ville) (Statistique Canada). De même, 11,7% des logements du quartier requièrent des réparations majeures (8,6% à travers la ville) (Statistique Canada).

Ainsi, pour une part grandissante des ménages locataires montréalais, se payer le plus petit des condos, même dit abordable, est hors d'atteinte. Et l'accès au marché locatif privé est de plus en plus difficile, en premier lieu pour les familles nombreuses, les personnes immigrantes et réfugiées, les personnes marginalisées et stigmatisées. Mais aujourd'hui, le logement social et hors marché ne loge pas seulement les plus pauvres, il est devenu le dernier rempart pour des ménages à modeste et moyen revenu pour rester ou s'installer dans leur quartier.

Pourtant, il y a seulement 63 740 logements sociaux et communautaires sur le territoire de l'agglomération de Montréal, ce qui ne représente que 11,6% du parc de logements locatifs, alors qu'à Vienne, la capitale de l'Autriche, plus de 45 % des logements locatifs sont des logements sociaux hors-marché appartenant à des sociétés municipales, coopératives et ou organismes à but non lucratif.

Selon le recensement de 2021, il y a sur **l'île de Montréal**, 976 966 logements privés, dont 910 359 logements privés occupés par un «occupant habituel». C'est sur ce nombre de logements occupés que se calcule la tenure.

* Logements occupés par un propriétaire: 360 125, soit 39,6% (dont 192 985 en copropriété soit 53,6% des propriétés et 21,2% de l'ensemble des logements occupés).

* Logements occupés par un locataire: 550 240, soit 60,4%

* Logements sociaux et communautaires⁶ : 63 740,

soit 11,6% des logements locatifs

et 7% du total des logements occupés

⁵ Journal Métro - [La hausse des loyers pourrait atteindre 30% d'ici trois ans](#) - 5 juin 2023-

⁶ <https://montreal.ca/articles/repartition-des-logements-sociaux-et-communautaires-17858>

La crise du logement réellement abordable : densifier oui, mais pour qui ?

Il est couramment affirmé par des promoteurs, instituts et chercheurs que, pour répondre à la crise du logement dans un contexte de taux d'inoccupation très bas, il faut accélérer la construction résidentielle privée. « C'est la sclérose de l'offre de marché qui propulse les prix et engendre, ultimement, les besoins en logement social. (...). Toute nouvelle construction, même sans logement social, a un effet salutaire sur l'abordabilité, laissant moins de ménages pour faire pression sur le marché⁷. » Cette récente affirmation dans un article de La Presse de Mario Polese, professeur à l'Institut national de la recherche scientifique, résume bien cette pensée.

Nous affirmons le contraire : **le mode de développement imposé par les promoteurs immobiliers dans le Sud-Ouest de Montréal et les quartiers centraux est en grande partie responsable de la crise du logement et du départ des familles en banlieue**. Malgré le discours de rétention des familles et de résilience climatique, on retient surtout du développement de Griffintown le prix exorbitant des unités unifamiliales, la multiplication des condos de petite taille, le déficit d'infrastructures publiques et collectives, la rareté du locatif abordable et la croissance des locations à court terme sur les plateformes comme Airbnb. Ainsi, ce développement contribue à la hausse généralisée de la valeur des immeubles et des loyers et exacerbe la gentrification dans les quartiers environnants.

Une récente étude de la SCHL a analysé qu'environ le tiers des logements à Griffintown appartiennent à des investisseurs⁸, c'est-à-dire des personnes qui n'utilisent pas leurs copropriétés comme résidence principale, mais plutôt à des fins spéculatives, notamment pour des locations à court terme sur des plateformes comme Airbnb. Quand on met de l'avant l'idée que la construction de logements est l'élément central pouvant répondre à la crise du logement qui s'abat sur Montréal, **encore faut-il que les logements soient réellement habités par des ménages montréalais**. Or **de nombreux logements sont plutôt détournés de leur fonction première** – loger la population montréalaise à la recherche d'un logement – pour des raisons économiques et spéculatives.

L'étude nous indique également que, durant la pandémie, de tous les quartiers de la ville de Montréal, c'est au cœur de Griffintown que l'on observe la plus forte progression de vente résidentielle pour des départs en banlieue (+141 % de variation dans la vente de propriété). D'ailleurs, la vaste majorité des nouveaux acquéreurs en banlieue habitaient préalablement dans une copropriété sur l'île de Montréal, signe que ces unités ne répondent pas aux besoins des ménages et tout particulièrement des ménages familiaux.

Nous sommes pleinement d'accord avec l'objectif de densifier la ville et d'augmenter l'offre de logement, mais à échelle humaine, avec des logements locatifs réellement accessibles et des milieux de vie de qualité. Tant que l'offre de logements relèvera quasi-exclusivement de la logique spéculative par des promoteurs et investisseurs en recherche constante de profit, alors la spirale infernale de la crise du logement abordable va perdurer et s'amplifier. Il faut construire des logements hors du marché, à l'abri de la spéculation.

⁷ <https://www.lapresse.ca/debats/opinions/2023-05-24/la-prochaine-crise-du-logement.php>

⁸ SCHL (2022). [Effets de la pandémie sur le marché de l'habitation de Montréal](#). Page consultée le 5 octobre 2022.

Le marché des petits condos luxueux n'est pas en crise. Ce sont les logements peu dispendieux et de taille adéquate qui font cruellement défaut.

La clé pour répondre à la crise du logement reste la construction de logements publics, sociaux et abordables hors-marché. Mais le faible pourcentage de logements sociaux inclus dans les grands projets immobiliers ne permet clairement pas de répondre aux besoins. Pire, selon un bilan produit par la Ville de Montréal⁹, depuis l'entrée en vigueur du Règlement pour une métropole mixte, la quasi-totalité des promoteurs a choisi de payer la compensation en argent plutôt que de construire du logement social sur site. En résumé, sur 123 ententes conclues, 118 ont opté pour une contribution financière, tandis que 5 ont prévu une cession d'immeuble (terrain ou bâtiment clé en main), pour un total de 328 logements. Ainsi, 93,8% des promoteurs ont fait le choix d'une contribution financière...

Mainmise des promoteurs sur le développement urbain et financiarisation

De concert avec le comité logement de notre quartier, le RIL, nous avons à maintes reprises dénoncé la mainmise des promoteurs sur notre ville et nos quartiers, par exemple dans cette lettre ouverte parue dans La Presse et le Devoir en avril 2022¹⁰ :

« L'aménagement est une responsabilité publique qui doit se définir avec et pour celles et ceux qui y vivent, s'y déplacent, y travaillent au quotidien. En aucun cas, les promoteurs ne peuvent prétendre représenter les intérêts de la population. (...) Dans le contexte de spéculation et de financiarisation du marché de l'habitation, et avec le manque de leviers des pouvoirs publics, la Ville dépend des promoteurs et de leurs capitaux pour le développement urbain. Elle leur en délègue des pans entiers de réalisation, tout en négociant des retombées en échange de zonages et usages permissifs.

Faut-il vraiment rappeler ici que les promoteurs raisonnent d'abord et avant tout en termes de rentabilité financière ? Les projets résidentiels de grande densité sont concentrés dans les mains d'un petit nombre de promoteurs immobiliers, qui disposent d'importants capitaux grâce aux fonds d'investissement. **L'objectif premier de leurs tours en hauteur n'est pas d'assurer à tous et à toutes un toit sur la tête**, ni de répondre aux besoins cruciaux et urgents de la population, ni de penser la ville à échelle humaine. C'est d'atteindre des rendements les plus enviables possible pour les investisseurs de leurs sociétés en commandite. (...). L'enjeu est de taille : celui de la capacité des Montréalaises et des Montréalais à se loger ! Nous dénonçons depuis longtemps que le logement n'est plus un droit, mais bien une marchandise. Il est devenu source d'accumulation et de spéculation financière pour les banques et les investisseurs. »

Les recherches sur les impacts effarants de la financiarisation du logement se multiplient à l'échelle des grandes métropoles du Canada, et les groupes de défense du droit au logement sont loin d'être les seuls qui sonnent l'alarme.

⁹ Ville de Montréal. [Métropole mixte : les retombées à ce jour](#) [En ligne]. Page consultée le 2 juin 2023

¹⁰ Karine Triollet et Francis Dolan - [La mainmise du privé sur le développement urbain](#), Lettre d'opinion, La Presse, 19 avril 2022.

Dans un rapport sur la financiarisation paru en 2022 à l'attention du Bureau du défenseur fédéral du logement qui se trouve à la Commission canadienne des droits de la personne¹¹, la financiarisation est décrite comme « le rôle croissant des sociétés financières – telles que les sociétés de capital-investissement, les fonds de pension et les sociétés de placement immobilier (SRI) – dans le marché du logement. Ces entreprises achètent, exploitent et construisent des logements comme stratégie d'investissement, dans le but de maximiser les rendements pour les actionnaires ». L'introduction se lit comme suit : « **Le Canada vit une crise perpétuelle du logement abordable**, avec des locataires accablés par les coûts, de nouveaux acheteurs endettés et une inégalité croissante fondée sur la propriété des biens. Ces questions sont liées à la financiarisation du logement, dans laquelle les prêts hypothécaires, les maisons, les appartements et les logements sont traités comme des actifs destinés à l'investissement financier. Selon un rapport des Nations Unies, **la financiarisation du logement constitue un obstacle pour garantir le droit à un logement convenable à l'échelle mondiale. Le gouvernement canadien a l'obligation de s'attaquer à ce problème.** »

Le Collectif de Recherche et d'Action sur l'Habitat (CRACH) a publié plusieurs études sur la financiarisation. Voici un extrait d'article¹² publié dans le Devoir qui résume les enjeux :

« L'une des principales sources du nouveau pouvoir de la finance dans le domaine de l'habitation réside dans le marché hypothécaire. Au cours des quinze dernières années, deux programmes du gouvernement fédéral ont permis aux institutions financières de transformer leurs créances hypothécaires en titres financiers (de les « titriser ») et de les revendre à profit sur les marchés financiers. Ces produits sont très prisés parce qu'ils ne comportent aucun risque. (...). Un autre effet possible de la financiarisation dans le développement résidentiel pourrait bien être la transformation des entreprises de promotion immobilière. La plupart des projets résidentiels de forte et moyenne densité sont aujourd'hui le fait d'un petit nombre de promoteurs professionnels qui démontrent des capacités de mobilisation d'un fort capital auprès de nouveaux acteurs financiers, les fonds d'investissement, pour qui le développement résidentiel est devenu une niche de rentabilité. Il s'ensuit un nouveau réseau de collaborations entre ces fonds et les plus importants promoteurs immobiliers de Montréal. Celles-ci ont récemment donné naissance à des projets importants de copropriétés dans plusieurs quartiers centraux de la ville. »

Ainsi, depuis une vingtaine d'année, le marché du logement est pris d'assaut par des entreprises financières qui investissent des sommes colossales dans des achats d'immeubles locatifs ou dans de grands projets de construction résidentielle. Dans le Sud-Ouest et au centre-ville de Montréal, les fonds d'investissement se sont associés à des promoteurs immobiliers bien établis, tels que Devimco, Prével et Mondeu, qui maximisent le nombre de logements de grande valeur sur un même terrain pour répondre plus adéquatement aux exigences de rendements des fonds

¹¹ August, M. 2022. [La financiarisation du logement au Canada : Un rapport de synthèse pour le bureau du défenseur fédéral du logement](#). Le Bureau du défenseur fédéral du logement.

¹² Louis Gaudreau, Marc-André Houle, Hélène Bélanger et Ted Rutland, 2018. [Le droit au logement fragilisé par la financiarisation](#). Le Devoir.

d'investissements. Dans une étude publiée en 2021¹³, les auteurs du CRACH nous apprennent que dans le Sud-Ouest et Ville-Marie, 46,6 % des 22 133 unités construites entre 2000 et 2015 ont été financées par un fonds d'investissement. Et, considérant l'accroissement de cette logique d'investissement, la proportion est certainement plus élevée aujourd'hui. Ainsi, comme le résumait les auteurs, quelques promoteurs ont le pouvoir de transformation de la Ville. Par ailleurs, près de 90 % de toute la construction résidentielle neuve pendant la période analysée est constituée de logements en copropriété, au détriment des logements locatifs.

Parmi les grands projets dans Ville-Marie, citons des projets hyper luxueux comme Maestria (Devimco) dans le Quartier des spectacles ou encore le Square Children's (Devimco et High Rise Montreal). Dans les deux cas, aucune inclusion sur site de logement social. Le cas du Square Children's est tristement médiatisé pour la poursuite qui oppose les promoteurs à la Ville de Montréal. Quant à la population, elle est privée des logements sociaux ...

Parmi les investisseurs des sociétés en commandites et conglomérats, on retrouve des fonds de retraites, dont le Fonds solidarité FTQ et Fondation CSN. Ainsi, l'épargne des travailleurs et travailleuses fructifie au détriment de l'abordabilité des logements, en contradiction avec la perspective du syndicalisme de lutter pour l'amélioration des conditions de vie et la justice sociale. Dans cet article du Devoir¹⁴, on apprend que le Fonds de solidarité FTQ consacre seulement 15 % de ses investissements dans le milieu de l'immobilier à des projets de logements sociaux et abordables. « Les 85 % qu'ils investissent dans le logement privé, avec de gros joueurs comme Devimco, c'est leur action de pyromane dans le marché immobilier montréalais. Et leurs 15 % d'investissements dans le logement social, c'est leur action de pompier » dénonce dans cet article la chercheuse à l'IRIS Marie-Sophie Banville.

Du côté de la financiarisation des immeubles locatifs, la situation est également catastrophique. Selon une étude empirique menée par Cloé St-Hilaire¹⁵ qui chiffre précisément la part de marché des conglomérats financiers dans le parc locatif d'une grande ville, on apprend que « le parc locatif montréalais est beaucoup plus financiarisé que ce qui était communément admis. Près de 12% de toutes les unités locatives du parc de logement montréalais appartiennent à un conglomérat financier (fonds de placement immobilier, fonds de pension, etc.) et cette proportion grimpe à 32% dans l'arrondissement Ville-Marie et à 18% dans le Plateau-Mont-Royal. ». Pour assurer les rendements des actionnaires, les conglomérats multiplient les actions prédatrices : augmentations de loyers abusives, évictions, réductions de services, intimidation...

La défenseuse fédérale du logement a émis, dans son rapport 50 recommandations pour contrer la financiarisation. Parmi les recommandations adressées aux trois paliers, on retrouve sans surprise des mesures visant à protéger le parc de logements sociaux existants : augmenter le parc de logements hors-marché avec des programmes d'acquisition et l'utilisation des terrains publics, contrer la perte de logements locatifs par des mesures anti-démolition et anti-conversion et contrôler les loyers. Le rapport insiste aussi sur l'importance de concentrer les investissements

¹³ Gaudreau Louis, Fauveaud Gabriel et Houle Marc-André, 2021. [L'action des promoteurs immobiliers dans le processus de gentrification du Sud-Ouest de Montréal](#). Recherches sociographiques. La gentrification de 1970 à nos jours. Volume 62, numéro 1, janvier-avril 2021, p. 121-147

¹⁴ Le Devoir, 15 mai 2023. [À qui revient le financement du logement social au Québec ?](#)

¹⁵ Cloé St-Hilaire, Mikael Brunila et David Wachsmuth. 2023. [High Rises and Housing Stress. A Spatial Big Data Analysis of Rental Housing Financialization](#).

publics dans le logement hors marché et abordable à perpétuité. On y retrouve aussi des mesures moins présentes dans le débat public, pour encadrer les marchés financiers, dont :

- Limiter et empêcher la propriété des logements par des sociétés financières
- Enlever les avantages et incitatifs fiscaux pour des sociétés financières qui impliquent des déplacements de personnes
- Interdire aux fonds de pension publics d'accorder des prêts privés pour faciliter l'acquisition de logements par des exploitants financiers

Nous appuyons et faisons nôtres toutes ces recommandations. Ces mesures résorberaient drastiquement la crise du logement et permettraient d'amoindrir l'intensité de crises semblables dans l'avenir. Le problème est qu'en contexte de rareté de l'offre, les propriétaires et promoteurs immobiliers en profitent pour agrandir les marges de profits, que ce soit lors de la vente ou lors de location. Et les logements abordables perdus redeviennent rarement abordables. Ça a un effet d'entraînement. La financiarisation du logement accroît cet effet néfaste d'emballement par la grande capacité d'agir et les hautes cibles de rendement des groupes financiers.

À Montréal, nous en sommes encore au balbutiement de la financiarisation. À Toronto ou Vancouver, elle en est à un stade beaucoup plus avancé, et des études documentent qu'elle a surtout démarré dans la requalification de friches industrielles, avec des constructions à hausse densité. Allons-nous laisser la financiarisation gagner du terrain, malgré les ravages dans d'autres grandes métropoles et maintenant chez nous ?

Accélérer pour mieux financiariser les terrains publics du Bassin Wellington ?

Si nous avons pris la peine de détailler les enjeux liés à la financiarisation du logement, c'est parce que les terrains du secteur Bridge-Bonaventure seront soumis à cette même logique de développement, encore plus indécente sur des terrains publics ou parapublics, si les pouvoirs publics n'interviennent pas fermement.

Lorsque la Ville a annoncé son intention de redévelopper le secteur, les terrains provinciaux et fédéraux étaient entourés par de petits terrains appartenant à divers propriétaires, dont certains de longue date. Nous avons appelé, en vain, la Ville à geler les transactions immobilières durant les exercices de planification pour éviter les poussées spéculatives et l'influence induite des promoteurs sur l'élaboration des visions et projets d'aménagement. En 2020 et 2021, le promoteur Devimco s'est porté acquéreur de plusieurs terrains. Ce faisant, à titre de propriétaire, Devimco est arrivé à la table de concertation de la Ville accompagné d'un autre promoteur, COPRIM, et de l'Institut de développement urbain (IDU).

La société en commandite (SEC) propriétaire de ces terrains s'appelle Devimco-Fonds de Terrain – Fonds#1 S.E.C. Elle se compose de la Société en commandite Devimco Immobilier (elle-même composée d'actionnaires et d'une autre SEC), du Fonds immobilier de Solidarité FTQ, et de Fondation CSN. Ce type de structure permet, avec les investissements actuels -et ceux colossaux à venir- d'acquérir les terrains et surtout de pouvoir convoiter le développement de la majeure partie des unités qui seront construites sur le bassin Wellington et la Pointe-du-Moulin.

La Vision Bridge-Bonaventure développée par le consortium de promoteur immobilier ne s'arrête pas à leur propriété, mais s'étend sur les terrains publics. Elle prévoit, selon la mise à jour publiée

par communiqué de presse le 6 juin 2023¹⁶, 9 500 logements sur la Pointe-du-Moulin, au bassin Wellington, sur le site de Transport Ray-Mont et dans le triangle Nord Pointe-Saint-Charles. Donc sans compter les développements prévus par la Ville à la Cité-du-Havre. Le consortium propose « d'augmenter les hauteurs à 80 mètres, avec certaines pointes positionnées stratégiquement allant jusqu'à 120 mètres, pour le triangle nord de la Pointe-Saint-Charles, les berges du Canal, les abords du bassin Wellington et la Pointe-du-Moulin. » 120 mètres, c'est 40 étages...et c'est plus haut que le sommet de l'enseigne Five Roses, qui n'atteint « que » les 78 mètres ! (PDMV, p.85). Même si la Ville résiste à cette très forte densité verticale, vu le mode de financement des municipalités, elle recherche tout de même un certaine densité, ne serait-ce que pour les revenus générés. D'ailleurs, les promoteurs justifient cette densification, nommée intelligente, par les taxes générées qui permettront d'assurer la viabilité des équipements. Pour la Ville comme pour la SIC, les capitaux privés sont plus qu'attirants alors que la requalification nécessitera de gros investissements pour les infrastructures, la décontamination, les espaces verts et publics, etc. Les propositions de la Ville et de la SIC incluent toutes les deux un partenariat très étroit avec ce monde financiarisé.

Sans surprise, le consortium demande à la Ville d'alléger et accélérer les processus d'approbation règlementaires « afin d'être en mesure de mettre en œuvre leur vision dans les meilleurs délais, compte tenu de l'urgence d'agir sur la crise du logement et des changements climatiques. ». Bref, ils veulent du plein droit...

La place du logement dans le plan directeur

Voici notre analyse plus détaillée de la place du logement dans le plan directeur, qui nous amène à **recommander à la Ville d'en faire une orientation en soi, pour y intégrer des objectifs et balises claires en lien avec l'abordabilité et l'accessibilité du logement.**

- Le contexte de pénurie de logements abordables est nommé parmi les **enjeux de développement** (page 24) « *De plus, la pénurie de logements abordables est de plus en plus criante, en particulier dans les quartiers centraux. La construction de logements abordables pérennes interpelle l'ensemble des paliers gouvernementaux, ainsi que les promoteurs immobiliers. L'introduction de l'habitation dans ce secteur doit contribuer à la création de ce type de logements tout en répondant aux besoins d'une diversité de ménages, y compris des familles avec enfants.* »
- Il n'est fait aucune mention parmi les principaux enjeux de l'opportunité des terrains publics ni de l'enjeu de spéculation foncière. Il est simplement nommé que l'absence de maîtrise foncière nécessitera la contribution des gouvernements et différents propriétaires fonciers, en parlant de cession de rues, de travaux et d'infrastructure, mais sans référence au logement.

¹⁶ Communiqué de presse- [Le Consortium Vision Bridge-Bonaventure dévoile la mise à jour de sa vision de développement de ce secteur.](#) 6 juin 2023

- **L'énoncé de vision** (page 28) ne fait aucunement référence à la crise du logement. La seule mention est « *Des milieux de vie, inclusifs et sains, sont par ailleurs implantés dans certains sous-secteurs grâce à des mesures d'atténuation et de contrôle des nuisances et à l'amélioration des liens vers les quartiers avoisinants, contribuant ainsi à la richesse du secteur d'emplois, notamment en assurant la viabilité de services et commerces de proximité et en offrant des logements abordables, de tailles variées.* »
- Toutes les balises liées au logement dans la **grande orientation 1** (objectif 3) sont indiquées en termes de mixité de milieu de vie et de conditions à l'introduction de l'habitation : compatibilité avec les infrastructures de transport et les industries, accès à des services et commerces, mobilité, etc. **Mais il n'y a aucun objectif lié à l'accessibilité au logement, à la réponse à la crise du logement, aux ménages visés selon les besoins, ni à l'utilisation des terrains publics pour favoriser le développement de logements sociaux et abordables à but non lucratif.** Le seul élément nommé comme objectif spécifiquement lié au logement social est le point 3.10 visant à favoriser la cession d'immeubles plutôt que la contribution financière (RMM). Un encadré présente le Chantier Montréal abordable, mais sans le lier explicitement à un objectif.
- **L'hypothèse d'aménagement** parle de 7600 logements, mais nulle part la répartition n'est présentée dans le document. À l'oral, nous avons obtenu les informations suivantes : 4000 pour le bassin Wellington et le triangle Nord de Pointe Saint-Charles, 2600 pour la Cité du Havre, 1000 pour la Pointe du Moulin. Nulle part non plus nous n'avons d'indications sur à quels ménages devraient s'adresser ces logements, ni sur quelle analyse des besoins se base cette hypothèse.
- Il faut attendre la section de la **stratégie de mise en œuvre** pour détailler quels sont les sous-secteurs d'habitation prévus, avec des conditions gagnantes. À noter, aucune de ces conditions ne porte sur l'abordabilité du logement. Et c'est seulement à la lecture du **plan d'action** que l'on en apprend un peu plus sur les cibles visées.
 - À la Cité du Havre, la Ville propose dans son plan d'action un partenariat avec la SIC pour un projet dont la composante résidentielle (soit 2600 unités) serait entièrement abordable.
 - Au bassin Wellington, la Ville propose d'établir un partenariat avec la SIC visant un dépassement des exigences du RRM.
 - Dans les deux cas, nous n'avons aucune indication sur les cibles de logement abordable à atteindre pour le 20% de logement abordable par le privé et/ou par des OBNL à but non lucratif.

Réitérons que nous comprenons l'emphase mise sur l'emploi pour le protéger. Mais cela ne peut excuser l'absence de prise de position plus forte pour affirmer l'intention, advenant les conditions réunies pour la diversification des usages, que les logements répondent aux besoins impérieux et urgents des Montréalais.e.s.

État des discussions sur le logement social et hors marché sur les terrains publics

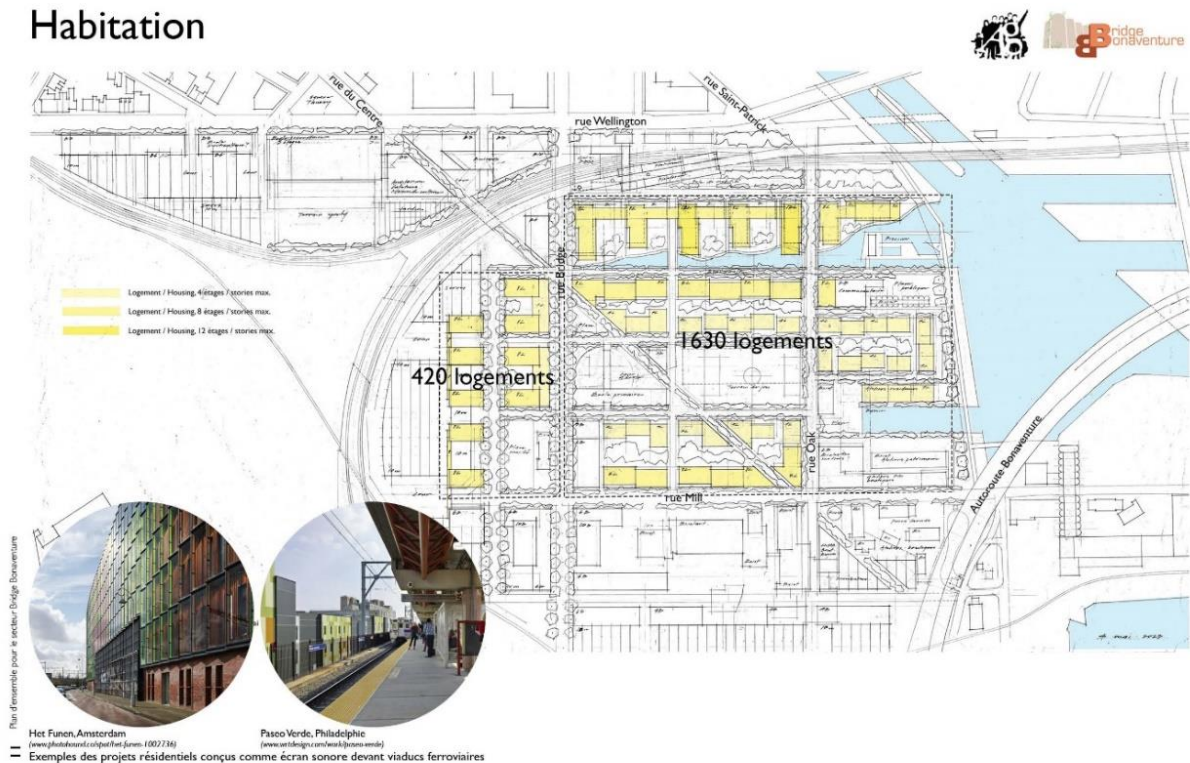
Pour résumer l'état des discussions actuelles :

La proposition d'Action-Gardien est de créer 100 % de logements hors marché sur les terrains publics et 40% sur les terrains privés.

- Les terrains publics sont une propriété collective qu'on ne veut pas privatiser. Le 100% hors marché peut inclure une grande diversité de logements et accueillir une grande diversité de ménages, dans une perspective de mixité sociale : Coop, OBNL, logements publics (SHDM), logements locatifs abordables pérennes...
- Pour les terrains privés, nous demandons d'atteindre une part minimum de 40 % de logements sociaux et abordables hors marché, et de garantir la cession d'immeubles plutôt que la contribution financière.

Notre proposition est de 2050 logements, dont 1630 sur le bassin Wellington et 420 sur le site de Costco. Ce chiffre est basé sur une superficie de terrains de 12,92 hectares, une densité nette d'approximativement 230 unités/ha, un coefficient de 3,3 et le CES est approximativement de 64%. Sur ce total, 1305 logements sont situés sur les terrains de la SIC et Casiloc, tandis que 745 logements sont sur des terrains privés (325 au bassin Wellington et 420 sur le site de Costco.). Ceci est bien évidemment une illustration de la vision de l'OPA, et peut évoluer dans le temps, dans le respect de la vision citoyenne.

Habitation



La position de la Ville est celle d'appliquer le Règlement pour une métropole mixte sur les 4000 logements prévus au bassin Wellington, en favorisant les cessions d'immeubles plutôt que les contributions financières. Cela signifie donc 20% en logement social, et un nombre indéterminé des 20% de logements abordables porté par des OBNL à but non lucratif, le reste étant développé par le privé - donc de façon non pérenne. La Ville propose aussi d'établir un partenariat avec la SIC visant un dépassement des exigences du RRM. Nous sommes plus que perplexes sur les stratégies que la Ville de Montréal compte mettre en œuvre pour « favoriser la cession d'immeuble versus la contribution financière ». Nous comprenons que cela ne sera pas un enjeu sur les terrains de la Société immobilière du Canada, qui va sécuriser des sites pour le logement social et hors marché. Cependant, sur les terrains privés, comment la Ville compte-elle s'y prendre alors que, depuis l'adoption du RRM, la grande majorité des promoteurs optent pour des compensations financières ?

Également, sans prendre position publiquement sur l'avenir des terrains fédéraux, la Ville a posé un geste qui exprime sa volonté d'exercer un contrôle sur la planification du secteur, en émettant un droit de préemption sur la quasi-totalité de la propriété fédérale, afin de garantir que le futur développement inclura des parcs, des services publics... et des logements sociaux ? Ce levier, limité par sa capacité financière, reste un rapport de force précieux pour la Ville.

La Société immobilière du Canada chemine actuellement vers une densification proche de celle du consortium de promoteurs. Leur proposition de pointes de hauteurs à environ 90 mètres est basée sur une cible d'unités à atteindre pour viabiliser le site, qui nécessite des investissements majeurs. Même si plus de densité signifie plus de logements sociaux, cette densité n'est pas plus acceptable à nos yeux que celle déployée par le consortium Vision Bridge-Bonaventure, malgré toutes les autres propositions fort intéressantes du reste du projet envisagé par la SIC. Rappelons que la Société immobilière du Canada (SIC), achète les terrains excédentaires par le biais du processus d'aliénation des biens immobiliers du gouvernement fédéral. Elle a un objectif de rentabiliser ces terrains excédentaires, tout en mettant en valeur ses propriétés via des projets répondant à des objectifs sociaux, environnementaux, économiques, patrimoniaux et communautaires.

Au-delà cette densité que nous contestons, la SIC a déjà nommé son intention de dépasser la cible du RRM, avec 45 à 50 % des unités développées hors marché sur le bassin Wellington. C'est déjà là une base de discussion plus intéressante que l'application du RRM. Cette avancée est certainement due à la reconnaissance de la crise du logement abordable par le gouvernement du Canada. En effet, selon son mandat, bien que la SIC doit « s'efforcer de maximiser la viabilité commerciale des propriétés dont elle fait l'acquisition, elle doit *également tenir compte de facteurs stratégiques pertinents du gouvernement du Canada* ». Mais pourquoi ne pas aller plus loin pour du 100 % social et abordable, minimalement comme à la Cité du Havre en rejoignant l'objectif de l'Initiative des terrains fédéraux¹⁷ ? Comment justifier ce triple standard : 1) 100% abordable sur le terrain de la Cité du Havre qui sera prochainement acquis par la SIC, 2) un dépassement de la cible du RMM sur le bassin Wellington, et 3) aucune indication de cible autre que le RRM sur le site de la Pointe-du-moulin ? Nous anticipons la réponse : pour rentabiliser les investissements. Quant aux promoteurs, le consortium annonce vouloir dépasser les 20 % de logement social, abordable, et familial du RRM. L'expérience nous permet d'en douter fortement.

¹⁷ [Site internet – SCHL – Page de l'initiative des terrains fédéraux.](#)

Vers une fiducie ou une emphytéose. Des discussions entourant la propriété et la gouvernance ont été entamées avec la Société immobilière du Canada et divers acteurs, dont la Ville. À cette étape-ci, nous ne pouvons pas aller plus loin dans le cadre de ce mémoire, si ce n'est d'indiquer que, si la formule reste à identifier; nous proposons nous aussi un véhicule, que ce soit une fiducie d'utilité sociale ou autre forme de propriété pour protéger les terrains et les bâtiments contre la spéculation, et ce de façon perpétuelle. La Ville devrait d'ailleurs indiquer à son plan d'action son intention de s'impliquer dans un comité de travail avec la SIC et les acteurs locaux.

Casiloc - Nous n'avons aucune information sur les perspectives du gouvernement provincial pour l'avenir du site appartenant à Casiloc, si ce n'est que pour le moment, leur intention de poursuivre leurs activités actuelles sur le site. Advenant un changement de posture, ces terrains devront rester dans le giron public, pour de l'habitation ou des services institutionnels. Il y a de quoi être inquiet quand on sait que Casiloc s'est déjà départi d'une partie de ses terrains au profit de Devimco.

Dans le contexte actuel de crise de logement et de désinvestissement, nous adhérons à l'idée qu'il faut penser « en dehors de la boîte », innover, trouver des solutions concertées, développer des partenariats. Plusieurs exemples prouvent actuellement à quel point les organismes de développement de logement social et abordable hors marché débordent de créativité pour sortir des sentiers battus. Et nous en sommes ! Nous sommes prêts à mettre l'épaule à la roue pour contribuer à cette réflexion. Mais la base doit être là :

- Au-delà de notre créativité, cela prend, et massivement, des leviers, des programmes et du financement publics de la part des trois paliers de gouvernements. Garantir le droit au logement est une responsabilité des pouvoirs publics.
- Garder les terrains publics hors du marché spéculatif. On ne peut s'en remettre au logement financiarisé et espérer renverser la logique actuelle du développement urbain.
- Développer un pourcentage très significatif de logements hors marché dans l'ensemble du secteur. À défaut, le développement immobilier sera plus dommageable que bénéfique.

Les leviers pour le logement social et hors marché et la responsabilité publique

Nous saluons les nombreuses prises de paroles et plaidoyers de l'administration Plante pour interpeller les paliers fédéraux et provinciaux, ainsi que les efforts déployés malgré le manque de leviers à l'échelle de la métropole pour protéger et développer du logement social et abordable, dont la récente acquisition du Manoir Lafontaine ou la fiducie à venir sur le site Louvain est. Nous entendons aussi l'objectif du chantier Montréal abordable de diversifier les formules pour du logement abordable pérenne. Ce grand chantier affirme notamment : « Nous avons la certitude que c'est en bâtissant et en préservant un patrimoine collectif pérenne de logements à l'abri de la spéculation, que Montréal deviendra une ville plus résiliente pour les prochaines décennies¹⁸. ». Fort de cette affirmation, nous attendons davantage de la Ville pour exiger des cibles plus hautes en matière de logement social et hors marché sur des terrains publics du bassin Wellington. La Ville doit jouer un rôle de leadership pour appeler les autres paliers à collaborer et innover ensemble, et l'affirmer fermement dans le Plan directeur.

¹⁸ [Chantier Montréal abordable - Déclaration commune pour une ville abordable et résiliente Montréal, Chantier abordable](#). Publication du Service de l'habitation de la Ville de Montréal. Avril 2023

Du côté provincial, le désinvestissement et le désengagement est dénoncé de toute part, après des années sans réinvestissement dans Accès-Logis, son remplacement par un nouveau Programme d'habitation abordable Québec (PHAQ) indistinctement ouvert aux développeurs privés ou sociaux. La ministre multiplie les appels au privé, rejetant la responsabilité de la lenteur des chantiers de logements sociaux sur les organismes à but non lucratif, alors que le problème, largement documenté, vient d'un sous-investissement chronique, amplifié par l'augmentation fulgurante des coûts de construction. Nous avons récemment interpellé la ministre Duranceau, à la suite de son annonce - faite en marge d'un événement de la chambre de commerce de l'Est de Montréal - que des mesures seront prochainement dévoilées, en nommant spécifiquement les sites de Blue-Bonnets et de Bridge-Bonaventure.

Au fédéral, la Stratégie nationale du logement, malgré plusieurs leviers intéressants, manque cruellement d'investissements publics. Le gouvernement a par exemple développé une initiative qui prévoit l'utilisation de terrains et bâtiments excédentaires pour fin de logement social et abordable. *« L'Initiative des terrains fédéraux est un fonds de 200 millions de dollars qui appuie la cession de terrains et immeubles fédéraux excédentaires à des promoteurs admissibles. Ces biens immobiliers, offerts à coût réduit ou nul, pourront être réaménagés ou rénovés en vue de la création de logements abordables. Le rabais offert pour un bien immobilier dépendra des résultats sociaux que permettra d'obtenir la proposition retenue. Une fois cédée, la propriété sera aménagée ou rénovée pour en faire des logements abordables, durables, accessibles et socialement inclusifs »¹⁹.*

Le Regroupement Information Logement (RIL) et la CDC Action-Gardien appellent depuis des années les différents paliers de gouvernement à travailler conjointement pour se prévaloir de cette initiative afin de **soustraire le terrain du bassin Wellington à l'obligation de rentabilité de la SIC** et permettre la création d'un milieu de vie inclusif axé sur les besoins des ménages locataires, incluant logements hors marché et infrastructures collectives. Encore faut-il convaincre le gouvernement fédéral d'investir dans cette initiative, car le dérisoire 200 millions\$ pour l'ensemble du Canada est déjà dépensé - selon nos informations - et ne peut donc pas être utilisé pour des projets de l'envergure du bassin Wellington, mais plus à l'échelle d'un petit terrain ou immeuble.

Bien que nous ayons de très sérieux bémols sur la définition de l'abordabilité de la Stratégie nationale, retenons que cette initiative ouvre la porte au fait que les terrains excédentaires fédéraux soient réservés exclusivement pour des projets de logements sociaux et abordables. Cette approche change considérablement du cadre habituel de l'appropriation foncière par les investisseurs privés en fonction de leurs intérêts économiques. Ainsi, la présence de propriétés publiques dans un secteur à requalifier est précisément l'opportunité recherchée pour mettre en place des projets réellement inclusifs et accessibles à tous.

Dans un tel contexte de désinvestissement public, partout se multiplient les appels à l'innovation et aux capitaux privés de la finance, de la philanthropie pour mettre l'épaule à la roue pour développer du logement abordable.

Encore une fois, nous rejoignons l'appel aux efforts concertés pour répondre à une crise majeure. Mais Il faut oser dire NON à la prédominance du logement financiarisé et spéculatif qui détruit

¹⁹ <https://www.cmhc-schl.gc.ca/fr/nhs/federal-lands>

nos communautés. Et la Ville a, des leviers pour agir, malgré le sous-investissement des paliers supérieurs. Nous les présentons dans nos recommandations.

- Elle peut freiner davantage l'appétit des promoteurs, comme elle le fait déjà -en partie- dans le Plan directeur en limitant les hauteurs et la densité et en ajoutant des conditions à l'introduction du logement
- Elle peut ajouter des cibles ambitieuses de logement hors marché à atteindre et affirmer son intention, de concert avec les autres paliers, de conserver les terrains publics hors marché spéculatif
- Elle peut annoncer clairement et publiquement son intention de soutenir la vision et la proposition portée par la communauté de Pointe-Saint-Charles
- Elle peut annoncer son intention de ne pas accélérer le développement résidentiel du secteur, mais au contraire de le freiner, tant et aussi longtemps qu'il n'y a pas d'engagements fermes du palier fédéral et provincial pour développer un vaste chantier de logements sociaux
- Elle peut choisir de co-investir, avec les différents paliers de gouvernement et autres partenaires, pour une fiducie ou une emphythéose.
- Elle peut travailler avec d'autres acteurs pour demander une révision du mandat de la Société immobilière du Canada (SIC) visant à subordonner la construction de quartiers abordables, mixtes, complets et verts au principe de rentabilité, et d'ici là, invoquer la crise du logement pour soustraire la SIC de son obligation de rentabilité, par exemple en utilisant l'Initiative des terrains fédéraux.
- Elle peut convaincre les autres paliers de gouvernement de faire de ce site un milieu de vie exemplaire et innovant, inclusif et écologique, par et pour la collectivité montréalaise. La Ville doit porter ce message, haut et fort !

« Puisqu'une crise est censée être un phénomène brusque et passager, peut-on vraiment encore utiliser ce terme pour décrire la situation actuelle? Il faut reconnaître que dans les sociétés capitalistes, le droit de se loger est jugé secondaire par rapport à l'opportunité de faire du profit. Et tant que cette situation sera considérée comme normale, on sera condamné à adopter des mesures incapables d'améliorer les conditions de vie des ménages locataires ».

Julia Posca, chercheuse à l'IRIS²⁰



Crédit photo : Bernad Vallée

²⁰ Julia Posca. 2021. [Logement : et s'il n'y avait pas de crise ?](#) IRIS.

Nos recommandations sur l'habitation

Vision et orientations

- 1.1. Ajouter, dans la section relative aux principaux enjeux de mise en valeur (page 23), **la présence de terrains publics et parapublics comme un atout** pour développer du logement hors-marché, et la nécessité d'une concertation intergouvernementale pour les maintenir hors du marché spéculatif
- 1.2. **Renforcer l'énoncé de vision proposé (page 28) pour y inclure la réponse à la crise du logement :**

« En 2050, ce secteur stratégique de Montréal servira de modèle pour sa réponse concertée et innovante à la crise du logement dans les quartiers centraux, en misant sur les terrains publics et parapublics du secteur et sur une collaboration exemplaire entre les trois paliers de gouvernement. Grâce à des terrains protégés du marché spéculatif, des milliers de ménages à petit et moyen revenu et des familles s'installent et demeurent à long terme dans des logements sociaux et abordables hors-marché. »
- 1.3. **Ajouter une grande orientation à part entière intitulée « Des logements accessibles en réponse aux besoins dans un milieu de vie à échelle humaine »**
 - Garder l'objectif 3 de l'orientation 1 pour préciser quels seront les secteurs où la mixité d'usage sera permise, et pour les mesures de cohabitation avec d'autres usages (de 3.1. à 3.3).
- 1.4. **Ajouter l'objectif et les balises suivantes à cette nouvelle orientation :**

Développer une offre de logement en réponse aux besoins de la population montréalaise

 - Collaborer avec les paliers provincial et fédéral pour préserver les terrains publics et parapublics hors du marché spéculatif
 - Développer une offre entièrement sociale et abordable à but non lucratif et pérenne sur ces terrains.
 - Sur les terrains privés, atteindre 40 % de logements sociaux et abordables hors marché
 - Garantir la cession d'immeuble plutôt que la contribution financière comme mode de réalisation des engagements issus du RMM

Insérer dans cette nouvelle orientation toutes les balises qui ont rapport à l'habitation, aux équipements publics et collectifs et au milieu de vie inclus pour le moment dans l'objectif 3 de l'orientation 1.

Stratégies de mise en valeur

1.5. Ajouter des conditions spécifiquement reliées à la réalisation de logement hors-marché à la section 5.1.3 (conditions à l'introduction de l'habitation)

- Réalisation d'une analyse préalable par la Ville des besoins en habitation, afin de déterminer plus précisément le type de logements à développer selon les besoins réels
- Ententes conclues avec les différents propriétaires pour atteindre des cibles en matière de logement social et abordable hors marché :
 - Entente conclue avec SIC et les différents partenaires concernés sur le mode de propriété et de gouvernance au bassin Wellington
 - Entente conclue pour la réalisation d'une cible de logements sociaux et abordables hors-marché sur les terrains publics et parapublics, précédée d'une consultation publique avant la signature.
 - Ententes signées avec les promoteurs privés pour garantir que tout le logement social, abordable et familial sera réalisé en première phase et sur site, et non pas compensé par une contribution financière
 - Entente signée avec les promoteurs privés pour garantir que le développement de logements abordables est réalisé par des promoteurs à but non lucratif.

1.6. Ajouter au plan d'action, section concertation, les deux éléments suivants :

- Développer, avec la SIC, les trois paliers de gouvernements et des représentant.e.s de la communauté un modèle de gouvernance pour assurer le développement et la concrétisation de la vision, de même que pour garantir la pérennité du logement social et abordable à but non-lucratif qui y sera construit.
- Créer une table de travail avec le fédéral et le provincial pour identifier et mettre en œuvre une stratégie d'investissements publics pour le logement social et hors-marché, pour faire du bassin Wellington un projet pilote exemplaire d'un milieu de vie hors marché spéculatif en réponse à la crise du logement.
- Faire des représentations auprès du Gouvernement fédéral afin que celui-ci réinvestisse dès son prochain budget dans l'Initiative des terrains fédéraux (Stratégie nationale du logement) afin que la SIC et la SCHL puissent se prévaloir de ce programme pour mettre à disposition des organismes de logement à but non lucratif les terrains publics des trois sous-secteurs où l'introduction de l'habitation est envisagée (Cité-du-Havre; Pointe-du-Moulin et Bassin Wellington)

À noter: d'autres éléments pour l'introduction de l'habitation sont présentés dans les différentes thématiques liés à l'environnement, la cohabitation d'usage, etc. Également, nous présentons dans la section réglementaire les modifications proposées pour préciser les sous-secteurs avec affectation mixte et les assujettir à un règlement sur les plans d'aménagement d'ensemble.

2. Densification et échelle humaine

L'échelle humaine

Une des principales recommandations du premier rapport de l'OCPM sur le secteur Bridge-Bonaventure en mars 2020 était le développement d'un nouveau milieu de vie à échelle humaine au bassin Wellington. Alors que ce terme galvaudé est utilisé tant par les acteurs locaux et par la Ville que par des promoteurs qui proposent une hyperdensification, nous avons voulu appuyer notre vision de l'échelle humaine par une revue de littérature et des exemples d'ailleurs. Nous avons ainsi produit en 2021, en collaboration avec une étudiante de l'UQAM, des fiches-synthèses pour avoir une compréhension commune de ses caractéristiques, ses bienfaits et ses limites et nous inspirer d'exemples à travers le monde. Ces fiches sont disponibles en cliquant sur les liens suivants et nous y référerons dans les prochains paragraphes.

- [Fiche 1 - Vers une compréhension commune de l'échelle humaine](#)
- [Fiche 2 - Quartier urbain et échelle humaine, quelques exemples](#)

La notion d'échelle humaine invite à penser la ville autour des besoins et des préoccupations citoyennes dans l'objectif d'améliorer la qualité de vie pour tous et toutes. La ville à échelle humaine donne la priorité aux personnes dans l'aménagement des villes. C'est d'abord et avant tout pour l'humain qu'on bâtit nos quartiers. Cette notion sous-tend l'objectif d'augmenter l'état de santé et le bien-être de la population en offrant un cadre de vie et une expérience quotidienne de la ville durablement épanouissants. Planifier et bâtir selon les principes de l'échelle humaine est donc intrinsèquement lié à la réduction en amont des effets des déterminants sociaux et environnementaux sur la santé ainsi que les inégalités associées.

L'échelle humaine est transversale à notre vision et guide notre analyse du Plan directeur ainsi que nos recommandations. On retrouve notamment ses principes à travers les enjeux de mobilité, en priorisant les modes paisibles, ou encore la santé environnementale avec une réflexion en amont sur les risques et nuisances. Cela signifie, entre autres, l'aménagement des biens communs et, en particulier, l'espace public : les rues, les trottoirs, les parcs et les espaces verts. Il s'agit à la fois d'adapter l'espace urbain en fonction des personnes qui l'occupent et des usages qu'elles en font afin de créer les conditions nécessaires à l'enrichissement de l'expérience urbaine.

Nous tenons à souligner l'immense travail accompli par le service de la planification pour un milieu de vie à échelle humaine, notamment dans les sections portant sur la trame urbaine et les aménagements, le cadre bâti et les interfaces. Autant dans les balises que dans la forme urbaine présentées aux pages 78 et 79 pour le bassin Wellington, de multiples éléments favorisent la convivialité, la diversité de typologie, les liens humains, etc. C'est une conception finement travaillée de l'échelle humaine que nous saluons grandement.

De notre côté, en 2019, nous avons résumé notre proposition pour **favoriser la proximité, la compacité, la densité et l'accessibilité du nouveau milieu de vie** de la façon suivante :

- Une intégration harmonieuse du cadre bâti ;
- Des typologies et volumétries variées de logement, incluant des surhauteurs en retrait allégeant les vues d'en bas ;

- Des îlots de petite taille et une trame urbaine perméable ;
- Une grande qualité de l'espace urbain ;
- Des liens de proximité entre les aménagements ;
- Un taux d'implantation élevé sur les îlots (ex. : 70-80%) en maximisant les espaces communs plutôt que les espaces privés ;
- Une équité dans l'accès à l'espace urbain commun, particulièrement pour les ménages à faible et moyen revenu ;
- Des espaces publics aménagés pour une diversité d'usagers-ères, incluant les aîné.e.s, enfants, adolescent-e-s ;
- Une accessibilité universelle et sécuritaire des espaces publics et privés.

Nous retrouvons toutes ces notions dans le Plan directeur. Ainsi, dans ce chapitre, nous allons surtout nous concentrer sur les enjeux de densification et de hauteurs, dans toute leur complexité.

Le juste équilibre

Nous comprenons que la Ville, par le biais du Plan directeur, recherche présentement un certain équilibre entre, d'un côté, les citoyens et les groupes communautaires comme le nôtre et, d'un autre côté, les promoteurs. Cependant, le rôle de la Ville est surtout d'établir des positionnements francs et directs sur une vision de développement de la Ville qui permet de répondre aux besoins actuels et futurs des citoyens et d'améliorer leur qualité de vie. Sur le plan de la densification, la Ville a un rôle important à jouer, tant contre l'étalement urbain que contre l'hyperdensification proposée par le consortium de promoteurs dans le projet Vision Bridge-Bonaventure.

Nous félicitons la Ville de résister à l'appel de l'hyperdensification verticale des promoteurs et à leurs tours de 100 mètres de haut (35 étages), et même de 120 mètres. Malgré les discours, la volonté première de construire en hauteur reste la financiarisation du logement. La recherche de rendements maximisés pour les investisseurs les amène à construire des tours toujours plus hautes et des condos toujours plus petits.

Cependant la proposition de permettre des pointes de hauteur nous occasionne plusieurs préoccupations liées à l'échelle humaine, à l'intégration du cadre bâti, au patrimoine, à la démocratie et à l'écologie. Notre proposition, détaillée plus bas, limite les hauteurs à 40 mètres. Nous proposons à la Ville des orientations pour limiter et orienter cette densification, ainsi que des recommandations pour améliorer le Plan directeur en ce sens.

Les besoins humains

Nous sommes pleinement en accord avec la proposition du Plan directeur de privilégier des hauteurs construites entre 7 et 25 mètres, en cohérence avec les hauteurs face au canal de Lachine dans Pointe-Saint-Charles. Cela est en pleine adéquation avec la notion d'échelle humaine. Le champ de vision humain étant limité, il est difficile de voir au-delà d'un angle supérieur à 50 degrés vers le haut, soit le niveau d'un quatrième étage. Il y a des éléments de connexion humaine et de respect des sens humains qui sont automatiquement perdus lorsque les hauteurs du bâti dépassent 4 étages (12 mètres). Cela est d'autant plus vrai, et important à garder en tête, pour les bâtiments résidentiels. Cette perte de connexion humaine se traduit notamment par une difficulté à créer des ancrages sociaux, familiaux, communautaires et environnementaux. Des mesures peuvent être mises en place lors de la construction de bâtiments

résidentiels afin de favoriser la création et le soutien de liens sociaux, ainsi que la connexion avec les éléments naturels de l'environnement.

Un appui massif, une ville démocratique

Nous sommes également en accord qu'on peut inclure quelques pointes de hauteur, dans un environnement général de 7 à 25 mètres. Nous sommes cependant opposés à autoriser des hauteurs de 65 mètres, d'autant plus sans garanties que cela devienne, à terme, la norme.

D'ailleurs, nous constatons un énorme appui à nos propositions sur les hauteurs et la densité, que ce soit dans notre opération populaire d'aménagement (OPA) ou encore récemment lors de nos portes ouvertes sur notre projet collectif dans Pointe-Saint-Charles et lors de présentations dans d'autres quartiers. Cette large adhésion à des hauteurs restreintes a également été renouvelé lors des exercices de concertation d'acteurs menés ce printemps par la Société immobilière du Canada (SIC) en vue de l'élaboration de son propre plan directeur pour le bassin Wellington. La grande majorité des participants -des représentants de tout horizon- proposait de limiter les immeubles à un maximum de 12 étages (40 mètres), même si certains prônait plus de densité. Malheureusement, la SIC semble se diriger vers des hauteurs proches de celles de Vision Bridge-Bonaventure...

Nous pensons que les meilleures personnes capables de déterminer l'avenir de nos villes sont les citoyens qui y vivent. C'est pour cela que nous menons des opérations populaires d'aménagement et que nous mobilisons la population sur les enjeux d'aménagement urbain. La Ville consulte les citoyens à travers l'Office de consultation publique de Montréal et des exercices de concertation, voire de co-création, mais nous pensons qu'elle peut aller encore plus loin et qu'elle peut écouter encore davantage, et plus concrètement, l'avis citoyen. Il faut partir du vécu pour construire et reconstruire la ville. Il s'agit d'un autre volet tout aussi primordial de l'échelle humaine. C'est en ce sens que nous réclamons de la Ville qu'elle n'aille pas de l'avant avec ses tours à 65 mètres, qui ne sont pas soutenues par la population.

Une intégration réussie

Le design et l'architecture font aussi partie de la vision de l'échelle humaine. Il est important de garder en tête des considérations esthétiques, de design et de diversité architecturale dans la construction des bâtiments. L'urbanisme et l'architecture sont intrinsèquement liés. En ce sens, un élément important à prendre en compte dans l'établissement de balises d'aménagement est le respect du cadre déjà bâti et l'intégration dans le milieu existant. Nous croyons qu'il est fondamental que tous les milieux de vie qui seront bâtis à Pointe-Saint-Charles dans le projet Bridge-Bonaventure soient guidés par les caractéristiques architecturales des unités de paysage qui existent présentement à Pointe-Saint-Charles à travers les PIIA.

Nous pensons que cela est tout aussi vrai pour les questions de hauteurs et de densités, bien qu'il y aurait moyen de les rehausser légèrement. En ce sens, nous adhérons au fait que les hauteurs maximales soient établies entre 4 et 8 étages, selon les sous-secteurs. Nous pensons que certaines pointes de 12 étages pourraient être possibles uniquement entre le chemin de fer, la rue Bridge, le bassin Peel et le prolongement du bassin Wellington, ou encore au sud de la rue Mill. Pour nous, la limite doit être tranchée à 40 mètres, car il s'agit de la hauteur du Nordelec, un repère important dans le quartier. Quelques rares constructions dans le quartier dépassent cette hauteur, mais elles ne sont pas et ne peuvent pas devenir la norme.

La compacité plutôt que les hauteurs

Les promoteurs justifient les sur-hauteurs pour libérer plus d'espaces au sol. Voici un extrait de Vision Bridge-Bonaventure, dans l'introduction de leur page internet : "La densification proposée permettra de libérer plus d'espaces pour les parcs, les parcours riverains, les équipements collectifs et culturels, ainsi que de financer l'aménagement d'espaces verts plus généreux." Tout en étant d'accord que certaines pointes de hauteurs (limitées) permettent un milieu de vie plus diversifié et plus d'espaces communs, cela ne justifie en aucun cas des gratte-ciels typiques d'un centre-ville. L'objectif réel de ce type d'hyperdensification verticale dans les quartiers centraux reste la recherche de profits, et non pas le bien-être citoyen.

Nous proposons aussi de maximiser les espaces communs, mais en misant sur la compacité plutôt que sur les hauteurs. Ce concept repose sur des îlots de petite taille, une trame urbaine perméable, la réduction des espaces privatifs extérieurs avec des taux d'implantation élevés sur les îlots (ex. : 70-80%) tout en maximisant les espaces publics communs, des typologies et volumétries variées de logement, incluant quelques surhauteurs allégeant les vues d'en bas. Une des façons d'atteindre cet objectif, selon nous, en empêchant des promoteurs de monopoliser des secteurs entiers. La diversité architecturale est une valeur en soi. Ainsi, il nous apparaît fondamental que de petits lots soient développés par une multitude de plus petits porteurs de projets. Cela permettrait d'ailleurs de créer davantage de projets coopératifs, multigénérationnels et innovants.

Une intégration architecturale exemplaire

De même façon que nous souhaitons que l'intégration générale soit mieux orientée et plus tournée vers le modèle de Pointe-Saint-Charles que celui de Griffintown et encore moins du centre-ville, nous voulons qu'un meilleur encadrement des vues soit assuré, que celles-ci pointent vers des éléments patrimoniaux et vers des repères visuels d'intérêt, de qualité et esthétiquement plaisants, ce qui est un autre aspect du développement à échelle humaine. En ce sens, nous voulons que les legs que nous ont laissés nos prédécesseurs et que les legs à venir dans les nouveaux développements emplissent, voire éblouissent, nos yeux.

Pour cela, il faut « subordonner les constructions et les aménagements à la mise en valeur du patrimoine » (objectif 2 de l'orientation 2, p.48). Nous appuyons en tout point cet objectif, mais pour le garantir, il faut se donner des moyens réglementaires afin d'assurer le respect des cônes visuels prévus dans le Plan. De la même manière, on souhaite protéger les vues donnant sur le bassin Peel.

Ensuite, nous souhaitons que parmi les cônes visuels retenus, on ajoute les vues à partir de la rue du Centre prolongé dans le milieu de vie jusqu'au quartier des artisans. À titre de nouvelle rue structurante du milieu de vie et comme principal lien de connexion avec le quartier de Pointe-Saint-Charles, elle doit être traitée à sa juste valeur. À cet effet, il nous semblerait judicieux de dédier à la rue du Centre un parcours d'entrée de ville en soi, en plus des 9 parcours proposés par le Plan directeur à la page 51. Celui-ci pourrait débiter au niveau des églises Saint-Gabriel et Saint-Charles.

Plus spécifiquement, nous réclamons qu'aucun bâtiment ne soit construit au-dessus de la rue du Centre. Pour y arriver, nous devons la dégager tant au niveau du sol que dans sa hauteur. Nous voyons bien que les cours intérieures dans Griffintown, ou encore le prolongement du Palais des congrès sur l'avenue Viger, donnent un effet désagréable sur l'expérience qui désincite à s'y aventurer. Cet objectif pourrait être complété par sa combinaison avec l'implantation d'un

bâtiment signature donnant sur la rue du Centre. Celui-ci pourrait devenir un nouveau signe visuel dans le quartier, car le patrimoine n'est pas qu'historique; il est aussi vivant et évolutif.

Une densification écologique

L'étalement urbain est un problème et nous n'aménageons pas nos territoires de façon optimale, c'est un fait. En se concentrant sur la dimension écologique du développement urbain, il est inconcevable de continuer à raser des forêts, détruire des milieux humides ou éliminer des terres agricoles dans les meilleures zones de rusticité du Québec pour bâtir des maisons unifamiliales avec suffisamment d'espace pour stationner trois automobiles en même temps. C'est pourquoi il y a beaucoup d'effort qui est mis pour densifier nos villes, construire sur les terrains vacants ou sous-utilisés et protéger le territoire naturel ou agricole restant. Ce sont toutes d'excellentes stratégies. Cependant, ne nous voilons pas les yeux : la surdensification n'est pas un modèle écologique.

Il est assurément bénéfique pour l'environnement de ne plus construire de maisons unifamiliales en milieu urbain et de limiter les surfaces artificialisées dédiées aux automobiles. Cela dit, les bâtiments au-delà d'une certaine hauteur sont moins écologiques que leurs homologues plus bas. Au-delà d'une certaine hauteur, les bâtiments sont plus énergivores, ne permettent pas d'être chauffés et isolés adéquatement (des passoires thermiques), sont plus vulnérables aux aléas climatiques, favorisent davantage les îlots de chaleur, peuvent générer des corridors de vents extrêmes et limitent l'ensoleillement²¹ De même, on doit limiter l'utilisation du béton car il s'agit d'un matériau responsable d'une grande quantité de gaz à effets de serre. Pour ce faire, on peut construire en utilisant une quantité maximale de bois. Or, au-delà d'une dizaine d'étages, il devient plus risqué de construire en bois. Ainsi, de manière générale, les hautes tours ne sont ni plus écologiques, ni plus résilientes aux événements climatiques extrêmes qui s'annoncent. Parlant de situations de mesures d'urgence, plus une tour est haute, moins ses résidents ont de facilité à sortir de l'immeuble.

Les arguments écologiques des promoteurs immobiliers relèvent souvent plus de l'écoblanchiment et du vernis vert que d'un réel souci environnemental. L'abordabilité d'un milieu de vie, donc sa capacité à loger la population résidente, est intrinsèquement liée à sa résilience. Le pourcentage faramineux de logements dans les gratte-ciels qui sont utilisés comme produits spéculatifs plutôt que comme lieux de résidence, leurs prix exorbitants et leur haut taux de déménagement démontrent sans aucun doute que ces logements ne sont pas pensés pour la vie quotidienne, qu'ils ne favorisent pas l'épanouissement familial et qu'ils ne sont pas non plus résilients face aux crises. Dans un contexte où les crises de différentes natures s'accumulent, il est nécessaire de repenser la façon dont on conçoit nos villes.

C'est pour ces motifs écologiques, et plus particulièrement pour les enjeux énergétiques, que Paris a récemment décidé de limiter les nouvelles constructions à une hauteur maximale de 37 mètres²². Selon une conseillère de Paris, « la construction, l'entretien et l'isolation de ces édifices – la plupart du temps en béton, en verre et en acier – nécessitent en effet une consommation complètement folle d'énergie. » De même, selon un groupe citoyen de Paris, « On se rend de plus en plus compte que ce sont surtout des épaves thermiques. C'est complètement antiécologique ».

²¹ <https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/1974904/france-ville-urbanisme-environnement-ecologie-densification>

²² Le Devoir. [Pourquoi Paris veut-il abandonner les gratte-ciel ?](#) 28 Avril 2023

À l'inverse, plutôt que de concentrer la densification à l'intérieur de certains quartiers spécifiques, la Ville de Montréal devrait, en collaboration avec ses partenaires de l'Agglomération de Montréal et de la Communauté métropolitaine de Montréal, travailler à limiter drastiquement la quantité de nouvelles résidences unifamiliales sur le territoire, en plus de permettre la densification du bâti existant. Montréal est un modèle international en matière de logements bâtis avec ses nombreux triplex (son modèle *midrise*), ce qui lui garantit une force intérieure en matière de densification intelligente. Elle devrait travailler à pérenniser ce modèle et à inspirer les autres villes du Québec.

Perspectives règlementaires

Nous avons des fortes inquiétudes concernant les « quelques pointes de hauteurs ». Le libellé utilisé dans le texte, soit « permettre quelques bâtiments d'une hauteur maximale de 65 m » (p.76), n'a pas de transcription réglementaire alors que le changement proposé au Plan d'urbanisme autoriserait cette hauteur dans la totalité des sous-secteurs 1a et 1b (le bassin Wellington et ses abords ainsi que le triangle de la Pointe-Saint-Charles Nord). La Ville nous assure que l'application des nombreux cônes de visibilité va venir contrôler ces sur-hauteurs. Cela dit, ces cônes de visibilité restent une intention inscrite dans un plan directeur sans obligation réglementaire. Ainsi, le développement du secteur reste peu prévisible car largement ouvert au jeu de la négociation.

Pour mieux contrôler les surhauteurs, nous proposons de sous-diviser au plan d'urbanisme les secteurs de densité de construction afin de mieux identifier les zones où les hauteurs seraient possibles, en conformité avec les critères mentionnés dans le Plan, comme la protection des vues.

Voici ci-dessous un exemple, selon le projet collectif développé par Action-Gardien, qui prévoit distribuer et graduer ainsi les hauteurs ainsi :

- Maximum 4 étages (12 mètres) au coeur du milieu de vie et le long des berges de manière à préserver les vues depuis le reste du secteur;
- 6 à 8 étages (25 mètres) sur le pourtour;
- Quelques îlots pouvant aller jusqu'à 12 étages (40 mètres) le long des voies ferrées et à l'angle des rues Bridge et Mill



Recommandations pour la densité et l'échelle humaine

Vision et orientations

- 2.1. Préciser, à la balise 3.4 de l'orientation 1, que la construction d'habitations devra démontrer être à échelle humaine
- 2.2. Préciser, à la balise 3.9 de l'orientation 1, que l'utilisation du bois sera maximisée dans les nouvelles constructions
- 2.3. Ajouter une balise dans l'objectif 3 de l'orientation 1, pour encourager le développement des îlots par des développeurs différents afin de soutenir la diversité des architectures, designs, typologies et concepts
- 2.4. Ajouter une balise dans l'objectif 2 de l'orientation 2 afin de prévoir, dans la construction de nouveaux bâtiments dans les secteurs des bassins Wellington et du Triangle Nord, des rappels architecturaux avec les caractéristiques dominantes des unités de paysage de Pointe-Saint-Charles
- 2.5. Prévoir, dans l'orientation 3, un parcours d'entrée de ville dédié à la rue du Centre, lequel pourrait débiter aux églises Saint-Gabriel et Saint-Charles.

Forme urbaine

- 2.6. Modifier, dans la section paysage urbain (p.76), les balises de hauteur en remplaçant « 65 m » par « 40 m » dans la phrase « permettre quelques bâtiments d'une hauteur maximale de 65 m, dans le sous-secteur du bassin Wellington et ses abords »
- 2.7. Préciser, dans la section paysage urbain (p.76), à l'énoncé sur le respect des vues d'intérêt, que la préservation d'une vue réfère à la capacité de voir au moins 50% de la surface du bâtiment ou de l'élément patrimonial visé
- 2.8. Ajouter une balise, dans la section paysage urbain (p.76), précisant qu'aucun bâtiment ne sera autorisé au-dessus du prolongement de la rue du Centre afin de permettre son dégagement entier, de protéger les vues à partir de cet axe structurant et d'y mettre en valeur l'expérience de déambulation piétonne
- 2.9. Intégrer un cône visuel dans l'axe du prolongement de la rue du Centre au schéma approprié (p.77).
- 2.10. Sur le schéma de cônes visuels (p.77), augmenter le nombre de puces indiquant les cotes altimétriques de hauteur à ne pas dépasser afin de couvrir tout le territoire ciblé de manière à assurer son respect et à rehausser la prévisibilité des normes de construction

Modification au plan d'urbanisme

- 2.11. Maintenir les limites de hauteur à 25 mètres sur tout le territoire du bassin Wellington, sauf sur le secteur situé entre le chemin de fer, la rue Bridge et le prolongement du bassin Wellington, et au sud la rue Mill au coin de Bridge où la hauteur maximale peut aller jusqu'à 40 mètres
- 2.12. Modifier la délimitation des secteurs de densité de construction 12-T12, 12-T13 et 12-T14 pour des sections beaucoup plus restreintes, en y indiquant des C.O.S. et les

hauteurs maximaux, pour préciser et mieux encadrer les densités et pointes de hauteurs permises

Au-delà de plan directeur de Bridge-Bonaventure, nous recommandons à la Ville, en collaboration avec les partenaires de l'Agglomération de Montréal et de la Communauté métropolitaine de Montréal de limiter drastiquement la quantité de nouvelles résidences unifamiliales sur l'ensemble du territoire, en plus de permettre la densification du bâti existant.

3. Équipements collectifs et services de proximité

Des propositions pour un quartier complet

En créant un nouveau secteur résidentiel connecté au quartier habité, il est impératif d'y implanter des services publics et des équipements collectifs pour les nouveaux résident.e.s mais aussi pour compléter ceux qui font actuellement défaut dans notre communauté et les quartiers voisins. Cela permettrait de développer un quartier complet et marchable. En ce sens, un des principaux incitatifs et déterminants à la marche est d'avoir des services à proximité de sa résidence.

Dans nos fiches à échelle humaine (Action-Gardien, 2021), on note « qu'une distance de 800 mètres (ou 10 minutes) est considérée comme la distance maximale moyenne pour accéder aux services de transports alternatifs à l'auto-solo, aux commerces courants (garderies, épiceries, dépanneur, etc.) et aux parcs de quartiers ». On note également « qu'une marche de 15 minutes à pied (ou 1,25 kilomètres) est considérée comme le temps maximal moyen pour accéder aux services de base (écoles, grands parcs, équipements publics, etc.) ».

Notre proposition se détaille en quatre composantes :

- Un pôle de services au sud de la rue Wellington, entre Bridge et de la Sucrierie, facilement accessible aux quartiers avoisinants, permettant de desservir des besoins du Sud-Ouest et de Ville-Marie: une école secondaire, des espaces sportifs intérieurs et extérieurs multifonctionnels et mutualisés, une maison de la culture et une école de métier et de formation professionnelle.
- Un pôle de proximité au centre au bassin Wellington : une école primaire, un centre de la petite enfance (CPE) et un marché public dans le bâtiment patrimonial des douanes et du CN.
- Un pôle communautaire et récréatif dans le silo Harrish & Parrish: des espaces communautaires, récréatifs et d'économie sociale, incluant une piscine flottante sur le bassin.
- Et d'autres services de proximité essentiels répartis à l'intérieur du nouveau milieu de vie, incluant un point de service de la Clinique communautaire de Pointe-Saint-Charles et des commerces abordables.



École secondaire LaSalle - en construction
(Lemay / Vincent Leclerc / Leclerc architects)



Épicerie le Détour au Bâtiment 7
(wordpress.epiceriedetour.org)



Les Grands Ateliers à Lyon
(www.lesgrandsateliers.org)



Maison de culture NDG
(Atelier Big City / Fichten Salferman / L'OEUF architects)



Havnbadet Islands Brygge à Copenhague
(BIG + JDS architects)

Services de proximité; équipements collectifs, communautaires et institutionnels



13 Plan d'ensemble pour le secteur Bridge-Bonaventure

Pour une école secondaire de proximité !

Une **école primaire** desservant le milieu de vie sera évidemment nécessaire pour desservir le nouveau milieu de vie. La proximité est encore plus fondamentale au primaire. Ceci sera d'autant plus important si l'école primaire la plus proche, Charles-Lemoyne, est pleine d'ici à la construction du nouveau milieu de vie. Nous voulons ici argumenter davantage sur le besoin d'une école secondaire.

Toutes les équipes de l'OPA de 2019 ont demandé une école secondaire. Ce qui n'est pas une surprise car c'est un rêve caressé depuis longtemps par les familles et intervenant.es jeunesse du quartier. Cette école devra être à échelle humaine, environ 750 à 1000 élèves, et facilement accessible aux différents quartiers environnants. C'est justement pour son accessibilité que nous avons ciblé le terrain au sud de Wellington, entre Bridge et de la Sucrierie, soit en face du square Tancey que le PDMV propose d'agrandir et d'aménager, à la jonction du quartier habité, de la Petite-Bourgogne, de Griffintown et des milieux de vie à venir dans le secteur Bridge-Bonaventure. Toute autre proposition de localisation pourrait être analysée. Par exemple, en 2019, nous proposons d'utiliser le site de Casiloc (Loto-Québec), car il s'agit d'une propriété provinciale.

À Pointe-Saint-Charles, il y a trois écoles primaires mais aucune école secondaire. Lors du passage au secondaire, les élèves sont donc éparpillés dans de multiples écoles. Le YMCA de Pointe-Saint-Charles, membre de la concertation jeunesse d'Action-Gardien, accueille quotidiennement plus

de 300 adolescent.e.s des secondaires 1 à 5 au travers de son programme de tutorat *Passeport pour ma réussite* et de la *Teen zone*. **Ces jeunes, résident.e.s du quartier sont inscrit dans 46 écoles secondaires différentes.** Ces chiffres nous montrent qu'après le primaire, les élèves n'ont pas le choix que de sortir du quartier pour trouver une place au secondaire dans les différentes écoles montréalaises.

Sur ces 300 jeunes, 2/3 fréquentent les écoles Saint-Henri et James Lyng, situées dans le quartier Saint-Henri. Ces 2 écoles, l'une francophone et l'autre anglophone, se trouvent à plus de 40 minutes à pied du YMCA, où les élèves poursuivent leurs études après l'école. Via le réseau de transport collectif, cela prend un minimum de 30 minutes pour se rendre dans l'une de ces 2 écoles secondaires avec un passage des autobus au 30 minutes. Notons que le prix du transport collectif est en hausse constante depuis les dernières années, plaçant Montréal comme la ville canadienne avec les titres de transport les plus chers. Selon un sondage créé en 2023, par la concertation Jeunesse et Familles de Pointe-Saint-Charles, 95% des jeunes répondant utilisent le réseau de transport collectif pour se rendre à l'école et n'ont donc pas d'autre choix que de payer. Une autre école secondaire, l'école Monseigneur Richard située dans l'arrondissement de Verdun, est sans contredit l'école de proximité de notre communauté. Malheureusement située dans une autre commission scolaire, soit la commission scolaire Marguerite-Bourgeois, les élèves de Pointe-Saint-Charles n'ont pas accès à cette école pourtant à moins de 10 minutes à pied, en raison de frontières administratives.

Le passage entre le primaire et le secondaire est un moment charnière dans un parcours éducatif et est reconnu comme l'un des facteurs importants de la persévérance scolaire. En l'absence d'une école secondaire dans le quartier il est plus difficile pour les équipes-écoles et les parents de bien accompagner leurs élèves dans cette transition décisive. Dans de nombreux quartiers à Montréal, les enfants de la 5e et de la 6e année peuvent bénéficier via leur école primaire, d'activité favorisant un passage plus positif au secondaire : visite de l'école secondaire, activités parascolaires jumelées, aide aux devoirs par les pairs du secondaire, simulation d'une journée scolaire... Tout autant d'occasion pour les enfants d'appivoiser cette nouvelle étape de leur cheminement scolaire et ainsi favoriser leur persévérance scolaire. L'implantation d'une école secondaire dans le quartier de Pointe-Saint-Charles faciliterait dans ce sens les activités dites de deuxième transition entre le primaire et le secondaire.

Les avantages de l'école de proximité sont multiples et bien connus : transitions plus harmonieuses, maintien des liens avec la communauté et développement du sentiment d'appartenance, fréquentation des ressources communautaires et des équipements collectifs de quartier, implication parentale facilitée, transport actif pour aller à l'école et meilleures habitudes de vie, économie sur les coûts de transport, gain de temps (de sommeil, de loisirs, de temps familial). D'ailleurs, dans son *Guide pour soutenir une transition scolaire de qualité vers le secondaire (2012)*, le MEES indique que « la rupture des liens sociaux est l'effet le plus nuisible du passage au secondaire ».

Nous pouvons constater que, bien que le décrochage scolaire soit en baisse à l'échelle montréalaise, le Sud-Ouest affiche encore des chiffres bien supérieurs aux moyennes régionales. Le site internet de Réseau Réussite Montréal indique qu'à Montréal, le taux de sortie du secondaire sans diplôme ni qualification était de 16,3% en 2020. Nous pouvons observer, sur ce même site, que le taux de décrochage sur la période 2019-2020 à l'école secondaire Saint-Henri était de 39,2% et de 62,5% à l'école anglophone James Lyng High school. Dans le rapport « Savoir

pour pouvoir : entreprendre un chantier national pour la persévérance scolaire » écrit par le Groupe d'action sur la persévérance et la réussite scolaires au Québec en 2009 que « Le décrochage pénalise également les personnes sur le plan individuel. En effet, les personnes non diplômées ont un revenu annuel moyen inférieur ainsi qu'un taux de chômage moyen plus élevé, un risque de souffrir de la dépression plus élevée et leur espérance de vie est plus courte.

Avec les taux de sortie sans diplôme ni qualification des deux écoles principalement fréquentées par les jeunes du quartier, nous pouvons facilement imaginer le taux de décrochage des élèves en âge d'être au secondaire dans le quartier et donc les niveaux de revenu dans les prochaines années. Le quartier est composé de nombreuses personnes sans diplôme ni qualification et donc de revenu plus bas, et c'est également le cas à la Petite-Bourgogne. Dans cette optique, nous affirmons qu'une école secondaire de proximité dans l'est de l'arrondissement serait avantageux afin de lutter contre le décrochage.

À l'heure où les avantages de la proximité de l'école sont reconnus et mis de l'avant par l'ensemble des acteurs impliqués dans le milieu de l'éducation, il faut absolument miser sur la requalification du secteur pour une école secondaire.

Au-delà des besoins actuels des familles de Pointe-Saint-Charles, de l'est de l'Arrondissement, il faut ajouter la projection de toutes les nouvelles familles dans les nouveaux développements des secteurs aux alentours du bassin Wellington, de part et d'autre du canal de Lachine. Nous savons qu'actuellement, les écoles « bassin », donc Saint-Henri et Honoré Mercier ne sont pas encore pleines. Mais déjà, la pression à l'échelle de Montréal se fait sentir. Nous ne voulons pas, personne, revivre pour le secondaire la pénurie de locaux qui se vit actuellement pour le primaire et les CPE.

D'ailleurs, dans son *Plan triennal de répartition et de destination des immeubles scolaires 2019-2022*²³, le CSSDM mentionnait page 52 un éventuel projet au Bassin Wellington. "Advenant que ce projet en soit un résidentiel, le MEES et l'arrondissement seront sollicités afin de réserver un terrain pour une école." Et durant les consultations de 2019 de l'OCMP sur Bridge-Bonaventure, la CSDM a adopté une résolution en vue du dépôt d'un mémoire²⁴ par la commissaire scolaire de l'époque, Violaine Cousineau, incluant les deux considérants suivants:

« CONSIDÉRANT QU'il faut impérativement éviter de développer des quartiers sans que la présence d'écoles primaires et secondaires ait été planifiée en amont. Il ne saurait donc y avoir de développement domiciliaire sans réserve foncière pour la construction d'écoles primaires et secondaires »

« CONSIDÉRANT QUE l'augmentation faramineuse de la population scolaire partout en ville a actuellement des effets de débordement sur les écoles du Sud-Ouest qui sont, au primaire comme au secondaire, appelées à accueillir le trop-plein d'élèves en provenance d'autres quartiers surpeuplés de la métropole, ceci dans un contexte où la population scolaire du Sud- Ouest augmente elle aussi. De surcroît, dans la mesure où le secteur Bridge-Bonaventure se situe dans une zone mal desservie par les transports en commun,

²³ Vous pouvez consulter ce document à l'adresse suivante: <http://csdm.ca/wp-content/blogs.dir/6/files/PTRDI-2019-2022.pdf>

²⁴ [Mémoire de la Commission scolaire de Montréal \(CSDM\) déposé dans le cadre de la Consultation publique de l'Office de consultation publique de Montréal \(OCPM\) sur le secteur Bridge-Bonaventure](#). 2019

isolée sur le plan géographique, éloignée des deux écoles primaires de Pointe-Saint-Charles et de l'école secondaire Saint-Henri, il semble essentiel de planifier dès maintenant la construction d'une école primaire ET d'une école secondaire dans ce secteur. Rappelons qu'aucune école primaire n'existe actuellement au centre-ville et qu'aucune école secondaire ne dessert non plus cette portion du territoire (à l'exception de FACE, qui n'est pas une école de quartier) »

Même si le CCSDM a des besoins prioritaires de construction d'écoles dans d'autres quartiers, **la Ville de Montréal, de concert avec le CSSDM et le ministère de l'éducation, doit donc dès maintenant identifier et sécuriser un site pour les besoins scolaires futurs.**

Enfin, une des propositions forte issue de l'OPA est d'inclure des **écoles de métiers et de formation professionnelle**, afin de faciliter l'embauche locale dans les nombreuses entreprises de production et artisanale du secteur. À ce titre, nous nous réjouissons de l'intérêt exprimé par les écoles de métiers d'art de s'installer dans le quartier des artisans.

Nous réitérons l'importance que les équipements scolaires, qu'ils soient primaires, secondaires ou professionnels, s'implantent dans des milieux de vie abordables et inclusifs pour les familles. L'embourgeoisement a définitivement un impact sur la réussite scolaire. Durant plusieurs années, nous avons dû nous mobiliser pour conserver la mesure alimentaire avec les dîners à 1 dollar dans deux écoles primaires du quartier, car elle était menacée de disparaître parce que la transformation du profil de la population change l'indice de défavorisation²⁵. Dans l'une des écoles, c'est maintenant un organisme communautaire, Cantine pour tous, qui offre le service des dîners. Malheureusement, on ne compte plus la perte de services professionnels dans les quartiers dont l'indice de défavorisation est revu à la baisse. Des études récentes effectuées à New-York²⁶ prouvent également que "les enfants de familles à faible revenu sont plus susceptibles (+22 % en moyenne) de recevoir un diagnostic d'anxiété ou de dépression lorsqu'ils grandissent dans un quartier qui s'embourgeoise rapidement, plutôt que dans un quartier au portrait économique stable."

Une Maison de la culture

Les lieux de diffusion, de création et d'exposition sont nombreux dans le Sud-Ouest, mais peu présents dans le quartier. Certes, la situation s'améliore grandement, avec la programmation culturelle du Bâtiment 7 et avec le projet, attendu de longue date, d'agrandissement de la bibliothèque Saint-Charles située au cœur du quartier habité, et qui permettra plus d'espaces de diffusion. Mais cela ne remplace pas une maison de la culture.

L'implantation d'une seconde maison de la culture dans l'arrondissement est souhaitée depuis longtemps, tant par l'Arrondissement Le Sud-Ouest que par les résident.es du quartier. La maison de la culture Marie-Uguay est dans l'ouest de l'arrondissement, et la seconde devrait donc se situer dans l'est. Une proposition a d'ailleurs été analysée il y a quatre ans, avec l'opportunité de la greffer au projet d'agrandissement de la bibliothèque Saint-Charles. Ce projet a finalement été écarté à la suite des consultations publiques et de l'analyse de l'impact de la construction située au milieu d'un parc. Si les participant.e.s se sont à l'époque prononcés en défaveur de

²⁵ Journal 24 heures. [En raison de l'embourgeoisement: des élèves défavorisés seront privés d'un dîner à 1 \\$](#)

²⁶ [L'embourgeoisement, une source de stress pour les enfants](#), La Presse, 20 septembre 2019.

l'emplacement proposé pour la maison de la culture, ils n'ont pas pour autant abandonné cette idée ! Plusieurs équipes de l'OPA ont rêvé de l'installer au bassin Wellington, accessible tant pour les résidents actuels et futurs de Pointe-Saint-Charles, que pour ceux de la Petite-Bourgogne, de Griffintown et du centre-ville. Dans le cadre de notre projet collectif, nous l'avons située sur le site de Ray-Mont Logistiques afin de faciliter son accès à l'ensemble des quartiers qu'elle pourrait desservir. Nous la prévoyons jumelée à l'école secondaire afin de faciliter la mutualisation d'équipements institutionnels et scolaires.

Des espaces pour les organismes communautaires et d'économie sociale

Pointe-Saint-Charles peut compter, depuis près de 50 ans, sur un tissu très serré de groupes communautaires, d'entreprises d'économie sociale et de projets collectifs, qui offrent des services essentiels à l'ensemble de la population, particulièrement aux plus démunis. Ce sont de véritables milieux de vie, d'autant plus précieux dans un contexte de gentrification. Plusieurs d'entre eux, à Pointe-Saint-Charles comme dans divers quartiers montréalais, sont confrontés à des défis de taille. L'accès à des locaux abordables devient un vrai casse-tête, avec les reprises par le CCSSDM de bâtiments excédentaires pour des besoins scolaires, l'augmentation des loyers, ou encore la reprise de locaux par des propriétaires privés.

La situation est critique, notamment pour les groupes communautaires autonomes qui n'auront jamais les moyens de payer un loyer à la hauteur du marché. Cet enjeu est aujourd'hui reconnu par les institutions et les bailleurs de fonds du milieu communautaire. Action-Gardien est impliqué depuis ses tout débuts dans la Coalition montréalaise pour des locaux abordables et accessibles, qui regroupe la Coalition Montréalaise des tantes de quartier (CMTQ), le RIOCM, DEPHY, la Ville de Montréal, le milieu de la santé et Centraide, pour trouver des solutions à la crise des locaux. L'Initiative immobilière du grand Montréal, lancée il y a un an, a innové en mettant de nouveaux outils financiers à la disposition des groupes qui veulent se porter acquéreurs de bâtiments. Et la réflexion pour la création d'une société acheteuse et gestionnaire est bel et bien entamée, avec les porteurs de l'Initiative (CMTQ et Centraide) et ses opérateurs, soit la Fiducie du chantier de l'économie sociale et le Réseau d'investissement social du Québec (RISQ).

Ces projets en émergence nécessitent un soutien multiforme de la part de la Ville de Montréal : réserve de terrains, zonage communautaire, réglementations facilitantes, contribution financière, fonds d'infrastructures, exemptions de taxes, support des différents services.

Dans le nouveau milieu de vie au bassin Wellington, de tels espaces communautaires doivent être prévus en amont pour des groupes communautaires, des commerces solidaires à but non lucratif et des organismes s'inscrivant dans l'économie sociale. Les participant.es de l'OPA rêvent également d'un marché public à but non lucratif, lequel pourrait être implanté dans et autour du bâtiment patrimonial de l'ancienne douane et des bureaux du CN. Ils rêvent également de convertir le silo de Harrish & Parrish en espace communautaire. Celui-ci pourrait également servir de pôle récréatif, face à la piscine flottante que nous prévoyons sur le bassin Wellington réexcavé. Ils proposent aussi des espaces pour les entreprises d'économie sociale - dont nous avons trois fleurons dans le Sud-Ouest, soit Cuisine Atout, Formétal et Théâtre Paradoxe - à l'intérieur des bâtiments de l'école des métiers afin qu'ils puissent offrir des formations et des parcours d'insertion adaptés aux métiers avoisinants.

Des services de proximité et des commerces abordables

Au fil des années, de nombreux équipements et services de proximité ont été perdus, soit pour fermer à tout jamais, soit pour être délocalisés dans un autre lieu offrant une plus grande clientèle que celle de Pointe-Saint-Charles. Rappelons les pertes sur l'artère de la rue du Centre: une SAQ, un centre de service de la SAAQ, une caisse Desjardins, sans parler du bureau de poste qui était situé sur la rue Mullins. Pendant ce temps, les commerces de proximité dans le quartier sont de moins en moins abordables dans un contexte de gentrification commerciale. Les commerces installés dans le nouveau milieu de vie devront prioriser l'usage des travailleurs, travailleuses et des résident.e.s, et être complémentaires à ceux de la rue du Centre et des quartiers avoisinants. Les équipes de l'OPA ont surtout faire ressortir le besoin de petits commerces de proximité, dans les rez-de-chaussée, aux coins des rues, ainsi qu'un marché public pour une offre alimentaire abordable, géré par un organisme communautaire. Également, un café, avec une place publique en bordure du bassin, face à la piscine extérieure. Et parmi les services qu'on veut retrouver au cœur du bassin Wellington, un troisième centre de services de la Clinique communautaire de Pointe-Saint-Charles, qui a un mandat public de CLSC.

Des terrains sportifs multifonctionnels et une piscine extérieure

Dans toutes les consultations menées par le comité de suivi de l'OPA sur les enjeux de proximité, un équipement est souligné comme manquant dans la communauté : une piscine extérieure. Aucun site dans le quartier habité de Pointe-Saint-Charles ne pouvant l'accueillir à court terme, le bassin Wellington est l'endroit tout indiqué, en bordure du canal, pour y aménager cette infrastructure collective ! Nous proposons d'implanter des terrains multisports, intérieurs et extérieurs polyvalents, mutualisés avec l'école secondaire (ou primaire); ces terrains sont économiques à construire. Idéalement, un OBNL pourrait en animer la gestion, en tant qu'équipement partagé pour les écoles, la population, mais également pour les ligues de sport amateur de Montréal et d'ailleurs. Les terrains extérieurs pourraient d'ailleurs être dédiés à d'autres activités en hiver, notamment du patinage. Une façon écologique, et accessible de favoriser l'activité sportive chez les jeunes et les moins jeunes !

Déterminons dès maintenant les besoins à long terme et réservons les terrains

Selon nous, une des conditions au développement résidentiel du secteur Bridge-Bonaventure devrait être une analyse préalable des besoins en équipements collectifs à long terme, afin de ne pas manquer d'occasion de réserver des terrains disponibles pour leur implantation. Et ce afin de ne pas se retrouver dans la situation tant décriée de Griffintown. Les besoins en équipements scolaires, sportifs, culturels, communautaires et de santé doivent être identifiés sur une période d'au moins vingt ans pour tous les secteurs en développement dans Bridge-Bonaventure. De plus, puisque le secteur en requalification est une occasion unique pour répondre à la fois aux besoins des nouveaux résidents et des quartiers avoisinants, cette analyse devrait inclure les besoins en équipements nécessaires dans l'ensemble du Sud-Ouest et de Ville-Marie. Cette analyse devrait être réalisée en collaboration avec le Centre de services scolaires de Montréal (CSSDM), la Commission scolaire English Montréal (EMSB), la Clinique communautaire de Pointe-Saint-Charles, le Centre intégré universitaire de santé et de services sociaux (CIUSSS) du Centre-Sud-de-l'Île-de-Montréal, la Société immobilière du Canada (SIC) et la Société québécoise des infrastructures (SQI).

Non seulement les besoins à long terme devraient être établis, mais la Ville devrait également mettre en place une stratégie, pour acquérir ou réserver les sites visés dès que possible, incluant des ententes avec les propriétaires. Nous invitons également la Ville à envisager des expropriations ou des ententes de gré à gré plutôt que d'utiliser seulement le droit de préemption pour les équipements collectifs. Nous pensons que ce dernier peut être pertinent pour certains besoins, mais que pour des équipements déjà identifiés et prévus, il en coûterait bien moins cher à la Ville de réaliser dès maintenant des ententes ou, à défaut, des expropriations, que d'acquérir les sites dans plusieurs années, laissant à la spéculation le temps de faire son effet. La nouvelle loi sur les expropriations va faciliter la tâche ! Cela est particulièrement vrai pour les besoins scolaires maintenant que ce sont les Villes qui ont l'obligation de devoir trouver et céder les terrains au CSSDM pour les écoles. Elles ont tout intérêt à mieux planifier leur implantation, et ce au-delà des 3 ans d'un plan triennal du CSSDM.

Enfin, dans la planification, comme il s'agit d'un projet d'envergure qui sera mis en place graduellement sur de nombreuses années, il faut prioriser la réponse aux premiers besoins essentiels des nouveaux résidents du quartier, et notamment l'ajout d'équipements collectifs nécessaires.

Recommandations sur les services et équipements collectifs

Vision et orientation

3.1. *Ajouter, dans la nouvelle orientation* « Des logements accessibles en réponse aux besoins dans un milieu de vie à échelle humaine » l'objectif suivant : « Des services et équipements de proximité accessibles », et avec les balises suivantes :

- Développer un pôle institutionnel et collectif de proximité dans le bassin Wellington, avec une école primaire, un CPE et des services de santé
- Évaluer la possibilité de conserver le silo Harrish & Parrish pour des espaces communautaires et de loisirs
- Développer un pôle institutionnel mutualisé accueillant une école secondaire et une maison de la culture, sur un lieu stratégiquement situé pour desservir les quartiers avoisinants du Sud-Ouest et de Ville-Marie, idéalement sur Wellington, en face du square Tansey.

Stratégie de mise en œuvre

- 3.2. Ajouter comme conditions à l'introduction de l'habitation, à la section 5.3 (p. 101) :
- La réalisation, avec les partenaires institutionnels concernés, d'une étude prospective afin de définir en amont et à long terme les besoins de la population, de Pointe-Saint-Charles, de Ville-Marie et des quartiers environnants (Petite-Bourgogne, Griffitown) en équipements scolaires, sportifs et de loisirs, culturels, communautaires et de santé ;
 - L'identification et la sécurisation des terrains pour la réalisation à court terme ou dans le futur de ces services et équipements, selon les outils appropriés : acquisition, expropriation, ententes avec propriétaires, droit de préemption.

4. Emploi

Nous sommes pleinement en accord avec l'orientation de l'administration municipale, exprimée de longue date et réaffirmée dans le PDMV, de consolider les activités économiques comme ADN du secteur Bridge-Bonaventure. Le canal de Lachine a été un haut lieu de production manufacturière, depuis les tous débuts de l'industrialisation. Il a été reconnu dans les années 1940 comme le centre industriel le plus important du Canada avec près de 30 000 emplois manufacturiers. À proximité, les îlots du secteur Bridge-Bonaventure, incluant les trois jetées ont toujours représenté une place de choix pour l'implantation d'activités industrielles et commerciales, avec leurs grandes superficies et la présence d'importantes infrastructures autoroutières, ferroviaires et portuaires.

Bridge-Bonaventure est encore habité par des industries dont certaines sont implantées depuis la moitié du XIXe siècle. Plusieurs branches industrielles ont marqué durablement le secteur, dont les moulins, les distilleries, les abattoirs. Certaines de ces industries sont toujours pleinement actives aujourd'hui, tandis que d'autres ont laissé leur place à d'autres usages, notamment en production artisanale. Nous avons là une zone de production active, héritée du passé industriel, centrale dans la vie économique actuelle de Montréal, et avec un haut potentiel d'accueillir de nouvelles activités.

La pertinence de zones d'emploi et de production en milieu urbain n'est plus à démontrer. Elles permettent de créer des villes et des quartiers complets et diversifiés, où l'on peut vivre et travailler. Les avantages sont évidemment économiques, mais aussi sociaux et environnementaux, alors que la proximité entre les lieux d'emploi et de résidence favorise la qualité de vie, les déplacements en transport actif et en commun, la diminution de l'auto-solo et des coûts de transport, le et plus de temps de qualité en dehors des heures de travail.

Il faut cependant être extrêmement prudent quand, au nom de la mixité d'usage, on implante du résidentiel dans une zone jusque-là dédiée à l'emploi. La mixité d'usage sans planification ou volonté politique forte amène, comme cela a été le cas de part et d'autre du canal de Lachine et dans le quartier Griffintown, à une pression spéculative et à un abandon progressif de la vocation d'emploi. Rapidement, l'usage résidentiel, bien plus rentable, devient l'usage dominant. Les projets particuliers adoptés les uns après les autres ont pratiquement eu raison de la vocation d'emploi le long du canal à Pointe-Saint-Charles, Saint-Henri, la Petite-Bourgogne et Griffintown. En ce sens, nous saluons la démarche des trois arrondissements Lachine, Lasalle, le Sud-Ouest pour consolider l'emploi dans tout le corridor du Canal de Lachine sur leur territoire.

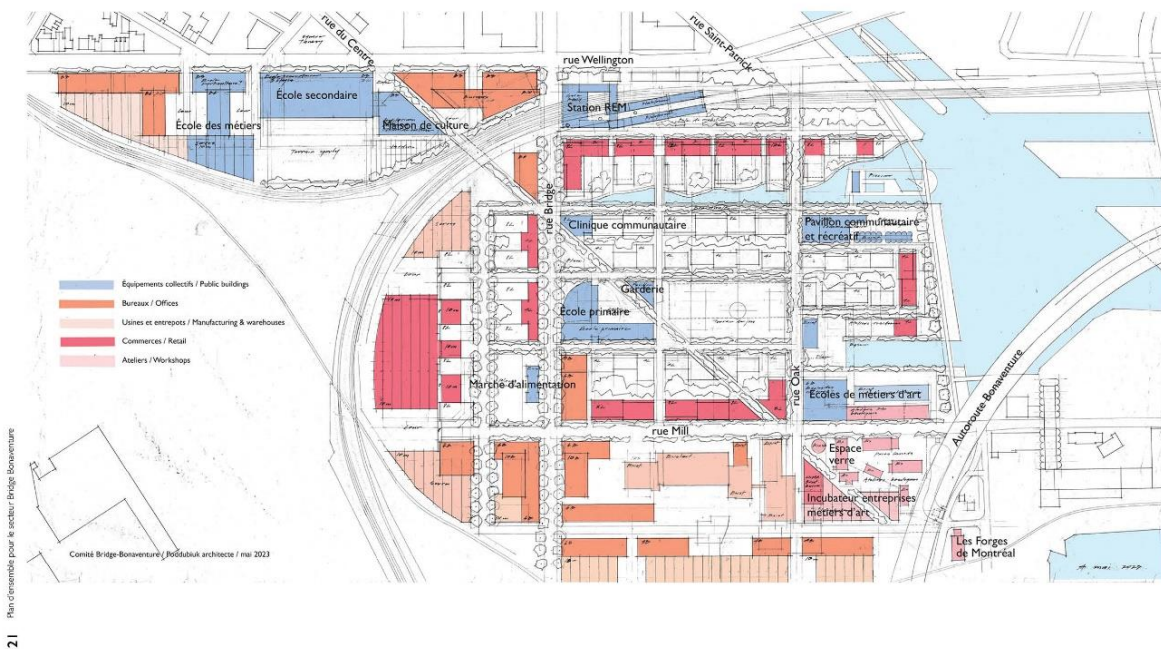
Il importe donc de protéger les emplois existants dans le secteur Bridge-Bonaventure, alors que les grands projets d'infrastructures et les projets immobiliers annoncés attisent la spéculation immobilière dans pour ce secteur. Il est vrai que, nous aussi, nous ouvrons la porte au résidentiel, mais de façon circonscrite et majoritairement sous une forme non lucrative sur des terrains publics soustraits à la spéculation.

La cohabitation des usages est un autre enjeu de taille. Il suffit d'aller à un conseil d'arrondissement du Sud-Ouest pour entendre les nouveaux résidents des condominiums habitants proches de lieux d'emploi ou le long de voies de camionnage, par exemple sur les rues

de la Montagne ou Saint-Patrick, se plaindre des problématiques de bruit, poussière, vibration, etc. Tranquillement mais sûrement, les entreprises considérées comme nuisibles sont poussées à déménager hors des quartiers centraux.

Pour Action-Gardien, la consolidation de l'emploi devra se faire dans une perspective d'économie circulaire, d'amélioration du cadre de vie des travailleurs et travailleuses, de cohabitation entre les différents usages. À ce titre, nous appelons la Ville à prendre plus de mesures fermes pour sécuriser les entreprises existantes par des outils règlementaires et à mettre en place des conditions d'attraction et de rétention de nouvelles entreprises. Cela prend une volonté affirmée des acteurs municipaux pour le maintien des zones d'emploi: zonages exclusifs de certains secteurs, périmètres de protection sans possibilités dérogatoires, mesures d'atténuation des nuisances, développement de loyers commerciaux hors marché spéculatifs, etc.

Emploi



Consolider les filières actuelles, diversifier sans contribuer à la spéculation

Selon les études les plus récentes (E&B DATA 2022²⁷, mandat donné par le consortium Vision Bridge-Bonaventure) et les données de PME Mtl (2021), le secteur se compose d'environ 60 entreprises et organisations et totalise 2 400 emplois. Les principaux secteurs économiques sont, par ordre d'importance, le transport et la logistique, les technologies de l'information et des communications, l'agroalimentaire, la fabrication. Nous sommes pleinement en accord, pour l'ensemble du secteur Bridge-Bonaventure, avec l'orientation générale visant à consolider et protéger l'existant et développer des filières complémentaires. Le triangle de la pointe Saint-Charles Nord inclut 25% des emplois, tandis que le bassin Wellington représente 20%.

²⁷ [Secteur Bridge-Bonaventure - Portrait économique](#) - 2022 - E&B DATA

Nous invitons la Ville et les commissaires à approfondir la réflexion sur ce que sont les « filières porteuses d'avenir et à haute valeur ajoutées » dont il est mentionné dans le PDMV. Certaines filières d'emploi sont moins propices que d'autres à la création d'une économie circulaire, et peuvent au contraire contribuer à la poussée spéculative et à la gentrification. Nous croyons qu'il faut davantage miser sur des entreprises de production manufacturières, alimentaires, artisanales, qui créent des emplois locaux diversifiés et plus accessibles aux populations locales, plutôt que sur des activités de haute technologie, déjà bien présentes dans le sud-ouest et le centre-ville.

La demande est bel et bien là pour les locaux industriels ! Selon des données factuelles issues d'une étude prospective réalisée par l'Arrondissement Le Sud-Ouest en 2021, les nouvelles demandes, après sondage et projections, sont estimées annuellement à 89 963 pi² pour les locaux industriels. La crise sanitaire n'a pas fait fléchir la croissance de la demande industrielle observée au cours des deux dernières années. Pendant ce temps, les locaux industriels se font rares, et de plus en plus chers²⁸.

Concernant les bureaux, nous sommes beaucoup plus prudents, alors que le centre-ville et le quartier des affaires élargi disposent encore de locaux disponibles dans un contexte de télétravail post-pandémique. Autant il y a aura forcément besoin de bureaux plus abordables pour des petites entreprises en démarrage, autant le développement de bureaux plus luxueux « AAA » nous semble à exclure dans le secteur Bridge-Bonaventure.

Selon le Portrait et potentiel de développement du Grand Sud-Ouest réalisé par Espace Stratégies en 2018, on retrouve certaines filières à prioriser pour le développement économique de tout le Grand Sud-Ouest (LaSalle, Sud-Ouest et Verdun), axées sur les loisirs, la culture et les commerces. Selon ce rapport, la filière des industries créatives et culturelles déjà bien établie dans le Sud-Ouest, présente beaucoup de potentiel pour le secteur Bridge-Bonaventure, ne comporte pas de nuisances, et ses besoins en immobilier sont bien adaptés à la vision de développement mixte.

Nous sommes d'accord que le tourisme et la culture doivent être au cœur du redeveloppement de ce secteur historique et patrimonial, situé à la confluence du canal de Lachine, du Vieux-Port et du fleuve Saint-Laurent, tout en étant attentif à ce que les activités récréo-touristiques restent accessibles et abordables pour la population locale, malgré la dimension pan-montréalaise, et en trouvant un équilibre entre l'envergure métropolitaine du site et les milieux de vie habités et de travail.

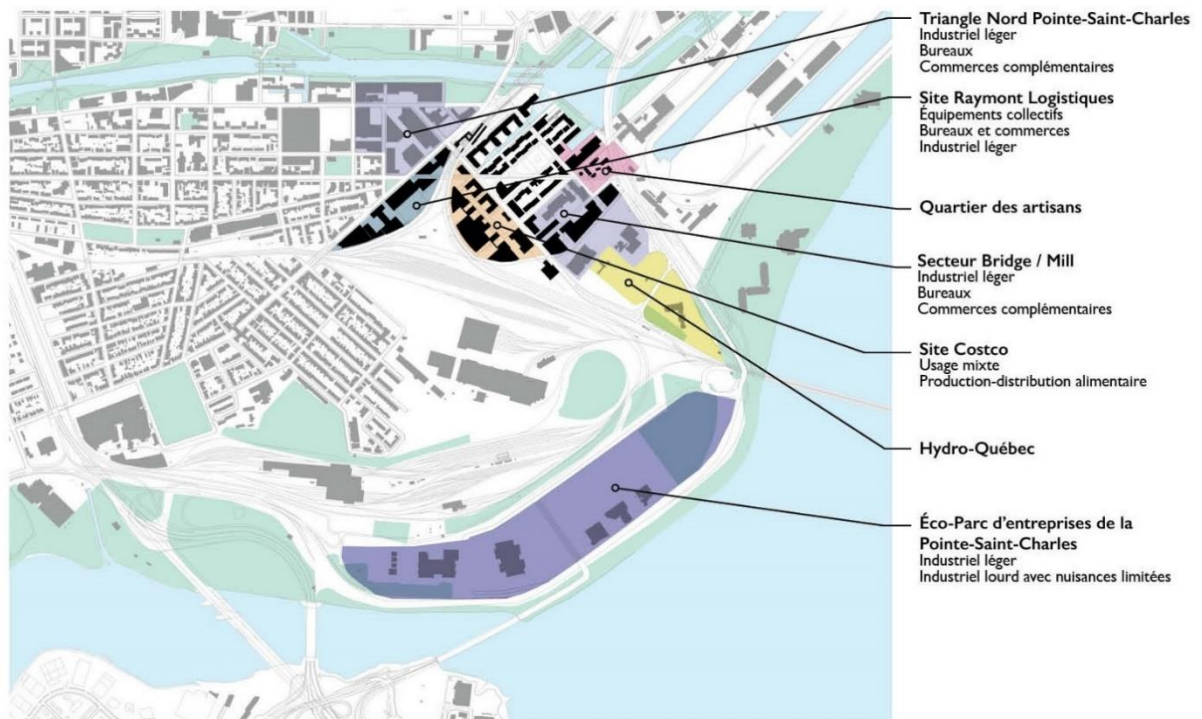
Les entreprises de la nouvelle économie, les hubs technologiques, les sièges sociaux et les grands projets récréotouristiques accompagnent souvent l'extension du centre-ville dans les quartiers centraux, et ne contribuent pas forcément à améliorer les conditions de vie des populations moins nanties. Ces entreprises demandent une main-d'œuvre très qualifiée, qui arrive dans les quartiers ouvriers avec un niveau de vie bien supérieur, créant ainsi une pression sur les commerces, café, restaurants, qui ne sont plus abordables pour la population locale.

Certaines des entreprises œuvrent même dans des domaines contraires à l'intérêt collectif. Nous avons un exemple récent dans Pointe-Saint-Charles de filière non porteuse d'avenir. Les bureaux montréalais d'Airbnb sont installés dans notre quartier sur les berges du canal de Lachine, dans

²⁸ Néomédia – [Pénurie de locaux industriels](#) – 1 février 2022.

un nouvel édifice en location, propriété du groupe Mach. Cela permettra d'accueillir à terme 1 000 employés. Mais ces entreprises ont des effets dévastateurs pour la population résidente, alors que leur plan d'affaires consiste à retirer des logements du marché locatif traditionnel pour les louer à des touristes, contribuant ainsi à la rareté des logements et à l'augmentation des prix du loyer dans les quartiers centraux.

Bien sûr, nous sommes ouverts à accueillir de nouvelles entreprises en technologies propres, incubateurs de nouvelles façons de protéger notre environnement, mais en étant attentif à ne pas les inclure dans des projets immobiliers luxueux et déconnectés de notre réalité. Concernant la zone d'innovation mentionnée à la page 40 (2.5), l'emplacement n'est pas précisé, ce qui inquiète.



L'abordabilité des locaux

Pour l'ensemble du secteur Bridge-Bonaventure, nous attirons l'attention de la commission sur l'enjeu de l'abordabilité des locaux commerciaux. Cette question est timidement abordée dans l'objectif 1.3. « *évaluer la possibilité d'introduire des mesures permettant d'offrir des loyers abordables à long terme pour les activités artisanales.* ».

La disponibilité des locaux industriels, des entrepôts et des laboratoires est à un taux historiquement bas, qui fait grimper les prix de manière drastique.²⁹ Selon nos discussions avec

29

<https://www.lejournaldejoliette.ca/actualites/affaires/452092/penurie-de-locaux-industriels>

PME Mtl, pour la majorité des entreprises industrielles, le coût est la principale raison qui freine leur arrivée ou leur maintien dans le secteur.

Si la Ville ne met pas en place des conditions pour garantir l'abordabilité des locaux sur du long terme, la vision énoncée ne se réalisera tout simplement pas. Les artisans, petites entreprises manufacturières ou de transformation alimentaire ne pourront pas s'installer. Et, à terme, cela pourrait occasionner le départ des entreprises déjà en place dont l'occupation de leurs locaux n'est pas sécurisée. L'enjeu des loyers abordables ne s'arrête pas aux artisans, mais vaut aussi pour les entreprises de fabrication, agroalimentaires, les bureaux, etc. Cela peut passer par un pourcentage de locaux commerciaux sorti du marché spéculatif, et gérés par une société acheteuse et gestionnaire, publique ou à but non lucratif.

Miser sur la formation, l'embauche locale, l'économie sociale et solidaire

Pointe-Saint-Charles a de tout temps fourmillé d'initiatives locales novatrices, créatrices d'emploi, ancrées dans la communauté, accessibles à tous et toutes. Ces initiatives sont porteuses de communautés actives et inclusives, et méritent un soutien multiforme de la Ville de Montréal. Les groupes communautaires, les entreprises d'économie sociale et d'insertion, les projets collectifs sont essentiels pour notre communauté. Nous avons récemment un exemple de comment des anciens bâtiments industriels peuvent être convertis, avec le projet du Bâtiment 7 visant le recyclage d'un vaste bâtiment industriel afin d'accueillir une grande diversité d'usages, alliant services de proximité, métiers artisanaux, agriculture urbaine, et bientôt un CPE.

Également, pour favoriser l'insertion professionnelle et faciliter l'accès aux emplois de proximité aux résident.e.s du Sud-Ouest, il faut miser sur la formation et des mesures incitatives d'employabilité locale. Selon nous, le moyen le plus pertinent pour renforcer l'embauche locale est d'implanter des écoles de métiers et centres de formations diverses en adéquation avec les besoins en main-d'œuvre des entreprises de production et artisanale. Il faut aussi veiller à ce que les emplois créés soient accessibles pour la population actuelle et future, et ne pas tout miser sur des emplois nécessitant de hautes qualifications.

Protéger fermement la zone industrielle du secteur Wellington et des trois jetées

Nous adhérons pleinement à l'orientation 1 (page 40) visant à pérenniser les activités **portuaires et agro-alimentaires existantes**, tout en les consolidant de façon complémentaire en attirant des activités de ces mêmes filières moins génératrices de nuisances : emplois artisanaux, fabrication légère, agro-alimentaire, logistique.

L'activité industrielle de ce secteur est fortement influencée par la présence du Port de Montréal et des voies ferrées. Certains des silos sont abandonnés, comme le fameux Silo n.5, mais la majorité sont encore en activité. La Minoterie ADM produit des farines (plus de 900 tonnes métriques de farine quotidiennement dans ses trois moulins³⁰ !), avec son enseigne reconnaissable entre toutes « Farine Five Roses ». La Canada Maltage, usine de transformation de

<https://www.informateurimmobilier.com/colliers-les-loyers-nets-a-2-chiffres-de-limmobilier-industriel-sont-ici-et-sont-la-pour-rester/>

<https://www.lapresse.ca/affaires/2022-08-12/des-loyers-industriels-qui-saignent-les-pme.php>

³⁰ Les données sur les entreprises sont issues du guide de la Société d'histoire de la Pointe-Saint-Charles
Nicolas Hugo Chébin — Bridge-Bonaventure, La Pointe industrielle, un secteur à reconnecter — 2019

l'orge, avec ses 45 silos et sa malterie en activité depuis 1969, est l'une des plus importantes du Canada. La distillerie Sazerac, installée dans le seul bâtiment rescapé de Goose Village, est aujourd'hui en pleine expansion. Parrish & Heimbecker, usine de production de farine, a malheureusement cessé ses activités avec la fin de son bail avec la SIC.

Nous sommes particulièrement soucieux de la mise en place de conditions permettant de protéger, soutenir et consolider cette zone de production industrielle située à l'est de la rue Mill et dans le corridor de l'autoroute Bonaventure. L'insertion d'un complexe immobilier sur la Pointe-du-Moulin et le bassin Wellington n'arrive pas dans un secteur industriel moribond et promis à disparaître, mais dans une zone industrielle extrêmement active, notamment à l'est de la rue Bridge, et qui génère un fort volume de camionnage et des nuisances sonores, avec un port en activité. À ce titre, entendre certains promoteurs immobiliers qualifier ces entreprises de « passésistes et nuisibles » et envisager même la relocalisation des activités portuaires n'a rien pour nous rassurer.

L'enjeu de la cohabitation d'usage avec ces entreprises est pris au sérieux dans le Plan directeur. Dans la section des enjeux de mise en valeur (page 23), il est nommé que les activités portuaires, de logistique, agroalimentaires, ainsi que les infrastructures de transport sont sources de nuisances et peuvent engendrer des enjeux de santé publique. *« Ces nuisances et enjeux de sécurité sont des facteurs déterminants dans le choix des fonctions autorisées dans le secteur, afin d'assurer une bonne cohabitation des usages. Il est essentiel d'en tenir compte au moment de l'établissement d'usages sensibles, en particulier pour l'habitation, et de prévoir des zones tampons et des mesures d'atténuation des nuisances, le cas échéant, afin d'offrir un milieu de vie de qualité, sécuritaire et sain »*. Il est aussi nommé que *« l'introduction de l'habitation comme fonction complémentaire doit être évaluée à la lumière des enjeux de cohabitation des usages, de nuisances et de sécurité. »* Page 42, toute une série de mesures sont prévues pour assurer une bonne cohabitation par la gradation des usages, et vise à n'autoriser l'habitation que si certaines conditions sont préalablement réunies.

Mais, au-delà des intentions énoncées, les réelles mesures de protection nous semblent faibles pour protéger les entreprises existantes. Par exemple, page 42, on peut lire l'énoncé suivant *« éviter l'implantation d'un usage sensible à proximité de la minoterie ADM... »*. On devrait plutôt lire *« Interdire les usages sensibles »*, et que ceci soit inscrit dans le plan d'urbanisme, avec un périmètre d'au moins de 100 mètres des industries lourdes, ce qui viendrait garantir des zones tampons et de protection entre les entreprises plus lourdes minoteries, distilleries, etc.). La zone est bien illustrée à la page 41 (schéma des contraintes), mais elle n'est pas reconduite dans les balises, ni la forme urbaine, ni le tableau des conditions gagnantes.

Encourager les emplois artisanaux, de fabrication légère, agro-alimentaire au bassin Wellington et ses abords

Nous soutenons avec beaucoup d'enthousiasme la création d'un quartier des artisans (1.3), qui permet de consolider les espaces artisanaux et patrimoniaux déjà en place, dont les emblématiques Forges de Montréal dans l'ancienne station de pompage, l'Espace Verre dans l'ancienne caserne de pompier, Juges Sinclair, tout en attirant de nouveaux artisans et des écoles de métiers d'art, avec une forte composante culturelle, de formation, de transmission des savoirs. Ce secteur, situé dans le quartier Pointe-Saint-Charles à la fin du prolongement de la rue du Centre sur le bassin Wellington, a une forte portée symbolique, tout en créant une zone tampon avec les entreprises plus lourdes du secteur.

Nous proposons que la zone d'emploi s'étende au sud de la rue Mill, avec des espaces de production, des entreprises manufacturieres légères et agro-alimentaire, commerces et boutiques de vente le long de la rue Mill. Ce secteur devrait rester dédié à l'emploi et non pas, tel que proposé par la Ville, à usage mixte avec du résidentiel. De même, la filière agro-alimentaire pourrait être développée au sud de Mill et sur le site de l'actuel Coscto, pour accueillir des entreprises du type de la Centrale agricole. Cette coopérative d'agriculture urbaine au Québec regroupe une vingtaine d'entreprises et d'acteurs en agriculture urbaine. Offrant des espaces, de la formation, de l'accompagnement, la Centrale agricole est un lieu de réseautage et d'innovation pour le développement de systèmes alimentaires urbains et l'économie circulaire. En pleine expansion pour des quartiers nourriciers et créateur d'emploi, cette filière est en pleine adéquation avec les perspectives de quartiers nourriciers et d'économie circulaires.

Protéger la zone d'emploi du triangle Nord PSC, incluant le site de Ray-Mont-Logistiques

Ce triangle à l'est de la rue de Montmorency présente actuellement une dynamique industrielle bien implantée, avec principalement des entreprises du secteur manufacturier, mais également des services professionnels tels que des architectes ou encore des entreprises de production télévisuelle ou alimentaire. Cette zone, qui sert de tampon entre la zone industrielle et le quartier habité, est cependant sous-occupée, et a un grand potentiel d'accueillir de nouvelles entreprises et commerces compatibles avec les milieux de vie environnants.

Nous saluons grandement l'orientation du maintien et de la consolidation de l'emploi dans le triangle Nord Pointe-Saint-Charles. La CDC Action-Gardien, le Regroupement économique et social du Sud-Ouest (RESO) et la Chambre de commerce de Montréal Centre Sud-Ouest (CCCSOM) avaient conjointement réitéré à la Ville de Montréal leur demande à cet effet, alors que des discussions et pressions de promoteurs laissaient présager une possible ouverture quant à l'intégration d'une composante résidentielle dans ce secteur d'emploi.

Car les promoteurs Devimco -propriétaire du site de Ray-Mont Logistiques, Brocolini -propriétaire du terrain à l'angle de Bridge et Wellington-, et le groupe Mach -propriétaire du terrain au nord de Saint-Patrick- ont développé une vision visant à résidentialiser ce secteur, avec même des tours d'environ 20 étages le long du Canal. Insérer une nouvelle composante résidentielle dans le triangle Montmorency viendrait compromettre le succès d'une stratégie de préservation d'emploi dans ce secteur. C'est précisément ce qui s'est produit aux abords du canal de Lachine lorsque que la conversion d'anciennes usines à été autorisée à des fins résidentielles. Si certaines entreprises ont choisi de se réinstaller ailleurs à Montréal (ex. Carpet Art Deco), d'autres l'ont quitté pour de bon (ex. : Seracon).

Il est important de rappeler que ce secteur fait l'objet d'une intervention prioritaire par l'Arrondissement Le Sud-Ouest depuis 2017. Dans le cadre du plan d'intervention spécifique – Pointe-Saint-Charles Nord (PISPSC) ³¹, l'Arrondissement Le Sud-Ouest a affirmé « sa ferme intention de maintenir la vocation d'emploi existante et de ne pas autoriser de développement résidentiel »³², avec les énoncés suivants :

³¹ Ibid., p. 51

³² Arrondissement Le Sud-Ouest (2017). Plan d'intervention spécifique – Pointe-Saint-Charles Nord, p.36

- À l'intérieur du territoire d'intervention, ne pas autoriser toute demande de transformation à des fins résidentielles ou de constructions de nouvelles unités résidentielles à l'est de la rue De Montmorency et au nord de la rue Saint-Patrick malgré l'affectation du sol « Secteur Mixte » au Plan d'urbanisme, pour y favoriser le développement d'emplois et limiter la spéculation immobilière résidentielle ;
- Améliorer l'offre de services alimentaires d'appoint et de lieux de rencontres afin d'accroître l'attractivité du secteur pour les entreprises et de favoriser la rétention de la main-d'œuvre ;
- Former une table de travail mixte afin de favoriser l'attractivité du territoire d'intervention, cibler des créneaux durables [...] consolider et créer des emplois adaptés au marché du travail, compatibles avec le milieu de vie adjacent et favorisant l'employabilité locale.

Depuis les cinq dernières années, nous avons cependant dû constater, que malgré les engagements, peu d'efforts y ont été consacrés. La table de travail mixte n'a jamais démarré son travail malgré deux rencontres exploratoires à ce sujet avec les partenaires de l'Arrondissement (PME MTL, RESO, CCCSOM et milieu communautaire, représentants d'entreprises et commerçants). Cette table a prévu redémarrer ces travaux cet automne.

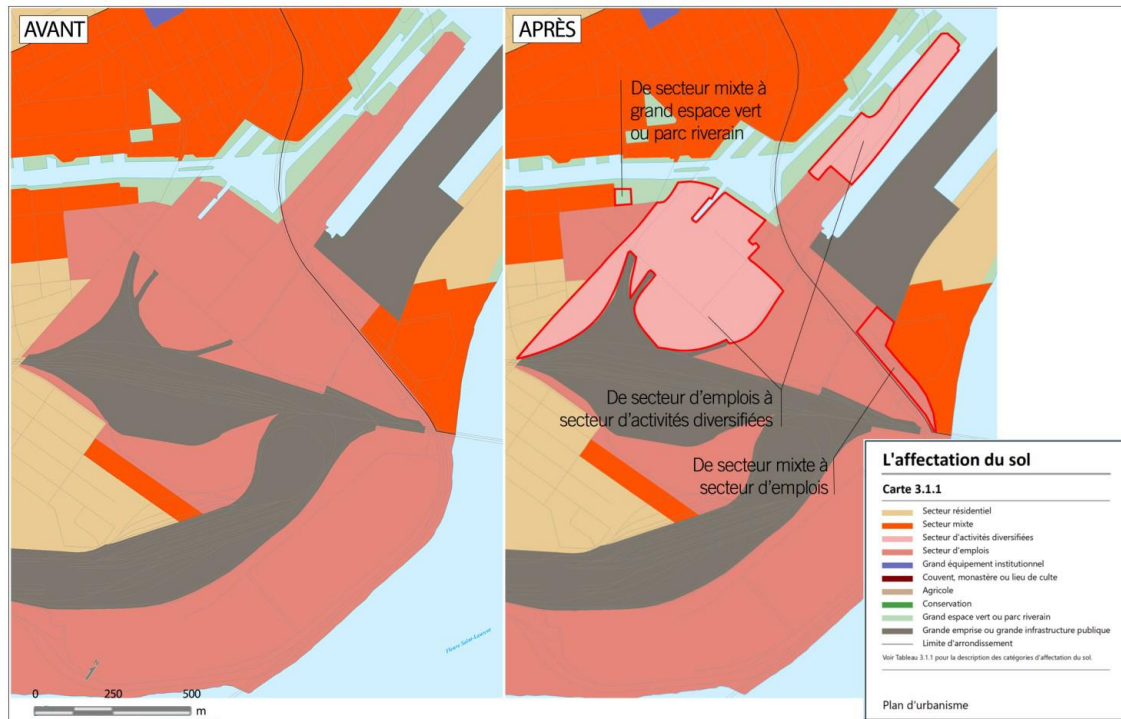
Plusieurs conditions sont déjà réunies pour consolider ce secteur d'emploi. Déjà, plus d'une quinzaine d'entreprises s'activent dans le triangle Montmorency pour offrir des opportunités économiques locales, à deux pas du centre-ville. Les propriétaires du Nordelec prévoient développer en emploi le vaste stationnement adjacent à l'édifice. Le départ annoncé de l'entreprise de transbordement Ray-Mont Logistique offre une opportunité de repenser l'entrée de quartier pour y développer un pôle de services institutionnels et d'emploi. Le triangle est actuellement une entrée de quartier peu conviviale et peu sécuritaire, sans piste cyclable adéquate, avec un viaduc du CN non entretenu et de la congestion due au transit. L'amélioration des conditions de transport actif et collectif dans ce secteur ainsi qu'une éventuelle nouvelle station REM tout près de là facilitera les déplacements vers ce secteur d'emploi et créera les conditions nécessaires à l'attraction et la rétention de la main-d'œuvre.

Dans le cadre des démarches de rédaction du nouveau Plan d'urbanisme et de mobilité 2050 (PUM), la Ville de Montréal a elle aussi identifié cette préoccupation et elle l'a inscrit dans son Projet de ville déposé l'an dernier pour consultation publique à l'OCPM : « l'effritement progressif des espaces industriels au profit des fonctions résidentielles et commerciales fragilise le tissu industriel existant et rend plus difficile l'attraction de nouveaux investissements »³³.

Ainsi, malgré les pressions qui ne manqueront pas de se poursuivre pour autoriser une mixité d'usage, nous comptons sur la ville pour maintenir strictement cette vocation emploi sur le territoire du triangle Montmorency, de faire les concordances qui s'imposent dans le plan d'urbanisme. Il importe aussi de consacrer les sommes et les énergies nécessaires, avec une table active regroupant acteurs économiques, publics, économie sociale et communautaire, pour créer des conditions favorables à l'attraction et à l'intégration des entreprises.

³³ Ville de Montréal (2022). Projet de ville – Vers un plan d'urbanisme et de mobilité, *Des quartiers industriels diversifiés, attrayants et accessibles*, p. 106

Nous demandons également à la Ville d'assurer la concordance au plan d'urbanisme dans l'affectation au sol. Alors que le secteur triangle Nord Pointe-Saint-Charles s'étend jusqu'au nord de Saint-Patrick, la ville maintient étonnamment une affectation mixte entre Montmorency et le square Saint-Patrick. Cela ouvre la porte aux tours d'environ proposées par le groupe Mach dans la Vision Bridge-Bonaventure.



Quel avenir pour le site de Ray-Mont Logistiques ?

Advenant le déménagement de Ray-Mont Logistiques, la Ville prévoit autoriser un usage mixte sur ce secteur. Alors que nous sommes en faveur avec l'insertion d'un tissu résidentiel sur le bassin Wellington, nous sommes opposés à l'insertion de résidentiel dans tout le triangle Nord, incluant le site de Ray-Mont Logistiques. Nous croyons que ce site, en face du square Tansey, serait un emplacement fort judicieux pour y implanter un pôle institutionnel, de formation et d'emploi. Ainsi, à terme, le site pourrait accueillir une école secondaire et une maison de la culture pour l'ensemble des quartiers de l'est du Sud-Ouest (Pointe-Saint-Charles, Petite-Bourgogne et Griffintown) ainsi que pour les nouveaux développements dans Ville-Marie. (voir section Équipements publics). Pour le reste du secteur, nous prévoyons des usages diversifiés : industriel léger, bureau, production alimentaire, commerces complémentaires.

Le Parc des entreprises de la Pointe-Saint-Charles (PEPSC)

Le PEPSC fait dur... Ancien dépotoir municipal, stationnement géant durant l'Expo 67, et même aéroAdacport pendant quelques années et fermé pour cause d'instabilité du sol et d'émanations toxiques en provenance des sols contaminés. Depuis son achat par la Ville de Montréal en 1998, quelques entreprises s'y sont installées, mais nous sommes encore loin de l'idée du Centre de recherche exprimé alors par la Ville à cette époque. D'ailleurs, plusieurs terrains y sont encore vacants, certainement en raison des faibles conditions d'attraction, de la contamination, de

l'enclavement entre l'autoroute Bonaventure et les voies ferrées de Via-Rail et du CN, et maintenant la ligne du REM.

Le PEPSC a besoin d'amour ! Nous avons malheureusement échappé l'opportunité unique de le désenclaver en déplaçant le futur boulevard urbain sur l'emprise Marc-Cantin. Cela aurait permis de concentrer les fractures urbaines et de déployer le parc industriel vers les berges.

Nous adhérons à la Vision de la Ville de renforcer les activités existantes (audio-visuel, télécommunication) tout en diversifiant les activités et en aménageant un campus d'affaires avec services intégrés (page 40).

Lors de l'OPA, des résidents ont émis l'idée de transformer le secteur en **éco-parc industriel**, en misant sur des centres de recherche en environnement, industrie de récupération-transformation, permaculture, etc. et en d'adopter les meilleures pratiques environnementales : zones de faible émission, partage d'énergies renouvelables, bâtiments résilients, mobilier urbain, réduction des aires de stationnement, espaces végétalisés, etc. Ainsi, nous proposons d'instaurer un pôle de recherche dans le PEPSC pour expérimenter des solutions écologiques à des problématiques propres à notre secteur, et exportables dans d'autres contextes.

Recommandations sur l'emploi

Visions et orientations

- 4.1. **Modifier la balise 1.5 (page 40) pour ajouter :** Diversifier les usages avec un centre de recherche en environnement, des industries de récupération-transformation, permaculture, production alimentaire
- 4.2. **Conserver fermement la balise 1.6 sur le Triangle Nord Pointe-Saint-Charles en** cohérence avec l'orientation en ce sens dans le Plan Nord Pointe-Saint-Charles de l'Arrondissement du Sud-Ouest
- 4.3. **Reformuler la balise 1.6.** « Renforcer les entreprises existantes dans le triangle de la PSC Nord et diversifier les activités économiques sur l'ensemble du secteur, **incluant le site actuel de Ray-Mont Logistiques**, dans une perspective de complémentarité et de redynamisation avec des entreprises de fabrication légère, artisanales et agroalimentaire, ainsi que des bureaux, commerces **et équipements publics**
- 4.4. **Ajouter une balise 1.7 sur l'abordabilité des loyers**
 - Préserver des bâtiments pour des activités économiques en dehors du marché spéculatif pour attirer et retenir les entreprises avec des loyers abordables, sur du long terme
 - Prévoir que des locaux sont acquis et gérés par une société publique ou à but non lucratif, pour des commerces, entreprises, organismes, écoles de métiers, afin de garantir des loyers abordables et pérennes.
- 4.5. **Ajouter une balise 2.6 :** En diversifiant les activités, privilégier la production aux espaces bureaux et aux filières qui présentent un haut potentiel d'exercer une pression spéculative sur le milieu de vie.
- 4.6. Préciser la balise 2.5 pour expliciter dans quel sous-secteur serait situé la zone d'innovation.
- 4.7. **Reformuler, pour le secteur de Pointe-Saint-Charles, le libellé de la balise 3.2**
 - Favoriser la création d'un milieu de vie mixte pour le Bassin Wellington (secteur 3 de la page 103) et le secteur du site Costco (secteur 2 de la page 103)
 - Préserver en emploi le site au sud de Mill (secteur 4 de la page 103) et dans le Triangle Nord PSC, incluant le site actuel de Ray-Mont Logistiques (secteur 1 de la page 103)
 - Inclure à cette page une carte des zones où l'habitation est permise sous conditions dans la grande orientation 1 pour une meilleure compréhension du plan directeur.
- 4.8. **Renforcer la balise 3.3, avant dernier dernier picot :** Interdire l'implantation d'un usage sensible à moins de 100 mètres de la minoterie ADM

Forme urbaine

- 4.9. **Dans la Forme urbaine du bassin Wellington, section trame urbaine, ajouter une balise** : Améliorer le cadre de vie, le transport actif, la cohabitation et l'intégration du triangle Nord Pointe-Saint-Charles avec le milieu de vie habité et avec le bassin Wellington.

Stratégie de mise en œuvre

- 4.10. **Ajouter au plan d'action, section concertation** : Animer une **table de concertation économique avec les acteurs locaux** pour améliorer les conditions d'attraction et de rétention des entreprises et créer des emplois adaptés au marché du travail, compatibles avec le milieu de vie adjacent et favorisant l'employabilité locale ;

Modifications au plan d'urbanisme

- 4.11. Modifier l'affectation au sol au nord de Saint-Patrick dans le triangle Nord Pointe-Saint-Charles, pour assurer la concordance entre le plan d'urbanisme et les orientations du Plan directeur et du Plan d'intervention spécifique Pointe-Saint-Charles Nord de l'Arrondissement Le Sud-Ouest
- 4.12. Maintenir le site situé au sud de la rue Wellington dans le triangle de la Pointe-Saint-Charles Nord dans l'affectation "secteur d'emploi", de façon à ce que l'arrondissement puisse néanmoins inscrire à son règlement de zonage les usages institutionnels permis avec cette affectation, et ce, afin de préserver ce site de toute pression liée à un usage résidentiel
- 4.13. Maintenir l'affectation au sol du site situé au sud de la rue Mill et à l'est de la rue Bridge en secteur d'emploi
- 4.14. Inscrire au plan d'urbanisme dans les grande balises la protection des activités portuaires et agroalimentaires existantes, en interdisant des usages sensibles à moins de 100 mètres et en atténuant les nuisances.

5. Mobilité durable

De nos échecs à nos devoirs

Les conséquences du paradigme du tout-à-l'auto développé au siècle dernier sont manifestes, que ce soit sur le climat, la santé humaine, la biodiversité et la résilience des territoires ou sur les budgets publics d'infrastructures. Collectivement, on reconnaît progressivement la nécessité de dépasser la dépendance à l'automobile en priorisant davantage l'aménagement de nos quartiers de façon à ce qu'ils facilitent la marche, le vélo et les transports collectifs.

Le Québec, la Communauté métropolitaine et la Ville de Montréal ont des cibles ambitieuses pour réduire la part de l'auto solo (-20% à l'échelle du Québec et -25% dans la ville de Montréal à l'horizon 2030), augmenter la part des modes de déplacement durables (part de 35% en transport collectif dans le Grand Montréal en 2031) et décarboner le secteur des transports (carboneutre d'ici 2040 sur le territoire de la ville)³⁴³⁵³⁶. Or, le constat est pour l'instant lamentable : en effet, "Malgré les efforts effectués au cours des dernières années pour développer les transports collectifs et actifs, les projections indiquent que la part modale de l'automobile en 2036 pourrait demeurer essentiellement semblable à celle observée en 2013, ce qui entraînerait une hausse des déplacements en automobile"³⁷.

Pour espérer se rapprocher de nos cibles, on devra suivre avec rigueur l'approche "Réduire - Transférer - Améliorer", qui implique, en ordre, de réduire les déplacements nécessaires, de les transférer vers les modes durables et d'améliorer les modes existants³⁸. En d'autres mots, le devoir est double: augmenter l'offre pour les modes durables et réduire l'offre pour l'automobile. Concrètement, cela implique de réviser l'offre d'infrastructures pour l'automobile à la baisse en exigeant que la demande s'adapte, plutôt que d'augmenter l'offre sans cesse. Pour arriver à planifier ces offres, l'urbanisme devra être au cœur de la démarche. Ainsi, pour les quartiers en développement ou en requalification, l'offre de transports durables doit faire partie de la réflexion dès le début et tout au long de la planification urbanistique.

Le projet Bridge-Bonaventure est une occasion parfaite pour revoir l'aménagement du quartier et le rendre réellement plus durable en réduisant les déplacements automobiles et en réfléchissant les besoins et opportunités en mobilité à partir des déplacements actifs et collectifs. Le Plan directeur Bridge-Bonaventure prévoit de nombreux éléments fort intéressants, qu'il s'agisse de la reconnexion des quartiers par les modes actifs, de la proposition d'une zone à priorité piétonne, de la planification d'un quartier complet et de la reconnaissance du problème du transit lié au pont Victoria. Nous félicitons la Ville pour le travail de fond réalisé visant à atteindre ces objectifs.

³⁴ Gouvernement du Québec (2018). [Transporter le Québec vers la modernité - Politique de mobilité durable 2030](#), p.13.

³⁵ Ville de Montréal (2020). [Plan climat 2020-2030](#), p.25.

³⁶ Communauté métropolitaine de Montréal (2012). [Un Grand Montréal attractif, compétitif et durable – Plan métropolitain d'aménagement et de développement](#), p.9.

³⁷ Ville de Montréal (2022). [Projet de ville – Vers un plan d'urbanisme et de mobilité](#), p.44.

³⁸ Gouvernement du Québec (2018). [Transporter le Québec vers la modernité - Politique de mobilité durable 2030](#), p.24.

Cependant, nous trouvons que certaines propositions manquent d'ambition et certaines autres de précision. Dans les prochaines pages, nous aborderons des idées pour réduire le transit automobile en amont et celui lié au pont Victoria, ainsi que les questions du camionnage, du stationnement, de la trame de rues proposée et des franchissements actifs envisagés.

Le problème majeur du transit

À Pointe-Saint-Charles, nous vivons quotidiennement les nuisances causées par ces 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 du quartier. La circulation de transit en direction et en provenance du pont Victoria (évalué à 23 600 véhicules par jour en 2019³⁹) (rée des bouchons importants sur les rues Wellington, Bridge et Mill tout en amenant son lot de nuisances : pollution, bruit, poussière, sécurité publique.... Ainsi, la réaffectation du secteur Bridge-Bonaventure est conditionnelle au réaménagement de ces axes. Cela est un problème encore plus sérieux pour les futurs résidents du secteur, si la composante résidentielle est effectivement adoptée.

Plus concrètement, les autobus reliant Pointe-Saint-Charles au centre-ville se trouvent le plus souvent bloqués aux heures d'affluence sur le pont Wellington dû au trafic de transit en provenance ou en direction du pont Victoria. Cette situation est problématique et extrêmement préoccupante lorsqu'on sait — et toutes les études le démontrent — que le premier facteur entrant en ligne de compte pour faire le choix du transport collectif comme mode de déplacement principal est l'efficacité du réseau ! Il faut absolument corriger ces erreurs en désengorgeant l'accès au pont Wellington pour le transport collectif.

Réduction du transit en amont

Bien que le Plan directeur reconnaisse les problèmes en matière de transit automobile, il propose peu de solutions permettant de réduire en amont le transit généré par les déplacements entre Montréal -surtout son centre-ville- et la Rive-Sud, bien que ça fasse probablement partie de la réflexion générale. Dans tous les cas, une démarche bien plus importante doit être réalisée afin de créer un plan de gestion des déplacements plus complet et ambitieux.

³⁹ Ministère des transports du Québec (2020). [Tableau - Débit journalier moyen annuel](#).

Pour augmenter la part des transports collectifs, nous proposons de collaborer avec l’Autorité régionale de transports métropolitains (ARTM) et les partenaires de la Rive-Sud afin d’élaborer une solution en transport collectif sur la Rive-Sud permettant de réduire le transit à la source, incluant dans les villes périphériques de Montérégie comme Saint-Jean-sur-Richelieu et Granby. De plus, nous proposons d’envisager la réduction des tarifs de transports collectifs, notamment ceux liés aux changements de zone métropolitaine de transport, une approche existante qui est contre-productive. Il serait également pertinent d’étudier la mise en place d’un système de péage, que ce soit sur les ponts Victoria et Champlain ou à même l’axe Bonaventure ou, à défaut, de finalement avancer avec le projet de tarification kilométrique à la grandeur du Québec. Finalement, faciliter les accès cyclables entre la Rive-Sud et le centre-ville de Montréal, notamment par le pont Clément, devrait également faire partie des stratégies étudiées pour réduire le transit en amont.

Du transport collectif local

Le déploiement d’une stratégie structurante de transport collectif dans l’ensemble du secteur Bridge-Bonaventure, incluant au bassin Wellington, est une composante très importante de la mobilité à développer, comme le présente le Plan directeur. Ainsi, une desserte de la STM à l’intérieur de la zone à priorité piétonne, notamment dans le prolongement de la rue Oak, devrait être évaluée afin de maximiser et de faciliter la liaison par autobus et la mobilité durable dans le quartier. De même, la Ville doit offrir de nouveaux accès en transport collectif pour la zone d’emploi du Parc d’entreprises afin d’encourager le développement de nouvelles industries dans ce secteur.

Mentionnons aussi que l’ajout d’une station du Réseau express métropolitain (REM) n’est pas selon nous la seule solution pour un réseau structurant de transport collectif, et ne devrait pas être considéré une condition à l’introduction de l’habitation. Une station de REM sera certes très utile pour desservir les secteurs d’emploi, mais n’a pas pour objectif d’améliorer la desserte locale. Le projet de REM ne vise pas à accroître la mobilité des résidentes et résidents de Pointe-Saint-Charles. On n’a pas besoin d’une telle structure pour mieux rejoindre le centre-ville. On a surtout besoin de plus d’autobus et de pistes cyclables! Néanmoins, tant qu’à subir les nuisances sonores associées au REM, le quartier de Pointe-Saint-Charles et le futur milieu de vie du bassin Wellington devraient au moins pouvoir profiter de son service.

L’axe Bonaventure

Suivant le projet de la société des Ponts Jacques-Cartier et Champlain Incorporée (PJCCI), l’autoroute Bonaventure sera réaménagée sur certains tronçons puis, sur d’autres, fera l’objet de réfections. Comme nous l’indiquions lors de la consultation de 2019, nous aurions grandement préféré déplacer l’axe de l’autoroute sur l’axe Marc-Cantin afin de libérer entièrement les berges du fleuve et de concentrer les fractures urbaines, mais cette option n’a pas été retenue. Nous supportons encore entièrement cette idée, si elle peut encore être réalisée. Concernant le projet de réaménagement en boulevard urbain qui inclut le déplacement de l’axe quelques mètres au Nord sur Carrie-Derick, entre le boulevard Gaëtan-Laberge et l’avenue Pierre-Dupuy, nous portons à l’attention de la commission que remplacer une autoroute par un boulevard urbain de six voies ne réduit aucunement le débit, ni la place de l’automobile en ville. C’est une autoroute déguisée ! Dans ce cadre, nous nous opposons au projet déposé par la PJCCI, tant et aussi longtemps qu’il ne s’intégrera pas dans une vision élargie de la planification des transports et qu’il

ne permettra pas une réduction de la capacité automobile et de la circulation de transit dans l'ensemble du secteur.

Nous entendons la volonté de la Ville de Montréal d'aller vers un projet avec deux voies par direction plutôt que par trois par direction, un choix plus que nécessaire. La Ville doit être proactive par rapport à cette demande vis-à-vis du gouvernement fédéral. Le réaménagement devrait également inclure la notion de gestion de la demande à la baisse, la réduction de la vitesse maximale à 50 kilomètres à l'heure et la planification d'un nombre minimal de feux de circulation. Pour ce qui est de l'axe Bonaventure entre l'avenue Pierre-Dupuy et le canal de Lachine, nous aimerions que des études plus approfondies explorent le potentiel de redescendre l'axe au sol le plus tôt possible après le canal, possiblement juste après la rue Mill et la voie ferée. Nous pensons qu'un tel projet pourrait bénéficier à la mobilité du secteur et qu'il est réaliste de l'envisager, si le tronçon près du fleuve est réduit à deux voies par direction. Un tel choix devrait être fait si une étude détermine qu'elle bénéficierait aux déplacements actifs et collectifs et qu'elle ne nuirait pas aux besoins en camionnage des entreprises du secteur.

Une stratégie de mobilité insuffisante

Nous estimons qu'une solution plus complète devra être élaborée afin de réduire plus sérieusement le transit lié au pont Victoria. L'élément principal de la stratégie de mobilité présentée est une déviation de la circulation de transit de la rue Bridge vers l'axe Bonaventure par un lien sur la rue des Irlandais. La déviation proposée n'aurait toutefois pas de caractère obligatoire et il serait encore possible d'utiliser la rue Bridge pour faire le lien entre le pont Victoria et Montréal, matin comme soir. Selon le tableau suivant tiré de l'étude, la stratégie de mobilité permettrait une diminution intéressante du transit sur les rues Bridge, Mill et Wellington ("après report"). Or, en y ajoutant les redéveloppements prévus dans le secteur, les gains seraient en partie perdus ("après report et développement"). Ainsi, il faut une solution beaucoup plus sérieuse pour diminuer le transit sur ces rues, principalement lié au pont Victoria, car ce scénario nous fait craindre qu'on maintienne le transit automobile et l'insécurité routière existants.

Tableau 1 Variation des débits sur les principaux axes du secteur, avec raccordement du pont Victoria et de l'autoroute Bonaventure, et redéveloppement de la zone

Tronçon	AM (direction de la pointe vers l'autoroute Bonaventure et le centre-ville)				PM (direction de la pointe vers le pont Victoria et la Rive-Sud)					
	Actuel	Après report	Après report et développement		Actuel	Après report	Après report et développement			
Mill <i>Bridge-Riverside</i>	524	233	-56 %	518	-1 %	977	357	-64 %	531	-46 %
Wellington <i>Bridge-Saint-Patrick</i>	1055	664	-37 %	814	-23 %	917	467	-52 %	628	-35 %
Bridge <i>Des Irlandais-Mill</i>	1668	977	-41 %	1199	-28 %	2875	1751	-39 %	1808	-37 %
Bridge <i>Mill-Wellington</i>	1430	1030	-28 %	1137	-21 %	1931	1427	-26 %	1586	-18 %
Des Irlandais <i>Bridge-des Moulins</i>	476	1167	145 %	1185	149 %	490	1614	229 %	1702	247 %

Nous invitons également la Ville de Montréal à valider les modèles utilisés pour mesurer la croissance de la circulation automobile en intégrant des modèles plus complets. En ce sens, nous sommes sceptiques vis-à-vis des deux hypothèses complémentaires utilisées pour estimer les débits projetés et présentées au point 3.2.3.5 de l'étude de mobilité (p.78). Celles-ci supposent qu'il n'y aura ni report modal depuis l'automobile vers les modes actifs et collectifs, ni croissance de la circulation automobile dans le secteur. Nous croyons possible qu'il y ait une augmentation

du nombre de déplacements automobiles, qu'il y ait ou non l'implantation d'une station du REM. En effet, les redéveloppements rendront le secteur très attrayant et en l'absence de mesures fortes pour y limiter la circulation automobile, qu'elle soit pour y circuler ou pour s'y rendre, celui-ci ne fera qu'augmenter. D'ailleurs, l'absence de confirmation d'une station du REM dans le secteur nous questionne sur le choix de supposer, dans les estimations de débits projetés, qu'il y aura forcément une captation complète de la croissance des déplacements par le REM.

Élimination de la gestion hebdomadaire sur le pont Victoria

La première option pour réduire le transit serait de changer la vocation du pont Victoria afin qu'il ne soit plus orienté vers le transit, mais qu'il soit plutôt destiné à répondre aux besoins locaux de part et d'autre de celui-ci, c'est-à-dire du Sud-Ouest et de Saint-Lambert. Nous pensons que les ponts Samuel-de-Champlain et Jacques-Cartier et la route 136 (l'ancienne autoroute 720) devraient être les axes destinés au transit automobile entre le centre-ville de Montréal et la Rive-Sud. Pour y arriver, pourquoi ne pas envisager le retrait de la gestion hebdomadaire de ses voies qui consiste à rendre le pont à sens unique aux heures de pointe dans le sens du transit, devrait être sérieusement envisagée ? Cela bénéficierait en plus aux déplacements locaux de part et d'autre du pont dans le sens inverse du transit aux heures de pointe puisqu'il est présentement impossible d'utiliser ce pont, du lundi au vendredi, pour se rendre sur la Rive-Sud de 5h00 à 9h00 du matin, puis pour se rendre à Montréal de 15h00 à 19h15⁴⁰. En ce sens, la Ville devrait travailler avec ses partenaires du Canadien national (CN) et du ministère des Transports du Québec (MTQ), responsables de cette gestion, pour éliminer cet élément qui accroît le transit automobile.

Déviation obligatoire par Bonaventure

Selon nous, le scénario retenu devrait inclure une déviation obligatoire par l'axe Bonaventure, laquelle serait autant applicable lors des pointes du matin que lors des pointes du soir. À cet effet, nous souhaitons que la Ville réalise une étude permettant d'étudier les options d'un tel lien obligatoire. Notre scénario préférentiel, à analyser, pourrait venir s'ajouter aux éléments déjà proposés par la Ville, est constitué de deux éléments principaux, soit l'ajout de virages obligatoires inversés au coin Bridge/Des Irlandais et la réduction du nombre de voies automobiles sur la rue Bridge à une voie par direction, au moins entre les rues Wellington et des Irlandais. Les virages obligatoires au coin des rues Bridge et des Irlandais pourraient être assurés par des feux de circulation adaptés et des restrictions physiques comme suit :

- En sortant du pont Victoria sur la rue Bridge pour arriver à Montréal, le virage serait obligatoire à droite vers la rue des Irlandais. L'automobiliste devrait ainsi obligatoirement prendre l'axe Bonaventure. L'automobiliste désirant aller dans Pointe-Saint-Charles ou Griffintown pourrait revenir en tournant à gauche aux rues Mill ou Wellington. L'automobiliste souhaitant se rendre au centre-ville de Montréal poursuivrait son chemin sur Robert-Bourassa.
- En se dirigeant vers le pont Victoria en partant de la rue Bridge pour aller sur la Rive-Sud, le virage serait obligatoire à gauche vers la rue des Irlandais. L'automobiliste devrait ainsi obligatoirement prendre l'axe Bonaventure. L'automobiliste désirant se rendre sur la Rive-Sud aurait alors deux choix. Il pourrait prendre le pont Victoria en y accédant à partir d'une nouvelle bretelle en forme de boucle qui aurait été installée à l'ouest du pont, dans

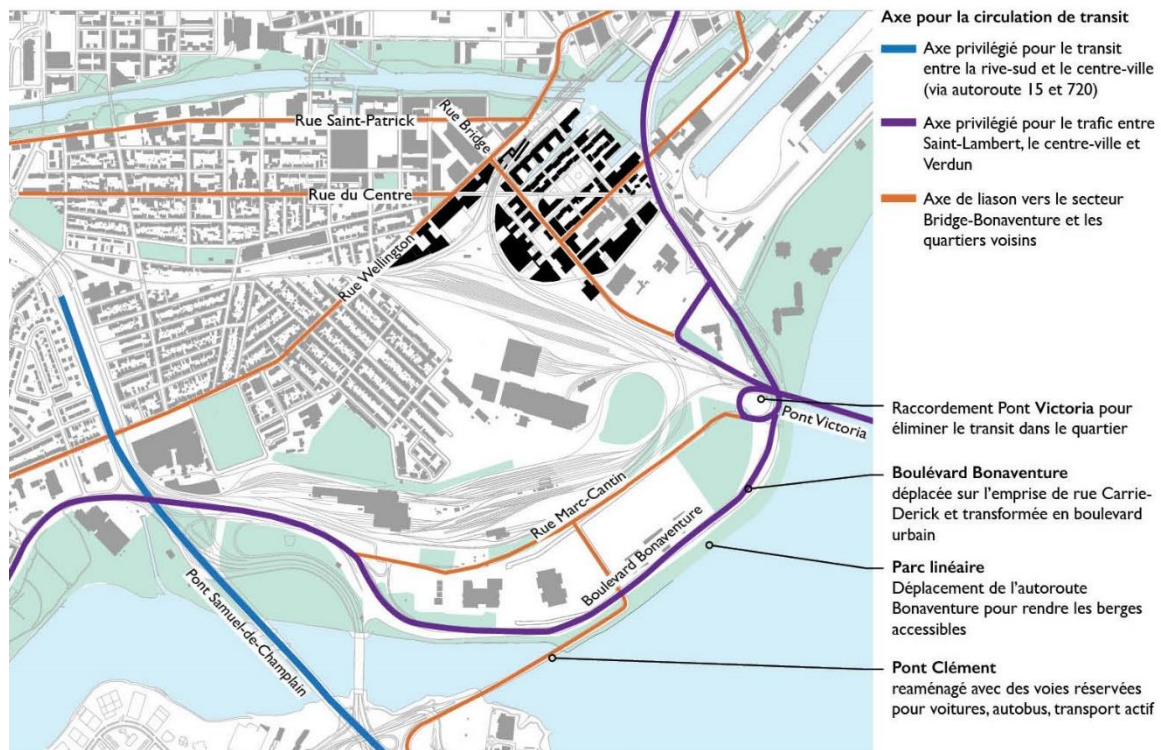
⁴⁰ <https://www.quebec511.info/>

l'axe de la rue Marc-Cantin. Il pourrait également continuer son chemin pour emprunter le pont Samuel-de-Champlain.

Ce scénario détient selon nous le plus d'avantages et le moins de désavantages, car il découragerait fortement à utiliser la rue Bridge et le réseau local depuis ou vers le pont Victoria, il encouragerait fortement à utiliser le pont Samuel-de-Champlain et les meilleurs itinéraires prévus à cet effet pour s'y rendre et il n'éliminerait pas les liens vers l'axe Bonaventure à partir des quartiers avoisinants. Une étude qui analyserait les options d'un lien obligatoire pourrait également considérer d'autres options, comme la mise à sens unique de la rue Bridge entre Mill et des Irlandais, la fermeture d'une partie de la rue Bridge entre le pont et la rue des Irlandais (double boucle vers Bonaventure par l'axe Marc-Cantin) ou la fermeture d'une partie de la rue Bridge au niveau de la Roche noire (lien obligatoire vers des Irlandais).

Dans tous les cas, qu'un passage obligatoire sur l'axe Bonaventure soit retenu ou non, il faudrait adapter les rues Bridge, Mill et Wellington et les réaménager pour en faire des rues réellement apaisées ou les utiliser comme moyens pour être moins incitatives au transit. Parmi les éléments possibles, notons un réaménagement adéquat de l'intersection Bridge/Des Irlandais de manière que le virage vers des Irlandais soit plus rapide et instinctif, une reconfiguration géométrique de la rue Bridge en serpentins entre Mill et des Irlandais, une maximisation de l'espace pour la marche, les vélos et les autobus, ainsi que l'ajout de saillies de trottoirs, de trottoirs traversants aux intersections, de feux de circulation et de panneaux d'arrêts.

En effet, les autobus reliant Pointe-Saint-Charles au centre-ville se trouvent le plus souvent bloqués aux heures d'affluence sur le pont Wellington dû au trafic de transit en provenance ou en direction du pont Victoria. Il faut absolument corriger ces erreurs en désengorgeant l'accès au pont Wellington pour le transport collectif.



Une meilleure cohabitation avec les camions

La vocation du secteur Bridge-Bonaventure doit, on le rappelle, combiner un nouveau milieu de vie mixte, vert et complet à un milieu d'emplois diversifié et consolidé. Ce faisant, la planification du secteur doit inclure une stratégie pour avoir une cohabitation adéquate entre les résidents locaux, les visiteurs et les camions. Dans ce contexte, il est pour nous fondamental de réviser le plan de camionnage en même temps que sera planifiée la nouvelle trame de rues. Cette révision doit prioriser les besoins d'accès en tout temps aux entreprises locales tout en visant une meilleure cohabitation, un respect de la Vision zéro décès ou blessé grave.

Par exemples, des changements au plan de camionnage pourraient être étudiés afin d'éloigner le passage des camions des rues locales. Ainsi, nous demandons à la Ville d'explorer diverses options pour dévier le camionnage de transit sur la Bridge entre Wellington et Mill, sur la rue Mill entre Bridge et Riverside et sur la rue Wellington entre Butler et Saint-Patrick. Pour y arriver, de nouveaux axes pourraient être prévus, par exemple une rue parallèle à Mill, au sud de celle-ci, entre Bridge et Riverside, ainsi qu'une rue parallèle à Bridge, à l'ouest de celle-ci, située entre la rue Bridge et le Costco, ou longeant la courbe du REM. Évidemment, les entreprises du secteur devront être impliquées dans ces explorations pour garantir en tout temps l'accès à leurs entreprises.

Ailleurs dans Bridge-Bonaventure, on doit également rendre permanente l'entrée des camions via Marc-Cantin vers les anciens terrains du Canadien national (CN). Les camions n'ont présentement pas le droit de passer par les rues au sud de Wellington afin de sécuriser ces rues et les camions désirant accéder aux entreprises dans le secteur des anciens terrains du CN doivent passer par Marc-Cantin. Il faut protéger ce passage dans la reconfiguration du secteur.

Finalement, des mesures beaucoup plus structurantes doivent être prises pour favoriser le transport de marchandises en milieu urbain, incluant le développement massif du projet de livraisons du dernier kilomètre par des vélos électriques (projet Colibri) et la révision, avec les autorités fédérales et provinciales, des normes des camions autorisés à être vendus ou à rouler en milieu urbain.

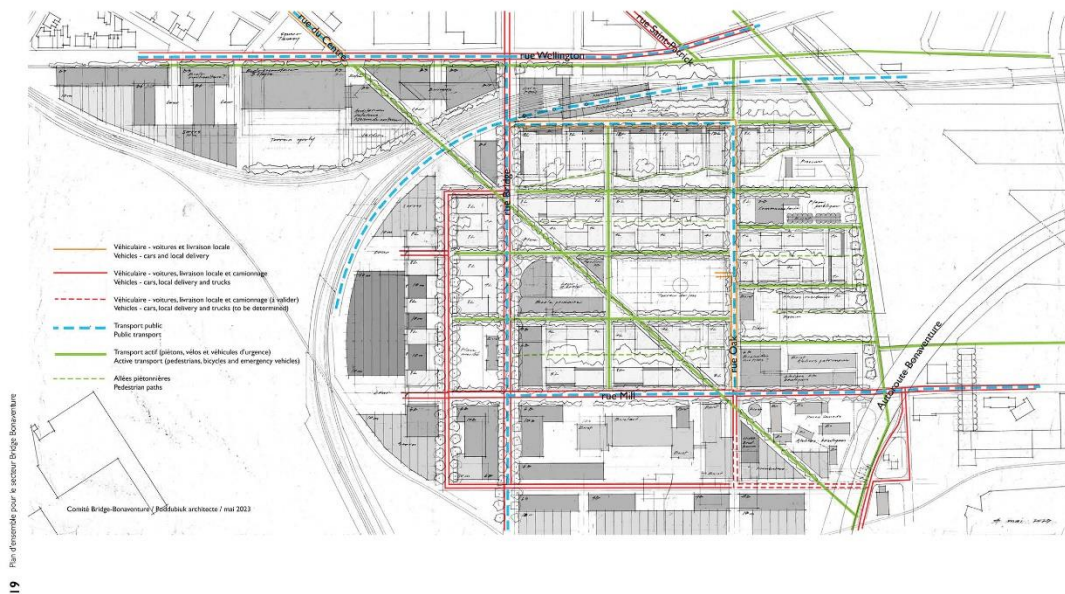
Prioriser les connexions et la mobilité active

Le secteur Bridge-Bonaventure est présentement enclavé et hostile aux déplacements actifs. Pour le bassin Peel, comme un milieu de vie y est prévu, le problème est crucial. Heureusement, la reconnaissance du problème fait consensus. Une des composantes de la mobilité à l'échelle humaine et de la marchabilité est la perméabilité piétonne des milieux de vie. Celle-ci peut être atteinte en ayant un point de passage, que ce soit une intersection ou un franchissement, au maximum à tous les 150 mètres, comme nous l'indiquions dans notre fiche sur l'échelle humaine référencée dans la section sur l'échelle humaine. Les connexions possibles à pied aux secteurs du bassin Wellington et du Costco sont présentement très limitées et la distance entre elles sont bien au-delà des 150 mètres.

Une grande motion de félicitation à la Ville pour les franchissements prévus ! Bien qu'il y ait des analyses de faisabilité technique et financière de franchissements actifs prévues au Plan directeur, leur implantation demeure incertaine. Il faut s'assurer de réaliser des franchissements actifs dans toutes les directions et d'en réaliser suffisamment. Parmi tous les franchissements prévus, nous priorisons deux axes, soit le prolongement de la rue du Centre et la passerelle entre le parc Marguerite-Bourgeoys et le fleuve Saint-Laurent. Pour le premier, il s'agit d'un véritable lien actif structurant avec le quartier existant de Pointe-Saint-Charles et sa rue commerciale. Pour le second, il s'agit d'un lien essentiel avec le parc linéaire des berges. À la suite de ces deux axes, le raccord entre les rues Oak et Saint-Patrick et la connexion entre les rues Bridge et Marc-Cantin. En outre, un autre lien actif traversant l'axe Bonaventure devrait être prévu à proximité du pont Victoria, que ce soit à niveau ou en-dessous de l'infrastructure, afin d'éviter la discontinuité et l'enclavement des corridors actifs, d'un côté, entre la Cité-du-Havre et le secteur de la Roche noire et, d'un autre, entre la Cité-du-Havre et la rue Marc-Cantin.

Quant au franchissement du Canal-de-Lachine par le pont pivotant (ou autre option), il devrait être priorisé indépendamment du développement de Bridge-Bonaventure, pour les résident.e.s actuels de Verdun, du Sud-Ouest, du Centre-Ville. C'est une demande de longue date !

Mobilité - Plan bassin Wellington



Sécuriser et apaiser les rues existantes

Il faut également réaménager et sécuriser les déplacements actifs sur les points de connexion existant, notamment sous le viaduc Bridge, entre les rues Mill et Wellington, et sur le pont Wellington, au-dessus du canal de Lachine. Ces projets devraient être prévus à l'intérieur du réaménagement, de la sécurisation et de l'apaisement complets des rues Bridge, Mill et Wellington, lesquels devraient être priorités. Il faut en faire des axes entièrement protégés pour les déplacements à pied et à vélo. Un des problèmes avec les réaménagements prévus est qu'ils

prévoient, pour la grande majorité, la mise en place de voies cyclables bidirectionnelles, reconnues pour être accidentogènes. Il est incompréhensible de voir que c'est ce type d'aménagement qui est prévu, alors que la Ville procède plutôt au remplacement de ce type d'infrastructure des années 1980 par des voies unidirectionnelles protégées. Les voies cyclables bidirectionnelles peuvent parfois être pertinentes lorsqu'il y a peu d'intersections et qu'il y a une faible circulation automobile, notamment dans les parcs linéaires, mais elles ne sont pas acceptables sur les rues Bridge et Wellington, comme elles sont prévues.

Pour la rue Bridge, si on se fie à la stratégie de mobilité dans l'étude complémentaire, quatre voies automobiles y seraient prévues, en plus d'une voie cyclable bidirectionnelle. Ce scénario est incompréhensible, car il soutiendrait le maintien du transit sur la rue Bridge, il inclurait une voie cyclable accidentogène et il compliquerait la planification des travaux puisque l'ajout de la voie cyclable implique l'acquisition de terrains privés par la Ville. **La solution idéale serait une voie automobile dans chaque direction et une voie cyclable unidirectionnelle protégée dans chaque direction.**

La rue Wellington est la principale voie d'accès depuis la zone résidentielle de Pointe-Saint-Charles. Or, elle ne possède pas de trottoir du côté Sud entre de la Sucrierie et Bridge, ni de piste cyclable. De plus, son intersection avec la rue Bridge est réellement dangereuse pour quiconque s'y aventure. Encore ici, une voie cyclable bidirectionnelle est prévue, en plus d'une voie réservée pour autobus. L'itinéraire cyclable prévu sur cette rue est incompréhensible, car il indiquerait aux cyclistes de passer par la rue De Condé puis par Grand Trunk, laquelle n'est ni directe ni protégée. Beaucoup de personnes utilisent la rue Wellington à vélo car il s'agit d'un lien naturel entre Verdun, Pointe-Saint-Charles et le centre-ville. Il devrait plutôt y être prévu une voie réservée partagée entre vélos et autobus.

Afin de réaliser ce projet de sécurisation de la rue Wellington qui inclut des trottoirs, des voies cyclables et des voies réservées pour bus, l'élargissement de la rue sera nécessaire. Pour ce faire, la Ville doit acquérir dès que possible une bande de terre adjacente à la rue Wellington, au sud de celle-ci. Nous croyons que la Ville doit tenter dès maintenant de convenir d'une entente de gré à gré avec le propriétaire et, si elle n'y arrive pas, de l'exproprier. Assurer la sécurité piétonne et cyclable, de même que la fluidité du transport collectif, ne devrait pas dépendre d'un projet immobilier supplémentaire ou faire l'objet de négociations pour réaliser, ou non, un tel projet. D'ailleurs, une telle expropriation avait été décidée par la Ville de Montréal, mais n'a finalement jamais été réalisée. Cela va de même pour les rues existantes Mill, des Irlandais et Riverside, incluant le pont Mill, car c'est la responsabilité première de la Ville d'assurer l'accessibilité publique de l'ensemble des secteurs de la Ville. Ainsi, cela devrait se faire en amont des développements immobiliers, et non pas faire partie de négociations avec les développeurs et promoteurs. Seule la rue Oak peut attendre, car elle ne deviendra d'intérêt public qu'avec le redéveloppement.

Finalement, pour la Zone à priorité piétonne, il est proposé que soient implantées des mesures limitant la circulation automobile à l'intérieur de son périmètre, mais aucune mesure n'est explicitée pour arriver à cette fin. Il faudrait clarifier les propositions pour restreindre la circulation automobile à l'intérieur de la Zone à priorité piétonne et celles-ci devraient être basées sur les meilleures pratiques en y limitant les entrées de stationnement et y systématiser les mesures associées à la *Vision zéro décès ou blessé grave* par un aménagement physique conséquent. Pourquoi ne pas envisager la mise en place de bollards rétractables qui ne pourraient être

descendus que par les résidents ? Nous proposons dans notre projet collectif de l'OPA de n'avoir que la rue Oak, incluant son prolongement ouest vers la rue Bridge, comme rue accessible par les véhicules. Le reste des rues du quadrilatère du bassin Wellington ne pourrait donc pas être accédé par les véhicules sauf, évidemment, ceux liés aux services et utilités publics.



Woonerf dans quartier Fran Hals, Amsterdam
(Gera Devis / The Club & Her)



Logistique urbaine
(D'Arcy Frenay)



Verdissement transitoire de stationnement étagé
de CASLOC au milieu du quartier



Pôle de mobilité
(realtylab, www.realtylab.com)



Rues cyclables à Montréal
(www.mtl.ca/transport/transportation)

Une stratégie responsable du stationnement

Pour les sous-secteurs du Triangle de la Pointe-Saint-Charles Nord, du bassin Wellington de la Pointe du Moulin, nous souhaitons que la Ville adopte une position rigoureuse concernant les stationnements, surtout ceux destinés à un usage résidentiel. Le Plan directeur entretient un certain flou quant aux stationnements sur rue. Ainsi, le Plan prévoit prioriser la mise en place de stationnements souterrains (p.61). Or, on remarque à d'autres endroits des indices qui permettent de comprendre qu'il aurait des stationnements sur rue, sans précisions sur les emplacements. Nous souhaitons qu'il soit affirmé plus clairement qu'aucun stationnement automobile sur rue n'est prévu dans ces secteurs, excepté des débarcadères et stationnements stratégiquement localisés pour les livraisons et pour les personnes à mobilité réduite pour garantir une accessibilité universelle.

Nous proposons également à la Ville de maintenir du stationnement étagé de Loto-Québec comme solution transitoire et évolutive dans le développement de la zone à priorité piétonne. Le stationnement pourrait intégrer un verdissement du toit. Celui-ci compte environ 600 places de stationnement. Avec le dernier étage sans auto pour verdir le toit, il pourrait accueillir environ 450 véhicules. Une des raisons pour lesquels nous préconisons le maintien de ce stationnement est de limiter les coûts du projet puisqu'il est déjà bâti et fonctionnel, principe de transition écologique. À terme, dans quelques dizaines d'années, il pourra être démoli, transformé en parc avec une offre de stationnement réduite.

Toujours pour les sous-secteurs du Triangle de la Pointe-Saint-Charles Nord, du bassin Wellington et ses abords et de la Pointe du Moulin, nous souhaitons également que la Ville révise à la baisse l'offre de stationnements véhiculaires prévue dans les projets immobiliers résidentiels. Elle prévoit présentement une offre maximale de 1 unité pour 2 logements (p.61). Ainsi, on pourrait compter jusqu'à 3000 places de stationnements dans un secteur assez restreint. Sans même compter les stationnements qui seront construits pour les fonctions non-résidentielles. Ainsi, nous proposons qu'un maximum de 1 stationnement automobile pour 4 unités de logement soit permis sur l'ensemble du site, en incluant dans le calcul ceux maintenus dans le stationnement étagé de Casiloc.

Recommandation sur la mobilité durable

Vision et orientations

- 5.1. Ajouter à l'objectif 1 de l'orientation 4 (p.58) qu'une stratégie devra être développée afin de réduire le transit automobile en amont en facilitant et en fluidifiant les déplacements en transport collectif et actif entre la Rive-Sud et Montréal.
 - Cette stratégie inclura notamment, avec les partenaires concernés, de réduire des tarifs de transport collectif entre les zones métropolitaines, d'envisager des péages ou tarification kilométriques des déplacements automobiles, de développer un plan de développement structurant de transport collectif, de faciliter les déplacements en transport actif entre la Rive Sud et le Centre-Ville
- 5.2. Ajouter à l'objectif 1 de l'orientation 4 (p.58) qu'avec le Canadien national (CN), Transports Canada et le ministère des Transports du Québec (MTQ), une étude sera produite afin d'envisager l'élimination de la « gestion hebdomadaire de la circulation » sur le pont Victoria aux heures de pointe, en revenant à une voie automobile par direction en tout temps, afin de réduire le transit en amont et de retrouver un lien à double sens accessible en tout temps.
- 5.3. Ajouter des précisions quant aux ambitions relatives au réaménagement de l'axe Bonaventure
 - Préciser à la balise 4.1.1 (p.58), qui concerne le nouvel axe Bonaventure entre le boulevard Gaétan-Laberge et le pont Victoria, que la Ville souhaiterait arriver à une entente permettant de minimiser sa largeur par un maximum de deux voies automobiles par direction, en plus de restreindre la vitesse permise à 50 kilomètres à l'heure et de créer un nombre adéquat d'intersections avec feux de circulation.
 - Préciser à la balise 4.1.2 (p.58), qui concerne le nouvel axe Bonaventure entre le pont Victoria et le canal de Lachine, qu'une étude d'opportunité complète devrait être réalisée par la Ville quant au potentiel d'abaisser l'axe Bonaventure au niveau du sol et d'en faire un boulevard urbain dès que possible après le bassin dans le contexte d'une transformation de l'axe à deux voies automobiles par direction.
- 5.4. Ajouter des précisions à la balise 4.1.3 (p.58) concernant la déviation de la circulation de transit du pont Victoria vers l'axe Bonaventure afin d'étudier des scénarios d'aménagement où la déviation serait obligatoire, en mettant à contribution la Table de concertation.
- 5.5. Ajouter à la balise 4.2.1 que le réaménagement, l'apaisement et la sécurisation des rues Bridge, Mill et Wellington, incluant sous le viaduc Bridge et sur le pont Wellington, seront priorisés
- 5.6. Inscrire à la balise 4.2.1 qu'il est visé de limiter le nombre de voies cyclables bidirectionnelles en privilégiant les voies unidirectionnelles protégées, notamment sur les rues Bridge et Wellington

- 5.7. Dans 4.2.2., clarifier les propositions pour restreindre la circulation automobile à l'intérieur de la Zone à priorité piétonne
- 5.8. Modifier le Plan des interventions proposées en transport actif (p.58) afin d'inclure au moins un autre lien actif traversant l'axe Bonaventure à proximité du pont Victoria, que ce soit à niveau ou en-dessous de l'infrastructure, afin d'éviter la discontinuité et l'enclavement des corridors actifs, d'un côté, entre la Cité-du-Havre et le secteur de la Roche noire et, d'un autre, entre la Cité-du-Havre et la rue Marc-Cantin
- 5.9. Modifier la balise 4.3.3. afin que l'ajout de franchissements actifs soit priorisé sur la base de leur connexion avec des quartiers existants, incluant le prolongement de la rue du Centre et la passerelle du parc Marguerite-Bourgeoys vers le fleuve Saint-Laurent
- 5.10. Préciser à la balise 4.4.1 qu'une desserte de la STM à l'intérieur de la zone à priorité piétonne, notamment dans le prolongement de la rue Oak, sera évaluée afin de maximiser et de faciliter la liaison par autobus et la mobilité durable
- 5.11. Ajouter une balise dans l'objectif 5 précisant que sera envisagé le maintien du stationnement étagé de Loto-Québec comme solution transitoire et évolutive dans le développement de la zone à priorité piétonne et qu'un verdissement du toit sera considéré
- 5.12. Modifier la balise 4.5.2. afin que l'offre maximale de stationnement véhiculaire dans les futurs projets immobiliers soit établie à 1 unité pour 4 logements, en incluant dans le calcul les unités maintenues dans le stationnement étagé de Loto-Québec
- 5.13. Ajouter à la balise 4.5.6 qu'il n'est prévu l'aménagement d'aucun stationnement automobile sur rue dans le quadrilatère de la Zone à priorité piétonne, tout en prenant en compte les besoins des personnes à mobilité réduite, les livraisons, les déménagements, la collecte des matières résiduelles et l'accès des véhicules d'urgence
- 5.14. Ajouter un sixième objectif à l'orientation 4 (p.56-61) afin de réviser le plan de camionnage en garantissant l'accès aux entreprises locales tout en tenant compte la cohabitation des modes et usages, du besoin d'apaisement du transit et de la Vision zéro
- 5.15. Rendre permanente l'entrée des camions via Marc-Cantin vers les anciens terrains du CN

Forme urbaine

- 5.16. Ajouter, dans la trame urbaine et les aménagements, que seront pris en compte les besoins des personnes à mobilité réduite dans la limitation de la circulation véhiculaire à l'intérieur du milieu de vie

Stratégie règlementaire et de mise en œuvre

5.17. Ajouter comme conditions à l'introduction de l'habitation, à la section 5.3 (page 101) :

- Signature d'ententes avec les propriétaires visés pour l'acquisition des rues Mill, des Irlandais, Riverside et Oak
- Signature d'ententes entre la Ville et les propriétaires des terrains visés pour le réaménagement des rues Bridge, Mill, Wellington et des Irlandais ;
- Réalisation des aménagements nécessaires pour l'amélioration des points d'entrée et de sortie du pont Victoria afin d'y diminuer en amont les incitatifs au transit automobile, d'y réviser les circuits de camionnage et d'y offrir des espaces sécuritaires pour permettre des déplacements confortables à pied et à vélo ;
- Signature d'une entente entre la Ville, la STM et, au besoin l'ARTM pour mettre en place une offre de transport collectif structurante pour les besoins de mobilité des futurs résidents et visiteurs du secteur ;
- Confirmation de la faisabilité technique et financière d'au moins deux franchissements actifs : au moins un vers Pointe-Saint-Charles -idéalement le prolongement de la rue du Centre- et au moins un vers Griffintown et Ville-Marie ;
- Acquisition des terrains visés ou ententes conclues avec les propriétaires pour la réalisation de ces franchissements ;

6. Trame verte, bleue et nourricière

L'aménagement de parcs et d'espaces verts ainsi que l'accès et l'appropriation publique des berges du canal de Lachine et du fleuve Saint-Laurent par les résident.e.s du quartier et l'ensemble des Montréalais.e.s sont une priorité du comité de suivi de la première Opération populaire d'aménagement (OPA). Depuis 2003, la communauté est soucieuse d'augmenter les espaces verdis dans le quartier habité et cette dynamique est encore présente aujourd'hui pour le milieu de vie du secteur Bridge-Bonaventure. Et la réhabilitation des infrastructures du secteur doit garantir des aménagements inclusifs, des initiatives de verdissement et de conservation des espaces de biodiversité ainsi que des accès en transport actif à ces étendues bleues au rayonnement métropolitain, et ce à partir du quartier habité de Pointe-Saint-Charles et des quartiers avoisinants.

La trame verte et bleue prévue dans le Plan directeur est à cet effet plus qu'inspirante ! De nombreux parcs de différentes tailles, des berges retrouvées, des franchissements actifs reconnectant les quartiers, les propositions ne manquent pas ! Ce qui nous préoccupe davantage est la réalisation concrète de ce plan.

Accès au fleuve Saint-Laurent et aménagement d'une bande riveraine

Au début du 19e siècle, les berges du fleuve Saint-Laurent débutaient dans la cour arrière de la Maison Saint-Gabriel et celles-ci se sont éloignées au fur et à mesure qu'on a construit des obstacles empêchant de s'y rendre : remblais, voies ferrées, dépot municipal, stationnement pour l'Expo 67, autoroute Bonaventure, voies d'accès au PECPSC et maintenant la ligne de REM. Il est grand temps de redonner à la communauté ce qu'elle a perdu il y a de si nombreuses années et de réparer les torts causés en termes de la réduction de la qualité de vie pour les résident.e.s de Pointe-Saint-Charles.

L'espace prévu pour le parc linéaire le long des berges du fleuve Saint-Laurent — entre le pont Victoria et le pont de L'Île-des-Soeurs — doit être le plus large possible, pour permettre d'accroître l'étendue de la trame verte et bleue. L'élément le plus critique est celui de la largeur qui sera finalement réservée pour le futur boulevard Bonaventure : s'il est trop large, l'expérience du parc linéaire sera désagréable et tout le monde sera coincé pour se déplacer.

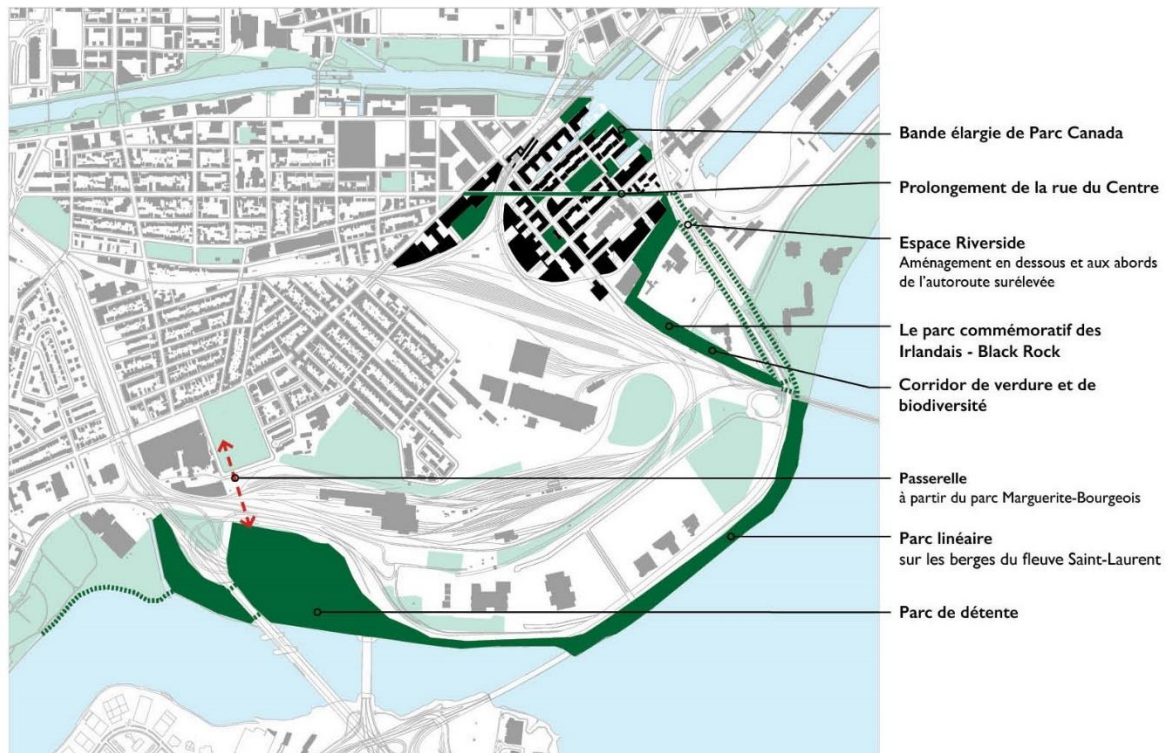
Notre concertation porte depuis de nombreuses années, auprès de la Ville et de PJCCI, la proposition d'aménager une passerelle piétonne et cyclable, à partir du parc Marguerite-Bourgeoys, au-dessus des voies du CN et du boulevard Gaétan-Laberge pour se déposer directement dans le nouveau parc urbain aménagé en bordure du fleuve Saint-Laurent. Selon notre proposition, cette passerelle serait d'une largeur entre 4 m et 6 m pour permettre une meilleure cohabitation entre les différents types d'utilisateurs utilisant la passerelle pour se rendre au fleuve. Elle serait d'une longueur de près de 240 m et d'une hauteur d'un minimum de 7,5 m afin de permettre une traversée sécuritaire des infrastructures de transport se situant à l'extrémité du quartier habité. De plus, elle serait verdie de façon importante afin d'éviter des désagréments durant les périodes de chaleur accablante et illuminée le soir, au niveau du piéton, afin d'accroître la sécurité des personnes qui l'empruntent tout en créant une ambiance plus agréable pour des déplacements nocturnes.

Proposition préliminaire d'accès au fleuve



Source : étudiantes en urbanisme de l'UdeM en 2018

Nous sommes extrêmement fiers que notre ténacité ait enfin porté fruit ! La Passerelle se retrouve autant dans le Plan directeur que dans le projet de réaménagement de l'autoroute bonaventure de PJCCI. Mais, même si nous comprenons que des études techniques sont à réaliser, nous aimerions retrouver ce franchissement dans l'une des balises de l'orientation 5 de la trame verte et bleue, plutôt que seulement dans les cartes et au plan d'action. Au même titre que la navette fluviale est formulée en balise, malgré les incertitudes.



Accès aux berges du canal de Lachine

Depuis la réouverture du canal de Lachine en 2002, dans l'optique d'y accorder une nouvelle vocation récréotouristique, les projets de condominium en conversion ou construction se sont multipliés le long des berges, à Pointe-Saint-Charles, Saint-Henri, Griffintown, attirant avec eux une nouvelle population plus aisée. Ces projets font malheureusement trop souvent dos à nos quartiers.

L'enjeu principal est le sentiment de dépossession vécue par la population de ces anciens quartiers ouvriers. Les abords du canal de Lachine sont de moins en moins perçus comme un lieu public accessible pour tous, et la privatisation réelle ou symbolique des berges est bien réelle et dénoncée fréquemment par les gens du quartier. Les berges sont vues comme des espaces aménagés pour les gens habitant une unité de condominium devant le canal et pour les gens provenant de l'extérieur des quartiers environnants. Cette impression est multipliée par le fait que les syndicats de copropriétaires installent des panneaux d'avertissements, sur les abords du canal de Lachine, expliquant qu'il s'agit d'un espace privatif et d'une propriété privée.

De plus, certains syndicats de copropriétaires négocient des ententes avec Parcs Canada afin d'y aménager des quais privés (et cadencés) permettant un accès privilégié à l'eau du canal de Lachine (voir figure 11-3 à la page suivante).

Ces tentatives de privatisation des berges du canal de Lachine sont totalement inacceptables et doivent faire l'objet d'une virulente contestation de la communauté locale et des élu.e.s afin d'empêcher que ça se reproduise et de retirer ces signes d'exclusion de la population locale. Ces réflexions sont directement transposables avec l'inquiétude citoyenne qui règne face au développement d'un milieu de vie au bassin Wellington et dans le nord de Pointe-Saint-Charles. De nombreux efforts ont été réalisés ces dernières années par l'Arrondissement Le Sud-Ouest pour réaliser des accès au parc linéaire à partir du quartier, aménager des parcs avec du mobilier urbain et des activités gratuites favorisant l'appropriation citoyenne, développer une programmation culturelle accessible, etc. Il faut continuer en ce sens et surtout, cesser la construction résidentielle proche des berges, que ce soit le long du Triangle Nord PSC ou du bassin Wellington et empêcher les hauteurs pour protéger les vues à partir des milieux de vies.

Dans notre proposition d'un milieu de vie au bassin Wellington, nous avons été attentifs à ne pas construire en hauteur aux abords des berges, avec un maximum 4 étages (12 mètres) de manière à préserver les vues depuis le reste du secteur.

La volonté réitérée des promoteurs, et plus particulièrement du groupe Mach, de vouloir construire du résidentiel sur les berges du Canal, nonobstant les orientations du PDMV et du Plan Nord Pointe-Saint-Charles de l'Arrondissement de garder ce secteur en emploi et de ne plus permettre de résidentiel au nord de la rue Saint-Patrick, a de quoi nous alarmer. Il est d'autant plus important de modifier l'affectation de mixte à emploi, tel que proposé à la section « Emploi ».

Parcs et espaces verts

Nous accueillons très favorablement les propositions pour les parcs et leur mise en réseau. C'est très inspirant !

- l'agrandissement et le réaménagement du square Tansey afin d'en faire un lieu significatif à la jonction du secteur Bridge Bonaventure
- Les parcs aménagés autour des vestiges et richesses patrimoniales, dont les bassins, la black rock, etc...
- l'aménagement d'un nouveau parc de détente, aux abords des berges du fleuve Saint-Laurent et à la sortie de la passerelle Marguerite-Bourgeoys
- La mise en réseau entre ces parcs par des parcours, des corridors de biodiversité, des franchissements, des rues verdoyantes, des promenades, etc.

Pour le bassin Wellington, en plus des espaces verts autour des bassins réexcavés en partie, nous insistons sur l'importance d'un un réseau de petits parcs et placettes reliés par des sentiers piétons verts ;

Par ailleurs, nous sommes surpris de constater que la Ville n'a pas proposé de modifier l'affectation au sol des sites adjacents au pont Champlain, à l'ouest et au sud du boulevard Gaétan-Laberge et à l'est de l'émissaire Saint-Pierre, en vue de la création d'un grand espace vert ou un parc riverain.

Une trame comestible !

Pour finir, nous suggérons à la Ville de Montréal de bonifier sa trame verte et bleue.... En trame verte, bleue, et nourricière. À l'heure où nous voulons construire des quartiers résilients et nourriciers, il importe d'introduire de multiples façons des plantes comestibles, arbres et arbustes fruitiers, agriculture urbaine à différentes échelles (bacs, collectifs, communautaires, libre service, de production), et de mettre en réseau le long des parcours les espaces de cueillette et de production maraîchère.

Une trame verte, bleue et comestible



Recommandations concernant la trame verte, bleue et nourricière

Vision et orientations

- 6.1. **Modifier le titre de l'orientation 5 par** : La mise en réseau des espaces publics et des lieux emblématiques soutenue par une **trame verte, bleue et nourricière**.
- 6.2. **Ajouter les balises suivantes dans l'objectif 1 de l'orientation 5 (page 66)**
 - Concevoir une programmation récréo-touristique (culturelle, sportive et de loisirs) avec des activités gratuites et abordables, afin de favoriser l'appropriation des berges par la population locale
 - Trouver le juste équilibre entre les usages métropolitains et locaux des berges du Canal de Lachine, dans l'aménagement, le mobilier urbain, la programmation entre les usages
 - Dans le bassin Wellington prévoir, en plus des espaces verts à l'emplacement des bassins re-excavés Wellington et Tate, un réseau de petits parcs-placettes reliés par des sentiers piétons verdis ;
 - Étudier la mise en place de mesures permettant la natation et l'aménagement de plages aux bassins Wellington, Peel et Tate ou sur les berges du fleuve Saint-Laurent, en privilégiant notamment l'option d'une piscine flottante au centre du bassin Wellington ;
- 6.3. **Préciser à la balise 5.1.2 que la location d'équipements nautiques et récréatifs soit** assumée par un organisme à but non lucratif
- 6.4. **Modifier la balise 5.2.5 de la façon suivante** :
 - Aménager des passages publics facilitant l'accès aux abords du fleuve Saint-Laurent dans le secteur Bridge-Bonaventure et **à partir du quartier habité de Pointe-Saint-Charles via le parc Marguerite-Bourgeois**
 - Aménager des passages publics facilitant l'accès au parc linéaire du Canal-de-Lachine
- 6.5. **Ajouter une balise à l'objectif 2 de l'orientation 5 pour** concernant la promenade riveraine, les berges du bassin Wellington et les autres corridors actifs structurants de la trame verte et bleue afin de prévoir une largeur suffisante pour sécuriser la cohabitation de voies cyclables et piétonnes.
- 6.6. **Préciser à la balise 5.3.2 que la largeur des bandes riveraines sera maximisée** aux abords du fleuve Saint-Laurent, du canal de Lachine et du bassin Peel
- 6.7. **Ajouter une balise à l'objectif 3 de l'orientation 5** : Développer une trame nourricière avec plantes comestibles, arbres et arbustes fruitiers, agriculture urbaine à différentes échelles (bacs, jardins collectifs et communautaires, cueillette libre-service, de production).
- 6.8. **À la carte du Plan de la trame verte et bleue proposée (p.62), ajouter la rue des Irlandais** parmi les « rues verdoyantes »

- 6.9. **Modifier la balise 5.4.1** afin de rendre l'implantation de bâtiments, au parc linéaire du Canal-de-Lachine ou à la promenade riveraine, conditionnelle à la protection pleine et entière des vues existantes et de l'accessibilité publique à ces espaces naturels

Modification au plan d'urbanisme

- 6.10. Modifier l'affectation du sol des sites adjacents au pont Champlain, à l'ouest et au sud du boulevard Gaétan-Laberge et à l'est de l'émissaire Saint-Pierre, en vue de la création d'un grand espace vert ou un parc riverain

7. Patrimoine

Le secteur Bridge-Bonaventure possède un patrimoine bâti, historique, naturel et paysager distinctif. Pour les citoyens et les citoyennes de Pointe-Saint-Charles, ce secteur est également identitaire, avec la présence d'une population d'origine irlandaise importante et de l'ancien milieu de vie maintenant détruit de Goose Village. Ce secteur ayant connu de nombreux bouleversements, de constructions en démolitions, sans respect aucun pour les populations résidentes, il est maintenant nécessaire de reconnaître, préserver et mettre en valeur ce patrimoine comme l'un des vecteurs de son redéveloppement : campements autochtones, Black Rock (Roche noire), Goose Village, pont Victoria, icônes industrielles et bâtiments patrimoniaux. Ce patrimoine est d'une telle richesse qu'il devra inspirer l'avenir !

Les bâtiments et sites patrimoniaux et architecturaux sont les témoins du passé industriel et des activités maritimes ou ferroviaires : canal de Lachine, bassin Wellington, pont pivotant du Port surplombant le canal, quai Bickerdike, Pointe-du-Moulin-à-Vent. Le secteur est aussi marqué par des événements marquants, tels que la construction du pont Victoria, à l'époque le plus long pont ferroviaire au monde, et l'Exposition universelle de 1967, avec l'aménagement de la Cité du havre et Habitat 67.

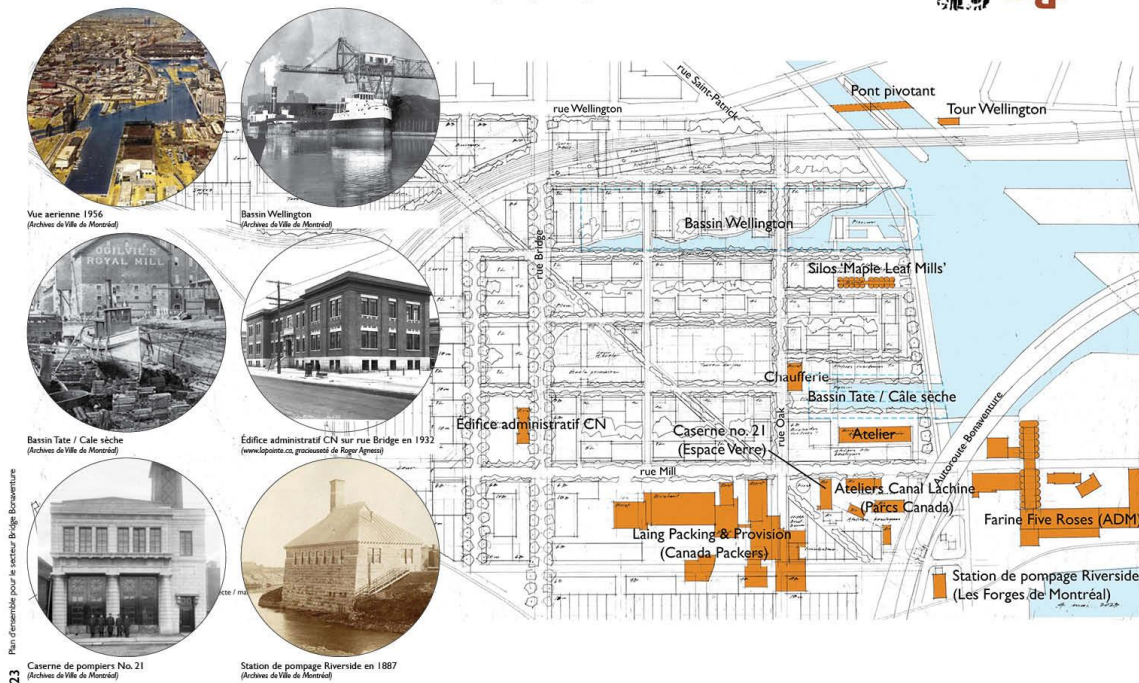
Le secteur Bridge abrite le cimetière des victimes du typhus, environ 6000 Irlandais, morts en quarantaine dans les baraques, et dont l'épidémie fut commémorée par le monument de la Black Rock. Il abrite également le seul bâtiment rescapé du quartier disparu de Goose Village, aujourd'hui occupé par la distillerie Sazerac. Lorsque la Ville de Montréal a procédé à la démolition de 330 logements jugés insalubres, cela a forcé l'exode de près de 1400 personnes, et fait disparaître un milieu de vie centenaire. La rupture avec le reste du quartier a été brutale.

Cette histoire ouvrière a un fort écho auprès de la population du quartier : une main-d'œuvre bon marché pour les entreprises puis laissée à elle-même quand les entreprises ferment, une administration qui décide de raser un village pour laisser place à un grand projet éphémère (l'Autostade dans ce cas). À Gosse Village, à l'image du reste de Pointe-Saint-Charles, la population était de diverses origines : italienne, irlandaise, canadienne-française, polonaise, ukrainienne et anglaise. Les résident.e.s se souviennent de l'école, du dépanneur, du Boy's club... Tant le parc commémoratif des Irlandais que la création d'un nouveau milieu de vie pour la population du quartier soulèvent l'adhésion dans Pointe-Saint-Charles.

L'ouverture de la rue du Centre pour connecter à nouveau ces deux secteurs du quartier est un geste fort et symbolique... et encore plus fort qu'il se termine par le quartier des Artisans qui met en valeurs des savoir-faire anciens ! La transmission des savoirs et des pratiques de productions artisanales, anciennes et réinventées, permet également de valoriser le patrimoine immatériel.

Une fois de plus, nous soulignons la grande qualité et le souci du PDMV pour protéger et mettre en valeur les bâtiments patrimoniaux. Nous sommes pleinement d'accord avec tous les objectifs énoncés de l'orientation 2, et notamment d'assurer la pérennité des bâtiments, ensembles industriels, ouvrages d'art, la mise en valeurs des traces, vestiges et histoire du lieu, l'occupation des bâtiments d'intérêt par des usages à caractères publics et collectifs, le maintien de la prédominance des marqueurs territoriaux métropolitains et locaux.

Patrimoine architecturale et paysager



Parmi les projets qui portent particulièrement au cœur des participant.e.s à l'OPA pour se ré-approprier le patrimoine architectural et immatériel du lieu, notons les projets suivants :

- Conserver le silo du bassin Wellington et le convertir en pôle communautaire et de loisirs
- Intégrer la Caserne de pompiers no.21 (Espace Verre), le bureau de l'ancienne douane, l'ancienne station de pompage Riverside (les Forges de Montréal) dans le Quartier des artisans
- Conserver le silo sur le bassin Wellington, bâtiment d'intérêt patrimonial, et le convertir en pôle communautaire et de loisirs ;
- Protéger et reconverter le bâtiment du bureau de l'ancienne douane, ancien édifice administratif du CN, en lien avec une place publique de marché alimentaire.
- Mettre en valeur la Black Rock (Roche noire)
- Convertir le pont tournant en lien piétonnier et cyclable pour traverser le canal de Lachine ;
- Excaver en partie les bassins Tate et Wellington
- Rappeler le Village-aux-Oies (Goose Village) par des actions commémoratives et des gestes architecturaux

Nous soulignons aussi l'importance de reconnaître et commémorer l'occupation autochtone. Il sera important, dans le redéveloppement du secteur, d'ouvrir le dialogue et discuter avec les peuples et communautés autochtones, afin qu'ils puissent exprimer leurs besoins et propositions, trouver des manières de se ré-approprier des espaces dans le bassin Wellington, que l'on parle de logements, de parcs, d'espaces artisanaux, de centre communautaire, etc.

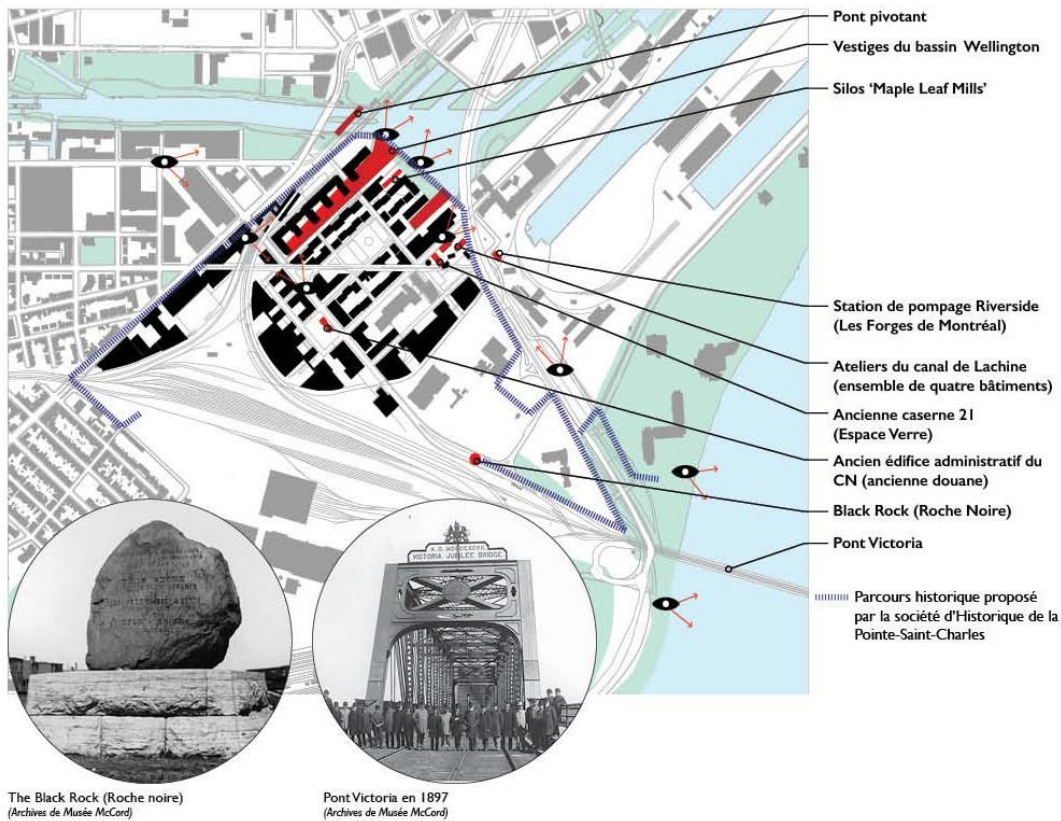
Nous avons déjà abondamment parlé de la protection des vues sur le paysage industriel ainsi que vers le centre-ville, le fleuve et le canal (Voir à ce sujet le chapitre 2 consacré à l'échelle humaine). Encore une fois, notre grande crainte est qu'un projet surdimensionné ne soit totalement incompatible avec l'orientation de mise en valeur patrimoniales. Enfin, nous avons d'incalculables ressources qui se feront un plaisir de contribuer à la réalisation de circuits afin de sensibiliser le public au patrimoine et favoriser la mémoire collective.

Recommandations concernant le patrimoine

Nous avons une seule recommandation spécifique à la protection du patrimoine, car les autres ont toutes été traitées dans les sections précédentes liées à l'emploi, les trames et l'échelle humaine.

Stratégie de mise en œuvre

- 7.1 *Ajouter comme conditions à l'introduction de l'habitation, à la section 5.3 (page 101) : Réalisation d'études par les promoteurs démontrant le respect des balises de protection et de mise en valeur des composantes patrimoniales et paysagères du secteur.*



8. Environnement, santé et écogentrification

L'aspect environnemental du Plan directeur est une autre de ses grandes forces, avec le principe de transition écologique transversal à l'ensemble des orientations. Plusieurs de nos propositions issues de l'OPA à l'égard de l'environnement se retrouvent dans le Plan, d'une manière ou d'une autre, ainsi que plein d'autres propositions très intéressantes. Nous souhaitons que la Ville mène à terme les objectifs et moyens présentés dans le Plan lors de la phase de la planification détaillée et de la réalisation, que ce soit pour le réseau thermique urbain, la gestion exemplaire des eaux pluviales, l'implantation de systèmes novateurs de gestion et de valorisation des matières résiduelles, la lutte contre les îlots de chaleur, la mise en place d'un pôle de logistique urbaine et la prise en compte des besoins et opportunités environnementales dans le redéveloppement du Parc d'entreprises de Pointe-Saint-Charles. Cependant, nous tenons à souligner deux éléments qui devraient selon nous être intégrés ou retravaillés dans le Plan : la limitation des diverses nuisances et la prise en compte des risques liés à l'écogentrification.



Des nuisances environnementales persistantes

Les infrastructures de transport et les industries engendrent des nuisances sonores et de la poussière dans le quartier habité de Pointe-Saint-Charles et dans le secteur Bridge-Bonaventure. Le transit automobile, le camionnage, le passage des trains et les activités ferroviaires en sont les causes majeures, mais les activités industrielles apportent également une part importante de bruit. Une étude sonore⁴¹ de l'Agence de la santé et des services sociaux de Montréal en 2013 avait dénoté des niveaux sonores élevés dans certains secteurs résidentiels de Pointe-Saint-Charles dû à ces activités.

Depuis plusieurs années maintenant, un comité de résident.e.s de la Pointe, nommé *Nous et les trains (NTU)*, accompagné par Action-Gardien, se penche sur la question du bruit lié au passage des trains et aux activités de triage, afin de documenter, analyser, se mobiliser et faire des représentations auprès du Canadien National (CN) pour limiter l'exposition au bruit vécue par les gens du quartier. Pour autant, nous sommes en faveur de la présence du train en ville, et notre démarche vise surtout à obtenir du CN des pratiques plus respectueuses de la communauté notamment dans les manœuvres de triage qui se font souvent à quelques pas des habitations.

Dans le secteur Bridge Bonaventure, certaines entreprises sont en fonction tous les jours de la semaine, voire de nuit, et engendrent un fort volume de chargement et déchargement. Nous militons pour leur maintien et ne remettons aucunement en question la présence de voies ferrées ou de quais maritimes, essentiels au secteur industriel. Nous appelons cependant la Ville et les autres paliers à agir par la réglementation et des outils incitatifs pour améliorer la cohabitation

⁴¹https://santemontreal.gc.ca/fileadmin/fichiers/professionnels/DRSP/sujets-a-z/Bruit/Avis_trains_Pte_St-Charles_2013-10-11.pdf

entre les entreprises et le résidentiel : zones de protection pour assurer une distance raisonnable entre habitations et industries, mesures adéquates de réduction à la source et d'insonorisation dans toutes nouvelles constructions, amélioration au besoin des installations des entreprises déjà existantes (adaptation des méthodes de construction, réductions des nuisances sonores...).

Il est essentiel que tout nouveau projet de développement (qu'il soit résidentiel, industriel ou de transport) mette en place des mesures d'atténuation du bruit durant les phases de construction et d'exploitation. Ces nouveaux projets devraient s'assurer de respecter les niveaux de bruit et de la qualité de l'air au-delà du simple seuil existant avant le début des travaux.

Dans le milieu de vie proposé pour le bassin Wellington, il faudra être attentif à la cohabitation des usages pour limiter les nuisances en implantant des écrans sonores et des zones tampons verdies entre les rails du CN, du futur REM et les nouveaux bâtiments, tout en recommandant des mesures d'insonorisation adéquates dans ces nouvelles constructions. De plus, nous devons envisager de ne pas implanter de résidences le long des rues sur lesquelles on retrouvera du camionnage, à réfléchir à des voies alternatives de camionnage, et, avec le temps, à réfléchir à des alternatives plus écologiques.

Identifier et limiter les impacts des pollutions sur la santé

À la page 101, les conditions gagnantes à l'introduction de l'habitation sont présentées. Les quatrième et cinquième conditions gagnantes détaillent le besoin d'études liées à la viabilité d'habitations à proximité d'une voie ferrée, d'une cour de triage et d'une minoterie, incluant les niveaux sonores et de vibration à l'intérieur du logement. Nous pensons que les études devraient être réalisées en deux phases :

- La première phase devrait permettre de réaliser des études complètes menées conjointement par la Ville de Montréal et la Direction régionale de santé publique (DRSP) et ce, en amont du développement du projet. Ces études devraient permettre d'évaluer les orientations de développement retenues jusqu'à présent du point de la vue de la santé et de la sécurité publiques, notamment les risques liés à la pollution sonore et atmosphérique, à la sécurité routière et aux accidents industriels et de transport. Les sources de risques analysées par cette évaluation d'impact sur la santé (EIS) devraient porter sur les risques actuels et futurs et inclure la circulation des trains, des camions et des automobiles, les activités de la gare de triage ainsi que celles des entreprises industrielles et artisanales. Ces études devraient mener à des recommandations de mesures de mitigation pour tous les sous-secteurs et les types d'aménagement prévus, soit les 1) logements, 2) les autres usages sensibles intérieurs, 3) les autres usages prévus, 4) les parcs et espaces récréatifs extérieurs et 5) les rues.

- À la suite des études de la Ville et de la DRSP, les développeurs devraient déposer en même temps que le dépôt de leur demande de permis de construction, les mesures prévues pour atténuer les risques identifiés par les études de la première phase et la confirmation par des études que les mesures prévues seront adéquates pour répondre aux risques identifiés.

Prendre à bras-le-corps l'écogentrification

Un élément transversal aux positions d'Action-Gardien sur le projet Bridge-Bonaventure est celui d'analyser les effets potentiels d'un tel projet sur le quartier existant de Pointe-Saint-Charles, qu'ils soient positifs ou négatifs. De manière générale, nous trouvons fondamental qu'il y ait une considération importante des impacts et opportunités des grands projets sur et pour les quartiers environnants, notamment en matière de tendances de la valeur foncière et des coûts de location, de circulation de transit et de besoins en équipements collectifs.

À ce sujet, le rapport de l'OCPM sur le Projet de ville, qui jette les balises du nouveau Plan d'urbanisme et de mobilité (PUM), fait plusieurs constats sur l'écogentrification et ses risques associés dans l'aménagement et le réaménagement des quartiers :

“[...] les mesures prises pour favoriser la résilience des milieux face aux impacts des changements climatiques et en améliorer la qualité de vie de façon générale, tels que le verdissement et des aménagements propices à une mobilité plus durable, s'accompagnent d'un risque d'écogentrification. Dans des quartiers auparavant moins prisés, l'augmentation de l'attractivité pouvant résulter de telles mesures risque en effet d'influencer à la hausse les valeurs foncières et les loyers, et d'ainsi pousser les locataires moins fortunés hors de leur milieu d'attache.”⁴².

Nous pensons que la Ville devrait tenir compte de l'écogentrification dans le PDMV Bridge-Bonaventure en y explicitant ses intentions pour en mitiger ses risques. Pour tenir compte des effets possibles de l'écogentrification et limiter ceux-ci, l'OCPM recommande de multiplier les mesures et de « mettre à profit l'intelligence collective dans les milieux concernés » (OCPM, p.115). Pour y arriver, l'OCPM mentionne « [qu'il est] impératif, avant de lancer tout projet visant le verdissement ou l'amélioration des transports collectifs ou actifs, de consulter les populations des milieux concernés sur leurs besoins prioritaires. [De plus], en offrant des recours aux résidents, des outils tels qu'un registre des loyers permettrait d'éviter les hausses de loyers suscitées par de tels aménagements.”⁴³

Ces citations nous permettent de mieux comprendre comment l'écogentrification peut être prise en compte dans les grands projets : mieux consulter les citoyens et les groupes qui pourraient être affectés par l'écogentrification, prioriser les besoins des quartiers existants et trouver des moyens pour limiter l'effet des hausses des valeurs foncières sur le coût de se loger. Pour nous, plusieurs de ces éléments peuvent se trouver dans les différentes sections de notre mémoire, particulièrement dans les sections liées au logement et aux équipements collectifs, mais même plus largement, par exemple dans les enjeux de reconnections urbaines.

⁴² Office de consultation publique de Montréal (2023). Réflexion 2050 – Rapport de consultation publique, p.71.

⁴³ Office de consultation publique de Montréal (2023). Réflexion 2050 – Rapport de consultation publique, p.80.

Le rapport de l’OCPM met en relief que la notion d’écogentrification renvoie en fait à des problèmes préexistants relatifs aux inégalités sociales et territoriales. Ainsi :

“Pour réussir la transition écologique souhaitée, la Ville doit s’attaquer prioritairement à éliminer les inégalités territoriales tout en favorisant le maintien de la population actuelle dans les territoires à réaménager. Dans son désir de créer des quartiers complets, qu’il s’agisse d’écoquartiers, de villes en 15 minutes ou de milieux de vie à échelle humaine, la Ville doit viser la réduction des inégalités sociales en ayant comme but de ne laisser personne derrière. [...] L’analyse différenciée selon les sexes dans une perspective intersectionnelle (ADS+) est l’un des outils efficaces pour comprendre ces inégalités et y remédier. La transition écologique ne doit pas devenir un moyen pour exclure des populations plus vulnérables par un processus d’écogentrification.”⁴⁴

⁴⁴ Office de consultation publique de Montréal (2023). Réflexion 2050 – Rapport de consultation publique, p.92-93.

Recommandations concernant l'environnement

La plupart de nos recommandations concernant l'environnement ont toutes été traitées dans les sections précédentes liées à l'emploi, la mobilité, l'échelle humaine et nous n'avons pas de modifications à apporter à la très belle vision présentée autour de la transition écologique, sauf deux conditions à ajouter.

Stratégie de mise en œuvre

8.1. Ajouter comme conditions à l'introduction de l'habitation, à la section 5.3 (page 101)

- Réalisation d'une étude menée conjointement par la Ville et la DRSP pour évaluer l'impact sur la santé des orientations de développement retenues en matière de pollution sonore et atmosphérique, de sécurité routière et de risques d'accidents industriels et de transport, incluant des recommandations de mesures de mitigation associées aux risques identifiés ;

- Dépôt d'une étude par les promoteurs pour chaque demande de permis, signée par un expert compétent, d'une analyse des risques et des mesures de mitigation pour chaque site visé, correspondant aux risques et recommandations identifiés par la Ville et la DRSP ;

9. Stratégie réglementaire et de mise en œuvre

Dernière section, et non la moindre ! Tel que mentionné à plusieurs reprises dans ce mémoire, nous soulignons la qualité du PDMV qui inclut de nombreuses propositions, balises et conditions à l'introduction de l'habitation. Cependant, la stratégie de mise en œuvre proposée soulève d'importantes préoccupations quant à la transcription réglementaire et l'application effective des balises énoncées. Nous avons eu de nombreuses discussions avec les services de la Ville concernant la stratégie réglementaire, et les remercions d'ailleurs pour ces échanges approfondis et instructifs. Les réponses apportées ne nous ont cependant pas convaincu. Nous comprenons bien, et partageons, la nécessité de trouver l'équilibre entre encadrement et flexibilité d'un aussi vaste et complexe territoire, et de ne pas créer de « carcans rigides » rendant toute possibilité de modification impossible sans de longs et énergivores processus. Nous comprenons également qu'à ce stade-ci de la planification du secteur, plusieurs éléments restent à attacher. Mais nous sommes persuadés que la stratégie réglementaire doit mieux orienter les processus entourant les règlements discrétionnaires et aller beaucoup plus loin. Il est primordial de sécuriser dès maintenant certains éléments de vision et de conditions énoncées. En ce sens, il nous apparaît clair que le meilleur moyen pour atteindre cet objectif consiste à modifier beaucoup plus substantiellement le Plan d'urbanisme afin d'y inclure des balises et conditions encadrant le développement du secteur ainsi que les sous-secteurs devant faire l'objet de plans d'ensemble, et de clarifier les outils réglementaires pour ces futurs plans d'ensemble.

La Ville a expliqué avoir écarté l'option d'un plan particulier d'urbanisme (PPU) pour diverses raisons, notamment car trop d'éléments sont encore à définir et non-attachés à cette étape-ci par des ententes. À défaut, la Ville propose l'adoption d'un Plan directeur de mise en valeur, et la transposition réglementaire passe par :

- Un règlement venant modifier le plan d'urbanisme (5.1.1)
- Certaines concordances dans les réglementations d'arrondissement dans les mois suivant l'adoption du PDMV (5.1.2)
- Une autorisation de l'habitation par projet selon des outils réglementaires à définir par les arrondissements (5.4)

Nous remettons en question cette stratégie que nous jugeons floue et insuffisante. Voici quelques arguments étayant cette affirmation.

Modifications au Plan d'urbanisme (5.1.1 page 100)

Un PPU aurait eu le grand avantage d'être une composante intégrante du Plan d'urbanisme. Un PDMV, quant à lui, n'est pas un document chapeauté par la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (LAU). Tel qu'expliqué à la page 100, il s'agit d'un guide pour la transformation du secteur en assurant une cohérence globale. Ainsi, le PDMV, bien que détaillé, n'a malheureusement pas en soi force de loi.

Quant aux modifications proposées au Plan d'urbanisme, leurs principaux effets sont, pour une partie du secteur, d'augmenter les hauteurs et les densités permises et de rendre possible l'ajout d'une composante résidentielle. Or, aucune intention, balise, ou condition à l'introduction de l'habitation ne s'y retrouve. Ainsi, pour le bassin Wellington, les changements se limitent à permettre l'implantation d'usages résidentiels, à définir une zone où les immeubles pourraient

aller jusqu'à 65 mètres, à réviser les taux d'implantation (CES) et les coefficients d'occupation au sol (COS). Pourtant, les obligations de concordance des outils réglementaires d'arrondissement se font avec ce qui est inscrit au Plan d'urbanisme de la Ville et au Schéma d'aménagement de l'Agglomération, et non pas avec un plan de mise en valeur qui sert de guide.

Il nous semble que, même sans un PPU pour l'ensemble du secteur Bridge-Bonaventure, la Ville aurait d'autres options pour inclure au Plan d'urbanisme plusieurs éléments fondamentaux encadrant les planifications détaillées à venir, par exemple dans le chapitre 4 de la partie 1 pan-montréalaise et/ou dans les chapitres d'arrondissement. En effet, à la fois le chapitre 4 du plan d'urbanisme et les chapitres d'arrondissement permettent d'inclure des balises devant guider le développement futur de certains secteurs. Ils peuvent même être utilisés de façon complémentaire.

À défaut d'avoir des balises claires, l'encadrement des futurs projets reposera davantage sur des règlements de nature discrétionnaire dont l'application s'appuie en grande partie sur la bonne foi des individus en place, sur des choix administratifs et politiques et sur des processus de négociation que sur des normes transparentes et rigoureuses. Cela soulève non seulement des questions quant à l'application des balises identifiées au PDVM, mais également quant à leur pérennité et leur régularité dans le temps. Ce type de redéveloppement urbain prend beaucoup de temps à être réalisé et finalisé, les professionnels et les élus concernés changent dans un temps beaucoup plus court. Par exemple, Griffintown est en développement depuis 20 ans et continue de faire l'objet de projets immobiliers, tant privés qu'institutionnels. Même en prenant un modèle de développement plus encadré comme celui du Quartier des spectacles, la dernière pièce de son aménagement vient tout juste que d'être inaugurée près de deux décennies après le début de sa revitalisation.

Ce-disant, nous ne remettons pas en question l'adhésion actuelle des élu.e.s et services des deux arrondissements concernés au Plan directeur, d'autant plus qu'ils ont pleinement contribué à sa conception. Mais en l'absence d'encadrement légal dans le Plan d'urbanisme, que ce soit par un PPU ou autrement, l'application du PDMV relève plus d'une redevabilité politique que d'un encadrement légal, et donne d'avantage d'espace à la négociation et au discrétionnaire. Nous nous méfions de ce qui est flou, ce qui est de l'ordre de l'intention sans balises explicites, de ce qui est laissé à plus tard. Tout en laissant de la place à la flexibilité, et en étant bien conscient qu'on ne peut pas tout préciser à ce stade-ci, il faut que l'essentiel soit bien établi et encadré, et les que les règles pour la suite soient claires. Le marché privé devra s'adapter à ces règles. Car nous avons trop souvent vécu le contraire, alors que ce sont les outils qui s'adaptent au marché immobilier. Griffintown en est un bon exemple.

Cette lacune nous renvoie à d'autres enjeux tout aussi importants : la priorisation des interventions et les seuils d'acceptabilité. Dans un Plan directeur de 66 pages portant sur un territoire de 2,3 km² et contenant 5 orientations, 17 objectifs et près de 275 balises d'aménagement et d'encadrement de la forme urbaine, qui s'assurera de faire respecter toutes ces intentions et principes? Qui fera les choix et priorisations quant aux balises fondamentales? Bref, comment un guide de 275 balises peut-il être appliqué sans qu'aucune ne soit inscrite dans les outils réglementaires expressément créés pour cela? Et à travers ces choix, qui décidera des seuils d'acceptabilité et quelle sera la place de la participation démocratique et de l'urbanisme participatif dans cette constitution de seuils d'acceptabilité-?

Pour toutes ces raisons, nous estimons donc qu'il est incontournable que cette deuxième consultation publique majeure sur l'avenir du secteur Bridge-Bonaventure nous mène à la reconnaissance commune, par le biais de l'Office, de grandes balises et conditions au développement du secteur, et que celles-ci soient directement inscrites au Plan d'urbanisme de Montréal.

Nous aimerions également revenir sur un autre argument avancé pour ne pas modifier davantage le Plan d'urbanisme : l'adoption à venir du nouveau Plan d'urbanisme et de mobilité (PUM). Lors de la période de questions du 16 mai, on nous a indiqué qu'il était préférable de ne pas trop modifier le plan actuel car il sera prochainement remplacé par le nouveau. Cela nous laisse plus que perplexe et nous pose des questions, à la fois sur le sens à donner sur la consultation en cours, mais également sur le délai, puisque le nouveau PUM ne sera pas finalisé avant plusieurs mois, voire années. Cette réponse à notre question nous enjoint plutôt à proposer plus ardemment l'inclusion de balises dans le Plan d'urbanisme, afin de clairement encadrer les objectifs pour ce secteur selon les conclusions de la consultation en cours, et de les sécuriser en vue du prochain PUM. Il ne suffira que de les transposer dans le nouveau document!

D'ailleurs, mentionnons que notre volonté est tout à fait dans la même ligne que les recommandations de l'OCPM dans son rapport de consultation sur le Projet de ville, qui constitue les lignes directrices du PUM. En effet, il est indiqué dans le rapport que « Les parties prenantes souhaitent être impliquées à toutes les étapes du processus [du PUM 2050]; la Ville devrait donc proposer et mettre sur pied un processus de gouvernance transparent et respectueux. » (p.95, OCPM). Une des étapes du processus est justement la transition du Plan d'urbanisme actuel vers le PUM. La Ville a donc besoin d'être transparente dès maintenant sur ses intentions quant au PUM et ne pas amoindrir la portée des consultations en cours car la mise en place progressive du PUM est commencée. La Ville de Montréal doit être respectueuse envers les consultations et documents directeurs qui précèdent le PUM en s'assurant d'en tenir compte à leur juste valeur. Ceci inclut de sécuriser la vision d'aménagement pour le secteur Bridge-Bonaventure et d'envoyer un message clair à tous les partenaires que la Ville croit en un développement encadré et équilibré.

Révision des paramètres réglementaires en arrondissement (5.2.2. p100)

Concernant la concordance avec les réglementations d'arrondissement, le point numéro 2 de la stratégie de mise en valeur (page 100) n'est pas du tout explicite. Au plan d'action (page 107), il est uniquement indiqué qu'une action sera entreprise à court terme pour « Développer une stratégie réglementaire en collaboration avec les arrondissements du Sud-Ouest et de Ville-Marie et mettre à jour la réglementation d'urbanisme afin de respecter les objectifs et les balises d'aménagement du Plan directeur de mise en valeur ». Ainsi, aucune indication ne permet de savoir quelles seront les balises traitées par des règlements de nature normative sans interprétation possible (soit par les règlements de zonage, de lotissement et de construction) et lesquelles seront traitées par des règlements de nature discrétionnaire avec des critères interprétables et de la négociation possible (soit, par exemple, les règlements sur les PIIA).

Comprenant que toutes les balises ne se traduiront pas par des aspects réglementaires (mais la plupart oui), le PDMV, devrait préciser lesquelles seront traitées de façon normative ou discrétionnaire selon des critères. Nous demandons également qu'une grille d'évaluation détaillée et illustrée (ou guide d'encadrement du domaine privé) soit élaborée avant l'autorisation de tout projet et rendu public afin de rendre transparentes les décisions qui seront

prises pour l'application des critères discrétionnaires. Cela offrirait une feuille de route plus efficace pour guider les arrondissements dans l'encadrement des projets, mais également plus transparente pour les citoyens afin de participer efficacement, par la suite, aux consultations entourant les futures modifications réglementaires et celles relatives à l'encadrement des futurs projets.

Conditions et prérequis pour l'introduction de l'habitation et le redéveloppement du secteur (5.2.3 page 101)

La stratégie de mise en œuvre du chapitre 5 inclut également au numéro 3 des conditions gagnantes à l'introduction de l'habitation. C'est une approche intéressante, mais quant à nous incomplète. Centrés sur la mobilité et les risques de sécurité civile, il manque des éléments fondamentaux à l'introduction de l'habitation, dont des ententes conclues pour la réalisation du logement social et abordable hors-marché, ou encore l'identification des sites pour les équipements institutionnels. Nous proposons donc ci-après, dans nos recommandations, des conditions à ajouter, ainsi que des modifications aux conditions énoncées dans le PDMV. Ces conditions ont pour la plupart été argumentées dans les différents chapitres thématiques, nous ne reprenons pas l'argumentaire ici.

Autorisation à l'habitation par projet (5.1.4) page 102-103)

Le flou réglementaire est encore plus présent au point numéro 4 de la stratégie de mise en valeur (page 102), avec l'approche par projets intégrés pour autoriser l'habitation dans des sous-secteurs.

Bien que cette page décrit l'intention de travailler par « plan d'ensemble », l'outil réglementaire qui sera utilisé n'est jamais mentionné comme tel. Il est seulement indiqué que « Chacun de ces projets comportant de l'habitation sera soumis à une consultation publique et sera approuvé avec l'outil réglementaire approprié en suivant le processus légal prescrit », et le PDMV devra servir de guide.

Or, dans la LAU, il existe bel et bien un outil pouvant être employé pour obliger les propriétaires à développer une proposition concertée, soit le règlement sur les plans d'aménagement d'ensemble (PAE ; articles 145.9 à 145.14). Cet outil a également l'avantage de rendre beaucoup plus explicite et transparente la façon dont les balises seront appliquées.

En effet, contrairement aux règlements sur les PIIA et les PPCMOI qui demeurent souvent peu détaillés en ce qui a trait à la façon dont les critères discrétionnaires seront évalués, un projet de règlement sur les plans d'aménagement d'ensemble nécessiterait une réflexion davantage appuyée en ce qui a trait à l'application des différentes balises. En étant soumis à la consultation avant tout dépôt de projets (à savoir, un plan d'ensemble déposé par un ou plusieurs promoteurs immobiliers), ce projet de règlement rend le processus décisionnel beaucoup plus transparent tout en maintenant le dialogue avec les différentes parties prenantes. Qui plus est, une des conditions pouvant être exigée des promoteurs immobiliers lors de leur dépôt de projets pourrait être de démontrer le respect des balises présentées au PDMV (ou encore mieux inscrites au Plan d'urbanisme), ce qui compléterait les « conditions gagnantes » présentées à la page 101. Cette démonstration pourrait être accessible aux différentes parties prenantes dans l'éventualité d'une consultation publique sur le projet de plan d'ensemble déposé, ce qui accroît substantiellement la transparence du processus de prise de décision.

Enfin, nous questionnons la délimitation des zones de plan d'ensemble présentées à la page 103. En cohérence avec notre proposition de ne pas autoriser l'usage résidentiel au sud de Mill, nous proposons de ne pas assujettir le secteur 3 à un plan d'aménagement d'ensemble. Advenant que la Ville décide malgré tout d'y introduire de l'habitation, alors un PAE serait requis. Par ailleurs, pour le secteur (1) du site de Ray-Mont Logistiques, nous suggérons de conserver l'exigence d'un PAE, attendu la nécessité de concertation entre propriétaires publics et privés pour l'inclusion d'équipements institutionnels.

Par ailleurs, il est surprenant de constater qu'un PAE n'est pas proposé pour la Pointe du Moulin, vu le caractère stratégique des différents terrains, la complexité entourant leur redéveloppement, la mixité des usages et l'importance de maintenir les entreprises en place.

Finalement, pour les sous-secteurs qui ne seront pas soumis à un PAE, il sera tout de même important de prévoir un mécanisme entre les différents propriétaires pour assurer une cohérence d'ensemble.

Recommandations

Pour toutes ces raisons, nous demandons des bonifications au plan directeur et nous nous opposons au Règlement modifiant le Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal tel que présenté actuellement, et ce, tant et aussi longtemps qu'il n'aura pas été modifié de façon substantielle.

Modification au plan directeur

Révision des paramètres réglementaires - Section 5.1.2 (101)

- a. Pour les différentes balises mentionnées, préciser à la fin du PMDV le ou les outils envisagés pour leur transcription réglementaire ou leur application pratique lorsqu'il s'agit de balises autres que réglementaires, (ou lesquelles seront traitées de façon normative ou discrétionnaire selon des critères.)
- b. Prévoir l'élaboration d'une grille d'évaluation (ou guide d'encadrement du domaine privé) en amont de l'autorisation de tout projet, pour juger des critères discrétionnaires insérés à la réglementation et la rendre public, et ce, afin de rendre transparentes les décisions.

Conditions à l'introduction de l'habitation - Section 5.1.3 (page 101)

- c. Remplacer les conditions et prérequis à l'habitation présentés à la section 5.1.3 (page 101) par l'ensemble des conditions énumérées dans les différentes sections thématiques de ce mémoire (Et compilées à l'ANNEXE 1.C)

Autorisation de l'habitation par plan d'ensemble - Section 5.1.4 (page 102)

- d. Assujettir les secteurs devant faire l'objet d'une planification d'ensemble identifiés aux pages 102 et 103 à un règlement sur les plans d'aménagement d'ensemble adopté en vertu des articles 145.9 à 145.14 de la LAU afin d'assurer une plus grande transparence dans l'application des balises énoncées au PDMV.
 - Assujettir les secteur 2 (Costco) et 3 (Bassin Wellington) à un plan d'ensemble pour autoriser l'habitation
 - Retirer le secteur 4 (Sud de Mill) (sauf si la Ville décidait d'aller de l'avant avec un usage diversifié malgré notre recommandation)
 - Assujettir le secteur 1 (site de Ray-Mont Logistiques) à un plan d'ensemble, nonobstant le fait que l'autorisation n'y serait pas autorisée, afin d'assurer une cohérence entre l'emploi et l'institutionnel
 - Créer un secteur de planification d'ensemble pour la Pointe du Moulin étant donné le caractère stratégique, la complexité entourant le redéveloppement, la mixité des usages possibles et l'importante de maintenir les entreprises en place.
- e. Exiger que tout dépôt de projet (à savoir, un plan d'ensemble déposé par un ou plusieurs promoteurs immobiliers) soit accompagné d'un document démontrant le respect des balises et conditions présentées au PDMV et inscrites au Plan d'urbanisme, et ce, en vertu du paragraphe 4 du premier alinéa de l'article 145.10 de la LAU.

Modification au plan d'urbanisme

Réviser le Règlement modifiant le Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal (04-047) dans le secteur Bridge-Bonaventure de la façon suivante :

- f. Modifier l'affectation au sol au nord de Saint-Patrick dans le triangle Nord Pointe-Saint-Charles, pour assurer la concordance entre le plan d'urbanisme et les orientations du Plan directeur et du Plan d'intervention spécifique Pointe-Saint-Charles Nord de l'Arrondissement Le Sud-Ouest
- g. Maintenir le site situé au sud de la rue Wellington dans le triangle de la Pointe-Saint-Charles Nord dans l'affectation "secteur d'emploi", de façon à ce que l'arrondissement puisse inscrire à son règlement de zonage les usages institutionnels permis avec cette affectation
- h. Maintenir l'affectation au sol du site situé au sud de la rue Mill et à l'est de la rue Bridge en secteur d'emploi
- i. Modifier l'affectation du sol des sites adjacents au pont Champlain, à l'ouest et au sud du boulevard Gaétan-Laberge et à l'est de l'émissaire Saint-Pierre, en grand espace vert ou parc riverain
- j. Maintenir les limites de hauteur à 25 mètres sur tout le territoire du bassin Wellington, sauf sur le secteur situé entre le chemin de fer, la rue Bridge et le prolongement du bassin Wellington, et au sud la rue Mill où la hauteur maximale peut aller jusqu'à 40 mètres
- k. Modifier la délimitation des secteurs de densité de construction 12-T12, 12-T13 et 12-T14 pour des sections beaucoup plus restreintes, en y indiquant les C.O.S. et les hauteurs maximaux, pour préciser et mieux encadrer les densités et pointes de hauteurs permises
- l. Inscrire les secteurs devant faire l'objet d'une planification d'ensemble en vertu des articles 145.9 à 145.14 de la LAU directement au Plan d'urbanisme afin d'assurer la concordance réglementaire nécessaires
- m. Renforcer le règlement visant à modifier le Plan d'urbanisme en y ajoutant des balises d'aménagement, et ce, sans attendre le futur PUM. Ces éléments seraient à inscrire au chapitre 4 du plan d'urbanisme et/ou les chapitres d'arrondissement. (voir encadré ci-dessous)

Balises à ajouter au plan d'urbanisme, au chapitre 4 du et/ou les chapitres d'arrondissement. Celle balises synthétisées et priorisées sont issues de celles du PDMV (à l'exception de celles sur l'habitation qui sont ajoutées)

Environnement

- Assujettir le développement du secteur au principe de transition écologique et aux principes de la charte en cours d'élaboration des écoquartiers par la Ville de Montréal, visant les meilleures pratiques afin de réduire les émissions de GES, améliorer l'accès au transport actif et collectif, assurer une équité territoriale et la soutenir la proximité des biens, services et emplois.

Emploi (balises en lien avec l'Orientation 1)

- Protéger les activités portuaires et agroalimentaires existantes, en interdisant des usages sensibles à moins de 100 mètres et en atténuant les nuisances.
- Développer des filières complémentaires : entreprises en fabrication légères et alimentaires, technologies de l'information et communication
- Développer un quartier des artisans avec des fonctions éducatives
- Attirer de nouvelles filières compatibles et dans une perspective d'économie locale et circulaire : activités culturelles et récréotouristiques, technologies vertes

Logement et milieu de vie (balises en lien avec la nouvelle orientation)

- Diversifier certains secteurs en insérant une trame résidentielle, si l'atteinte des conditions requise (définies au PDMV) est démontrée et en assurant une bonne cohabitation entre les usages et les infrastructures de transport
- Préserver les terrains de propriété fédérale et provinciale hors de la spéculation immobilière ;
- Réaliser un vaste chantier de logements sociaux et communautaires sur les terrains publics ;
- Développer des milieux de vie à échelle humaine, avec les principes de compacité, d'accessibilité, de diversité, de proximité, et de transition écologique, et ce dans le respect des balises et de la forme urbaine du PDMV
- Planifier en amont les équipements publics et collectifs pour les besoins du futur milieu de vie et des quartiers avoisinants et réserver les terrains requis pour leur réalisation

Patrimoine et parcours d'entrée de ville (balises en lien avec les orientations 2 et 3)

- Assurer la pérennité des valeurs patrimoniales du lieu, par la préservation, la réhabilitation ou la restauration, selon leur intérêt, de bâtiments, ensembles industriels, ouvrages d'art...
- Mettre en valeur les traces et vestiges archéologiques, dont les bassins, ainsi que l'histoire du lieu, incluant les silos et la Black Rock

- Subordonner tout nouveau projet de construction et d'aménagement à la mise en valeur du patrimoine et de ses circuits et à la cohérence avec les valeurs patrimoniales et avec les parcours d'entrée de ville.
- Maintenir la prédominance des marqueurs territoriaux métropolitains et locaux et protéger les vues cadrées et panoramiques, selon les cônes de visibilité prévus au PDMV.
- Favoriser l'accessibilité, l'interprétation et l'appropriation du patrimoine, ainsi que l'occupation des bâtiments d'intérêt par des usages publics et collectifs

Mobilité (balises en lien avec l'orientation 4)

- Aménager des nouveaux franchissements actifs, permettant de relier les nouveaux milieux de vies, et les quartiers habités environnant, incluant le prolongement de la rue du Centre et (...)
- Déployer un réseau cyclable continu, sécuritaire et efficace en privilégiant les pises unidirectionnelles
- Implanter des zones à priorité piétonnes en limitant les stationnements et en aménageant des pôles de mobilité.
- Réduire la circulation de transit en réorganisant le réseau routier aux abords du pont Victoria, afin de dévier la circulation de transit en provenance et en direction du pont, et réaménager les rues Bridge-Mill en rues locales de destination.
- Apaiser en amont la circulation en réduisant la capacité automobile et la vitesse sur le futur boulevard urbain.
- Développer un système structurant de transport en commun, desservant les milieux de vie et les zones d'emplois.

Trame verte, bleue et nourricière (orientation 5)

- Aménager des espaces verts publics autour des richesses patrimoniales ou naturelles du secteur et concevoir une programmation en fonction des saisons de façon à créer des espaces animés tout au long de l'année
- Aménager une bande riveraine le long du Fleuve Saint-Laurent, des passages publics pour faciliter l'accès aux berges du fleuve et du Canal de Lachine et des accès publics à l'eau pour une pleine appropriation citoyenne.
- Connecter les espaces verts publics aux quartiers et les mettre en réseau avec une trame piétonne et cycliste à toute heure et tout au long de l'année
- Développer une trame nourricière avec des arbres, plantations et jardins nourriciers à différentes échelles.

CONCLUSION

Nous l'avons souligné à maintes reprises, le plan directeur déposé par la Ville de Montréal est une excellente proposition à bien des égards. Rarement avons nous vu un document détailler aussi finement les différents aspects de l'échelle humaine, proposer autant de connexions, de verdissement, de parcours, etc. La volonté est manifeste de miser sur les forces manufacturières et artisanales, les valeurs patrimoniales, la présence magnifique de l'eau, de trouver le juste équilibre entre l'échelle pan-montréalaise et les milieux de vie habités. Nous sommes confiant.e.s que plusieurs des lacunes et enjeux nommés autour de ce mémoire trouveront des solutions, que des zones de flou se préciseront, que nos propositions d'ajustement et de bonification seront étudiées avec rigueur, notamment autour de la mobilité et l'épineuse question du transit qui reste non résolue. Nous soulignons également l'immense travail de concertation mené par les services et l'intérêt réel que nous avons ressenti envers le processus de l'Opération populaire d'aménagement et les propositions de notre projet collectif.

Cependant nous devons nous opposer fermement au projet de règlement modifiant le plan d'urbanisme, et ce tant et aussi longtemps des modifications substantielles n'y seront pas apportées. Nous estimons indispensable que le Plan d'urbanisme encadre beaucoup plus fermement les développements à venir, d'autant plus vu la force des intérêts immobiliers en jeu.

Surtout, nous revenons inlassablement à la même question : un développement au service de qui ? L'équation ne peut pas être aussi simple qu'accélérer le développement résidentiel pour ré-équilibrer l'offre et la demande, comme on l'entend sur trop de tribunes, alors que la financiarisation du logement crée une spirale infernale vers plus d'hyperdensification verticale, de logements inaccessibles, de propriétaires investisseurs, de pressions sur les quartiers et les locataires, de pratiques prédatrices.

Ce matin, au moment d'écrire ces lignes de conclusion, nous écoutons la Mairesse de Montréal, Valérie Plante, livrer un discours d'ouverture lors du Rendez-vous des collectivités viables 2023 organisé par Vivre en Ville en soulignant l'exemplarité du projet de l'écoquartier de Lachine-est. Et elle réfère au Plan d'urbanisme et de mobilité 2050, ajoutant que les élu.e.s municipaux, même s'ils n'ont pas tous les pouvoirs ni les moyens financiers, peuvent «agir sur nos règlements et notre planification urbaine pour réaliser une densité intelligente, douce, humaine».

Bridge-Bonaventure, Lachine, Louvain, Blue-Bonnets, Bellechasse et autres secteurs en requalification sont autant d'occasions à saisir pour répondre collectivement aux besoins urgents des montréalais, et construire des quartiers et une ville résiliente dans le contexte des multiples crises que nous vivons, habitation, mobilité, climat.

Mais la réalisation de l'ambitieux projet porté par la communauté de Pointe-Saint-Charles implique que les terrains publics fédéraux et provinciaux ne soient pas vendus à des promoteurs immobiliers pour des projets déconnectés de notre réalité. Appliquer le Règlement pour une métropole mixte, même légèrement bonifié, n'est pas une option sur des terrains publics.

La Ville de Montréal n'a pas tous les leviers. Mais nous comptons sur elle pour oser tenir tête fortement à la financiarisation et la dépossession de nos quartiers, et pour exercer un fort

leadership auprès des gouvernements fédéraux et provinciaux pour identifier et mettre en œuvre des solutions pour préserver les terrains publics et y réaliser un vaste chantier de logements sociaux et communautaire, dans un milieu de vie à échelle réellement humaine.

Nous répondrons définitivement présent pour être assis aux tables de discussions et de concertation pour la planification et la mise en œuvre de Bridge-Bonaventure, pour explorer les modèles de fiducie ou tout autre formule de propriété foncière perpétuellement hors marché, pour analyser les scénarios pour éliminer le transit, etc.

Faisons en sorte, en 2050, d'être fiers et fières du développement de ce secteur stratégique de Montréal, qui servira de modèle pour sa résilience climatique et pour sa réponse concertée et innovante à la crise du logement, en misant sur les terrains publics et parapublics du secteur et sur une collaboration exemplaire entre les trois paliers de gouvernement.

Et les citoyens, eux ? La job des citoyens est de continuer à rêver de coopératives, de cohabitats, de fiducies foncières communautaires et de maisons autoconstruites. De continuer à se rassembler pour élaborer ensemble des façons plus humaines de vivre en ville et revendiquer, plus que jamais, ce droit fondamental.

En contrepartie, la job de Montréal sera de courageusement aller au front pour exiger des transformations profondes des conditions systémiques qui empêchent structurellement les rêves de ses citoyens de voir le jour. La Ville de Montréal n'a peut-être pas le pouvoir de modifier les accords de Bâle mais, forte des rêves de ses citoyens, elle a le pouvoir d'agir en pionnière pour repousser sans cesse les nouvelles frontières de l'abordabilité et d'exiger des réponses de la part du gouvernement fédéral pour qu'il assume enfin ses responsabilités face à la crise du logement. Comme il s'agit d'un problème vaste et complexe, qui déborde le champ de compétences et le territoire de la seule Ville de Montréal, nous devons être à la hauteur de la crise et proposer une réponse à plusieurs échelles pour assurer notre droit à l'épanouissement dans nos villes.

Marie-Sophie Banville, chercheur à l'IRIS et ex-chargée de projet en aménagement à la Table CDC Action-Gardien.
La presse. [\(Re\)faire du logement une question de Territoire.](#)

Extrait du livre « Montréal en chantier : défis d'une métropole pour le XXI^e siècle », Jonathan Durand Folco & al. Écosociété. 2021.

Pour finir, nous avons également deux recommandations à faire à l'OCPM.

Tout d'abord, nous aimerions avoir plus de prévisibilité sur les calendriers de consultations. Alors que certaines consultations ont lieu plusieurs mois après le mandat octroyé par le Conseil de Ville, la consultation sur Bridge-Bonaventure a été annoncée à peine quelques semaines plus tard, prenant tout le monde par surprise. À si peu de préavis en fin d'année, cela a été tout un défi de mobiliser la communauté et de réaliser notre propre mémoire.

Par ailleurs, il serait intéressant de mieux clarifier la portée des consultations. La consultation porte sur le Plan directeur de mise en valeur, mais également sur le projet de règlement modifiant le plan d'urbanisme. Selon nous, les deux documents devraient être présentés ensemble sur le site et le message clarifié, pour que tous les participant.e.s comprennent bien qu'ils peuvent faire des recommandations sur les deux documents.

Avec nos remerciements pour votre lecture attentive.

Karine Triollet

Simon Paquette

Pour le comité Bridge-Bonaventure de la CDC Action-Gardien.

ANNEXES

Annexe 1. Liste des recommandations

A. Recommandations sur la vision et les orientations

- 1.1. Ajouter, dans la section relative aux principaux enjeux de mise en valeur (page 23), la présence de terrains publics et parapublics comme un atout pour développer du logement hors-marché, et la nécessité d'une concertation intergouvernementale pour les maintenir hors du marché spéculatif
- 1.2. Renforcer l'énoncé de vision proposé (page 28) pour y inclure la réponse à la crise du logement : « En 2050, ce secteur stratégique de Montréal servira de modèle pour sa réponse concertée et innovante à la crise du logement dans les quartiers centraux, en misant sur les terrains publics et parapublics du secteur et sur une collaboration exemplaire entre les trois paliers de gouvernement. Grâce à des terrains protégés du marché spéculatif, des milliers de ménages à petit et moyen revenu et des familles s'installent et demeurent à long terme dans des logements sociaux et abordables hors-marché. »
- 1.3. Ajouter une grande orientation à part entière intitulée « Des logements accessibles en réponse aux besoins dans un milieu de vie à échelle humaine »
 - Garder l'objectif 3 de l'orientation 1 pour préciser quels seront les secteurs où la mixité d'usage sera permise, et pour les mesures de cohabitation avec d'autres usages (de 3.1. à 3.3).
- 1.4. Ajouter l'objectif et les balises suivantes à cette nouvelle orientation : Développer une offre de logement en réponse aux besoins de la population montréalaise
 - Collaborer avec les paliers provincial et fédéral pour préserver les terrains publics et parapublics hors du marché spéculatif
 - Développer une offre entièrement sociale et abordable à but non lucratif et pérenne sur ces terrains.
 - Sur les terrains privés, atteindre 40 % de logements sociaux et abordables hors marché
 - Garantir la cession d'immeuble plutôt que la contribution financière comme mode de réalisation des engagements issus du RMMInsérer dans cette nouvelle orientation toutes les balises qui ont rapport à l'habitation, aux équipements publics et collectifs et au milieu de vie inclus pour le moment dans l'objectif 3 de l'orientation 1.
- 2.1. Préciser, à la balise 3.4 de l'orientation 1, que la construction d'habitations devra démontrer être à échelle humaine
- 2.2. Préciser, à la balise 3.9 de l'orientation 1, que l'utilisation du bois sera maximisée dans les nouvelles constructions

- 2.3. Ajouter une balise dans l'objectif 3 de l'orientation 1, pour encourager le développement des îlots par des développeurs différents afin de soutenir la diversité des architectures, designs, typologies et concepts
- 2.4. Ajouter une balise dans l'objectif 2 de l'orientation 2 afin de prévoir, dans la construction de nouveaux bâtiments dans les secteurs des bassins Wellington et du Triangle Nord, des rappels architecturaux avec les caractéristiques dominantes des unités de paysage de Pointe-Saint-Charles
- 2.5. Prévoir, dans l'orientation 3, un parcours d'entrée de ville dédié à la rue du Centre, lequel pourrait débiter aux églises Saint-Gabriel et Saint-Charles.
- 3.1. Ajouter, dans la nouvelle orientation « Des logements accessibles en réponse aux besoins dans un milieu de vie à échelle humaine » l'objectif suivant : « Des services et équipements de proximité accessibles », et avec les balises suivantes :
 - Développer un pôle institutionnel et collectif de proximité dans le bassin Wellington, avec une école primaire, un CPE et des services de santé
 - Évaluer la possibilité de conserver le silo Harrish & Parrish pour des espaces communautaires et de loisirs
 - Développer un pôle institutionnel mutualisé accueillant une école secondaire et une maison de la culture, sur un lieu stratégiquement situé pour desservir les quartiers avoisinants du Sud-Ouest et de Ville-Marie, idéalement sur Wellington, en face du square Tansey.
- 4.1. Modifier la balise 1.5 (page 40) pour ajouter : Diversifier les usages avec un centre de recherche en environnement, des industries de récupération-transformation, permaculture, production alimentaire.
- 4.2. Conserver fermement la balise 1.6 sur le Triangle Nord Pointe-Saint-Charles en cohérence avec l'orientation en ce sens dans le Plan Nord Pointe-Saint-Charles de l'Arrondissement du Sud-Ouest.
- 4.3. Reformuler la balise 1.6. « Renforcer les entreprises existantes dans le triangle de la PSC Nord et diversifier les activités économiques sur l'ensemble du secteur, incluant le site actuel de Ray-Mont Logistiques, dans une perspective de complémentarité et de redynamisation avec des entreprises de fabrication légère, artisanales et agroalimentaire, ainsi que des bureaux, commerces et équipements publics
- 4.4. Ajouter une balise 1.7 sur l'abordabilité des loyers
 - Préserver des bâtiments pour des activités économiques en dehors du marché spéculatif pour attirer et retenir les entreprises avec des loyers abordables, sur du long terme
 - Prévoir que des locaux sont acquis et gérés par une société publique ou à but non lucratif, pour des commerces, entreprises, organismes, écoles de métiers, afin de garantir des loyers abordables et pérennes.

- 4.5. Ajouter une balise 2.6 : En diversifiant les activités, privilégier la production aux espaces bureaux et aux filières qui présentent un haut potentiel d'exercer une pression spéculative sur le milieu de vie.
- 4.6. Préciser la balise 2.5 pour expliciter dans quel sous-secteur serait situé la zone d'innovation.
- 4.7. Reformuler, pour le secteur de Pointe-Saint-Charles, le libellé de la balise 3.2
 - Favoriser la création d'un milieu de vie mixte pour le Bassin Wellington (secteur 3 de la page 103) et le secteur du site Costco (secteur 2 de la page 103)
 - Préserver en emploi le site au sud de Mill (secteur 4 de la page 103) et dans le Triangle Nord PSC, incluant le site actuel de Ray-Mont Logistiques (secteur 1 de la page 103)
 - Inclure à cette page une carte des zones où l'habitation est permise sous conditions dans la grande orientation 1 pour une meilleure compréhension du plan directeur.
- 4.8. Renforcer la balise 3.3, avant dernier picot : Interdire l'implantation d'un usage sensible à moins de 100 mètres de la minoterie ADM
- 5.1. Ajouter à l'objectif 1 de l'orientation 4 (p.58) qu'une stratégie devra être développée afin de réduire le transit automobile en amont en facilitant et en fluidifiant les déplacements en transport collectif et actif entre la Rive-Sud et Montréal.
 - Cette stratégie inclura notamment, avec les partenaires concernés, de réduire des tarifs de transport collectif entre les zones métropolitaines, d'envisager des péages ou tarification kilométriques des déplacements automobiles, de développer un plan de développement structurant de transport collectif, de faciliter les déplacements en transport actif entre la Rive Sud et le Centre-Ville
- 5.2. Ajouter à l'objectif 1 de l'orientation 4 (p.58) qu'avec le Canadien national (CN), Transports Canada et le ministère des Transports du Québec (MTQ), une étude sera produite afin d'envisager l'élimination de la « gestion hebdomadaire de la circulation » sur le pont Victoria aux heures de pointe, en revenant à une voie automobile par direction en tout temps, afin de réduire le transit en amont et de retrouver un lien à double sens accessible en tout temps.
- 5.3. Ajouter des précisions quant aux ambitions relatives au réaménagement de l'axe Bonaventure
 - Préciser à la balise 4.1.1 (p.58), qui concerne le nouvel axe Bonaventure entre le boulevard Gaétan-Laberge et le pont Victoria, que la Ville souhaiterait arriver à une entente permettant de minimiser sa largeur par un maximum de deux voies automobiles par direction, en plus de restreindre la vitesse permise à 50 kilomètres à l'heure et de créer un nombre adéquat d'intersections avec feux de circulation.
 - Préciser à la balise 4.1.2 (p.58), qui concerne le nouvel axe Bonaventure entre le pont Victoria et le canal de Lachine, qu'une étude d'opportunité complète devrait être réalisée par la Ville quant au potentiel d'abaisser l'axe Bonaventure au niveau du sol et d'en faire un boulevard urbain dès que possible après le bassin dans le contexte d'une transformation de l'axe à deux voies automobiles par direction.

- 5.4. Ajouter des précisions à la balise 4.1.3 (p.58) concernant la déviation de la circulation de transit du pont Victoria vers l'axe Bonaventure afin d'étudier des scénarios d'aménagement où la déviation serait obligatoire, en mettant à contribution la Table de concertation.
- 5.5. Ajouter à la balise 4.2.1 que le réaménagement, l'apaisement et la sécurisation des rues Bridge, Mill et Wellington, incluant sous le viaduc Bridge et sur le pont Wellington, seront priorités.
- 5.6. Inscrire à la balise 4.2.1 qu'il est visé de limiter le nombre de voies cyclables bidirectionnelles en privilégiant les voies unidirectionnelles protégées, notamment sur les rues Bridge et Wellington.
- 5.7. Dans 4.2.2., clarifier les propositions pour restreindre la circulation automobile à l'intérieur de la Zone à priorité piétonne.
- 5.8. Modifier le Plan des interventions proposées en transport actif (p.58) afin d'inclure au moins un autre lien actif traversant l'axe Bonaventure à proximité du pont Victoria, que ce soit à niveau ou en-dessous de l'infrastructure, afin d'éviter la discontinuité et l'enclavement des corridors actifs, d'un côté, entre la Cité-du-Havre et le secteur de la Roche noire et, d'un autre, entre la Cité-du-Havre et la rue Marc-Cantin
- 5.9. Modifier la balise 4.3.3. afin que l'ajout de franchissements actifs soit priorisé sur la base de leur connexion avec des quartiers existants, incluant le prolongement de la rue du Centre et la passerelle du parc Marguerite-Bourgeoys vers le fleuve Saint-Laurent.
- 5.10. Préciser à la balise 4.4.1 qu'une desserte de la STM à l'intérieur de la zone à priorité piétonne, notamment dans le prolongement de la rue Oak, sera évaluée afin de maximiser et de faciliter la liaison par autobus et la mobilité durable.
- 5.11. Ajouter une balise dans l'objectif 5 précisant que sera envisagé le maintien du stationnement étagé de Loto-Québec comme solution transitoire et évolutive dans le développement de la zone à priorité piétonne et qu'un verdissement du toit sera considéré
- 5.12. Modifier la balise 4.5.2. afin que l'offre maximale de stationnement véhiculaire dans les futurs projets immobiliers soit établie à 1 unité pour 4 logements, en incluant dans le calcul les unités maintenues dans le stationnement étagé de Loto-Québec
- 5.13. Ajouter à la balise 4.5.6 qu'il n'est prévu l'aménagement d'aucun stationnement automobile sur rue dans le quadrilatère de la Zone à priorité piétonne, tout en prenant en compte les besoins des personnes à mobilité réduite, les livraisons, les déménagements, la collecte des matières résiduelles et l'accès des véhicules d'urgence
- 5.14. Ajouter un sixième objectif à l'orientation 4 (p.56-61) afin de réviser le plan de camionnage en garantissant l'accès aux entreprises locales tout en tenant compte la cohabitation des modes et usages, du besoin d'apaisement du transit et de la Vision zéro
- 5.15. Rendre permanente l'entrée des camions via Marc-Cantin vers les anciens terrains du CN

- 6.1. Modifier le titre de l'orientation 5 par : La mise en réseau des espaces publics et des lieux emblématiques soutenue par une trame verte, bleue et nourricière.
- 6.2. Ajouter les balises suivantes dans l'objectif 1 de l'orientation 5 (page 66)
 - Concevoir une programmation récréo-touristique (culturelle, sportive et de loisirs) avec des activités gratuites et abordables, afin de favoriser l'appropriation des berges par la population locale
 - Trouver le juste équilibre entre les usages métropolitains et locaux des berges du Canal de Lachine, dans l'aménagement, le mobilier urbain, la programmation entre les usages
 - Dans le bassin Wellington prévoir, en plus des espaces verts à l'emplacement des bassins re-excavés Wellington et Tate, un réseau de petits parcs-placettes reliés par des sentiers piétons verdis ;
 - Étudier la mise en place de mesures permettant la natation et l'aménagement de plages aux bassins Wellington, Peel et Tate ou sur les berges du fleuve Saint-Laurent, en privilégiant notamment l'option d'une piscine flottante au centre du bassin Wellington ;
- 6.3. Préciser à la balise 5.1.2 que la location d'équipements nautiques et récréatifs soit assumée par un organisme à but non lucratif
- 6.4. Modifier la balise 5.2.5 de la façon suivante :
 - Aménager des passages publics facilitant l'accès aux abords du fleuve Saint-Laurent dans le secteur Bridge-Bonaventure et à partir du quartier habité de Pointe-Saint-Charles via le parc Marguerite-Bourgeois
 - Aménager des passages publics facilitant l'accès au parc linéaire du Canal-de-Lachine
- 6.5. Ajouter une balise à l'objectif 2 de l'orientation 5 pour concernant la promenade riveraine, les berges du bassin Wellington et les autres corridors actifs structurants de la trame verte et bleue afin de prévoir une largeur suffisante pour sécuriser la cohabitation de voies cyclables et piétonnes.
- 6.6. Préciser à la balise 5.3.2 que la largeur des bandes riveraines sera maximisée aux abords du fleuve Saint-Laurent, du canal de Lachine et du bassin Peel
- 6.7. Ajouter une balise à l'objectif 3 de l'orientation 5 : Développer une trame nourricière avec plantes comestibles, arbres et arbustes fruitiers, agriculture urbaine à différentes échelles (bacs, jardins collectifs et communautaires, cueillette libre-service, de production).
- 6.8. À la carte du Plan de la trame verte et bleue proposée (p.62), ajouter la rue des Irlandais parmi les « rues verdoyantes »
- 6.9. Modifier la balise 5.4.1 afin de rendre l'implantation de bâtiments, au parc linéaire du Canal-de-Lachine ou à la promenade riveraine, conditionnelle à la protection pleine et entière des vues existantes et de l'accessibilité publique à ces espaces naturels

B. Recommandations sur la forme urbaine

- 2.6. Modifier, dans la section paysage urbain (p.76), les balises de hauteur en remplaçant « 65 m » par « 40 m » dans la phrase « permettre quelques bâtiments d'une hauteur maximale de 65 m, dans le sous-secteur du bassin Wellington et ses abords »
- 2.7. Préciser, dans la section paysage urbain (p.76), à l'énoncé sur le respect des vues d'intérêt, que la préservation d'une vue réfère à la capacité de voir au moins 50% de la surface du bâtiment ou de l'élément patrimonial visé
- 2.8. Ajouter une balise, dans la section paysage urbain (p.76), précisant qu'aucun bâtiment ne sera autorisé au-dessus du prolongement de la rue du Centre afin de permettre son dégagement entier, de protéger les vues à partir de cet axe structurant et d'y mettre en valeur l'expérience de déambulation piétonne
- 2.9. Intégrer un cône visuel dans l'axe du prolongement de la rue du Centre au schéma approprié (p.77).
- 2.10. Sur le schéma de cônes visuels (p.77), augmenter le nombre de puces indiquant les cotes altimétriques de hauteur à ne pas dépasser afin de couvrir tout le territoire ciblé de manière à assurer son respect et à rehausser la prévisibilité des normes de construction
- 4.9. 4.9 Dans la Forme urbaine du bassin Wellington, section trame urbaine, ajouter une balise : Améliorer le cadre de vie, le transport actif, la cohabitation et l'intégration du triangle Nord Pointe-Saint-Charles avec le milieu de vie habité et avec le bassin Wellington.
- 5.16. Ajouter, dans la trame urbaine et les aménagements, que seront pris en compte les besoins des personnes à mobilité réduite dans la limitation de la circulation véhiculaire à l'intérieur du milieu de vie

C. Recommandations sur la stratégie de mise en œuvre

Ajouter des conditions spécifiquement reliées à la réalisation de logement hors-marché à la section 5.1.3 (conditions à l'introduction de l'habitation)

- Signature d'ententes avec les propriétaires visés pour l'acquisition des rues Mill, des Irlandais, Riverside et Oak
- Signature d'ententes entre la Ville et les propriétaires des terrains visés pour le réaménagement des rues Bridge, Mill, Wellington et des Irlandais ;
- Réalisation des aménagements nécessaires pour l'amélioration des points d'entrée et de sortie du pont Victoria afin d'y diminuer en amont les incitatifs au transit automobile, d'y réviser les circuits de camionnage et d'y offrir des espaces sécuritaires pour permettre des déplacements confortables à pied et à vélo
- Signature d'une entente entre la Ville, la STM et, au besoin l'ARTM pour mettre en place une offre de transport collectif structurante pour les besoins de mobilité des futurs résidents et visiteurs du secteur ;
- Réalisation d'une étude menée conjointement par la Ville et la DRSP pour évaluer l'impact sur la santé des orientations de développement retenues en matière de pollution sonore et atmosphérique, de sécurité routière et de risques d'accidents industriels et de transport, incluant des recommandations de mesures de mitigation associées aux risques identifiés ;
- Dépôt d'une étude par les promoteurs pour chaque demande de permis, signée par un expert compétent, d'une analyse des risques et des mesures de mitigation pour chaque site visé, correspondant aux risques et recommandations identifiés par la Ville et la DRSP;
- Confirmation de la faisabilité technique et financière d'au moins deux franchissements actifs : au moins un vers Pointe-Saint-Charles -idéalement le prolongement de la rue du Centre- et au moins un vers Griffintown et Ville-Marie ;
- Acquisition des terrains visés ou ententes conclues avec les propriétaires pour la réalisation de ces franchissements ;
- Réalisation d'études par les promoteurs démontrant le respect des balises de protection et de mise en valeur des composantes patrimoniales et paysagères du secteur.
- Réalisation, avec les partenaires institutionnels concernés, d'une étude prospective afin de définir en amont et à long terme les besoins de la population, de Pointe-Saint-Charles, de Ville-Marie et des quartiers environnants (Petite-Bourgogne, Griffitown) en équipements scolaires, sportifs et de loisirs, culturels, communautaires et de santé ;

- Identification et la sécurisation des terrains pour la réalisation à court terme ou dans le futur de ces services et équipements, selon les outils appropriés : acquisition, expropriation, ententes avec propriétaires, droit de préemption.
- Réalisation d'une analyse préalable par la Ville des besoins en habitation, afin de déterminer plus précisément le type de logements à développer selon les besoins réels
- Ententes conclues avec les différents propriétaires pour atteindre des cibles en matière de logement social et abordable hors marché :
 - Entente conclue avec SIC et les différents partenaires concernés sur le mode de propriété et de gouvernance au bassin Wellington
 - Entente conclue pour la réalisation d'une cible de logements sociaux et abordables hors-marché sur les terrains publics et parapublics, précédée d'une consultation publique avant la signature.
 - Ententes signées avec les promoteurs privés pour garantir que tout le logement social, abordable et familial sera réalisé en première phase et sur site, et non pas compensé par une contribution financière
 - Entente signée avec les promoteurs privés pour garantir que le développement de logements abordables est réalisé par des promoteurs à but non lucratif.

Autorisation de l'habitation par plan d'ensemble - Section 5.1.4 (page 102)

- Assujettir les secteurs devant faire l'objet d'une planification d'ensemble identifiés aux pages 102 et 103 à un règlement sur les plans d'aménagement d'ensemble adopté en vertu des articles 145.9 à 145.14 de la LAU afin d'assurer une plus grande transparence dans l'application des balises énoncées au PDMV.
 - Assujettir les secteur 2 (Costco) et 3 (Bassin Wellington) à un plan d'ensemble pour autoriser l'habitation
 - Retirer le secteur 4 (Sud de Mill) (sauf si la Ville décidait d'aller de l'avant avec un usage diversifié malgré notre recommandation)
 - Assujettir le secteur 1 (site de Ray-Mont Logistiques) à un plan d'ensemble, nonobstant le fait que l'autorisation n'y serait pas autorisée, afin d'assurer une cohérence entre l'emploi et l'institutionnel
 - Créer un secteur de planification d'ensemble pour la Pointe du Moulin étant donné le caractère stratégique, la complexité entourant le redéveloppement, la mixité des usages possibles et l'importante de maintenir les entreprises en place.
 - Exiger que tout dépôt de projet (à savoir, un plan d'ensemble déposé par un ou plusieurs promoteurs immobiliers) soit accompagné d'un document démontrant le respect des balises et conditions présentées au PDMV et inscrites au Plan d'urbanisme, et ce, en vertu du paragraphe 4 du premier alinéa de l'article 145.10 de la LAU.
- 3.1. Ajouter au plan d'action, section concertation, les trois éléments suivants :
- Développer, avec la SIC, les trois paliers de gouvernements et des représentant.e.s de la communauté un modèle de gouvernance pour assurer le développement et la concrétisation de la vision, de même que pour garantir la

pérennité du logement social et abordable à but non-lucratif qui y sera construit.

- Créer une table de travail avec le fédéral et le provincial pour identifier et mettre en œuvre une stratégie d'investissements publics pour le logement social et hors-marché, pour faire du bassin Wellington un projet pilote exemplaire d'un milieu de vie hors marché spéculatif en réponse à la crise du logement.
- Faire des représentations auprès du Gouvernement fédéral afin que celui-ci réinvestisse dès son prochain budget dans l'Initiative des terrains fédéraux (Stratégie nationale du logement) afin que la SIC et la SCHL puissent se prévaloir de ce programme pour mettre à disposition des organismes de logement à but non lucratif les terrains publics des trois sous-secteurs où l'introduction de l'habitation est envisagée (Cité-du-Havre; Pointe-du-Moulin et Bassin Wellington)

4.10. Ajouter au plan d'action, section concertation : Animer une table de concertation économique avec les acteurs locaux pour améliorer les conditions d'attraction et de rétention des entreprises et créer des emplois adaptés au marché du travail, compatibles avec le milieu de vie adjacent et favorisant l'employabilité locale ;

D. Recommandations sur le Règlement pour la modification au plan d'urbanisme

Réviser le Règlement modifiant le Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal (04-047) dans le secteur Bridge-Bonaventure de la façon suivante :

- Modifier l'affectation au sol au nord de Saint-Patrick dans le triangle Nord Pointe-Saint-Charles, pour assurer la concordance entre le plan d'urbanisme et les orientations du Plan directeur et du Plan d'intervention spécifique Pointe-Saint-Charles Nord de l'Arrondissement Le Sud-Ouest
- Maintenir le site situé au sud de la rue Wellington dans le triangle de la Pointe-Saint-Charles Nord dans l'affectation "secteur d'emploi", de façon à ce que l'arrondissement puisse inscrire à son règlement de zonage les usages institutionnels permis avec cette affectation
- Maintenir l'affectation au sol du site situé au sud de la rue Mill et à l'est de la rue Bridge en secteur d'emploi
- Modifier l'affectation du sol des sites adjacents au pont Champlain, à l'ouest et au sud du boulevard Gaétan-Laberge et à l'est de l'émissaire Saint-Pierre, en grand espace vert ou parc riverain
- Maintenir les limites de hauteur à 25 mètres sur tout le territoire du bassin Wellington, sauf sur le secteur situé entre le chemin de fer, la rue Bridge et le prolongement du bassin Wellington, et au sud la rue Mill où la hauteur maximale peut aller jusqu'à 40 mètres
- Modifier la délimitation des secteurs de densité de construction 12-T12, 12-T13 et 12-T14 pour des sections beaucoup plus restreintes, en y indiquant des C.O.S. et les hauteurs maximaux, pour préciser et mieux encadrer les densités et pointes de hauteurs permises
- Inscrire les secteurs devant faire l'objet d'une planification d'ensemble en vertu des articles 145.9 à 145.14 de la LAU directement au Plan d'urbanisme afin d'assurer la concordance réglementaire nécessaires
- Renforcer le règlement visant à modifier le Plan d'urbanisme en y ajoutant des balises d'aménagement, et ce, sans attendre le futur PUM. Ces éléments seraient à inscrire au chapitre 4 du plan d'urbanisme et/ou les chapitres d'arrondissement. (voir encadré ci-dessous)

Balises d'aménagement à préciser au Plan d'urbanisme

Environnement

- Assujettir le développement du secteur au principe de transition écologique et aux principes de la charte en cours d'élaboration des écoquartiers par la Ville de Montréal, visant les meilleures pratiques afin de réduire les émissions de GES, améliorer l'accès au transport actif et collectif, assurer une équité territoriale et la soutenir la proximité des biens, services et emplois.

Emploi (balises en lien avec l'Orientation 1)

- Protéger les activités portuaires et les agroalimentaires existantes, en interdisant des usages sensibles à moins de 100 mètres et en atténuant les nuisances.
- Développer des filières complémentaires : entreprises en fabrication légères et alimentaires, technologies de l'information et communication
- Développer un quartier des artisans avec des fonctions éducatives
- Attirer de nouvelles filières compatibles et dans une perspective d'économie locale et circulaire : activités culturelles et récréotouristiques, technologies vertes

Logement et milieu de vie (balises en lien avec la nouvelle orientation)

- Diversifier certains secteurs en insérant une trame résidentielle, si l'atteinte des conditions requises (définies au PDMV) est démontrée et en assurant une bonne cohabitation entre les activités et les infrastructures de transport
- Préserver les terrains de propriété fédérale et provinciale hors de la spéculation immobilière ;
- Réaliser un vaste chantier de logements sociaux et communautaires sur les terrains publics ;
- Développer des milieux de vie à échelle humaine, avec les principes de compacité, d'accessibilité, de diversité, de proximité, et de transition écologique, et ce dans le respect des balises et de la forme urbaine du PDMV
- Planifier en amont les équipements publics et collectifs pour les besoins du futur milieu de vie et des quartiers avoisinants et réserver les terrains requis pour leur réalisation

Patrimoine (balises en lien avec les orientations 2 et 3)

- Assurer la pérennité des valeurs patrimoniales du lieu, par la préservation, la réhabilitation ou la restauration, selon leur intérêt, de bâtiments, ensembles industriels, ouvrages d'art...
- Mettre en valeur les traces et vestiges archéologiques, dont les bassins, ainsi que l'histoire du lieu, incluant les silos et la Black Rock
- Subordonner tout nouveau projet de construction et d'aménagement à la mise en valeur du patrimoine et de ses circuits et à la cohérence avec les valeurs patrimoniales et avec les parcours d'entrée de ville.

- Maintenir la prédominance des marqueurs territoriaux métropolitains et locaux et protéger les vues cadrées et panoramiques, selon les cônes de visibilité prévus au PDMV.
- Favoriser l'accessibilité, l'interprétation et l'appropriation du patrimoine, ainsi que l'occupation des bâtiments d'intérêt par des usages publics et collectifs

Mobilité (balises en lien avec l'orientation 4)

- Aménager des nouveaux franchissements actifs, permettant de relier les nouveaux milieux de vies, et les quartiers habités environnant, incluant le prolongement de la rue du Centre et (...)
- Déployer un réseau cyclable continu, sécuritaire et efficace en privilégiant les pises unidirectionnelles
- Implanter des zones à priorité piétonnes en limitant les stationnements et en aménageant des pôles de mobilité.
- Réduire la circulation de transit en réorganisant le réseau routier aux abords du pont Victoria, afin de dévier la circulation de transit en provenance et en direction du pont, et réaménager les rues Bridge-Mill en rues locales de destination.
- Apaiser en amont la circulation en réduisant la capacité automobile et la vitesse sur le futur boulevard urbain.
- Développer un système structurant de transport en commun, desservant les milieux de vie et les zones d'emplois.

Trame verte, bleue et nourricière (orientation 5)

- Aménager des espaces verts publics autour des richesses patrimoniales ou naturelles du secteur et concevoir une programmation en fonction des saisons de façon à créer des espaces animés tout au long de l'année
- Aménager une bande riveraine le long du Fleuve Saint-Laurent, des passages publics pour faciliter l'accès aux berges du fleuve et du Canal de Lachine et des accès publics à l'eau pour une pleine appropriation citoyenne.
- Connecter les espaces verts publics aux quartiers et les mettre en réseau avec une trame piétonne et cycliste à toute heure et tout au long de l'année.
- Développer une trame nourricière avec des arbres fruitiers, plantations comestibles et jardins à différentes échelles.

Annexe 2. Liste des signataires de notre déclaration d'appui

DÉCLARATION D'APPUI À LA VISION ET AU PROJET COLLECTIF D'ACTION-GARDIEN :

Je/Nous, soussignés, appuie/appuyons la vision et les propositions de la CDC Action-Gardien concernant le réaménagement aux abords du bassin Wellington et du reste du secteur Bridge-Bonaventure, pour un milieu de vie à échelle humaine en réponse aux besoins locaux et montréalais."

Plus spécifiquement, je/nous appuie/appuyons la vision et les propositions suivantes :

- Préserver les terrains de propriété fédérale et provinciale hors de la spéculation immobilière ;
- Réaliser un vaste chantier de logements sociaux et communautaires sur les terrains publics ;
- Planifier en amont des équipements publics et collectifs pour les besoins du futur milieu de vie et des quartiers avoisinants ;
- Protéger les entreprises et emplois existants et développer la production industrielle légère, alimentaire et artisanale ;
- Prioriser les transports actifs et collectifs et les connexions inter-quartiers ;
- Mettre en valeur le riche patrimoine industriel et immatériel du secteur ;
- Créer des territoires résilients face à la crise climatique ;
- Limiter le nombre de voies sur le futur boulevard urbain Bonaventure et éliminer la circulation de transit automobile par un accès direct avec le pont Victoria ;
- Créer une bande riveraine pleinement appropriée par la population le long du fleuve Saint-Laurent, reliée à Verdun et au Vieux-Montréal.

Signataires

- Action dignité de Saint-Léonard
- Alexandre Boulerice, député Rosemont La Petite-Patrie, NPD
- Anna Kruzynski, professeure et directrice du programme en Développement économique communautaire, Université Concordia
- Aude Leroux-Lévesque, réalisatrice
- Broudehoux, professeure
- Bruno Dubuc, rédacteur scientifique
- Carlo Carbone, professeur
- Caroline Russell, agente d'inclusion auprès des personnes immigrantes
- Catherine Héon Cliché, candidate au doctorat en travail social, UQAM
- CÉDA
- Chaire de recherche du Canada Approches communautaires et Inégalités de santé
- Chambre de commerce de Montréal Centre Sud Ouest
- Club Ami
- Coalition de la Petite-Bourgogne/ Quartier en Santé
- Coalition montréalaise des Tables de quartier
- Coalition Mobilité Active Montréal

- Comité BAILS
 - Comité logement de la Petite Patrie
 - Comité logement du Plateau Mont-Royal
 - Comité Logement Montréal-Nord
 - Comité logement Rosemont
 - Corporation de développement communautaire de Côte-des-Neiges
 - Corporation de développement communautaire Plateau-Mont-Royal
 - Corporation de développement communautaire Solidarités Villeray
 - Daniel Pearl, architecte et professeur, L'OEUF architects
 - Denis Bourque, professeur, Université du Québec en Outaouais
 - Diane Poitras, professeure et cinéaste
 - Éco-quartier Lachine
 - Esther Fillion, coordonnatrice, Engrenage Noir
 - Ève Lamont, réalisatrice
 - FOHM (Fédération des OSBL d'habitation de Montréal)
 - François Saillant, ex-porte-parole du FRAPRU, auteur et militant
 - Front d'action populaire en réaménagement urbain (FRAPRU)
 - Ghislaine Raymond, présidente, comité de pilotage Louvain Est-Solidarité Ahuntsic
 - Gilles Prud'homme, architecte
 - Groupe-Ressource du Plateau Mont-Royal
 - Habiter Ville-Marie
 - Hayeur, photographe
-
- Isabelle Hayeur, cineaste
 - Jacques Bordeleau
 - Janie Houle, professeure titulaire, Chaire de recherche sur la réduction des inégalités sociales de santé
 - Jason Prince, Part-time Faculty, Urban Planner (OUQ)
 - Jean Panet-Raymond, professeur émérite, Université de Montréal et président de la Fondation Béati
 - Jean-Christophe Leblond, architecte, Pivot: coopérative d'architecture
 - Jean-Marie Lafortune, professeur, département de communication sociale et publique, UQAM
 - Jennifer BENIS, chargée de projet, associée, L'OEUF ARCHITECTES
 - Jonathan Durand Folco, professeur agrégé, École d'innovation sociale Élisabeth-Bruyère, Université Saint-Paul
 - Juan-Luis Klein, professeur titulaire, département de géographie, UQAM
 - Julia Posca, Citoyenne de Montréal
 - Katherine Lockyer, citizen
 - L'Autre Montréal
 - Lili Bergeron, organisatrice communautaire, Infologis de l'Est de l'île de Montréal
 - Louis Favreau, professeur émérite, sociologie et intervention communautaire, Chaire de recherche en développement des collectivités (CRDC-UQO), UQO
 - Louis Gaudreau, professeur, École de travail social de l'UQAM

- Luc Charlebois, technicien en documentation, Archives nationales du Québec à Montréal
- Lucette Lupien, consultante
- Marc-André Houle, professeur de sociologie, Collège de Maisonneuve
- Marcel Sévigny, retraité
- Marie Botj, cinéaste et militante
- Marie-Hélène Bacqué, professeure en urbanisme à l'université Paris-Ouest-Nanterre
- Marie-Hélène Deshaies, professeure
- Marie-Josée Parent, ancienne conseillère municipale
- Marie-Sophie Banville, consultante en Habitation et Doctorante en Droit
- Mark Poddubiuk, architecte
- Martin Frigon, cinéaste
- Maxime Beaulieu, stagiaire en architecture
- Mobilisation 6600 Parc-Nature MHM
- Myreille Audet, organisatrice communautaire retraitée
- Nicolas Hugo Chebin, professeur d'histoire, Cégep Gérald-Godin
- Nimâ Machouf, ex-candidate du NPD dans Laurier Sainte Marie, l'association locale NPD-LSM
- Pascal Gélinas, réalisateur
- Patrick Ma, architecte
- Philippe Lupien, architecte, architecte paysagiste et professeur en design urbain
- Philippe T.Desmarais, organisateur communautaire
- Pier-Luc Lussier, designer
- Pierre Pagé, porte-parole, Montréal Pour Tous
- POPIR-Comité logement
- Raphaël Fischler, urbaniste émérite, doyen de la Faculté de l'aménagement de l'Université de Montréal
- Regroupement des comités logement et associations de locataires du Québec (RCLALQ)
- Regroupement des tables de concertation de La Petite-Patrie
- René Lachapelle, chercheur associé au Centre de recherche et de consultation en organisation communautaire
- Richard de la Riva, architecte, Affleck de la Riva architectes
- Ron Rayside, architecte, Rayside Labossière
- Serge Giguère, cinéaste, Les Productions du Rapide-Blanc. inc.
- Shawn Archambault, Responsable volet transport et livraison, Projet Salade du Plateau
- Simon Jones, résident Point St-Charles, chargé de projet/directeur d'atelier chez L'OEUF architectes
- Sinisha Brdar, architecte & Professeur
- Société d'amélioration de Pointe Saint-Charles (SOCAM)
- Sophie Thiébaud, ex-conseillère d'arrondissement Saint-Henri/Pointe-Saint-Charles/Petite-Bourgogne/Griffintown
- Steven High, résident de Pointe-Saint-Charles
- Sudhir Suri, Partner, L'OEUF Architects, L'OEUF Architects
- Suzanne Beth, chercheure

- Suzanne Laure Doucet, architecte, Pivot: coopérative d'architecture
- Sylvain Rondeau, historien
- Sylvie Roche, citoyenne
- Table de concertation du faubourg Saint-Laurent
- Table de développement social de LaSalle
- Table logement aménagement de la Petite Patrie
- Table nationale des CDC
- TROVEP de Montréal

Annexe 3. Plan d'ensemble de l'Opération populaire d'aménagement

[Voici le lien pour consulter le plan d'ensemble complet d'Action-Gardien](#)



Photo de la maquette de plan d'ensemble des abords du bassin Peel (Podoblak architects)



ACTION-GARDIEN
CDC de Pointe-Saint-Charles

Plan d'ensemble pour le secteur Bridge-Bonaventure
Opération populaire d'aménagement à Pointe-Saint-Charles

8 juin 2023