



***Mémoire de la Clinique communautaire de Point- Saint-Charles,
présenté dans le cadre de la consultation publique sur le redéveloppement du
site des anciens terrains du CN***



1^{er} octobre 2009

La Clinique communautaire

La Clinique est un organisme de santé contrôlé par les citoyens. Cette gestion citoyenne reflète la vision et les valeurs promues et défendues par la population. L'objectif de la Clinique communautaire est d'organiser des services préventifs et curatifs, de même que de regrouper les citoyens autour des questions de santé afin d'améliorer leurs conditions de santé à court et à long terme. La Clinique communautaire a un statut d'organisme communautaire (organisme privé conventionné) mais un mandat de CLSC, tel que défini dans la Loi sur la santé et les services sociaux. Ce sont les citoyens et citoyennes qui décident des orientations et des services de la Clinique et s'assurent que la Clinique réponde aux besoins en santé et en services sociaux du quartier. Au cœur de ces orientations se trouve une conviction fondamentale: la santé est un droit essentiel et collectif non négociable.

L'environnement bâti étant un déterminant important de la santé et du bien-être de la population, la Clinique communautaire s'implique depuis 2002, au sein du comité aménagement de la table de concertation du quartier et elle a initié en 2004, avec la table de concertation, l'Opération populaire d'aménagement, un vaste processus de mobilisation citoyenne.

Tout en partageant les positions et propositions des organismes du quartier, la Clinique tient à faire part de ses préoccupations à l'égard de la santé de la population, soulevées par le projet des Cours Pointe-Saint-Charles, soit : La place faite à l'auto, la contribution des promoteurs aux fins de parcs et d'espaces publics; le démantèlement d'un parc pour la création d'une voie de camionnage; l'impact du camionnage sur la santé de la population; l'impact des usages industriels sur la santé de la population; la gestion des sols contaminés; l'accessibilité et la qualité des logements; l'impact de l'enclavement du secteur est de la portion résidentielle sur la sécurité et le sentiment de sécurité.

Des enjeux de santé mal considérés

La Clinique est d'avis que l'accord de développement doit être plus contraignant pour le propriétaire qui se retrouve souvent en situation d'infraction. L'arrondissement devra être beaucoup plus vigilant quant à l'application des normes, règles et lois visant à protéger la santé et le bien-être de la population.

Par ailleurs, l'arrondissement met beaucoup d'énergies et de ressources à régler des problèmes une fois qu'ils surviennent. C'est le cas notamment des nouveaux aménagements et des campagnes de sécurité routière autour des écoles. Il serait avantageux, tant au plan des ressources que de la qualité de vie de la population, d'intervenir en amont et de faire des outils de planification urbaine, de meilleurs instruments de promotion de la santé, de la qualité de vie et du vivre ensemble. La Clinique communautaire de Pointe-Saint-Charles est prête à appuyer l'arrondissement en ce sens.

La Clinique communautaire entend demeurer attentive aux opportunités et aux effets pervers que générera ce projet pour l'ensemble du quartier et sa population, quant à l'accessibilité et à la répartition des commerces, des ressources, des services publics, des espaces et équipements collectifs et du transport en commun. La Clinique demande que la table de concertation Action-Gardien fasse partie du comité de vigilance mis sur pied en vertu de l'article 12 de l'accord de développement. Nous demandons

également qu'au chapitre concertation, développement communautaire et emploi, l'accord de développement inclue des mécanismes pour informer la population du travail et des observations du comité de vigilance.

La place faite à l'auto :

Pour ce projet, l'arrondissement sud-ouest dit exiger la mise en place d'un ratio d'unités de stationnement en lien avec les particularités de circulation et de transport collectif du milieu. Pourtant, nous n'avons trouvé aucune exigence minimale ou maximale en termes d'espaces de stationnement, qui s'appliquerait à la portion résidentielle du projet. D'ailleurs, le projet ne donne aucune information à ce sujet. Le nombre de places de stationnement visibles sur les plans est de 200. Cela nous semble contradictoire avec les scénarios de déplacements décrits dans les études de circulation qui prévoient, aux heures de pointe seulement, 970 déplacements (450 le matin, 520 le soir), même en incluant un certain nombre de voitures en stationnement sur rue et en ramenant les prévisions à 900 logements.

La Direction de la santé publique de Montréal a contribué, ces dernières années, à sensibiliser les citoyens et les décideurs sur l'impact du transport urbain sur la santé des citoyens et sur les coûts de santé générés par la voiture. Les mesures proposées au propriétaire pour favoriser le covoiturage et l'utilisation du vélo pour les travailleurs du secteur industriel sont insuffisantes.

Le démantèlement d'un parc pour une voie de camionnage

Sur cet enjeu, la Clinique communautaire s'inscrit en accord avec l'Opération populaire d'aménagement (OPA), dont elle est membre. Ce parc est une destination et un lieu de socialisation, et il contribue à l'amélioration de la santé et de la qualité de vie des résidents à bien d'autres égards. Les lourdes infrastructures de transport que sont les voies ferrées et la rue Wellington, créent un environnement peu compatible avec un milieu de vie. Le Parc De la Congrégation qui borde ces infrastructures, agit comme un filtre pour en atténuer les nuisances (bruit, poussière, chaleur, laideur...). Il ne fait aucun doute que ce parc doit être maintenu. Des alternatives tout à fait réalisables ont d'ailleurs été proposées pour le maintenir dans son intégrité.

Les espaces verts et les parcs

La Clinique est particulièrement soucieuse de la qualité de l'air et de l'effet d'îlots de chaleur parce que, entre autres, le taux de MPOC (maladies pulmonaires obstructives chroniques) est élevé dans le quartier.

Pour respirer, pour jouer, pour bouger, pour se réunir, les parcs de proximité sont essentiels à la santé physique et mentale d'une population. Le quartier est en déficit de parcs et d'espaces verts (voir dans le mémoire de l'OPA, l'analyse des parcs et la densité d'espaces verts en rapport avec le territoire et le nombre d'habitants), c'est pourquoi la contribution du projet des Cours Pointe-Saint-Charles pour fin de parcs ne doit pas se limiter à sa portion résidentielle. Elle doit s'appliquer à l'ensemble du terrain (AMT et portion industrielle). Aussi, pour atténuer les effets d'îlots de chaleur (voir la carte thermique de Montréal), le verdissement du site est nécessaire. Des expériences menées à Laval, entre autres,

démontrent que le propriétaire du site pourrait aller bien au-delà des suggestions de l'arrondissement en adoptant des stratégies de verdissement peu coûteuses qui incluraient les espaces de stationnement. Voir la carte thermique de Montréal www.cremtl.qc.ca/fichiers-cre/files/pdf644.pdf. Les zones chaudes dans Pointe-Saint-Charles, correspondent aux installations ferroviaires.

Des camions lourds dans le quartier

En soi, l'augmentation du camionnage lourd sur la rue Wellington entraîne un fardeau supplémentaire pour la santé de la population. Les études et analyses de la DSP (*Le transport urbain, une question de santé, Rapport annuel 2206*) et du comité interrégional pour le transport des marchandises (*L'harmonisation du transport des marchandises avec le milieu urbain : diagnostic*) le démontre: plus de pollution ; plus de congestion ; risques accrus d'accidents à cause de l'augmentation du nombre de véhicules mais aussi d'une détérioration plus rapide et plus importante de la chaussée ; risques accrus d'accidents graves à cause du poids des véhicules.

La population du quartier et l'arrondissement auront bientôt à faire des choix pour la rue Wellington qui est considérée comme une voie de camionnage en tout temps, mais qui n'en est pas moins une rue bordée de commerces, d'une école, de voies cyclables. L'avenir de la rue Wellington est déterminant pour l'amélioration de la qualité de vie de tout le sud du quartier. Le projet des Cours Pointe-Saint-Charles pourrait contribuer à en en faire une artère agréable, conviviale, vivante, avec des commerces de proximité. Tel qu'il est conçu, il contribuera plutôt à en faire une voie de camionnage lourd encore plus dangereuse, polluée et congestionnée aux heures de pointe. Une solution de rechange existe pourtant : faire passer les camions par le sud du quartier. Nous insistons donc pour que le camionnage à destination et en provenance du site, pour toute la période d'aménagement et de construction et pour les usages normaux du site, se fasse via la rue Marc Cantin.

Nous pensons que l'AMT, de par son mandat et l'importance de l'investissement public dans son projet, se doit de porter une attention particulière à l'enjeu du camionnage et de la circulation, et aux contributions de son projet au développement du quartier. La façon dont l'AMT s'est soustraite à l'actuel processus de consultation fait en sorte qu'il nous est impossible de dégager une vue d'ensemble du projet.

Les usages tolérés et les usages non dévoilés :

Pour atténuer des nuisances telles le bruit et les vibrations, l'accord de développement entre le propriétaire des terrains et la ville de Montréal stipule que le propriétaire doit *déployer les meilleurs efforts*, mais spécifie également que cette expression n'entraîne aucune obligation de résultat. Les citoyens savent que le propriétaire du site est en contravention quant aux usages actuels et ont vécu de très près le dramatique incendie du principal entrepôt du CN où étaient illégalement amassées des quantités importantes de papier à recycler. Cet incendie aurait pu être catastrophique pour les résidents du secteur n'eut été des conditions météorologiques. Les résidents souhaitent un réel encadrement des usages par l'arrondissement et veulent pouvoir s'assurer que les activités prévues sur le site ne comportent pas de risques pour leur santé. Cependant, à l'heure actuelle, aucune information n'émane

de l'arrondissement et ni du propriétaire quant aux usages à venir pour la portion industrielle du terrain. La Clinique appuiera les citoyens dans leurs démarches pour assurer leur sécurité.

Enfin, une des nuisances peu considérée, mais crainte par les résidents du secteur, est la pollution lumineuse que pourrait occasionner l'éclairage de nuit des portions industrielles.

La gestion des sols contaminés

Les citoyens ont des inquiétudes quant à la pérennité des mesures de gestion des sols contaminés. La Clinique souhaite donc que le propriétaire et l'arrondissement informent les citoyens des mesures de gestion retenues et de leur fiabilité, en gardant un souci de vulgarisation et d'accessibilité.

L'accessibilité et la qualité du logement

Nous regrettons de n'avoir pas eu accès à une information plus fine quant à la typologie et à la grandeur des logements, ainsi qu'à une estimation du coût des loyers, tant pour les logements en condo que pour les logements communautaires. La Clinique doit pouvoir évaluer la capacité réelle du projet à recevoir des familles et anticiper sur le type de besoins de services, en particulier de services sociaux et de santé de la future population qu'elle devra desservir.

Nous estimons que dans ce projet, l'offre de logements accessibles aux familles à faible revenu ne sera pas suffisante pour répondre aux besoins de la population du quartier. Dans la mesure où tout nouveau développement contribue à l'augmentation du coût du loyer pour l'ensemble des logements privés, les gouvernements devront assurer les ressources nécessaires à la réalisation de nouveaux logements sociaux afin d'assurer le maintien des résidents dans leur quartier.

L'enclavement du secteur résidentiel

Dans la portion résidentielle du projet, l'enclavement des ruelles par des îlots d'habitation fermés (en fer à cheval), et des rues cernées par les talus de sols contaminés sont préoccupants d'un point de vue de sécurité publique.

Nos demandes

1. Que l'arrondissement soit beaucoup plus vigilant et contraignant quant à l'application des normes, règles et lois visant à protéger la santé et le bien-être de la population, avec le propriétaire qui s'est placé en contravention à maintes reprises. (Vitesse et heures de circulation des camions non respectées; usages illégaux des bâtiments; manque de surveillance des lieux constaté lors de l'incendie de l'entrepôt principal)
2. Que l'arrondissement fasse des outils de planification urbaine, de meilleurs instruments de promotion de la santé, de la qualité de vie et du vivre ensemble afin d'intervenir en amont des problèmes.

3. Que la table de concertation Action-Gardien fasse partie du comité de vigilance mis sur pied en vertu de l'article 12 de l'accord de développement.
4. Que l'accord de développement inclue des mécanismes pour informer la population du travail et des observations du comité de vigilance.
5. Que le Parc De la Congrégation soit maintenu tel qu'il est, à l'endroit où il se trouve.
6. Que le calcul de la contribution pour fin de parcs s'applique aux trois portions du projet et pas strictement à la portion résidentielle.
7. Que le camionnage à destination et en provenance du site, pour toute la période d'aménagement et de construction et pour les usages normaux du site, se fasse via la rue Marc Cantin.
8. Que l'AMT assume ses responsabilités envers la communauté de Pointe-Saint-Charles, en l'informant et proposant une meilleure contribution au quartier.
9. Que le propriétaire et l'arrondissement informent les citoyens des mesures de gestion des sols contaminés retenues et de leur fiabilité, en gardant un souci de vulgarisation et d'accessibilité.
10. Que les développeurs de logement précisent d'avantage leur offre de logement en termes de typologie, de grandeur et de coût de loyer pour pouvoir évaluer la capacité réelle du projet à recevoir des familles et anticiper sur le type de besoins de services, en particulier de services de santé, de la future population du secteur.