



« On ne peut parler de l'avenir d'un quartier
sans s'assurer que ses résidents
ont un avenir dans ce quartier »

*Table de concertation Action-Gardien de Pointe-Saint-Charles
Mémoire présenté lors de la révision du Plan d'urbanisme, juin 2003.*

Le Projet Nordelec du groupe El-Ad :
pour un développement
qui respecte la population
et l'identité du quartier
Pointe-Saint-Charles

Mémoire présenté par

La Table de concertation Action-Gardien de Pointe-Saint-Charles

à

L'Office de consultation publique de Montréal

Le 6 novembre 2006

LA TABLE DE CONCERTATION COMMUNAUTAIRE ACTION-GARDIEN DE POINTE-SAINT-CHARLES.

La Table de concertation communautaire Action-Gardien¹ regroupe plus d'une vingtaine d'organismes communautaires et populaires de Pointe-Saint-Charles qui répondent de façon concertée aux besoins des citoyens en matière de santé, de logement, de justice et de défense des droits, d'alimentation, d'éducation, de patrimoine, de culture... Depuis 1981, la Table de concertation Action-Gardien représente la volonté des citoyens et citoyennes, membres ou participant à nos organismes, de prendre en main le développement de leur quartier et l'amélioration de leurs conditions de vie, et maintient entre les groupes un réseau de communication et de solidarité.

LISTE DES MEMBRES DE LA TABLE DE CONCERTATION ACTION-GARDIEN :

- Action-Santé de Pointe-Saint-Charles
 - Archives populaires de Pointe-Saint-Charles
 - CAFÉ Paradoxe
 - Carrefour d'éducation populaire
 - Clinique communautaire de Pointe-Saint-Charles
 - Club populaire des consommateurs
 - Comité des travailleurSEs sans emploi
 - Comité des personnes assistées sociales
 - Familles en action
 - La Maison du partage d'Youville
 - Maison des jeunes AdoZone
 - Regroupement information logement (RIL)
 - Saint Columba House
 - Services Bénévoles du 3ème âge
 - Services juridiques communautaires de PSC et PB
 - Société d'histoire de Pointe-Saint-Charles
 - Travail de rue action communautaire (TRAC)
 - Welfare rights committee
 - YMCA PSC
 - Le Conseil des aînés de Pointe-Saint-Charles
-
- L'Action concertée pour la sécurité alimentaire, membre observateur de la Table, appuie également le présent mémoire

¹ Pour faciliter la lecture de ce texte, nous utiliserons le vocable «Table de concertation Action Gardien», pour parler de la concertation et de ses membres.

Introduction

- a. Un projet majeur aux impacts multiples et déterminants pour le futur _____ page 5
- b. Le droit de s'exprimer ! _____ page 6
- c. Nos perspectives d'intervention _____ page 6

Chapitre I : Contexte urbain et perspectives d'intervention

- 1. Un enjeu majeur : Un développement qui assure le maintien dans les lieux de la population actuelle**
 - a. Quelques réalités du quartier _____ page 7
 - b. Transformation du quartier et embourgeoisement _____ page 7
 - c. Des grands projets structurants pour qui ? _____ page 8
 - d. Pour un urbanisme d'inclusion et d'intégration _____ page 9
- 2. Pointe-Saint-Charles, un milieu de vie à préserver**
 - a. Une tendance lourde d'expansion du Centre-Ville _____ page 10
 - b. La reconnaissance d'un milieu de vie distinct du Centre-Ville _____ page 11
 - c. Pointe-Saint-Charles, source patrimoniale à protéger _____ page 12
- 3. Des outils d'urbanisme au service des problématiques urbaines actuelles** _____ page 13

Chapitre II : Les éléments du projet du Groupe EL-AD à reconsidérer

- 1. Des constats préalables**
 - a. Des études d'impacts incomplètes _____ page 14
 - b. Un projet qui tourne le dos au quartier _____ page 14
 - c. Pour un réaménagement global du projet _____ page 15
- 2. Le logement social**
 - a. Des besoins non répondus _____ page 15
 - b. Les limites de la politique d'inclusion de la Ville _____ page 17
 - c. Les responsabilités des autorités municipales _____ page 18
 - d. Recommandations _____ page 19
- 3. Densité, hauteur et typologie**
 - a. densité : 8 fois plus élevée que la moyenne montréalaise _____ page 20
 - b. Hauteur des bâtiments et trame urbaine _____ page 20
 - c. Typologie _____ page 24
 - d. Recommandations _____ page 24
- 4. Espaces verts publics**
 - a. L'aspect semi-privé _____ page 25
 - b. Des espaces verts déjà déficients _____ page 26
 - c. Recommandations _____ page 26

| | |
|--|---------|
| 5. Circulation pollution et sécurité urbaine | |
| a. Un quartier déjà congestionné _____ | page 27 |
| b. Réduction de l'utilisation de l'automobile _____ | page 28 |
| c. Amélioration du transport en commun et du transport actif _____ | page 29 |
| d. Recommandations _____ | page 30 |
| 6. Le commerce local | |
| a. Pour une redynamisation de la rue Centre _____ | page 31 |
| b. Recommandations _____ | page 32 |
| 7. Zonage et emplois | |
| a. Pour une consolidation de la vocation emploi du Nordelec _____ | page 32 |
| b. Recommandations _____ | page 33 |
| 8. Le processus de consultation _____ | page 33 |
| | |
| Conclusion : pour que le projet soit acceptable _____ | page 35 |

INTRODUCTION :

a. Un projet majeur aux impacts multiples et déterminants pour le futur

Le projet du groupe El-Ad, avec plus de 1 200 logements, est une proposition qui n'a pas de précédent dans l'histoire de Pointe-Saint-Charles, quant à ses impacts sur le quartier. Même si El-Ad échelonne la réalisation de son projet sur un horizon de 6 à 10 ans, il demeure d'une ampleur considérable à l'échelle d'un quartier qui compte environ 6000 logements, mais également à l'échelle de la ville de Montréal.

Ce projet changera profondément la dynamique du quartier quelques soient les modifications qui y seront apportées. Il aura des impacts majeurs sur le cadre de vie de tous les citoyens, et affectera le quartier dans toutes ses dimensions sociales, économiques, culturelles, environnementales, et architecturales. Parmi les principaux enjeux suscités par le projet, citons le changement de zonage d'un secteur important, la construction d'un nombre considérable de logements (augmentation de plus de 20 % du stock de logements), l'arrivée massive de nouvelle population dans le quartier (2000 personnes), la transformation de la trame urbaine avec une densité d'occupation excessive et des bâtiments en hauteur de type centre ville, l'augmentation de la circulation et son lot de pollution et de nuisances qu'entraînera inévitablement l'implantation de 1599 cases de stationnement, le manque d'espaces verts publics, une galerie commerciale qui risque d'entraver la revitalisation de la rue Centre, la perte d'espaces voués à l'industrie, etc....Le tout dans un quartier populaire déjà vulnérable, qui subit de fortes pressions, et dans lequel la moitié de la population vit sous le seuil de faible revenu.

Dans son choix de présenter un mémoire sur l'imposant projet Nordelec du groupe El-Ad, la Table de concertation Action-Gardien adopte une **attitude d'ouverture** mais également une **attitude critique** face au projet tel qu'il nous est présenté. Tel quel, le projet du groupe El-Ad ne s'intègre pas au quartier. Au contraire, il lui tourne le dos pour faire corps avec le secteur du Canal de Lachine et le centre-ville. Et surtout, il ne contribue pas suffisamment à répondre aux besoins du milieu dans lequel il s'installe, et ce malgré l'inclusion proposée de logements sociaux.

Malgré la nouvelle dynamique urbaine que suscitera inévitablement la transformation du secteur du Nordelec, la Table de concertation Action-Gardien est prête à regarder sérieusement l'implantation de ce projet dans le quartier. Cependant, pour diminuer les impacts négatifs du projet et pour le rendre acceptable pour la communauté, **il nous apparaît absolument nécessaire que des modifications y soient apportées, qu'il comporte une forme de retour ou de compensation à la communauté et que des garanties soient présentées dans ce sens par le promoteur et les autorités municipales.**

Nous saisissons l'occasion des consultations pour faire entendre notre voix, faire valoir certaines idées, faire partager quelques unes des appréhensions que suscite le projet Nordelec pour l'avenir de Pointe-Saint-Charles, mais aussi pour partager notre connaissance de la vie dans ce quartier, des besoins de la population que nous représentons et avec laquelle nous travaillons. Nos inquiétudes, nous tenons à les adresser bien sûr au promoteur du projet, mais également aux autorités municipales, garantes et responsables d'un développement qui réponde aux besoins de l'ensemble des populations.

b. Le droit de s'exprimer

Depuis sa création en 1981, la Table de concertation Action-Gardien a présenté de nombreux mémoires sur des sujets d'intérêt pour le quartier et sa population. Plus particulièrement sur les enjeux d'aménagement urbain nous avons entre autre réalisé:

- La confection d'un plan complet d'aménagement du quartier (« Des choix pour la Pointe », 89 pages, 1986) ;
- L'organisation de deux assemblées publiques locales rassemblant au total 250 personnes en 1990 en vue de la confection du premier plan d'urbanisme à Montréal adopté en 1992 ;
- Un mémoire déposé à l'arrondissement Sud-Ouest lors de la révision du plan d'urbanisme en 2003 ;
- Le dépôt à l'arrondissement Sud-Ouest en juin 2005, d'un cahier de revendications et de propositions confectionné par l'Opération populaire d'aménagement (OPA), un comité de la Table Action Gardien, avec la participation directe de plus d'une centaine de citoyenNEs.

Ces quelques exemples indiquent tout l'intérêt que porte la Table de concertation Action-Gardien au débat public sur toutes les questions d'urbanisme et d'aménagement urbain dans le quartier.

Le réseau communautaire de Pointe-Saint-Charles, regroupé au sein de la Table de concertation Action-Gardien, a toujours affirmé qu'il n'a jamais été contre le développement de projets lorsque ceux-ci pouvaient apporter une amélioration du cadre et des conditions de vie pour l'ensemble de la population du quartier. Toutefois, le refus d'accorder notre appui à un projet fait parti des réponses possibles quand il ne répond pas à cette condition. Dans cet esprit, nous réitérons le droit et la légitimité des citoyenNEs organisés ou non dans des groupes communautaires, de réfléchir et de s'exprimer sur des enjeux qui les concernent au plus haut point.

c. Nos perspectives d'intervention

Dans le contexte de l'embourgeoisement et de la transformation rapide du quartier ces dernières années, la Table de concertation Action-Gardien a mis au cœur de ses préoccupations les enjeux d'aménagement urbain. La lutte contre le déménagement du casino, la mise sur pied de l'Opération populaire d'aménagement (OPA), l'élaboration de propositions autour du développement des terrains du CN et des projets de la Société du Havre en sont des exemples récents et concrets. Les problématiques d'aménagement urbain concernent le présent mais également l'avenir de Pointe-Saint-Charles comme communauté de vie et doivent être intégrées à l'ensemble de toutes les questions sociales, culturelles, écologiques, économiques et architecturales. La Table de concertation Action-Gardien entend défendre à travers l'aménagement urbain **un développement qui permette le maintien dans son milieu de vie de la population actuellement résidente, et qui favorise de manière la plus juste et équitable possible l'amélioration des conditions de vie et de la qualité de vie pour tous les membres de notre communauté.**

CHAPITRE I : CONTEXTE URBAIN ET PERSPECTIVES D'INTERVENTION

1. Un enjeu majeur : le maintien dans les lieux de la population actuelle

a. quelques réalités du quartier

Pour comprendre les enjeux soulevés dans ce mémoire, il est primordial de bien situer dans quel contexte social et économique s'inscrit la demande de changement de zonage du groupe El-Ad. Quelques statistiques tirés du recensement de 2001 permettent de constater les conditions de vie difficiles auxquelles est confronté la majorité de la population du quartier.

- 13 210 habitants
- 48 % des ménages vivent sous le seuil de faible revenu tel que définit par Statistiques Canada
- 75% des ménages ont un revenu inférieur à 40 000\$
- Le revenu moyen des individus est de 19 614\$ (28 858\$ à Montréal)
- 51 % des familles avec enfants sont monoparentales (33% à Montréal)
- 14 % de la population a moins de 15 ans
- 15 % de la population est au chômage (9% à Montréal)
- 32 % des individus sont de langue maternelle anglaise et 60% française
- 76 % des ménages sont locataires (64,2 à Montréal),
- L'espérance de vie est de 73,7 ans (78,2 à Montréal)
- Sur 4810 ménages locataires, 2800 vivent sous le seuil de pauvreté, et 1020 consacrent plus de 50% de leur revenu au logement.
- 1500 ménages sont en attente de logement social sur les listes du Projet Saint-Charles

Au delà des statistiques, notre pratique quotidienne auprès de centaines de citoyenNes de Pointe-Saint-Charles nous permet d'affirmer que, loin de s'améliorer, les réalités de vie sont très dures, et que les problématiques liées à la pauvreté se modifient et s'intensifient.

Mais il importe également de souligner que le quartier possède, et nous y reviendrons, une identité propre liée à son histoire industrielle et à une solide tradition solidarité et de luttes sociales et communautaires, un tissu social «tricoté serré», et des citoyenNEs animés par un fort sentiment d'appartenance à leur quartier.

b. transformation rapide du quartier et embourgeoisement

Les quartiers Pointe-Saint-Charles, Saint-Henri et Petite-Bourgogne, sont le berceau et le centre de l'activité industrielle du Canada. Vieux quartier ouvrier et toujours quartier populaire, Pointe-Saint-Charles est aujourd'hui confronté à des enjeux urbains considérables.

D'un quartier essentiellement basé sur l'industrie manufacturière voilà 50 ans, puis oublié pendant des décennies, Pointe-Saint-Charles est désormais dans la mire d'un redéveloppement et d'une requalification de ses grands espaces, principalement situés à l'Est du quartier. Tout près du centre-ville, notre quartier, comme Saint-Henri, Petite-Bourgogne et Griffintown, est redevenu en ce début de XXI^{ème} siècle un lieu stratégique convoité par les développeurs. La physionomie du quartier Pointe-Saint-Charles et de son environnement immédiat est appelée à changer considérablement d'ici les 20 ou 25 prochaines années

La proximité du centre-ville, la revitalisation des berges du Canal-de-Lachine, les grands espaces à reconverter, les grands projets immobiliers, la création de pôle d'emplois et de formation en nouvelle

technologie sont parmi les facteurs qui viennent transformer le profil socio-économique de la population résidente sans faire de place, ou de façon insuffisante, à de nouveaux logements sociaux. La crise du logement vécue ces dernières années dans les quartiers centraux de Montréal est venue renforcer le processus de transformation résidentielle de Pointe-Saint-Charles.

Ce changement est souvent présenté comme structurant par les pouvoirs publics. Pourtant **il importe de reconnaître les effets négatifs de ces transformations pour les populations dites traditionnelles, à savoir à faible et modeste revenus**. Les activités immobilières et les changements de vocation des secteurs industriels ont renforcé dans le Sud-Ouest un processus d'embourgeoisement, autrement nommé « gentrification ».

Il est aujourd'hui difficile d'ignorer que l'embourgeoisement et la spéculation contribuent à l'appauvrissement d'une partie importante de la population de notre quartier et, à terme, à leur expulsion hors de la communauté. Mentionnons à titre d'exemples, l'augmentation du prix des loyers, le nombre croissant de reprises de possession, l'augmentation des valeurs foncières des immeubles avec effet direct sur le prix des loyers etc. Ce phénomène est complexe, nous en convenons, mais qui est désormais très bien documenté. La plupart des grandes reconversions de quartiers industriels vétustes, et ce dans divers pays occidentaux, se sont soldées par l'éviction des populations les plus pauvres qui ont été remplacées par des nouveaux arrivants plus fortunés.

Tous les quartiers de Montréal ont été touchés sévèrement par l'effet des activités immobilières, notamment la spéculation. On n'hésite plus maintenant à reconnaître qu'un grand quartier comme le Plateau Mont-Royal s'est embourgeoisé au point d'être hors de prix pour les nouveaux arrivants de la classe moyenne. Les informations récentes sur le tout nouveau rôle d'évaluation sont particulièrement désastreuses. Le Sud-Ouest est frappé de plein fouet et plus durement que partout ailleurs sur l'Île de Montréal (+ 61% d'augmentation), résultat de l'activité immobilière intense qui s'y opère depuis quelques années. Les seules protections prolongées pour un ménage restent l'achat d'un logement lorsqu'on en a les moyens. Autrement, c'est le logement social ou dit abordable qui peut apporter un minimum de sécurité recherchée. Mais là, c'est au compte-goutte qu'il nous faut additionner la réalisation des projets, bien en deçà des besoins exprimés. Nos responsables politiques font trop peu de chose pour tenter de calmer le jeu et de trouver un certain équilibre qui pourrait mieux protéger le droit au logement pour les ménages à faible et moyen revenus

Soulignons que les effets négatifs de ce type de développement urbain et de la spéculation immobilière qui l'accompagne se font sentir également à l'égard des propriétaires collectifs, communautaires, coopératifs qui ont choisi de se placer en marge du « marché immobilier ». Les hausses de valeurs et par conséquent de taxes foncières et scolaires s'appliquent aussi aux nombreux bâtiments de logements sociaux. Par conséquent leurs résidentEs, qu'on pourrait croire complètement à l'abri de cette dynamique de marché, en font quand-même les frais. La portion du budget qui doit être consacrée au paiement des taxes municipales et scolaires augmentent, faisant ainsi augmenter le loyer payable ou laissant tout simplement moins de place pour des dépenses nécessaires à la préservation du parc immobilier (entretien, rénovations etc.).

c. Des grands projets structurants pour qui ? L'exemple du Canal-de-Lachine

À ce jour, aucune équation automatique entre un investissement en millions de dollars et l'amélioration des conditions de vie de la population n'a été démontrée. Notre expérience et notre connaissance de la réalité de notre quartier nous portent à croire que les résultats de plusieurs projets urbains, immobiliers ou autres, amènent rarement de tels résultats.

Un exemple récent et proche de nous est celui de la revitalisation du Canal-de-Lachine et de ses berges, ainsi que sa ré-ouverture à la navigation. Elle est souvent présentée par les autorités municipales comme un exemple réussi de revitalisation impliquant des retombées positives pour la communauté. Des

investissements publics de l'ordre de 100 millions \$ ont certes embellis et redonnés une nouvelle prestance au Canal-de-Lachine. Ajoutés aux intentions déclarées du maire Bourque de modifier le zonage des secteurs industriels autour du canal, ils ont attiré des investisseurs privés qui ont construit des milliers de condos dans les quartiers Saint-Henri, Pointe-Saint-Charles et Petite-Bourgogne. Depuis 7 ou 8 ans la nouvelle effervescence immobilière a alimenté la spéculation immobilière. L'arrivée de milliers de nouveaux résidents plus fortunés, les améliorations esthétiques et un certain renouveau commercial autour du marché Atwater et de la rue Notre-Dame, suffisent à conclure à « l'immense succès de l'opération ». Ainsi, les autorités politiques en parlent comme d'un « projet structurant » sans spécifier pour qui? Actuellement, on entend parler du projet EL-AD dans les mêmes termes.

Pourtant, aucune étude d'impact ou évaluation sérieuse d'un point de vue socio-économique, culturel et écologique n'a encore été réalisée sur le projet de revitalisation du Canal-de-Lachine. On n'a aucunement mesuré les effets pervers liés à la spéculation engendrée, sur la population résidente des quartiers environnants et particulièrement sur les ménages dont les revenus annuels sont de moins de 40,000\$ (petits travailleurs, ménages moins fortunés et pauvres). Selon nous, les 100 millions\$ de fonds publics et les centaines d'autres millions\$ de fonds privés jusqu'ici investit aux abords du Canal ont très peu contribué à répondre aux besoins de ces populations.

d. Pour un urbanisme d'inclusion et d'intégration

Pour la Table de concertation Action-Gardien, il est évident que Pointe-Saint-Charles a trop longtemps été laissé à l'abandon depuis la transformation considérable et le déclin de l'activité économique industrielle, et a besoin d'être redynamisé. Cependant, le réseau communautaire a toujours demandé que cette redynamisation sociale, économique et culturelle se fasse en tenant compte de la population et des couches sociales les plus vulnérables de la société montréalaise, et non à son détriment. La pauvreté doit se retrouver au cœur des enjeux d'aménagement et de logement, et continuer d'être une priorité quotidienne et constante, parce que le développement des milieux urbains doit profiter à tous les citoyens et citoyennes quelques soient leurs conditions sociales et économiques.

Nous voulons aussi que le re-développement du quartier s'inscrive dans un processus d'intégration de nouvelles populations et non de remplacement des populations. **En ce sens, notre perspective en est une d'inclusion : accueillir de nouveaux résidents tout en respectant l'identité du quartier, son histoire et sa population. Nos interventions visent à faire en sorte que les nouveaux arrivants s'intègrent et contribuent à maintenir ce quartier extrêmement vivant et partagent des objectifs de cohésion et de solidarité sociales.**

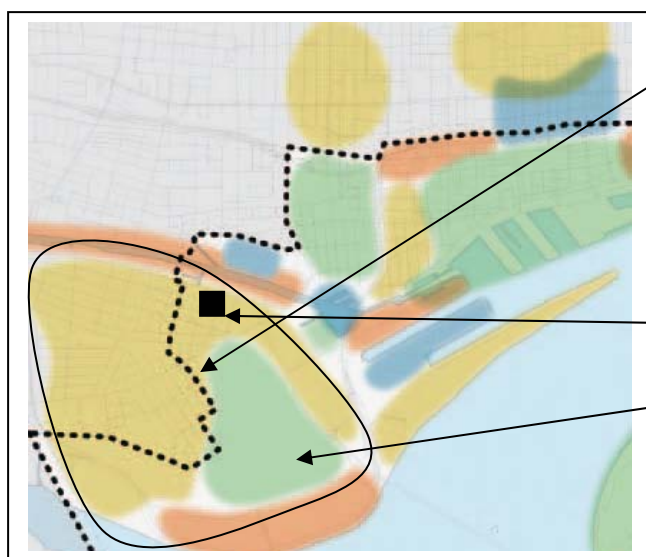
Le défi de l'intégration concerne l'ensemble des acteurs, publics comme privés. Bien sûr, cette préoccupation est inscrite dans les priorités des élus montréalais et de l'arrondissement Sud-Ouest. Mais le type de développement promu ces dernières années dans le Sud-Ouest semble pourtant faire peu de cas de ces préoccupations. Les mesures pour venir en aide aux plus démunis sont inadéquates en regard des besoins et des pressions spéculatives. Trop de place est laissé aux uniques *lois du marché*. Pour les promoteurs, il est évident que les critères de rentabilité et de profit priment sur les autres considérations sociales. Certaines préoccupations environnementales, architecturales ou mêmes sociales (politique d'inclusion de la Ville) constituent une carte de visite ou de prestige pour certains promoteurs et c'est tant mieux. Mais cela nous semble insuffisant pour garantir que les questions touchant la pauvreté et les responsabilités collectives des impacts du développement à l'égard des populations moins favorisées ne se trouvent tout au bas de la liste des préoccupations collectives.

2. Pointe-Saint-Charles, un milieu de vie à préserver

a. Une tendance lourde d'expansion du Centre-Ville

Les grands projets mis de l'avant ces dernières années dans le Sud-Ouest indiquent hors de tout doute une tendance lourde vers l'intégration des quartiers résidentiels à la logique de développement du Centre-Ville et à un élargissement de ses frontières.

Dans les différentes propositions avancées par des développeurs publics et privés, une **partie significative de Pointe-Saint-Charles devient partie intégrante et suite logique du prolongement du centre-ville**. Par exemple, le territoire d'intervention proposé par la Société du Havre inclue une grande partie du territoire de Pointe-Saint-Charles, dont l'édifice Nordelec.



La flèche indique la ligne pointillée correspondant au territoire d'intervention proposé par la Société du Havre de Montréal. On voit que ce pointillé passe pratiquement au centre du territoire actuel « approximatif » du quartier Pointe Saint-Charles délimité par un trait continu noir.

Endroit approximatif où se trouve le Nordelec

En vert, terrains désaffectés du CN

Source : Le Havre de Montréal, Vision 2025, La ville et son fleuve, une proposition pour l'avenir, 2004, page 6.

Également, deux des propositions avancées en octobre 2003 par la « Commission spéciale du Conseil pour étudier la délimitation territoriale de l'arrondissement Centre-Ville et sa gestion », empiétaient sur l'arrondissement Sud-Ouest, le district et le quartier Pointe-Saint-Charles. Ces propositions furent refusées par l'ensemble des intervenants du Sud-Ouest. Mais, même si cette hypothèse a été écartée, les intentions de prolonger la dynamique particulière du Centre-Ville continuent à s'appliquer sur le terrain².

Depuis quelques années, plusieurs réalisations, telles la Cité du multi-média, la Cité internationale, l'École de Technologie Supérieure (ETS) indiquent clairement la direction prise par le développement et les activités urbaines liées à la dynamique du Centre-Ville. Les projets de la Société du Havre, avec la réfection de l'autoroute Bonaventure, l'ouverture au Fleuve, etc. témoignent des orientations prises par l'administration municipale pour promouvoir le développement du Centre-Ville, et l'image internationale de Montréal. Le mégaprojet récréotouristique mis de l'avant par Loto-Québec et soutenu par la Société du Havre, incluait, en plus du casino, un centre de foires commerciales d'envergure internationale sur les terrains du Canadien National (CN), un lieu absolument significatif du patrimoine industriel et du quartier de Pointe-Saint-Charles.

² Commission spéciale du Conseil pour étudier la délimitation territoriale de l'arrondissement Centre-Ville et sa gestion, « Réflexion sur la délimitation du Centre de Montréal et sur sa gestion », 23 pages, octobre 2003.

Un immense projet de développement immobilier et commercial de plus d'un milliard \$ dans Griffintown est présentement à l'étude, lequel se situe directement au seuil de notre quartier. Pendant ce temps, un projet consensuel de développement sur le Site des postes dans Petite-Bourgogne, issu d'un partenariat entre l'ensemble des acteurs socio-économiques du milieu et répondant à des besoins de quartier, risque de ne pas voir le jour faute de volonté politique du gouvernement fédéral.

Ainsi, la pression Centre-Ville est telle qu'il faut s'attendre à ce que tous les espaces non bâtis et même certains bâtiments plus ou moins déclarés désuets (au sens où ils ne rapportent pas suffisamment), soient convoités par les promoteurs qui veulent profiter de la manne éventuelle injectée par les fonds privés et publics (déplacement de l'autoroute, 2^{ième} phase du Canal-de-Lachine, etc.).

Dans le cas de la plupart des projets immobiliers le long du canal, aucun effort d'intégration n'est fait. La barrière symbolique devient réelle. Il n'est pas anodin que les condominiums de la Corticelli ou de la Redpath -et bien sûr le Nordelec ne fait pas exception- soient présentés par leurs promoteurs comme étant rattachés au secteur du Canal-de-Lachine et au Centre-Ville, sans aucune référence au quartier Pointe-Saint-Charles. On va même jusqu'à ignorer le nom du quartier alors que les bâtiments sont directement sur le territoire de Pointe-Saint-Charles. Le nom de Pointe-Saint-Charles ne semble pas « vendeur sur le marché », enfin pas encore³ !

Comment ne pas reconnaître cette tendance lourde à élargir la zone du Centre-Ville, qui agit comme un « bulldozer » et menace à terme l'identité de notre quartier résidentiel ?

b. La reconnaissance d'un milieu de vie distinct du Centre-Ville.

Nous reconnaissons que Pointe-Saint-Charles doit être ouvert sur Montréal, son centre-ville et sa dynamique particulière. Mais il importe que le quartier ne subisse pas une sorte « d'annexion déguisée » d'une manière ou d'une autre, subtilement ou brutalement, à la dynamique du Centre-Ville. Certains exemples sont frappants: Après plusieurs opérations de rénovation, il ne réside plus que quelques dizaines d'habitants dans Griffintown, qui est en train d'être complètement intégré au centre-ville.

Nous exigeons que notre quartier soit respecté dans son renouvellement urbain, économique, social et culturel. Cela nous amène à tracer des limites territoriales réelles entre les besoins légitimes de prolongement du Centre-Ville vers le sud et les besoins légitimes de préservation d'un milieu de vie enraciné sur un espace urbain depuis plus d'un siècle et demi et qui souhaite participer à sa manière à la définition de ce qu'est Montréal.

Il est vrai que la vieille ceinture industrielle qui a façonné le visage de Pointe-Saint-Charles cède la place à de nouvelles fonctions. Mais le reste du quartier est animé par une vie de quartier réelle, et occupé par une population qui souhaite préserver et redynamiser ce cadre de vie. Nous avons besoin de créer une frontière qui indique, ne serait-ce que par le coût d'œil, les caractéristiques de son bâti, l'aménagement urbain et l'activité humaine, que nous entrons dans un territoire distinct qui n'est plus le Centre-Ville. Le plan d'urbanisme et le zonage sont des instruments qui peuvent nous aider à remplacer les anciennes frontières de la ceinture industrielle de Pointe-Saint-Charles par des frontières réelles mais qui expriment une jonction harmonieuse entre le Centre-Ville et notre quartier. Une vision adéquate d'aménagement devrait permettre de recréer une telle frontière entre la dynamique propre à un centre-ville et celle d'un quartier résidentiel avec son histoire.

³ Caractéristiques du Projet Redpath– tiré de www.queymard.com

- | | |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none">- En bordure du Canal-de-Lachine et du Bassin des Prêtres- Implanté sur un site historique- À deux pas du parc linéaire et de la marina du Vieux-Port de Montréal- Accès facile aux musées et expositions du Vieux-Port et aux autres pôles d'attractions- À proximité du centre ville, de ses boutiques, cafés et restaurants de fine cuisine | <ul style="list-style-type: none">- Situé le long des pistes cyclables- Accès facile au réseau d'autoroutes- À proximité du marché Atwater- À quelques minutes à pied d'une station de métro- Réhabilitation des quais et du Canal-de-Lachine par Parc-Canada |
|--|---|

c. Pointe-Saint-Charles, source patrimoniale à protéger

Au-delà du fait que notre quartier recèle des trésors architecturaux, et des secteurs significatifs en termes de patrimoine architectural, c'est la notion de « patrimoine immatériel » sur lequel nous voulons insister.

Nous accueillons donc avec une grande sensibilité les intentions de la « *Politique patrimoniale de la Ville de Montréal* » qui élargit la définition traditionnelle du patrimoine pour englober les communautés humaines et leurs dynamiques particulières.

« *Ce patrimoine comprend notamment des ensembles naturels... des quartiers résidentiels aux typologies variées un patrimoine civique abondant et un centre-ville dense* » Politique du patrimoine, page 15, avril 2005.

« *Les activités industrielles de Montréal dirigent une partie de son développement le long des grandes voies de communication que constituent au XIX^{ème} siècle, le fleuve, le Canal-de-Lachine, les chemins de fer. Le long des axes structurants, à proximité des grands ensembles industriels dont certains figurent parmi les plus anciens au Canada, des quartiers ouvriers s'établissent et se développent : ceux entre autres de Pointe-Saint-Charles, etc.* » Politique du patrimoine, page 15 et 16, avril 2005.

« *Au fin de la Politique, peut être considéré comme patrimonial, ce qui représente une valeur significative ou exceptionnelle pour la collectivité montréalaise du point de vue de : ...l'histoire, liée au territoire où les événements se sont produits, ainsi qu'aux personnages qui y ont participé, et qui a généré des forces spécifiques d'organisation sociale et urbaine au cours d'une période donnée et dans un contexte géopolitique global ;* » Politique du patrimoine, page 35, avril 2005.

Avec la désindustrialisation accélérée qui a suivi l'ouverture de la voie maritime du Saint-Laurent, c'est des quartiers Pointe-Saint-Charles, Saint-Henri et Petite-Bourgogne qu'ont émergé les premiers comités de citoyens, les groupes populaires et ce qu'on appelle aujourd'hui les mouvements communautaires.

Droit à la santé, accès à la justice, droit au logement, à l'éducation, etc. ont été parmi les enjeux qui ont façonné la vie du quartier Pointe-Saint-Charles depuis presque les 40 dernières années. Cette volonté de prise en charge, d'appartenance et d'identification à un milieu est encore aujourd'hui bien vivante et un atout pour une société. Encore tout récemment, un groupe du quartier, les Archives populaires, contribuait à ce patrimoine immatériel précieux en publiant un livre sur l'histoire communautaire du quartier, à partir de récits de vie de neuf femmes anglophones et francophones⁴.

Le mouvement communautaire de Pointe-Saint-Charles, qui inclut la participation et l'action de centaines de citoyenNes annuellement, et quelquefois de milliers selon les événements, a joué un rôle qui va bien au-delà de ses frontières et continue à le faire. Rappelons que la Clinique communautaire de Pointe-Saint-Charles est l'ancêtre du réseau des CLSC du Québec de même pour le réseau d'aide juridique qui vient de l'initiative des Services juridiques communautaires. Rappelons également la réalisation de plus de 50 coopératives d'habitation du quartier et la mise en place de la première CDEC (corporation de développement économique et communautaire) dans un milieu urbain au Québec. Lors de la lutte contre le déménagement du casino, plus de 4 800 citoyenNes ont signé la pétition de la Table Action Gardien sur les 10 000 adultes que compte le quartier. Le 6 mars 2006, un peu plus de 48 heures avant que Loto-Québec n'annonce le retrait du projet du casino, la Table de concertation Action-Gardien avait organisée une assemblée à laquelle près de 300 personnes ont participé. Voilà des exemples qui indiquent la présence d'une intense vie communautaire, toujours présente depuis la naissance et l'affirmation d'un mouvement populaire et communautaire il y a près de 40 ans, et qui donne à notre quartier une couleur toute particulière.

Nous sommes prêts à accueillir des projets qui pourront permettre à la communauté de Pointe-Saint-Charles de grandir et d'évoluer dans le respect et la dignité de tous ses habitants. Cependant, il faut concrètement reconnaître que Pointe-Saint-Charles est un territoire vulnérable face à des forces

⁴ Pointe-Saint-Charles, un quartier, des femmes, une histoire communautaire, Collectif Courte Pointe, éditions Remue-ménage, 2005

économiques et politiques qui voudraient agir en ignorant une partie de son patrimoine. Nous estimons que Montréal a tout à gagner à préserver ses quartiers résidentiels, avec leurs identités particulières, et que le défi d'intégration et de respect des caractéristiques de Montréal et de ses quartiers de vie ne peut être qu'un défi des plus stimulant.

3. Des outils d'urbanisme au service des problématiques urbaines

Aujourd'hui, le pouvoir politique montréalais et les éluEs de l'arrondissement Sud-Ouest disposent d'une panoplie de mesures pour encadrer les projets qui leur sont proposés sur le territoire. Selon la manière dont ils sont utilisés, les outils d'urbanisme tels les plans d'urbanisme et les règlements de zonage peuvent développer ou accentuer des clivages géographiques, architecturaux et sociaux dans un milieu donné, et générer ainsi de l'exclusion. Ou au contraire, appliqués de manière cohérente et en concordance les uns avec les autres et avec les diverses politiques municipales, ces mêmes outils peuvent aider à produire un **urbanisme d'inclusion** et à freiner les phénomènes d'exclusion. Parmi ces outils et politiques, citons :

- un Plan d'urbanisme qui sert d'encadrement général pour les arrondissements et la Ville
- la Politique de développement durable qui s'intitule « Premier plan stratégique de développement durable de la collectivité montréalaise » et adoptée en avril 2005 ;
- La Politique d'inclusion de logements sociaux;
- La Politique du patrimoine en vigueur depuis mai 2005;
- Le Plan de transport adopté en mars 2005 qui veut réduire la dépendance à l'automobile et miser sur le transport en commun et les transports actifs;
- La Charte montréalaise des droits et responsabilités où la Ville s'engage à considérer la mise en oeuvre des mesures relatives au logement, les besoins des populations vulnérables, notamment ceux des personnes et des familles à faible revenu et à revenu modeste;
- Une Charte du piéton bientôt en consultation et qui vise à répondre en priorité aux personnes plutôt qu'aux véhicules;

Ces diverses politiques adoptées depuis quelques années à peine sont un signe tangible que les problématiques urbaines sont en évolution. Elles visent à faire écho aux nouvelles préoccupations de la population : lutte contre les GES et autres polluants, qualité de vie urbaine qui incite les nouvelles familles à adopter les quartiers centraux en toute sécurité, efficacité, coût abordable des transports en commun, implantation d'infrastructures pour le vélo, la marche et autres transports actifs, réduction de l'utilisation de l'automobile, économies d'énergie et réduction du gaspillage (recyclage, réutilisation et compostage sur une grande échelle), mixité sociale qui favorise l'entraide, la coopération et le dynamisme des communautés locales et la réduction des tensions sociales, etc.

Ces politiques seront-elles appliquées dans le cas du projet du groupe El-Ad? Nous l'espérons et c'est dans ce sens que nous allons référer aux diverses orientations et politiques de la Ville. Nous sommes conscients qu'un projet de développement, aussi important soit-il, ne peut régler à lui seul les problèmes de logement et autres, d'un quartier comme Pointe-Saint-Charles. Mais il peut contribuer, avec l'encadrement et les objectifs des diverses politiques, à jouer un rôle globalement positif dans l'amélioration du cadre de vie non seulement des nouveaux résidents qui s'y installeront mais également de la population locale déjà sur place.

C'est donc en croyant que les outils collectifs, (plan d'urbanisme, règlements municipaux y compris ceux du zonage et les diverses politiques municipales) peuvent aider à produire un urbanisme d'inclusion que nous présentons aujourd'hui un mémoire devant l'Office de consultation publique de Montréal.

CHAPITRE II. LES ÉLÉMENTS DU PROJET À RECONSIDÉRER

1. Des constats préalables

Contrairement aux secteurs de la Cité du multimédia, de la Cité internationale, de l'ETS ou bien du Griffintown actuel, le projet EL-AD s'installe dans un des plus vieux quartiers de Montréal ou subsiste encore un milieu de vie organisé. Le projet doit donc être étudié en tenant compte des caractéristiques particulières du milieu.

Un projet d'une telle envergure aura inévitablement des impacts dans notre milieu de vie et bouleversera la dynamique de l'ensemble du quartier. L'implantation massive d'une nouvelle population, densité d'occupation dépassant une possibilité harmonieuse d'intégration au quartier, un aménagement tourné vers la rue Saint-Patrick et le Canal-de-Lachine, une proposition de galerie commerciale pouvant entraver la dynamisation de la rue Centre, un parc semi-privé créant une barrière symbolique de fermeture au quartier, l'implantation de 1500 cases de stationnement entraîneront inévitablement une dégradation de l'environnement urbain et de la qualité de vie, etc.... Ce projet suscite bien des questions d'ordre social, économique et environnemental qui méritent des réponses complètes tant de la part du promoteur que des autorités municipales. Où sont les réponses à ces questions?

a. Des études d'impacts incomplètes

Le promoteur cherche à obtenir un changement au Plan d'urbanisme et de zonage. Est-il opportun de l'accorder ? si oui, à quelles conditions ? pour quelles retombées dans le quartier ? quels sont les impacts du projet sur la dynamique de l'ensemble du quartier à court et à moyen terme ? À date, les réponses apportées par le promoteur et l'Arrondissement nous ont laissés avec bien des interrogations, notamment parce qu'elles évitaient d'aborder directement les enjeux soulevés. Nous constatons que les études d'impacts réalisées sont incomplètes. Par exemple, l'étude d'impact sur la circulation a été faite sur un quadrilatère restreint. De même, les études sur les logements ou le commerce sont des études de marché plus que des études d'impact. Pourtant l'arrondissement affirme être satisfait des études réalisées et ne pas vouloir en obtenir de supplémentaires.

Recommandation :

| |
|---|
| Nous demandons qu'avant d'aller de l'avant avec des changements irréversibles à la réglementation actuelle, les impacts du projet EL-AD soient évalués bien au-delà du seul secteur immédiat de construction et que les études portent sur l'ensemble du milieu, en tenant compte de son évolution actuelle et des incidences à moyen et long terme sur sa population, sur le logement, l'aménagement, la circulation, les services, le transport et le commerce. |
|---|

b. Un projet qui tourne le dos au quartier

Le projet, tel que présenté, fait corps avec le secteur Canal-de-Lachine, la rue Saint-Patrick, en lien avec les projets de la Redpath et la Belding Corticelli. Le projet du Groupe El-Ad vient consacrer le **redéploiement d'un nouveau secteur du quartier**, poursuivre la création d'une **enclave physique** non intégrée au quartier. Ces projets ont des caractéristiques se rapprochant plus des développements du Centre-Ville que des quartiers résidentiels du Sud-Ouest. En plus de faire fi de l'identité du quartier, ils accentuent la pression sur l'ensemble du quartier, en amplifient les phénomènes de spéculation et d'embourgeoisement. Ceci est d'autant plus inquiétant quand on sait que le secteur à l'est du projet appartient déjà au même promoteur et risque de suivre la même logique d'aménagement.

Le projet dans sa forme actuelle est inacceptable car il s'approprie une partie importante des espaces à développer disponibles dans le quartier, sans réel souci d'intégration.

Il n'est pas anodin de constater que le projet est présenté par le promoteur comme étant situé dans le secteur du Canal-de-Lachine, et jamais dans le quartier Point-Saint-Charles. Exemple éloquent : dans le sondage de la firme Langlais, la question suivante est posée : « avez-vous entendu parler de l'immeuble Nordelec, sur Saint-Patrick près du Canal-de-Lachine, à proximité des condos de la Redpath et de la Corticelli ? ». De plus, tant le promoteur que le service d'urbanisme de l'Arrondissement parlent de réhabiliter la rue Saint-Patrick. Cela pose à terme le problème de la préservation de la vocation actuelle de la rue, dédiée au camionnage et à la circulation de transit, nous y reviendrons. Mais surtout, c'est l'absence d'intégration du projet au quartier qu'il faut questionner. Quelques éléments : entrée principale du Nordelec prévue sur la rue Saint-Patrick, élargissement de la chaussée (en empiétant sur la rue ?), accès principaux au parc semi-privé en lien avec Saint-Patrick, transformation de la trame urbaine avec un îlot complet de tours de huit étages... Sur l'îlot B, les immeubles sont conçus de telle façon qu'ils créent un « mur » le long de la rue Richardson, tandis que des ouvertures sont prévues le long de Saint-Patrick. Autant d'éléments qui nous confortent dans l'idée que le projet, malgré les intentions déclarées du promoteur, tourne le dos au quartier

c. Pour un réaménagement global du projet

Compte tenu de l'ampleur des impacts envisagés, et des caractéristiques particulières de notre quartier, nous considérons que le projet ne contribue pas à répondre aux besoins de la population du quartier. Il doit donc être modifié pour s'inscrire dans la conception d'un quartier résidentiel, et pour répondre davantage aux besoins de la population. Dans la perspective d'un réel urbanisme d'inclusion, nous recommandons un réaménagement global du projet, tourné vers l'intérieur du quartier Pointe-Saint-Charles et développé à partir des caractéristiques de la Pointe, plutôt qu'assimilé au Centre-ville. L'ensemble des propositions que nous apportons visent à ce que ce projet vienne soutenir les éléments positifs du quartier (vie communautaire, intégration et mixité sociale, sentiment d'appartenance, etc.), donne une nouvelle impulsion pour un meilleur accès à des services commerciaux tout en négociant un vrai virage vers un quartier plus écologique.

2. Le logement social

a. Des besoins non répondus

Le logement, qui est au cœur même du projet Nordelec, ne doit pas être considéré comme une simple marchandise. Pour certains il s'agit d'un objet de spéculation, mais au contraire selon le droit international⁵, le logement est d'abord et avant tout un droit et un besoin fondamental au même titre que se vêtir et manger. Or, même si nous vivons dans un des pays les plus riches de la planète, nous constatons que, dans notre quartier, ce besoin fondamental n'est pas acquis pour tous et toutes. Il est de notre devoir de le rappeler.

Dans son rapport⁶ du 19 mai 2006, le Comité de l'ONU chargé de surveiller l'application du Pacte par les états signataires, « *note qu'il n'existe pas au Canada de facteurs ou de difficultés entravant l'application effective du Pacte dans cet État* » et blâme le Canada et le Québec et presse Ottawa d'en faire une « *urgence nationale* ». Il s'interroge notamment sur la persistance des listes d'attente pour les logements sociaux, qui demeurent «très longues», particulièrement dans la région de Montréal. »

Dans le quartier Pointe-Saint-Charles, plus de 1500 ménages sont en attente de logement social sur les listes du Projet Saint Charles, le groupe local qui travaille directement avec les gens ayant des problèmes à se loger adéquatement. Le revenu annuel moyen de ces ménages est de 11500 \$.

Le quartier détient l'une des plus fortes proportions au pays de logements sociaux, coopératifs et à but non-lucratif (48 % des logements locatifs), résultat d'un travail inlassable entrepris au début des années 1970. Nous considérons que les actions prises par les groupes communautaires et les citoyens pour développer le logement social dans le quartier ont permis de conserver et sécuriser des logements pour la population traditionnelle et de préserver jusqu'ici une certaine mixité sociale. Ces actions ont permis de contrer en partie les effets de la spéculation immobilière et de l'embourgeoisement, deux phénomènes qui ont tendance à éliminer la présence de ménages à faible et moyen revenu. Ce n'est donc pas un mince acquis pour des centaines de ménages du quartier qui peuvent actuellement jouir d'une sécurité certaine par rapport aux locataires sur le marché privé.

Malgré cela, les besoins sont encore immenses, et on note un manque flagrant de logements accessibles pour les ménages à faible et à modestes revenus. Sur 4810 ménages locataires à la Pointe, 2800 ménages ont des revenus sous le seuil de pauvreté, et plus de 1020 d'entre eux consacrent plus de 50 % de leurs revenus à leur logement. Et ce au détriment d'autres besoins essentiels.

Les chiffres récents de taux d'inoccupation pourraient laisser à penser que la « crise du logement » est pratiquement résorbée. En effet, on parle d'un taux de 2.1 % pour Montréal dans le rapport d'octobre 2005 de la SCHL. Pour le Sud-Ouest et Verdun, ce taux est de 1.4 %, en baisse par rapport au taux d'inoccupation d'octobre 2004 qui était de 1,7%. Ces chiffres masquent surtout une réalité extrêmement préoccupante : pour les logement de moins de 600 \$ par mois, le taux d'inoccupation est toujours proche de zéro.

Pendant ce temps là notre pratique de tous les jours auprès et avec des centaines de citoyenNes de Pointe-Saint-Charles nous amène à constater les effets directs des phénomènes de l'embourgeoisement, et de la spéculation immobilière, de la fébrilité du marché immobilier dans notre milieu : hausse de loyers, reprises de possession, transformations de duplex en unifamiliales... On peut affirmer qu'un projet immobilier de 1 200 logements, ainsi que les autres projets présentement sur les tables à dessin pour tout le secteur avoisinant le Canal-de-Lachine, Griffintown et le Havre, contribueront à maintenir sinon à augmenter l'activité immobilière dans les prochaines années et conséquemment à enfler le futur rôle d'évaluation prévu pour 2009.

⁵ Pacte international relatif aux droits économiques, sociaux et culturels

⁶ Observations finales du comité du PIDESC. Mai 2006, (Recommandations 10 et 62)

b. Les limites de la politique d'inclusion de la Ville

Dans un tel contexte nous ne pouvons laisser faire les seules forces du marché, nous devons prendre conscience des désastres ainsi causés et trouver des moyens d'y remédier. Nous affirmons que parmi les solutions se trouve l'obtention d'un **nombre significatif** de logements sociaux répondant aux besoins et à la capacité financière des ménages résidents lorsqu'il y a du développement immobilier.

En adoptant sa politique d'inclusion, même si elle est particulièrement timide, la Ville de Montréal a reconnu explicitement la nécessité d'une intervention publique pour la réalisation de logement social et de mixité sociale des projets d'habitation. Rappelons qu'il s'agit d'une incitation auprès des promoteurs, et non d'une obligation, d'inclure 15 % de logements sociaux dans leurs projets immobiliers.

Nous reconnaissons l'engagement du promoteur EL-AD de céder deux terrains de l'îlot C. Cette cession pourra permettre la réalisation de 169 logements sociaux dont 55 iront à des familles nombreuses du quartier et 114 à des personnes âgées, si le nombre d'unités disponibles dans les programmes de subventions gouvernementaux est confirmé. Cet apport pour le quartier permettrait de soulager une partie des ménages du quartier vivant des conditions d'habitation déplorables, et de répondre à une demande exprimée depuis des années : le bâtiment pour personnes âgées. En effet, les personnes âgées petits propriétaires ou locataires devant quitter un logement trop grand ou expulsées d'un logement locatif ne trouvent souvent pas à se reloger et doivent quitter un quartier qu'elles ont habité durant de nombreuses décennies. Les personnes âgées sont extrêmement vulnérables aux conséquences de l'embourgeoisement et de la spéculation

Certes, on peut voir cette politique comme un gain. Obtenir une contribution des promoteurs au logement social est évidemment plus acceptable qu'aucune obligation. Si nous reconnaissons cet apport, nous devons cependant analyser le projet dans son ensemble. Pour un potentiel de 169 logements sociaux, c'est plus de 1000 condos de moyens à haut de gamme, qui sont prévus, avec tous les impacts que cela aura dans notre communauté. Selon nous, la politique d'inclusion n'est qu'un outil minimum et surtout incontournable. Moins que ça, ce serait indécent.

Cet engagement minimum, il importe donc de le sécuriser dans l'adoption du règlement d'urbanisme par la cession des terrains de l'îlot C indépendamment de l'évolution du projet de transformation prévu aux îlots A et B. Nous comprenons que le projet coopératif sera mis en chantier dès 2008 et que les subventions provinciales pour les unités sont disponibles et réservées par les autorités municipales. Cependant, pour le projet des personnes âgées, la réalisation effective est tributaire de la disponibilité des subventions et de l'arbitrage que la Ville fera entre différents projets. Le terrain est cédé pour du logement social, mais sans aucune garantie d'échéancier. Il faut donc un engagement clair de la Ville pour réserver les budgets nécessaires. Par ailleurs, il faut constater que la cession de terrain dégage le promoteur de toute responsabilité quand à la réalisation d'un nombre déterminé des logements sociaux.

On doit se questionner sur l'analyse des besoins qui a conduit à ce pourcentage de 15 %. Il semble s'agir d'un pourcentage arbitraire, global pour la ville de Montréal, qui ne prend pas en compte les réels besoins d'un milieu. Dans notre quartier, nous pouvons affirmer que cette politique n'est en aucun cas suffisante pour préserver une réelle mixité sociale, permettre le maintien de la population et pour répondre aux besoins en logement sociaux dans le quartier. Nous sommes donc loin de nous réjouir des vertus de la politique d'inclusion de la Ville de Montréal. À ce sujet, nous aimerions rappeler la position très critique du Front populaire en réaménagement urbain (FRAPRU) sur la politique d'inclusion de la Ville de Montréal. « En ne destinant aux ménages à faible revenu qu'une minime partie des logements qui seront réalisés à l'avenir à Montréal, le projet de politique d'inclusion va davantage dans le sens de la « gentrification » des quartiers populaires que de la protection de leur population traditionnelle. Cette proposition n'en est pas une d'inclusion, mais d'exclusion. », Extrait du Mémoire du Front d'action populaire en réaménagement urbain (FRAPRU), avril 2005.

On ne peut discuter de ce projet en dehors du contexte de développement à moyen et long terme du quartier. Dans les limites actuelles du quartier habité, il ne reste plus beaucoup d'espace à développer, et la

transformation du bâtiment Nordelec et des terrains adjacents est certainement le dernier projet d'une telle ampleur. Or seuls les projets de 200 logements ou plus sont concernés par la politique d'inclusion. Ceci a pour effet que tous les projets immobiliers privés actuels dans le quartier se font et se feront sans inclusion de logements sociaux. Même si on acceptait la logique du 15 %, il faudrait que des grands projets comme celui du Nordelec dépassent ce pourcentage, pour compenser pour les plus petits projets qui ne sont pas visés par la Politique d'inclusion... On comprendra donc que les citoyens soient inquiets et insatisfaits.

c. Les responsabilités des autorités municipales et des promoteurs

Les autorités municipales et d'arrondissement ont la responsabilité de favoriser un développement qui réponde aux besoins des populations et qui leur permette de se maintenir dans le quartier. Elles doivent donc agir dans cette perspective en utilisant tous les leviers qui sont à leur disposition. La politique d'inclusion n'est qu'un des leviers pour le développement de logement sociaux. Il en existe d'autres, actuellement délaissés, comme par exemple la réserve foncière ou bien des échanges de terrains. Or actuellement, aucune politique de réserve foncière pour du logement social n'est mise en œuvre. Si aucune mesure concrète n'est prise par les pouvoirs publics, si la « norme » du 15 % est appliquée pour les grands projets, et si aucune réserve foncière n'est constituée ou aucun autres moyens mis en place, alors il est impensable de penser préserver la mixité sociale telle que nous la défendons depuis des décennies.

Par ailleurs, nous affirmons que les autorités municipales devraient exiger des promoteurs privés des contributions plus significatives au développement social du milieu. Il est bien évident qu'un projet, quelque soit son ampleur, ne peut répondre à lui seul à l'ensemble des besoins et que le maintien de la mixité sociale dépasse le seul effort que le projet du Groupe El-Ad pourrait s'engager à fournir. Mais nous croyons que ce projet a l'obligation de contribuer davantage à ces objectifs.

La politique d'inclusion affirme le « devoir » de certains promoteurs immobiliers de contribuer directement au soulagement des problèmes de logement que vivent des dizaines de milliers de ménages montréalais, dont plusieurs centaines vivent dans notre quartier. Mais nous avons démontré que ce qui est proposé est bien en deçà des besoins réels et que cela ne répond pas à notre volonté de préserver l'identité du quartier.

Nous affirmons que l'ensemble des développeurs de projets d'habitation ou de projets mixtes devrait, comme « bons citoyens corporatifs », être d'avantage mis à contribution sous diverses formes, comme juste retour envers le milieu compte tenu des avantages et privilèges qu'ils retireront de l'accès au territoire qui leur est conféré.

Soulignons que le zonage, associé au plan d'urbanisme, est avant tout un outil collectif de planification qui devrait permettre d'orienter une certaine conception et des objectifs en aménagement urbain. En acceptant de modifier le zonage, la communauté cède en faveur du promoteur El-Ad du « monnayable ». Ce privilège accordé permet -une rentabilisation de ses terrains à un niveau tout autre que ne le permet le zonage actuel. Il faut rappeler que le seul changement d'affectation au plan d'urbanisme, qui fait passer un site d'une vocation industrielle à une vocation de mixité de fonction dans le contexte actuel, résulte en un réajustement de valeur à la hausse quasi automatique pour les propriétés de El-Ad, et ce sans aucun investissement préalable. Le territoire environnant est devenu attrayant, résultat entre autre d'investissements de fonds publics ces dix dernières années. Dans le contexte où le Groupe El-Ad cherche à rentabiliser ses investissements et à créer une plus value en faveur de ses actionnaires, la contrepartie à l'égard du milieu doit être réelle et significative.

Il nous apparaît donc, si l'on considère les besoins du quartier, l'ampleur et l'impact attendu du projet pour la communauté, et les avantages que retirera le propriétaire El-Ad du changement de zonage, que la contribution actuelle du promoteur à la communauté est nettement insuffisante et se doit d'être revue.

Il est donc essentiel que les autorités municipales exigent du promoteurs des contributions supplémentaires en plus de la cession de l'îlot C, que ce soit sous la forme de la création d'un fond spécial destiné à la création de logement, d'inclusion de nouveaux logements sociaux dans le projet, de cessions d'autres

parcelles de terrains constructibles, de contribution à des équipements collectifs... Dans cette conjoncture où un investissement majeur vient s'ajouter dans notre milieu, nous demandons que le promoteur EL AD fasse cet effort supplémentaire, se rassoit avec les autorités politiques et la communauté, et augmente la mise dans ses contributions au milieu.

d. Recommandations :

1. Une contribution immédiate aux besoins du milieu : la cession de L'Îlot C

Nous demandons :

- que tous les moyens légaux, réglementaires et contractuels soient mis en place par les autorités municipales afin d'assurer qu'il y ait **cession immédiate par le promoteur des terrains de l'îlot C à la coopérative Le Chalutier et à l'OSBL du Conseil des aînés.**
- que cette cession soit **irréversible quelque soient les développements futurs des autres îlots** et projets
- qu'une des conditions préalables à la cession des dits terrains soit que **les terrains soient constructibles** selon les normes en vigueur en ce qui concerne la décontamination des sols. Ce qui suppose une **décontamination des terrains par le promoteur.**
- que la **Ville de Montréal s'engage à réserver les budgets nécessaires** pour la réalisation des deux projets de logements sociaux (OSBL et coopérative) dans les 2 premières années du projet.

Ceci permettant la construction de 55 unités de logement famille et de 114 unités avec services pour nos aînés.

2. Autres contributions pour l'avenir du milieu

- Attendu l'ampleur du projet tant en nombre de logement, en valeur monétaire globale qu'en fonction de son impact à moyen terme sur le développement du quartier Pointe-Saint-Charles;
- Attendu les effets déterminants et irréversibles d'un tel projet ;
- Attendu la responsabilité des autorités municipales, entres autres acteur garant du bien public, d'orienter le développement du secteur en fonction des besoins de l'ensemble de la population ;
- Attendu que l'ensemble des développeurs de projets d'habitation ou projets mixtes devrait, comme « bons citoyens corporatifs » être mis à contribution sous diverses formes, comme étant un juste retour vers le milieu des avantages et privilèges qu'ils retireront de l'accès au territoire qui leur est conféré ;

Nous demandons :

- **que les autorités municipales et d'arrondissement utilisent tous les leviers à leur disposition afin d'en arriver à définir avec le promoteur El-Ad sa contribution supplémentaire au développement social du milieu (en plus de la cession de l'îlot C).** Diverses formes de contribution sont à imaginer et à mettre en place : contributions aux équipements collectifs, contribution à un fonds spécial dédié à l'habitation sociale, contribution à un fond alloué à la redynamisation de la rue Centre, cession de nouveaux terrains, augmentation du nombre de logements sociaux, contribution aux coûts de construction, etc.
- que les autorités municipales et d'arrondissement mettent en place, en plus de la politique d'inclusion, des mécanismes concrets afin de se donner les moyens d'un développement qui se fonde sur le maintien de la population traditionnelle dans son quartier, sur une réelle mixité sociale et sur un développement durable et humain. **Pour ce faire la Ville doit se donner des moyens pour soutenir le logement social, notamment en constituant une banque de terrains constructibles.**

3. Densité, hauteur et typologie

a. Densité : 8 fois plus élevée que la moyenne montréalaise

Nous croyons que d'un point de vue écologique (utilisation des ressources et de l'espace, viabilité accrue des infrastructures et des services publics, etc.) et en vu de participer à cet effort collectif nécessaire, Pointe-Saint-Charles doit miser sur une densification de son territoire. Le projet EL-AD s'inscrit en ce sens. Mais des questions fondamentales se posent : densifier comment, et au profit de qui ?

Tous s'entendent pour affirmer que la transformation du Nordelec et des terrains adjacents avec près de 1 200 unités d'habitation constitue un très important projet à l'échelle de Montréal. À l'échelle d'un des plus petits quartiers de la ville, dont une des particularités est celle d'être clairement délimité par des barrières physiques dont celle du Canal-de-Lachine, le projet EL-AD est encore plus imposant.

Concrètement, les 1,200 unités qui viendraient s'ajouter aux 5 800 logements existants signifieraient une augmentation de plus de 20% du stock de logement et constitueraient à terme environ 16% de tous les logements du quartier. Essayez d'imaginer dans chacun de vos quartiers, une telle augmentation en pourcentage et en nombre pour envisager les effets. Bien sûr, les 1 200 logements n'apparaîtront pas du jour au lendemain et ce n'est que graduellement que nous en verrons les effets réels. Mais une fois terminé nous devons vivre avec les conséquences d'un tel projet.

Sur l'ensemble du territoire habité de Pointe-Saint-Charles, ces 16% d'habitation se retrouveraient sur environ 4.3% du territoire habité. À fin de comparaison, une telle densité appliquée à l'échelle du territoire actuellement habité signifierait la présence de 27 200 logements et de 50 000 personnes. « À ses beaux jours » Pointe Saint-Charles a compté un peu plus de 30 000 personnes.

Cela nous apparaît nettement exagérée en rapport avec la nature du quartier. En effet, à quelques exceptions près sur l'île de Montréal, on retrouvera une telle densité d'occupation uniquement dans certaines parties du centre-ville de Montréal et de quelques coins du Plateau Mont-Royal (autour des rues Hutchison et Avenue du Parc par exemple).

Ainsi, en se basant sur l'arrivée de 2 000 personnes, la densité de ce nouveau secteur serait de l'ordre de 28 500 habitants au km². Comparé à la moyenne du quartier, qui est de 3 900 habitant au km² pour l'ensemble du quartier et de 5 575 habitants au km² pour la partie habitée, une telle concentration apparaît problématique. Nous aurions alors pour ce secteur une densité de plus de 2 fois supérieure à la densité du Plateau Mont-Royal (13 096 au km²), l'arrondissement le plus densément peuplé à Montréal et l'un des quartiers les plus denses en Amérique du Nord. Rappelons que la densité de la ville de Montréal est 3625 personnes au km².

Enfin, si une certaine densité de personnes peut apporter plusieurs effets bénéfiques, elle nécessite par contre des infrastructures et des aménagements adéquats pour offrir une qualité de vie urbaine digne de ce nom (ex : ratio espaces verts publics et population). Mais nous y reviendrons plus loin.

b. Hauteur des bâtiments et trame urbaine

Les secteurs résidentiels du quartier Pointe-Saint-Charles sont généralement composés de bâtiments de deux et trois étages. De rares exceptions viennent briser cet ensemble. En effet, trois HLM disséminés sur le territoire, des édifices pour personnes âgées, ressortent du paysage avec leurs huit étages. Nous pourrions questionner la pertinence et les motifs qui ont amené les responsables publics à construire de tels bâtiments. Malgré un pourcentage d'implantation au sol qui permet un dégagement important par rapport à la rue, ce qui constitue une note positive, ces bâtiments demeurent toutefois des masses imposantes par rapport à leur environnement physique. (Voir les photos des HLM en annexe). Tous les autres bâtiments d'habitation qui dépassent l'équivalent de 4 étages sont d'anciens bâtiments industriels ou institutionnels convertis en résidence (Sherwin William, Canadian Bag, plusieurs écoles, etc.). Mais là encore, en règle générale, des dégagements significatifs peuvent être notés.

Le bâtiment Nordelec fait partie de l'histoire industrielle du quartier Pointe-Saint-Charles et la masse qu'il représente reflète l'image d'une époque de secteurs industriels denses et où on retrouve encore de nos jours quelques constructions imposantes telles la Redpath et la Belding Corticelli. Nous concevons facilement que la conservation de ces bâtiments est une responsabilité éminemment raisonnable pour la société.

Avec le déclin de la période industrielle une partie du secteur autrefois occupé à des fins de production a été comblé par le résidentiel, notamment à l'ouest du bâtiment Nordelec sur la rue Richardson et la rue Augustin Cantin (autrefois rue Manufacture). Toutes les nouvelles constructions réalisées depuis 20 ans dans cette partie sont des trois étages et moins, ce qui poursuit la trame générale de l'habitation du quartier. Un ancien bâtiment industriel d'une hauteur équivalente à 4 étages est en train d'être rénové et transformé en habitation. Nous pensons que ces implantations résidentielles constituent des choix judicieux correspondant à la trame générale et à la nature du quartier.

Cela dit, dans le dossier du bâtiment Nordelec mais plus spécifiquement pour les terrains adjacents nous pouvons concevoir de déroger à cette norme générale mais en faisant les efforts nécessaires pour créer une impression d'harmonie et de respect de cette continuité avec les secteurs résidentiels qui entourent le Nordelec et que nous retrouvons sur l'ensemble du territoire. Cette idée même d'harmonisation doit s'inscrire dans la vision générale que Pointe-Saint-Charles, d'un point de vue d'aménagement urbain, est un quartier différent du centre-ville de Montréal.

Or le promoteur, sur l'îlot B, propose une série de tour de huit étages, qui constituent une rupture flagrante avec la trame résidentielle du quartier, sans aucun effort pour s'harmoniser aux secteurs résidentiels avoisinants.

Le projet d'habitation des personnes âgées sur l'îlot C est un exemple de cet effort particulier d'intégration à la trame du quartier. Compte tenu des normes des programmes gouvernementaux pour ce type d'habitation avec services, il est difficile d'envisager un bâtiment autre qu'en hauteur. On retrouve donc ici, un projet qui comporte un dégradé des derniers étages qui permet de passer de 8 à 5 étages.

Nous demandons que la hauteur du Nordelec, équivalente à 12 étages pour un bâtiment résidentiel, ne devienne pas la norme ni le point de comparaison central ou le prétexte sur lequel nous devrions nous aligner pour les nouveaux bâtiments résidentiels. Il faut absolument éviter une implantation du type « masse continue » et directement sur la voie publique.

Nous sommes d'accord qu'il faut prendre en compte l'imposante présence de cet édifice « phare » mais nous réitérons que le projet du Groupe EL AD est un projet de développement dans un quartier qui n'est pas le centre-ville ou un territoire sans âme.

Nous avons d'ailleurs constaté que nos préoccupations semblent (ou semblaient...) partagées par le Conseil consultatif d'urbanisme de l'Arrondissement. En effet, dans ses recommandations datant du 8 juillet 2005, le CCU dit que le projet doit s'intégrer au paysage urbain existant, et ne pas dépasser six étages. Cependant, sans justification de son changement de position, le CCU affirme dans ses recommandations du 9 juin 2006 qu'une hauteur de huit étages est acceptable compte-tenu des dimensions du secteur. Ce qui nous laisse supposer que le secteur se limite au Nordelec et non au reste de l'environnement bâti des rues résidentielles avoisinantes.

Quelques comparaisons :

Les constructions récentes sont nombreuses dans les quartiers du Sud-Ouest particulièrement autour du Canal-de-Lachine. À cet effet, nous croyons que le projet du promoteur EL-AD ne doit pas faire exception à ce qui s'est construit de manière générale et que nous retrouvons en particulier sur la rive nord du Canal-de-Lachine. Lorsqu'on regarde la grande majorité des constructions résidentielles, on voit qu'il s'agit en majeure partie de bâtiments de 3 et 4 étages, quelquefois à 5 ou 6 étages lorsque le dégagement le permet. Les nouveaux bâtiments suivent la trame urbaine résidentielle existante des quartiers Saint-Henri et Petite-Bourgogne, sans chercher à s'aligner sur les bâtiments industriels.



Bâtiment d'habitation de 4 étages sur l'ancien site Industriel de la Stelco (Petite-Bourgogne) juste en face de Pointe-Saint-Charles de l'autre côté du canal.



Condo de 3 étages sur l'ancien site de la Stelco (Petite-Bourgogne). À droite l'imposante structure de la Robin Hood.



À gauche, les plus hauts bâtiments sur le site Stelco avec 6 étages dont les deux derniers en retrait. On aperçoit l'ancienne cheminée du passé industriel et le centre-ville à droite.



On voit les anciens bâtiments industriels recyclés en condo à la hauteur de Saint-Henri, équivalent à 4 ou 5 étages d'habitation.



Bâtiments d'habitation nouvellement construits de 4 étages, situés rue Saint-Ambroise, directement à l'ouest du marché Atwater, à Saint-Henri.



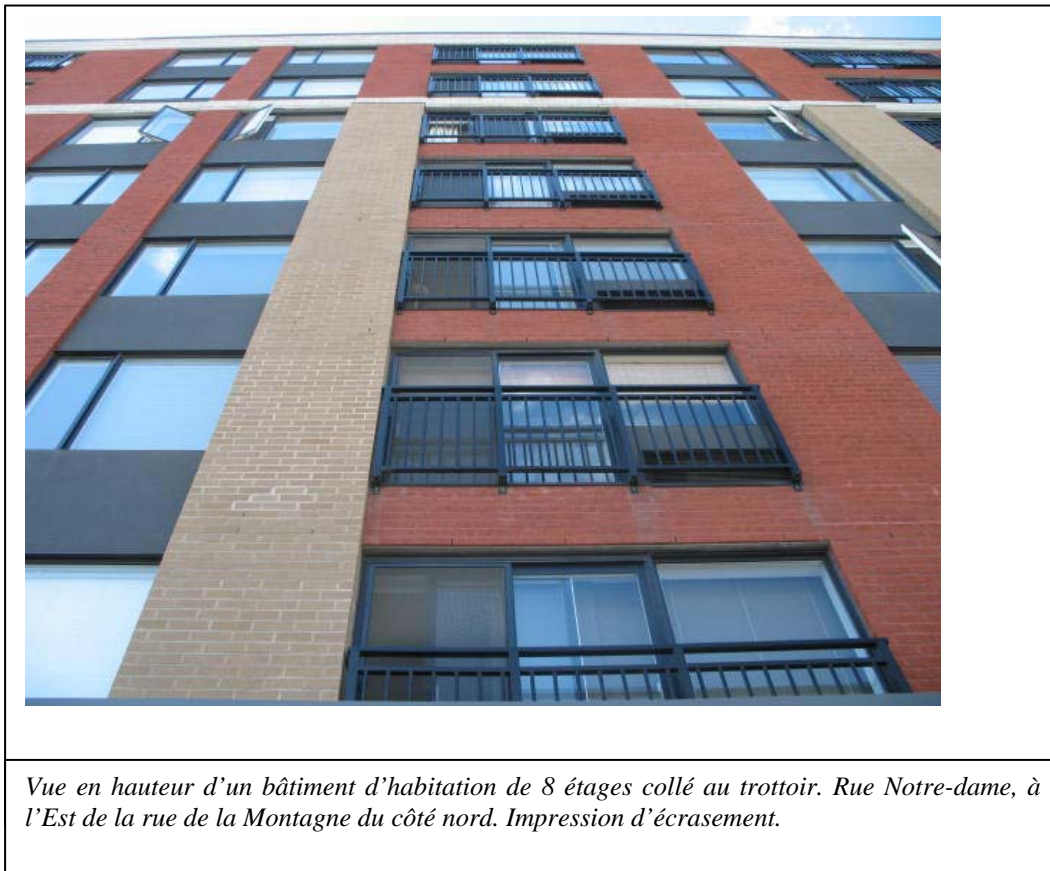
Bâtiments d'habitation de 3 et 4 étages donnant sur la rue Saint-Ambroise vers l'intérieur du quartier Saint-Henri.



Bâtiments d'habitation nouvellement construits de 6 étages à Saint-Henri, les plus élevés du secteur



Bâtiment Belding Corticelli recyclé en habitation du côté de Pointe-Saint-Charles (4 étages)



Les exceptions :



Les nouveaux bâtiments de gauche ont 6 étages plus un 7^{ème} en retrait. On remarque au fond les bâtiments de la Stelco recyclés sur la rue Charlevoix dans Petite-Bourgogne. Par contre, ce bâtiment de 6 étages donne directement sur un parc public qui s'étend jusqu'au Canal-de-Lachine.



La façade de ce bâtiment de 8 étages près du marché Atwater est largement dégagé jusqu'au Canal-de-Lachine. Derrière un autre dégagement sur rue existe et un parc public est situé immédiatement à l'Est du bâtiment. Les façades vers le marché Atwater sont de 5 étages.

c. Typologie

Pour l'ensemble des logements qui sont prévus en condominiums, seule une faible proportion de logements familiaux est annoncée. On dénombre une majorité de petits logements. Pourtant, il nous semble que la Ville de Montréal a la préoccupation d'offrir la possibilité aux jeunes familles avec enfants de s'enraciner à Montréal plutôt que d'aller soutenir la vie sociale, économique et culturelle dans les villes en dehors de l'Île. Cette volonté semble compromise et bien mal servie par le projet du Groupe EL-AD.

Lorsqu'une jeune famille décide d'avoir plus qu'un enfant, le 2 chambres à coucher à 8 ou 900 pc2 devient nettement insuffisant. On assistera alors à un roulement de résidentEs, ce qui affaiblit l'enracinement dans la communauté pour des familles avec enfants. Il nous semble important que le nombre de logements de 1 chambre et de 2 chambres soit réduits, pour permettre la construction d'un plus grand nombre de logements familiaux de 3 chambres et plus, à prix abordables. Si l'on veut permettre à des familles nombreuses de rester dans le quartier ou de s'y installer durablement, il faut qu'un nombre conséquent de grands logements soient disponibles, que ce soit sous forme de logement communautaire, de logement locatif privé, ou d'accès à la propriété avec les programmes de condos-abordable. Soulignons que le taux d'inoccupation des logements de trois chambres à coucher et plus avec des loyers de moins de 699 \$ par mois était de 0,4 % en octobre 2005 pour l'ensemble du territoire de Montréal.

d. Recommandations

Modifications de la densité, des hauteurs et de la typologie des bâtiments

Dans un souci d'insertion dans la trame urbaine du quartier et même du Sud-Ouest, nous nous attendons à ce que la conception de l'îlot B, avec ses bâtiments de 8 étages, soit revue et s'ouvre et s'intègre plus harmonieusement au milieu, vers l'intérieur du quartier.

Attendu que la ville de Montréal a tout intérêt à protéger et à soutenir les particularités des quartiers qui sont partie intégrante de l'identité même de la Ville;

Attendu que la trame urbaine du quartier doit être protégée parce qu'elle est intrinsèquement liée à une communauté de vie et une histoire enracinée depuis plus de 150 ans;

Attendu que la proposition générale d'y construire un ensemble de bâtiments résidentiels de 8 étages est incompatible à une intégration harmonieuse dans le secteur visé;

Attendu que la densité d'occupation prévue pour ce secteur pour la construction de nouvelles habitations serait 5 fois supérieure à la moyenne du quartier et nettement supérieure à tout ce qui se réalise autour du canal de Lachine;

Attendu que une telle densité d'occupation imposerait des contraintes hors de proportion en terme de partage des ressources publiques urbaines (utilisation des rues, des parcs, etc.) pour l'avenir de cette partie du quartier;

Il est proposé

- 1. Une réduction globale de la densité d'occupation sur l'îlot B;**
- 2. Une réduction de la hauteur des bâtiments et une mixité des hauteurs sur l'îlot B, avec un effort d'intégration à la trame actuelle (exemple : dégradés des derniers étages)**
- 3. Une mixité de hauteur des bâtiments de l'îlot B de manière à arriver à une moyenne maximum de 5 étages**
- 4. Une révision de la typologie des logements, pour inclure plus de grands logements, à prix abordables, répondant aux besoins des familles, dans les (îlot A et B)**

4. Les espaces verts publics

Depuis de très nombreuses années on ne peut plus dissocier les espaces verts de la qualité de vie, encore moins dans les secteurs urbanisés. Les espaces verts ne sont pas seulement un élément esthétique à un milieu mais ils sont indispensables pour la sécurité, la qualité de l'air, la détente, la convivialité et le rapprochement entre citoyenNEs. Ces deux derniers éléments, en favorisant le contact sur la place publique, génèrent de l'inclusion sociale. La circulation locale à pied et à vélo est favorisée par la présence de parcs qui créent des liens de passage d'un point à un autre. À l'occasion, les espaces verts peuvent également servir de « tampon » à des irritants (camionnage, usines, etc.). Pour jouer leur rôle de manière adéquate les espaces verts doivent remplir certaines conditions : être assez vastes, bien aménagés, sécuritaires, et en nombres suffisants en rapport avec l'importance de la population. Le projet du promoteur tel qu'il a été déposé ne répond pas à certains de ces critères.

a. L'aspect semi-privé :

Le promoteur propose de réaliser un espace vert de grande dimension à l'intérieur de l'îlot B. Cet espace vert « serait accessible à certaines heures » à la population en général. De plus il constituerait l'essentiel de « l'effort vert », ce qui nous apparaît inacceptable. Le promoteur doit contribuer, par la création d'un parc entièrement public, et par une contribution financière pour l'amélioration des parcs existants.

Si on compare cette proposition avec d'autres projets d'habitation réalisés dans le secteur, tel celui de la Stelco dans le quartier Petite-Bourgogne, la proposition Nordelec est bien en deçà de ce qui s'est réalisé à cet endroit en terme d'espaces verts publics. À la Stelco, on voit que même si certains regroupements d'habitation possèdent des espaces verts de type cour intérieure, deux parcs publics ont été réalisés et un troisième adjacent et déjà existant y a été aménagé. D'autre part, la plupart des espaces intérieurs dans les îlots d'habitation sont plutôt des couloirs verts aménagés. Les espaces, places et parcs publics sont également présents lorsqu'on poursuit notre visite vers l'ouest au nord du Canal-de-Lachine.



Partie du parc de la Stelco, parc public entouré des habitations.



Partie d'un parc public (sans nom) du développement Stelco près du Canal-de-Lachine.

Enfin, cette proposition de parc semi-privé deviendrait la première réalisation d'un espace vert non public dans le quartier Pointe Saint-Charles et créerait rapidement un symbole de fermeture sur le quartier.

Le message véhiculé est qu'il s'agit d'un espace vert privé, pour les seuls habitants de l'îlot B. C'est certainement la compréhension qu'en auront les résidents de l'îlot B, et ceux qui vivent à l'extérieur de l'îlot B auront vite l'impression d'être dans la cour des gens qui y habitent. Les gens agiront comme s'il s'agissait d'un espace privé et les résidents de l'îlot B, propriétaires de cet espace auront tôt fait d'en interdire l'accès aux non-résidents. Voilà une proposition qui créerait une barrière physique et psychologique, entraînant de l'exclusion sociale et des sources de conflits.

Nous n'avons pas d'opposition de principe à l'existence d'espaces verts privés. Mais la transformation de la trame résidentielle avec l'implantation de projets d'habitation ou autre doit prévoir une priorité à l'introduction de larges espaces publics. Les espaces publics jouent un rôle de contact et de convivialité déterminant dans la cohésion des communautés. En ce sens, cette proposition va complètement à l'encontre des intentions des diverses politiques municipales visant à créer « une ville solidaire et inclusive ». Enfin, comme l'ont réalisé très habilement les promoteurs de la Stelco, des « passages verts » peuvent adéquatement remplacer le parc semi-privé entre les différents bâtiments prévus.

Par ailleurs, nous comprenons que la proposition actuelle ne répond pas aux recommandations du Conseil consultatif d'urbanisme, selon lesquelles la cour devra être établie en complémentarité avec le parc Joe Beef. (9 juin 2006)

b. Des espaces verts déjà déficients

Les espaces verts sont déjà déficients pour la population actuelle. Avec l'arrivée de 2000 nouvelles personnes, la problématique sera amplifiée. Il faut donc des engagements fermes et concrets pour qu'il y ait amélioration des parcs existants et ajout d'espaces publics.

La superficie de parcs à Pointe Saint Charles, bien en dessous du minimum critique du gouvernement Québécois. Si on se fie aux normes d'aménagement, le taux de représentation des espaces verts par habitants est insuffisant. Le quartier Pointe-Saint-Charles contient une superficie totale d'espaces verts de 18,78 hectares tandis que 13 200 habitants y résidaient en 2001. On obtient alors un ratio d'environ 1,42 hectare pour 1000 habitants, ce qui est largement insuffisant puisque les normes urbanistiques proposent un ratio de 4 hectares pour 1000 habitants.

c. Recommandations

1. Déplacement de l'espace vert :

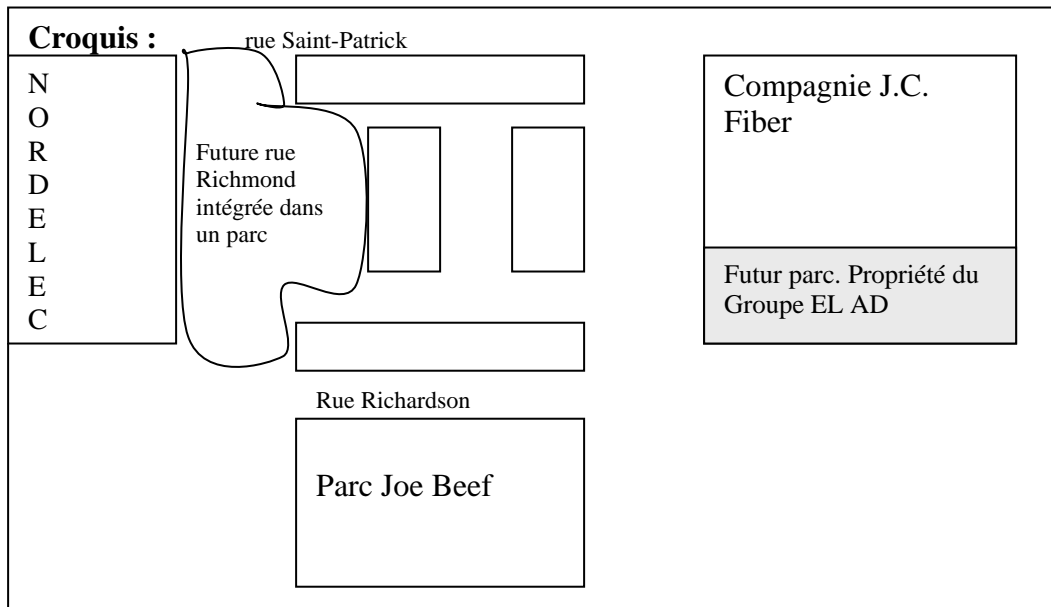
- La conception de l'îlot B doit être repensée de manière à ce que l'espace vert prévu soit entièrement public, et ne soit pas enclavé entre les habitations.
- Une modification possible serait d'insérer les bâtiments donnant sur la rue Richmond vers l'intérieur de l'îlot B (voir le croquis plus bas). Cela permettrait de dégager des espaces pour un parc public sur la rue Richmond entre les maisons et l'édifice Nordelec. Cette option aurait aussi l'avantage d'éloigner les habitations de l'imposante façade de la Nordelec.
- Cette proposition faciliterait l'aménagement de liens avec le parc Joe Beef, et permettrait d'intégrer le projet, en étant tourné vers l'intérieur du quartier.

2. Création par l'arrondissement d'un nouvel espace vert :

- Dans le réaménagement de la trame urbaine, les pouvoirs publics ont la responsabilité de prévoir suffisamment d'espaces verts. Nous croyons qu'il faut augmenter le ratio d'espaces verts du secteur qui nous apparaît nettement insuffisant en rapport avec la population qui y résidera.
- Compte tenu que le Groupe EL AD est déjà propriétaire d'une partie du quadrilatère Montmorency, St-Patrick, de Conde et Richardson, l'arrondissement Sud-ouest devrait prévoir l'acquisition et la transformation d'une partie de ce secteur en espace vert public. Pour des fins d'utilité publique, l'arrondissement a le pouvoir de modifier le zonage à des fins d'espaces verts et la Ville de Montréal accompagné de l'arrondissement peuvent procéder aux négociations et à l'expropriation si nécessaire.

3- Amélioration des espaces verts existants, notamment le par Joe-Beef, qui nécessite des équipements adéquats.

4- Amélioration des liens avec le Canal-de-Lachine, par la création de couloirs piétonniers et cyclables, facilitant la circulation entre le Canal et le reste du quartier



5. Circulation, pollution et sécurité urbaine

Après l'enjeu fondamental du logement, les questions reliées au transport sont parmi les plus importantes pour la réalisation du « vivre en ville ». Les problématiques reliées à la circulation avec son lot d'embouteillage, de production de gaz à effet de serre (GES), aux milliers de piétons et de cyclistes blessés chaque année, sont inacceptables. Plus on attendra, plus le virage nécessaire pour accéder à une vie urbaine de qualité sera difficile à faire. Nous croyons que par son ampleur et les défis qu'il pose en matière d'aménagement urbain, le projet du Groupe EL AD représente une occasion particulièrement propice pour articuler une véritable intégration des nouvelles réalités urbaines. La Table Action Gardien adopte un parti pris très ferme pour le développement du transport collectif et celui du transport actif. Nous proposons simultanément une orientation qui vise à restreindre de manière importante l'utilisation de l'automobile et l'introduction de mesures incitatives réelles pour le transport collectif et actif.

a. Un quartier déjà congestionné ...

Le bâtiment Nordelec et les terrains adjacents se situent dans un des axes routiers importants pour accéder au Centre-Ville, au Vieux Montréal et au pont Victoria. Ce secteur comprend les rues Wellington, Saint-Patrick, Bridge, et le pont Des Seigneurs. Déjà ce secteur est hyper congestionné et les heures de pointe sont infernales. Les résidents du quartier vivent des difficultés pour entrer ou sortir du quartier en raison de la densité de circulation vers la rive Sud. Les autobus des 3 circuits restent souvent bloqués dans la circulation et ne peuvent respecter les horaires. Le pont des Seigneurs et la rue Saint-Patrick desservent une circulation de transit vers le Pont Victoria, et il y a fréquemment des débordement dans les autres rues résidentielles du quartier.

... qui possède déjà un réseau de transport public

Le secteur du Nordelec n'est pas excentré : deux (2) circuits d'autobus, les 57 et 107, raccordées à différentes stations de métro circulent à moins de 2 minutes de marche de l'édifice Nordelec. On peut atteindre un troisième circuit d'autobus, le 61, sur la rue Wellington à moins de 4 minutes de marche et la station de métro Charlevoix est à 8 minutes de marche. Nous n'avons pas ici l'enjeu d'implanter un nouveau circuit d'autobus comme on l'a fait pour la Cité du multimédia. Il suffit d'améliorer substantiellement ce qui est en place.

b. Réduction de l'utilisation de l'automobile

La tendance générale de la société québécoise et montréalaise se poursuit vers une utilisation accrue de l'automobile privée y compris dans les quartiers fortement urbanisés de Montréal. L'utilisation privée de l'automobile est encore en 2006 celle qui domine tous les autres moyens de déplacement, le travail et les études constituant 80% des déplacements. Cette tendance se poursuit même s'il est démontré que cela contribue à la dégradation continue de la qualité de la vie urbaine en terme de sécurité, de santé, de pollution de l'air et par le bruit, de tensions et d'exclusion sociales.

Avec la proposition du Groupe EL-AD d'offrir **plus de 1 500 places de stationnement** et le peu de mesures alternatives, concrètes et efficaces vers d'autres modes de transport, les promoteurs nous proposent de suivre la même tendance.

L'utilisation de l'automobile a une incidence évidente sur la **baisse de la qualité de vie urbaine**. Plusieurs éléments sont répertoriés dans le rapport de la Direction de la santé publique de Montréal, dont notamment les problèmes de sécurité et d'accidents de la route, les piétons étant les plus vulnérable.⁷

La **pollution de l'air**, entre autre due à la circulation, est déjà une réalité pour quiconque habite le quartier. La Politique municipale de développement durable, à la page 46, est assez explicite :« *Améliorer la qualité de l'air et réduire les émissions de gaz à effet de serre* ». Le rapport de la Direction de la santé publique de Montréal est tout a fait éloquent sur les impacts sur la santé de la population par les autres contaminants que les GES⁸.

Autant les promoteurs que les dirigeantEs politiques, doivent mettre l'épaule à la roue pour réduire l'utilisation de l'automobile. Les dirigeantEs politiques montréalais appellent à un renversement de la tendance. Mais entre la volonté et la pratique, nous sommes forcés de constater que le fossé est encore grand. Certains arrondissements font les premiers pas : pour les futurs développements immobiliers, l'arrondissement Plateau Mont-Royal réduira l'offre de stationnement pour les automobilistes et l'augmentera pour les cyclistes.

Il est intéressant de noter que selon Statistique Canada, cité par le rapport de la DSP, l'arrondissement Sud-Ouest est parmi les 5 arrondissements où la population utilise le plus le Transport actif pour se rendre au travail (DSP, figure 30, page 74). En contrepartie, le Sud-Ouest fait également parti des arrondissements où la proportion des logis sans voiture est la plus élevée (DSP, figure 17, page 50).

Or ni l'arrondissement ni le promoteur El-Ad ne semblent vouloir participer à cet effort collectif. L'Arrondissement a des normes de stationnement pour les occupations résidentielles et commerciales.

⁷ « Contrairement à une opinion bien répandue, les accidents de la route ne sont pas le produit du hasard ou de la malchance. Les rues de Montréal sont désormais envahies chaque jour par des centaines de milliers d'automobiles, ce qui pose un danger certain pour la santé des montréalais, avec plus de 12 000 blessés par année dont, en moyenne, 5 piétons par jour » (DSP, page 60)

⁸ « le secteur du transport joue un rôle de premier plan dans les émissions de GES à Montréal... et sa contribution est en progression constante » (DSP, pages 33 et 34).

« À Montréal, d'après certaines recherches, un peu plus de 1 500 décès (400 liés aux pics de pollution et 1 140 à une exposition chronique) seraient attribuables à la pollution atmosphérique ». (DSP, page 33)

« En moyenne, une auto roule 20 000 km par an, consommant 2 000 litres de carburant, à raison de 10 litres aux 100 km, et produisant 5,5 tonnes de gaz à effet de serre (GES). On a vu plus tôt que du premier janvier 2002 au 31 décembre 2005,... pas moins de 188 000 véhicules sont venus grossir le parc automobile de la région métropolitaine de Montréal. La consommation de carburant a par le fait même bondi de 10 %, soit de 375 millions de litres. Il en fut de même pour les émissions de GES, qui ont crû d'un peu plus d'un million de tonnes. En 2006, les 100 mille véhicules supplémentaires... brûleront 200 millions de litres de carburant et produiront 500 000 tonnes de GES supplémentaires. Sans oublier tous les autres contaminants (NOX, HAP, COV, CO, O3) produits par la combustion de cette énorme quantité de carburant ».

Si on appliquait les normes minimales présentées lors de la rencontre d'information du 16 octobre, le nombre de case de stationnement serait pour les îlots A et B de 865, soit 365 pour les commerces et bureaux et 500 pour les logements. La proposition du promoteur, soit 1599 cases, se rapproche plus du maximum que du minimum, et l'arrondissement cautionne ce choix. Quelques mesures timides sont prises pour inciter au co-voiturage (Communauto, Voyagez-futé), mais cela nous semble bien faible comme mesure vu l'ampleur de la problématique de l'usage de l'automobile.

Selon nous, la proposition du Groupe EL-AD doit être **très sérieusement modifiée quant au nombre de places de stationnements proposé, pour atteindre les normes minimales de l'arrondissement**. Objectif que rencontre d'ailleurs le projet coopératif pour les familles, dans lequel les 55 logements se partageront 22 cases de stationnement, soit à peine 1 case pour deux logements.

Selon le promoteur, l'augmentation massive d'automobiles dans le secteur n'aura pas ou peu d'impact, et il suffirait de mesures mineures telles qu'un nouveau feu de circulation sur Saint-Patrick pour faciliter la circulation. L'étude d'impact réalisée par la Firme CIMA pour le promoteur semble nier le problème de congestion. Or cette étude a été faite sur un quadrilatère restreint, sans perspective globale. Nous estimons absolument nécessaire d'étudier les impacts de l'augmentation de la circulation sur l'ensemble du quartier, en lien avec la circulation de transit pour la rive sud.

c. Amélioration du transport public et du transport actif.

Des politiques municipales, alliées à la volonté des éluEs, pourraient être un élément déterminant pour améliorer la qualité de la vie urbaine. Plusieurs mesures d'apaisement peuvent être pensées pour augmenter la sécurité et pour inciter au transport actif : la marche et le vélo⁹.

Avec l'arrivée d'une population importante dans ce secteur l'arrondissement doit prévoir des réaménagements substantiels afin de sécuriser cette partie du quartier ainsi que les accès au Canal-de-Lachine.

L'Arrondissement Sud-Ouest dit souhaiter une amélioration du transport en commun pouvant desservir efficacement le secteur du quartier où se trouve l'édifice Nordelec. Notre proposition va en ce sens. Cependant nous sommes sceptiques lorsque l'on constate la situation générale du transport collectif où la qualité des services est en baisse et le coût est en hausse. La réussite d'une politique incitative d'utilisation du transport collectif ainsi que des transports actifs nécessite une offre de services nettement améliorée : augmenter la fréquence des autobus, réaliser des travaux d'infrastructures pour permettre aux autobus d'arriver ou de quitter le quartier sans être bloqués dans les congestions. C'est la condition à laquelle les futurs résidents et entreprises du Nordelec seront incités à s'y installer sans utiliser de stationnement.

Or, nous constatons qu'aucune démarche n'a été entreprise à date par l'arrondissement ou par le promoteur avec la Société de transport de Montréal. Nous croyons donc qu'une entente d'amélioration

⁹ « Ces mesures, dont l'efficacité est rapportée depuis plus de 30 ans, comprennent une panoplie d'intervention, dont les îlots circulaires, les saillies de trottoir, des zones de 30km/h, etc.... » « ...Ces mesures facilitent la marche et le vélo, deux modes de transport actifs bénéfiques pour la santé. Les pays ayant intégré ces mesures dans leurs politiques de transport ont non seulement réduit radicalement le nombre de blessés et de décès, mais ont accru le recours aux modes de transport actif ». (DSP, page 58).

« Pour les quartiers anciens, seule l'application généralisée de mesures d'apaisement de la circulation pourrait permettre de tirer profit de leur plein potentiel piétonnier en améliorant la sécurité » (DSP, page 80).

« Pour les nouveaux développements la SCHL (Société canadienne d'hypothèques et de logement) propose une conception en quadrant, appelée îlogramme. (DSP, page 79). 1) Superficie significative d'espaces verts, 2) Sécurité des piétons, 3) Absence de trafic de transit, 4) Proximité des services

des services devrait faire partie des conditions préalables rattachées à toute acceptation du projet du Nordelec.

Nous appuyons nos positions sur de nombreuses recherches qui tendent à démontrer le lien entre le transport et l'exclusion sociale et nous attirons votre attention sur certains éléments du rapport de la Direction de la santé publique (pages 90-93 du rapport de la DSP).

d. recommandations

1. Diminution significative du nombre de cases de stationnement d'environ 50 %, ce qui correspond à environ à la norme minimale de l'arrondissement.

2. Augmentation des mesures pour le transport alternatif

- 25 cases de stationnement pour la formule style « Communauto
- un stationnement bicyclette par logement du projet Nordelec
- des stationnements à bicyclettes pour les entreprises, bureaux et visiteurs

3. Étude de la possibilité d'installation un système de vignette pour les résidentEs et des parcomètres aux endroits commerciaux (ex : rue Saint-Patrick, rue Shearer entre Richardson et St-Patrick, rue Centre);

3. Amélioration significative des circuits d'autobus 57 et 107 au niveau de la fréquence et de la ponctualité des autobus (modifications permettant d'éviter que les autobus des circuits 57, 107 et 61 ne soient pris dans les bouchons de circulation, en particulier dans les pointes de l'après-midi);
À titre de suggestion, une voie supplémentaire pourrait être ajoutée à la partie ouest du pont Wellington et menant vers Pointe-Saint-Charles, et ne pourrait être utilisée que par les autobus, taxis, vélos et véhicules d'urgence

3. Réorganisation de la circulation des rues du secteur (entre les rues Island et De Condé et entre Saint-Patrick et Mullins) afin d'éliminer la circulation de transit, particulièrement durant l'heure de pointe de l'après-midi tout en facilitant l'accès aux résidentEs du quartier;

4. Mise en place d'un aménagement d'apaisement de la circulation dans les rues du secteur. La rue Richmond entre Saint-Patrick et Centre pourrait être un exemple d'apaisement de la circulation, avec des liens entre le parc de la rue Richmond et le parc Joe Beef ainsi qu'avec un futur parc à l'Est.

5. Amélioration et sécurisation de l'accès au Canal-de-Lachine pour les piétons et les cyclistes (par les rues Des Seigneurs et la rue Montmorency);

6. Ajout de stationnements bicyclettes sur les voies publiques.

7. Maintien de la rue Saint-Patrick au camionnage lourd et du circuit actuel afin d'éviter le débordement du camionnage lourd et de la circulation de transit dans les rues résidentielles.

6. Le commerce local

a. pour une redynamisation de la rue Centre

La rue Centre constitue la principale artère commerciale du quartier. Depuis quelques décennies, cette artère est complètement déstructurée, ainsi d'ailleurs que les artères Wellington et Charlevoix, ce qui oblige une bonne partie des résidentEs à chercher certains services commerciaux à l'extérieur du quartier. Depuis longtemps les citoyenNEs réclament des autorités municipales des interventions afin de faire de la rue Centre une « vraie » rue commerciale.

On retrouve des locaux commerciaux sur deux segments distincts de la rue Centre. Le premier part de la station de métro Charlevoix et se rend jusqu'à la rue Ropery. Ce tronçon compte 40 espaces commerciaux dont près d'une dizaine sont vacants.

Le second segment part de la rue Island pour se rendre à mi-chemin entre les rues Shearer et Richmond. Il compte 36 espaces commerciaux dont 5 occupés par des ressources communautaires, 4 barricadés et 3 autres utilisés à d'autres fins que le commerce. C'est cette partie de la rue commerciale qui nous inquiète le plus avec le projet EL-AD. Nous évaluons à environ 45 000 pi² l'espace total de location sur ce tronçon de la rue. Dans la réalité seulement 24 locaux offrent des services commerciaux aux résidentEs.

Les 2 000 nouveaux résidentEs prévuEs du projet constituent à l'évidence un potentiel fort intéressant pour les commerces actuels de la rue Centre et une occasion particulièrement propice pour les responsables municipaux, à travers la réglementation, de développer une stratégie d'aménagement urbain pour inciter et favoriser l'implantation sur la rue Centre de services commerciaux actuellement absents (ex : boulangerie, fruiterie, lavoir, etc.) .

À cet effet, la proposition du promoteur EL AD, qui souhaite offrir plus de 60,000 pi² de surface commerciale dans le bâtiment Nordelec, nous inquiète fortement et devrait également inquiéter nos planificateurs urbains. À cela s'ajoute 25 000 pi² sur l'îlot B, notamment le long de Saint-Partrick, ce qui fait un total de 85 000 pi², c'est beaucoup plus que la totalité des surfaces commerciales actuellement en fonction sur le tronçon Island/Shearer de la rue Centre.

Sans mesures pour restreindre les types de commerce autorisés à l'intérieur du Nordedelec, on risque de voir s'implanter dans le bâtiment des commerces de proximité qui devraient normalement se retrouver sur les artères commerciales du quartier. Et cela créerait une situation de concurrence plutôt que de complémentarité avec la rue Centre.

Nous sommes d'accord avec le fait que certains commerces d'appoint à l'intérieur du bâtiment Nordelec puissent desservir les travailleurs-euses et futurs résidentEs du bâtiment : un dépanneur, un restaurant, etc.

Par contre, la création d'une « une galerie commerciale intérieure » qui deviendrait le principal centre commercial de la partie Est du quartier nous apparaît contre-productif lorsqu'on parle d'intégration du projet Nordelec à la vie du quartier.

Liée à cette dernière question, la proposition d'implanter des espaces commerciaux sur la rue Saint-Patrick ouvrira une dynamique commerciale vers un nouveau pôle d'attraction commercial tournée vers un complexe comprenant l'ensemble Redpath et l'édifice Nordelec et résolument axé vers le Canal-de-Lachine. Il s'agit là d'une proposition qui n'aidera en rien à soutenir la redynamisation de la rue Centre. et qui pourrait avoir comme effet de transformer à terme la vocation de la rue Saint-Patrick, dédiée rappelons-le au camionnage lourd.

Nous notons des ambiguïtés dans les positions du promoteur et de l'Arrondissement. Le Conseil consultatif d'urbanisme, dans ses recommandations du 9 juin 2006, indique que les commerces doivent être complémentaires aux commerces de la rue Centre. Pourtant, l'arrondissement ne semble pas avoir de stratégie concertée pour restreindre le type de commerces à l'intérieur du Nordelec, ni pour promouvoir le développement de commerces sur la rue Centre. De son côté, l'étude de la firme Langlais affirme que les établissements commerciaux dans le Nordelec devront répondre aux besoins de la population locale et de la nouvelle population. Ce qui laisse la porte grande ouverte aux commerces de proximité, et non uniquement à des commerces complémentaires à un édifice de bureau.

Dans notre vision générale d'aménagement nous avançons l'idée que le projet du groupe El-Ad doit jouer un rôle positif et déterminant dans la vie commerciale du quartier. Il faut donc inciter les nouveaux arrivants à vivre dans le quartier, à participer de l'intérieur à sa redynamisation.

Le lien naturel entre le projet EL-AD d'un point de vue commercial doit se faire entre le Nordelec et la station de métro Charlevoix via la rue Centre. C'est pourquoi, il faut inciter les futurs résidentEs et ceux actuels à se tourner vers l'intérieur du quartier, par des efforts concertés entre les promoteurs et l'arrondissement Sud-Ouest.

b. Recommandations

- 1 **Ne pas créer de galerie commerciale au rez-de-chaussée du bâtiment Nordelec, mais autoriser uniquement des commerces d'appoint** (dépanneur, restaurant, photocopie...) à une fonction d'édifice à bureau.
- 2 **Réserver les autres espaces commerciaux intérieurs du bâtiments Nordelec à des commerces qui évitent toute forme de concurrence avec le type de services commerciaux que l'on retrouve généralement sur une rue commerciale de quartier** (ex : galerie d'art, salle de montre...)
- 3 **Réduire la superficie allouée pour les commerces et augmenter la vocation bureau et entreprise au rez-de-chaussée du bâtiment Nordelec**
- 4 **Ne pas implanter de commerces de proximité sur la rue Saint-Patrick**
- 5 **Nous proposons également que l'arrondissement Sud-Ouest apporte des modifications à la réglementation pour protéger les espaces commerciaux actuels de la rue Centre et favorise l'implantation de nouveaux locaux commerciaux** (ex : obligation de maintenir les espaces commerciaux actuels occupés ou vacants, subventions à l'aménagement de locaux commerciaux sur rue pour les nouvelles constructions).

7. Zonage et emplois

a. Pour une consolidation de la vocation emploi du Nordelec

Depuis le temps de La Northen Electric, le Nordelec est un édifice phare de l'activité industrielle dans le quartier et représente toujours un pôle d'emploi. Pourquoi ne pas le mettre en valeur en consolidant sa vocation première, l'emploi ? Et ce d'autant plus qu'il semble y avoir une forte demande pour des bureaux et entreprises industrielles légères dans le Sud-Ouest.

La transformation d'une partie des étages existants en zone résidentielle pourrait mettre en péril cette vocation d'emploi. Car le changement de zonage « étage par étage » ne semble pas être une garantie très sûre qu'il n'y aura pas de poursuite de la transformation de la vocation du Nordelec. À partir du moment où une sérieuse brèche vient entamer un zonage industriel clairement identifié, il ne restera plus

beaucoup d'arguments pour contrer une demande éventuelle de dézonage complet pour l'insertion de nouvelles habitations dans l'édifice Nordelec.

Par ailleurs, les investissements du promoteur pour améliorer les espaces locatifs, même s'ils sont nécessaires vu la vétusté des locaux, auront inévitablement un impact sur le prix des baux locatifs. Ainsi, lors du regroupement des entreprises aux étages 2 à 5 dans l'édifice Nordelec, on peut prédire que les entreprises moins spécialisées qui occupent un ration d'espaces/employéEs plus faible en général ne resteront pas dans le bâtiment. Quel est l'avenir pour les entreprises non spécialisées dans le quartier et le sud-Ouest ? Ces entreprises offrent pourtant un potentiel d'emplois pour les populations moins scolarisées qui occupent les quartiers du Sud-Ouest. Le zonage peut-il jouer un rôle sur les équilibres à rechercher ?

Le changement de mixité de fonction du secteur Nordelec entraîne une perte de territoire et d'espace pour les zones d'emploi dans le quartier. Et la tendance risque de se poursuivre, vu l'acquisition par le même promoteur des terrains jouxtant les terrains du projet présentement à l'étude.

b. Recommandations

- 1 Consolider la vocation emploi et favoriser l'implantation de nouvelles entreprises au sein de tous les étages existants du bâtiment Nordelec
- 2 Ne pas accorder un changement de zonage pour les trois derniers étages existants du bâtiment, et évaluer la pertinence de l'accorder selon l'atteinte de l'objectif de consolidation de la vocation d'emploi
- 3 Favoriser l'embauche locale et la création d'emplois accessibles à la population
- 4 Réserver des espaces avec des baux abordables pour les OBNL, coopératives, et entreprises en démarrage

8. Le processus de consultation

Dans un projet aussi important que celui qui nous est proposé, une consultation qui permet d'approfondir le maximum d'éléments d'un projet représente un atout précieux pour éviter de commettre des erreurs qui pourraient être irréversibles pour le futur de notre milieu. Vaut mieux prendre le temps de bien évaluer les enjeux que de tenter de réparer par la suite les pots cassés. Dans les années qui suivront l'implantation du projet du Groupe El-AD les promoteurs seront peut-être partis vers « d'autres cieux » alors que la population locale devra se débrouiller avec les résultats. Si l'ensemble des problématiques a été tenu en compte il est fort possible, qu'avec le temps, de simples ajustements mineurs soient nécessaires pour assurer l'intégration du projet.

C'est pour cela que nous estimons que l'actuelle consultation de l'Office de consultation publique de Montréal dans le dossier est un élément important.

Cependant, le fait que l'arrondissement Sud-Ouest ait déjà donné son approbation au projet, par l'adoption de « l'équivalent d'une première lecture » au conseil d'arrondissement, sans que les citoyenNEs ne puissent intervenir, représente un handicap pour ceux et celles qui pourraient vouloir présenter certaines modifications un peu plus « substantielles » sur le projet. En effet, tout le travail effectué à l'arrondissement et entre l'arrondissement et le promoteur peut laisser croire à ce dernier que pour l'essentiel le « projet sera adopté » par la Ville. Ainsi, les interventions citoyenNEs arrivent non pas en amont du processus mais à une étape déjà avancée vers l'approbation du projet entre la première lecture (l'arrondissement) et la deuxième lecture (approbation par le conseil de ville).

Chose surprenante, les élus d'arrondissement se sont déjà prononcés publiquement en faveur du projet avant même les consultations, dans un communiqué de presse intitulé « L'arrondissement Sud-Ouest appuie le projet de redéveloppement du Nordelec », le 8 septembre 2006.

Tout cela nous semble lancer un message au promoteur et à la population que son projet est déjà accepté, et que les consultations ne devraient mener qu'à quelques mineures modifications. Nous espérons que cette situation n'aura pas pour effet de restreindre des propositions de modifications importantes ou majeures si elles devaient s'imposer.

Par ailleurs, rappelons que le projet s'étale sur dix ans, et que le promoteur a maintes fois indiqué lors des rencontres de consultation des 16 et 17 octobre que le projet va s'ajuster au marché. Il y aura donc certainement des changements vu ce marché qui évolue. Une fois le projet accepté par la Ville, quels sont les mécanismes de consultations prévus pour des modifications éventuelles demandées par le promoteur ?

Cette situation nous préoccupe et nous amène aux recommandations suivantes :

- 1. Que les modalités de consultation pour l'ensemble des projets autant au niveau de l'arrondissement qu'au niveau de la Ville puissent permettre la consultation des citoyenNEs en amont de toute décision des éluEs.**
- 2. Que les recommandations du Comité exécutif au conseil de Ville soient rendues publiques dans un délai raisonnable (au moins 2 semaines) avant son adoption au conseil de Ville.**
- 3. Que, suite à l'Acceptation d'un projet, toute modification ultérieure soit soumise à la consultation publique.**

Par ailleurs, et suite à la première séance d'information du 16 octobre, nous avons quelques commentaires et suggestions à soumettre afin de favoriser et faciliter le processus de consultation et l'expression d'un plus grand nombre de personnes :

1. Dans un quartier comme Pointe-Saint-Charles, compte tenu de l'importante proportion de population anglophone, les consultations devraient être bilingues, avec système de traduction simultané
2. Il faudrait prévoir une garderie sur place pour permettre une plus grande participation des familles.
3. Un document résumant le projet (en français et en anglais) devrait être disponible sur place. Tous les citoyenNEs n'ont pas forcément l'habitude de naviguer sur internet.
4. La salle et les équipements devraient permettre aux participantEs de voir et donc de pouvoir suivre les présentations sur écran.

CONCLUSION : POUR QUE LE PROJET SOIT ACCEPTABLE

Le projet Nordelec est présenté comme structurant par les promoteurs et par l'Arrondissement. Ce projet, si certaines conditions étaient réunies, pourrait certes comporter des aspects positifs : réorganisation de la trame urbaine, augmentation de la population résidente et de l'activité humaine qui pourrait contribuer à la redynamisation du quartier, inclusion de logements sociaux répondant à une partie des besoins, amélioration attendues des infrastructures municipales et des services, préservation du patrimoine architectural et historique que représente le Nordelec, amélioration du transport en commun...

Mais, actuellement, ces conditions ne sont pas réunies pour que le projet ait des répercussions positives plus que négatives, et il est loin d'être certain que l'accès à une meilleure qualité de vie pour l'ensemble des citoyenNEs devienne un résultat tangible.

Compte tenu de l'ampleur des impacts envisagés du projet, des besoins du milieu, des responsabilités sociales qui incombent tant à la municipalité qu'au promoteur, nous considérons que des modifications significatives doivent être apportées au projet pour qu'il devienne acceptable pour la communauté.

Ainsi, il faudrait que le projet soit réaménagé pour faire une distinction très claire entre le Centre-Ville et le quartier résidentiel et communautaire de Pointe-Saint-Charles, et permettre une réelle mixité sociale c'est-à-dire accueillir de nouveaux résidentEs tout en protégeant les résidentEs actuels. Il faudrait également que des modifications y soient apportées pour augmenter les contributions ou les compensations à la communauté, et qu'il y ait des garanties de ces contributions, tant par le promoteur que par les autorités municipales.

Plus spécifiquement, nous attendons de la part du promoteur :

- une contribution globale plus significative
- une contribution supplémentaire pour la réalisation de logements sociaux (ex : fonds spécial dédié à l'habitation sociale, cession de nouveaux terrains, augmentation du nombre de logements sociaux...)
- la réduction de l'ampleur du projet, notamment au niveau des hauteurs et de la densité pour une meilleure intégration à la trame du quartier
- une contribution financière pour un fond alloué à la redynamisation de la rue Centre ou à la réalisation de projets issus de la communauté
- une contribution à des équipements collectifs, à la réalisation de parcs publics,
- une limitation des commerces dans le Nordelec à des commerces d'appoint
- de réelles préoccupations environnementales (réduction des cases de stationnement, augmentation de solutions alternatives de transport collectif et actif)

Nous attendons de la Ville et de l'Arrondissement qu'ils utilisent leur pouvoir de réglementation pour encadrer le projet, pour :

- S'assurer de la réalisation des logements sociaux,
- Limiter le nombre de cases de stationnement
- Voir à ce que les nouveaux commerces ne nuisent pas aux rues commerciales existantes
- Favoriser le transport en commun

Le projet du Groupe EL AD n'est pas un simple projet immobilier qui vient s'implanter dans un secteur sans réalité sociale, économique et culturelle. Nous sommes d'avis que cet important projet est un enjeu majeur pour l'avenir du quartier et de la communauté de Pointe-Saint-Charles, et nous entendons y consacrer tout l'intérêt et le suivi qu'il mérite à nos yeux.