



ACTION-GARDIEN

Corporation de développement communautaire de Pointe-Saint-Charles
2390 rue de Ryde, suite 203, Montréal, Québec, H3K 1R6
www.actiongardien.org
info@actiongardien.org
514-509-0795

MÉMOIRE D’ACTION-GARDIEN
Corporation de développement communautaire
de Pointe-Saint-Charles

Sur le projet de
PLAN D'URBANISME ET DE MOBILITÉ (PUM)
de la Ville de Montréal

Dans le cadre des consultations publiques de
l’Office de consultation publique de Montréal (OCPM)

SEPTEMBRE 2024

Table des matières

Action-Gardien, la CDC de Pointe-Saint-Charles.....	3
1. Habitation et logement.....	7
2. Locaux communautaires et institutionnels, services de proximité.....	11
3. Identité des quartiers : seuils de densité, niveaux d'intensification, protection du patrimoine et limites du centre-ville	13
4. Consolidation des zones d'emplois, Canal de Lachine 4.0 et Triangle Nord Pointe-Saint-Charles	19
5. Le secteur d'opportunité prioritaire Bridge-Bonaventure	26
6. Mobilité.....	32
7. Transition socio-écologique	35
8. Participation publique et communications	38
En conclusion : le PUM n'est qu'un début	40

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, de la population et d'autres partenaires et forces locales 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

Héritière d'une tradition d'entraide et de solidarité datant des premiers comités citoyens et groupes populaires qui ont milité depuis les années 1960 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. [Cliquez ici pour la liste de nos membres.](#)

Pointe-Saint-Charles, un quartier ouvrier qui se gentrifie

Pointe-Saint-Charles est un quartier situé entre les berges du canal de Lachine et celles du fleuve Saint-Laurent, enclavé par des infrastructures de transport. Ancien quartier ouvrier du sud-ouest de Montréal, Pointe-Saint-Charles connaît une transformation rapide depuis une trentaine d'années. Les friches industrielles qui entourent le quartier attirent les grands projets immobiliers, tandis que, au cœur de notre communauté, le coût des loyers et les valeurs foncières connaissent des hausses vertigineuses.

Aujourd'hui, la population est fragmentée, entre d'une part 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 de ménages à faible et modeste revenus et l'amélioration de leurs conditions de

vie, le maintien de la cohésion sociale, l'intégration des nouvelles populations tout en contrant l'exclusion des personnes les plus fragilisées.

D'ici quelques années, le Nord de Pointe-Saint-Charles et l'immense secteur Bridge-Bonaventure seront réaménagés. Une occasion unique à saisir de répondre aux différents besoins de notre communauté.

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

- La population a augmenté de 1 300 personnes en 10 ans (+ 9,7%), principalement concentrée aux abords du Canal Lachine.
- 46,4 % des ménages sont composés d'une seule personne comparativement à 40,4 % pour Montréal
- Les familles monoparentales représentent 44 % des familles avec enfants, comparativement à 28 % sur l'île de Montréal
- En 10 ans, le nombre de ménages locataires a stagné (+1,3%) alors que le nombre de ménages propriétaires a augmenté de 44,6 %.
- 46,5 % des personnes de 15 ans et + ont un diplôme universitaire (23% en 2006)
- 17,2 % des personnes de 15 ans et + ne détiennent aucun diplôme secondaire (34% en 2006)
- 30 % des jeunes quittent leur parcours scolaire sans diplôme (17,7% à Montréal)
- 24,2% des ménages ont un revenu après impôt inférieur à 30 000 \$, tandis que 21,5 % ont un revenu supérieur à 100 000 \$
- 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.

Orientations d'Action-Gardien concernant la planification en urbanisme et mobilité

Les groupes réunis autour de la CDC Action-Gardien militent pour un développement du quartier qui répond aux besoins, intérêts et aspirations de la population résidente, qui respecte et valorise une identité distincte du centre-ville avec son patrimoine, sa culture et ses valeurs. Nous défendons la création d'un milieu de vie complet, incluant des logements accessibles, services et équipements publics, espaces verts, emplois diversifiés, commerces abordables, etc. Et, convaincus que les citoyens.nes doivent être au cœur des

décisions qui les concernent et ont un impact sur leur vie, nous affirmons qu'il est nécessaire et légitime que la population intervienne sur les enjeux d'aménagement urbain et soit mise à contribution dans le processus de réflexion autour des projets de développement urbain ainsi qu'à toutes les étapes de la planification des projets qui s'implantent dans leurs milieux de vie. C'est ainsi que, à travers les années, Action-Gardien a animé des Opérations populaires d'aménagement (OPA) pour développer avec la population une vision et des propositions concrètes pour l'avenir du quartier et des sites à requalifier. Les membres de notre CDC se sont mobilisés contre des mégaprojets déconnectés des besoins locaux. Avec eux, nous avons porté de nombreuses initiatives collectives et obtenu des gains importants dans divers projets qui se sont implantés sur notre territoire.

Fruits de notre mission et de nos expériences locales, les grandes demandes et orientations d'Action-Gardien en matière d'urbanisme et de mobilité sont les suivantes :

- Une réponse forte et adaptée des autorités aux besoins des populations les plus vulnérabilisées, en priorité en matière de réponse aux besoins essentiels (logement, transport, alimentation, etc.)
- Une ville où chacune et chacun peut s'épanouir selon ses besoins, ce qui inclut la systématisation de l'accessibilité universelle, mais aussi des besoins spécifiques et variés des différents groupes composant l'espace social montréalais (familles, femmes, personnes itinérantes ou en précarité résidentielle, personnes peu alphabétisées ou peu scolarisées, diversité sexuelle et de genre, diversité ethnoculturelle, etc.)
- Une lutte contre les nombreuses iniquités environnementales et territoriales et pour la résilience des quartiers dans le contexte de la transition socio-écologique, notamment l'insécurité des déplacements, les pollutions atmosphériques, les bruits urbains, les grandes fractures urbaines limitant les déplacements, l'accès adéquat aux ressources du quotidien, les environnements défavorables à la santé, les milieux plus à risque de subir des impacts des aléas climatiques (vagues de chaleur, épisodes de pluie extrême, etc.).
- Une ville pensée, planifiée et organisée en amont, avec, par et pour les personnes résidant dans les secteurs concernés par des exercices de planification ou par des interventions sur l'environnement, l'aménagement ou le développement territorial, dans des démarches permettant à une pluralité et une diversité de personnes résidentes de pouvoir participer, d'exprimer leurs idées et de témoigner de leurs besoins.

Comme vous pouvez le constater, nos grandes orientations sont alignées avec celles présentées dans le projet de PUM. Dans l'ensemble, nous accueillons favorablement le projet de Plan d'urbanisme et de mobilité (PUM), tant du point de vue de la vision que de l'intitulé des 10 orientations identifiées à la stratégie montréalaise au chapitre 2, qui structurent l'ensemble du document.

Néanmoins, pour arriver à mettre en œuvre véritablement ce projet d'une ville juste, solidaire et verte, plusieurs aspects du PUM méritent d'être sérieusement renforcés,

précisés ou clarifiés. En ce sens, **la Ville doit aller plus loin en matière d'objectifs, leviers et stratégies** portant sur :

- Le développement des logements sociaux et hors marché;
- La transformation des terrains publics en réponse aux besoins collectifs ;
- Le déploiement de locaux communautaires et institutionnels, de services de proximité, et la lutte contre la gentrification commerciale ;
- La protection des trames de rue et secteurs patrimoniaux dans le contexte des seuils de densité et niveaux d'intensification ;
- La protection de l'identité des quartiers en lien avec la délimitation du centre-ville ;
- La consolidation des pôles à vocation économique et l'économie circulaire, notamment en révisant le plan d'affectation des sols ;
- L'encadrement réglementaire des secteurs du Triangle Nord Pointe-Saint-Charles, du Canal de Lachine 4.0 et de Bridge-Bonaventure ;
- La stratégie pour le droit à la mobilité : accès économique, accessibilité universelle et sécurisation des déplacements ;
- La transparence en matière de planification des interventions en transport ;
- L'équité dans l'accès à la trame verte et bleue et la bonification des affectations liées aux territoires naturels ;
- La mise en œuvre des chantiers en urbanisme participatif et communications.

Une transition réglementaire à réussir

Lorsque nous avons pris connaissance du projet, nous avons été surpris par certains éléments impliquant des projets ayant fait l'objet de consultations spécifiques en 2023 par l'OCPM, soit sur Bridge-Bonaventure et les terrains du Nordelec. Les rapports de chacune de ces deux consultations ont été publiés avant la présentation du projet de PUM, en juin 2024. Les réponses de la Ville aux recommandations de l'OCPM n'ont cependant pas encore été mises en ligne.

Nous avons pleinement participé à ces consultations. Vu que certains éléments, notamment en matière de changements d'affectation et de hauteurs autorisées, ont été modifiés pour s'aligner sur les nouvelles façons de faire du PUM, nous nous questionnons sur la portée de ces deux consultations récentes. Comment les changements réglementaires et les modifications proposées au Plan d'urbanisme actuel sont-ils cohérents et transférables avec le nouveau paradigme du PUM? Par le fait même, nous invitons les commissaires affectées à la consultation sur le projet de PUM à aller lire les recommandations de l'OCPM de ces deux consultations, à lire les réflexions et suggestions du public y ayant mené.

1. Habitation et logement

Le PUM accorde une place importante à l'abordabilité des logements, ce qui est une avancée indéniable par rapport au Projet de ville. Dans son rapport de consultation en 2023, l'OCPM notait 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 sommes heureux de constater que, dans ses objectifs et ses cibles, le PUM va beaucoup plus loin, se basant notamment sur les travaux du Chantier Montréal abordable. Bien sûr, les cibles peuvent et doivent être encore plus ambitieuses, et nous avons des recommandations en ce sens. Mais nous voulons surtout insister sur les stratégies largement insuffisantes présentées dans le PUM. Si la Ville veut réellement doubler la part du logement social et hors marché, alors elle doit se donner plus de moyens et de leviers, notamment sur les terrains publics et parapublics, mais aussi pour freiner les appétits des promoteurs immobiliers qui réclament toutes sortes d'accélération et d'assouplissements pour, selon eux, répondre à la crise du logement.

Nous sommes pleinement d'accord avec l'objectif de densifier la ville et d'augmenter l'offre de logement. Mais 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. 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.

Nous avons abondamment écrit sur la situation du logement dans notre quartier, nous ne ferons pas copier-coller ici. Nous vous référons au mémoire déposé par notre comité logement, le Regroupement Information logement (RIL), ainsi qu'à notre mémoire sur Bridge-Bonaventure déposé à l'OCPM en 2023. Résumons en disant que 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.

La financiarisation du logement fait des ravages dans les quartiers centraux, avec une mainmise d'une poignée de grands promoteurs et de leurs investisseurs sur des pans entiers de nos quartiers, en recherche constante de profit. 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 personne¹ la financiarisation est décrite comme « le rôle croissant des sociétés financières – telles que les sociétés de

¹ 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.

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. » Les décideurs publics, tous paliers confondus, doivent agir fermement contre la financiarisation qui est la cause principale de la crise du logement et de l’inabordabilité dans nos villes et nos quartiers. Sinon, la spirale infernale va perdurer et s’amplifier, et le droit au logement ne sera pas respecté.

Grâce à des luttes historiques pour le droit au logement et au travail acharné des acteurs logement de notre quartier, Pointe-Saint-Charles peut compter sur une proportion plus importante qu’ailleurs de logements sociaux : 33% de l’ensemble des logements et 51 % des unités locatives. Cependant, ce pourcentage tend à diminuer vu la prolifération des projets immobiliers de condominiums. Et pendant ce temps, la liste d’attente du RIL compte au-delà de 1 300 ménages, avec des dizaines de nouvelles inscriptions à chaque session d’information. 80% des requérant.es ont moins de 30 000\$ de revenus. Et les histoires d’horreurs de rénoviction se multiplient. C’est un rythme auquel la cadence actuelle de développement de logements sociaux et communautaires ne peut pas s’ajuster. Ainsi, à l’échelle de notre quartier et pour la Ville de Montréal, notre CDC revendique de créer 100 % de logements sociaux et hors marché sur les terrains publics et un minimum de 40% sur les terrains privés. Nous affirmons que, pour être juste et inclusive, Montréal devrait aspirer à avoir 40 % de son stock de logement protégés du marché spéculatif.

Notre quartier s’apprête dans les prochaines années à accueillir des milliers de nouveaux logements, notamment dans le secteur Bridge-Bonaventure. Ce site est une opportunité unique de contribuer à répondre à la crise du logement, de par son ampleur, son emplacement, et surtout sa majorité de terrains publics et parapublics. Depuis des années, nous y réclamons un vaste chantier de logements sociaux et hors marché, 100% à l’abri de la spéculation. Il faut à tout prix empêcher que les terrains publics du secteur Bridge-Bonaventure ne soient cédés à des entreprises de promotions immobilières.

Pourtant, à l’heure d’écrire ces lignes, la proportion visée de logement sociaux et hors marché sur ce site est encore très faible. La Ville s’est récemment engagée à des cibles beaucoup plus ambitieuses sur des terrains publics, que ce soit à Louvain-Est ou sur les terrains de l’ancien hippodrome Blue Bonnets. Nous voulons voir de telles cibles inscrites dans le PUM.

La clé est là ! Garder les terrains publics entièrement à l’abri de la spéculation, faciliter la construction sociale et hors marché, innover sur les formules de propriétés collectives, mettre au pas les promoteurs en renforçant significativement le Règlement pour une métropole mixte (RMM) sur les terrains privés, agir avec les autres paliers de gouvernement contre la financiarisation du logement. La Ville a également un rôle majeur à assumer, pour

s'assurer que les unités construites répondent aux besoins des ménages, en termes de capacité de payer, de grandeurs, d'accessibilités, d'emplacements...

Au-delà de notre quartier, à l'échelle montréalaise, la stratégie liée aux terrains de la STM, nous fait craindre le pire. On entend qu'elle souhaite densifier ses terrains pour diversifier ses sources de revenus, parce que le provincial la défiance. Or, les terrains de la STM nous appartiennent collectivement et sont stratégiquement situés. C'est une occasion en or pour répondre aux grands objectifs de la Ville en matière de logements sociaux !

Pour finir, nous constatons que l'itinérance est très peu abordée dans le PUM, alors que c'est un enjeu criant auquel nous devons répondre collectivement, et qui doit être une priorité pour la Ville de Montréal. La réponse structurelle passe évidemment par la création massive de logement social et réellement abordable. Face à la crise actuelle, le démantèlement des campements n'est pas la solution. Il faut agir, urgemment, pour l'occupation d'espaces publics et des ressources communautaires adéquatement financées et déployées sur le territoire.

Cibles en logements hors marché et sociaux

Recommandation 1.1. Rehausser la cible de 20% à 40% en logements hors marché et sociaux pour 2050 de façon qu'elle se lise comme suit : « 40 % de logements hors marché dans l'ensemble de l'offre résidentielle, dont au moins 75 % de logements sociaux. » Ajuster les cibles intermédiaires pour 2030 et 2040 en conséquence.

Recommandation 1.2. Ajouter des cibles par arrondissement en développement de logements sociaux et hors marché, pas juste à l'échelle montréalaise, afin de combattre les impacts plus importants de la spéculation immobilière dans les quartiers centraux tout en veillant à une répartition équitable sur l'ensemble du territoire.

Stratégie réglementaire et financière et utilisation des terrains publics

Recommandation 1.3. Bonifier la stratégie immobilière, réglementaire et financière en matière de développement de logements hors marché et sociaux pour réussir à atteindre les cibles visées.

Recommandation 1.4 Avoir des objectifs, cibles et moyens plus clairs pour protéger les terrains et bâtiments publics et parapublics, pour les garder dans les mains des communautés (logements, parcs et équipements collectifs), qu'il s'agisse de terrains municipaux, paramunicipaux, provinciaux, fédéraux, scolaires ou autres.

Recommandation 1.5. Identifier les mesures juridiques, financières ou réglementaires pour empêcher la vente de tout terrain/bâtiment public ou parapublic à des intérêts privés et le conserver en formule publique ou collective (OBNL, emphytéose, fiducie, etc.), afin de protéger les quartiers de la spéculation et de la gentrification.

Recommandation 1.6. Pour tous les sites publics et parapublics, peu importe le propriétaire, développer des ententes avec les paliers provincial et fédéral pour des enveloppes dédiées pour la réhabilitation, les infrastructures et le logement social.

Recommandation 1.7. Mettre en place des leviers légaux pour geler les transactions immobilières sur les grands sites à requalifier, publics et privés, et ce en amont de l'annonce de leur requalification, pour empêcher la spéculation immobilière. (Comme cela a été le cas avec les acquisitions de Devimco sur les terrains de Bridge-Bonaventure).

Recommandation 1.8. Intégrer pleinement le nouvel outil du zonage différencié au PUM afin de permettre des densités et hauteurs plus ambitieuses pour les projets de logement hors marché ou social portés à 100% par des organisations à but non lucratif (parapublic, OBNL, coopératives, etc.).

- Ajouter au document complémentaire du PUM les critères de base pour avoir recours au zonage différencié et des balises quant aux normes de remplacement.
- Exiger des arrondissements l'adoption de normes détaillées relatives au zonage différencié, ainsi que l'identification du territoire couvert.

Recommandation 1.9. Accélérer la construction de logements sociaux et hors spéculation en priorisant l'analyse et l'approbation des permis de construction et de transformation, en facilitant les étapes administratives et l'accès aux financements municipaux ;

Recommandation 1.10. Refuser les allègements et les processus accélérés d'approbation réglementaires réclamés par les promoteurs immobiliers et l'Institut du développement urbain (IDU), pour tout projet qui ne contribue pas de manière conséquente à l'atteinte des cibles de logements sociaux et hors marché.

Recommandation 1.11. Réviser le Règlement pour une métropole mixte (RMM) et les outils réglementaires apparentés en matière de logement hors marché pour :

- Réhausser les objectifs d'inclusion de logement social, en prévoyant un minimum de 40%.
- Appliquer le RMM uniquement aux sites privés. Les sites publics appartenant à la Ville de Montréal ou à toutes autres instances d'État ou de la Couronne doivent être réservés exclusivement à des fins de développements de logements sociaux, communautaires et d'équipements collectifs.
- Que le choix pour les promoteurs de se tourner vers la contribution monétaire soit limité aux développements où il y a une impossibilité indéniable d'y développer du logement social sur site et que cette impossibilité soit constatée et déclarée par le milieu, soit les organismes communautaires ou le groupe de ressources technique (GRT) local.

Recommandations 1.12. En concertation avec les autres paliers de gouvernement, contrer la financiarisation du logement et la mainmise de quelques grands promoteurs et leurs investisseurs sur les grands ensembles locatifs ou les sites à redévelopper.

Offre de logements

Recommandation 1.13. Mieux détailler et planifier les besoins projetés en logement pour toutes les populations, notamment selon la taille des ménages (familles) et la présence sur place de services sociaux (maisons de transition, centres de jours, résidences pour personnes âgées, etc.) et de services de proximité.

Recommandation 1.14. Augmenter le nombre de logements accessibles universellement, en retenant les mesures proposées par Ex Aequo, DéPhy et d'autres partenaires communautaires pour l'implantation de normes transitoires la transformation des logements existants et le rehaussement des normes minimales pour les nouveaux logements.

Recommandation 1.15. Réviser la notion de « densité résidentielle minimale moyenne » utilisée à titre de cible en nombre de logements par hectare afin qu'elle tienne mieux compte de la grandeur des logements et qu'elle encourage, plutôt qu'elle ne décourage pas, la construction de logements adaptés aux familles et ménages plus grands. Par exemple, à l'instar des équivalents-logements pour les usages non-résidentiels, un système d'équivalence pourrait être appliqué pour les grands logements. Celui-ci pourrait ainsi considérer tout logement de 3 chambres et plus comme 1,5 logement.

Itinérance

Recommandation 1.16. Réunir les acteurs concernés par l'itinérance afin de dégager et mettre en œuvre urgemment une stratégie de l'occupation de certains espaces publics.

Recommandation 1.17. Soutenir fermement l'implantation de ressources communautaires en itinérance dans les quartiers, en inscrivant cette volonté dans le PUM, en adoptant une stratégie de déploiement sur le territoire notamment via la réglementation et le zonage.

Recommandation 1.18. : Intégrer des cibles pour l'ajout d'équipements dans les parcs et espaces publics favorisant l'inclusion et la dignité des personnes itinérantes (fontaines d'eau et accès à l'eau potable été comme hiver, toilettes et autres installations d'hygiène, haltes chaleur/fraîcheur, design de bancs publics qui ne soit pas anti-itinérants, etc.)

2. Locaux communautaires et institutionnels, et services de proximité

Le mode de développement de Griffintown dans les années 2010 semble avoir servi de leçon. Tout le monde s'entend : on ne répètera pas l'erreur de ne pas avoir planifié les équipements publics et collectifs avant d'autoriser les projets immobiliers résidentiels. Pourtant, l'analyse prospective en amont des besoins et la planification des sites à réserver pour les infrastructures publiques et collectives sont encore loin d'être acquis dans la requalification des grands sites. Les raisons sont multiples : champs de compétences

municipaux et gouvernementaux, stratégie foncière déficiente, spéculation sur les terrains à être requalifiés, etc.

Développer des milieux de vie complet est un objectif du PUM. Pourtant, on retrouve peu de moyens concrets pour garantir dans les différents quartiers des locaux abordables pour les organismes communautaires, l'économie sociale, les commerces de proximité. Nous recommandons à la Ville de se donner des stratégies plus affirmées, en s'assurant qu'il y ait des bâtiments publics ou collectifs répartis équitablement dans les différents quartiers, en sortant de la spéculation des locaux sur les artères commerciales et dans les sites à requalifier.

L'hébergement des groupes communautaires locaux et régionaux est une problématique aujourd'hui largement reconnue, incluant par la Ville de Montréal qui s'implique dans le Comité régional pour l'accès aux locaux (CRAL) avec plusieurs acteurs dont la Coalition Montréalaise des tables de quartier. Les reprises de locaux se multiplient, notamment par le CCSDM. Ces dernières années, le Service de la diversité et de l'inclusion sociale a réalisé un important chantier pour documenter les bâtiments publics qui hébergent des organismes et les bâtiments excédentaires qui pourraient en accueillir. Plusieurs orientations ont été dégagées, que nous souhaitons voir intégrées au PUM.

Recommandations - Locaux communautaires, institutionnels et services de proximité

Recommandation 2.1. Mieux définir le rôle de la municipalité en matière d'hébergement des organismes communautaires locaux et régionaux, planifier le développement des équipements municipaux en tenant compte des besoins d'hébergement des organismes communautaires et culturels.

Recommandation 2.2. Effectuer des représentations auprès de la SQI pour que les bâtiments gouvernementaux excédentaires restent dans le giron public ou collectif, avec des ressources pour assurer leur reconversion.

Recommandation 2.3. Développer une stratégie de valorisation des bâtiments institutionnels vacants et excédentaires pour des usages communautaires et culturels, concertée avec les acteurs communautaires.

Recommandation 2.4. Faciliter la réalisation de projets immobiliers collectifs portés par des OBNL par différentes mesures (ex. élargir le droit de préemption afin d'y inclure le développement de locaux communautaires, faciliter la réalisation de projets mixtes, etc.)

Recommandation 2.5. Se doter de cibles et de financements conséquents pour assurer l'accessibilité universelle et l'installation de climatisation dans les centres communautaires et dans les infrastructures publiques vieillissantes.

Recommandation 2.6. Augmenter le nombre de locaux et commerces accessibles universellement, en retenant les mesures proposées par Ex Aequo, DéPhy et d'autres partenaires communautaires pour l'implantation de normes d'adaptation transitoires, la transformation des commerces existants et le rehaussement des normes minimales pour les nouveaux commerces.

Recommandation 2.7. Définir une stratégie contre la gentrification commerciale, en sortant du marché spéculatif certains espaces commerciaux et en agissant auprès des propriétaires de bâtiments vacants négligents (ex. taxation, expropriation), pour offrir des baux abordables à des commerces de proximité et des OBNL qui répondent à des besoins de bases, ainsi qu'à des organismes communautaires.

Recommandation 2.8. Réaliser, avec le gouvernement du Québec et les partenaires institutionnels concernés, des études prospectives afin de définir, en amont et à long terme les besoins de la population habitant dans et autour des grands sites en redéveloppement, afin de planifier les équipements collectifs nécessaires aux milieux de vie (scolaires, sportifs et de loisirs, culturels, communautaires et de santé).

Recommandation 2.9. Identifier et sécuriser les terrains pour la réalisation à court terme ou dans le futur de ces services et équipements, selon les outils appropriés : acquisition de gré à gré, ententes avec propriétaires, expropriation, droit de préemption. (Voir nos recommandations plus spécifiques sur certains sites dans les sections consacrées à Bridge-Bonaventure et au Triangle Nord.)

Recommandation 2.10. Poursuivre les revendications auprès du gouvernement du Québec afin de faciliter et de systématiser la mutualisation des équipements collectifs existants ou projetés, en particulier entre ceux de la Ville et ceux des centres de services scolaires et commissions scolaires (plateaux sportifs, auditoriums, stationnements, etc.).

3. Identité des quartiers : seuils de densité, niveaux d'intensification, protection du patrimoine et limites du centre-ville

Seuils de densité et niveaux d'intensification

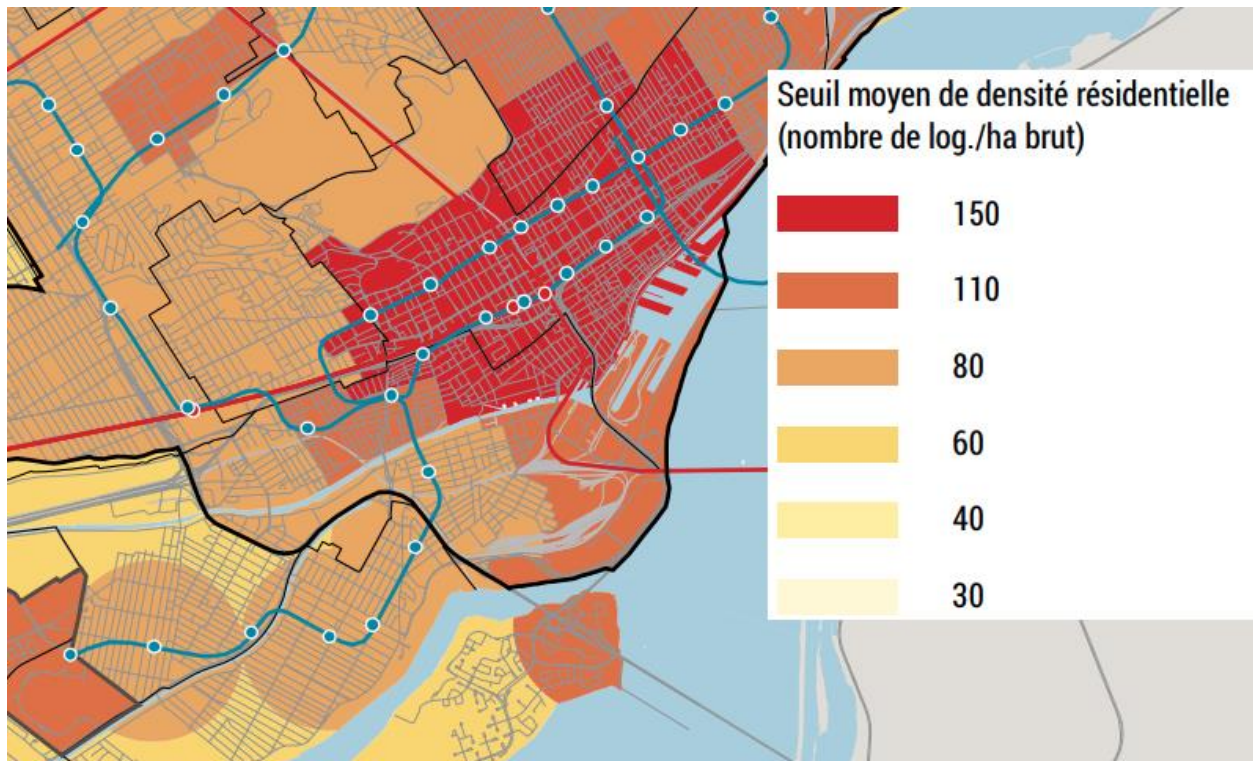
Nous sommes en faveur de la densification résidentielle et de l'intensification des activités, à condition que celles-ci soient adaptées aux différents quartiers et modulés à l'intérieur de ceux-ci. Or, les cartes de niveaux d'intensification et de seuils de densités minimales moyennes nettes présentées dans le PUM ne nous semblent pas traduire la réalité de notre quartier de Pointe-Saint-Charles. Pour tout le quartier habité, ce qui exclut la partie Est de Bridge-Bonaventure et du Triangle Nord, il est proposé une cible de 165 logements par hectare pour les nouvelles constructions, avec une intensification intermédiaire, et ce sans aucune modulation.

Comme nous pouvons voir sur la carte partagée par la Ville en réponse à nos questions (5.6.1 de la documentation de la consultation), le cadre bâti actuel de Pointe-Saint-Charles dispose d'une variété de densités. Nous pouvons observer sur cette carte que la plupart des terrains ont une densité nette de logements à l'hectare allant de moins de 60 à 200, avec un certain nombre de bâtiments allant au-dessus de 200. Toutefois, la très grande majorité est à moins de 160 logements par hectare, voire même sous la barre des 120 logements par

hectare. Cette seule observation suffirait à demander une réduction de la cible de 165 logements par hectare fixés au PUM.

Or, argument supplémentaire, la réponse fournie par la Ville indique clairement que cette cible dépasse très largement celle prévue au Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal (SAD) pour le quartier habité de Pointe-Saint-Charles, soit une cible de densité brute de 80 logements par hectares. Le taux de conversion utilisé par la Ville pour obtenir un équivalent de densité nette de 120 logements pour ce secteur est, de plus, contestable. En effet, si un taux de 1,5 est un idéal à atteindre pour les secteurs en redéveloppement (comme mentionné en note de bas de page à la réponse), il ne peut s'appliquer à un secteur déjà construit et un taux de 1,25 apparaît beaucoup plus réaliste. À titre d'exemple, le PUM prévoit uniquement un pourcentage de 20 % de surface perméable (DC 9.3.1) et aucun pourcentage de verdissement obligatoire (DC-2.1.3). En adaptant la norme prévue au SAD, on obtiendrait donc un seuil de densité nette de 100 logements par hectare, ce qui est très loin du seuil actuellement prévu au projet de PUM.

Carte 1. Carte «Modulation de la densité résidentielle» du Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal (SAD, p.136) avec zoom sur Pointe-Saint-Charles



D'autres éléments nous indiquent également que la cible de 165 devrait être réduite : la pression immobilière, les balises de l'intensification, le patrimoine et la comparaison avec les autres quartiers.

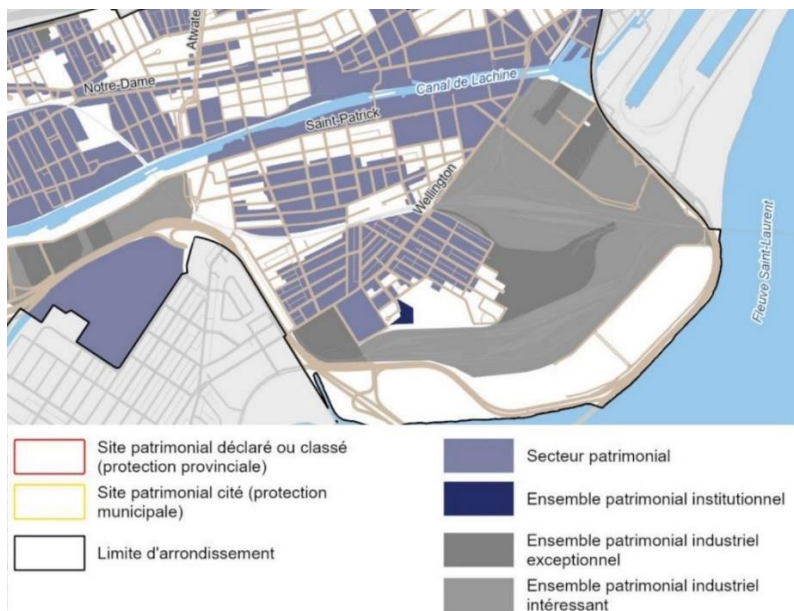
D'abord, cette cible va créer une grosse pression sur les rares terrains vacants qui restent à développer, par exemple aux abords du canal de Lachine le long de Saint-Patrick, sans compter une pression immobilière pour reconstruire ou transformer le bâti existant. Et cela va par le fait même augmenter la pression spéculative étant donné que le « potentiel » octroyé par le PUM accroîtrait nécessairement la valeur des terrains.

Ensuite, il nous semble très difficile d'atteindre les cibles en densité en s'intégrant aux gabarits existants sans aller à l'encontre des balises de l'intensification intermédiaire précisées au PUM, soit le type d'intensification visé pour le quartier habité. Il est inscrit au document complémentaire que la ligne de hauteur peut être basée sur la moyenne des hauteurs existante ou sur la largeur de rue, et que tout doit être fait pour protéger le verdissement et les arbres existants. Encore une fois, cela va créer une grosse pression.

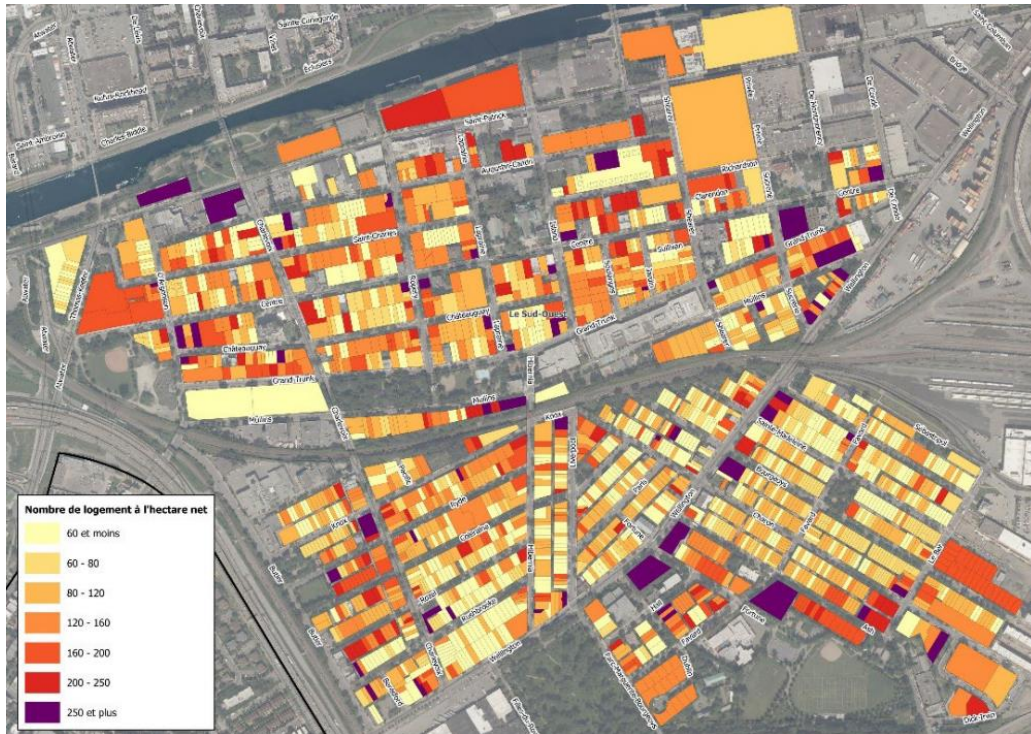
Pour ce qui est du patrimoine, nous trouvons que la proposition faite sur les densités ne tient pas suffisamment compte des secteurs patrimoniaux définis à la carte du patrimoine bâti et paysager. Ces secteurs, qui composent une bonne partie de Pointe-Saint-Charles, constituent des trames de rue historiques et patrimoniales avec des gabarits spécifiques. D'ailleurs, lorsqu'on compare la carte des secteurs patrimoniaux avec la carte des densités actuelles, on peut voir une certaine similitude entre les deux, particulièrement dans le sud du quartier.

On voit difficilement comment doubler des hauteurs dans ce contexte permettra de préserver ces trames. En ce sens, nous proposons donc que les zones contiguës qui sont caractérisées entièrement comme secteurs patrimoniaux soient plutôt ciblées par une intensification douce, plutôt qu'intermédiaire.

Carte 2. Extrait de la carte « Patrimoine bâti et paysager – Le Sud-Ouest », avec zoom sur Pointe-Saint-Charles (PUM, Annexe 6, page 57).



Carte 3. Densité résidentielle nette actuelle à Pointe-Saint-Charles, partagée par la Ville de Montréal (documentation de la consultation, point 5.6.1, page 3)



De plus, nous avons comparé les cartes de densité et d'intensification présentées à l'annexe 6 avec d'autres quartiers comparables du point de vue de leur morphologie, cadre bâti et accès au transport collectif structurant, comme Rosemont, Verdun ou Émard-Saint-Paul. Ces quartiers sont assez similaires, avec des duplex, triplex, accès au métro. Certains d'entre eux contiennent même des secteurs un peu plus denses que Pointe-Saint-Charles. Pourtant, dans ces quartiers, le PUM ne vise pas une densité de 165 logements à l'hectare pour les nouvelles constructions. Ce sont plutôt des seuils entre 60 et 100 qui sont visés, avec diverses modulations selon les secteurs, et des niveaux d'intensification doux à intermédiaire.

Pourquoi une telle densité à atteindre dans le quartier habité de Pointe-Saint-Charles (et dans Saint-Henri), alors que dans d'autres quartiers similaires, c'est traité complètement différemment ? Quels sont les critères retenus pour établir ces seuils de densité et les niveaux d'intensification ? Comment assurer la cohérence entre les objectifs de densité visés, les hauteurs et le respect du gabarit de notre quartier ?

Nous proposons plutôt un autre découpage pour adoucir les intensifications et seuils de densités dans le quartier habité, en nous basant sur la prise en compte des secteurs patrimoniaux reconnus par le PUM, ainsi que de notre connaissance terrain.

Recommandations - Seuils de densité et niveaux d'intensification

Recommandation 3.1. Définir de façon plus fine les niveaux d'intensification et seuils de densité plutôt que d'opter pour une approche sans aucune modulation et sans considération pour l'hétérogénéité de Pointe-Saint-Charles.

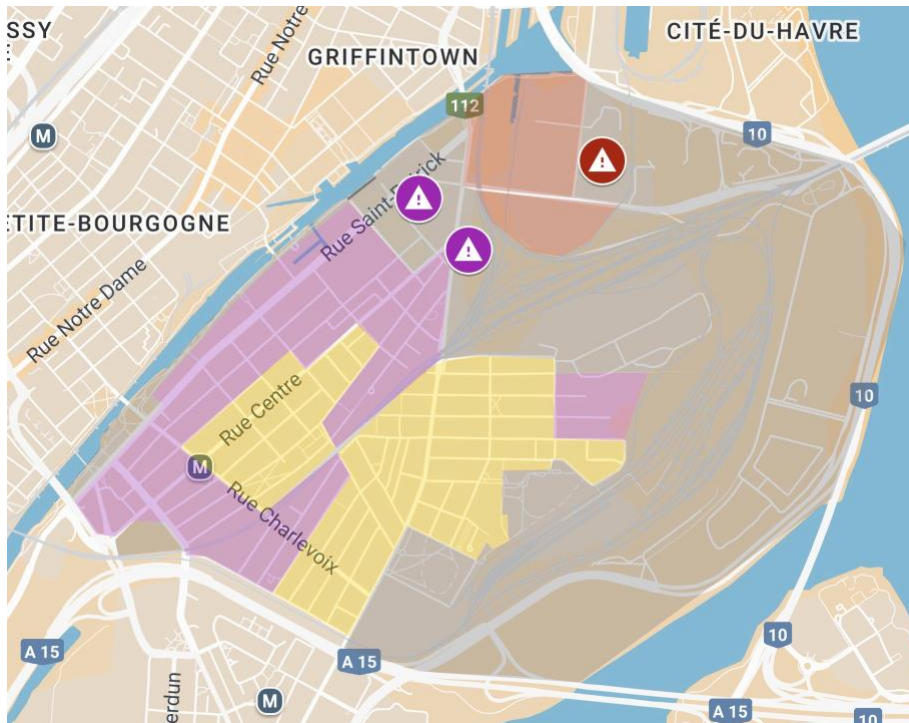
Recommandation 3.2. Considérer davantage la carte des secteurs patrimoniaux dans l'élaboration des niveaux d'intensification et seuils de densité ciblés.

Recommandation 3.3. Modifier les seuils moyens de densité et les niveaux d'intensification ciblés pour Pointe-Saint-Charles en diminuant les seuils de densité sur l'ensemble du territoire et en y ajoutant des sous-secteurs d'intensification douce.

Recommandation 3.4. Ajuster les taux de conversion utilisés dans le calcul des densités brutes du Schéma d'aménagement et de développement (SAD) pour passer aux densités nettes ciblées au PUM dans les quartiers déjà construits. Nous proposons un taux de conversion de 1,25 dans les quartiers déjà construits.

Recommandation 3.5. Ajouter le Nordelec, dans le quadrilatère des rues Saint-Patrick, Shearer, Richardson et du prolongement de la rue de la Sucrierie, comme point de repère exceptionnel en précisant les corridors visuels à protéger à l'Annexe 4.

Carte 4. Notre proposition des seuils de densité et niveaux d'intensification à l'échelle de Pointe-Saint-Charles



Légende

- *Jaune : niveau d'intensification douce avec cible de densité minimale moyenne à 100 logements nets à l'hectare.*
- *Mauve : niveau d'intensification intermédiaire avec cible de densité minimale moyenne à 120 logements nets à l'hectare.*
- *Rouge : niveau d'intensification élevée avec cible de densité minimale moyenne à 150 logements à l'hectare.*
- *Gris avec point d'exclamation : secteur excluant l'habitation mais susceptible d'accueillir des habitations si respect de plusieurs conditions (voir section plus bas sur les affectations)*
 - *Point d'explication mauve : avec intensification intermédiaire et densité minimale moyenne à 120 logements à l'hectare*
 - *Point d'exclamation rouge : avec intensification élevée et densité minimale moyenne à 150 logements à l'hectare*
- *Note : bien que la rue Wellington, entre les rues de Congrégation et Butler, apparaisse en jaune (douce et 100), les terrains à ses abords immédiats nous sembleraient pouvoir aussi être compatibles avec le mauve (intermédiaire et 120).*

Liens et distinctions du centre-ville

Nous refusons que notre quartier se fasse engloutir dans une nouvelle définition du centre-ville qui inclut une partie importante du quartier, en dehors des préoccupations des besoins locaux. Les cartes d'intensification forte et de densité minimale à atteindre de 200 logements par hectare proposées dans le PUM pour le secteur Bridge-Bonaventure, le Nord de Pointe-Saint-Charles, les anciens terrains du CN reflètent ce choix, qui nous apparaît contestable et contradictoire avec les enjeux et balises présentés (chapitre 4 page 101). En effet, comment sera-t-il possible d'atteindre de telles intensité/densité tout en respectant l'esprit du lieu et la mise en valeur des richesses naturelles et patrimoniales, en assurant une cohabitation entre les usages dans un contexte de nuisances et de risque, en renforçant la vocation économique ?

Nous comprenons bien sûr que le secteur Bridge Bonaventure fasse partie de la zone d'influence du centre-ville, et que certains équipements sont à vocation régionale. Il n'en reste pas moins que ce secteur à consolider et requalifier est également, et avant tout, un prolongement du quartier habité de Pointe-Saint-Charles.

Il est pour nous inconcevable que le Nord de Pointe-Saint-Charles, les anciens terrains du CN, ou encore le parc Marguerite Bourgeoys fassent partie de la délimitation du centre-ville, ni même de sa zone d'influence.

Recommandations – Liens et distinctions du centre-ville

Recommandation 3.6. Exclure le quartier de Pointe-Saint-Charles des secteurs de centre-ville, notamment défini dans les « territoires emblématiques » et dans le développement économique.

Recommandation 3.7. Revoir la notion de centre-ville par un découpage davantage restreint mais qui intégrerait la notion « d’interface » ou de « marge » pour les secteurs limitrophes, et associer à ces secteurs d’interface des orientations et des objectifs qui tiennent compte de leurs particularités.

4. Consolidation des zones d’emplois, Canal de Lachine 4.0 et Triangle Nord Pointe-Saint-Charles

La consolidation de l’activité économique à Montréal est fondamentale, comme l’expriment d’ailleurs les cibles 4.1 et 4.2 du PUM (augmentation des superficies industrielles et accessibilité en transport collectif et actif), cibles que nous saluons. Maintenir une diversité d’emplois dans les quartiers centraux est important pour éviter l’étalement urbain et la délocalisation des emplois en milieu suburbanisé.

Canal de Lachine 4.0

Nous saluons la volonté, pour le secteur d’opportunité du canal de Lachine 4.0, de consolider un pôle économique et d’en faire un laboratoire de transformation économique, sociale et environnementale. Cependant, force est de constater que la requalification des berges dans les quartiers du Sud-Ouest s’est faite au détriment de l’emploi et en rupture avec les quartiers. La réouverture du canal au début des années 2000, avec d’importants financements publics pour revaloriser les berges à proximité du centre-ville, a envoyé un signal clair aux promoteurs. Les terrains vacants et friches industrielles sont devenus objets de spéculation immobilière. Les projets immobiliers résidentiels se sont multipliés, sans égard pour les besoins locaux. Dans Pointe-Saint-Charles, seul un de ces luxueux projets immobiliers au nord de la rue Saint-Patrick inclut sur site du logement social. Pour une majorité de résident.es du quartier, la revitalisation a donc surtout été synonyme de privatisation des berges, de développement qui tourne le dos au quartier, de sentiment de dépossession. Pendant ce temps, la vocation d’emploi disparaît, terrain après terrain. La mixité d’usage se traduit par une pression spéculative et un abandon progressif de la vocation d’emploi au profit du résidentiel, bien plus rentable. Les conflits d’usages vont grandissants, attendu que la rue Saint-Patrick est une rue de camionnage, et qui devra rester tant qu’une alternative en dehors du quartier habité ne sera pas trouvée pour le camionnage de transit. Depuis toutes ces années, nous militons pour de meilleurs accès publics au canal, pour la valorisation du patrimoine, pour conserver les rares espaces

encore vacants au nord de Saint-Patrick pour des usages d'emploi, d'espaces verts ou d'infrastructures collectives.

Le Canal de Lachine 4.0 traverse plusieurs arrondissements. Pour Lachine et Lasalle, l'affectation au sol en est une d'activités économiques, sans ouverture aucune à la mixité d'usage. Mais dans les quartiers du Sud-Ouest, à l'exception du square Cabot et de Turcot, l'affectation est mixte partout, dans Saint-Henri Est, Petite-Bourgogne, Griffintown, Pointe-Saint-Charles. Comment garantir que l'implantation de l'habitation ne compromettra pas les zones d'emploi ?

Le PUM indique que, « dans sa partie est, à quelques pas du centre-ville montréalais, on retrouve notamment des milieux de vie paisibles où de nombreux parcs et espaces verts favorisent les activités de plein air. « L'objectif pour ces secteurs vise entre autres la consolidation des milieux de vie établis, au nord du canal, en redéveloppant les terrains vacants, les sites sous-utilisés ou dévitalisés à des fins de logements, notamment abordables. ». Nous ne pouvons que mettre en garde la Ville de Montréal : les développements de part et d'autre du Canal ont plutôt contribué jusqu'à présent à gentrifier les milieux de vies établis, et non pas à les consolider. Ainsi, si la volonté est réellement d'inverser cette tendance, le PUM va devoir prévoir une solide stratégie immobilière.

Triangle Nord Pointe-Saint-Charles

Jusqu'à récemment, il y avait un large consensus local, incluant les acteurs économiques, communautaires et politiques, pour développer strictement en emploi le triangle Nord, en plus de consolider la vocation économique des abords de la rue Saint-Patrick, afin de les protéger de la spéculation immobilière. Le [Plan d'intervention spécifique pour le secteur Pointe-Saint-Charles Nord](#) de 2017 témoigne de ce consensus.

Carte 5. Enjeux d'emploi, d'industrie et de commerce illustrés au Plan d'intervention spécifique Pointe-Saint-Charles Nord (2017, p.15)



Carte des enjeux d'emploi, d'industrie et de commerce

Plan d'intervention spécifique - Pointe-Saint-Charles Nord
 Direction de l'aménagement urbain et du patrimoine
 Septembre 2017

Territoire d'intervention	Affectation du sol ou type d'occupation - Secteur d'emploi	Complexes multi-locatifs mixte [rés. et serv.]	Commerces et services de proximité
Immeuble vacant en partie / en entier	Secteur d'emploi mixte	Commerces, services et industries	Concentration commerciale



Cette volonté a été réitérée dans le Plan de développement et de mise en valeur de Bridge-Bonaventure (PDMV) soumis à consultation pas plus tard que l'an dernier. Mais nous savons qu'il y a de forts plaidoyers pour la résidentialisation du secteur de la part de promoteurs immobiliers et que les orientations de la Ville et de l'Arrondissement risquent de changer.

Depuis des années, nous appelons la Ville et l'Arrondissement, ainsi que les acteurs locaux, à une concertation pour développer une stratégie d'attraction d'entreprises diversifiées et améliorer le cadre de vie et de mobilité de ce secteur. Peu de choses ont été réalisées à cet effet, et les appels se font de plus en plus pressants pour autoriser le résidentiel, dans le contexte économique moins propice à l'emploi, et avec la crise du logement qui a le dos large pour justifier des projets immobiliers.

C'est le cas du Nordelec, et ce sera bientôt le cas pour le reste du Triangle Nord. Là encore nous posons la question : densifier oui, mais pour qui ? Et quelles conditions seraient mises en œuvre pour protéger réellement l'emploi ? Nous avons récemment pu nous exprimer sur ces enjeux dans le cadre de la consultation de l'OCPM sur la transformation du grand quadrilatère adjacent au Nordelec.

La Ville est-elle capable de garantir que résidentialiser le secteur ne se soldera pas à nouveau par plus de spéculation, plus de condos luxueux, et petit à petit l'érosion de la vocation d'emploi ? À défaut de telles garanties, la meilleure protection de l'emploi reste l'affectation diversifiée.

Le Triangle Nord est actuellement enchâssé dans le secteur d'opportunité Bridge-Bonaventure, mais sans balise spécifique pour ce secteur dans le PUM. Aujourd'hui, nous sommes à même de mesurer l'impact d'avoir inclus le secteur Nord Pointe Saint-Charles dans le Plan directeur de mise en valeur de Bridge-Bonaventure (PDMV). Nous considérons que c'est une erreur, et que la délimitation du PDMV (et du secteur d'opportunité associé dans le PUM) devrait être délimité par la voie ferrée du CN et du REM. Certes, le Nord Pointe-Saint-Charles est à consolider, mais la dynamique est entièrement différente que celle du bassin Peel, et devrait être traitée à part, avec les mécanismes existants à l'échelle de l'Arrondissement. Selon nous, ce triangle mériterait d'être un secteur d'opportunité en soi, distinct de celui de Bridge-Bonaventure, mais à l'échelle des quartiers, au même titre par exemple que le secteur « Entre trois eaux » à Verdun. Il pourrait englober Le Nordelec et le secteur Ray-Mont.

Nous notons que le terrain demi-ovale occupé par Ray-Mont Logistiques, soit aux abords sud de la rue Wellington, entre le prolongement de la rue de la Sucrierie et la rue Bridge, ne semble pas faire l'objet d'une stratégie correspondant aux recommandations de l'OCPM dans le cadre des consultations sur le Plan directeur de mise en valeur sur Bridge-Bonaventure (PDMV) l'an dernier. La recommandation #10 du rapport sur l'avenir de ce terrain va comme suit :

Que les terrains situés dans le triangle de la pointe Saint-Charles Nord à proximité de la voie ferrée et de la gare de triage soient utilisés pour des usages autres que l'habitation, notamment à des fins institutionnelles, communautaires ou commerciales.

Nous appuyons sans réserve cette recommandation considérant que le terrain est positionné idéalement pour recevoir des équipements collectifs qui font cruellement défaut dans le secteur, notamment une école secondaire et une maison de la culture. Par le fait même, nous invitons l'OCPM et la Ville à analyser l'importance de ce site, à y procéder à une réserve de terrains, avant tout changement d'affectation et toute autorisation s'éloignant de la recommandation #10.

Affectations liées à la vocation économique

Nous avons analysé avec attention les changements proposés aux affectations. Nous sommes préoccupés par la disparition de plusieurs zones présentement identifiées comme « Secteurs d'emplois » au Plan d'urbanisme actuel, au profit de l'affectation « Mixte ». Nous questionnons le maintien en affectation « Mixte » de certaines zones actuellement à vocation économique mais qui n'ont pas de réglementation protégeant cette fonction. Dans l'ensemble, il s'agit des zones suivantes :

- Le Triangle Nord Pointe-Saint-Charles, entre le canal de Lachine, la rue de Montmorency, la rue du Centre et la rue Wellington, sauf le terrain du square Saint-Patrick, ainsi que les abords sud de la rue Wellington, entre le prolongement de la rue de la Sucrierie et la rue Bridge (terrains occupés par Transport Ray-Mont).
- Le secteur au sud de la rue Mill, entre la rue Bridge et l'autoroute Bonaventure, ainsi que la petite zone enclavée au sud du Costco, du côté ouest de la rue Bridge et entre deux chemins de fer

Ces deux zones, qui devraient selon nous être préservées en emplois, sont complémentaires aux objectifs de vocation économique plus larges de secteurs à proximité dans Pointe-Saint-Charles. Sans s'y limiter, on inclut à cet objectif ceux de la consolidation des abords de la rue Saint-Patrick et des abords du canal, du projet de Quartier des artisans près du bassin Peel, et de la redynamisation du Parc d'entreprises de Pointe-Saint-Charles).

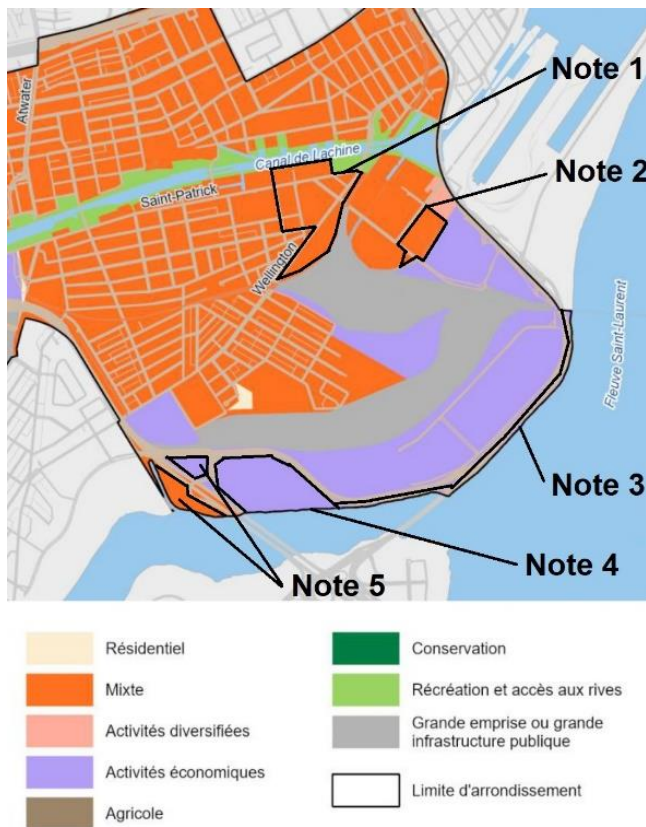
Alors que la mixité d'usage est proposée mur à mur dans l'ensemble de notre quartier, incluant dans le Triangle Nord Pointe-Saint-Charles et Bridge-Bonaventure, nous sommes très préoccupés de l'absence de balises contraignantes qui viendraient sécuriser durablement la vocation d'emploi.

Le PUM mentionne clairement que les nuisances liées à de nouvelles activités de production industrielle seront analysées avant de les autoriser, que des mesures de mitigation devront être mises en place. Il est également prévu des mesures pour assurer le confort et la santé avant d'autoriser un usage sensible, dont l'habitation, proche d'une infrastructure de transport ou d'entreprises occasionnant des nuisances. (Chapitre 5 page 14). Mais inversement, quelles sont les mesures de protection des zones d'emploi ? Pourquoi, ne pas avoir prévu une catégorie d'affectation qui permettrait l'introduction de l'habitation, tout en prévoyant des conditions strictes permettant de protéger sa vocation première qui est celle de l'emploi ? Nous ne voyons pas cette option parmi les catégories

« Activités diversifiées » et « Activités économiques », qui excluent entièrement l’habitation, et celle « Mixte », qui l’autorise.

Par ailleurs, est-ce que l’affectation mixte viendra avec une concordance automatique dans les règlements d’arrondissements, donnant ainsi du plein droit à l’usage résidentiel aux promoteurs immobiliers ? Il faut maintenir des leviers de négociation dans le domaine de l’urbanisme auprès des propriétaires des terrains et bâtiments privés, que ce soit par l’affectation ou par des restrictions de hauteurs et densités, pour pouvoir mieux planifier les quartiers, maintenir l’emploi, intégrer des équipements collectifs, comme des écoles. Le zonage demeure un précieux levier de négociation qu’il est important de maintenir, selon nous, pour arriver à atteindre la « ville verte, juste et résiliente » que le PUM souhaite créer.

Carte 6. Extrait de la carte « L’affectation du sol – Le Sud-Ouest », avec zoom sur Pointe-Saint-Charles et nos indications de notes (PUM, Annexe 6, page 53).



Légende

- *Notes 1 et 2 : nous proposons d’octroyer l’affectation « Activités diversifiées » (ou autre catégorie qui rendrait l’usage résidentiel conditionnel) plutôt que celle « Mixte » pour ces deux sous-secteurs. Nous avons plus tôt proposé des seuils de densité et niveaux d’affectation différents pour ces secteurs, s’il était pour y avoir de l’habitation sous l’affectation « Mixte ».*
- *À titre indicatif, nous proposons des changements d’affectation pour d’autres zones, qui seront abordées dans la section sur la transition.*

Consolidation des zones d'emplois, Canal de Lachine 4.0 et Triangle Nord Pointe-Saint-Charles

Recommandation 4.1. Au chapitre 4, séparer le Triangle Nord du secteur d'opportunité Bridge-Bonaventure afin d'en faire un nouveau secteur d'opportunité d'échelle d'impact de quartier. Inclure dans ce secteur le Nordelec et le site actuel de Transport Ray-Mont. Indiquer dans ce nouveau secteur d'opportunité les objectifs, cibles et stratégies présentées ci-dessous qui sont liées à ce secteur.

Recommandation 4.2. Adopter des stratégies pour protéger les zones d'emplois et la pérennité sur le long terme des activités économiques dans Pointe-Saint-Charles, incluant dans le Triangle Nord, aux abords de la rue Saint-Patrick et près du bassin Peel.

Recommandation 4.3. Diversifier les activités économiques sur l'ensemble du secteur, dans une perspective de complémentarité, de compatibilité et de redynamisation, avec des entreprises de fabrication légère, artisanales et production agroalimentaire, dans une perspective d'économie locale et circulaire.

Recommandation 4.4. Diversifier les activités en privilégiant les entreprises légères et la production, plutôt que les espaces bureaux (saturés) et les filières qui présentent un haut potentiel d'exercer une pression spéculative sur le milieu de vie.

Ajouter cette intention à celles énoncées à la page 123 du chapitre 4 - Secteur d'opportunité Canal de Lachine 4.0

Recommandation 4.5. Préserver des bâtiments commerciaux en dehors du marché spéculatif, en formule parapublique ou à but non lucratif, pour attirer et retenir sur du long terme avec des loyers abordables des commerces, entreprises, organismes qui s'inscrivent dans l'économie circulaire et solidaires des quartiers.

Recommandation 4.6. Modifier la carte des affectations du sol pour Pointe-Saint-Charles de secteurs à vocation économique, en ajoutant à l'affectation « Activités diversifiées », ou une nouvelle catégorie permettant l'usage résidentiel conditionnel

- le secteur du Triangle Nord, entre le canal de Lachine, la rue de Montmorency, la rue du Centre et la rue Wellington, sauf le terrain du square Saint-Patrick, ainsi que les abords sud de la rue Wellington, entre le prolongement de la rue de la Sucrierie et la rue Bridge (terrains occupés par Transport Ray-Mont)
- le secteur au sud de la rue Mill, entre la rue Bridge et l'autoroute Bonaventure, ainsi que la petite zone enclavée au sud du Costco, du côté ouest de la rue Bridge et entre deux chemins de fer

Recommandation 4.7. Pour les terrains visés par notre recommandation 4.6, si l'option de la mixité était retenue, imposer des conditions très strictes, inscrites au PUM, à l'introduction de l'habitation, avec des indicateurs et des mécanismes de suivis :

- **Cibles à atteindre en logements sociaux et hors marché** (au moins 50 % des unités sur les sites privés, 100% sur les sites publics, incluant une proportion élevée de logement social)

- **Consolidation de l'emploi**, protection des activités existantes qu'on souhaite conserver, attraction de nouvelles entreprises axées sur l'industrie légère, la production agro-alimentaire, l'économie circulaire, les petites et moyennes entreprises, écoles de formation...
- **Cible minimale conséquente des superficies construites en emploi** (au moins 50%)
- **Indentification de certains lots excluant le résidentiel**, dont, pour le Triangle Nord / Canal de Lachine 4.0 :
 - Aucune autorisation de nouveau projet résidentiel au nord de la Saint-Patrick, sur les rares terrains à développer
 - Site actuel de Transport-Raymond le long de la rue Wellington, afin de le réserver à des fins institutionnelles, communautaires ou commerciales (positionnement idéal pour des équipements collectif, notamment une école secondaire et une maison de la culture
- **Intégration à la morphologie environnante.**
 - Par exemple dans le Triangle Nord / Canal de Lachine 4.0, quelques pointes de surhauteurs seraient permises, mais pas plus hautes que le Nordelec, à titre d'important repère visuel patrimonial.
- Offre adéquate d'équipements collectifs et communautaires
- Protection adéquate des parcs et espaces verts adjacents et accès plus large des berges publics du canal
- Analyse sérieuse de mobilité et mesures structurantes en mobilité active et collective
- Maintien du camionnage local et alternatives hors du quartier habité pour le camionnage de transit

Recommandation 4.8. Pour le Triangle Nord, 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.

Recommandation 4.9. Prendre acte des recommandations de l'OCPM et celles d'Action-Gardien émises dans le cadre [des consultations publiques de 2023 sur les terrains du Nordelec](#).

5. Le secteur d'opportunité prioritaire Bridge-Bonaventure

Suivi du plan directeur sur Bridge-Bonaventure

Nous avons lu attentivement la section liée à ce secteur d'opportunité (chapitre 4 page 101), dont le Plan directeur de mise en valeur (PDMV) a été sujet à consultation l'an dernier. Nous avons plusieurs préoccupations, considérant que le PDMV n'est pas encore adopté au moment d'écrire ces lignes et que celui-ci ne contenait pas, lors des consultations de l'an dernier, de stratégie réglementaire claire.

La stratégie de mise en œuvre proposée dans le PDMV a soulevé d'importantes préoccupations quant à la transcription réglementaire et l'application effective des balises et conditions énoncées dans le plan directeur. Ce flou entourant la réglementation nous inquiétait d'autant plus que les promoteurs réclament d'aller toujours plus vite, d'alléger les processus, et revendiquent de façon décomplexée du plein droit pour des tours à condos toujours plus hautes. À l'inverse de ce passe-droit, nous avons donc demandé à la Ville dans notre mémoire de 2023 sur Bridge-Bonaventure de mieux encadrer les développements futurs. Aussi détaillé soit-il, le PDMV reste un guide pour la transformation du secteur, qui n'a malheureusement pas force de loi. Il nous apparaissait donc essentiel de mieux définir les outils réglementaires, et de sécuriser certains éléments de vision directement dans le plan d'urbanisme.

Nous avons donc proposé, dans notre mémoire de 2023,

- D'inclure directement au plan d'urbanisme les principales balises que tout projet futur devra respecter.
- De réviser le Règlement visant à modifier le plan d'urbanisme accompagnant le PDMV, pour un encadrement beaucoup plus précis des sur-hauteurs, un découpage plus fin des densités de construction et des coefficients d'occupation au sol permis.
- De rehausser les conditions à l'introduction de l'habitation, en y ajoutant des cibles de logements social et la sécurisation des terrains pour les équipements publics.
- D'inscrire au plan d'urbanisme les sous-secteurs devant faire l'objet d'une planification d'ensemble avant de permettre l'usage résidentiel, et de définir une stratégie réglementaire claire pour l'adoption en arrondissement

Nous nous questionnons sur la cohérence et la concordance réglementaire entre le PDMV, les modifications proposées en 2023 au plan d'urbanisme, et le nouveau PUM. Cette cohérence nous semble incontournable, alors que s'amorce le redéveloppement d'un immense secteur névralgique de notre quartier qui va s'étaler sur de nombreuses années. C'est dans cette perspective que nous avons lu le PUM. Et nous sommes loin d'être rassurés !

Nous saluons le fait que le PUM inclut Bridge-Bonaventure comme un secteur d'opportunité, et que la vision et les cinq grandes orientations soient détaillées aux pages 101 à 104 du chapitre 4. Par contre, ces orientations et objectifs ne sont pas accompagnés de balises précises et détaillées qui encadreraient de façon transparente tout développement futur. À la page 103, on retrouve des « grands gestes qui guideront la transformation du secteur », dont la déviation de la circulation de transit, le désenclavement, l'accessibilité à l'eau, la préservation du patrimoine, un réseau de mobilité et d'espaces publics. La création de milieux de vie à échelle humaine supportant les activités économiques est conditionnée à l'atteinte de conditions préalables. Mais ces conditions ne sont pas explicitement nommées.

Par ailleurs, nous ne comprenons pas pourquoi les sous-secteurs identifiés dans le PDMV devant faire l'objet d'une planification d'ensemble n'apparaissent pas dans le secteur d'opportunité Bridge-Bonaventure du PUM. Autre sujet d'inquiétude, le changement de paradigme du PUM nous semble rendre caduques les modifications proposées au plan d'urbanisme actuel concernant un encadrement plus fins des sur-hauteurs et des coefficients d'occupation au sol. Est-ce à dire que tout cet encadrement sera renvoyé aux arrondissements ?

Enfin, dans les consultations sur le PDVM, nous avons déploré l'absence de vision et d'orientations sur le logement social et hors marché et l'opportunité que constitue la présence significative de terrains publics et parapublics pour répondre à la crise du logement. Cette absence, sans surprise, est également constatée dans la section dédiée au Secteur d'opportunité Bridge-Bonaventure.

L'outil du PPU n'a pas été retenu pour Bridge-Bonaventure. Même si cet outil a certainement ses limites, on retrouve minimalement dans les PPU certaines balises et stratégies de mises en œuvre. À défaut, nous proposons de renforcer significativement la section dédiée au Secteur d'opportunité Bridge-Bonaventure du PUM, afin de mieux encadrer son développement dans un document qui fait force de loi. Nous vous présentons donc ici une série de recommandations issues de notre mémoire de 2023.

Recommandation générale

Recommandation 5.1. Prendre acte des recommandations de l'OCPM et celles d'Action-Gardien émises dans le cadre [des consultations publiques de 2023 sur le Plan directeur Bridge-Bonaventure](#).

Logement social et hors marché sur les terrains publics de Bridge-Bonaventure

Recommandation 5.2. Modifier le texte du secteur d'opportunité Bridge-Bonaventure, pour y inclure le logement social et hors marché.

- Dans la mise en contexte et les principaux enjeux de mise en valeur (page 101), **ajouter la présence de terrains publics et parapublics comme une opportunité unique** pour développer du logement social et hors-marché et la

nécessité d'une concertation intergouvernementale pour les maintenir hors du marché spéculatif

- Ajouter page 103, **un autre geste guidant la transformation du secteur**. Par exemple : 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.
- Page 103-104, **ajouter une sixième orientation** intitulée « Des logements accessibles en réponse aux besoins dans un milieu de vie à échelle humaine », avec des objectifs et cibles ambitieuses pour préserver les terrains publics et parapublics en dehors du marché spéculatif.

Renforcement réglementaire sur Bridge-Bonaventure

Recommandation 5.3. Ajouter une section complète au chapitre 4 – Secteur d'opportunité Bridge-Bonaventure pour **préciser des balises pour les 6 orientations**, qui viendront encadrer les développements futurs, concernant l'environnement, l'emploi, l'habitation, le patrimoine, la mobilité, la trame verte/bleue/nourricière).

(Voir les balises que nous proposons dans l'encadré suivant – Copie de l'annexe présentée dans notre mémoire de 2023 – PDVM page 115)

Recommandation 5.4. Ajouter une section complète au chapitre 4 – Secteur d'opportunité Bridge-Bonaventure pour **préciser les principales stratégies de mise** en œuvre et du plan d'action.

- Des éléments de la section 5.2. du PDMV, qui portent notamment sur :
 - Les conditions d'introductions à l'habitation
 - L'autorisation de l'habitation par plan d'ensemble (en précisant les sous-secteurs et les processus réglementaires d'adoption en arrondissement)
 - Les stratégies de concertation locales et gouvernementales
- De nouvelles stratégies de mises en œuvre, telles que nous les avons proposées dans notre mémoire de 2023 à l'OCPM (Annexe C page 111), et qui portent principalement sur :
 - L'usage du résidentiel conditionnel à l'atteinte de cibles en matière de logement social et hors marché
 - La confirmation de la faisabilité technique et financière d'au moins deux franchissements actifs (Ex. prolongement de la rue du Centre, traverse du Canal de Lachine)
 - L'acquisition des terrains visés ou des ventes conclues avec les propriétaires (pour les équipements, les franchissements, etc.)

- L'exigence que tout dépôt de projet de 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.
- Un modèle de gouvernance avec la SIC, les trois paliers de gouvernements et des représentant.es de la communauté 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

Recommandation 5.5. Maintenir des garde-fous au niveau de la ville centre en matière d'autorisation des projets immobiliers dans les milieux sensibles en transformation, pour protéger le patrimoine.

Recommandation 5.6. Clarifier le mécanisme de concordance entre le PDVM une fois adopté avec son Règlement modifiant le plan d'urbanisme actuel et le futur PUM, ainsi que les liens entre le PDMV et le futur PLUM de notre arrondissement.

Balises d'aménagement de Bridge-Bonaventure à préciser au PUM - Annexe, page 115 du mémoire soumis à l'OCPM en 2023 sur le PDMV.

Voici les principales balises que nous demandons d'inscrire directement à l'actuel Plan d'urbanisme lors des consultations de l'OCPM de 2023. Nous demandons maintenant de les inscrire dans le secteur d'opportunité Bridge-Bonaventure du PUM (notre recommandation 5.3.).

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 une nouvelle orientation que nous proposons d'ajouter)

- *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.*

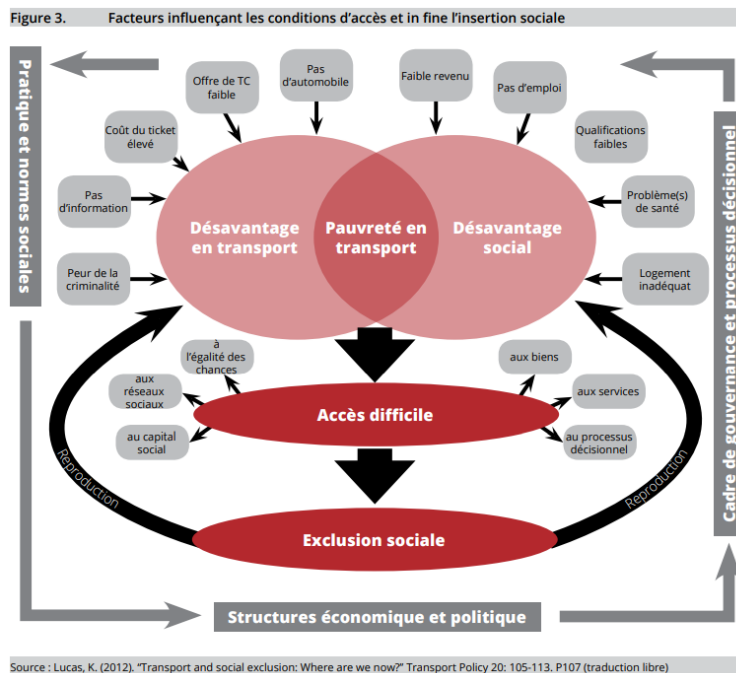
6. Mobilité

En matière de mobilité, nous sommes particulièrement soucieux des éléments suivants :

- Reconnaître le droit à la mobilité, dans ses dimensions d'accès économique et physique;
- Sécuriser les déplacements ;
- Désenclaver et défendre les besoins de mobilité de notre quartier, en particulier dans le cadre du secteur d'opportunité Bridge-Bonaventure.

À cet égard, nous trouvons que le PUM ne va pas assez loin pour défendre le droit à la mobilité et considérer les liens entre mobilité, statut socioéconomique et équité territoriale. La Figure 1 illustre bien la connexion entre pauvreté en transport et exclusion. La Ville de Montréal devrait faire sienne ce genre de conceptualisation de la mobilité pour orienter la priorisation des interventions territoriales. Ainsi, un plan complet de mesures favorisant le droit à la mobilité pour les personnes à faible revenu ou à mobilité réduite devrait être développé et intégré au PUM.

Figure 1. Visualisation des liens entre mobilité et exclusion sociale, tel que présenté par Paulhiac Scherrer en 2018 ([lien URL](#))



Nous saluons le fait que le PDVM fasse mention de la tarification sociale du transport en commun pour les personnes à faible revenu (chapitre 7 – page 13). Action-Gardien a contribué à mettre sur pied et co-coordonne depuis des années le mouvement MTPA (Mouvement pour un transport public abordable. Nous avons obtenu un engagement municipal pour la mise sur pied d'une tarification basée sur le revenu. Pourtant, nous en sommes encore au point mort, alors que la gratuité a été offerte aux aînés,

indépendamment de leurs revenus. Au-delà de représentations auprès de l'ARTM, une telle mesure doit apparaître comme une priorité avec un échéancier clair de mise en œuvre. C'est la base, si Montréal se donne comme priorité d'être une ville juste et solidaire.

Parmi les éléments fondamentaux du droit à la mobilité, il y a également l'accessibilité universelle relative aux transports. Bien que la Ville en fasse mention à certains endroits dans le PUM, nous pensons que celui-ci ne va pas assez loin. Par exemple, cet élément n'a pas été pris en considération lors de la récente réforme de la STM, privant ainsi les résident.es de notre quartier à mobilité réduite de l'accès direct en autobus à la seule station de métro à proximité, soit Lionel-Groulx. Et pendant ce temps, les plaintes se multiplient sur les insuffisances du transport adapté.

De plus, la question de l'accessibilité universelle est directement liée à celle de la sécurité des déplacements, soit la capacité à se déplacer sur nos rues de façon conviviale et sécuritaire. Nous trouvons que le plan de la Ville inclut certes des éléments intéressants à cet égard, que ce soit par exemple la mise en place de voies cyclables sécurisées, de rues à priorité piétonne et de nouveaux modèles d'aménagement des rues. Par contre, il manque au PUM une vision d'ensemble sur la sécurisation des déplacements. Celle-ci devrait inclure différentes mesures concrètes relatives à Vision zéro, mais aussi une méthode pour prioriser les interventions sur le territoire.

De façon plus générale, nous trouvons que la Ville aurait intérêt à faire preuve de plus de transparence à travers le PUM en illustrant davantage de priorisation et de planification dans le temps, en particulier sur la mobilité active.

Droit à la mobilité

Recommandation 6.1. Inscrire comme une priorité l'instauration d'une tarification sociale du transport collectif basée sur le revenu, avec un échéancier clair de mise en œuvre et une collaboration avec le Mouvement pour un transport public abordable (MTPA) pour la définition de la formule.

Recommandation 6.2. Développer un plan complet favorisant le droit au transport pour les personnes pauvres : tarif social pour le transport collectif, équité territoriale, tarif réduit de stationnement pour les personnes à mobilité réduite ou à plus faible revenu, mesures d'inclusion quant à l'utilisation du vélo, etc.

Recommandation 6.3. Développer un plan d'ensemble cohérent et prioritaire permettant d'atteindre un niveau d'accessibilité universelle adéquat en matière de transports collectifs et actifs, incluant par exemple :

- Programme de sécurisation des abords des lieux pour des personnes âgées
- Amélioration des arrêts d'autobus accessibles avec rampe afin d'éliminer les arrêts refusés
- Connexion des lignes d'autobus vers les stations de métro avec ascenseur
- Déploiement des chantiers de nouveaux ascenseurs dans le métro
- Ajout d'escalators dans les stations de métro non priorisées par des ascenseurs

- Amélioration de la fiabilité des rampes des autobus, des escalators et des ascenseurs des stations de métro

Sécurité des déplacements dans Pointe-Saint-Charles

Recommandation 6.4. Ajouter le secteur des bassins Peel et Wellington dans Bridge-Bonaventure comme Zone à priorité piétonne (ZPP).

Recommandation 6.5. Ajouter la rue Butler, entre les rues d'Argenson et Wellington, comme axe cyclable supérieur projeté à la carte Vision 2050 des réseaux de transport actif.

Recommandation 6.6. Ajouter la planification du prolongement de la rue du Centre, entre les rues Wellington et Mill, comme rue accessible seulement en transport actif.

Recommandation 6.7. Ajouter la sécurisation nécessaire de certaines rues dans Pointe-Saint-Charles, particulièrement Wellington, Grand Trunk et Mullins, Saint-Patrick, Bridge.

Recommandation 6.8. Mener un suivi rigoureux du plan d'apaisement de la circulation dans Bridge-Bonaventure et de sécurisation des déplacements, notamment sur les rues Bridge, Wellington et Mill, avant, pendant et après les constructions dans le secteur, et prendre les décisions nécessaires pour qu'il mène aux résultats escomptés (chapitre 4, p.103)

Planification des interventions en mobilité à l'échelle de la ville

Recommandation 6.9. Établir une grille de priorisation des chantiers en transports actifs et collectifs et proposer une carte d'interventions prioritaires aux horizons de 2030, 2040 et 2050.

Recommandation 6.10. Ajouter une planification des rues à priorité piétonne (RPP) à l'horizon 2050.

Recommandation 6.11. Modifier la carte de la Vision 2050 des réseaux de transport actif en caractérisant le type et le niveau de sécurisation des axes, et identifier quels axes existants seront visés par une sécurisation en 2030, 2040 et 2050

- Réseau séparé de la circulation automobile ou protégé physiquement – Niveau 1
- Réseau identifié par de la peinture et séparé par des bollards – Niveau 2
- Réseau balisé et partagé avec des voitures (rues partagées et vélorues) – Niveau 3

Recommandation 6.12. Présenter la planification des transports en 2050 à l'échelle locale par des agrandissements de cartes par arrondissements

Recommandation 6.13. Ajouter une planification des secteurs à décroisonner et des nouveaux liens de mobilité à créer

Recommandation 6.14. Être plus spécifique dans les objectifs, moyens, orientations et champs d'action visés en matière de sécurisation des déplacements (Vision zéro) et établir des cibles plus détaillées, incluant les actions suivantes :

- Gestion de la circulation dans le contexte des chantiers
- Révision de la signalisation de la route
- Réduction à la source des immobilisations interdites des véhicules

Recommandation 6.15. Planifier la sécurisation nocturne des déplacements par le biais de l'amélioration de l'éclairage des rues

Recommandation 6.16. Apporter des changements réglementaires visant à favoriser le déploiement de places réservées à l'autopartage, comme Communauto, dans tous les espaces de stationnements publics et privés, incluant dès la construction des bâtiments.

7. Transition socio-écologique

En matière de transition socio-écologique, nous souhaitons développer des quartiers réellement résilients, tout en luttant contre l'éco-gentrification. La transition pour faire face aux crises en cours et à leur exacerbation est primordiale pour la santé des populations.

L'éco-gentrification réfère aux impacts négatifs de l'amélioration de l'environnement et de l'augmentation associée des valeurs foncières sur la capacité des résident.es à plus faible revenu de demeurer dans leur quartier ou de venir s'installer. Cet enjeu est malheureusement trop peu présent dans le PUM.

Nous attendons de la Ville tous les efforts nécessaires pour mettre les populations plus vulnérables et marginalisées au centre de son ambition d'une transition socio-écologique juste. Justice sociale et environnementale vont de pair. Pour s'assurer que les interventions sur le territoire répondent à cette double préoccupation, il faut répondre en priorité aux besoins des groupes les plus vulnérabilisés. Cela implique une priorisation dans les mesures de transports actifs et collectifs, de verdissement, d'accès aux espaces verts et bleus et aux équipements récréatifs, d'atténuation de nuisances et pollutions urbaines.

Nous appelons la Ville de Montréal à prioriser les mesures d'amélioration de l'environnement dans les lieux déjà protégés de la spéculation (immeubles résidentiels et commerciaux publics et collectifs, locaux communautaires ou institutionnels). Par exemple, le verdissement et la déminéralisation autour des habitations sociales et des lieux communautaires est une façon de réduire les inégalités des populations ciblées face aux changements climatiques, tout en favorisant leur résilience et autonomie face aux conditions météorologiques extrêmes.

La ville doit également prévenir les impacts des différentes mesures d'écologisation dans des lieux qui ne sont pas protégés de la spéculation. Cela peut signifier d'émettre un droit de préemption ou d'acquérir des terrains vacants en amont d'un projet de verdissement (ruelle bleue-verte, rue verte partagées...) ou de développement du transport en commun, et de réserver ces terrains à un CPE, du logement social, un centre communautaire... Cette

stratégie foncière est encore plus nécessaire dans les grands sites en développement de Montréal.

Par ailleurs, la Ville doit se donner plus de leviers pour lutter contre l'écoblanchiment et n'autoriser sur son territoire que des projets qui contribuent réellement à la transition socio-écologique. Le verdissement est de mise dans tous les grands projets immobiliers pour renforcer l'acceptabilité sociale, alors que les toits verts et les milliers d'arbres dessinés sur plans ne se concrétisent que rarement. Les promoteurs justifient leur densification verticale comme LA réponse aux multiples crises du logement, du climat, du départ en banlieue des familles. La surdensification verticale n'est pourtant pas un modèle viable ni écologique. Elle dessert avant tout l'intérêt les promoteurs et les attentes de rendement de leurs actionnaires. Nombreux sont les chercheurs qui documentent que, au-delà d'une certaine hauteur, les bâtiments sont plus énergivores, ne permettent pas d'être chauffées et isolées 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'ensoleillement. Et on ne rappellera jamais assez que 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.

Transition socio-écologique

Recommandation 7.1. Dans les projets de verdissement et d'écologisation, prioriser les investissements aux abords des immeubles, afin de prévenir l'écogentrification (habitations hors marché, locaux appartenant à des OBNS, terrains institutionnels, etc.).

Recommandation 7.2. Mettre en place un test climat exhaustif et contraignant à l'échelle municipale, plus complet que celui actuellement en place

Recommandation 7.3. Adopter une grille d'analyse des projets qui s'implantent dans les territoires, afin de n'accepter que ceux qui vont dans le sens d'une réelle transition socio-écologique. Se doter de mécanisme de suivi avec des cibles et des indicateurs.

Trame verte, bleue et nourricière

Recommandation 7.4. Ajouter une planification de l'équité territoriale dans l'accès aux grands parcs et aux cours d'eau (trame verte et bleue)

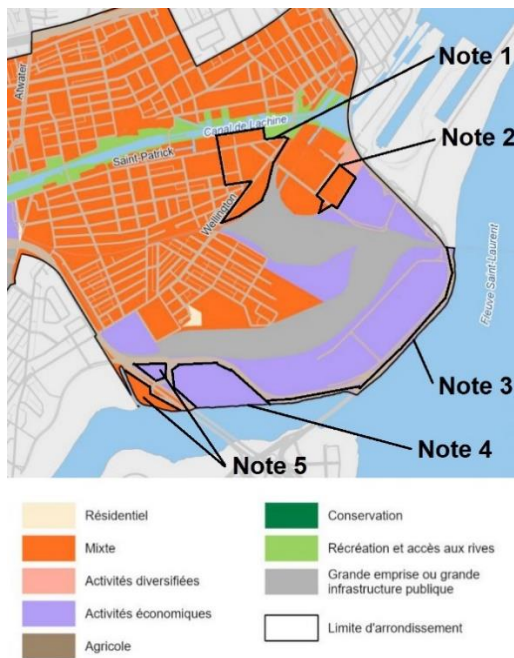
Recommandation 7.5. Ajouter la planification de la passerelle cyclopédestre vers le fleuve Saint-Laurent à partir du parc Marguerite-Bourgeoys

Recommandation 7.6. Ajouter le lien entre Pointe-Saint-Charles et le fleuve Saint-Laurent comme « traverse à priorité piétonne » sur la carte du « Réseau à priorité piétonne et secteurs de besoin »

Recommandation 7.7. Développer une trame nourricière avec des arbres fruitiers, plantations comestibles et jardins à différentes échelles, incluant des champs de production.

Affectations liées à la protection du territoire naturel

Rappel de la Carte 4. Extrait de la carte « L'affectation du sol – Le Sud-Ouest », avec zoom sur Pointe-Saint-Charles et nos indications de notes (PUM, Annexe 6, page 53).



Recommandation 7.8. Modifier de la façon suivante la carte des affectations du sol pour Pointe-Saint-Charles concernant les secteurs à vocation de parcs et espaces verts :

- Note 3 : Ajouter à l'affectation « Récréation et accès aux rives » les abords du fleuve Saint-Laurent visés par le projet de bande riveraine dans le cadre de la transformation et du déplacement de l'autoroute Bonaventure entre le pont Victoria et le début du boulevard Gaétan-Laberge
- Note 4 : Ajouter à l'affectation « Récréation et accès aux rives » ou « Conservation » le futur grand parc qui sera situé aux abords du fleuve Saint-Laurent entre le pont Samuel-De Champlain le boulevard Gaétan-Laberge
- Note 5 : Ajouter à l'affectation « Récréation et accès aux rives » ou « Conservation » les abords du nouveau pont Samuel-De Champlain

- À titre indicatif, nous proposons des changements d'affectation pour d'autres zones, qui ont été abordés à la section 4.

Recommandations - Bruits et nuisances

Recommandation 7.9. Implanter des évaluations systématiques des sources de nuisances (bruit, qualité de l'air, risques de sécurité publique) en amont, par des expertises indépendantes, incluant la DRSP, et renforcer la réglementation adaptée à chaque type de nuisance possible, en particulier la nuit.

Recommandation 7.10. Ajouter dès à présent des balises d'intégration dans les quartiers de trains à grande vitesse/fréquence, considérant un tel projet en développement entre Québec et Toronto.

8. Participation publique et communications

Urbanisme participatif : une planification par et pour qui ?

Bien que nous appuyions pleinement la démarche de planification intégrant urbanisme et mobilité, celle-ci est loin d'être appropriable par une masse critique de personnes et groupes de la société civile montréalaise. Par la quantité de pages et de notions techniques et légales, le nombre de thèmes couverts par le document, ainsi que par la complexité de ces nombreux enjeux, la Ville doit faire attention dans l'adoption et la mise en œuvre de ce qui est planifié ici. Ce que nous observons sur le terrain est que c'est difficile de discuter facilement et en pleine connaissance de cause de tous les éléments du PUM avec les résident.es et organismes, même avec certaines personnes plus ferrées sur les sujets couverts... Mais ce n'est pas par faute d'intérêt, loin de là !

Bien que ce soit crucial pour la Ville de se doter d'une stratégie cohérente et ambitieuse, elle ne doit pas lésiner sur les moyens de communiquer, se concerter, consulter et faire participer la population, les organismes et ses partenaires dans la mise en œuvre. Dans la mise en œuvre du PUM, et particulièrement des PLUM, il faut à tout prix éviter de mettre les populations devant le fait accompli, mais les intégrer et les outiller à chaque étape des planifications concrètes. C'est pourquoi nous vous proposons dans nos recommandations plusieurs mesures pour que le développement des quartiers soit mené directement par et pour celles et ceux en constituent tant son corps que son cœur. L'aspect des communications au public devrait, par ailleurs, en être une dimension importante.

Nous trouvons également incontournable d'adoucir la transition entre le plan d'urbanisme actuel et le nouveau qui entrera en vigueur. Pour cela, nous souhaitons que la Ville et les arrondissements fassent participer pleinement le public, notamment les tables de quartier, dans le développement et l'adoption des PLUM, des règlements de concordance, ainsi que dans les autres règlements qui seront à leur tour modifiés par l'adoption du PUM. Il faut

s'assurer que chaque arrondissement soit redevable localement quant à leurs plans locaux d'urbanisme et mobilité (PLUM) et tiennent des consultations publiques locales.

Plus encore, l'urbanisme transitoire et tactique nous semble une façon idéale de tenter de modifier la ville sans se limiter à une vision par le haut, sans possibilité de rétroaction. Ainsi, nous pourrions utiliser les transformations souhaitées énoncées dans le projet de PUM dans la ville de Montréal comme tremplin d'expérimentation et d'urbanisme véritablement collectif et participatif. L'expérimentation citoyenne devrait être une façon privilégiée de transformer la ville de façon participative.

Plans locaux d'urbanisme et de mobilité (PLUM)

Recommandation 8.1. Mieux préciser la portée des PLUM et préciser ce quelles sont les exigences de concordances règlementaires dans les outils d'Arrondissement, dans le chapitre 7 du PUM,

Recommandation 8.2. Rendre les PLUM obligatoires pour les arrondissements, et préciser quel devra être leur contenu (cibles, mise en œuvre...)

Recommandation 8.3. S'assurer que les plans d'actions locaux en urbanisme et mobilité (PLUM) soient issus de consultations publiques locales en bonne et due forme.

Recommandation 8.4. Ajouter comme cible du PUM qu'en 2030, 100% des arrondissements aient réalisé des PLUM.

Recommandation 8.5. Inclure les acteurs et actrices des milieux dans le développement de modifications ou de concordance des règlements d'urbanisme des arrondissements au PUM.

Recommandation 8.6. Mettre en place des comités de suivi participatifs des PLUM en arrondissement qui impliquent les populations, les groupes citoyens et les tables de quartier dans le développement des bilans et la priorisation des prochaines étapes.

Des populations engagées dans le développement de leur quartier

Recommandation 8.7. Améliorer significativement les communications sur les différents projets d'aménagement et de développement en cours et futurs en travaillant particulièrement sur l'accessibilité et la compréhension des enjeux et informations. À titre d'exemples :

- Implanter des bulletins locaux d'information distribués à toutes les portes, 1 à 4 fois par année, concernant les projets d'aménagement et de développement des quartiers.
- Avoir recours à des comités de validation en compréhension, simplification et accessibilité des écrits dans les communications publiques
- Utiliser une diversité de canaux pour rejoindre une diversité de publics, notamment en optimisant la façon de communiquer sur le terrain (ex : panneaux indicatifs aux abords des chantiers publics et privés)

Recommandation 8.8. Établir une politique complète de consultation, concertation et participation publiques de la Ville de Montréal à partir de la mise à jour de la Politique de consultation et de participation publiques de 2005 et de la bonification de la Charte montréalaise des droits et responsabilités.

Recommandation 8.9. Établir une politique complète de consultation, concertation et participation publiques dans chacun des arrondissements.

Recommandation 8.10. Augmenter drastiquement les budgets participatifs, de la Ville et des arrondissements afin d'atteindre au moins 10% des budgets en aménagement.

En conclusion : le PUM n'est qu'un début

Nous vous remercions pour votre lecture attentive. Nous espérons que vous avons pu vous sensibiliser à certaines de nos préoccupations locales. Dans l'ensemble, nous pouvons dire le PUM a de la vision, mais qu'il ne va pas assez loin et n'est pas assez précis sur les moyens pour y arriver.

Nous avons à cœur que le PUM, grâce à sa forte portée légale, soit un fer de lance contre la spéculation, l'appauvrissement et tout développement déconnecté des besoins de nos quartiers. Le **droit au quartier** que nous défendons implique de tout faire pour mettre en œuvre les droits humains à l'échelle locale, en particulier le droit au logement et le droit à la mobilité. Et ceux-ci doivent venir avec une attention particulière pour le rôle et le potentiel de tout ce qui fait un quartier où il fait bon vivre peu importe son revenu, sa situation sociale et son quartier de vie : équipements collectifs, espaces communautaires, commerces abordables, emplois diversifiés, patrimoine bâti, accès aux parcs et à l'eau.

Pour y arriver, nous demandons de rehausser le niveau des différentes stratégies réglementaires et financières pour atteindre les objectifs énoncés. La protection des terrains publics pour les besoins et aspiration des communautés est une voie prioritaire à prendre pour y arriver.

Finalement, la prochaine étape dans la mise en œuvre du PUM : développer de nouveaux outils audacieux à l'échelle municipale pour mettre les résident.es au cœur de la prise de décision dans le développement des quartiers. La clé, c'est la participation publique.

Pour toute question, n'hésitez pas à contacter

Simon Paquette

Chargé de projet aménagement

CDC Action-Gardien

simon@actiongardien.org.