

Concernant le futur des terrains du CN.

Je commencerais donc par informer que ma position par rapport au développement n'a pas changé par rapport à la première consultation publique, mon premier mémoire explique une vraie inquiétude concernant ce projet et non seulement j'ai le sentiment que la dernière consultation publique et les témoignages n'ont pas l'air d'avoir été pris en considération et les problématiques sont toujours identiques à la différence que le groupe propriétaire a profité du temps pour monter son dossier et réussir à faire douter sur la perspective d'être réellement écouté. Il suffit même de lire la voix populaire pour voir le plan de développement qui est censé être en réflexion et en concertation et non en démonstration de ce que le groupe Mach veut faire.

Je pensais pourtant aller assister au dévoilement du projet revu et corrigé. Je n'ai vécu qu'une grosse mauvaise surprise en voyant que le fondement de ce projet reste identique mais avec plus de cartes de dissuasions pour essayer de justifier le manque de vision à l'ampleur du développement.

Encore cette fois-ci nous nous retrouvons dans un face à face entre la population et le groupe Mach. Ce dernier face aux enjeux économiques, que j'ai encore du mal à comprendre car le groupe communique sans arrêt sur les difficultés rencontrées face à la circulation, les citoyens, les pressions des logements sociaux, la décontamination, la négociation avec le CN... Malgré cela l'affaire semble suffisamment intéressante d'un point de vue économique car malgré tout, le projet n'est pas réellement remis en question bien au contraire.

Les études privées subventionnées par le groupe Mach s'intensifient et tentent de nous rassurer. Cependant il n'est pas mis en place pour les citoyens ou organisation indépendante de s'offrir des contre-expertises qui démontreraient que les études présentées sont sensiblement dans le sens du Groupe Mach. Ce qui fait partie d'une simple logique. Quelle firme d'études ne travaillerait pas pour son client face à des contrats d'études aussi importants et prolifiques.

La ville ne peut apporter de contre-expertise et se sert des données dans lesquels le groupe Mach a investi. Sans une étude qui soit neutre je ne vois pas comment les citoyens peuvent faire confiance à des études qui vont à l'encontre de ce que nous vivons déjà tous les jours et qui constitue notre réalité.

Prenons l'exemple de l'étude de circulation. Nous vivons dans le quartier et nous sommes les acteurs témoins des problèmes de circulation qui sont présents. Je ne comprends pas comment on peut nous proposer une étude qui

soit basée sur un système logiciel élaboré sur un schéma type d'une ville américaine qui serait identifiable à pointe St Charles. Il faut donc que la référence soit une ville qui soit enclavé entre 2 ponts, avec un fleuve et un système de transport en commun qui suive la même évolution. Je n'ai pas ressenti une telle similitude en lisant l'étude sur la circulation. Comment se fait t'il que la ville de Montréal qui est l'intervenant qui devrait le mieux maîtriser ce sujet ne nous propose pas une contre expertise un peu plus réaliste de la problématique de circulation existante et risquant de devenir encore plus critique.

Il m'apparaît un nombre incroyable de points de réflexions qui s'orientent autour de trois thèmes principaux suite à cette dernière consultation.

L'urbanisation :

Nous sommes toujours dans une impasse, un manque complet de vision, une absence totale en fait d'urbanisation au sens moderne et réfléchi.

Nous avons en témoignage la première vague de développement par le constructeur SAMCON sur la rue Jeanne Leber qui est un échec architectural par rapport au patrimoine historique des constructions existantes. Nous assistons à un manque total d'harmonie avec le quartier. Nous assistons à la montée en puissance du condominium 2 chambres construit avec le meilleur ratio de rentabilité pour le constructeur. Nous ne laissons pas une grande chance pour enrayer la fuite des familles vers les banlieues entraînant ainsi et contribuant à tous les problèmes liés par cet exode. La circulation étant le majeur, la fuite des familles des centres villes, la prolifération des banlieues créant des zones dortoir sans aucune vie sociale. Ce qui n'est pas le cas dans des secteurs attachés au centre ville comme pointe St Charles.

Il y a pourtant avec l'ampleur du terrain moyen d'imaginer des solutions modernes qui seraient capables d'enrayer l'exode vers les banlieues.

La rentabilisation du Groupe Mach passe avant toute considération de réel aménagement durable et intelligent. On nous propose juste un entassement pour justifier une rentabilisation. Même la ville de Montréal qui devrait être un élément de réflexion sur le développement urbain en 2009 appuie des décisions de constructions de bâtiments de 8 étages pour des raisons de rentabilités. Avez-vous analysé la situation des bâtiments de plus de 5 étages à Pointe St Charles ? Les exemples existants sont des démonstrations

flagrantes de l'échec de ce type de schéma. On peut se servir en fait de tous les projets de ce type dans le monde pour en ressortir des conclusions identiques et qui démontrent des problèmes de société avec le recul nécessaire.

A ce stade du développement alors que tout semble être possible pour le groupe propriétaire et que ses études semblent conforter tous les investisseurs, je suis au regret de ne pas avoir pu voir des plans qui soient des plans en perspectives et en contexte des bâtiments. On voit toujours des plans de dessus qui optimisent la vision d'investissement mais aucunement la vision de vie pour un être humain vivant dans cette banlieue dissimulée. Que va voir une personne lorsqu'elle sera au milieu des deux bâtiments de huit étages ? On nous met en avant l'éclairage d'un ancien réservoir d'eau dans la partie industrielle pour nous rassurer sur la discutabile cohabitation résidentielle/industrielle mais la partie résidentielle reste très vague et peu abordée, c'est pourtant la finalité du projet et ce que la population va voir pour les décennies à venir.

Dans ma réflexion sur l'urbanisation le point de litige reste et demeure cette cohabitation. Nous ne connaissons pas et personne en fait, ne sait réellement ce qui va se passer sur la portion industrielle qui représente tout de même deux tiers de la superficie totale du terrain. La ville de Montréal étudie des changements de zonage pour un client qui est présentement dans l'illégalité et qui joue la carte du chantage avec des demandes qui vont lui permettre de faire un peu ce qu'il veut. C'est déroutant car en tant que contribuable nous ne pouvons absolument jamais négocier quoique ce soit avec les autorités en vigueur. De plus toute irrégularité sera sur le champ sanctionnée. Il ne faut pas également oublier que le groupe Mach manque totalement de confiance aux yeux des citoyens et pour cause. Camionnage abusif, utilisation des terrains pour des tournages cinématographique ne respectant pas du tout la vie des citoyens, menace de destruction d'un parc public, stockage de papier illégalement, perte d'un bâtiment industriel classe, mise en demeure déposer contre les opposants du groupe, études de développements sans aucune considérations de santé publique. Avec des mises en perspective en public de la part de Mr Lefaivre qui ont des connotations menaçantes. Comme par exemple la mise en situation durant la consultation : "Madame C...., je vais être bien plate dans ma réponse, là. Si on n'a pas un changement de zonage, c'est que notre zonage va rester tel qu'il est aujourd'hui : activité ferroviaire. Si je laisse cette activité ferroviaire-là, je n'ai aucune permission à demander à personne pour continuer à exercer l'activité que je fais là, donc je pourrai continuer à circuler 2970 dans les rues résidentielles, je pourrai développer le site à des fins industrielles reliées au domaine ferroviaire, sans que

personne ait à intervenir ou puisse dire quoi que ce soit, sauf se plaindre.” Comment pouvons nous accepter de tels conditions et comment se fait t’il que personne ne nous protège contre des agissements tel que celui ci. Nous pouvons meme interpréter ce message comme un « ‘Si vous n’etes pas sage et que vous ne nous laisser pas faire notre projet comme bon nous semble vous en paierez le conséquences ? ‘

L’ATM ne semble pas mieux préparer dans le dossier du développement industriel. Les documents concernant leur déploiement industriel sont inexistant et tres insuffissants. Je me demande si le choix d’ajouter une énorme activité de ce type soit vraiment celui de la raison face a l’intérêt que le group Mach porte a la finalisation de ce contrat. Cela permet au groupe Mach en effet de toucher un loyer mais il fait un pied de nez incroyable à la décontamination tout comme le CN la fait précédemment. On imagine donc que la nature de cette transaction peu sembler douteuse et pas forcément la meilleure face a des emplacements plus judicieux mais peu être moins intéressants pour les deux parties. Et la sante des citoyen au milieu de cela ? Et l’injustice de ne pas offrir au citoyen la possibilité de vivre dans des normes de bruits qui soient légales et vivables.

Les besoins énergétique de l’ATM nécessiteront telles des modifications au niveau de la distribution de l’électricité. Va t’on être obligé d’implanter des lignes hautes tensions supplémentaires ou autres infrastructures ?

Le positionnement de la section logement social avoisinant la zone existante ne fait que renforcer le phénomène de ghettoïsation de cette classe sociale, alors que le mixage entre milieu social constitue la solution la plus efficace pour une société équilibrée. La partie existante de logement social étant déjà un ghetto de logement social dans lequel on retrouve tous les stigmates des schémas sociaux problématiques. Cette fois encore le rapport de force du groupe voulant développer en se servant de l’urgence de la construction pour placer ces logements sociaux, meme si on imagine le risque de l’échec. Les terrains de ces habitations seront cédées par la suite donc l’isolement de cette partie du développement et bénéfique au développeur.

On nous donne un pourcentage de logement sociaux et un pourcentage de logement abordables (sans vraiment définir le notion de logement abordable) mais quand est ‘il du reste des logements ?

Aucune étude sur l’intégration des futurs habitants. Besoins en termes de commerces, écoles, garderie, transport en commun, services médicaux, infrastructure des services comme les pompiers, la police, la collecte des ordures...

La circulation :

Etroitement liée à l'urbanisation la circulation reste un enjeu considérable. Comment allons nous trouver une solution à un problème existant en ajoutant plus de véhicules et de camionnage.

Comment peut on nous promettre une solution par Cantin sachant que d'une part le CN est le seul maître de son exploitation et qu'il l'exploite massivement les lignes de chemin de fer. Il est reconnu même par le groupe Mach étant un négociateur quasi intouchable, très difficile à accommoder. Seulement dans le cas où le CN accepte de rentrer en discussion.

Cantin n'est pas une option ou un scénario mais demeure la seule solution viable. Et si le groupe n'a pas les moyens de payer un pont aérien, la population et sa santé déjà très touchée dans cette partie de la ville n'a pas à payer pour une entreprise privée. Et si il faut huit mois pour aménager une solution pourquoi ne pas développer dans huit mois. J'ajouterais que si le groupe n'a pas les moyens de payer une infrastructure de circulation acceptable, quel commence son développement lorsqu'elle en sera capable, tout simplement.

Détruire un parc pour faire passer des camions me semble être un acte très grave, surtout lorsque l'on promet un aménagement sur un terrain qui appartient au CN. C'est vraiment le symbole du manque d'éthique qu'il soit politique, social et futuriste.

Je tiens à rappeler à la ville de Montréal que des personnes habitent à proximité de ce parc et que la notion de l'expropriation et un sujet très délicat dans les choix de développement du Québec, regardons l'exemple de Mirabel.

Le rapport de la firme sur la circulation se résume dans sa conclusion. La circulation ne sera pas énormément touchée. L'heure de pointe ne sera augmentée que de trente minutes. Incroyable ! Comment peut-on évaluer que trente minutes de congestion supplémentaire soit une vision positive ? Quel impact dévastateur pour l'environnement cette quantité de voiture à l'arrêt. Est-ce que le fait d'augmenter la circulation déjà ingérable et de tirer la conclusion que trente minutes de rallongement des heures de pointe constitue une solution évolutive et tournée vers l'avenir ? Peut-on parler de solution dans ce cas et comment accepter les conclusions de cette étude. Comment vont accéder les habitants du quartier avec encore plus de

bouchons, sachant que l'alternative de transport en commun par autobus subit également les congestions.

Avec l'infrastructure du transport en commun et le type d'habitation que le groupe veut mettre en place nous pouvons fortement mettre en doute la véracité de cette étude. Même si 800 habitants sur 1000 utilise la voiture c'est tout de même 800 voitures qui vont rouler dans nos rues.

Ceci sans calculer le camionnage lié au développement du site et de tout la circulation annexe comme la livraison d'un frigo dans un appartement.

Le groupe annonce des chiffres qui sont complètement irréalistes. Le projet n'est pas encore commencé et le nombre de camions dépasse déjà présentement les statistiques futures que l'on imagine plus importante que ce qu'elles seront.

Au niveau du transport en commun, il doit être inclus à la racine du projet et les solutions alternatives comme communauto sont incroyablement insuffisante et elles sont déjà en place dans le quartier et ne correspondent pas du tout à une innovation et propositions intéressantes du groupe Mach. Les pistes cyclables semble être un argument secondaire et ne seront pas gérés par le groupe lui même. La encore aucune propositions intéressantes et nous laissant imaginer que nous avons à faire à un projet tournée vers l'avenir.

L'écologie :

C'est pour nous la découverte de la stratégie de décontamination. Je parle de stratégie car elle représente à elle seule le pourquoi du comment le groupe Mach a acheté le terrain à 1\$. Pourtant la décontamination ne représente que 1/3 de la surface, qui est la partie résidentielle et qui est une obligation de l'état.

Pourtant la solution que l'on nous propose est une solution qui pour commencer souleve avec son nom une problématique élémentaire. Comment associer décontamination et risqué dans le nom et la méthode. Cette approche n'a pas de précédent à long terme et nous n'avons même pas d'exemple international à nous proposer avec cette solution. Comment peut-on considérer une population comme des cobayes pour expérimenter une approche de décontamination sachant que les habitants ne seront pas autorisés à creuser dans leur jardin. La problématique de l'excavation est une réalité mais l'utilisation des voies ferrées n'est même pas mise en perspective par la firme de décontamination mandatée par le groupe Mach. Et comment ne pas imaginer le travail en commun des deux intervenants afin de maximiser la valeur foncière de ce terrain au détriment de la santé publique.

La proximité du Technoparc et des énormes problèmes de pollution et contamination entre ces deux terrains ne sont absolument pas introduit dans la présentation, comme si on oblitère le fait que les terrains sont mitoyens et que aucune mesure n'as été prise. On ne sait pas non plus si la contamination du Technoparc pourrait venir des terrains du CN. De plus les valeurs de contaminations très élevées du Technoparc sont très loin de celles du terrain du CN malgré la proximité.

Pour le moment sur l'hypothèse du prix de 20 millions de la décontamination, nous ne savons pas combien un coup d'excavation serait pour maintenant uniquement la portion résidentiel.

Sur un sujet aussi important il me semble que des études devraient être complémentaristes et gérer par différents intervenant comme le ministère de la santé publique.

L'industrie de la construction au Canada représente la deuxième source de pollution. Dans le cas de construction durable et écologique ont peu commencer a parler d'investissement écologique. Avec Samcon c'est la garantie absolue de ne voir aucune démarche écologique. Montréal pourrait profiter de cette occasion unique de construire une ville verte dans la ville, montrant ainsi que l'avenir (déjà à nos portes au niveau de notre situation écologique mondiale) se fera uniquement qu'avec des exemples de développement durable avec une visibilité mondiale.

Pas de toits verts, pas de géothermie, pas de réseau de circulation viable, pas de solaires, pas d'éoliennes, pas de compostages, pas de récupération des eaux grises, pas de stationnement pour un réseau de voitures électriques, des espaces verts réduit a leur valeur légale.

L'utilisation de l'industriel en milieu urbain nécessiterait également un positionnement un peu plus écologique avec une nécessité d'exploitation du site industriel par des entreprises correspondant a des normes de pollution tenant compte de la population déjà très touchée a Pointe St Charles.

Aucune étude ne porte sur l'impact direct de la santé. Ni au niveau du bruit, de la pollution liée a la circulation, a la construction, a l'exploitation du site industriel.

Nous n'avons pas d'études indiquant l'ajout de circulation ferroviaire déjà très présente et agressive effectuée de façon incontrôlée par le CN. Qu'est ce qui nous garantie que nous n'aurons pas comme le CN affaire avec des compagnies sans scrupule et au dessus des lois sur les normes de santé publiques ? Nous sommes déjà une population extrêmement touchée par la pollution de l'exploitation ferroviaire.

Pendant l'écriture de ce texte. Nous venons d'apprendre que le projet ne portera définitivement pas la certification LEED. Encore une prise de

position qui demontre tres clairement que ce projet est definitivement un projet accessoire sur le benefice et ne tenant absolument pas compte de l'avenir et des habitants.

En conclusion ce projet n'apporte rien à la population locale bien au contraire.

Je déplore également le peu de temps alloué à la population pour communiquer et définir sa stratégie pour ne pas se faire écraser par le groupe Mach. Ce dernier disposant de moyens énormes face à la population abandonnée. De plus le développement constitue leur métier, notre défense étant une tâche ajoutée à nos vies déjà très sollicitées par nos professions, nos enfants et nos problématiques quotidiennes dont souvent la ville de Montréal est déjà en cause.

Je suis fortement convaincu et ne me sens pas le seul que ce dossier doit être suivi par une organisation indépendante faisant office de médiateur et ayant les moyens d'effectuer des vraies contre-expertises par des spécialistes dans les domaines de décontamination, de circulation, d'impact sur la santé publique et des spécialistes d'urbanisation qui puissent apporter à ce projet une viabilité durable et novatrice.