

Numéro de dossier : 1193250001

Consultation publique portant sur la vision et les principes de mise en valeur du secteur Bridge-Bonaventure.

Le mandat de l'OCPM consiste, dans un premier temps, à partager les enjeux et les défis auxquels la mise en valeur du secteur est confrontée, puis à échanger sur la vision et les principes de développement et d'aménagement sur lesquelles fonder la transformation et le renouvellement urbain du secteur.

Une mise en contexte;

- les principaux constats relatifs au territoire;
- les études, projets et analyses réalisés dans le cadre de l'exercice de planification;
- les éléments de vision et les principes de mise en valeur;
- les principaux défis; • les prochaines étapes

partager les connaissances recueillies sur le secteur en vue, notamment, de permettre à la population d'avoir une bonne compréhension des enjeux et des défis;

donner à la population des quartiers existants l'occasion de faire connaître ses attentes et ses appréhensions quant au devenir du secteur;

discuter des enjeux et problématiques avec lesquelles la mise en valeur du secteur devra composer

De plus, **la mise en valeur du secteur Bridge-Bonaventure** reposera sur plusieurs principes de développement durable,

notamment en matière de : protection et mise en valeur du patrimoine;

- amélioration des **déplacements en transports collectifs et actifs**;
- maintien et consolidation des **secteurs d'emploi**;
- réduction des îlots de chaleur urbains et **augmentation des espaces verts et publics**;
- amélioration de l'accessibilité publique **au canal de Lachine et au fleuve Saint-Laurent**;
- réhabilitation de **sols contaminés**

Bonjour,

Je m'appelle Denis Bédard, je demeure sur la rue Wellington à mi-chemin entre les ponts Samuel de Champlain et Victoria, depuis près de 15 ans, auparavant j'ai demeuré sur la rue Saint-Charles pour plusieurs années toujours dans Pointe-Saint-Charles.

Je me qualifie donc de « membre de la population locale », et m'exprime en mon nom personnel, je ne mandate aucun organisme ou porte-parole pour m'inclure ou se dire mon représentant dans cette consultation.

Mon commentaire se veut bref, et espérons assez structuré pour faire valoir mes opinions, mes attentes et mes appréhensions. Dans le but de me donner à moi et ma famille un cadre de vie sain et harmonieux.

Le secteur :

Le secteur Bridge-Bonaventure, d'une superficie de 2,3 km², comprend les abords des ponts Champlain et Victoria, le parc d'entreprises de la Pointe-Saint-Charles, les rives du fleuve, les bassins Peel et Wellington, la Cité du Havre, la Pointe-du-Moulin ainsi que le quai Bickerdike.

Ainsi le secteur est composé de différentes zones, qui n'ont aucune connectivité sociale, historique, sauf celle, d'être identifié arbitrairement par cette consultation comme faisant partie d'une ensemble sur une carte.

Vaste secteur maintenant rendu au centre-ville, après la poussée phénoménale et mal planifiée du secteur mal nommé de Griffintown. Aussi il est occupé par un grand propriétaire, sur lequel les autorités de Montréal n'ont aucun pouvoir : Le port de Montréal, La Société des ponts, Parc-Canada, et les emprises de Transports Canada. Le CN, VIA Rail, Société canadienne d'hypothèques et de logement, Société immobilière du Canada limitée.

Nous avons là un premier enjeu. Le dernier mot sera du gouvernement du Canada au travers ses sociétés et ministères. Toute la démarche présente pourrait être finalement qu'un élément d'une stratégie de lobbying auprès de ce dernier.

De ce propriétaire s'ajoute une myriade de propriétés résidentielles, commerciales et industrielles. L'ensemble est hétéroclites souvent délabré et a été décomposé par l'abandon de la voie maritime du Canal Lachine. Amenant fermeture d'usine, chômage, décrépitude du patrimoine bâtie, misère. Situation suscitant la spéculation foncière de plusieurs.

Le secteur

Le secteur est ancien, et a même participer à la fondation de Montréal. J'habite près de la maison Saint-Gabriel ; havre, et ferme de Marguerite Bourgeois, première propriétaire de la majorité de l'espace concerné. Elle obtient 1662, et 1668 de Paul de Chomedey de Maisonneuve, gouverneur de Montréal, et d'un voisin une

concession de terre à la Pointe-Saint-Charles. Les maisons de mon quartier ont environs de 100 à 150 ans. Les espaces industrielles dates des belles années de Canal Lachine. Ma rue Wellington, première rue à sortir de Montréal, dont le vrai nom est « Chemin de Lachine », visible sur les cartes de Léry de 1713, nommé comme tel par de Maisonneuve, et rebaptisé par la conquête. D'ailleurs, je veux que ma rue dans son tracé original, retrouve son nom français d'origine, faites en un message à la commission de toponymie.

Deuxième enjeu, Rien sur ce qui pourra ce dire sur la PSC, concernera la cité du Havre. Rien de ce qui pourra être dit sur les abords du fleuve ne concernera la « Pointe du Moulin » Et vous pouvez continue ainsi par paire en vous rendant compte que chaque zone est un univers en soi dont la situation les enjeux et les améliorations possibles ne s'appliquent pas à la zone adjacente.

Changement social

La population de PSC, ainsi que plusieurs commerces sont en voies de gentrification rapide. Les valeurs des propriétés explosent, les loyers suivent, des expulsions sauvages ont lieu. La lutte à la pauvreté bat son plein, repoussant celle-ci vers l'ouest.

Les objectifs identifiés par l'OCPM :

- protection et mise en valeur du patrimoine;
- amélioration des déplacements en transports collectifs et actifs;
- maintien et consolidation des secteurs d'emploi;
- réduction des îlots de chaleur urbains et augmentation des espaces verts et publics;
- amélioration de l'accessibilité publique au canal de Lachine et au fleuve Saint-Laurent;
- réhabilitation de sols contaminés

Troisième enjeu : Toutes améliorations et mise en valeur du secteur, fera croître la demande pour ce secteur renouvelé, près du centre-ville. Accentuant ainsi la gentrification du secteur, et finira le travail d'expulsion des non nantis.

Quelques sous-secteurs en examen

Je vais privilégier quelques zones au détriment de d'autres. D'autres personnes et organismes pourront combler cette lacune.

Le Canal Lachine

Il reste peu à développer aux abords du canal Lachine, des condos de luxe se sont érigés ces 5 dernières années. Pour la plupart tournant le dos aux populations et environnement immédiat. Aucune intégration urbaine, architectural si ce n'est de la brique en parement, et certainement pas d'intégration sociale. Les commerces de la

rue Centre ne bénéficient pas ou peu de ces nouveaux arrivants Dans les prochaines années ce développement se fera vers l'ouest jusqu'à Lachine.

La zone Wellington, bridge, le canal Lachine.

Un espace qui de zone de délabrement est devenu une zone de guerre. Bordé par Le Chemin-de-Lachine, (ancienne rue Wellington), la rue du pont (ancienne rue Bridge) le bassin Peel (!) et autoroute Bonaventure. On y voit actuellement des grues du REM. Deux visions s'affrontent : Les millionnaires du Baseball, qui veulent un Stade, sans même avoir d'équipe, avec transport collectif vers le centre-ville, et des tours à condos grand luxe avec vue imprenable sur le Centre-ville. Oubliez toutes promesses illusoires de logement sociaux, dans des emplacements qui se vendront au bas mot de 500, 000\$ à 3M.\$.

Personnellement je n'irai pas dans ce stade, mais il m'amènera une circulation de transit épouvantable les soirs de joute. Le Chemin de Lachine (ancienne rue Wellington) entre le pont Samuel de Champlain et la rue du Pont, (Bridge) sera un cauchemar dans ma zone résidentielle. Des centaines de voitures traverseront le plus vite possible ce petit peuple, les zones scolaires et le reste pour aller et revenir d'un match de baseball ou d'un concert rock. Ce sera des blessés et des mortalités inévitables. Aucun apport pour ma communauté sauf ; des jobs de placiers, de vendeurs de hot-dogs, de laveurs de planchers.

Somme toutes parce que il est inimaginable de laisser ce superbe terrain en parc, je préfère le projet proposé en multi usages, qui comprend les incontournables condos de luxes, mais aussi du logement social, (ceux qui ne verront pas le centre-ville ni le Canal), des commerces de proximités, peut-être des fonctions scolaires et de santé, et un accès public en transport actifs au Canal-Lachine. Cela fera beaucoup de monde mais avec une amélioration du transport collectif, l'usage d'un arrêt du REM au bassin Peel et l'étalement dans le temps de la circulation le tout sera toujours vivable.

Quatrième enjeu : Où la ville de Montréal trouve son bénéfice ? Dans l'assiette foncière ou dans le bonheur de sa population. Pour la précédente administration, à voir le développement anarchique sans vision de Griffintown la réponse était clair. Mais il y a peut-être une lueur d'espoir pour l'autre côté du canal. De même du côté de la Société immobilière du Canada limitée, comment se prendra la décision de céder du terrain en bordure du Canal-Lachine ? Qui influence ? Qui a un droit de regard ? Bien sûr au final le gouvernement du Canada.

La zone de triage du CN à PSC

Maintenant un peu plus vers l'Ouest, dans la vaste zone de la gare de triage du CN, une entreprise de transports sur le coin de rue stratégique (Bridge-Wellington) défonce les rues, circule jours et nuits, devrait bénéficier d'une offre généreuse de relocalisation.

Toujours tout près de chez moi, dans la même zone de gare de triage, un éléphant blanc trône dans le milieu de la place. Un centre d'entretien tout neuf d'EXO, qui ne

servira vraisemblablement pas. Faudrait poser des questions au REM, pourquoi il veut construire à grand frais la même chose ailleurs ? Dans tous les cas le gouvernement du Québec est interpellé sur l'usage de ce vaste espace acquis à grand frais.

Une menace constante et une pollution sonore, visuelle, et atmosphériques permanente, le passage des wagons de marchandise sur la « main line » du CN dans PSC. Ce chemin est là depuis 150 ans, une ville s'est construite autour. Mais il n'y a pas si longtemps un wagon déraile et tombe près de l'école et la garderie Charles-Lemoyne. Ils vont trop vite pour entrer à la gare de triage. Allez donc négocier avec ces gens qui sont propriétaire du Canada. Personne n'arrive à leur faire repeindre le pont de Québec, alors la PSC.

Une opportunité

Une solution existe, de la traversé du Canal-Lachine à la hauteur de Saint-Augustin, deux lignes existent, celle menant au travers de la PSC au centre de triage et l'autre longeant l'autoroute 15, dont se sert Via Rail pour son centre d'entretien. Cette deuxième ligne peut être renforcée pour tout prendre, et ainsi effacer la cicatrice au milieu de PSC, et éliminer la pollution permanente de cet opérateur. L'OCPM parle d'une augmentation des espaces verts et publics dans la zone et bien voici justement une immense espace qui débarrassé de l'emprise de la voie ferrée s'offre à un tel projet, du fleuve au Canal Lachine et au-delà vers le métro Saint-Henri au travers d'une piste verte ce n'est pas rien.

Les berges du fleuve. J'ai regretté que la construction du Pont Samuel de Champlain n'ai pas permis de prévoir le moindre passage pour une piste cyclable qui prolongerait la piste qui longe le fleuve à partir de Lachine. Cette piste mène au Canal Lachine en passant par une zone effroyable de circulation en labyrinthe ou vers l'Île des sœurs, et bientôt traversera le pont Samuel de Champlain, mais rien vers l'est, vers la Cité-du-Havre et vers le Vieux-Montréal, le Centre-ville. Comment peut-on se concerter quand il y a trois ordres de gouvernement interpellé par une aussi petite piste cyclable ? Pourtant quelque chose qui longerait le fleuve en accotement de Bonaventure aurait été extrêmement intéressant.

Toujours sur les berges du fleuve, une vaste zone entre la rue Marc Cantin et Bonaventure attend le développement. Et même au-nord de Marc Cantin sur les terrains inutilisés de la cour de triage du CN. La zone est constitué de remplissage jusqu'au fleuve. Du déversement toxique dans le fleuve est parfois dénoncé. Pour le terrain du CN, le long de Bridge, j'imagine un terrain de plusieurs mètres de produits toxiques déversés depuis 1850, à nos jours. L'endroit semble parfait pour un développement résidentiel commercial genre Île-des-sœurs avec vue imprenable sur le fleuve et le Centre-ville. D'immenses tours pourraient longer Bonaventure, puis diminuer en hauteur vers le nord pour rejoindre la hauteur des résidences de PSC limitrophe. Ces deux secteurs ne devrait pas connectés en automobile car la circulation écraserait les rues Congrégation, LeBer de PSC.

Cinquième enjeu, Qui demande et qui donne ? Une vision à la pièce gérée par une multitude d'organismes relevant du gouvernement du Canada ou une vision d'ensemble avec une volonté politiques ferme, mené par un bâton, de l'argent et des modifications législative. J'en arrive à la conclusion suivante :

Le Gouvernement du Canada doit rétrocéder tout le secteur incluant toute la zone du Canal-Lachine, toute la zone du port de Montréal longeant le Saint-Laurent, les ponts, la cité du Havre, et donner juridiction sur les sociétés de la couronne fédérale présente dans le secteur au Gouvernement du Québec, qui lui-même délègue à la ville de Montréal des pouvoirs d'aménagements de ce territoire.

Merci pour votre attention

Denis Bédard, Pointe-Saint-Charles, 2019-10-08