

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

1er juin 2023

Déposé par Amir El Etr

Introduction

Ce mémoire donne suite à celui que j'avais déposé le 23 septembre 2019, en appui à la vision proposée pour le développement du secteur Bridge-Bonaventure. Je suis profondément déçu du manque d'efforts dans le Plan directeur de mise en valeur 2023 pour donner un second souffle au secteur Bridge-Bonaventure. Il y a urgence d'agir. Ce lieu emblématique regorge d'une histoire fascinante, mais il reste que l'énorme potentiel qu'il offre n'est pas exploité à sa pleine valeur. Depuis des années, je suis témoin de l'absence de mesures concrètes pour en faire une destination attractive pour les visiteurs et les citoyens.

Depuis de nombreuses années, la stagnation de l'essor du secteur Bridge-Bonaventure est un sujet qui me préoccupe. En tant que citoyen de Montréal et ancien propriétaire d'un terrain depuis près de 25 ans dans le secteur aujourd'hui désigné comme « Bridge-Bonaventure » et comme propriétaire de terrains dans le Sud-Ouest depuis 40 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 communiquer à la Ville que je trouve la planification bienvenue, mais surtout pressante, et que je suis en accord avec les orientations générales énoncées lors de la soirée d'information.

Ce secteur possède une grande richesse historique, culturelle et touristique, mais n'a pas encore été en mesure de réaliser son plein potentiel. C'est un défi que la Ville doit relever rapidement en mobilisant les acteurs locaux pour créer des initiatives créatives et innovantes dans le but de dynamiser et revitaliser le secteur. Le développement d'un projet résidentiel mixte, novateur, à l'architecture riche qui s'intègre à son environnement et au patrimoine bâti est nécessaire pour revitaliser le secteur et pour pallier la pénurie de logements.

Au fil du temps, j'ai eu l'occasion d'observer ce secteur avec attention. Les différentes portions qui le composent ont plusieurs points communs — elles sont asphaltées et arides, hautement contaminées, en grande partie coincées entre les bretelles d'autoroutes ou les voies ferrées, peu fréquentées hors des périodes d'ouverture des commerces et entreprises locales, difficilement accessibles autrement qu'en automobile, parcourues à la hâte par la circulation venant et allant vers la Rive-Sud, impactées 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 perceptible à travers son parcours. 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. Cependant, on voit peu ou pas de traces des autres événements et activités offertes dans le secteur.

J'aimerais souligner l'importance du dialogue et d'une vision rassembleuse pour l'avenir et le positionnement stratégique de Bridge-Bonaventure. Cette vision doit retenir la notion de

quartier mixte, toujours dans le respect de l'esprit du lieu et l'harmonie avec les quartiers limitrophes.

Mes principales préoccupations pour l'avenir du secteur, et plus particulièrement pour la portion centrale entourant les rues Bridge et Wellington, concernent la réduction des nuisances et des contraintes pour les 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, ainsi qu'un centre de tri postal. Même si cette portion est située à proximité du centre-ville, elle est traversée par des milliers de voitures et des centaines de camions. Le secteur est 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 développer en hauteur et trouver des moyens de limiter les nuisances qui sont liées aux activités industrielles existantes. Je crois qu'il serait intéressant d'amener de nouvelles activités et entreprises moins intrusives permettant la cohabitation avec le résidentiel.

Bien sûr, il faut conserver les entreprises en place en prévoyant des zones tampons, mais seulement une fois que ces entreprises auront mis en place des mesures de mitigation des nuisances qu'elles causent. Que ce soit en revoyant les parcours des camions ou les créneaux horaires où l'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.

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 de Lachine et du bassin Peel et créer un réseau de trottoirs et de pistes cyclables bordé par des arbres. 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.

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 et, surtout, par les résidents. Il me semble qu'il serait utile et logique de redonner de l'importance à cette artère principale 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-Saint-Charles.

Sur les terrains privés, il faut considérer que plusieurs terrains sont sous-utilisés et pourraient être redéveloppés. Considérant la taille de certains terrains, l'emplacement près du centre-ville et à proximité du REM, ces terrains ont beaucoup de potentiel.

Lorsque j'ai acheté ma propriété il y a plus d'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 propriétaire qui comptait procéder de cette façon pour rentabiliser son terrain face à des coûts d'exploitation trop importants.

Considérant que plusieurs sites sont contaminés et que cela entraîne des coûts importants dans un projet de 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 de croire qu'un propriétaire comme moi aurait pu développer un projet viable. Je ne crois pas non plus, pour la cohérence du secteur, qu'il soit avantageux de développer une parcelle à la fois. Pour réellement relancer l'économie, le secteur a besoin d'une vision concertée et d'interventions plus importantes, et ce, rapidement.

Je crois donc qu'il faudra que la Ville considère des développeurs d'expérience comme des alliés importants et essentiels pour l'avenir du secteur.

Une vocation plus diversifiée

Comme les valeurs foncières sont à la hausse et que certaines activités du secteur seront délocalisées à court ou moyen terme, si l'on souhaite redonner vie à Bridge-Bonaventure et implanter des activités qui y resteront, je crois qu'il faudrait créer un milieu de vie plus complet qu'auparavant. Un milieu de vie mixte où il fait bon vivre, se divertir et travailler. 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 (en tenant compte de la nouvelle réalité du télétravail), des résidents du Sud-Ouest ou des gens qui y transitent, ce secteur devrait être plus diversifié. Des commerces, des services de proximité et surtout des projets résidentiels structurants devraient être inclus dans un milieu densifié et en hauteur de façon à libérer le sol. Aussi, la station du 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 ? La gare du REM servira les gens qui habitent déjà ce voisinage et ceux qui aménageront dans les projets résidentiels à venir. À l'instar de plusieurs secteurs (industriels ou autres) en réaménagement et à l'image de la majorité des quartiers centraux, je crois qu'il serait avantageux d'inclure une diversité d'activités dans ce secteur.

Toujours en lien avec la valeur foncière en hausse et l'ensemble des coûts de développement à prévoir, pour des questions de viabilité, il faudra penser à des projets d'une certaine densité pour maximiser la surface utilisable et augmenter le nombre de logements offerts.

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 par bateau). 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 de traces du fait que ce secteur a d'abord été un territoire de chasse aux oies par les Autochtones (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 secteur 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 experts et citoyens historiens pour cette question.

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 lumière 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 de secteur une entrée de ville unique au monde. 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, ils ont conservé certaines parties des installations pour créer un autre type d'aménagement extérieur et ont installé du mobilier qui fait en sorte que l'observation 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 les activités sous un autre angle pour trouver un meilleur moyen de cohabiter.

Conclusion

Pour conclure, j'aimerais rappeler que, considérant les caractéristiques et le potentiel du secteur Bridge-Bonaventure, 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 modes de transports verts et durables et de mettre en place des actions concrètes pour redonner l'effervescence à ce secteur tourné vers l'avenir.

Je crois que l'aménagement adéquat du secteur Bridge-Bonaventure passera aussi par le travail en collaboration avec des partenaires privés motivés et expérimentés. En adhérant tous à une même vision pour Bridge-Bonaventure, cela permettra de créer un lieu de vie avec une forte dominance en résidentiel et plus d'espace pour les parcs, de redécouvrir les parcours riverains, d'avoir accès aux infrastructures collectives et culturelles et de permettre une plus grande connectivité entre les quartiers. En bref, un milieu de vie à dominance résidentielle densifié intelligemment en hauteur pour créer des espaces intéressants au sol.