

**Mémoire de la table de concertation Action-Gardien de Pointe-Saint-Charles,
déposé à l'Office de consultation publique de Montréal - OCPM**

Audiences sur la Stratégie centre-ville



Montréal, 3 novembre 2016

Table des matières

1.	PRÉSENTATION D'ACTION-GARDIEN	3
	Le quartier en un coup d'œil	4
	Perspectives d'interventions	5
2.	POINTE-SAINT-CHARLES, UN QUARTIER DISTINCT DU CENTRE-VILLE	6
3.	MILIEU DE VIE INCLUSIFS ET COMPLETS	7
	Habitation	7
	Commerces et services de proximité.....	10
4.	BRIDGE-BONAVENTURE : VISION GLOBALE ET PLANIFICATION EN AMONT	11
	Perspectives locales.....	11
	Un peu d'histoire... ..	12
	Quelle vision a la ville pour l'avenir de Bridge-Bonaventure ?	12
	Terrains publics, bénéfices publics.	13
5.	TRANSPORT	15
	Infrastructures de transport.	15
	Réduction des nuisances locales	17
	Enjeux spécifiques du Réseau électrique métropolitain	18
	Transport actif et en commun entre le centre-ville et Pointe-Saint-Charles.....	19
6.	UN ACCÈS AU FLEUVE POUR LES CITOYENS DE POINTE-SAINT-CHARLES.....	22
7.	EMPLOI ET DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE ET SOCIAL	23
	Les zones d'emploi à consolider	23
	Soutien au développement communautaire et à l'économie sociale	26

1. PRÉSENTATION D'ACTION-GARDIEN

La Table de concertation communautaire Action-Gardien est le regroupement des organismes communautaires du quartier Pointe-Saint-Charles, qui œuvre dans une perspective de lutte à la pauvreté, de changement et de justice sociale.

Créée en 1981, Action-Gardien est un outil que se sont donné les groupes pour répondre à leur besoin de s'informer, de partager leur expérience, d'agir conjointement et solidairement sur les dossiers cruciaux qui influencent les conditions et la qualité de vie de la population. Par le partage d'informations et les consultations, Action-Gardien vise la réflexion, la mobilisation et une meilleure concertation de l'action dans le quartier. Les organismes communautaires du quartier regroupés par la Table sont des lieux où les citoyen.ne.s peuvent collectivement exercer un pouvoir et une action sur des enjeux déterminants pour eux : santé, logement, justice et défense des droits, alimentation, patrimoine historique, conditions de vie (jeunes, familles, femmes, aînés, immigrants et nouveaux arrivants, etc.).

Action-Gardien regroupe aujourd'hui 24 groupes membres, et travaille en partenariat avec l'ensemble des acteurs du quartier. Voici les organismes membres :

Membres actifs :

Action-Santé
Carrefour d'éducation populaire
Centre africain de développement et d'entraide
Centre des aînés de Pointe-Saint-Charles
Clinique communautaire de Pointe Saint-Charles
Club populaire des consommateurs
Conseil des aîné-e-s
CPE Les enfants de l'avenir
Comité des sans emploi
Familles en action
Madame prend congé
Maison des jeunes AdoZone
Partageons l'espoir
Prévention Sud-Ouest
Regroupement information logement
St.Columba House
Services juridiques communautaires
Société d'histoire de Pointe-Saint-Charles
TRAC, Travail de rue-Action communautaire
Welfare Rights Committee
YMCA Pointe-Saint Charles /Éco-quartier

Membres observateurs

Ancre des jeunes (membre observateur)
Centre social autogéré (membre observateur)
Regroupement économique et social du Sud-Ouest (RÉSO) (membre observateur)

Le quartier en un coup d'œil

Localisé au sud du canal Lachine et à proximité du fleuve St-Laurent, enclavé de part et d'autre par des infrastructures de transport, Pointe-Saint-Charles (affectueusement nommée « la Pointe ») a un air de petit village urbain situé à proximité du centre-ville, composé de de 15 000 personnes.

Berceau de l'industrialisation canadienne, Pointe-Saint-Charles a longtemps été le lieu d'une intense activité économique avant de décliner graduellement avec la fermeture du Canal de Lachine et de ses nombreuses usines. Encore aujourd'hui, le quartier porte le tribut de ces années difficiles. La pauvreté est encore extrêmement présente et une part importante de la population n'a pas les moyens de couvrir ses besoins essentiels ni d'exercer ses droits fondamentaux. Selon le Recensement de 2011, 37 % de la population de Pointe-Saint-Charles vit sous le seuil de pauvreté et 50 % de la population touche moins de 20 000 \$ après année. La population évolue au rythme intense de la transformation du cadre bâti. Entre 2005 et 2010, la proportion de population qui gagne plus de 40 000 \$ a augmenté de 80 %.

Pointe-Saint-Charles est aussi reconnu pour une vigoureuse tradition d'entraide et de solidarité ainsi que pour son milieu communautaire bouillonnant, riche de l'héritage de premiers comités citoyens et organismes qui ont milité depuis les années 60 pour le droit à la santé, au logement, à l'éducation, à la justice.

De par sa localisation stratégique et son riche patrimoine témoignant de son passé industriel, le quartier est de plus en plus convoité et subit la pression du centre-ville que l'on cherche à étendre. De plus, comme le quartier possède de grands terrains et des bâtiments sous-utilisés ou inoccupés, la spéculation y est très forte. Conséquemment, la communauté est confrontée à un défi majeur: le maintien des résidents dans leur quartier et l'amélioration de leurs conditions de vie. Assurer la cohésion sociale ainsi que l'intégration des nouvelles populations tout en contrant l'exclusion des personnes les plus fragilisées est un défi de taille dans les années à venir.

Perspectives d'interventions

Le contexte de transformation rapide auquel fait face la Pointe a forcé les groupes et les citoyens à réfléchir à l'avenir qu'ils entendent donner à leur quartier et à prendre position sur le type de développement qu'ils y souhaitent. Les groupes réunis autour de la Table de concertation communautaire Action-Gardien militent pour un développement du quartier qui répond aux besoins, aux intérêts et aux aspirations des résidentes et des résidents, qui respecte et valorise une identité distincte du centre-ville avec son patrimoine, sa culture et ses valeurs. Plutôt que d'exclure la population la plus fragilisée, la revitalisation doit non seulement permettre aux résidents de rester dans leur quartier, mais également améliorer leurs conditions et leur qualité de vie par la création d'un milieu de vie complet et accessible. Convaincus que les citoyens-ne-s doivent être au cœur des décisions qui les concernent et ont un impact sur leur vie, les membres d'Action-Gardien affirment la nécessité et la légitimité que la population intervienne sur les enjeux d'aménagement urbain.

C'est dans ces perspectives que, depuis des années, les membres d'Action-Gardien et les résidents se mobilisent sur les enjeux de développement et d'aménagement du quartier. Parmi les éléments marquants :

- **l'Opération populaire d'aménagement.** Une centaine de citoyen-ne-s accompagnés de personnes ressources ont élaboré en 2004 des propositions sur des enjeux de proximité : parcs, espaces verts, transport, équipements collectifs, etc. Depuis, un comité de citoyens et d'intervenants communautaires œuvre à la concrétisation de ces propositions, en maintenant actif un processus de travail avec l'Arrondissement et des allers-retours avec les citoyens.
- **le développement de balises et critères pour le développement des abords du canal de Lachine,** dans la perspective de consolider l'emploi et les accès publics aux berges et dénoncer la résidentialisation des berges.
- **les consultations et mobilisations sur des grands projets immobiliers** pour dénoncer un type de développement exclusif et obtenir des contributions pour la communauté, dont le projet de l'immense édifice du Nordelec.
- **la mobilisation contre le projet de déménagement du Casino de Loto-Québec** et du Cirque du Soleil, associé au Centre de Foire international.
- **la démarche de réappropriation citoyenne du développement des anciens terrains du CN** par la réalisation d'un plan d'aménagement puis des mobilisations d'une décennie pour obtenir des retombées: 25 % de logements sociaux, cession du Bâtiment 7 la communauté, sauvegarde d'un parc, obtention d'une voie dédiée de camionnage, etc.
- **l'amorçe d'une mobilisation des citoyens et acteurs locaux pour définir une vision collective pour la zone industrielle Bridge-Wellington.**

Nos préoccupations débordent du quartier, et nous sommes intervenus à maintes reprises dans l'espace public ou lors de consultations sur des projets en périphérie du quartier : le projet de Griffintown, le Tri postal, le quartier Bonaventure, le tout en interpellant les pouvoirs publics sur

leurs responsabilités de garantir un développement en faveur du bien commun et d'encadrer le développement selon une vision d'ensemble.

À travers ce mémoire, nous n'avons pas l'ambition de répondre à l'ensemble des enjeux et propositions inclus dans la Stratégie Centre-ville. Nous voulons plutôt apporter un éclairage local à partir de la lorgnette de la communauté de Pointe-Saint-Charles ainsi que présenter nos recommandations concernant divers éléments :

- les liens entre le quartier habité de Pointe-Saint-Charles et le centre-ville de Montréal.
- l'avenir d'une portion de territoire de notre quartier comprise dans la Stratégie centre-ville : la zone industrielle qui ceinture toute la partie est et sud de Pointe-Saint-Charles.
- des orientations incluses dans la Stratégie sur lesquelles nous souhaitons réagir, au-delà de la zone du territoire que concerne notre quartier, notamment sur les milieux de vie complets et inclusifs.

2. POINTE-SAINT-CHARLES, UN QUARTIER DISTINCT DU CENTRE-VILLE

De prime abord, nous questionnons la délimitation du territoire couvert par la Stratégie centre-ville qui englobe, en plus du centre-ville proprement dit, des secteurs adjacents aux réalités extrêmement variées telles que la zone industrielle de Pointe-Saint-Charles ou encore Milton Parc, les Grands-Jardins ou la Montagne. L'argumentaire de la Stratégie pour un aussi grand territoire est basé sur le fait que tous ces secteurs offrent des potentiels de développement ou d'intensification de leurs activités.

Plus spécifiquement, la zone identifiée par la Stratégie centre-ville comprend une partie de la zone industrielle de Pointe-Saint-Charles, incluant :

- Le **secteur Bridge-Wellington**, triangle compris entre la rue Wellington au nord, les voies ferrées du Canadien National à l'ouest et l'autoroute Bonaventure à l'est.
- Le **triangle Saint-Patrick** compris entre les rues Saint-Patrick, Wellington et Montmorency.

Nous convenons pleinement que le déploiement du centre de ville de Montréal doit se réfléchir selon une perspective élargie à tous ses quartiers limitrophes, dont Pointe-Saint-Charles. Il serait par exemple impossible de réfléchir l'avenir du secteur Bridge-Wellington sans reconnaître sa dimension métropolitaine, ses liens avec le Vieux-Port de Montréal ou avec le centre-ville. Mais nous sommes pour autant en désaccord total avec la proposition de la Stratégie d'inclure toute la zone industrielle du quartier dans la délimitation et dans la définition même du centre-ville.

*Nous recommandons à la ville de Montréal de **distinguer clairement deux échelles de délimitation du territoire** :*

- 1) **le territoire du centre-ville**, que nous délimiterions par le centre des affaires, le Vieux-Port, le Village, le quartier latin. Une délimitation plus fine serait à réfléchir avec les acteurs concernés.
- 2) **les territoires adjacents au centre-ville** nécessaires à inclure dans la zone élargie d'étude de la Stratégie centre-ville, sans qu'ils soient pour autant annexés à la définition même du centre-ville. Différents critères doivent être pris en compte pour délimiter cette zone élargie d'étude du déploiement du centre-ville afin d'en assurer la cohérence, par exemple des infrastructures de transports, l'accès au fleuve, des ensembles institutionnels, le transport actif, etc.

*Nous recommandons à la ville d'étendre le territoire de la zone d'étude élargie pour **Pointe-Saint-Charles** en y incluant le secteur du **Parc d'entreprises de la Pointe-Saint-Charles (PEPSC)**, qui longe le fleuve et l'autoroute Bonaventure et est bordé au nord par les voies ferrées du Canadien National.*

Il nous semble incohérent que ce secteur du PEPSC ne fasse pas partie de la zone couverte par la Stratégie centre-ville. Toute l'analyse urbaine du territoire nous y invite : les infrastructures lourdes de transport et le transit entre la banlieue et le centre-ville, la vocation d'emploi, l'accès au fleuve, la requalification des terrains vacants, les fractures avec le quartier habité, etc.

Ainsi, dans notre mémoire, nous parlerons plutôt **du secteur Bridge-Bonaventure**, qui inclue à la fois le triangle Wellington, le secteur Bridge-Wellington et le PEPSC. Nous aborderons l'intégralité de cette zone, couvrant un territoire de près de 3 km² et s'étendant du pont Champlain au Bassin Peel, aux portes du Vieux-Port de Montréal. Même si ces secteurs possèdent des dynamiques territoriales distinctes, il importe de les réfléchir selon une vision d'ensemble cohérente.

3. MILIEU DE VIE INCLUSIFS ET COMPLETS

Les opinions et recommandations que nous émettons dans ce chapitre, en lien avec l'orientation stratégique 1 – *Milieus de vie complets et inclusifs*, dépassent le territoire délimité par la Stratégie centre-ville. Ils s'appliquent à l'ensemble des quartiers résidentiels à proximité du centre-ville.

Habitation

La Stratégie centre-ville annonce son intention de répondre aux besoins des familles en termes de logements et de services. Nous ne pouvons que souscrire à cette ambition. Cependant, les seules mesures citées en matière d'habitation sont une application plus rigoureuse de la stratégie d'inclusion ainsi que l'intégration de projets résidentiels pour familles et de logements communautaires dans la reconversion de certains ensembles institutionnels et immeubles publics excédentaires (hôpitaux, site de Radio-Canada).

Ces cibles sont extrêmement faibles au regard des besoins...

Dans le Sud-Ouest de Montréal, depuis le plan de revitalisation du canal de Lachine lancé par les pouvoirs publics dans les années 2000, les mégaprojets immobiliers se multiplient dans une logique d'extension du Centre-Ville, sans égards pour les besoins locaux ni les impacts sur les quartiers historiques de Pointe-Saint-Charles, Saint-Henri, Petite-Bourgogne. Ils incluent, parfois, un maigre 15 % de logement communautaire, exceptionnellement 20 ou 25 %, alors même que la majorité des ménages locataires montréalais n'a pas les moyens de se payer le plus petit des condos. Aux abords du canal de Lachine, des projets luxueux tels le Myst, le Nordelec et Walter sur Atwater se sont développés selon l'agenda des promoteurs. De l'autre côté du canal, les grues annoncent des milliers de condos.

Pendant que la périphérie de nos quartiers se développe à grand renfort de projets de condos, le cœur des quartiers habités se transforme radicalement : les valeurs immobilières flambent, les plex se transforment en unifamiliales, les logements locatifs en condos, les loyers privés se font rares et chers... Voici quelques chiffres marquants

- 33 % des ménages de Pointe-Saint-Charles consacrent plus de 30 % de leur revenu pour se loger.
- Entre 2007 et 2011, le sud du quartier a enregistré une augmentation moyenne des valeurs foncières de 40 %
- Les loyers privés entre 2006 et 2011 ont augmenté de 15 %

L'embourgeoisement est de plus en plus visible, et l'enjeu du maintien dans les lieux des ménages plus appauvris est majeur. Le logement communautaire est souvent la seule option pour les familles avec enfants et les ménages à petit et faible revenu pour rester ou arriver dans leur quartier. Même les logements à but non lucratif ne sont pas à l'abri des hausses de taxes ou de loyers.

Dans nos quartiers centraux de Montréal, la construction de nouveaux logements communautaires est ralentie par la rareté des terrains, les coûts de construction et la diminution des unités financées. Au niveau provincial, c'est le programme AccèsLogis qui est menacé par le gouvernement actuel.

Sans planification d'ensemble ni protection de terrains de la spéculation, les projets de logement communautaire, de CPE, d'infrastructure communautaire, deviennent quasiment impossibles à réaliser. La création de réserves foncières doit être une priorité absolue pour la ville de Montréal, pour du logement social en dehors des projets privés, pour des services ou infrastructures, telles que des parcs, des écoles, des locaux communautaires.

Plus fondamentalement, c'est le mode de fiscalité municipale axé sur les taxes foncières qu'il faut remettre en question. Les arrondissements misent sur les permis de construction et le développement immobilier pour augmenter leurs revenus et financer leurs services, tandis que le financement de la ville repose sur les impôts fonciers. Pourtant, d'autres options existent et devraient être explorés. Sans prétendre détenir les solutions, il est intéressant de savoir que d'autres modes de perceptions fiscales plus progressistes existent ailleurs dans le monde, incluant l'impôt municipal.

La situation actuelle induit une logique de développement axé sur le développement résidentiel, dans lequel les outils d'urbanisme servent les intérêts des promoteurs immobiliers. Le développement de Griffintown avec le projet Devimco en 2007 est aujourd'hui considéré comme le triste exemple d'un urbanisme au service d'intérêts privés. Les pouvoirs publics ont par la suite tenté de limiter les dégâts avec un PPU, mais les dommages étaient déjà énormes. Aujourd'hui, on est loin de ce cas extrême, mais même dans les exercices actuels de planification, PPU, PDUSE ou autre, les promoteurs immobiliers orientent grandement la planification. Et même sur les terrains publics de l'ancien tri postal à la Petite-Bourgogne, qui appartenaient à la Société immobilière du Canada, l'objectif de rentabilité a primé sur les intérêts collectifs. Certes, on y retrouve 20 % de logements coopératifs. Mais il est pour nous inconcevable de s'en tenir à appliquer la stratégie d'inclusion de logement communautaire sur un terrain public comme s'il s'agissait de terrains privés. Quant aux projets communautaires, ils n'ont pu voir le jour car les terrains étaient vendus au prix du marché.

Nous recommandons à la Ville de Montréal une stratégie musclée incluant :

La constitution d'une réserve de terrains et de bâtiments dans les différents quartiers montréalais pour des coopératives d'habitation et des OSBL (et/ou autres projets collectifs), afin que leur construction cesse de dépendre des grands projets de condominiums et du marché spéculatif.

L'utilisation des terrains et bâtiments publics municipaux pour des projets 100 % publics et communautaires, qu'il s'agisse d'habitation collective, de projets communautaires (locaux communautaires, économie sociale et alternative, etc.), d'équipements collectifs. Ces terrains doivent être conservés publics, ou cédés à des OBNL. Tout terrain ou bâtiment public doit être développé en fonction des intérêts collectifs, et non pas vendu au prix du marché.

Une stratégie conjointe avec les autres paliers gouvernementaux et un leadership de Montréal pour l'utilisation des sites publics à des fins collectives

Le renforcement de la stratégie d'inclusion dans les projets privés. Elle devrait être obligatoire, devenir une politique. La proportion devrait être de 40% de logements sociaux, et non pas de 15 %, dans tout projet privé de 50 unités et plus (ou par cumul de plusieurs projets pour atteindre 50 unités). Par ailleurs, une contribution au quartier doit être exigée à tout promoteur privé, partir de 10 unités construites.

La conservation d'un zonage emploi qui limite le plein-droit aux promoteurs, afin de préserver un pouvoir de négociation sur chaque projet ; le tout accompagné d'une vision claire de développement qui délimite clairement les espaces voués à des usages résidentiels, des services, d'emploi, etc.

La protection des logements locatifs. La ville doit se donner des moyens réglementaires plus stricts afin d'arrêter la perte de logement locatif, notamment en forçant le respect du règlement contre la conversion en condos et en contrôlant les propriétaires qui usent de méthodes de contournement.

Une réflexion en profondeur sur le mode financement des municipalités

Commerces et services de proximité

La Stratégie centre-ville vise à améliorer l'offre de services de proximité répondant aux besoins des résidents et des travailleurs dans les différents milieux de vie. Si nous voulons raffermir la vitalité des artères commerciales du centre-ville de Montréal et des quartiers centraux, il faut de la part de Montréal une volonté politique d'encourager l'achat local, faciliter l'implantation des commerces de proximité, ne plus autoriser de méga-centres d'achats ou des mails commerciaux dans les complexes immobiliers.

Nous sommes particulièrement sensibles à cette question des services de proximité dans le quartier. Une large partie de Pointe-Saint-Charles est considérée comme un désert alimentaire et il est difficile d'y obtenir des produits frais à des prix qui soient accessibles pour une grande partie de la population. Pendant ce temps, des propriétaires laissent vacants leurs bâtiments et les façades barricadées déstructurent les artères commerciales alors même que les commerces et services de proximité font défaut. Le processus de gentrification commerciale en cours accentue la problématique de diversité et d'abordabilité des commerces, et menace la présence de locaux communautaires et de commerces à but non lucratif sur nos artères et dans notre quartier.

Recommandations :

Une stratégie municipale en collaboration avec les autres paliers du gouvernement favorisant l'achat local et l'implantation de commerces et services de base sur les rues commerciales.

Des mesures de soutien pour permettre la consolidation et l'implantation de commerces à but non lucratif sur les artères commerciales.

L'utilisation et le renforcement de la réglementation pour orienter le développement des rues commerciales, avec l'adoption de mesures anti-spéculatives et autres mesures permettant l'abordabilité des baux commerciaux : maintien du zonage commercial pour les rez-de-chaussée, zonage dédié pour attirer certains commerces et en freiner d'autres, mesures incitatives...

Des mesures coercitives pour punir la négligence et forcer les propriétaires privés à entretenir et utiliser leurs bâtiments barricadés qu'ils laissent à l'abandon sans locataires ; utiliser ces bâtiments à des fins collectives.

Des aménagements des espaces publics le long des artères commerciales et des équipements collectifs qui améliorent l'appropriation de tous, afin de contrer le sentiment de dépossession vécus par les populations marginalisées et appauvries

Soutenir le travail des organismes communautaires qui œuvrent pour favoriser l'appropriation des espaces publics.

4. BRIDGE-BONAVENTURE : VISION GLOBALE ET PLANIFICATION EN AMONT

La Stratégie propose, dans son chantier 2 – *Un centre-ville ouvert sur son fleuve*, une planification du réaménagement et du développement des secteurs riverains, propice à une intensification des activités, à la densification résidentielle et à l'accueil de projets à forte valeur ajoutée. Il est précisé que le site Bridge-Wellington, un « grand secteur à requalifier », fera l'objet d'un exercice de planification détaillée, conduisant à l'adoption d'un programme particulier d'urbanisme. Cette planification, nécessaire, dépasse largement l'enjeu de l'ouverture sur le fleuve.

Actuellement voué à l'emploi, le secteur Bridge-Bonaventure est l'un des derniers endroits sur l'île de Montréal avec un aussi grand potentiel de développement. Il est stratégiquement situé, à proximité du Centre-Ville et du vieux port, en bordure du fleuve Saint-Laurent et du bassin Peel, en face de Griffintown. *Vous trouverez, en annexe de ce document, un Dossier urbain qui présente plus en détail les principales caractéristiques de ce secteur, incluant histoire, emploi, transport, propriété, environnement, démarches de planification.*

Perspectives locales

La requalification de la zone industrielle de Pointe-Saint-Charles représente une occasion pour la communauté locale de répondre à de nombreux besoins et de rêver la poursuite de son quartier vers le fleuve. Cependant, plusieurs enjeux doivent être mis en lumière et pris en compte afin d'assurer un développement de ces sites témoins du passé industriel de la Pointe dans le respect des priorités locales et dans un souci d'accessibilité pour tous. Le rayonnement métropolitain de cette zone stratégiquement située, la proximité du centre-ville et les grands projets d'infrastructures de transports peuvent facilement occulter les enjeux locaux liés au redéploiement de ce secteur du quartier, raison pour laquelle nous jugeons si important d'apporter notre perspective locale.

Ces dernières années, les groupes communautaires réunis autour de la table Action-Gardien ont amorcé une mobilisation citoyenne pour définir une vision collective pour ce secteur. Voici les balises identifiées, qui sont pour certaines détaillées dans différents chapitres de ce mémoire :

- Une planification en amont de tout développement privé ou public
- Une planification concertée avec la population locale
- Le maintien du caractère public des sites propriétés de la Société immobilière du Canada et leur utilisation à des fins collectives
- La consolidation de l'emploi
- Un accès au fleuve Saint-Laurent et aux berges du canal de Lachine le long du Bassin Peel pour les résidents du quartier
- La mise en valeur du patrimoine historique
- L'élimination de la circulation de transit dans le quartier en lien avec l'accès aux ponts Victoria et Champlain
- L'amélioration de la desserte en transport collectif des zones d'emploi
- L'amélioration du transport actif entre le quartier habité, la zone d'emploi, le centre-ville
- La décontamination des sols, à la réduction des îlots de chaleurs et à la réduction des émissions de GES Décontamination (dépotoir)

Un peu d'histoire...

L'histoire de la zone industrielle Pointe-Saint-Charles ne fut pas de tout repos. Des interventions radicales ponctuent l'histoire de ce territoire qui a fait l'objet de plusieurs idées de grandeur et qui a été contraint à une logique de démolition/reconstruction. À l'origine, la zone industrielle de Pointe-Saint-Charles couvrait une surface beaucoup plus petite qu'aujourd'hui. Une digue, du remblaiement, un dépotoir, un immense stationnement pour l'Expo 67 puis la création de l'autoroute ont successivement contribué à étendre la superficie de Pointe-Saint-Charles en empiétant sur le fleuve, tout en coupant définitivement ses résidents d'un accès aux berges. Ancien campement saisonnier autochtone pour chasser les oies sur les terres marécageuses, le territoire aujourd'hui connu sous le nom de Bridge-Wellington fut tour à tour berceau de l'industrialisation, quartier ouvrier Goose Village aujourd'hui rasé, vitrine de l'exposition universelle de Montréal de 1967, stade et même aéroport...

Dans l'histoire plus récente, ce site névralgique a suscité l'intérêt des promoteurs publics et privés. En 2004, la Société du Havre de Montréal formulait le souhait de voir ce site accueillir de grands équipements récréatifs et touristiques de rayonnement international. En 2005, Loto-Québec exauçait ce souhait en proposant un immense projet de casino associé au Cirque du Soleil qui échoua suite à la forte opposition de la communauté de Pointe-Saint-Charles. En 2013, le chef de l'époque de Projet Montréal dévoilait lors de la campagne électorale le projet du « Quartier Bonaventure » un scénario de haute densité résidentielle avec 7000 logements sur l'ancien territoire de Goose Village et la construction d'un stade de Base Ball.

Quelle vision a la ville pour l'avenir de Bridge-Bonaventure ?

Depuis plusieurs années, les démarches de planification détaillée pour la zone industrielle de Pointe-Saint-Charles sont annoncées. La Société du Havre avait amorcé ce travail de planification en proposant notamment la transformation de l'autoroute Bonaventure en boulevard urbain. La zone industrielle de Pointe-Saint-Charles –appelée Havre-Bonaventure-Champlain– est désignée par le Schéma d'aménagement et de développement (SAD) comme l'un des six secteurs de planification stratégique pour le territoire de l'agglomération de Montréal. Le SAD annonce que sa « mise en valeur, principalement à des fins d'emploi, présente un défi complexe, mais ce grand secteur bénéficie d'un emplacement exceptionnel : porte d'entrée du centre-ville, en bordure du fleuve, entre le Vieux-Montréal et le canal de Lachine. »¹

Au niveau de l'affectation des usages, l'entièreté de la zone industrielle de Pointe-Saint-Charles ainsi que les anciens ateliers du CN sont affectés à l'usage Centre-ville d'agglomération. Il s'agit d'un découpage territorial datant de la création de l'agglomération de Montréal, suite aux défusions en 2005. Cette affectation du sol est particulière, elle permet les usages suivants : habitation, commerce, bureau, industrie légère et équipement récréatif, culturel ou institutionnel. Toutefois, le SAD souligne aussi que le futur Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal pourra « préciser les zones pouvant accueillir des implantations industrielles autres que légères dans le secteur du parc d'entreprises de la Pointe-Saint-Charles (PEPSC) et des terrains qui le bordent. » (p. 100).

En 2013, la Ville, en collaboration avec les arrondissements Le Sud-Ouest, Ville-Marie et Verdun a annoncé publiquement son intention d'assurer le leadership de la définition de la vision d'ensemble et d'interpeler ses partenaires fédéraux et provinciaux dans le cadre de la démarche

de planification. Dans ce communiqué, le parti pris en faveur de la consolidation de la zone d'emploi était assumé : « *Le secteur Bridge-Wellington, situé sur la rive sud du canal Lachine face au secteur Griffintown, compte principalement des activités génératrices d'emplois. La protection et la revitalisation de ce secteur d'emplois constituent donc des enjeux majeurs de son redéveloppement. L'amorce de la planification du secteur du Havre, qui intègre une participation active de la société civile, permettra de statuer sur l'avenir du secteur Bridge/Wellington et de qualifier le type d'investissement à privilégier afin d'y assurer un développement propice à la consolidation des zones d'emploi* »ⁱⁱ.

Quelle est la vision portée par le comité exécutif actuel concernant l'avenir du secteur ? La consolidation de l'emploi selon une vision cohérente avec les infrastructures actuelles et futures, est-ce encore une priorité pour la ville de Montréal pour ce secteur ? Tant le document de la Stratégie centre-ville que les présentations lors des conférences d'ouverture de la consultation laissent entendre une « requalification », des « changements de vocation ». Les allusions au Quartier Bonaventure ou à la densification résidentielle laissent peu de doutes sur les intentions actuelles des élus municipaux.

Pas de Griffintown à Pointe-Saint-Charles !

C'est un cri du cœur de l'ensemble des acteurs communautaires et de la majorité des résidents du quartier. Alors que la planification, tant attendue, est encore à un stade préliminaire, plusieurs grands projets d'infrastructures annoncés attisent l'intérêt pour ce secteur et décuplent son potentiel de développement : transformation de l'autoroute Bonaventure boulevard urbain, berges libérées, gares potentielles dans le projet de REM. Malgré les mises en réserve effectuées par la caisse de dépôt, l'annonce du projet du REM est, par exemple, un signal pour les promoteurs privés et publics et constitue une pression de plus à la spéculation et à la tentation de développer des projets axés sur la densification résidentielle privée, dans une logique d'extension du centre-ville.

Nous invitons la ville à ne pas laisser les intérêts privés dicter le développement de ce secteur, et à garantir une planification globale et cohérente de l'ensemble du secteur Bridge-Bonaventure, en incluant les liens avec le quartier habité, le Vieux-Port et le centre-ville.

Terrains publics, bénéfices publics.

La Société immobilière du Canada (SIC) est propriétaire de plusieurs terrains dans le secteur Bridge-Wellington et la Ville de Montréal est propriétaire de la majorité du PEPSC. En 2013, la SIC a appelé les promoteurs immobiliers à soumettre des projets pour redonner vie au secteur nord (Bassin Wellington). La SIC a confié ce mandat de relance au groupe financier Brookfield. Cette annonce préméditée de la part d'un acteur public – dans le contexte où aucun plan d'ensemble n'a été adopté – renforce les craintes du milieu local d'assister à une privatisation des derniers espaces publics autour du canal de Lachine.

Au niveau local, la présence de propriétaires publics doit représenter une opportunité de mettre en place des projets structurants et réellement inclusifs et accessibles à tous. Le mandat d'un organisme comme la Société immobilière du Canada vise à mettre en valeur ses propriétés en développant un projet répondant à des objectifs sociaux, environnementaux, économiques, patrimoniaux et communautaires. Le milieu souhaite que les projets soumis pour le secteur Bridge-Wellington dépassent les simples considérations de rentabilité et que la SIC se montre à

la hauteur de sa mission en proposant une vision répondant aussi aux besoins sociaux, environnementaux, patrimoniaux et communautaires. La ville doit porter ce message également, haut et fort.

Au sein de la communauté, plusieurs propositions à explorer sont sur la table. Le Regroupement Information Logement, à l'instar de tous les groupes logement à l'échelle de Montréal, milite pour que les terrains publics de la SIC soit réservés à 100 % pour du logement locatif communautaire et des projets collectifs. D'autres organismes s'interrogent sur cette mixité d'usage et sur la cohabitation avec les usages industriels et proposent plutôt des projets novateurs d'employabilité. Nos réflexions de table de quartier sont en cours pour explorer les divers scénarii. Tous les membres de notre concertation sont par ailleurs unanimes : en aucun cas nous ne voulons un développement résidentiel privé de condominium, ni sur les terrains de la SIC ni ailleurs sur Bridge-Bonaventure.

Recommandations :

Nous insistons sur le fait que la planification concertée du secteur Bridge Bonaventure est une responsabilité des pouvoirs publics, et qu'elle doit encadrer les projets publics et privés qui vont s'y implanter. La ville doit prendre le leadership et interpeller toutes les instances publiques et para-publiques concernées, afin de coordonner cette planification.

Nous demandons qu'une planification détaillée et concertée avec la population locale de la zone Bridge-Bonaventure soit réalisée en amont de tout développement public ou privé, afin d'éviter un développement à la pièce.

Nous demandons au gouvernement Fédéral et la Ville de Montréal de s'engager à protéger tout le secteur de la spéculation d'ici à ce que soit réalisée cette planification, (gel du zonage).

Nous demandons à la Ville de se prononcer en faveur du maintien du caractère public des terrains fédéraux détenus par la SIC.

Nous demandons aux pouvoirs publics de s'assurer que les projets soumis pour le secteur Bridge-Bonaventure dépassent les simples considérations de rentabilité et que les différents propriétaires publics, notamment la SIC, se montrent à la hauteur de leur mission respective en promouvant une vision répondant aux besoins sociaux, environnementaux, patrimoniaux et communautaires.

5. TRANSPORT

La Stratégie Centre-ville fait du transport un axe majeur en misant sur le renforcement du transport en commun (chantier 1) mais aussi sur une meilleure insertion des infrastructures au tissu urbain (axe 4 des orientations stratégiques).

Infrastructures de transport.

Le quartier de Pointe-Saint-Charles est sillonné et enclavé par de grandes infrastructures de transport, voies ferrées et autoroutes. Nous sommes bien placés pour constater au quotidien à quel point la présence d'infrastructures routières et ferroviaires peut générer des nuisances et affecter les conditions et la qualité de vie des résidents, ainsi que les liens entre notre quartier et le centre-ville.

Nous constatons que seuls trois chantiers ont été ciblés : recouvrement de l'autoroute Ville Marie, entrée de ville Bonaventure-Quartier des gares, entrée de ville du pont Jacques-Cartier. Il en manque un 4^e, de taille : le secteur Bridge-Bonaventure.

Façonnée au rythme du développement des différentes infrastructures de transport, la zone industrielle de Pointe-Saint-Charles regroupe aujourd'hui une diversité peu commune d'infrastructures de transport d'échelle fédérale, provinciale et municipale. En voici un aperçu :

- Les **voies ferrées** sont parties intégrantes de l'histoire de Pointe-Saint-Charles. Malgré leur importance économique certaine, ces voies ferrées créent des nuisances au niveau de l'enclavement, du bruit lié au passage des trains et aux activités de triage, de la sécurité. Tous les trains marchandises **du Canadian National** font un passage obligé par Pointe-Saint-Charles, via la voie principale qui scinde le quartier résidentiel en deux ou par l'antenne Butler qui contourne le quartier à l'ouest et au sud. Les trains de banlieue opérés par Via-rail empruntent également ces voies. Un important site de triage est en activité, et déborde sur le quartier habité. L'entreprise Via Rail a établi son centre de maintenance depuis 1987 et l'Association métropolitaine de transport (AMT) construit présentement un centre d'entretien dont l'ouverture est prévue pour 2018.
- **Le Port de Montréal** constitue un acteur majeur dans l'économie montréalaise; une valeur estimée à 41 milliards \$ de marchandises y transite chaque année.ⁱⁱⁱ La zone industrielle de Pointe-Saint-Charles abrite les bureaux administratifs de cette institution. Aux portes du quartier, la jetée Bickerdike est le terminal le plus diversifié du port : on y accueille aussi bien des conteneurs et des marchandises diverses que des passagers.^{iv}
- Le **pont Victoria** est uniquement accessible pour les automobiles via la rue Bridge et engendre un important trafic dans la zone industrielle aux heures de pointe. Les effets sont particulièrement visibles entre l'intersection Wellington/Bridge et l'intersection Wellington/Peel où se trouve le pont Wellington qui traverse le canal de Lachine. Ce pont est le principal accès à partir du sud du canal de Lachine vers le centre-ville, autant pour les automobiles, les autobus que les vélos. Une reconfiguration de l'accès au pont

Victoria (notamment une connexion à l'autoroute Bonaventure) pourrait alléger significativement la congestion à cet endroit.

- Le **pont Champlain** fait, depuis 2015, l'objet d'une reconstruction complète dans le cadre d'un partenariat public-privé porté entre autres par Infrastructures Canada et SNC-Lavalin. Le nouveau pont, d'une longueur totale de 3,4 kilomètres, doit être livré pour 2018. Emprunté chaque année par 50 millions de véhicules, il s'agit de l'un des ponts les plus achalandés en Amérique du Nord. L'accès au pont Champlain, via la rue Wellington dans le quartier Pointe-Saint-Charles, cause de la congestion aux heures de pointe.
- Le tronçon de **l'autoroute Bonaventure** qui s'étend entre le pont Champlain et le canal de Lachine appartient à la société d'État fédérale, Société des ponts Jacques-Cartier et Champlain. Le tronçon qui relie le canal de Lachine au centre-ville est, quant à lui, propriété de la Ville de Montréal qui procède actuellement à sa transformation en boulevard urbain. La volonté de libérer les berges entre les ponts Champlain et Victoria est de plus en plus présente auprès de différents acteurs politiques mais il s'agit d'un projet qui exige l'arrimage entre plusieurs instances politiques.
- La présence de l'autoroute Bonaventure et des ponts Victoria et Champlain fait de Pointe-Saint-Charles un lieu de transit important aux heures de pointe puisque **les artères collectrices (rues Saint-Patrick, Wellington, Bridge et Mill)** se transforment aux heures de pointe en bretelle d'accès pour les ponts. Au niveau du canal de Lachine, les ponts Des Seigneurs et Wellington deviennent alors congestionnés, voire impraticables. La rue Wellington se bouche et l'intersection avec la rue Bridge est tristement reconnue pour être dangereuse avec 26 collisions répertoriées entre 2005 et 2007 et présentant un indice de gravité élevé.^v
- La création d'un **nouvel accès pour le camionnage lourd** à destination des terrains du CN et de l'AMT via la rue Marc-Cantin a pour objectif de dévier le trafic de camionnage qui transite actuellement par la rue Wellington et les rues résidentielles. Cet accès est inscrit dans l'accord de développement des anciens terrains du CN suite à une forte mobilisation pour dévier une partie du trafic de camionnage transitant par le quartier et empêcher la destruction d'un parc. Actuellement en fonction, il n'est pourtant pas utilisé par une majorité des camionneurs qui continue à utiliser les rues résidentielles.
- **Le Réseau électrique métropolitain**, projet de la Caisse de dépôt et de placement, prévoit relier le centre-ville de Montréal, la Rive-Sud, l'Ouest de l'île, la Rive-Nord, et l'aéroport par le biais d'un système léger sur rail de 24 stations, couvrant 67 kilomètres. Ce réseau serait fonctionnel 20 heures par jour et 7 jours sur 7. Le tracé de l'antenne Rive-Sud reliant Brossard à la Gare Centrale à Montréal passe par la zone industrielle de Pointe-Saint-Charles, avec deux gares situées à Pointe-Saint-Charles potentielles : Station du Havre et Bassin Peel. Par ailleurs, le site au nord des rues Mill et Oak bordant le Bassin Peel fait présentement l'objet d'une réserve de terrain dans le cadre de ce projet, de même que la quasi-entière du PEPSC.^{vi}

Réduction des nuisances locales

Si la combinaison d'infrastructures existantes représente une offre intermodale de choix pour les industries, cette situation accentue aussi l'enclavement du secteur et produit un territoire difficilement lisible, et même dangereux, à échelle humaine. Elles occasionnent en effet des nuisances importantes au niveau de l'enclavement, du bruit, de la pollution et de la sécurité et génèrent un important trafic de transit au cœur du quartier.

En plus de la présence de multiples infrastructures, notre quartier subit de front plusieurs vastes chantiers de réfection ou de construction d'infrastructures de transport en cours dans l'arrondissement Le Sud-Ouest : la transformation de l'autoroute Bonaventure, le nouveau pont Champlain, l'échangeur Turcot.

Et pour compléter ce complexe tableau, nous sommes consultés à la pièce sur les grands chantiers, que ce soit sur la construction du nouveau Pont Champlain, le SLR, le démantèlement de l'autoroute Bonaventure, le site d'entretien de l'AMT, les accès véhiculaires pour les travailleurs et le camionnage lourd vers les anciens terrains du CN, etc. Ces différentes infrastructures concernent différents paliers de gouvernement et instances de transport, avec chacun avec son échancier de planification et de construction.

Nous nous mobilisons, projet après projets, pour défendre les intérêts du quartier, sans avoir la vision d'ensemble. Par exemple, avec les consultations sur le REM, nous avons dû nous prononcer sur des gares potentielles dans le secteur, sans que ce soit intégré à une vision d'ensemble et concertée des reconfigurations des infrastructures routières et ferroviaires du secteur, par exemple le déplacement futur de l'autoroute Bonaventure dans le secteur du Parc Entreprises de la Pointe-Saint-Charles.¹

Nous ne voulons pas, parce que nous sommes situés entre le centre-ville et la Rive-Sud et à proximité d'une plaque tournante du transport de marchandises, subir les impacts négatifs et les nuisances d'une desserte métropolitaine ou d'activités de transit. En conséquence, tout projet d'infrastructure de transport qui s'implante dans notre quartier ou en périphérie doit améliorer nos conditions de vie et contribuer à corriger des problématiques majeures dans notre quartier.

Au niveau métropolitain, la priorité absolue est de ne pas augmenter la capacité automobile avec les nouvelles infrastructures routières, mais plutôt de réduire drastiquement la place de l'automobile en ville. Ceci ne pourra se faire qu'à la condition de mettre en œuvre un système de transport en commun intermodal de qualité, avec une amélioration de la desserte et des horaires ainsi que des coûts accessibles.

Au niveau local, les chantiers représentent des opportunités pour revoir la hiérarchisation du réseau artériel et des voies de camionnage. L'importante congestion sur les rues Saint-Patrick,

¹ Un exemple flagrant de ce manque de planification d'ensemble et d'anticipation est le site d'entretien de l'AMT. Après avoir laissé le CN vendre ses terrains pour 1 \$ à un promoteur privé, le gouvernement en a exproprié une partie au coût de plusieurs millions d'argent public pour construire le site d'entretien de l'AMT. Ces travaux ne sont même pas terminés que nous apprenons que la vocation initialement prévue pour le centre d'entretien est déjà périmée avec l'arrivée du REM.

Wellington et Bridge aux heures de pointe pourrait être allégée par des accès revisités aux ponts Champlain et Victoria. L'accès au pont Victoria devrait, notamment, être possible à partir de l'autoroute Bonaventure.

Recommandations :

Il est incontournable que tout projet s'intégrant à notre quartier soit réfléchi selon une vision d'ensemble et cohérente des infrastructures routières et ferroviaires du secteur et contribue à résoudre les problématiques actuelles de transport de notre secteur. Cette vision concertée devrait permettre :

- *De revoir la hiérarchisation du réseau artériel et des voies de camionnage*
- *D'assurer un accès direct au ponts Victoria et Champlain pour les véhicules en provenance du centre-ville ou de la rive sud, afin éliminer la circulation de transit sur les rues Wellington, Oak, Mill, Bridge*
- *D'assurer l'utilisation du lien Marc-Cantin pour le camionnage lourd vers les anciens terrains du CN*
- *D'éliminer les activités de triage des compagnies ferroviaires dans le quartier et dévier le transport des matières dangereuses en dehors des zones habitées*
- *De mettre en place des mesures d'atténuation du bruit et de mitigation autant pour les périodes construction que d'exploitation*
- *De s'assurer que tout projet qui s'implante contribue au verdissement, à la décontamination et à la réhabilitation des sols*
- *Ne pas ajouter de fractures supplémentaires à celles existantes*

Nous encourageons fortement la mise en place d'une gouvernance intergouvernementale impliquant différents paliers fédéral, provincial, métropolitain et municipal. L'absence d'une vision d'ensemble nuit à la cohérence de chacun des projets.

Enjeux spécifiques du Réseau électrique métropolitain

Dans le *Chantier 1*, il est noté que la Stratégie vise à « Appuyer le projet de Réseau électrique métropolitain (REM) incluant plusieurs arrêts sur le territoire du centre-ville et permettant une connexion directe avec la ligne bleue (stations projetées du Havre, Bridge-Wellington, McGill et Édouard-Montpetit). » (p. 44). Le REM est « LE » projet phare en transport en commun de la Stratégie.

Les groupes communautaires de la Table Action-Gardien appuient globalement les projets visant l'augmentation de l'offre de transport en commun et militent pour un système de transport en commun abordable, écologique, favorisant le transfert modal, sécuritaire. Cependant, nous ne pouvons nous prononcer sur la pertinence de ce projet pour répondre aux enjeux de mobilité de l'île de Montréal et de l'agglomération.

Action-Gardien n'a jamais été consultée en amont sur le choix du ou des nouveaux modes de transport et sur la réflexion ayant identifiée le *Réseau électrique métropolitain* comme étant « la

solution » pour un réseau complémentaire de transport en commun. Les audiences du *Bureau d'audiences publiques en environnement* (BAPE) tenues cet automne portaient d'ailleurs spécifiquement sur le projet porté par la *Caisse de dépôt et de placements* (CDPQ-Infra). Nous aurions souhaité avoir une présentation en amont permettant une compréhension d'ensemble des enjeux de mobilité et des priorités en desserte de transport en commun de l'île de Montréal afin de pouvoir nous prononcer sur la pertinence du projet, le type de transport à privilégier et les investissements publics associés. Il est donc difficile de se prononcer sur diverses options de tracé (SLR via le pont Victoria, ou via Champlain mais qui rejoindrait le métro Lionel-Groulx, ou poursuite de la ligne jaune du métro, etc.) ou sur les options d'autres modes de transport plus légers, efficaces et non polluant pouvant être envisagés (trolleybus, tramway), avec davantage de gares et de desserte locale, des coûts moindres, moins de méga-stationnements, etc.

Par ailleurs, face à l'enthousiasme suscité par le REM dans la Stratégie centre-ville, nous invitons le maire et les élus municipaux à la prudence et la vigilance avec le modèle de gestion d'un système de transport géré par la Caisse de dépôt et placement. Bien que nous ne soyons pas dans le modèle très controversé des partenariats public-privé, il s'agit tout de même d'une forme de privatisation des grands projets de transport en commun. Comment va-t-on rembourser ?

Concernant la desserte locale, le projet de Réseau électrique métropolitain, tel qu'il est envisagé, n'accroîtra pas la mobilité des citoyens de Pointe-Saint-Charles car ceux-ci n'ont pas besoin d'une structure telle que le REM pour mieux rejoindre le centre-ville. Le REM privilégie le lien rapide entre la banlieue et le centre-ville. C'est un projet d'échelle métropolitaine qui n'a pas comme visée de bonifier l'offre locale en transport en commun pour les résidents du quartier.

Par contre, un projet de transport collectif qui transitera par Pointe-Saint-Charles devra nécessairement desservir les zones d'emploi en consolidation et développement, et particulièrement le secteur Bridge et le Parc d'entreprises de la Pointe-Saint-Charles. Si les stations potentielles Du Havre et Bridge-Wellington se concrétisent, cela accroîtrait significativement l'accessibilité à la zone industrielle de Pointe-Saint-Charles et son potentiel de développement. Et, advenant l'implantation de la gare Du Havre, nous sommes d'avis qu'un accès non véhiculaire devrait être aménagé entre le sud du quartier et la zone industrielle afin de rejoindre les anciens terrains du CN, et nous demandons à être consulté spécifiquement sur l'aménagement de cet accès.

Transport actif et en commun entre le centre-ville et Pointe-Saint-Charles

Un des avantages de la vie dans une métropole est l'accès aux transports en commun ainsi que le choix des transports actifs pour de nombreux déplacements, voire comme mode de vie. Or, ces options doivent être hautement améliorées si on veut que les citoyens de notre quartier - pourtant limitrophe du Centre-ville - les utilisent à leur plein potentiel, ce qui est loin d'être le cas actuellement. En effet, les autobus reliant Pointe-Saint-Charles au Centre-ville se trouvent le plus souvent bloqués aux heures d'affluences sur le Pont Wellington, retenant en otages les passagers. Pour leur part, les cyclistes souhaitant joindre le Centre-ville manquent cruellement de voies cyclables protégées et les accidents sont malheureusement trop fréquents.

Desserte d'autobus, liens inter-quartiers

Pointe-Saint-Charles, comme de nombreux quartiers montréalais, a besoin d'améliorer sa desserte en transport en commun et notamment ses lignes d'autobus ainsi que les liens inter-quartiers. Les lignes d'autobus actuels - 57 et 61 - effectuant les liens entre notre quartier et le Centre-Ville, se retrouvent invariablement pris dans les bouchons de circulation, notamment la ligne 61 sur la rue Wellington aux heures d'affluence ou lors de fréquentes périodes de travaux. L'implantation d'un couloir de circulation d'autobus sur Wellington faciliterait le transit des autobus et contribuerait grandement à désenclaver le quartier et favoriser ce mode de transport.

En tant que membre du *Mouvement collectif pour un transport public abordable*, la table Action-Gardien travaille depuis 2012 sur une question essentielle pour une part importante de la population montréalaise, mais absente du débat public : l'accessibilité financière du transport en commun. Les tarifs actuellement en vigueur dans les différentes sociétés de transport de la région métropolitaine excluent d'ores et déjà une grande partie de la population pour qui l'achat d'un titre mensuel, ou même de plus de 6 passages par mois, est inconcevable. Et le prix de la passe mensuelle ne cesse d'augmenter. Ces hausses contribuent à l'exclusion et à l'isolement des personnes en situation de pauvreté. Les couts excessifs privent les personnes de se déplacer et donc de subvenir à leurs besoins, obtenir des services, exercer leurs droits, participer à la vie sociale...

Recommandations :

L'amélioration des lignes actuelles de la STM ainsi qu'une meilleure coordination des horaires des autobus.

L'implantation d'un couloir d'autobus entre Pointe-Saint-Charles et le Centre-Ville.

L'instauration d'une tarification sociale pour le transport en commun.

L'abordabilité du transport en commun comment élément déterminant pour l'harmonisation à venir des tarifs dans la région métropolitaine.

Transports actifs

Le développement des transports actifs – notamment l'usage des vélos – s'est fait à une vitesse fulgurante ces dernières années dans la métropole. Ce mode de déplacement est avantageux tant pour la santé, l'environnement que pour le décongestionnement des artères du centre-ville et la qualité de vie des citoyens.

Accès cyclables vers le centre-ville : Malheureusement, les citoyens de Pointe-Saint-Charles souhaitant relier le centre-ville font face à d'importants obstacles et plusieurs accidents sont venus douloureusement nous le rappeler ces dernières années. En effet, les cyclistes qui doivent joindre le Centre-ville manquent de voies cyclables sécurisées. Du côté de Pointe-Saint-Charles,

la voie cyclable sur la rue Wellington n'est pas sécurisée et les cyclistes doivent négocier la rue avec un intense trafic de transit dû à la proximité du centre-ville et du Pont-Victoria ainsi qu'avec de nombreux camions. Le pont sur Wellington constitue un autre obstacle à traverser pour les cyclistes qui n'ont ensuite pas plus de voies sécurisées pour rejoindre le centre-ville du côté de Griffintown.

Pistes cyclables le long des berges et connexion du parc linéaire : En consultant une carte du réseau cyclable de Montréal, on constate que des pistes cyclables longent les berges presque partout sur l'île de Montréal, sauf à la hauteur de Pointe-Saint-Charles. En effet, le réseau s'arrête à Verdun et reprend avec la Route Verte à l'est du pont Victoria (en dessous de l'autoroute Bonaventure. Il serait possible connecter le boulevard Gaétan-Laberge à Verdun et la rue Marc-Cantin à Pointe-Saint-Charles et de poursuivre le lien cyclable sur ce nouvel axe. Il s'agit d'une intervention qui serait réalisable dans un avenir rapproché et qui permettrait à la fois de favoriser la mobilité active, de faire connaître ce secteur méconnu et de tenter un premier rapprochement public vers les berges du fleuve Saint-Laurent. Du même coup, des accès piétons et cyclables devraient être instaurés afin de faciliter les déplacements entre le quartier habité et le secteur Bridge-Bonaventure.

Pour sa part, grâce à la présence combinée de la piste cyclable du canal de Lachine et de la Route Verte qui longe le tracé de l'autoroute Bonaventure pour ensuite bifurquer vers la Cité du Havre, le secteur Bridge-Wellington offre une desserte cyclable intéressante. Toutefois, de telles infrastructures sont pratiquement inexistantes dans le secteur du PEPSC.

Recommandations :

Planter une piste cyclable de la rue Wellington vers le centre-ville, afin d'assurer la sécurité des cyclistes et de favoriser les transports actifs et la connectivité cycliste entre Pointe-Saint-Charles et le centre-ville.

Assurer des accès favorisant la mobilité douce et empêchant le trafic de transit et le camionnage dans le sud du quartier.

Conserver une bande riveraine de deux mètres le long du fleuve Saint-Laurent, dans le secteur de Pointe-Saint-Charles, entre Verdun et l'est du Pont Victoria, pour assurer la connexion du parc linéaire et le passage de la piste cyclable sur celui-ci.

Assurer des accès non véhiculaires au parc linéaire à partir du quartier habité à Pointe-Saint-Charles à partir du parc Marguerite-Bourgeoys

6. UN ACCÈS AU FLEUVE POUR LES CITOYENS DE POINTE-SAINT-CHARLES

L'ouverture du centre-ville sur le fleuve constitue une priorité de la Stratégie centre-ville. Pour sa part, la communauté de Pointe-Saint-Charles caresse depuis des années le rêve d'avoir enfin accès au fleuve car bien que notre quartier longe les berges du Saint-Laurent, les citoyens de Pointe-Saint-Charles n'ont pas accès au fleuve. Nous sommes donc pleinement en faveur d'un accès public au front fluvial, et militons particulièrement pour une connexion entre le parc linéaire et les quartiers adjacents.

Le dégagement des berges du fleuve Saint-Laurent constituait déjà une pièce maîtresse de la vision de la Société du Havre il y a une quinzaine d'année. Rappelons que dans son rapport final publié en 2006, la Société du Havre proposait un redéveloppement en trois phases pour l'autoroute Bonaventure. Le phasage suggéré prévoit la transformation entre la rue Notre-Dame et Brennan à Griffintown (Phase 1), le déplacement de l'autoroute entre les ponts Victoria et Champlain dans l'axe de la rue Marc-Cantin (Phase 2) et le réaménagement entre le pont Victoria et la rue Brennan dans le secteur Bridge-Wellington (Phase 3). Pour la phase 2, la Société du Havre proposait l'aménagement d'un lien nord-sud afin de permettre un accès au futur parc Riverain à partir de Pointe-Saint-Charles et le maintien d'une vocation d'emploi dans le PEPSC.

La transformation de l'autoroute Bonaventure en boulevard urbain à la hauteur du PEPSC et la reconstruction du Pont-Champlain représentent dès aujourd'hui des opportunités à saisir afin de dégager les berges du fleuve et de redonner l'accès – depuis longtemps perdu – au fleuve aux résidents de notre quartier. Car ce n'est pas tout d'avoir un parc linéaire : encore faut-il que les résidents de Pointe-Saint-Charles y aient accès ! La présence de voies ferrées et le futur boulevard urbain complexifient grandement les points d'accès possibles. Par le biais des Opérations populaire d'aménagement (OPA) en 2004 et 2006, les citoyens ont développé une proposition d'accès au fleuve à partir du cœur de leur quartier, via le parc Marguerite-Bourgeoys. Aussi, la population de Pointe-Saint-Charles a exprimé son intérêt pour des accès dédiés uniquement à la mobilité douce. Cette volonté s'explique, d'une part, par une volonté d'intégrer ces accès dans un réseau vert qui encourage la mobilité active et, d'autre part, par la crainte de voir les étroites rues résidentielles du sud du quartier devenir des lieux de transit pour le trafic en direction des ponts Victoria et Champlain.

Nos recommandations :

Poursuivre le trajet du parc linéaire en front de fleuve entre les secteurs de Verdun et le Vieux Port de Montréal afin d'inclure Pointe-Saint-Charles.

Planifier les accès piétonniers au parc linéaire à partir du quartier habité à Pointe-Saint-Charles dès les phases préliminaires de requalification de l'autoroute Bonaventure, de construction du nouveau Pont Champlain, du nouveau projet de transport collectif, le tout selon une vision d'ensemble.

Faire de l'accès au parc linéaire en front de fleuve pour les citoyens des quartiers adjacents une priorité.

Assurer un accès public au front fluvial et s'assurer de ne pas privatiser les berges du fleuve.

Empêcher tout développement à vocation résidentielle aux abords du fleuve pour le PEPSC, d'autant plus qu'il s'agit de terrains hautement contaminés.

7. EMPLOI ET DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE ET SOCIAL

Les questions de développement économique, d'employabilité locale et de saine cohabitation entre les fonctions résidentielles, commerciales et industrielles sont au cœur des préoccupations de la communauté locale. Historiquement un lieu d'emploi important, le quartier Pointe-Saint-Charles a été un pionnier dans la défense des zones d'emploi en milieu urbain. En effet, en 1984, les organismes communautaires du quartier ont fondé le Programme économique de Pointe-Saint-Charles (PEP) qui deviendra quelques années plus tard le Regroupement économique du Sud-Ouest (RÉSO). Durant deux décennies, les membres de la Table Action-Gardien ont milité pour la consolidation de l'emploi le long du canal de Lachine, pour le développement de projets d'économie solidaire, ainsi que pour le maintien d'une zone d'emploi sur les anciens terrains du CN. Aujourd'hui, cette même communauté porte le projet du Bâtiment 7 qui vise le recyclage d'un vaste bâtiment industriel afin d'accueillir une grande diversité d'usages, alliant services de proximités, métiers artisanaux, infrastructure alimentaire et agriculture urbaine...

Nous affirmons que la présence de zones industrielles à Montréal est essentielle afin que notre ville demeure vibrante et diversifiée. Nous constatons aussi que la spéculation immobilière tend à faire disparaître les zones industrielles. Il est impératif que des mesures concrètes soient mises en place afin de protéger les usages liés à l'emploi et d'empêcher leur érosion au profit de l'unique usage résidentiel, bien plus rentable. La mixité d'usage sans planification ou volonté politique forte amène, comme cela a été le cas le long du Canal de Lachine, à un abandon progressif de la vocation d'emploi. Cela prend l'affirmation d'une volonté collective des acteurs municipaux et locaux pour maintenir et consolider les zones d'emploi, être proactif pour empêcher la spéculation sur les terrains, et mettre sur pied des conditions favorables au développement de l'emploi.

Les zones d'emploi à consolider

Description sommaire de la zone d'activité industrielle ^{vii} :

Le triangle Saint-Patrick compris entre les rues Saint-Patrick, Wellington et Montmorency :

Ce triangle inclut dans la stratégie centre-ville présente actuellement une dynamique industrielle bien implantée avec une qualité du bâti industriel qui laisse croire qu'un changement de vocation n'est pas envisageable dans un avenir rapproché. Toutefois, en bordure du canal de Lachine, les propriétaires de bâtiments industriels pourraient être tentés de changer pour une

vocation résidentielle au cours des prochaines années. Nous pensons notamment au bâtiment Artissimo acquis par le Groupe Mach.

Les entreprises de ce secteur sont principalement du secteur manufacturier, mais également des services professionnels tels que des architectes ou encore des entreprises de production télévisuelle ou alimentaire. Cette zone sert de tampon entre la zone industrielle et le quartier habité.

La zone industrielle Bridge-Wellington

Au sud de la rue Wellington, l'activité industrielle est fortement influencée par la présence du Port de Montréal et des voies ferrées. On y retrouve des minoteries, malteries, distillerie, entreprises œuvrant dans le domaine des grains et de la farine comme ADM, Canada Maltage, Parrish & Heimbecker et Ray-Mont Logistics, ce qui entraîne une circulation importante de camions. L'association portuaire de Montréal et Cargo Montréal a d'ailleurs élu ses bureaux dans ce secteur.

On y retrouve également le supermarché Cotsco, des entreprises de cimenterie, des espaces de production artisanale (Forges Montréal, Espace verre). Enfin, plusieurs entreprises gouvernementales, telles Loto-Québec, l'un des plus gros employeurs de ce secteur, ou encore Postes-Canada et Hdro-Québec y ont des installations.

Le Parc entreprise de la Pointe-Saint-Charles

Les principaux occupants dans des secteurs d'activités sont VIA Rail Canada et son centre de maintenance de trains, des entreprises de communications (Bell Mobilité TATA Communications), de productions de films (Mel's La Cité du Cinéma, petites entreprises), ainsi qu'un héliport.

Les anciens terrains du CN

Après la fermeture d'Alstom en 2003, le site des anciens terrains du CN a été vendu à Cours Pointe-Saint-Charles, propriété du groupe Mach, en 2006. Après une décennie de mobilisations citoyennes et de consultations, le site a fait l'objet d'un accord de développement entre la ville et le propriétaire en 2012. Cet accord inclut une phase résidentielle de 825 unités en prolongement du quartier habité avec 25 % d'unités résidentielles sur les terrains vacants, la conservation et la réutilisation de bâtiments existants à des fins industrielles (Gravel-Auto, Entreprise d'insertion Formétal...), et enfin la cession gratuite du *Bâtiment 7* à la communauté.

Par ailleurs, une partie du site du groupe Ma a été expropriée en vue d'installer les futurs ateliers de l'Agence métropolitaine de transport (AMT) pour entreposer la nuit les trains passagers et entretenir et réparer les wagons. Ce site est actuellement en construction, et son utilisation est en négociation avec la Caisse de dépôts et placements pour y intégrer les activités de l'éventuel REM.

Enjeux reliés aux zones d'emploi :

Parmi les enjeux **reliés** aux zones d'emploi, nommons l'enclavement et la difficulté à accéder aux entreprises. LE PEPSC, enclavé entre l'autoroute Bonaventure et la voie ferrée, est accessible seulement par la rue Carrie-Derrick qui longe le PEPSC, à l'exception de VIA Rail (accessible par une passerelle piétonne depuis l'avenue Ash). La circulation de transit dans le secteur Bridge rend difficile l'accès à la zone d'emploi. Une ligne d'autobus (74 – Bridge) dessert la zone industrielle de Pointe-Saint-Charles. Cette ligne circule en périodes de pointe du matin et de

l'après-midi les jours de semaine à une fréquence de 20 minutes. Elle assure la liaison entre la station Bonaventure et les Studio Mel's avec 11 arrêts sur son trajet.

La zone industrielle est caractérisée par une forte présence de terrains vacants. Malgré la présence de plus de 3000 emplois dans la zone industrielle, celle-ci est néanmoins sous-utilisée et de nombreux terrains restent à développer. La Ville de Montréal possède la majorité des terrains encore vacants dans PEPSC. Dans le secteur Bridge-Wellington, c'est surtout la SIC qui est propriétaire. La forte contamination des sols en remblais est un défi de taille pour la revitalisation des zones d'emploi.

Du côté du triangle Saint-Patrick, mosaïque de nombreux propriétaires privées, l'enjeu réside surtout sur le maintien de la vocation, alors que la pression est grande pour du développement résidentiel aux abords du canal de Lachine.

Enfin, la cohabitation entre les zones industrielles et habitées est au cœur des enjeux de qualité de vie des résident-e-s du quartier : poussière, bruit, camionnage, vibration...

Nos recommandations :

L'administration doit prendre des mesures concrètes afin de protéger les usages liés à l'emploi et empêcher leur érosion au profit de l'unique usage résidentiel.

Bridge –Bonaventure ne doit pas être une occasion de spéculation immobilière mais bien un milieu de vie durable pour les entreprises. Nous demandons expressément à la ville, en partenariat avec les acteurs locaux, de mener une réflexion approfondie sur la zone d'emploi sur Saint-Patrick et dans le secteur Bridge-Bonaventure, dans l'objectif de dynamiser ces zone avec des projets mobilisateurs et structurants qui permettraient aux entreprises de s'inscrire de façon durable dans le territoire et de favoriser l'embauche et la formation locale.

Enclencher rapidement la planification détaillée de la zone industrielle de Pointe-Saint-Charles afin de consolider l'emploi et d'assurer une saine cohabitation entre différents usages, advenant une diversification des fonctions.

Assurer une utilisation strictement d'employabilité pour la zone située entre les rues Montmorency et Wellington et identifier des secteurs d'emploi compatibles avec la qualité de vie : industries légères, bureaux, commerces, projets récréotouristiques

Assurer une saine cohabitation entre les entreprises existantes aux abords du quartier habité (AMT et zone industrielle sur les anciens Terrains du CN, Transport Ray-Monts le long de Wellington) : respect du plan de camionnage, verdissement, etc.

Réunir les forces vives de la ville de Montréal et des acteurs locaux pour identifier les conditions propices à la consolidation des zones d'emploi.

Accroître les mesures coercitives et incitatives en vue de préserver et de mettre en valeur les immeubles d'intérêt patrimonial dans les zones industrielles

Soutenir le travail réalisé par les acteurs locaux pour favoriser l'employabilité locale et la consolidation des zones d'emploi.

Soutien au développement communautaire et à l'économie sociale

Pointe-Saint-Charles fourmille d'initiatives locales novatrices, créatrices d'emploi, ancrées dans la communauté, accessibles à tous et toutes. Ces initiatives sont porteuses de communautés actives et inclusives, et méritent un soutien multiforme de la ville de Montréal.

Les groupes communautaires, les entreprises d'économie sociale, les projets collectifs sont des milieux de vie essentiels pour notre communauté. Ils regroupent des maisons de jeunes, des CPE, des centres de loisirs, des cuisines collectives, des entreprises d'insertion, des groupes de défense collective des droits, des comités logement, des tables de quartier, etc. Ils offrent des services essentiels à l'ensemble de la population, et particulièrement aux plus démunis.

Plusieurs d'entre eux dans divers quartier sont confrontés à des défis de taille, dont certains qui concernent directement la ville de Montréal.

Premièrement, l'accès à des locaux abordables devient un vrai casse-tête, avec les reprises par la commission scolaire de Montréal de bâtiments excédentaires, l'augmentation des loyers sur le marché privé, ou encore la reprise de locaux par des propriétaires privés. La situation est insoluble notamment pour les groupes communautaires autonomes qui n'auront jamais les moyens de payer un loyer à la hauteur du marché.

Par ailleurs, partout à Montréal, des organismes se mettent ensemble pour se porter acquéreur de bâtiments ou encore rénover des bâtiments dont ils sont déjà propriétaires. La ville de Montréal est déjà pro-active pour des fonds d'infrastructure, telle le PR@M, mais ces fonds sont loin de répondre à la demande.

Le soutien au démarrage ou à la consolidation des projets d'économie sociale est un autre défi de taille. La réorganisation des mandats CLD associée aux coupures de budgets imposées par le gouvernement provincial a créé une perte sèche pour notre quartier et partout à Montréal. Quand la CDEC avait le mandat CLD, plusieurs projets ont bénéficié au cours des années de fonds en prédémarrage, mais aussi d'un accompagnement avec des personnes ressources qui s'impliquaient très concrètement pour aider dans les montages financiers, les plans d'affaires de projets, les financements intérimaires, la gouvernance des projets, etc. On parle de Friperies communautaires, d'écoles d'insertion, de café citoyens, du Bâtiment 7, d'une micro-brasserie alternative, d'un CPE qui souhaite implanter de nouvelles installation. Les groupes actuellement en cours d'accompagnement ont perdu sans transition ces ressources, ainsi que l'accès aux fonds de prédémarrage. Les ressources d'accompagnement et de budget dont disposent les nouvelles PME pour les projets d'économie sociale sont nettement moins élevées.

Par ailleurs, la fin du mandat fédéral de Développement économique Canada (DEC) confié jusque-là à notre CDEC a des conséquences dommageables pour le quartier, signifiant notamment la perte de représentations sur nos tables de concertations et d'ancrage local, la fin d'un leadership dans le maintien des zones d'emploi et le développement des artères commerciales, etc. Bien sûr, l'Arrondissement est proactif sur ces dossiers, mais cela ne remplace pas un acteur local complémentaire.

Pour finir, nous encourageons grandement la ville à mettre toutes ses énergies pour soutenir des projets incubés par les communautés. Nommons tout particulièrement pour notre quartier le

Bâtiment 7, un important projet de requalification urbaine d'un ancien bâtiment des Terrains du CN, appelé à devenir un milieu de vie inédit où se côtoieront agriculture urbaine, espaces communautaires, microbrasserie, ateliers de fabrication et de création partagés, CPE, magasin d'alimentation autogéré et services de santé. Le développement de ces 90 000 pi² marque une nouvelle ère de développement immobilier communautaire, orienté vers la création de communs, les circuits économiques hyper-courts, l'interdépendance des fonctions et l'autonomie locale dans tous ses aspects.

Recommandations :

Renforcer le soutien au démarrage et à la consolidation des projets communautaires et d'économie sociale.

Soutenir le développement de locaux communautaires gratuits ou à loyers abordables pour les groupes communautaires.

Développer, en partenariat avec les paliers provincial et fédéral, des fonds d'infrastructure communautaire.

Multiplier les formes d'appui des projets collectifs incubés par les communautés, que ce soit par des appuis financiers, des locaux, des partenariats, des supports des différents services de la ville, la réglementation, les exemptions, etc.

En vous remerciant de votre lecture attentive, et au plaisir de pouvoir échanger avec vous,

Karine Triollet

Table de concertation communautaire Action-Gardien

2390 rue de Ryde, Montréal, H3K 1R6

Tél. : 514-509-0795 / karine.triollet@actiongardien.org / actiongardien.org

ⁱ Agglomération de Montréal. 2015. *Schéma d'aménagement et de développement*. p. 21

ⁱⁱ Ville de Montréal. *Développement du secteur Bridge-Wellington - Montréal confirme sa volonté de maintenir et revitaliser les zones d'emploi* – Communiqué de presse - 24 septembre 2013

ⁱⁱⁱ Port de Montréal. *Moteur de développement économique*. [En ligne] <http://www.port-montreal.com/fr/moteur-de-developpement-economique-a-propos.html>

^{iv} Port de Montréal. *Le terminal Bickerdike*. [En ligne] <http://www.port-montreal.com/fr/terminal-bickerdike-sep2013.html>

^v CIMA+. 2013. *Étude d'impact sur les déplacements à Pointe-Saint-Charles*.

^{vii} Raymond Chabot Grant Thornton pour la Ville de Montréal. 2015. *Étude de positionnement économique pour le secteur du Havre [Version préliminaire]*.