

Mesdames, messieurs, bonsoir.

Comme on le sait, le quartier de Pointe St-Charles est revenu au goût du jour ces dernières années. Sa proximité avec le Centre Ville ainsi que ses terrains et immeubles à prix raisonnables en ont fait un endroit de prédilection pour bien des gens et promoteurs immobiliers. En ce sens, ce n'était qu'une question de temps avant que les terrains du CN fassent partie de l'équation. Mais La Pointe, se n'est pas que des terrains. L'activisme de ses citoyens est notoire et l'amélioration de leur qualité de vie est leur but. La conversion des terrains du CN est présentement source de litige. Pourtant, en remaniant quelques aspects au plan proposé, ce projet aurait le potentiel d'être innovateur et d'unir les 2 clans. Cependant pour réaliser une entreprise de cette envergure, la Ville devra écouter ET appliquer les idées maîtresses exprimées par les citoyens lors des audiences.

Quant à moi, je vous offre ce soir quelques idées portant sur 3 points principaux;

1. L'augmentation du transport;
2. Le dézonage du terrain;
3. La décontamination du site et les espaces verts.

Mon premier questionnement quant au plan proposé s'est posé d'emblée sur l'augmentation du transport automobile et du camionnage dans tout le quartier. En regardant sur une carte on remarque que Pointe St-Charles est construit dans une zone ayant la forme d'un U. Le U est formé par la sortie du pont Champlain qui se transforme en autoroute 15 et 20 et par l'autoroute Bonaventure. Mais c'est un U comme dans le mot CUL DE SAC. En effet, aucune entrée ou sortie ne donne accès à ces autoroutes. Présentement le quartier est encore capable d'absorber le trafic automobile de ses résidents. Habitant moi-même la rue Ash et étant donc située très près des terrains du CN, je vous confirme que le va et vient routier dans ce secteur est déjà important. Si vous allez vous promener dans l'enclave située au sud de la rue Wellington, entre les rues Sébastopol à l'est et le Parc Marguerite Bourgeois à l'ouest, vous remarquerez que les 2 côtés des rues sont déjà pleines d'autos garées à la queue leu leu.

En construisant 850 nouvelles unités dans cette enclave en cul de sac, la situation deviendra intolérable à la fois pour les résidents à l'intérieur de leur demeure que ceux qui seront au volant. Permettez-moi de généraliser un instant pour montrer l'ampleur du problème qui nous attend; 850 nouvelles habitations dont 75% sont des condos. Ça nous donne 637 condos. Peut-être que certains acheteurs n'auront pas de véhicule, mais peut-être que certains autres qui viendront habiter avec leur famille en auront 2. En faisant un estimé à la baisse, nous auront environ 600 autos de plus dans nos rues. Remarquez que j'ai assumé que les habitants des logements sociaux n'auront pas de véhicule. Donc, 600 autos de plus qui essayeront à un moment ou à un autre de la journée de sortir ou d'entrer dans le quartier et qui emprunteront toutes les petites rues dans l'espoir de finalement atteindre une voie principale. Elles devront obligatoirement traverser ou emprunter Wellington. On peut s'attendre à plusieurs embouteillages, surtout aux coins de rues où il n'y a pas de feux de circulation. Puisque que la construction d'un tel projet requiert également des camions, on peut rejouer le même scénario... en décuplant les problèmes. À coup sûr, il y aura augmentation de la pollution par les moteurs, par le bruit et plus de trafic routier égale plus de risque d'accident.

Il existe une solution à ce problème: il faut faire une entrée et sortie EN ARRIÈRE DU SITE du CN ie par la rue Marc Cantin et il faut le faire AVANT le début des travaux. Même si le promoteur exprime le souhait de bâtir cette rue 18 mois après le début de son projet, c'est 18 mois de trop. En adoptant une voie par Marc Cantin, plus besoin de faire disparaître le Parc de la Congrégation et de faire de la rue Sébastopol une entrée pour tous les camions. En ce qui concerne ces derniers, les rues résidentielles ne devraient constituer qu'une SORTIE DE SECOURS. Je demande également que la Ville impose et fasse respecter un horaire pour le camionnage sur le site du CN autant lors de la construction que lors de l'implantation des futures industries. Le quartier déjà existant est entouré par les terrains du CN et le bruit s'y réverbère comme dans le creux d'une vallée.

Finalement, le trajet et l'horaire du seul autobus desservant cette partie de La Pointe devra être remanié pour que les nouveaux résidents aient accès au Métro et, espérons-le délaissent leur auto. L'autobus #57 ne

passer qu'à 30 minutes, ce qui n'est même pas suffisant pour les besoins actuels. Quant aux pistes cyclables, elles sont un plus et doivent être implantées.

2<sup>e</sup> : la partie dite commerciale/industrielle du site. Premièrement, je m'oppose formellement à toute forme de dézonage qui laisserait le promoteur libre d'y implanter n'importe quoi. L'épisode de l'entreposage des ballots de papier et de l'incendie qui a suivi ont grandement nuit à la crédibilité de M. Maccia. C'est un fait connu, le promoteur a transgressé des lois. Pour ces raisons assez évidentes, la Ville devrait limiter les demandes de dézonage du promoteur. D'ailleurs la Ville elle-même se débat avec des problèmes de collusion à l'interne. C'est tout à son avantage de faire preuve de gros bon sens dans cette affaire: on n'octroie pas à un promoteur qui a abusé des règles, un permis qui lui permet de faire ce que bon lui semble. Le dézonage accordé devra imposer certains principes de base: les industries implantées ne devront pas générer de bruit ni de transport lourd à outrance et ne devront pas être le siège d'activités polluantes ou potentiellement dangereuses pour les résidents à proximité.

Par contre, le promoteur est vivement encouragé à miser sur les services offerts à la population. Par exemple: épicerie, pharmacie, bureau de médecins ect. Ce serait une excellente initiative puisqu'il permettrait aux gens du quartier de bénéficier de services à quelques coins de rue de chez eux. Et qui dit services à proximité dit moins de transport automobile. Le promoteur y gagnerait sur le plan monétaire, car il y aura au bas mot 1000 personnes qui auront des besoins à combler en plus de la population déjà établie dans le quartier. Il pourrait aussi essayer d'attirer des entreprises dites légères (ex. bureau de notaire, de comptable ou boîte de graphisme) et des organismes communautaires en leur faisant refléter les avantages d'être dans un quartier adjacent au centre-ville. C'est d'autant plus attirant si le site est doté d'un bon réseau de transport en commun, d'une entrée et sortie vers les autoroutes et qu'il offre des habitations pour les futurs employés.

Finalement, en ce qui concerne la décontamination du terrain, j'exprime des doutes quant à la solution envisagée présentement. Gratter le terrain et y placer 1 m de bonne terre par dessus ne me semble pas approprié

pour un projet urbain, même si cette méthode est conforme et légale. Les sols contaminés seront convertis en buttes et resteront sur le site. Avec la pluie et la fonte des neiges, je crains que les contaminants se s'accumulent dans les rues et systèmes d'égouts. De plus, lors de l'excavation du site, la poussière soulevée se retrouvera dans l'atmosphère. Il est primordial que des analyses sur la qualité de l'air soit faites quotidiennement par le Min. de l'Environnement ET QUE LES RÉSULTATS SOIENT CONNUS DES CITOYENS par un court message via une radio communautaire ou sur un site internet par exemple. Le Min. de l'Env. devra aussi envoyer des inspecteurs à toutes les étapes de la décontamination pour s'assurer que la démarche est faite correctement.

En ce qui concerne les espaces verts, ils ne sont pas assez nombreux dans le projet actuel. Puisqu'une des tendances en urbanisme est d'implanter des toits verts, c'est également la proposition que je fais. La qualité de l'air n'en sera que meilleure dans le quartier. Il faudra également offrir des parcs équipés pour les jeunes et les ados. Il ne faut pas compter uniquement sur le Parc Leber: celui-ci est déjà très utilisé par tous les membres du quartier, des enfants aux adultes. Une rampe de skate board, une piscine et une patinoire (celle du Parc Leber étant très achalandée) offriront une alternative aux jeunes et aux ados plutôt que de traîner dans les rues. Après tout on parle au minimum de 1000 pers de plus dans ce petit bout de quartier. L'intégration doit se faire par tous les moyens possibles. Côté architecture, les bâtiments à construire devront s'harmoniser avec les maisons existantes. Certaines, aux abords du site, sont centenaires et leur propriétaires sont assujettis à des règles strictes pour préserver leur caractère. Elles méritent d'être mises en valeur. L'harmonie architecturale doit donc être une priorité.

Alors voilà. J'ai accomplie ma tâche de citoyenne en proposant des idées et pistes de solutions. Je rappelle à l'administration de la Ville qu'elle a grandement besoin de se rebâtir une crédibilité au sein de la population. Si elle arrive à structurer le projet des terrains du CN en plaçant les citoyens au cœur de ses préoccupations et en utilisant leurs idées, elle bénéficiera de nouveau d'un appui populaire et d'une couverture médiatique favorable. J'espère que la Ville saura tirer profit de cette perche qui lui est tendue.