



**VIVRE EN VILLE**  
la voie des collectivités viables

Montréal, le 13 juin 2023

Office de consultation publique de Montréal  
1550, rue Metcalfe – Bureau 1414  
Montréal (Québec) H3A 1X6

**OBJET : Avis présenté dans le cadre de la consultation sur le Plan directeur de mise en valeur du secteur Bridge-Bonaventure**

Monsieur le Président de commission,

Mesdames les Commissaires,

C'est avec grand intérêt pour l'actuelle audience de l'Office de consultation publique de Montréal que Vivre en Ville vous transmet cet avis sur le Plan directeur de mise en valeur du secteur Bridge-Bonaventure.

Vivre en Ville est une organisation d'intérêt public qui contribue, partout au Québec, au développement de collectivités viables, œuvrant tant à l'échelle du bâtiment qu'à celles de la rue, du quartier et de l'agglomération. Par ses actions, Vivre en Ville stimule l'innovation et accompagne les décideurs, les professionnels et les citoyens dans le développement de milieux de vie de qualité, prospères et favorables au bien-être de chacun, dans la recherche de l'intérêt collectif et le respect de la capacité des écosystèmes.

Commenter un projet de cette ampleur est une tâche exigeante, puisqu'il porte sur l'aménagement d'un quartier complet dans un site particulièrement complexe. Nous n'étions pas en mesure, avec les moyens limités que nous pouvons consacrer à cette consultation, de présenter des propositions détaillées, parfaitement ajustées au milieu et appuyées sur une analyse exhaustive. Nous avons l'humilité de dire que nous ne pouvons remplacer les années de travail derrière cette proposition. Cet avis se limite donc à présenter des recommandations générales sur les orientations du plan directeur et les caractéristiques principales du milieu.

Toutefois, nous voulons insister sur l'importance primordiale que le réaménagement du secteur Bridge-Bonaventure en tant qu'occasion à ne pas manquer de contribuer à résoudre la triple crise à laquelle fait face le Québec et Montréal: crise de l'habitation, crise de la mobilité et crise climatique. Vivre en Ville tient, par cet avis, à signifier son appui à la vision générale de la Ville de Montréal pour ce projet et à soumettre quelques considérations sur des sujets prioritaires.

**UN QUARTIER EXEMPLAIRE POUR UN SECTEUR À HAUT POTENTIEL**

Le secteur Bridge-Bonaventure a tout le potentiel pour devenir un véritable écoquartier. Vivre en Ville invite à faire preuve d'ambition pour concevoir un milieu de vie exemplaire, conçu d'emblée pour être carboneutre et permettre une vie sans voiture, à proximité de la nature.

Cette ambition devra se refléter dans les détails de conception, mais aussi dans les choix structurants, à commencer par l'aménagement d'une station de REM et la poursuite de la requalification de l'autoroute Bonaventure.

Les 14 recommandations de Vivre en Ville sont regroupées en quatre thèmes dans les sections qui suivent: mobilité, accès à la nature, cadre bâti et habitation et enfin, équité et inclusion.



## I. MOBILITÉ: AVOIR L'OBSESSION DES CONNEXIONS

Le Plan directeur de mise en valeur du secteur Bridge-Bonaventure met, à juste titre, l'accent sur la forte emprise exercée sur le secteur par les infrastructures de transport qui le traversent. Il souligne également le déficit en matière de desserte de transport, autant pour ce qui est des liens avec les autres quartiers que de la circulation locale.

Vivre en Ville recommande de faire de l'amélioration des conditions de déplacement une véritable priorité dans le cadre du réaménagement du secteur, et soumet à cet effet cinq recommandations.

- **Recommandation 1: Réaliser la station de REM**

Faire du secteur Bridge-Bonaventure un quartier exemplaire, symbole de la transition écologique à laquelle aspire Montréal, exige des gestes forts et des investissements significatifs.

Alors que le REM traverse le secteur, il apparaîtrait invraisemblable de ne pas en profiter pour y intégrer une station. C'est la seule façon de relier le secteur Bridge-Bonaventure à l'ensemble de la région métropolitaine. Cette station mettra fin à l'enclavement du secteur.

La présence d'une station du REM à l'intérieur même du quartier est une condition indispensable pour mettre pleinement en valeur le site. Sans elle, le secteur pourra être une friche industrielle requalifiée, mais certainement pas la vitrine de la transition écologique qu'il a tout le potentiel de devenir.

Voir notamment *Retisser la ville* (2014).

- **Recommandation 2: Mettre en place une desserte de transport en commun locale**

Comme le reconnaît le plan directeur, Bridge-Bonaventure fait partie des quartiers dont on peut qualifier la desserte actuelle de transport en commun de famélique. Pour que la mobilité durable devienne un réflexe dans un secteur en requalification, assurer une bonne desserte de transport en commun est une nécessité.

- **Recommandation 3: Planifier un réseau perméable pour les déplacements actifs**

Le récent bilan du Plan métropolitain d'aménagement et de développement de la Communauté métropolitaine de Montréal a mis en lumière un fait navrant: dans une bonne partie des secteurs considérés comme des TOD, le transport en commun n'est pas accessible à pied. Le réaménagement du secteur Bridge-Bonaventure est l'occasion de renverser la tendance en créant un nouveau quartier qui sera exemplaire en matière de connectivité des aménagements piétons et cyclistes.

La connectivité du réseau est un critère crucial pour l'efficacité des déplacements à pied. Le secteur Bridge-Bonaventure hérite d'une trame très peu perméable, avec de longs îlots et de nombreuses barrières anthropiques. Il est essentiel de reconfigurer la trame de rues et de multiplier les passages, aussi bien pour les piétons que pour les cyclistes. Il ne devrait pas être nécessaire de consulter un planificateur d'itinéraires pour se déplacer à pied en évitant les embûches.

À titre de point de repère, la certification LEED-Quartiers exigeait déjà, en 2011, un minimum de 55 intersections par kilomètre carré, soit une intersection tous les 150 mètres en moyenne.

Voir notamment *Objectif écoquartiers* (2014) et *Collectivités en santé* (2022).



- **Recommandation 4: Détourner la circulation du pont Victoria vers Bonaventure**

Comme le prévoit le plan directeur, Vivre en Ville recommande de détourner la circulation provenant du pont Victoria pour s'attaquer à la circulation de transit et limiter les impacts du développement du secteur.

- **Recommandation 5: Poursuivre la transformation de Bonaventure d'autoroute en boulevard**

Le réaménagement du secteur Bridge-Bonaventure est l'occasion de poursuivre le travail entamé pour réduire les impacts de l'autoroute Bonaventure, une barrière à la fois physique et esthétique qui enclave le secteur.

## II. ACCÈS À LA NATURE: RETISSER LES LIENS AVEC LE FLEUVE

Le secteur Bridge-Bonaventure jouit d'une localisation exceptionnelle, à la fois au cœur de la métropole et défini par la présence du fleuve, et cet atout doit être pleinement mis en valeur. Plusieurs sous-secteurs manquent, en revanche, cruellement de verdure, ce à quoi il importe de remédier.

- **Recommandation 6: Dégager les berges pour redonner partout l'accès au fleuve**

La requalification de l'autoroute Bonaventure en boulevard est indispensable pour rendre le fleuve accessible.

La mise en valeur du site et de ses éléments patrimoniaux se marie bien, comme le propose le plan directeur, avec l'intention de retrouver l'accès au fleuve en aménageant un parc linéaire. Vivre en Ville recommande de renforcer encore cette orientation et de faire de Bridge-Bonaventure un lieu privilégié pour l'accès public au fleuve, au bénéfice du quartier mais aussi de toute la région.

- **Recommandation 7: Planifier le développement de la canopée**

L'intention affichée par le plan directeur de limiter les espaces de stationnement au minimum est une opportunité pour mieux utiliser l'espace. Or, c'est souvent pour verdier que l'espace manque. Porteurs d'énormes avantages économiques et sociaux, les arbres ont de multiples effets positifs sur la santé physique et mentale, et leur effet climatiseur deviendra de plus en plus précieux avec l'effet du réchauffement climatique.

Vivre en Ville recommande de planifier la couverture végétale en même temps que la construction des rues et des bâtiments, en considérant l'arbre comme une infrastructure urbaine à part entière.

Voir notamment *Collectivités en santé* (2022) et *Verdir les quartiers* (2014).

## III. CADRE BÂTI ET HABITATION: VERS UN MILIEU DE VIE EXEMPLAIRE

Il apparaît évident que l'intérêt sera fort pour résider dans le nouveau secteur Bridge-Bonaventure et bénéficier à la fois d'un site emblématique et d'un excellent accès aux pôles d'emploi, de loisir et de culture métropolitains. Le réaménagement du secteur est donc l'occasion de créer non seulement un milieu de vie agréable, mais aussi une vitrine exemplaire pour donner le goût de la proximité et de l'urbanité. Vivre en Ville formule à cet effet cinq recommandations.



- **Recommandation 8: Construire des milliers de nouvelles habitations**

Vivre en Ville appuie l'intention du plan directeur de mettre à profit le réaménagement du secteur Bridge-Bonaventure pour construire plusieurs milliers de nouvelles habitations. Comme plusieurs de nos prises de positions et publications récentes l'ont souligné, accueillir davantage de ménages dans des milieux propices à la mobilité durable est la clé de la réduction de notre empreinte carbone, énergétique et environnementale.

Nous nous réjouissons d'ailleurs de constater que la construction d'un grand nombre d'habitations est une vision partagée par de nombreux acteurs, et notamment par la Ville et les promoteurs qui s'accordent sur cette orientation.

Voir notamment *Planifier pour le climat* (2019), *Croître sans s'étaler* (2016) et *Portes ouvertes* (2022).

- **Recommandation 9: Miser sur la compacité et pas seulement sur la hauteur**

C'est un piège de penser qu'une tour sera plus acceptable si elle est entourée d'espaces verts. Au contraire, il faut miser sur la compacité, même en présence de hauteur. L'échelle humaine du site sera mieux assurée par une diversité de gabarits que par de grands espaces ouverts, même s'ils sont verdés.

Pour éviter qu'une grande hauteur dégrade les conditions de vie autour, comme souhaité dans le plan directeur, Vivre en Ville recommande de miser sur la compacité en évitant les trop grands espaces ouverts, y compris aux abords d'éventuelles tours.

Voir notamment *Croître sans s'étaler* (2016) et *Réussir l'habitat dense* (2017).

- **Recommandation 10: Privilégier l'habitation pour limiter le transit automobile**

Le secteur Bridge-Bonaventure, avec sa localisation relativement centrale, pourrait être attirant pour l'installation d'emplois. Il est malheureusement très accessible par le réseau autoroutier régional et assez enclavé pour les transports collectifs et actifs. La répartition de trop nombreux emplois dans l'ensemble du secteur pourrait vite accentuer la circulation de transit.

Pour préserver la quiétude pour les résidentes et résidents, il est préférable de prioriser le développement résidentiel et d'éviter que le secteur devienne un pôle d'emploi majeur.

- **Recommandation 11: Prévoir immédiatement les services publics nécessaires**

Les milliers d'habitations à construire dans le secteur Bridge-Bonaventure auront besoin de services publics: c'est la population d'une petite ville qui va s'installer dans le secteur dans les années à venir. Cela implique l'implantation d'écoles et de services de garde, de services de santé, d'équipements culturels, sportifs et de loisirs, en plus des espaces verts déjà envisagés.

Dans l'optique de la ville des 15 minutes, ces services publics doivent être pensés et planifiés dès le départ, avec l'appui des ministères et organismes gouvernementaux concernés, le cas échéant.

Voir notamment *Bâtir au bon endroit* (2013).

- **Recommandation 12: Concentrer les emplois autour de la station de REM**

S'il y a un endroit où il faut concentrer l'installation d'emplois, ce sont les abords immédiats de la station REM. Les études réalisées par Vivre en Ville au Québec et par quantité de recherches



à l'international ont montré que le rayonnement des pôles d'emploi d'une certaine envergure est à l'échelle de la région, pas du quartier. À Montréal, une concentration d'emplois ne devrait pas pouvoir être planifiée à plus de 400 mètres d'une station de métro ou de REM.

Cette localisation des emplois assurera leur accessibilité en transport en commun et évitera de générer une circulation motorisée nuisible à la qualité de vie du secteur.

Voir notamment *Planifier pour le climat* (2019), *Le poids de l'éparpillement* (2017), *Bâtir au bon endroit* (2013) et *Localisation écoresponsable des bureaux* (2019).

#### IV. ÉQUITÉ ET INCLUSION: UNE MIXITÉ SOCIALE BIEN PLANIFIÉE

La crise de l'habitation a mis en lumière la pénurie d'habitation, mais aussi le déficit d'investissement dans le logement social, qui rend la crise encore pire pour les ménages moins favorisés économiquement. La requalification du secteur Bridge-Bonaventure est l'occasion de renverser la tendance en réservant de l'espace pour construire du logement social.

Voir notamment *Portes ouvertes* (2022).

- **Recommandation 13: Prioriser le logement social**

Le secteur Bridge-Bonaventure sera un milieu hautement planifié. Plusieurs vastes terrains y appartiennent à des organisations parapubliques. Il doit être exemplaire. C'est une opportunité d'atteindre beaucoup plus que le 20% minimum de logement social visé par le Règlement pour une métropole mixte.

Vivre en Ville recommande de viser une cible entre 35% et 50% de logement social.

- **Recommandation 14: Répartir le logement social partout sur le territoire**

La concentration de populations défavorisées dans certains secteurs peut avoir pour conséquence négative que ces secteurs soient négligés et qu'on y fasse moins d'investissements publics. Pour éviter la formation d'enclaves défavorisées, il est important de s'assurer de planifier la mixité sociale finement.

#### UNE VISION PORTEUSE ISSUE D'UN TRAVAIL COLLABORATIF INSPIRANT

Nous tenons, dans ce court avis, à saluer le travail réalisé pour réfléchir au devenir du secteur Bridge-Bonaventure, qui a mobilisé de nombreuses organisations et services au fil des ans.

Vivre en Ville remercie l'Office de consultation publique de Montréal de recevoir ses recommandations et offre à la Ville son appui pour contribuer aux prochaines étapes de travail sur le projet de réaménagement du secteur.

Veillez agréer, Monsieur le Président, Mesdames les Commissaires, mes salutations les plus cordiales.

Le directeur général,

Christian Savard



## POUR ALLER PLUS LOIN

Vivre en Ville recherche et analyse, au Québec et ailleurs, les politiques publiques susceptibles de favoriser le développement de collectivités viables, prospères et résilientes. Nos publications présentent des mesures concrètes en vue de relever le défi climatique, de répondre aux besoins des citoyennes et citoyens et d'améliorer leur qualité de vie ([www.vivreenville.org/memoires](http://www.vivreenville.org/memoires)). En voici quelques exemples choisis pour leurs liens avec les sujets abordés dans le Plan directeur de mise en valeur du secteur Bridge-Bonaventure:

- *Collectivités en santé: guider les municipalités dans l'aménagement de milieux de vie favorables à la santé, au bien-être et à la qualité de vie.* 64 p. Coll. Vers des collectivités viables (2022).
- *Portes ouvertes: pour une sortie de crise durable en habitation.* 64 p. Coll. L'Index (2022).
- *Municipalités amies du climat: outils pour réduire les émissions de gaz à effet de serre par l'aménagement du territoire et l'urbanisme.* 28 p. Coll. Passer à l'action (2021).
- *Pour une métropole mixte – Un règlement nécessaire pour répondre aux besoins en habitation,* Avis remis à la la Ville de Montréal dans le cadre de la Commission sur le Règlement Montréal métropole mixte (2019).
- *Localisation écoresponsable des bureaux: choisir un emplacement à haute valeur ajoutée qui réduit votre empreinte écologique.* 36 p. Coll. Passer à l'action (2019).
- *Planifier pour le climat: intégrer la réduction des émissions de gaz à effet de serre des transports à la planification en aménagement et en urbanisme.* 64 p. (Coll. Vers des collectivités viables) (2019).
- *Réussir l'habitat dense: dix clés pour des habitations compactes, attrayantes et performantes,* 132 p. (coll. Outiller le Québec, n°9) (2017).
- *Le poids de l'éparpillement: comment la localisation des entreprises et des institutions détériore le bilan carbone.* Coll. «L'Index», 32 p. (2017).
- *Croître sans s'étaler: où et comment reconstruire la ville sur elle-même.* 123 p. Coll. Outiller le Québec (2016).
- *Verdir les quartiers, une école à la fois: le verdissement des cours d'école pour une nature de proximité.* 112 p. Coll. Outiller le Québec (2014).
- *Objectif écoquartiers: principes et balises pour guider les décideurs et les promoteurs.* 64 p. (coll. Vers des collectivités viables) (2014).
- *Retisser la ville: [ré]articuler urbanisation, densification et transport en commun,* 2e éd, 108 p. (Coll. Outiller le Québec) (2014).
- *Bâtir au bon endroit: la localisation des activités et des équipements au service des collectivités viables.* 107 p. (coll. Outiller le Québec) (2013).

## RENSEIGNEMENTS

Samuel Pagé-Plouffe

Directeur – Affaires publiques et gouvernementales

[samuel.page-plouffe@vivreenville.org](mailto:samuel.page-plouffe@vivreenville.org) – 514-714-6762