

Mémoire présenté par Mr HOLLARD Gaël, habitant de Pointes St Charles.

Ce mémoire est une réflexion ainsi qu'une représentation de l'opinion d'un très fort pourcentage de la population. Pour le moment nous ne sommes associée à aucun organisme et nous ne sommes pas une organisation avec un statut légal. Cependant nous sommes tout à fait prête à officialiser notre statut pour bien appuyer notre volonté de vouloir être écouté et respecté, en tant que citoyens responsables et contribuables payant nos taxes et nos impôts.

Le ton de mon mémoire est volontairement humain et il se veut également très vague car pour le moment les projets que l'on nous propose de subir sont extrêmement nébuleux et flou.

Il est important dans un premier temps de faire une petite mise au point sur le quartier. Pointe St Charles fait partie du plus vieux quartier dans l'histoire du développement de la ville de Montréal. Industriel, il a accueilli de grosses industries qui avec l'effort ouvrier ont contribué à faire de Montréal ce qu'elle est aujourd'hui, c'est à dire une ville reconnaissable et importante en Amérique du Nord et dans le reste du monde. C'est un quartier qui a conservé son âme humaine, qui a beaucoup souffert de ses efforts ouvriers et ce quartier a conservé ses caractéristiques de résistances sociales, ouvrières et pauvres.

Les projets qui sont proposés, la vocation que l'on veut donner à ce quartier, ne respecte ni l'essence sociale ni une tentative d'alléger l'impact industriel qui est encore très présent et très libéral pour les intervenants industriels.

« Si vous avez un gros projet industriel, venez à Pointe St Charles, l'industrie à déjà écrasé des générations de familles et la législation pour les entreprises est un vrai petit paradis ».

En effet, dans ce quartier où on dénombre des dizaines de maisons centenaires et où les projets d'urbanisation moderne ont créé des ghettos de personnes défavorisées (quadrilatère Ash, Leber), les industriels pourront continuer à faire passer des camions, pourront utiliser le réseau ferroviaire à n'importe quelles heures et n'importe quels jours, pourront implanter des zones de stockage contaminées de toutes sortes, chimique explosives, containers. Les heures d'exploitations sont libres, les nuisances sonores, la pollution et l'impact sur l'urbanisation n'ont aucunement de souci à ce faire à Pointe St Charles. « Si vous avez un intérêt particulier pour le cinéma par exemple, pourquoi ne pas joindre l'utile à l'agréable, on vous permettra d'utiliser vos locaux industriels pour faire de la production cinématographique avec explosions, hélicoptères, courses de voitures, artifices ». Encore une fois quelque soit le jour et l'heure, il vous suffit pour cela de distribuer quelques lettres d'excuses dans les boîtes aux lettres et de faire semblant d'être à l'écoute des habitants de ce quartier malléable.

Prenons un autre exemple applicable à n'importe quel citoyen Montréalais Lambda. Essayer de changer une fenêtre ou de rénover votre maison vous allez être surpris de l'efficacité des services de la ville pour venir vous expliquer les lois.

Cependant nos attentes en tant que citoyen pour protéger notre cadre de vie et notre santé publique n'ont pas autant de portée et d'efficacité que les services répressifs envers le contribuable.

Pourrions nous s'il vous plaît regarder autour de nous et évaluer l'effet des nuisances industrielles et environnementales de notre quartier, vu l'ampleur d'un tel projet et

tenant compte de toutes les contraintes et problématiques. Il est tout à fait légitime de proposer aux citoyens contribuables, une attitude, une qualité de réponse et une vitesse d'exécution un peu plus présente et efficace de la part des responsables du Sud Ouest. A nous citoyens le droit de dire : « nous payons nos taxes, nous subissons depuis très longtemps cette situation, vous êtes redevables a certains égards d'une certaine transparence concernant le futur du site.

L'affligeante prestation du représentant de la ville de Montréal lors de l'audience publique du 25 Janvier et l'incapacité de répondre a quasiment toutes les questions qui ont été posées. Si un représentant est incapable de donner des réponses pendant un débat public parce qu'il ne connaît pas le dossier pourquoi ne pas dépêcher plusieurs représentants ! Il me semble que les enjeux sont de tailles, car le retour en taxes et impôts d'un tel projet n'est pas négligeable !

Des groupements se battent depuis des années contre le CN qui non seulement pollue mais transporte également des marchandises extrêmement dangereuses au cœur de nos villes. Il y a même eu une rencontre à Ottawa mais toutes les démarches ont été étouffés. Pourtant en Europe le train est un élément décisif dans les enjeux des transports et l'impact est moindre car il a su être minimisé et respecté les zones d'habitations. Pourquoi n'avoir jamais réussi à faire des tunnels, des murs anti bruits a Pointe St Charles, alors que l'on nous demande de regarder se bâtir devant nous des projets de développement douteux.

Premier point : L'urbanisation, combattre l'échec Nord Américain

Des banlieues qui sont des dortoirs et qui sont les grandes vedettes face au ville qui n'ont pas été capable de répondre au demande en habitations entraînant la flambée du marché de l'immobilier.

Ces mêmes villes n'ont pas été capables de se rendre concurrentielles face aux banlieues et leur coût très moindre. Cependant comment ne pas être concurrentiel lorsque l'on décide de promouvoir des zones immenses et peu coûteuses en le transformant de l'état de champs cultivables a des zones habitables dont le seul effort d'urbanisation est de faire des routes, de ramasses les taxes des centres commerciaux. Cela sans prendre en charge ,comme une ville, l'entretien des installations ,tel que les théâtres et monuments publics, bâtiment administratifs, bibliothèques, réseau de transport en commun, le mobilier urbain est aussi très limite..... Regardons nos banlieues et qui voyons nous ? Des citoyens qui pour des raisons économiques d'accès à la propriété ont fait le choix de vivre dans des zones dénuées de rapport humain, en effet personne en banlieue ne travail a distance pédestre de son travail, donc ne participe pas à une vie de quartier. Les habitants de banlieues sont propriétaires de une à deux voitures par foyer et ont une utilisation intensive de leurs véhicules. En regardant de près les plans de circulations nous y voyons d'énormes étendues de routes tentaculaires qui sont impossible à desservir avec des transports en commun.

De nombreuses études ont démontrées que la banlieue et son développement sont des solutions et des schémas modernes qui sont remis en cause aussi bien d'un point de vue social, économique, architectural, qu'écologique et culturel.

Quand a l'urbanisation de Montréal dans son ensemble, le concept semble être née un peu trop tard.

Pourquoi les énormes terrains du CN ne seraient il pas une image représentative aussi bien pour la ville de Montréal mais pour le pays d'une façon moderne et réfléchi de ce que doit être l'urbanisation en 2009. Une urbanisation qui ne soit pas uniquement développée par des enjeux de rentabilisation a court terme mais par une vision humaine et à long terme. Comment par exemple un promoteur immobilier propose une garantie de construction sur seulement 10 ans !

Dans ce projet d'urbanisation qui ne se veut pas uniquement comme un beau gadget ou une statut public, pourquoi ne pas tenir compte de possibilités comme la vente de parcelles individuelles qui permettrais de ne pas être obligé de passer par des grosses corporations immobilières dont l'objectif, sont de faire bénéfices sur le dos d'une situation qui est sensible pour chaque individus, a savoir l'habitat.

Pourquoi ne pas réhabiliter de façon écologique et architecturale les bâtiments déjà existants. Pourquoi ne pas faire appel a des coopératives, rendre possible l'investissement qui serait plus petits et plus diversifié. Pourquoi la ville de Montréal ne prendrait pas ces responsabilités et deviendrait gestionnaire de ce type de développement et de projets urbains

La cohabitation de l'industriel et du résidentiel, parait être un enjeu très ambitieux. La pression sur le développement du site par la compagnie ATM avec sa date de mise en fonction parait un petit peu précoce, lorsqu'il semble que la démarche serait plus de délocaliser ce genre d'industrie polluante et ayant un gros impact environnemental en terme de déplacement de wagon et de trafic de locomotives.

Le seul intérêt d'une mixité serait que toutes les personnes qui travaillent habitent sur le site dans la partie urbaine. Car malgré tout nous parlons de près de 300 véhicules qui circuleraient dans le secteur chaque jour.

De plus les silos ne sont pas loin non plus et génèrent également de la pollution industrielle.

Le respect des bâtiments qui sont des pièces représentatives historiques doit être préservé et mis en valeur. Des normes de construction pour respecter le quartier doivent être établies en collaboration avec des organisations de propriétaires responsables.

La géothermie et toutes sources de production d'énergie alternative devraient être le mandat de tout le développement.

La certification gouvernementale de construction LEED est le seuil minimum à atteindre.

En ce qui concerne les logements sociaux, une nécessité de ne pas faire de ghetto est obligatoire. Le simple exemple du secteur de la rue Ash et de la rue Charon, est un beau symbole de l'échec d'intégration sociale de cette partie de pointe St Charles. La situation géographique et la façon donc l'urbanisation a créé cette enclave représente le schéma a ne pas reproduire.

Suite aux différentes études portant sur la pollution et les zones thermiques élevées sur cette partie du territoire, une implantation maximale d'espace vert est requise.

Deuxième point : La circulation automobile, son fonctionnement, ses impacts, sa viabilité a long terme.

Nous sommes pour la première fois dans l'histoire dans une situation où la courbe de production de pétrole n'est plus en hausse.

Les plus grands économistes, et n'importe quel citoyen averti ont conscience que cette courbe va très vite devenir descendante. D'un autre côté le transport routier et d'année en année de plus en plus dense, polluant, stressant et dommageable. La voiture a non seulement pris la première place dans notre développement économique et industrielle au début du siècle, mais la voiture a maintenant également pris de façon plus insidieuse une propagation en terme d'espace géographique incroyable ! Il y a tellement plus de places de stationnement que de parcs, que c'est impensable d'imaginer que ces quelques zones vertes dans les villes soient capables d'enrayer la pollution générée par les voitures.

Dans les projets pressentis non seulement on va détruire un parc mais on prévoit de faire à air libre une surface de stationnement qui représente 20% de la superficie à développer.

La encore il me semble que le contexte économique et environnemental devrait motiver citoyens et municipalités à réfléchir à des alternatives et des innovations. Aussi bien d'un point de vue de transport en commun que la possibilité de concevoir une zone de vie alternative, avec par exemple un stationnement souterrain, des véhicules électriques, une conception urbaine avec un maximum de zones piétonnes.

Des partenaires tel qu'Hydro Québec devraient être présents et novateurs sur un projet comme celui-ci.

Dans aucun des projets on ne parle d'une étude ou collaboration avec la STM.

Combien de rues piétonnes à Montréal ? Sans compter les aires commerciales. Avez-vous comme sur la rue de la Congrégation essayé de combattre la vitesse de circulation des voitures et traité de ce genre de dossier avec la municipalité ! Les volontés de cohabitation entre les voitures et les habitants doivent être réfléchies à la base d'un projet d'urbanisation et non une fois le projet commence.

Dans un projet comme celui-ci, il est impossible de faire changer les choses une fois établies et indéniablement cela coûte tellement plus cher de faire que de défaire. Si au développement il y a, les habitants ressentiront indéniablement des contraintes sur leur quartier.

Avant de nous présenter de futurs partenaires de développement, des propositions de réutilisation industrielle, des belles images de construction, les habitants aimeraient avant tout avoir une étude réaliste et concrète sur la circulation, les entrées, les sorties et des solutions qui ne nécessitent pas de détruire un parc pour faire passer des camions dans une zone où les habitants sont déjà dans une contrainte de pollution sonore qui est déjà intolérable et incontrôlée.

C'est l'étape primordiale pour évaluer la possibilité de ce projet et sa viabilité.

Rappelons que Wellington est déjà inaccessible pour les habitants de Pointe St Charles aux heures de pointe, que tout le secteur est très encombré et saturé du fait de l'accès au pont Victoria. Nous sommes également directement encombrés par le pont Champlain.

De plus si le projet de l'échangeur Turcot démarre nous serons également un secteur très sollicité.

Troisième point :

L'état de la contamination du site ; et sa décontamination.

C'est un point très important et c'est également sûrement un des enjeux économiques les plus importants même si pour le moment aucune partie n'a vraiment de chiffre et d'analyse officielle. Cependant il serait assez simple de faire une évaluation avec la taille du terrain et de refaire l'historique industriel du site pour imaginer le pire des scénarios concernant ce site. C'est un cas de santé publique qui demande la plus grande attention et qui demande une possibilité de consulter publiquement toutes les informations. Le Technoparc qui est très proche nécessiterait également quelques éclaircissements sur l'aspect de la contamination.

D'un point de vue santé publique, le secteur sud ouest de la ville est déjà une zone où le pourcentage de problèmes respiratoire est très élevé.

En Conclusion :

Il serait préférable de former un comité de réflexion et de proposition indépendant. Il serait subventionné afin de pouvoir effectuer des recherches sur les points soulevés par des bureaux spécialisés.

Nous nous questionnons sur la viabilité d'un tel projet.

La municipalité ne parvient déjà pas à entretenir correctement le quartier existant et les problèmes de pollution que subit la population restent sans réponses. Bien au contraire elle favorise l'installation d'entreprise comme la compagnie de container « Raymond » sur la rue Wellington, donc vous comprendrez nos inquiétudes et le peu de confiance que l'on peut ressentir. Ainsi que l'utilisation par la municipalité de nos taxes.

Le simple exemple de l'incendie survenue sur le site mobilisant durant 4 jours l'intervention de pompiers, policiers, inspecteurs et détruisant un monument va être ponctionné sur nos impôts alors que le groupe Mach était dans l'illégalité et que pour le moment nous n'avons fait que subir les contraintes des utilisations du site.

Nous sommes en droit de nous questionner sur la gestion et les propositions qui seraient faites dans un quartier comme Outremont et Westmount par exemple.

Pour terminer, indépendamment, nous soutenons également les autres mémoires et groupes de réflexions sur le projet.

Nous réclamons le droit légitime en tant que contribuables, citoyens et parents, de mettre en avant des principes novateurs et équitables face à la réalité environnementale qui se dessine dans le futur. Nos opinions et idées doivent être prises en compte pour démontrer notre engagement envers les générations futures qui d'ores et déjà ont une perspective d'avenir désastreuse.

Synthèse des points évoqués et ligne directrice:

Plan de circulation viable, réaliste et qui ne mets pas plus de pression au quartier. Pas de cohabitation possible entre les camions et le résidentiel qui a déjà souffert.

Décontamination des sols.

La destruction du parc Congrégation n'est pas concevable.

Construction avec la certification LEED. Partenariat avec Hydro Québec.

Ne pas augmenter l'impact existant de la pollution avec la circulation généré par le pont Champlain et Victoria.

Développement des transports en commun pour enrayer la domination obsolète de l'automobile. Mise en place de partenariats avec Hydro Québec pour une étude de zone test de voitures électriques. Partenariat avec des organismes comme Communauto pour des solutions de véhicules communautaires électriques partagés.

Combattre les phénomènes des ghettos sociaux.

Délocalisation des activités industrielles lourdes. Mise en place de solutions pour contrôler la nuisance sonore très importante des activités du CN, si il n'y a pas de délocalisation.

Cohabitation de la zone résidentiel versus la zone industrielle a étudier profondément étant donne la proximité des deux zones.

Questionnement sur le démantèlement du secteur industriel Turcot pendant la durée des aménagements et son trafic.

Commission d'étude du projet indépendant subventionnée.

Réflexion a faire sur le bien fondé de ce projet.

Nous ne voulons pas nous retrouver dans la même position ou nous sommes présentement avec le C.N c'est dire sans pouvoir face a un groupe supporté par l'état.