

Mémoire dans le cadre des consultations publiques de l'OCPM pour le secteur Bridge Bonaventure

23 septembre 2019

Présenté par M.Amir El Etr

Introduction

En tant que citoyen de Montréal et propriétaire d'un terrain depuis près de 20 ans dans le secteur aujourd'hui désigné comme « Bridge-Bonaventure » et comme propriétaire de terrains dans le Sud-Ouest depuis 35 ans, je me sens interpellé par la démarche qu'a choisi d'effectuer la Ville de Montréal par l'intermédiaire de l'OCPM. Je souhaite tout d'abord dire à la Ville que je trouve la planification bienvenue et que je suis en accord avec les orientations générales énoncées lors de la soirée d'information.

Au fil du temps j'ai eu l'occasion d'observer ce quartier avec attention. Si les limites du secteur choisi pour cette réflexion m'apparaissent comme étonnante, je dois admettre que les différentes portions qui le composent ont pas mal de points communs : être très asphaltés et arides, souvent contaminées, en grande partie coincés entre les bretelles d'autoroutes ou les voies ferrées, peu fréquentés hors des périodes d'ouverture des commerces et entreprises locales, difficilement accessible autrement qu'en automobile, parcourus en hâte par la circulation venant et allant vers la Rive-Sud, impacté par la poussière, le bruit et les vibrations des véhicules lourds.

Mis à part ces faiblesses qui sont facilement observables et persistent depuis des décennies, j'ai aussi appris à connaître l'histoire de certaines portions de ce secteur, même si celle-ci n'est pas toujours ou complètement perceptible en parcourant le secteur. En effet, aujourd'hui on retrouve toujours les traces des activités industrielles dans le secteur, car les infrastructures majeures que sont le canal de Lachine, le bassin Peel, le silo #5 et les voies ferrées sont toujours présentes. Par contre, on voit peu ou pas de traces des autres événements et activités qu'il y a eu dans le secteur.



Mes principales préoccupations pour l'avenir du secteur, et plus particulièrement pour la portion centrale entourant les rues Bridge et Wellington que je connais mieux, concernent

donc la réduction des nuisances et contraintes pour les futurs projets, l'accessibilité, la future vocation de ce secteur et la considération de l'histoire dans les futurs choix d'aménagement.

Réduire les nuisances et redonner vie au secteur

Actuellement, la portion centrale visée par les consultations est occupée par un mélange d'industries, d'installations liées au transport des marchandises, à l'agroalimentaire, le transport d'énergie, un centre de tri postal et quelques commerces liés à l'automobile appartenant à des particuliers (comme moi) ou à de petites entreprises privées. Ces petits commerces profitaient jusqu'ici d'une valeur foncière limitée, de la circulation de transit et de la proximité du centre-ville. Vu les besoins liés à ces activités, la condition générale des bâtiments et terrains dans le secteur et la saleté les poussières produites par le camionnage, jusqu'ici il n'était pas utile et intéressant d'investir pour rafraîchir nos installations qui auraient de toute façon été abîmées ou salies très rapidement. Même s'il est situé à proximité du centre-ville et qu'il est traversé par des milliers de voitures et centaines de camions, le secteur était traité comme un simple parc industriel.

Aujourd'hui, on voit des quartiers comme Griffintown se redévelopper et les terrains de stationnement du centre-ville et du Vieux-Montréal se remplir de nouveaux bâtiments. Ce nouvel élan va bientôt atteindre le secteur Bridge-Bonaventure, mais si l'on souhaite y implanter autre chose que des activités industrielles lourdes, il faudra trouver des moyens de limiter les nuisances qui sont liées aux activités industrielles existantes. Je crois qu'il serait intéressant d'amener de nouvelles entreprises et activités dans le secteur tout en conservant les différents types d'activités existantes. Par contre, il faudra travailler sur des solutions pour améliorer la cohabitation. Que ce soit en revoyant les parcours des camions ou les créneaux horaires où on autorise leur circulation, que l'on crée de nouvelles rues et aménagements, il faudra probablement changer les choses, tant sur le domaine public que sur les terrains privés.

Domaine public

Sur le domaine public, je crois qu'il serait intéressant de miser sur trois choses : des parcours plus sécuritaires, des parcours plus beaux et des transports en commun efficaces. Tel que mentionné auparavant, le secteur est très aride et un effort de verdissement lui ferait le plus grand bien. Aussi, il serait intéressant de donner accès aux abords du Canal Lachine et du bassin Peel et créer un réseau de trottoirs et pistes cyclables bordés par des arbres dans ce secteur. En comparaison avec les autres bouts du canal Lachine qui ont beaucoup été améliorés dans les dernières décennies, ce secteur semble encore abandonné.

Ce genre d'aménagement permettrait aux travailleurs de venir dans le secteur autrement qu'en automobile. En plus, cela serait plus sécuritaire pour les cyclistes qui vont vers la Rive-Sud (ils sont plus nombreux que ce que l'on peut penser). Autant les camionneurs que les cyclistes n'aiment pas partager les mêmes voies, surtout lorsque la visibilité de l'un ou de l'autre est limitée par des viaducs. Les cyclistes ont peur pour leur sécurité et aucun camionneur ne veut vivre avec un mort sur la conscience.

Aujourd'hui, les gens qui prennent l'autobus sur la rue Wellington vers le centre-ville doivent attendre dans la rue ou dans un stationnement. Pourtant, à l'époque du tramway, la rue Wellington a déjà été une importante rue pour le transport en commun et était très utilisée par les travailleurs. Il me semble qu'il serait utile et logique de redonner de l'importance à cette artère en la réaménageant pour améliorer et rendre plus sécuritaire les déplacements des gens qui habitent ou travaillent dans ce secteur. Cela représente aussi une possibilité d'améliorer la qualité de vie dans l'est de Pointe St-Charles.

Domaine privé

Sur les terrains privés, il faut considérer que plusieurs terrains sont sous-utilisés et pourraient être redéveloppés. Vu la taille de certains terrains, l'emplacement près du centre-ville et à proximité d'une future station REM, ces terrains ont beaucoup de potentiel. Si des projets d'envergure voient le jour dans ce secteur, des commerces tels que le mien n'aura plus sa place dans ce quartier central de Montréal, si près du centre-ville et du canal de Lachine. Lorsque j'ai acheté ma propriété il y a une vingtaine d'années, je savais qu'elle serait appelée à prendre de la valeur et serait sujette à des augmentations de taxes foncières. J'ai toujours su qu'à partir d'un certain niveau de taxation, il ne serait plus rentable pour moi d'y opérer un garage. Cela a toujours été mon intention de redévelopper ce terrain en m'associant avec certains de mes voisins. Je suis certain que je ne suis pas le seul petit propriétaire qui comptait procéder de cette façon pour rentabiliser son terrain face à des coûts d'exploitation trop importants.

Considérant que beaucoup de sites sont contaminés et cela entraîne des coûts importants dans un projet développement, il est peu probable que de petites compagnies puissent les développer. En raison de ces coûts prohibitifs de décontamination et des nouvelles exigences concernant le logement abordable et social, il n'est pas réaliste qu'un propriétaire comme moi puisse développer un projet viable. Je ne crois pas non plus, pour la cohérence du quartier, qu'il soit avantageux de développer une parcelle à la fois. Pour réellement redémarrer, le secteur a besoin d'interventions plus importantes.

Je crois donc qu'il faudra que la Ville considère des développeurs d'expériences et ayant les reins solides (financièrement parlant) comme des alliés importants et essentiels pour l'avenir du secteur.

Une vocation plus diversifiée

Vue les valeurs foncières en hausse et plusieurs activités dans ce secteur seront délocalisées à court ou moyen terme. Si l'on souhaite redonner vie à ce secteur et implanter des activités qui y resteront, je crois qu'il faudrait créer un milieu de vie plus complet qu'auparavant. Aujourd'hui, les gens qui y travaillent ne peuvent y faire rien d'autre que cela et les gens qui vont au Costco n'y vont que pour ça. De plus, les quartiers à fonction unique (comme un parc industriel) sont moins polyvalents et ont une capacité d'adaptation plus limitée. Leur transformation est souvent bien plus lente que celle d'un milieu de vie où l'on trouve une diversité d'activités.

Que ce soit pour répondre aux besoins des travailleurs (actuels et projetés), des résidents du Sud-Ouest ou des gens qui y transitent, ce secteur devrait être plus diversifié. Des

commerces, des services et même des projets résidentiels devraient être inclus dans une vision d'avenir. Aussi, la future station REM va sûrement amener un nouvel achalandage dans ce secteur. Pourquoi ne pas offrir à ces gens qui passeront dans le secteur Bridge-Bonaventure l'occasion de répondre à d'autres besoins que ceux de se déplacer? Pourquoi ce secteur ne pourrait-il pas devenir une destination? À l'instar de plusieurs secteurs (industriels ou autres) en redéveloppement et à l'image de la majorité des quartiers centraux, je crois que nous aurions avantage à inclure une diversité d'activité dans ce secteur.

Toujours en lien avec la valeur foncière en hausse et l'ensemble des coûts de développements à prévoir, pour des questions de viabilité, il faudra penser à des projets d'une certaine densité. Des projets d'un gabarit similaire à celui des Bassins du havre et incluant une diversité de types de logements seraient intéressants.

Une vision d'avenir... qui prend en compte le passé

Tel que mentionné en introduction, ce secteur est riche en histoire. Par exemple, l'histoire industrielle agroalimentaire et navale et celle des transports ont laissé des traces évidentes. Je crois que cette histoire ferroviaire, portuaire, du Canal et des bassins, des ponts, des silos devrait être mise en valeur et peut-être même soulignée par un musée ou des parcours d'interprétation historique. Montréal a déjà été le grenier de l'Amérique, une métropole industrielle (production le long du Canal) et une plaque tournante de transport des marchandises (par train et bateaux). La population a peu accès à cette histoire et il me semblerait intéressant d'en apprendre plus dans un milieu où ce type d'activité a encore lieu. La Pointe-du-Moulin serait probablement le meilleur endroit pour accueillir une telle commémoration.

Toutefois, je remarque aussi que d'autres pans de notre histoire ont disparu au fil du temps. Aujourd'hui, on voit peu ou pas du tout de traces du fait que ce secteur a d'abord été un territoire de chasse aux oies par les Amérindiens (les oies l'ont déserté il y a un certain temps), que le secteur a ensuite servi de « *Staten Island* » Montréalais pour la mise en quarantaine de centaines d'Irlandais (dont plusieurs ont péri à cet endroit), d'incroyables chantiers pour la construction du pont Victoria (inauguré par le Prince de Galles!), a accueilli un quartier ouvrier nommé Victoriatown (ou Goose Village) ou des équipements construits pour l'Expo 67 (dont l'Autostade). Rares sont les secteurs où les activités ont été aussi nombreuses et variées. Il est difficile de choisir ce qui devrait être commémoré aujourd'hui, je m'en remets aux citoyens historiens pour cette question et je sais que certains de ces faits seront soulignés dans le parc que prévoit Hydro Québec à côté de ces nouvelles installations. Toutefois, je crois que cette histoire devrait être rendue plus accessible à la population et que la mise en valeur du secteur devrait se faire mettant en valeur les éléments perceptibles et en révélant les éléments disparus de ce passé très riche et complexe. Il serait aussi pertinent de trouver une vocation publique ou communautaire pour l'ancien bâtiment vacant situé devant le site Costco.

Ces éléments historiques pourraient aussi inspirer l'architecture ou l'aménagement des espaces publics et les bâtiments plus intéressants pourraient être réutilisés afin de faire de ce secteur une entrée de ville unique au monde. Lors du Colloque de l'OCPM du 5 septembre

dernier, madame Johann Burgess a d'ailleurs fait une intéressante présentation concernant la mise en valeur du patrimoine industriel. Le mélange d'activités que l'on trouve dans le Distillery District de Toronto, le volet éducatif dans les processus de mise en valeur des filatures de Ancoats à Manchester et la réutilisation des Silos à Buffalo dans l'état de New York sont des exemples qui devraient inspirer la Ville de Montréal.

J'ai aussi pu observer d'autres exemples lors de mes voyages, comme un corridor ferroviaire du 19^e arrondissement à Paris qui a été mis en valeur par l'aménagement de parcs (jardins d'Éole et jardins Rosa-Luxemburg). En plus d'avoir amélioré les espaces adjacents par l'aménagement d'espaces publics de qualité et d'une bibliothèque dans un ancien bâtiment industriel, on conserve certaines parties des installations pour créer un autre type d'aménagements extérieurs et l'on a installé du mobilier qui fait en sorte que l'observation (confortable) des trains devient elle aussi une activité. L'idée n'est pas toujours de cacher l'activité, mais sans doute de regarder les installations et activités sous un autre angle pour trouver un meilleur moyen de cohabiter.

Conclusion

Considérant les caractéristiques et le potentiel du secteur Bridge-Bonaventure, je crois qu'il est important de se donner les outils pour assurer un avenir plus dynamique à ce secteur. Pour la Ville, il s'agira de mieux planifier les déplacements dans le secteur et de mettre en place les bons règlements, assez flexibles pour permettre des projets hors de l'ordinaire, mais aussi assez rigoureux pour assurer la conservation des composantes les plus importantes de notre patrimoine.

Je crois que l'aménagement adéquat du secteur Bridge-Bonaventure passera aussi par le travail en collaboration avec des partenaires privés motivés et expérimentés. Les prochaines étapes du redéveloppement de ce secteur, si elles sont bien coordonnées, donneront un signal clair aux autres investisseurs et pourraient selon moi redonner un rôle clef à ce secteur trop longtemps négligé.

Amir El Etr