



FRONT D'ACTION POPULAIRE EN RÉAMÉNAGEMENT URBAIN

180, boulevard René-Lévesque Est, local 105, Montréal (Québec) H2X 1N6

Téléphone : (514) 522-1010 • Télécopie : (514) 527-3403

Courriel : frapru@cooptel.qc.ca • Web : www.frapru.qc.ca/

QUARTIER BONAVENTURE — PHASE 1

Une « carte postale »... ou un milieu de vie ?

Mémoire
du
Front d'action populaire en réaménagement urbain (FRAPRU)

Présenté à l'Office de consultation publique de Montréal
le 12 janvier 2010

QUARTIER BONAVENTURE — PHASE 1

Une « carte postale »... ou un milieu de vie ?

PRÉSENTATION

Le Front d'action populaire en réaménagement urbain (FRAPRU) regroupe 130 organismes nationaux, régionaux et locaux, dont une soixantaine située à Montréal. Il lutte depuis plus de trente ans en faveur du droit au logement. Il intervient régulièrement dans les dossiers d'aménagement urbain, en faveur du droit au maintien dans les lieux et dans son milieu pour tous et toutes.

À l'heure où les centres urbains subissent de fortes pressions immobilières et sont appelés à subir de grandes transformations, le FRAPRU est particulièrement préoccupé par la place qui sera faite aux ménages locataires à faible et à modeste revenus dans les quartiers centraux de Montréal. C'est dans cette perspective que le FRAPRU prend position dans le dossier du réaménagement de l'autoroute Bonaventure et de l'édification du « Quartier Bonaventure ».

INTRODUCTION

Lors de sa présentation du nouveau « Quartier Bonaventure » dessiné par la Ville et la Société du Havre pour remplacer la partie nord de l'autoroute Bonaventure, le porte-parole de la Ville a prédit que le secteur « sera digne des plus belles cartes postales ». Le FRAPRU ne partage pas cette vision magnifiée du projet et surtout pas l'approche idéalisée qu'elle sous-tend de l'aménagement des quartiers centraux. Selon le FRAPRU, la présente consultation ne doit pas porter sur l'esthétisme de décors façonnés pour vendre Montréal, mais bien sur le cadre de vie qu'on s'apprête à construire pour les gens, des familles, qui y vivront.

Le FRAPRU est d'avis que ce projet doit avant tout être analysé en tenant compte des besoins actuels de la population montréalaise, en termes de logement et de transport, dans la perspective d'un développement durable.

Par ailleurs, le FRAPRU constate que la Ville a choisi, encore une fois, de subdiviser son projet de réfection de l'autoroute Bonaventure en trois phases, le soumettant à la consultation par petits morceaux. Elle prive pourtant la population d'une vision globale du développement de son centre-ville et de la possibilité d'en débattre largement.

Enfin, le FRAPRU remarque le « nouveau » quartier dessiné par la Ville pour les abords de la partie nord de Bonaventure ne tient pas ou peu compte de ceux et celles qui vivent déjà de part et d'autre de l'autoroute, dans Griffintown ou dans le Faubourg aux Récollets. Le gabarit des immeubles qu'elle projette pour le secteur n'a rien à voir avec celui des quartiers voisins; il est plutôt le miroir des gratte-ciel du centre-ville, tout en haut de la côte.

PASSER D'UN CADRE DE VIE INAPPROPRIÉ... À UN AUTRE

Actuellement, ce secteur de la Ville est extrêmement pollué. Poussières, émanations, cacophonies, voilà le lot des gens qui y circulent à pied ou à vélo ou, pire, de ceux qui y habitent. On peut même supposer sans grand risque de se tromper que cela explique qu'il se soit dépeuplé au fil des décennies...

Dans ce contexte, avant même de se prononcer sur la valeur du projet résidentiel proposé, on doit d'abord évaluer les aspects relatifs au transport. Le projet permettra-t-il de réduire suffisamment la circulation automobile pour que ça y devienne « vivable » ? On peut en douter.

L'autoroute compte actuellement 12 voies (incluant les voies de service). Elle serait remplacée par un boulevard urbain de 8 voies, en plus d'un corridor à 2 voies pour les autobus en provenance de la Rive-Sud, longeant la rampe d'accès à la gare centrale. Cela fait un total de 10 voies, sans compter la voie d'accès à l'autoroute Ville-Marie qui serait conservée à la demande du Ministère des transports du Québec.

Par ailleurs, le corridor Dalhousie risque fort de ne pas offrir toute la fluidité de circulation promise aux usagers et aux usagères du transport en commun de la Rive-Sud et de l'Île-des-Sœurs. En effet, pour préserver la continuité de la trame des rues d'est en ouest (ou la refaire), les autobus devront croiser Wellington, Ottawa, William, Saint-Paul Ouest et Saint-Maurice; autant de risques de devoir s'arrêter. Il serait sans doute plus opportun d'utiliser les sommes prévues pour l'aménagement du corridor Dalhousie pour consolider le transport ferroviaire entre la Rive-Sud et l'île de Montréal, tout en aménageant un accès routier avec l'Île-des-Sœurs, avec une voie réservée pour les autobus.

Selon le FRAPRU, la Ville et la Société du Havre proposent ni plus ni moins que de replacer une autoroute par une autre et de bâtir un « quartier » sur son terre-plein du milieu. On est loin d'un cadre de vie propice à l'établissement de familles et au développement d'un bon voisinage; bien loin aussi du charme des quartiers anciens de Montréal (qui font de bien belles cartes postales, cela dit).

DES LOGEMENTS POUR QUI?

Déjà en 2006, près de **187 500 ménages locataires de Montréal éprouvent de graves problèmes de logements**. Ils devaient consacrer une part démesurée de leur revenu pour se loger, au détriment de leurs autres besoins essentiels et pour la moitié d'entre eux, ce n'est pas moins de 50 % du revenu qui passait en loyer.¹ C'était avant même la crise économique qui, depuis, a mis au chômage plusieurs de nos concitoyens et de nos concitoyennes.

¹ Statistique Canada — Recensement de 2006.

Par ailleurs, **la pénurie de logements entre dans sa dixième année**. La proportion de logements inoccupés reste obstinément sous le seuil d'équilibre de 3 %. Les logements familiaux, comme les logements bon marché, sont particulièrement rares.²

De plus, les quelque **22 300 ménages montréalais qui sont inscrits sur la liste d'attente de l'Office municipal d'habitation pour un HLM**³ doivent attendre en moyenne 4 ans pour y accéder.⁴

Enfin, au moins **51 500 logements locatifs de la métropole nécessitent des réparations majeures**.⁵

Dans ce contexte, les locataires de Montréal seraient en droit d'espérer de leur Ville qu'elle ne laisse passer aucune occasion de résoudre ces problèmes de logement, au moins en partie. Et pourtant...

Des effets spéculatifs « contaminants »

On aura bien compris que la Ville compte sur la mise en valeur des terrains constitués par l'emprise actuelle de l'autoroute Bonaventure pour financer l'opération de transformation de l'autoroute en boulevard urbain. On aura bien compris c'est également pour cette raison qu'elle y prévoit la construction de plusieurs gratte-ciel résidentiels dits « de prestige » totalisant 800 unités d'habitation, en plus de tours à bureaux et d'espaces commerciaux. On aura aussi bien compris qu'elle espère stimuler ainsi le développement dans les quartiers voisins (visant la construction de 1200 logements de plus), toujours sur le même modèle, en hauteur, sans égard au bâti actuel.

Le FRAPRU est d'avis que cette façon de « valoriser » les terrains du secteur participe directement à une explosion du prix du foncier, voire à une spéculation immobilière : les terrains prennent de la valeur parce qu'on pourra y construire en hauteur et il faudra construire en hauteur pour rentabiliser l'achat des terrains... Cette stratégie inflationniste induira une augmentation des coûts de construction et conséquemment des prix des loyers des logements. Ceux-ci seront de moins en moins abordables et ne pourront répondre aux besoins des familles montréalaises.

Pire, cette approche a d'ores et déjà des effets « contaminants » sur la valeur des terrains du Faubourg des Récollets et de Griffintown, rendant extrêmement difficile, voire impossible, le développement de logements familiaux et plus largement de logements coopératifs et sans but lucratif. Les effets de cette approche en hauteur, modelée sur le centre-ville, se font ressentir jusque dans Pointe Saint-Charles et Saint-Henri; les locataires y sont préoccupés non seulement par la hausse de leurs loyers, mais aussi par leur avenir dans leur milieu.

² SCHL; Rapports sur le marché locatif — RMR de Montréal; automnes 2000 à 2009.

³ OMHM; 3 décembre 2009.

⁴ L'habitation en bref; Société d'habitation du Québec (SHQ); 2009.

⁵ Statistique Canada — Recensement 2006.

Pourtant, cette surenchère du foncier n'est pas inéluctable. On pourrait la contrer **en réservant une bonne proportion des terrains pour y développer 39 % de logements sociaux (soit dans la même proportion qu'il y a de ménages locataires de Montréal consacrant plus de 30 % de leur revenu pour se loger)** et en limitant la hauteur des nouveaux immeubles à la même que celles des bâtisses actuelles des quartiers riverains, à l'est et à l'ouest.

Sûrement pas pour les familles...

Depuis quelques années déjà, la mairie de Montréal se désole de l'exode des familles vers les banlieues. Il y a de quoi; une ville sans enfants, c'est triste à mourir. Mais ce n'est guère surprenant qu'elles choisissent de partir quand on sait que le taux d'occupation des logements de 3 chambres à coucher est toujours en bas en bas de 2 % et que le marché ne construit à peu près que des petits logements dans des grands ensembles, principalement pour les personnes âgées fortunées.⁶

Là encore, on aurait pu espérer que la Ville profite de l'occasion pour développer un projet attrayant pour ces familles. Et pourtant...

L'environnement proposé dans le « Quartier Bonaventure » est à l'opposé de ce qu'elles recherchent. Avec des immeubles résidentiels de 7, 8, voire 20 et 30 étages, on pense plutôt aux développements récents dans l'Ouest canadien qui, s'ils ont fait la fortune des investisseurs et des spéculateurs, ont chassé nombre de ménages à faible et à modeste revenus des centres-villes. Pour d'autres, ces tours rappelleront les HLM européens d'après guerre, tant décriés, que les villes s'évertuent aujourd'hui à remplacer par des maisons de plus petites tailles, avec des espaces publics à dimension humaine.

Est-il nécessaire de rappeler qu'il existe une alternative entre le modèle de développement énergivore des banlieues, avec ses chapelets de bungalows, d'autoroutes et de centres d'achats, et celui, en hauteur, du centre-ville? Un modèle de développement qui, jusqu'à présent, a distingué Montréal de Toronto, Boston ou New York, avec ses « plex », ses escaliers en colimaçons et ses rues bordées d'arbres. Un type d'aménagement qui serait tout à fait en continuité avec la trame actuelle du Faubourg aux Récollets et de Griffintown.

Chose certaine, pas besoin d'être devin pour prévoir qu'on n'attirera pas de familles dans ce secteur en faisant débouler le centre-ville jusqu'aux rives du Saint-Laurent.

Une stratégie d'inclusion appliquée quand ça tente...

En 2007, lorsqu'elle a dressé son premier bilan de la mise en œuvre de sa Stratégie d'inclusion de logements abordables, la Ville s'est enorgueillie d'avoir contribué à la réalisation d'au moins 15 % de logements sociaux et 15 % de logements dits abordables sur l'ensemble des grands développements

⁶ SCHL; Rapport sur le marché locatif — RMR de Montréal; décembre 2009.

résidentiels.⁷ Pour y parvenir, elle a déployé tous les efforts pour convaincre les développeurs privés, au nom de la mixité sociale. On aurait pu s'attendre à ce qu'elle en fasse pareillement dans le cadre du projet « Bonaventure », d'autant qu'elle en sera le maître d'œuvre. Et pourtant...

La Ville prévoit n'imposer sa Stratégie d'inclusion qu'aux seuls développeurs des terrains municipaux, c'est-à-dire sur les terrains qui constituent l'emprise actuelle de l'autoroute. Ainsi, à peine 120 des 2000 logements planifiés dans le secteur seront des logements coopératifs et sans but lucratif destinés à des ménages à faible et à modeste revenus, et de ceux-là, seulement 60 ménages ayant un besoin impérieux d'une aide financière au logement bénéficieront d'une subvention de supplément au loyer... Comment admettre qu'on vise si peu, dans un contexte de rareté de logements et de croissance des besoins, particulièrement sur les sites publics payés à même les taxes des contribuables?

L'usage que la Ville fera de ses terrains dans le projet Bonaventure est de ce point de vue un véritable gaspillage de ressources et de fonds publics.

Réparer les erreurs du passé ou les reproduire?

La disparition de l'autoroute Bonaventure aurait pu être l'occasion de réparer les erreurs du passé. Bonaventure, Ville-Marie et l'échangeur Turcot ont tous été bâtis en rasant des grands pans de vieux quartiers où vivaient les descendants de ceux qui avaient construit le pont Victoria, de ceux et de celles qui avaient trimé dans les usines du premier parc industriel canadien, le Canal Lachine. Ces infrastructures ont laissé des blessures dont le Sud-Ouest n'est pas encore remis, sans compter que sa population subit, soir et matin, le déferlement de milliers de véhicules en provenance des banlieues sud et ouest.

Il serait juste que la démolition de Bonaventure et son remplacement par un boulevard urbain participe à améliorer leurs conditions de vie et de logement et non le contraire.

Une vision morcelée

Au final, ce projet comporte de nombreuses incongruités, voire des aberrations urbanistiques. Il manque aussi terriblement d'ambition puisqu'il passe à côté d'une occasion rare de corriger la situation de ménages montréalais mal-logés et de répondre aux besoins des familles. On doit également s'interroger sur l'approche de consultation « par petits bouts » que la Ville adopte trop fréquemment.

En ne permettant pas à la population de se positionner d'entrée de jeu sur l'ensemble du projet et ses 3 phases de réalisation, sur les choix stratégiques à faire en matière de transport, d'aménagement urbain et d'usage des terrains publics et privés, on ne lui permet pas d'imaginer un développement durable pour ce secteur névralgique de Montréal, qu'on veut pour nos enfants et leurs familles. En fait, on condamne la population à réécrire le plan directeur d'aménagement à la petite semaine.

⁷ Ville de Montréal; La Stratégie d'inclusion de logements abordables dans les nouveaux projets résidentiels : avancement de sa mise en œuvre; septembre 2007.

NOS RECOMMANDATIONS

Le FRAPRU n'opte pas pour le statu quo. La réfection de Bonaventure offre une occasion à ne pas rater de réduire l'afflux de véhicules dans le Sud-Ouest et le centre-ville, d'y améliorer le cadre de vie des populations actuelles et de celles qui s'y installeront. Mais pour cela, il faut revoir le projet de fond en comble.

Le FRAPRU souhaite donc :

- **Que la Ville retourne d'abord à sa table à dessin pour élaborer un projet « durable » proposant un cadre de vie en phase avec les attentes des familles et non calqué sur le centre-ville, soit :**
 - **un projet beaucoup moins dense, avec des immeubles moins hauts, en harmonie avec le bâti existant des alentours, où l'on pourra mieux contrôler la valeur des terrains et les coûts de construction et qui propose entre autres un cadre de vie attrayant pour les familles désirant se rapprocher des services, à un prix vraiment abordable;**
 - **un projet participant à une réduction beaucoup plus importante du nombre de voitures entrant dans le nouveau quartier, dans le Sud-Ouest et dans le centre-ville, avec une amélioration plus structurante du transport en commun (exemple : ajout de nouvelles infrastructures pour les trains de banlieues; nouvelles infrastructures pour le réseau local de surface; nouvelles pistes cyclables; etc.).**
- **Qu'en matière de construction résidentielle, la Ville priorise les besoins pressants des ménages montréalais mal-logés et des requérants de HLM :**
 - **en réservant ses terrains au développement de nouveaux logements sociaux**
 - **et en imposant l'inclusion de logements sociaux sur les sites privés appelés à être re-développés, dans toutes les phases du projet et dans les secteurs avoisinants, cela à la hauteur des besoins des locataires montréalais.**