



Octobre 2009

Mémoire de l'équipe Harel dans le Sud-Ouest

Le projet de réaménagement des terrains du CN

Présenté par

Benoit Dorais, candidat à la mairie de l'arrondissement Le Sud-Ouest

Véronique Fournier, candidate au poste de conseillère de ville - St-Henri - Petite Bourgogne – Pointe-St-Charles

Paul-Émile Rioux, candidat au poste de conseiller d'arrondissement - St-Henri - Petite Bourgogne – Pointe-St-Charles

Mise en contexte

Ce mémoire n'est pas l'opinion d'experts en urbanisme, architecture ou transport. C'est un mémoire qui expose les valeurs, les principes de développement urbain et la direction politique de notre formation quant au développement des terrains du CN à Pointe-Saint-Charles. Les recommandations faites dans ce mémoire doivent être comprises en ce sens.

En tant que candidats à une élection municipale dans l'arrondissement du Sud-Ouest, il est de notre devoir d'annoncer publiquement notre position quant au développement des terrains du CN, afin que la population concernée puisse faire un choix éclairé lors de l'élection du 1^{er} novembre. Ceci dit, nous choisissons de déposer un mémoire aux audiences de l'Office de consultation publique de Montréal, car nous adhérons entièrement aux principes de la démarche de consultation publique pour les projets d'urbanisme, et nous croyons qu'en tant qu'acteurs actifs du milieu politique de l'arrondissement, notre avis doit être présenté lors de ces consultations.

Vous trouverez en première partie un rappel des valeurs et des principes qui animent notre réflexion concernant le développement des anciens ateliers Alstom et des terrains qui l'entourent. Nous avons ensuite consigné nos recommandations en deuxième partie de ce mémoire.

Partie I – Un projet pour toute la Pointe

Les citoyens de Pointe-Saint-Charles se battent depuis plusieurs années pour la revitalisation de ces terrains. Le travail accompli est remarquable de par la rigueur et la résilience des citoyens qui s'y sont impliqués. Questions au conseil d'arrondissement, opération publique d'aménagement, consultation en amont, questions au conseil d'arrondissement... Ces citoyens n'ont pas lâché et nous leur levons notre chapeau et les remercions sincèrement. Nous souhaitons que les nouveaux résidents, qui viendront tranquillement s'installer sur les terrains du CN, aient envie de participer à cette aventure citoyenne unique qu'est Pointe-Saint-Charles.

Cette implication est importante pour un projet comme celui des terrains du CN. La participation citoyenne à la planification de son quartier est un élément primordial du développement durable de celui-ci. C'est aussi la meilleure façon de s'assurer que la population adhère à un projet et que nous, élus ou aspirants élus, prenions des décisions éclairées, audacieuses en phase avec la volonté populaire.

Nous voulons terminer cette première partie en énonçant les principes directeurs qui, selon nous, doivent guider l'administration de l'arrondissement dans le développement de grands projets. Ces principes sont inspirés de valeurs comme le respect de la qualité de vie, la vie communautaire, l'esthétisme, la famille, la démocratie, la solidarité et l'écologie.

Un grand projet doit :

- répondre à un besoin économique, social, culturel ou environnemental du milieu;
- être une occasion d'innovation et de réalisation;
- respecter l'environnement socioculturel dans lequel il se réalisera;
- être le plus écologique possible;
- se définir en amont avec les citoyens concernés et les experts intéressés.

À terme, un grand projet bien réalisé donnera ce sentiment de fierté aux Montréalais, un sentiment du devoir bien fait. Le rôle de l'administration municipale est d'accompagner ces projets dans toutes les étapes en s'assurant que ces principes sont respectés et que l'information soit accessible et partagée. Il est surtout du ressort des élus municipaux de s'assurer que la population ait confiance au processus et en l'administration de l'arrondissement qui défend avant tout leurs intérêts.

Dans le projet de revitalisation des ateliers du CN, plusieurs de ces principes ont été respectés. Mais c'est surtout grâce aux citoyens de Pointe-Saint-Charles, qui ont défini leurs valeurs et leurs priorités avant même que l'arrondissement ne leur demande leur avis. Nous croyons que plusieurs des démarches et étapes effectuées dans ce projet devraient tout simplement être la norme pour tous les autres grands projets de développement urbain dans l'arrondissement du Sud-Ouest.

Partie II – Recommandations

Le projet tel que présenté répond en grande partie aux préoccupations de la communauté telles qu'exprimées lors des nombreuses consultations et OPA. Nous soulignons entre autres :

- l'inclusion de 25% de logement social et communautaire au projet résidentiel;
- le prolongement de la trame urbaine de Pointe-Saint-Charles;
- le respect de la vocation historique des terrains avec l'installation des ateliers de l'AMT;
- le développement d'activités économiques génératrices d'emplois;
- la revitalisation des bâtiments et la possibilité d'implanter des ateliers d'artistes.

Quelques éléments nous semblent cependant perfectibles en ce qui a trait au transport, à la revitalisation des sols, aux espaces verts et aux usages du secteur industriel.

1. Réaliser le lien véhiculaire entre la propriété et la rue Marc-Cantin en priorité

Il est de notre avis que le lien véhiculaire entre le projet et la rue Marc-Cantin doit être mis en place dès le début des travaux, afin de permettre aux camions de circuler principalement par cette voie, plutôt que par l'entrée de Sébastopol, qui condamne le Parc de la Congrégation. Cet espace vert devrait être conservé.

Nous sommes aussi préoccupés par le flot de circulation des voitures à l'heure de pointe sur la rue Wellington, seule voie d'accès au projet en attendant la réalisation du lien avec la rue Marc-Cantin et, peut-être un jour, de celui avec le boulevard Bonaventure. Il ne faut pas oublier que, par la nature du projet, des

travailleurs voudront entrer dans le secteur au moment où des résidents voudront en sortir, et vice-versa. Par conséquent, la diminution au maximum de la circulation des camions par l'accès Wellington/Sébastopol doit être privilégiée.

2. Ouverture vers l'ancien Technoparc et l'accès éventuel aux berges

Bien qu'à court terme il ne soit pas envisagé, pour des questions de coûts, qu'une voie de circulation entre le secteur résidentiel et l'ancien Technoparc soit réalisé, nous croyons que le projet doit tenir compte de cette possibilité à long terme. Ainsi, le promoteur et l'arrondissement doivent s'assurer de ne créer aucun obstacle qui empêcherait la création d'un accès à l'autoroute Bonaventure dans un premier temps, puis éventuellement aux berges du fleuve Saint-Laurent et au transport en commun, comme un futur SLR entre la rive-sud et le centre-ville. Le promoteur et l'administration municipale gagneront à coordonner ce projet à la prochaine phase de revitalisation de l'autoroute Bonaventure.

3. Améliorer l'offre de transport en commun dans tout le secteur sud de la Pointe-Saint-Charles

Le secteur à développer est situé à une bonne distance du métro, et deux lignes d'autobus desservent plus ou moins rapidement l'accès au centre-ville. Un secteur aussi enclavé réduit la ponctualité des horaires d'autobus, une conséquence directe des nombreux arrêts et des détours des circuits. Actuellement, seul le circuit d'autobus 57 se rend au cœur du secteur résidentiel, alors que le circuit 61 aborde le secteur industriel du projet. Un effort important devra être fait de la part de la Société de Transport de Montréal afin d'augmenter la fréquence des autobus en heure de pointe (dû à l'augmentation de la fréquentation), mais aussi en période hors pointe, afin d'augmenter la qualité de vie des résidents, qui ont droit à un accès aux transports publics lorsqu'ils en ont besoin.

Malheureusement, nous sommes obligés de reconnaître les limites de telles mesures. Ajouter des autobus ne règlera pas les problèmes d'enclavement et d'éloignement du métro. Il serait cependant juste de s'assurer que la réalisation du projet des terrains du CN n'ajoute pas aux problèmes existants.

Bien que nous soulignons les efforts énumérés par le promoteur et l'arrondissement pour pallier au manque d'offre de transport en commun dans le projet (Bixis, stationnements Communauto, pistes cyclables), nous sommes sceptiques quant à leur efficacité à remplacer une ligne de métro ou d'autobus. Si, par exemple, un projet de lien rapide avec la rive-sud venait à se concrétiser, il ne faudrait pas manquer l'occasion qu'il puisse desservir ce secteur.

4. Faciliter la gestion et l'analyse des risques de contamination des sols par les futurs propriétaires

Nous sommes d'avis que la décontamination par gestion du risque est une solution très minimale au problème de contamination des sols du secteur résidentiel du projet. Notre inquiétude est principalement fondée sur l'analyse et la gestion future du site par les prochains propriétaires, qui auront la tâche de s'assurer du respect des normes en vigueur sur leur propriété. Nous recommandons que des efforts particuliers soient faits afin de faciliter la tâche aux futurs propriétaires, comme l'installation de membranes

séparant la terre propre de la terre contaminée, et l'adoption de normes plus élevées que la réglementation en vigueur ne l'exige.

5. Se référer au principe de précaution pour la décontamination des terrains du futur jardin communautaire

La création d'un jardin communautaire sur d'anciens terrains contaminés nous inquiète aussi. Invoquant le principe de précaution¹, nous croyons qu'il serait nécessaire d'appliquer des normes beaucoup plus élevées de revitalisation des sols pour ce terrain puisque son usage aura des répercussions directes sur la santé des résidents qui utiliseront le jardin. L'arrondissement du Sud-Ouest a été obligé de fermer des jardins communautaires ailleurs sur le territoire pour cause de contamination des sols. Nous sommes d'avis que l'arrondissement doit être en mesure d'assurer à ses citoyens que toutes les mesures sont prises pour protéger leur santé, et non pas seulement le minimum requis, en «gérant le risque».

6. Revoir les usages permis dans le «secteur central»

Nous soulevons notre inquiétude concernant les modifications aux usages permis. Le projet actuel de réglementation ne prévoit presque aucune limite quant aux activités permises dans le secteur industriel et commercial central du projet. Les usages 1.4B (production industrielle), C.6 (activités commerciales lourdes) et C.7 (entrepôtage, transport et distribution) sans autre restriction, pourraient causer des nuisances aux résidents actuels et futurs, comme le bruit, la qualité de l'air et une circulation accrue de camions. Nous pensons que, si d'un côté l'arrondissement autorise des usages aussi peu restrictifs, en contrepartie, il doit assumer ses responsabilités envers les citoyens du quartier en s'assurant d'une application très stricte des règlements municipaux qui encadrent ce type d'activité. Nous joignons ainsi notre voix à celle des citoyens qui ont, suite à l'incendie de novembre 2008, moins confiance en la volonté de l'administration actuelle de faire respecter la Loi sur leur propre territoire.

7. S'assurer de l'implantation de services de proximité

Nous recommandons que l'arrondissement profite de l'accord de développement avec le promoteur pour s'assurer de l'implantation de services de proximité dans le projet des terrains du CN. Le secteur au sud du chemin de fer à Pointe-Saint-Charles est particulièrement mal desservi en services d'alimentation (restauration, épicerie et dépanneurs). Nous pensons que le projet doit aussi prévoir dès maintenant d'autres services de proximité prisés par les familles (garderies, installations de loisirs et communautaires, pharmacies, etc.).

L'arrondissement devra aussi évaluer l'impact des nouveaux résidents sur l'achalandage des services actuels, et en prévoir les conséquences (bibliothèque, Centre Saint-Charles, plateaux sportifs du parc Le Ber, etc.).

¹ Le principe de précaution est un principe philosophique qui a fait son apparition en droit lors des travaux préparatoires de la Loi Barnier de 1995 (Assemblée nationale française) selon cette définition : «l'absence de certitudes, compte tenu des connaissances scientifiques du moment, ne doit pas empêcher l'adoption de mesures proportionnées visant à prévenir un risque de dommages graves et irréversibles à l'environnement, à un coût économique acceptable».

Conclusion

Le projet de revitalisation des terrains du CN répond à plusieurs principes directeurs qui animent notre vision du développement urbain. Sans l'acharnement des citoyens de Pointe-Saint-Charles, ce projet ne serait probablement pas d'une aussi grande qualité aujourd'hui. Évidemment, chaque projet connaît des lacunes, et celui-ci n'échappe pas à la règle. Le processus de consultation publique auquel nous participons est justement désigné pour identifier ces lacunes et émettre des recommandations à l'administration municipale. Une fois que les citoyens se sont prononcés, il est du devoir des élus de prendre le leadership nécessaire à la réalisation d'un meilleur projet. C'est ainsi que les citoyens reprendront progressivement confiance en la classe politique.