



**Un quartier à prolonger**  
**SUR LES TERRAINS DU CN**

**Action-Gardien**  
table de concertation  
communautaire de  
Pointe-Saint-Charles  
**514-509-0795**  
info@actiongardien.org



## Le site des ateliers du CN à Pointe-Saint- Charles :

*Pour un développement  
qui répond aux besoins  
de la population et  
respecte l'identité du  
quartier*



Mémoire présenté par Action-Gardien, la Table de concertation communautaire de Pointe-Saint-Charles

À l'Office de consultation publique de Montréal

Le 1er octobre 2009

## LA TABLE DE CONCERTATION COMMUNAUTAIRE ACTION-GARDIEN :

Action-Gardien est la Table de concertation communautaire du quartier Pointe-Saint-Charles. Elle regroupe une vingtaine d'organismes.

Depuis 1981, Action-Gardien est l'outil que se sont donné les organismes communautaires et associatifs pour s'informer, partager leurs expériences et agir ensemble sur les dossiers qui influencent les conditions de vie des citoyenNEs. Ainsi les questions de développement du quartier et d'aménagement ont de tout temps été au cœur des préoccupations et des actions des organismes communautaires du quartier.

Pour en savoir plus, consultez notre site web : [www.actiongardien.org](http://www.actiongardien.org)

## LISTE DES MEMBRES DE LA TABLE DE CONCERTATION ACTION-GARDIEN :

- Action-Santé de Pointe-Saint-Charles
- CAFÉ Paradoxe
- Carrefour d'éducation populaire
- Clinique communautaire de Pointe-Saint-Charles
- Club populaire des consommateurs
- Comité des travailleurSEs sans emploi
- Conseil des aînés
- CPE les Enfants de l'Avenir
- Familles en action
- Madame prend congé
- Maison des jeunes AdoZone
- Maison du partage d'Youville
- PasserElle
- Regroupement information logement (RIL)
- Saint Columba House
- Services juridiques communautaires de Pointe-Saint-Charles et Petite-Bourgogne
- Société d'histoire de Pointe-Saint-Charles
- Welfare Rights Committee
- YMCA PSC / Éco-quartier Pointe-Saint Charles

## **1. INTRODUCTION**

1.1	Retour sur nos démarches depuis 2003	p.4
1.2	Résumé des principales revendications	p.5
1.3	Préambule : À quoi ont servi les préconsultations ?	p.6

## **2. TROIS ENJEUX INCONTOURNABLES**

### **2.1. Les voies d'accès pour le camionnage et le parc de la Congrégation**

2.1.1	Une vision d'ensemble pour le camionnage et le transport local	p.8
2.1.2	Réalisation immédiate d'un accès via la rue Marc-Cantin	p.9
2.1.4	Une étude réductrice et non crédible. Plus de questions que de réponses...	p.10
2.1.5	Le maintien du Parc de la Congrégation et le verdissement du quartier	p.12
2.1.6	Nos recommandations	p.12

### **2.2. Les usages industriels**

2.2.1	Les usages dans la partie centrale	p.13
2.2.2	Des pratiques illégales, un arrondissement complaisant	p.14
2.2.3	Un parc industriel de qualité ?	p.14
2.2.4	La portion réservée pour l'AMT	p.15
2.2.5	Le bâtiment 7	p.15
2.2.6	Nos recommandations	p.16

### **2.3 Le projet résidentiel**

2.3.1	Des logements en réponse à des besoins	p.17
2.3.2	Architecture, typologies et implantations	p.18
2.3.3	Un milieu de vie sans services ni transport ?	p.19
2.3.4	Nos recommandations	p.20

## **3. CONCLUSION**

## **4. ANNEXES**

- Projet d'ensemble des propositions citoyennes sur les terrains du CN
- Avis sur les activités de transport, la circulation et les accès autour des terrains du CN à Pointe-Saint Charles (mars 2008)

# 1. INTRODUCTION ET MISE EN CONTEXTE

## 1.1 Retour sur nos démarches depuis 2003

Le sort réservé aux immenses terrains et ateliers du CN est déterminant pour l'avenir du quartier Pointe-Saint-Charles. Il s'agit du plus grand espace pouvant être développé dans le quartier. Il représente 25 % du quartier existant. Devant ce constat, les citoyens et les groupes communautaires ont depuis 2003 interpellé les décideurs publics tout en se mobilisant autour d'une vision du développement de ces terrains axée sur les besoins de la population du quartier.

Après la fermeture de la compagnie Alstom en 2003, Action-Gardien et d'autres acteurs, le RIL, le RESO et le GRT, demandaient l'achat des terrains du CN par les pouvoirs publics afin d'en assurer un développement harmonieux en prenant en compte les besoins et désirs de la population locale. Cette demande a reçu une fin de non-recevoir de la part de nos éluEs. En 2005, les terrains du CN et ses ateliers ont été vendus pour 1\$ symbolique et autres considérations (responsabilité pour la décontamination) au Groupe Mach.

Après un travail préparatoire de longue haleine, **l'Opération populaire d'aménagement sur les terrains du CN tenue en 2007** a permis d'élaborer une vision d'ensemble pour ce site. On y retrouve des propositions d'aménagement intégrant le prolongement du quartier et de ses rues, l'habitation, les services, l'emploi et la réutilisation des ateliers, l'accès au fleuve, le transport et la circulation, et les liens entre toutes ces activités. Ce travail de conception fait par des citoyens avec le support de professionnels illustrent des possibles pour l'avenir des terrains du CN.

Depuis, nous avons approfondi nos propositions sur la question de l'habitation, et mobilisé largement sur l'enjeu du camionnage et des accès au site.

Avec ces démarches, c'est donc tout un projet d'ensemble, un projet de quartier qui se décline sous forme de principes directeurs de développement et de propositions citoyennes que nous avons mis de l'avant pour que le développement du site constitue un véritable gain pour le quartier et la population. Le document synthèse de l'OPA, produit avec le support de l'architecte Marc Poddubiuk de l'CEUF, est fourni en annexe de ce mémoire.

## 1.2 Résumé des principales revendications

### **Principes directeurs nécessaires pour que le développement du site du CN apporte des gains à la population et au quartier**

- Répondre aux besoins de la population existante du quartier et contribuer à en améliorer les conditions et la qualité de vie
- Contribuer au maintien de la population dans le quartier (préserver le 40% de logements communautaires et sociaux existant)
- Réaliser un développement en continuité avec le quartier existant, renforcer son identité, respecter son histoire, ses valeurs, son patrimoine
- Développer le site dans une vision d'ensemble et non pas à la pièce
- Contribuer à résoudre les problèmes existants, non pas à les accentuer ou à en créer de nouveaux.

### **Et plus précisément :**

- Le site dédié à la partie résidentielle offre un potentiel de construction d'environ 1000 logements. Nous demandons que l'offre de logement soit 100% de logements abordables, dont 400 logements sociaux et communautaires. Aucun logement haut de gamme, inclusion de logements locatifs privés.
- Poursuite de la trame urbaine et prolongement du quartier dans sa continuité
- Création d'un milieu de vie complet : logements, services, commerces de proximité, équipements collectifs, emplois
- Place aux familles, variétés d'habitations, harmonie architecturale sans égard aux types de propriété
- Réalisation immédiate d'un accès routier à l'arrière des terrains du CN via la rue Marc-Cantin et l'autoroute Bonaventure afin de régler le problème du camionnage et de la circulation lourde à travers nos rues
- Préservation du parc Congrégation et augmentation des parcs et espaces verts
- Augmentation des services et commerces de proximité
- Amélioration du transport en commun et réduction de la place de l'automobile
- Conservation et réutilisation des ateliers, mise en valeur du patrimoine historique et ferroviaire.

### **1.3 Préambule : À quoi ont servi les pré-consultations ?**

À la Table de concertation Action-Gardien, nous croyons fermement que les résidants doivent être partie prenante des discussions et des décisions sur le développement de leur quartier. À plusieurs reprises nous avons demandé que des consultations publiques soient tenues en amont des consultations officielles pour que les citoyens puissent exprimer leurs attentes avant le dépôt de projets. Au mois de septembre 2008, à la demande de l'arrondissement Sud-Ouest et du comité exécutif de la Ville de Montréal, l'OCPM a reçu le mandat *d'accompagner l'arrondissement dans une démarche participative visant l'élaboration d'un plan d'ensemble pour le site des ateliers du CN.*

Les groupes communautaires réunis autour de la Table Action-Gardien ont participé activement à cette démarche de concertation au cours de l'automne 2008, en défendant une vision globale pour le développement du site axée sur les besoins, intérêts et aspirations de la population du quartier, première concernée et affectée par les projets qui s'y implantent.

Le rapport déposé par l'OCPM auprès des autorités municipales et de l'arrondissement du Sud-Ouest, rendu public le 11 mars dernier, fait état de la vision d'ensemble, des principaux consensus pour la revitalisation du site, et des principes directeurs atteints par le biais de cette démarche participative.

La Table Action-Gardien a pris acte des orientations dégagées par ce travail et affirmé qu'il était maintenant de la responsabilité de l'arrondissement Sud-Ouest de veiller à ce que ces principes prennent forme et se traduisent réellement dans la réglementation et dans la mise en œuvre du développement de ce site.

Nous avons émis des bémols quant à la formule retenue par l'OCPM, notamment parce qu'elle ne permettait pas une large participation publique, que la transparence entre intervenants n'était pas au rendez-vous, et que l'exercice avait moins porté sur une vision d'ensemble que sur les intentions annoncées des développeurs. Mais nous avons tout de même bon espoir que ce processus nous permettrait d'arriver aux consultations officielles avec des projets prenant en compte les divers intérêts et propositions de la communauté, à tout le moins davantage que lorsque les projets sont discutés en huis-clos entre les promoteurs et les pouvoirs publics.

Or force est de constater, et nous y reviendrons abondamment dans ce mémoire, que plusieurs des recommandations majeures de l'Office et des propositions et demandes de la communauté n'ont pas été prises en considération. Sur plusieurs enjeux importants, nous n'avons manifestement pas été entendus, et les projets sur la table vont à l'encontre des intérêts de la population. Ces soi-disant consensus n'étaient-ils que des promesses vides de sens et des vœux pieux ?

Au-delà des consensus ou divergences, le rapport de la commission de l'OCPM avait identifié des enjeux et défis à relever, et notamment :

- le désenclavement du site et les voies de camionnage,
- la cohabitation entre les zones résidentielles et industrielles et les usages de la partie centrale
- la nécessité pour le groupe Mach de rétablir un climat de confiance suites aux pratiques illégales à répétition, et la responsabilité de l'Arrondissement de prendre des mesures fermes pour faire respecter sa réglementation<sup>1</sup>.

Mais, presque un an plus tard, nous nous retrouvons avec les mêmes inconnues, les mêmes absences de réponses, et les mêmes « solutions » inacceptables. Ce qui nous a été présenté les 15-16-17 septembre dernier s'apparente davantage à trois « pré-projets » qu'à un projet cohérent et répondant à une vision globale. On nous demande de nous prononcer sur des projets vagues, mal ficelés, imprécis et sans balises. Entre autres :

- Aucune illustration sur le parc résidentiel et le milieu de vie n'a été exposée ; ni détails sur la grandeur et la typologie des logements.
- L'AMT n'a toujours pas présenté de projets à un point tel qu'on peut se questionner sur ses intentions réelles.
- Le Groupe Mach n'a pas donné plus d'informations sur la partie industrielle qu'il qualifie de « parc industriel de qualité », et continue à demander un zonage extrêmement large.
- L'accès pour les camions via Sébastopol en supprimant le parc de la Congrégation est toujours la solution retenue par la Ville et les promoteurs.
- Les quelques études d'impact demandées par l'Office ont été faites par le promoteur, et non pas par l'Arrondissement, et se sont révélées peu crédibles (ex : étude de circulation).
- Quand à la confiance, elle n'est évidemment pas rétablie, avec la poursuite d'activités illégales sur le site, comme l'a lui-même reconnu le propriétaire le 16 septembre lors de la séance d'information de l'OCPM.
- De son côté, l'Arrondissement n'a pas pris ses responsabilités d'encadrer les projets au bénéfice de la communauté. Avec les modifications réglementaires proposées, il semble au contraire tout faire pour accommoder le propriétaire, même si cela se fait au détriment de la communauté.

---

<sup>1</sup> Depuis qu'il a acquis les terrains du CN, le groupe Mach multiplie les usages illégaux sur ce site tandis que l'arrondissement fait preuve de laisser-faire. Ces activités (entreposage illégale de neiges usées et de ballots de papiers, location à l'entreprise Gravel Auto, démolition sans permis d'une section du bâtiment no. 7) ont occasionné de graves nuisances pour les résidents et pour notre patrimoine. En effet, les activités d'entreposage ont généré du camionnage intensif de jour comme de nuit dans certaines rues résidentielles et l'entreposage des ballots de papiers a mené au dramatique incendie du 15 novembre dernier qui a détruit le complexe nord, une pièce maîtresse de l'ensemble patrimonial que constituent les anciens ateliers du CN.

Certaines dimensions sont évidemment intéressantes dans le projet présenté, et nous ne rejetons pas l'ensemble du projet. **Mais tel qu'il a été présenté lors des séances d'information des 16 et 17 septembre, le projet aurait trop de conséquences négatives pour être acceptable dans sa forme actuelle pour le quartier.** Il est de plus trop préliminaire, et se prononcer reviendrait à émettre un chèque en blanc. Il doit donc être modifié et précisé de façon importante.

## **2. TROIS ENJEUX INCONTOURNABLES**

Afin que le développement des terrains du CN représente des gains réels pour la population, nous allons revenir plus en détail sur les trois enjeux suivants pour lesquels des modifications au projet doivent absolument être apportées :

### **2.1 Les voies d'accès pour le camionnage et le parc de la Congrégation**

#### **2.2 Les usages industriels**

#### **2.3 La zone résidentielle**

### **2.1 Les voies d'accès pour le camionnage et le parc de la Congrégation**

#### **2.1.1 Une vision d'ensemble pour le camionnage et le transport local**

L'actualité récente, le colloque de la DSP sur les autoroutes urbaines ont été des occasions de démontrer l'absence de vision cohérente lorsqu'il est question de transport. Les besoins en planification sont énormes, et les liens entre santé, qualité de vie et réduction de la circulation ne sont plus à faire.

Il nous apparaît insensé de développer cet immense site et d'investir plusieurs centaines de millions de dollars sans au préalable avoir une vision d'ensemble intégrée, un plan de transport local, bref avoir une vision à long terme, avant d'y aménager un accès permanent. Ce dernier, en plus de désenclaver le site, doit être conforme aux besoins de toutes les entreprises qui s'y établiront et surtout, devra respecter le milieu de vie résidentiel jouxtant la zone industrielle.

Cette réalisation devra se faire non seulement en arrimage et conformité avec le Plan de transport de la Ville de Montréal, mais également dans le cadre d'un plan de transport et de déplacement local. En effet, l'arrondissement Sud-Ouest devrait au plus vite rattraper son retard sur d'autres arrondissements montréalais et se doter d'un tel plan local. Sa situation géographique, les infrastructures de transport qui le traversent et l'entourent, et les nombreux projets de développement (Griffintown, Bassins du Nouveau Havre, Turcot, CN, Nordelec, etc.) rendent ce plan indispensable et au plus vite. L'arrondissement serait ainsi mieux en mesure de prendre des décisions d'ensemble et non pas à la pièce.



### **2.1.2 Réalisation immédiate d'un accès routier à l'arrière des terrains du CN via la rue Marc-Cantin et l'autoroute Bonaventure afin de régler le problème du camionnage et de la circulation lourde à travers nos rues.**

Le propriétaire et la Ville veulent développer un site important, enclavé de par son histoire et son utilisation ferroviaire. Mais aujourd'hui, en 2010, les normes ne sont plus les mêmes que celles qui prévalaient au début du siècle. C'est sur des normes actuelles qu'il faut baser l'acceptabilité du projet. Augmenter le camionnage en zone résidentielle irait à l'encontre de ces normes.

Le propriétaire et la Ville veulent aller de l'avant avec leur scénario pour accéder au site industriel: élargir l'accès existant par Sébastopol pour permettre à tous les camions de pénétrer sur le site. C'est un scénario à courte vue et inacceptable. En plus de détruire le parc de la Congrégation, ce scénario vient créer une entrée permanente via Wellington et augmenter à long terme le camionnage au cœur du quartier.

Ce scénario est présenté comme « permettant d'éviter le camionnage dans les rues résidentielles ». Nous affirmons au contraire que cela vient renforcer la vocation camionnage au cœur du quartier. Car les camions qui emprunteront Sébastopol devront obligatoirement emprunter la rue Wellington. Certes, Wellington est une voie de camionnage. Pour autant, cette rue est en plein cœur du quartier, très utilisées par les piétons et les cyclistes, et subit déjà les problèmes de circulation dus à la proximité des ponts Victoria et Champlain. Par ailleurs, nous mettons de l'avant depuis plusieurs années la nécessité de revitaliser la rue Wellington pour offrir des services et commerces de proximité. Le développement des terrains du CN doit avoir comme conséquence de permettre cette revitalisation.

Il est donc inadmissible d'augmenter d'avantage la circulation lourde sur la rue Wellington, et que les résidents de tout le quartier fassent les frais du transport lourd et que la rue Wellington absorbe le camionnage généré par les travaux et activités.

#### **Une solution existe. Elle est largement connue.**

À court terme, il pourra s'agir d'un accès privé avec un passage à niveau par Marc-Cantin. À moyen ou long terme, cet accès privé pourra évoluer vers un passage public avec la construction d'un viaduc. Pendant les pré-consultations de l'OCPM, la Société du Havre de Montréal a affirmé qu'il était possible d'aménager ce viaduc avant même les travaux de réaménagement sur la portion concernée de l'autoroute Bonaventure. Ce viaduc pourrait même être la première réalisation de cette seconde phase de l'autoroute.

Depuis 2007, cette solution est connue et documentée. Un avis a été déposé par la Table Action-Gardien en mars 2008 (voir annexe2). Des rencontres ont eu lieu avec le propriétaire et l'arrondissement au printemps 2008 suite au problème de camionnage dans les rues résidentielles du secteur. Dans un communiqué distribué en juillet 2008 qui faisait part des mesures prises pour diminuer l'impact du camionnage, l'arrondissement avisait la population que

l'implantation de l'accès par Marc-Cantin pourrait être réalisée dans un délai de 24 mois. Pourtant, 1 an plus tard, nous en sommes au même point. Pourquoi rien n'a été fait par l'arrondissement et le promoteur pour mettre en place cet accès alors que tout le monde sait que ce site est destiné à être redéveloppé ? Pourquoi accepter le « chantage » du promoteur qui dit devoir attendre le changement de zonage demandé avant d'effectuer les travaux ? Même si le zonage restait tel qu'il est actuellement, il faudrait procéder à l'aménagement de cet accès pour les activités permises (ou non permises, mais tout de mêmes pratiquées illégalement par le propriétaire.) Par ailleurs, l'avis du Conseil du patrimoine datant d'avril 2009 spécifie que l'accord du CN a déjà été obtenu pour accéder aux ex-terrains CN via la rue Marc-Cantin.

Par ailleurs, la portion de terrain où se trouve l'accès sur Sébastopol fait partie de la réserve foncière créée pour l'AMT. Pendant les consultations, l'AMT a indiqué que son site doit être sécurisé pour mener ses opérations. Est-il confirmé que l'AMT acceptera une libre circulation sur son terrain puisqu'elle veut le « sécuriser ».

Il est nécessaire et urgent que l'arrondissement Sud-Ouest et la ville de Montréal prennent les moyens pour que se réalise dès maintenant l'accès avec passage à niveau par Marc-Cantin.

Le propriétaire a parlé d'un coût de réalisation de 500 000 \$ pour aménager le passage à niveau. Il nous semble que c'est bien peu d'argent, pour un bénéfice immense pour l'ensemble de la population. L'ensemble des partenaires du projet utiliseront ce passage. Pourquoi ne pas partager les coûts entre promoteurs ? Il s'agit d'un montant minime et dérisoire comparativement au coût global des projets.

Par ailleurs, tous les acteurs doivent unir leurs efforts pour la réalisation à moyen terme d'une solution plus permanente, telle qu'un viaduc, et pour une bretelle lors du réaménagement de l'autoroute Bonaventure. Les investissements prévus dans les travaux d'infrastructure par les gouvernements provincial et fédéral constituent une opportunité à saisir.

### **2.1.3 Une étude réductrice et non crédible. Plus de questions que de réponses...**

L'étude de circulation commandée par le Groupe Mach qui justifie l'ouverture de l'accès élargi par Sébastopol est basée sur des hypothèses pour le moins hasardeuses, pour ne pas dire erronées.

- ✓ L'étude prévoit 50 camions par jour. Ce chiffre est basé sur des sites de triages comparables, et part du principe que la plupart des matériaux et équipements viendront par voie ferroviaire. Or nous n'avons encore aucune précision sur le type d'activités qui auront lieu dans la partie industrielle centrale, ni aucune information sur le projet de l'AMT. On ne peut donc rien présumer de leurs besoins éventuels. On sait par contre que le propriétaire vise à élargir considérablement les usages industriels et commerciaux permis. Est-ce qu'on ne doit pas plutôt s'attendre à un achalandage de camions beaucoup plus élevé vu le type d'usages visés (commercial lourd, entreposage, gestion des neiges usées....) ?

- ✓ L'étude prévoit que 80 % des camions passeraient par Marc-Cantin une fois l'accès réalisé. Sur quoi se base ce chiffre ? Y-a-t-il des incitatifs prévus ? Si un accès pour tout type de camions est aménagé par Sébastopol, l'accès par Marc-Cantin sera-t-il privilégié par les camionneurs s'ils risquent de devoir attendre aux passages à niveau ? Difficile à croire...
- ✓ L'étude part du postulat qu'il faut absolument deux entrées, que l'entrée principale doit se trouver sur Sébastopol, et que celle-ci doit être élargie pour permettre le passage de tous les camions. Ce postulat n'est pas démontré, il est pris comme une évidence. Pourtant, le rapport de l'Office déposé au mois de mars dernier indiquait qu'il faudrait « établir clairement l'importance des conséquences négatives pour le promoteur d'un maintien de l'accès Sébastopol dans son état actuel, sans prendre le parc de la Congrégation, jusqu'à la mise en place d'un accès par Marc Cantin » (p. 56). L'intention réelle du propriétaire a été révélée lors des consultations le 17 septembre : « la volonté d'avoir une porte d'entrée d'une certaine ampleur(...), il faut pas se leurrer, l'accès actuel (par marc Cantin) , c'est pas nécessairement une belle entrée (...) il faut que ce soit intéressant et convivial pour tout le monde (...) Si l'AMT décide d'avoir des visiteurs, on les fera pas passer pas Marc-Cantin, ca doit être une entrée industrielle qui est digne d'une hôte qui est digne. » (p. 77). Le message est clair, l'entrée par Marc-Cantin est vue comme l'entrée par en arrière, secondaire, et celle sur Sébastopol comme une entrée plus prestigieuse et conviviale. Même si cela se fait au détriment de la population résidante ?
- ✓ L'étude analyse les impacts sur la circulation du camionnage sur une zone limitée lors des heures de pointe. Et une des conclusions est que le camionnage engendré n'aura aucune incidence sur la congestion, vu que les camions ne circulent pas aux heures de pointe. C'est un angle d'analyse réducteur. Les autres impacts générés par le camionnage ne sont pas étudiés. Nous demandons donc que soient également analysé l'impact du camionnage dans le quartier résidentiel avoisinant (impact sur la santé, bruit, vibration, sécurité, pollution, risque accru d'accidents, détérioration des chaussées, etc..).

Les explications fournies par la firme SM et par le propriétaire lors des consultations ne nous ont pas apporté de réponses. Elles ont au contraire démontré que les hypothèses de fréquentations sont sans fondement, et ne peuvent en aucun cas justifier les scénarios du propriétaire.

#### **2.1.4 Le maintien du Parc de la Congrégation et le verdissement du quartier**

**Le parc Congrégation doit absolument être maintenu, dans sa taille et son emplacement actuel.** Ce parc oasis joue un rôle important dans le quartier : repos, promenade, jeu, écran visuel, écran contre le bruit et la poussière. C'est tout le quartier de Pointe-Saint-Charles qui est en déficit de parcs et d'espaces verts et qui nécessite une augmentation vigoureuse en ce sens. Il n'est pas acceptable de perdre un parc dans un tel contexte, et c'est d'autant plus inadmissible de le remplacer par une voie de camionnage lourd.

Sur toute la question des espaces verts et du verdissement, la Table Action-Gardien a développé des positions et propositions depuis longtemps, via l'Opération populaire d'aménagement, comité de la Table Action-Gardien. Nous ne développerons pas ici cet important enjeu, car l'Opération populaire d'aménagement dépose un mémoire qui porte spécifiquement sur la survie du Parc Congrégation et sur les enjeux du verdissement et de l'agriculture urbaine. Particulièrement, nous insistons sur :

- la nécessité que la contribution pour fin de parc soit étendue aux 3 portions du projet, et pas seulement à la portion résidentielle
- l'importance de protéger les espaces verts par des zonages adéquats,
- la nécessité de faire des études de faisabilité plus poussées, en lien avec la Direction de la santé publique (DSP), sur l'agriculture urbaine sur des talus contaminée.

#### **2.1.5 Nos recommandations pour les accès au site et le parc de la Congrégation**

**Nous affirmons donc que l'accès par Marc-Cantin est un préalable à tout développement sur le site, et proposons, ainsi que nous l'avions fait lors des pré-consultations :**

- **De réaliser dès maintenant un accès avec passage à niveau via Marc-Cantin pour les camions, et d'en faire l'accès principal**
- **D'ici la réalisation de Marc-Cantin, d'utiliser de façon temporaire les deux accès possibles, via Sébastopol et Le-Ber.**
- **De garder l'accès Sébastopol dans son état actuel, et de maintenir tel quel le Parc de la Congrégation**
- **D'interdire aux camions les sorties existantes dans le quartier résidentiel (Leber et Sébastopol), une fois que l'accès par Marc-Cantin sera réalisé, sauf en cas d'urgence.**
- **D'unir tous les efforts pour réaliser dans les meilleurs délais une entrée plus permanente via Marc-Cantin, telle qu'un viaduc.**

## **2.3 Les usages industriels**

### **2.1.6 Les usages dans la partie centrale**

Le propriétaire a déposé une demande de changement de zonage très large qui englobe une multitude d'usages possibles. La demande inclut quatre grandes catégories d'usages et d'activités. Ce qui en fait un tel assortiment que nous le qualifierons de « zonage fourre-tout ». Nombre de ces usages, dans les catégories du commerce et de l'industrie lourde, pourraient générer de fortes nuisances pour la communauté (poussières, bruits, vibrations, émanations toxiques, circulation de poids lourds).

Dans son rapport, alors que plusieurs des usages demandés par le Groupe Mach étaient potentiellement générateurs de camionnage et de nuisances, l'OCPM recommandait une évaluation des impacts potentiels et des principales nuisances générés selon les usages autorisés (p. 56). Ces préoccupations sont d'ailleurs partagées par le comité ad hoc d'architecture et d'urbanisme et par le Conseil du patrimoine de Montréal. L'inconnue concernant le type de projet industriel qui va s'implanter constitue pour eux une limite dans leur analyse de la cohabitation entre les secteurs résidentiel et industriel.

Le flou entourant les activités dans la partie centrale a été au cœur des enjeux soulevés lors des prés-consultations... et nous en sommes au même point aujourd'hui. Nous ne pouvons parler d'une vision d'ensemble si nous n'avons aucune idée du type d'activités industrielles et de leur insertion harmonieuse dans une zone résidentielle. Cette vision d'ensemble doit être assurée par l'administration municipale.

Pourtant l'arrondissement autorise dans son projet de règlement un zonage toujours aussi fourre-tout malgré les préoccupations de la population. Accorder un tel changement ne permettrait absolument pas de contrôler le type d'activités dans les anciens ateliers du CN, et l'arrondissement se retrouverait incapable d'assurer une vision d'ensemble. Pourtant, ces immeubles se trouvent à proximité presque immédiate d'une zone résidentielle existante et destinée à être développée pour près d'un millier de ménages.

De plus, les conséquences des activités doivent, par la réglementation, être confinées à l'intérieur des bâtiments. Avec une telle variété possible d'usages, comment pourra-t-on s'en assurer ? Et cela, sans oublier que les pratiques illégales répétées depuis deux ans nous ont fait la preuve que le contrôle sur le propriétaire du site est difficile à assurer.

### **2.1.7 Des pratiques illégales, un arrondissement complaisant**

Comment la Ville et l'Arrondissement peuvent-ils envisager de laisser autant de marge de manœuvre au groupe Mach, alors que jusqu'à présent, il n'a pas fait ses preuves et s'est au contraire montré mauvais citoyen corporatif en maintenant des activités non conformes au zonage actuel. Rappelons que l'entreposage illégal de papier a entraîné l'incendie d'un des bâtiments patrimonial, et aurait pu, avec d'autres conditions météorologiques, avoir des conséquences dramatiques pour les résidents du secteur.

Encore une fois, ce constat de climat de non confiance a été souligné fortement dans le rapport de l'OCPM en mars dernier. « Le dialogue est actuellement fragilisé par des entorses répétées à la réglementation actuelle, sur le site. La commission invite l'administration municipale à refléter les principes directeurs qui résultent des discussions du comité d'orientation dans une réglementation robuste qui encadrera le développement du site des ateliers du CN. Les élus doivent disposer d'instruments réglementaires solides, légaux et financiers, et pouvoir les mettre en application. Ces instruments devraient comporter des conséquences significatives en cas de non respect » (p. 2).

Et pourtant... Le propriétaire loue actuellement un des ateliers à l'entreprise Gravel, alors que l'usage n'est pas permis. Le propriétaire reconnaît avoir reçu des contrats d'infraction, mais, loin de remédier à la situation, il se permet de contester cet avis. Quand à l'arrondissement, il laisse aller cette situation, sans prendre de moyens plus coercitifs. Qui protège qui ?

### **2.1.8 Un parc industriel de qualité ?**

Le groupe Mach a annoncé vouloir réaliser un parc industriel de qualité. Il serait intéressant de connaître la définition de ce concept. La revitalisation, rappelle la commission de l'OCPM dans son rapport, « a été traitée dès le départ avec le souci d'attirer des entreprises porteuses d'avenir » (p. 2). Et il est vrai, étant donné le caractère historique et patrimonial du site, qu'il serait logique de privilégier des usages significatifs, qui respectent l'identité des lieux et du quartier.

Pourtant, nous sommes aux prises avec un promoteur qui négocie à la pièce la location de la zone industrielle centrale, sans vision cohérente et porteuse.

Tous ces éléments nous montrent que les consensus issus des pré-consultations autour de l'objectif de faire un projet intéressant, exemplaire, durable et novateur, ont été complètement perdus en cours de route.

### **2.1.9 La portion réservée pour l'AMT**

De même, l'AMT n'a absolument rien dévoilé de ses intentions. Pire, nous avons eu moins d'information que lors des présentations au comité d'orientation pendant les pré-consultations. Fort de l'adhésion des différents acteurs au retour de la vocation ferroviaire, les représentants de l'AMT n'ont pas jugé bon de présenter plus en détail l'état d'avancement de leur projet.

Et pourtant, cette adhésion n'est pas inconditionnelle. Oui, il y a un appui théorique, mais pas à n'importe quelles conditions. Pour nous prononcer, il faudrait un minimum d'information sur le projet. Quels délais pour le projet ? Quelles nuisances potentielles pour le quartier résidentiel ? Quelles mesures de mitigations ?

Et surtout, quelles contributions au milieu ? L'AMT, qui dépend du Ministère des transports du Québec (MTQ), devrait montrer l'exemple en termes de vision d'ensemble et sur le long terme. Un joueur aussi important qui s'implante dans un quartier devrait avoir, au même titre que le Groupe Mach, des obligations de contribuer à l'amélioration de la qualité de vie des résidents du quartier en compensation de son installation dans le secteur. On peut penser à des contributions pour fins de parcs et espaces verts, pour la réalisation d'équipements collectifs et de services de proximité, etc.

### **2.1.10 Le bâtiment 7**

Ce projet fera l'objet d'un mémoire à part, par le comité « 7 à nous » qui porte un projet artistique, culturel, communautaire. Ce projet revêt une importance particulière à plusieurs égards: interface entre les zones résidentielles et industrielles, réponse à des besoins actuels avec la création d'un pôle de services et commerces de proximité, maintien et appropriation collective d'un des bâtiments.

Mais pour mener ce projet à bien, cela prend au préalable des garanties et des engagements à long terme. On ne peut développer de projets communautaires ni de services de proximité sans l'assurance que le bâtiment ne sera pas vendu ou loué à d'autres. Pour l'instant, le propriétaire a nommé ce projet, mais n'a fourni ni garantie, ni conditions permettant sa réalisation.

Plusieurs conditions devront faire partie de l'accord de développement entre l'arrondissement et le propriétaire et l'OSBL « 7 à nous ».

- Clause d'abstention de vente pour le propriétaire pendant la durée du bail de 5 ans
- Clause de résiliation pour l'OSBL au terme du bail exploratoire de 5 ans
- Un certificat de localisation détaillé avec bornage, afin de clarifier les accès au bâtiment et les limites du terrain

- Les conditions de livraison du bâtiment. Le propriétaire doit s'engager à livrer le bâtiment selon un ensemble de travaux convenu par les deux parties et conforme pour une occupation à court terme par des ateliers d'artistes
- La cession du bâtiment au terme du bail, à des conditions permettant la réalisation du projet.

#### **2.1.11 Nos recommandations pour les deux zones industrielles**

**L'arrondissement doit prendre ses responsabilités dans ce dossier et non pas faire comme s'il s'agissait d'un milieu vide pour accommoder un propriétaire. Nous ne sommes pas dans une zone industrielle éloignée de tout, mais au contraire à proximité d'un quartier résidentiel habité.**

**La ville doit donc :**

- **Exiger d'avoir des projets plus précis avant de modifier la réglementation, et restreindre les catégories d'usage à des activités qui n'auront aucune nuisance qui déborde du bâtiment.**
- **Se doter d'un plan directeur en fonction de la proximité avec le quartier habité, ainsi que d'un zonage par section (critère de localisation pour faire en sorte que les entreprises générant le plus de nuisance soient le plus éloignées de la zone résidentielle).**
- **User de la réglementation existante pour forcer les promoteurs à se conformer aux usages autorisés.**

**Nous demandons à ce que les documents concernant le projet de l'AMT soient rendus publics.**



## 2.2 Le projet résidentiel

### **2.2.1 Une programmation résidentielle adéquate face aux besoins de la communauté : 40% de logements sociaux et communautaires, 100% de logements abordables, 0% logement de luxe**

À Pointe-Saint-Charles, depuis quelques années, les effets de la gentrification se font sentir au détriment des plus démunis mais aussi des ménages et familles à revenus modestes. L'accès à du logement en bonne condition et à un prix raisonnable est de plus en plus difficile, notamment pour les familles. 76,9 % des ménages du quartier sont locataires<sup>2</sup>. Si ce pourcentage est aussi important, c'est parce que le milieu s'est de tout temps mobilisé pour développer des logements locatifs sociaux communautaires.

Les projets résidentiels des dernières années ont essentiellement vu naître des condominiums. D'autre part, des logements locatifs sont transformés en copropriétés et des duplex en maison unifamiliale. Entre 2001 et 2006, le coût mensuel de location pour un 4 ½ est passé de 434\$ à 569\$, soit une hausse de 31%<sup>3</sup>. Toujours à Pointe-Saint-Charles, 29% des locataires sont sous le seuil de faible revenu et consacrent plus de 50% de leur revenu au logement<sup>4</sup>. Le Projet Saint-Charles compte 1243 ménages requérant un logement social dans le quartier<sup>5</sup>.

Le développement des terrains doit permettre une action directe sur les problèmes les plus criants que vivent les résidents du quartier, et contribuer au maintien de la population dans le quartier et à la préservation de la proportion de 40% de logements communautaires et sociaux. **Pour répondre à ce besoin et non pas le creuser davantage, la proportion actuelle de logements sociaux et communautaires dans le quartier existant, soit 40%, doit être maintenue.** Ainsi pour atteindre cette proportion, c'est 400 logements sociaux et communautaires qui devraient être construits sur les terrains du CN.

Le propriétaire, en association avec le développeur Samcon, présente un projet avec 25 % de logements sociaux et 15 % de logements abordables. Donc, cela laisse un vaste 60 % de condos, pour lesquels nous n'avons que très peu d'information. Même si le développeur semble en accord avec un concept qui ne soit pas haut de gamme, nous ne savons toujours pas comment ce concept se concrétisera.

---

<sup>2</sup> Portrait statistique des besoins en matière de logement communautaire – Regroupement Information Logement – Document déposé à l'OCPM et disponible sur leur site web à cette adresse :

<http://www2.ville.montreal.qc.ca/ldvdm/jsp/ocpm/ocpm.jsp?laPage=projet30.jsp>

<sup>3</sup> Statistiques Canada (2006)

<sup>4</sup> Portrait statistique des besoins en matière de logement communautaire – Regroupement Information Logement – Document déposé à l'OCPM et disponible sur leur site web à cette adresse :

<http://www2.ville.montreal.qc.ca/ldvdm/jsp/ocpm/ocpm.jsp?laPage=projet30.jsp>

<sup>5</sup> *Ibid*

Il est nécessaire que le promoteur revienne sur la notion de logements familiaux : on ne peut pas considérer qu'un logement de 750 pieds carrés avec deux chambres à coucher soit un logement familial. Le projet, qui se prétend en faveur des familles, doit réellement offrir des espaces de vie de qualité aux familles avec enfants.

De même, le promoteur devrait, dans le respect et la connaissance d'un quartier comme Pointe-Saint-Charles, prévoir et offrir du logement locatif privé modeste pour les ménages qui ne peuvent accéder à un logement coopératif et qui n'ont pas de revenus suffisants pour acquérir leur logement.

Les logements sociaux et communautaires sont regroupés en deux îlots qui se jouxtent, et non pas répartis dans l'ensemble du site selon le principe de mixité sociale. Nous comprenons que cela puisse permettre la réalisation en première phase de ces logements, mais nous déplorons tout de même cette proposition qui va à l'encontre d'une réelle mixité sociale. De plus, ces logements seront à proximité du quartier Alexandra, ce qui renforcera encore la concentration de logements sociaux et communautaires du secteur.

### **2.2.2 Architecture, typologies et implantations**

Un des points intéressants du projet présenté était la poursuite des rues et de la trame du quartier. Cependant, l'orientation de l'îlot B a été modifiée par rapport au schéma présenté l'hiver dernier. La nouvelle orientation proposée casse la poursuite de la trame urbaine, ne permet pas de jouir des conditions optimales d'ensoleillement avec des façades qui ne sont plus plein sud et offre un environnement moins sécuritaire, puisque les rues ne longent pas les façades. Cela ne crée pas un environnement convivial, sécuritaire et propice aux déplacements actifs. Le promoteur doit revenir au schéma initial, qui proposait le prolongement systématique des rues, dans le respect de la trame des rues typiquement montréalaise.

Toujours à propos de la sécurité et la convivialité, le fait d'avoir des rues qui se referment en butant sur la voie ferrée viendront créer un environnement renfermé sur lui-même. De plus, la rue privée vient renforcer le sentiment d'insécurité.

L'architecture proposée, pour le peu que l'on en sache, n'est ni différente, ni nouvelle, ni innovante. Au contraire, nous sommes face à un projet somme toute banal, avec énormément de places de stationnements et bien peu d'imagination, bien loin du discours prétendument novateur du promoteur.

Enfin, les tours de 8 étages viennent sonner faux dans ce projet et dans le quartier. Pourquoi ne pas les limiter à 6 étages ? Du plus, le promoteur devrait recourir à des stratégies architecturales et de design pour limiter leur impact visuel : étages en escalier pour diminuer l'effet massif, recul des derniers étages, etc.

### **2.2.3 Un milieu de vie sans services ni transport en commun ?**

Le développement des terrains du CN doit être l'occasion de répondre à de nombreux besoins existants dans le quartier actuel. Ce secteur du quartier est très mal desservi en services et commerces de proximité. Les commerces en alimentation sont inexistantes. La sécurité alimentaire et l'accès à une alimentation saine sont de véritables défis, qu'il faut penser de pair avec l'amélioration du transport en commun (voir le mémoire du comité en sécurité alimentaire de la Table Action-Gardien.)

La desserte en transport en commun est déjà jugée déficiente par la population actuelle (insuffisance de la fréquence des autobus 57 et 61, retard dû à la congestion près du pont Victoria). Or, sur le plan du transport en commun, il n'y a rien de concret qui est proposé pour améliorer la desserte actuellement déficiente. Pourtant le promoteur parle d'un développement LEED alors que c'est surtout à l'automobile et aux cases de stationnements qu'une grande place est accordée.

En vertu des principes LEED, et pour un quartier plus écologique, une réduction substantielle du nombre de place de stationnement et de la surface asphaltée devrait être appliquée dans le projet résidentiel. De plus, ces nombreux stationnements qui tiennent lieu de cours intérieures (alors qu'on prétend vouloir plaire aux familles) sont visibles de la rue, ce qui n'est pas du tout à l'image du quartier existant de Point-Saint-Charles et vient rompre son tissu vernaculaire ancien.

Un secteur LEED ne peut se concevoir sans mesures efficaces en faveur du transport actif et collectif, et du développement de l'offre de transport en commun. Une réelle démarche avec la STM est nécessaire pour améliorer et développer la desserte en autobus en fonction, d'abord, des besoins existants du quartier.

À propos des services de proximité, il est nécessaire que l'arrondissement maintienne sa volonté d'assurer le développement de services de proximité sur la rue Wellington et prenne des mesures en ce sens. Tout en renforçant la vocation commerciale sur Wellington, quelques services de base devraient se retrouver dans la zone résidentielle, notamment dans le bâtiment 7 et au rez-de-chaussée des tours. Pour ceci, la Ville doit avoir une politique active, en renforçant le zonage, en facilitant l'installation des commerçants, en favorisant les commerces à but non lucratifs...

#### **2.2.4 Nos recommandations pour le projet résidentiel**

- **Assurer l'absence de logement haut de gamme**
- **Garantir le maximum d'unités de logements sociaux dans la 1ère phase. Assurer la réalisation de logements sociaux et communautaires dans chacune des phases pour répondre aux besoins et assurer une mixité sociale.**
- **Intégrer et répartir dans l'espace les catégories de population, les types d'habitation et les modes de tenure.**
- **Assurer une harmonie architecturale sans égard aux types de propriété.**
- **Respecter de réels principes de mixité sociale.**
- **Assurer une place substantielle aux familles ainsi qu'une variété dans les types d'habitation.**
- **Prévoir du logement locatif privé et pas uniquement des condominiums.**
- **Favoriser davantage les transports actifs et collectifs, diminuer le ratio de stationnements.**
- **Renforcer et développer la desserte en transport en commun pour desservir le quartier existant et la nouvelle zone résidentielle qui sera créée.**
- **Mettre en place des mesures incitatives et contraignantes pour assurer la mise en place de services et commerces de proximité (obligation de local commercial au rez-de-chaussée de l'une des tours, mesures pour revitaliser la rue Wellington et favoriser l'installation de commerces).**

### 3. CONCLUSION

C'est un développement urbain de plusieurs centaines de millions de dollars qui se trame sur les terrains du CN. L'avenir de tout un quartier est en jeu.

Depuis des années, nous martelons que le développement des terrains du CN doit se faire au bénéfice de la population et permettre de faire des gains en réponse aux besoins actuels.

Les pré-consultations se sont faites dans l'objectif de développer un projet d'ensemble, de renforcer l'acceptabilité des projets, d'identifier des conditions gagnantes, de favoriser un projet avant-gardiste en mettant de l'avant des concepts innovants.

On est très loin de ces objectifs. Les projets qui nous ont été présentés en sont à une étape préliminaire, et sont à mille lieues d'un plan d'ensemble cohérent et novateur. Pire, sur de trop nombreux éléments, ils vont à l'encontre des intérêts de la communauté.

**C'est donc à un rendez-vous manqué que nous avons été conviés. Sur plusieurs éléments majeurs, les projets doivent être modifiés de façon substantielle pour être acceptés par la communauté.**

**Concernant la suite du processus, nous demandons :**

- Un retour à la population entre la sortie du rapport de l'OCPM et l'adoption du projet par la Ville. Nous voulons savoir comment les élus donneront suite aux recommandations de l'Office, connaître la teneur des modifications qui seront apportées aux projets des promoteurs ainsi qu'aux projets de modifications réglementaires. Nous refusons d'être mis devant un fait accompli.
- Les accords de développement devront également être rendus publics au fur et à mesure de leurs modifications, et ce jusqu'à leur adoption.
- La mise en place d'un comité de vigilance et de suivi de l'accord de développement est prévue. Nous demandons à faire partie de ce comité, en tant que représentants du milieu communautaire et porteur des propositions citoyennes pour le développement des terrains du CN. Par ailleurs, nous avons été partie prenante du comité d'orientation lors de l'exercice de concertation, et considérons donc notre participation à ce comité comme incontournable.

Si l'exercice de pré-consultation de l'OCPM a permis d'identifier des lignes directrices et des enjeux, nous avons dû constater que ni les promoteurs ni l'Arrondissement n'en ont tenu compte.

Pouvons-nous espérer que, cette fois ci, les citoyens n'aient pas été invités à un exercice occupationnel, mais que leurs recommandations et propositions, ainsi que celles de l'OCPM, seront effectivement prises en considération par les élus ?

Nous ne sommes pas propriétaires, et nous regrettons que les pouvoirs publics n'aient pas répondu à notre appel pour se porter acquéreur du site. Ils ont laissé le développement aux mains d'intérêts privés. Aujourd'hui, il est indispensable que les élus jouent leur rôle d'arbitre dans la défense de l'intérêt collectif, et qu'ils encadrent le projet en imposant des limites aux promoteurs et en portant une vision d'ensemble pour l'avenir de ce site.

Nous demeurerons actifs pour défendre les intérêts de la population du quartier, qui est à la fois la première concernée et affectée par le développement de ce site très lié à l'histoire du quartier. Il est temps de passer de la parole aux actes pour un développement qui soit l'occasion de réels gains pour le quartier.

#### **4. ANNEXES**

- Projet d'ensemble des propositions citoyennes sur les terrains du CN (en collaboration avec L'CEUF), 2008, 16 p.
- Avis sur les activités de transport, la circulation et les accès autour des terrains du CN à Pointe-Saint Charles, mars 2008, 8 p.

UN PROJET D'ENSEMBLE  
POINTE-SAINT-CHARLES : UN QUARTIER À PROLONGER SUR LES TERRAINS DU CN



## Table des matières

<b>Les terrains du CN</b> .....	<b>3</b>
<b>La communauté est la première concernée par l'avenir de son quartier</b> .....	<b>3</b>
<b>Des enjeux urbains majeurs</b> .....	<b>4</b>
▪ Un quartier à la croisée des chemins	
▪ Les infrastructures ferroviaires	
<b>Des besoins importants</b> .....	<b>5</b>
<b>Un projet d'ensemble pour la communauté</b> .....	<b>5</b>
▪ Des propositions citoyennes pour les terrains du CN	
▪ Un projet urbain	
<b>Balises de développement</b> .....	<b>6</b>
▪ Contribuer au maintien dans les lieux de la population du quartier et répondre aux besoins de l'ensemble de la population du quartier	
▪ Développer le site en continuité avec le quartier existant	
▪ Améliorer la qualité de l'environnement existant	
▪ Donner un accès au fleuve	
▪ Mettre en valeur la signification historique du site	
<b>Présentations des projets de l'OPA</b> .....	<b>8</b>
▪ Équipe A - Accès au fleuve	
▪ Équipe B - Trame urbaine	
▪ Équipe C - Trame urbaine	
▪ Équipe D - Conversion des bâtiments existants	
▪ Équipe E - Conversion des bâtiments existants	
▪ Commentaires, remarques et bilan	
<b>De nombreux éléments de convergence : Vers un projet d'ensemble</b> .....	<b>9</b>
<b>Caractère de l'environnement construit</b> .....	<b>10</b>
▪ Conversion des bâtiments existants	
<b>Réseaux de transport</b> .....	<b>11</b>
▪ Accès véhiculaire	
▪ Le train	
▪ Le tramway	
<b>Trame des rues</b> .....	<b>12</b>
▪ Phase 1	
▪ Prolongement de la trame - phases ultérieures	
<b>Espace public et espace vert</b> .....	<b>13</b>
▪ La boucle verte	
▪ La butte	
▪ Les belvédères	
<b>Environnement résidentiel</b> .....	<b>14</b>
<b>Un projet d'ensemble</b> .....	<b>16</b>

### Remerciements :

À tous les citoyens et citoyennes ayant participé à l'Opération populaire d'aménagement de Pointe-Saint-Charles; aux personnes ressources : professionnel(le)s, étudiants(te)s et professeurs.

Un document réalisé par L'ŒUF pour Action-Gardien, table de concertation communautaire de Pointe-Saint-Charles.

### Ont participé à la réalisation de ce document :

École de design, UQÀM

- Mark Poddubiuk, professeur invité
- Marie-Ève Lamarre, étudiante
- Martine Vincent, étudiante

L'O.E.U.F. [www.loeuf.com](http://www.loeuf.com)

- Lucie Babin
- Élène Levasseur

Le comité Aménagement d'Action-Gardien :

- Blandine Charbonneau
- Karine Triollet
- Nathacha Alexandroff (Société d'histoire de Pointe-Saint-Charles)
- Myreille Audet (Clinique communautaire de Pointe-Saint-Charles)
- Lise Ferland (Services juridiques communautaires)
- Muriel Sauvé et Marc Tremblay (Regroupement Information Logement)
- Chantal Zumbrunn (Carrefour d'éducation populaire)

Jean Décarie, Philippe Côté et Pierre Brisset.

### LA TABLE DE CONCERTATION COMMUNAUTAIRE ACTION-GARDIEN DE POINTE-SAINT-CHARLES

Créée en 1981, la Table regroupe plus de 25 organismes communautaires du quartier et travaille dans une perspective de lutte à la pauvreté et de changement social. La Table continue de représenter la volonté des citoyens et citoyennes de prendre en main l'avenir de leur quartier. Par le partage d'informations et la consultation dans le quartier, Action-Gardien vise la réflexion, la mobilisation et une meilleure concertation de l'action. Elle maintient entre les groupes et avec les citoyens un réseau de communication et de solidarité, menant à des activités d'information, de revendications, de propositions.





Le présent document a pour objectif de présenter la vision d'ensemble qui se dégage des résultats de l'Opération populaire d'aménagement (OPA) sur les terrains du CN, un exercice de conception et de design citoyen, organisé par la Table de concertation communautaire Action-Gardien en mai 2007. L'exercice demandé était d'imaginer des possibles pour le re-développement des terrains du CN et des terrains adjacents, en respect avec les balises qui ont fait consensus auprès des citoyens et des organismes du milieu depuis 2003. En 2008, le travail s'est poursuivi plus en détail sur la trame urbaine et le caractère de l'environnement résidentiel à développer.

## Les terrains du CN

Situés au 1830 rue Le Ber, à Pointe-Saint-Charles, dans l'arrondissement Sud-Ouest de Montréal, à proximité du centre-ville et du Havre de Montréal, les anciens terrains du CN occupent une superficie d'un peu plus de 32 hectares (environ 3,5 millions pi<sup>2</sup>). Le site est situé dans la cour de triage de Pointe-Saint-Charles. Il est délimité des côtés est et sud par l'emprise de Via Rail, à l'ouest par le secteur résidentiel du quartier Pointe-Saint-Charles et au nord par une cour de triage du CN.

Le site comporte 12 bâtiments construits entre 1914 et 1957 pour une implantation totale au sol de quelques 85 000 m<sup>2</sup>. Certains sont de très grande superficie : le complexe nord couvre une surface de 35 724 m<sup>2</sup> ou 384 335 pi<sup>2</sup> et pour le complexe sud, la surface est de 28 063 m<sup>2</sup> ou 301 908 pi<sup>2</sup>.

Tel que mentionné dans le Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal, dans le Chapitre de l'arrondissement Sud-Ouest, pour le site des ateliers du CN :

*L'arrondissement exigera, avant toute modification réglementaire sur une partie du site, le dépôt d'un plan d'ensemble qui sera évalué en fonction des objectifs suivants :*

- le maintien d'activités économiques et d'un secteur d'emploi favorisant le développement économique local;
- l'accessibilité accrue au site, en évitant de traverser le quartier résidentiel, et le désenclavement éventuel du site vers le Technoparc et vers les berges du fleuve Saint-Laurent;
- l'intégration au potentiel de développement des sites connexes d'importance, tels le Technoparc, le canal de Lachine et le pôle Peel;
- la conservation et la mise en valeur des bâtiments d'intérêt patrimonial;
- la poursuite de la trame urbaine résidentielle de Pointe-Saint-Charles, incluant l'implantation de logements sociaux et de logements à prix abordable répondant aux besoins de la population du Sud-Ouest.

L'Évaluation du patrimoine urbain du Service de la mise en valeur du territoire et du patrimoine de la Ville de Montréal (2005) établit que les édifices du complexe industriel des Ateliers du Grand Tronc (Alstom) sont inclus dans la liste «Les édifices industriels - Bâtiments d'intérêt patrimonial et architectural hors secteurs de valeur exceptionnelle - Arrondissement Sud-Ouest», constituant du coup un ensemble industriel d'intérêt. Conformément à l'objectif 15 de la partie I du Plan d'urbanisme, les bâtiments identifiés dans cette liste doivent faire l'objet d'un contrôle serré quant aux travaux de construction, de rénovation et de démolition, par les outils réglementaires appropriés.

Étant donné que ce complexe est l'un des rares témoins de sites industriels de cette envergure à Montréal, qu'il a joué un rôle déterminant dans l'histoire et le développement de Pointe-Saint-Charles et du Sud-Ouest et qu'on peut y lire l'évolution de l'architecture industrielle canadienne, la Ville soutient que sa

conservation est capitale. Elle reconnaît aussi son esthétisme et sa valeur au sein du paysage industriel montréalais.

Rattaché au Lieu historique national du Canal-de-Lachine, le complexe du CN est indissociable de l'importance historique nationale du secteur et possède un fort potentiel de réutilisation. Le respect de l'identité du lieu, lors de sa rénovation, est essentiel. Toute intervention devra aborder le complexe comme un tout pour éviter son fractionnement et l'érosion de son intégrité significative et commémorative.

## La communauté est la première concernée par l'avenir de son quartier

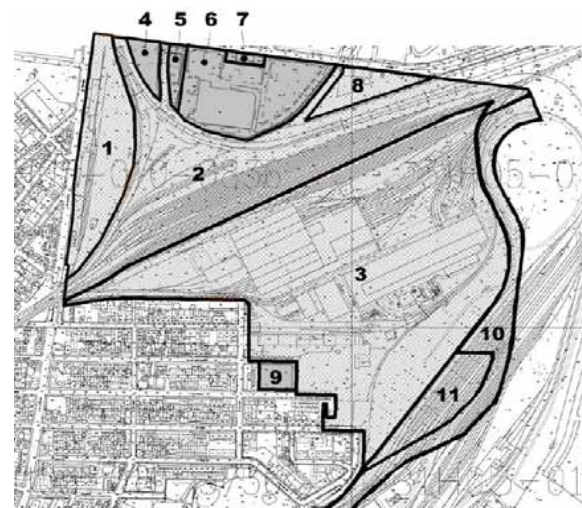
Plusieurs générations de résidents de Pointe-Saint-Charles ont travaillé dans les ateliers ferroviaires du Canadien National ; leur histoire et celle du quartier sont indissociables, au passé comme dans l'avenir. Le site et ses installations portent en eux la mémoire du quartier et de sa population ; c'est pourquoi les citoyens de Pointe-Saint-Charles considèrent ce site comme le leur. Bien que toute activité industrielle y ait cessé en 2003, l'ensemble des ateliers du CN n'en reste pas moins le pivot autour duquel s'est développé le quartier de Pointe-Saint-Charles. Il constitue un des équipements industriels majeurs qui ont façonné le caractère industriel du Sud-Ouest de Montréal.

Compte tenu de la vente des terrains des ateliers du CN à un promoteur privé en 2005, de la valeur symbolique et historique du site, de sa localisation stratégique et de l'opportunité unique qu'il représente, les citoyens de Pointe-Saint-Charles entendent faire activement partie de l'élaboration d'un plan d'ensemble structurant et concerté afin de s'assurer que le re-développement se fasse directement dans le respect des besoins de la population de Pointe-Saint-Charles, tel que précisé dans les orientations du Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal.

Les citoyens sont des acteurs incontournables dans une telle démarche puisque en tant que résidents, ils sont les premiers à vivre les conséquences des projets qui s'implantent dans leur quartier.

Tout ceci est particulièrement nécessaire afin de s'assurer que le développement du site permettra :

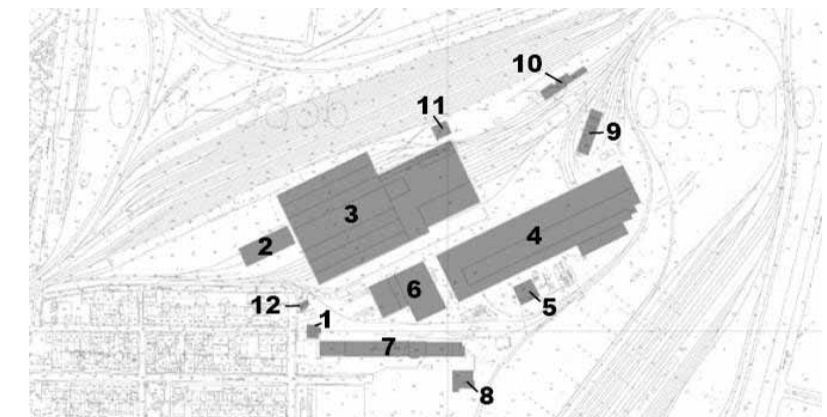
- le maintien de la population actuelle dans le quartier ;
- l'amélioration des conditions et de la qualité de vie de l'ensemble de la population ;
- l'appropriation collective du site par les résidents du quartier.



Terrains du CN et adjacents : Lots, données tiré de : infolot.mrnf.gouv.qc.ca



Adapté du Plan d'urbanisme de Montréal, Partie II : chapitre 12 Arrondissement Sud-Ouest



Identification des bâtiments existants

	Dénomination	Date	Aire au sol m <sup>2</sup>	Superficie m <sup>2</sup>
1	1830 LeBer	1914	385	1 543
2	Special Project Shop	1922 (et 1950)	2 530	2 530
3	Complexe nord	1942 (et 1954)	35 724	42 297
4	Complexe sud	1929 (et 1943-48-81)	28 063	42 297
5	Power Plant	1930 (et 1947-74)	1 216	1 953
6	Wheel Shop	1930	6 889	8 779
7	Recherche et Dév.	1924 (et 1947)	4 716	9 410
8	Glace de Brunelle	1947	Démoli	
9	Test Shop	1922 (et 1950)	1 362	1 362
10	Grit Blast	1955	Démoli	
11	Entrepot-Magasin	1957	558	558
12	Guérite (entrée)	1950	174	304



Phases : Autoroute Bonaventure, Société du Havre de Montréal, 2006



Nordelec, Groupe Cardinal Hardy, 2007



Projet Griffintown, CivicArts, 2008

## Des enjeux urbains majeurs

### Un quartier à la croisée des chemins

Par sa proximité avec le centre-ville et avec ses vastes espaces en friche, après avoir été laissé à l'abandon, le quartier de Pointe-Saint-Charles possède un grand potentiel de développement et redevient alléchant pour les promoteurs publics et privés. Dans les dernières années, les quartiers du Sud-Ouest ont été marqués par les projets de revitalisation autour du canal de Lachine qui en ont transformé rapidement le visage. Les projets en cours ou à venir sont nombreux et les pressions risquent de s'accroître : déplacement de l'autoroute Bonaventure, mise en valeur des berges du fleuve planifiés par la Société du Havre, projets récréotouristiques au bassin Peel et sur les terrains du CN, prolongement du centre-ville vers le sud. Des mégaprojets immobiliers et de centres commerciaux sont également mis de l'avant par des promoteurs : les projets Griffintown, Nordelec et le redeveloppement de l'ancien tri-postal au 1500 rue Ottawa.



### Grand Projets du Sud-Ouest

**Projets en cours :** 1. Quartier Griffintown 2. Réaménagement de l'autoroute Bonaventure à l'entrée du centre-ville 3. Campus de l'école de technologie supérieure 4. Terrain du CN à Pointe-Saint-Charles 5. Secteur du Nordelec 6. Profil "O" 7. Jardins et terrasses Windsor 8. Projet M9 9. Lowney phases I à IV

**Site à fort potentiel de développement :** 1. Secteur de la Pointe du Moulin 2. Secteur du Canal de Lachine 3. Secteur de la rue des Irlandais 4. Secteur de la Cité du Havre 5. Terrain Transport Ray-Mont 6. Stationnement aux abords de l'autoroute Bonaventure

### Les infrastructures ferroviaires

À ces enjeux s'ajoute la présence importante d'infrastructures ferroviaires dans le quartier. Le réaménagement des terrains du CN, dans une optique territoriale, offre l'opportunité de repenser et d'améliorer les réseaux métropolitains de transport ferroviaire de passagers et de marchandise. Les activités ferroviaires sont la source de nombreuses nuisances pour les citoyens du quartier : bruits, poussières, va-et-vient, et ce d'une manière quasiment incessante.

Le trajet des trains de passagers pourrait être dévié au sud de Pointe-Saint-Charles pour ensuite suivre le tracé de l'autoroute 15, puis retrouver la trajectoire initiale aux abords de la cour Turcot. Ces modifications de l'emprise ferroviaire libéreraient plusieurs terrains centraux dans Pointe-Saint-Charles et Saint-Henri. Ces deux quartiers deviendraient plus calmes, plus sécuritaires et potentiellement plus verts si, par exemple, le terrain long d'environ 4 km était transformé en parc linéaire. Ce geste pourrait aussi être accueilli comme l'opportunité de consolider et de densifier l'environnement bâti de ces quartiers fragmentés. Le nouveau corridor ferroviaire au sud du quartier pourrait par ailleurs être investi d'un train de passagers faisant le lien entre la ville et l'aéroport.

On pourrait aussi imaginer que les trains de marchandises soient détournés par la Rive-Sud et empruntent le pont Mercier, ce qui réduirait considérablement les risques de déraillement et de déversements toxiques au cœur de quartiers résidentiels denses de Pointe-Saint-Charles et Saint-Henri.

Ces idées reposent entre autres sur l'avenir réservé à la cour Turcot. Ce site est probablement le seul emplacement alternatif pouvant recevoir les équipements de VIA Rail présentement adjacents au terrain du CN et au quartier résidentiel du sud-est de Pointe-Saint-Charles.



Carte de la trajectoire des trains de passagers, adaptée d'après une idée originale de M. Jean Décarie, urbaniste.

## Des besoins importants

Les citoyens du quartier Pointe-Saint-Charles définissent avant tout leur quartier par la richesse de son histoire et par les valeurs de solidarité et d'entraide qui animent ses habitants. Mais le quartier, à l'instar des anciens quartiers ouvriers du Sud-Ouest, vit des heures difficiles qui ont débuté dans les années 50 avec la fermeture du canal de Lachine et de nombreuses entreprises.

À Pointe-Saint-Charles, pour une population de 13 929 personnes, 46 % des ménages du quartier sont sous le seuil de faible revenu, 33 % des ménages sont prestataires de l'aide sociale, 52 % de la population de 15 ans et plus n'est pas en situation d'emploi et 50 % des familles avec enfants sont monoparentales (Statistique Canada, 2006). Avec les pressions qui s'exercent sur le marché immobilier (augmentation des coûts des loyers, reprises de possession), les ménages ont de plus en plus de difficulté à se loger convenablement et plusieurs sont forcés de quitter le quartier.

Dans ce contexte, Pointe-Saint-Charles est à la croisée des chemins. On est face à deux types de développement. D'un côté, des grands projets en rupture avec les dynamiques de quartier qui, s'ils se concrétisaient, viendraient en bouleverser la nature même. Par comparaison, ce que veulent les citoyens du quartier, ce sont des projets à dimension humaine, que ce soit à l'échelle locale ou métropolitaine, mais en continuité et dans le respect du quartier actuel.

## Un projet d'ensemble pour la communauté

Depuis 2003, les citoyens de Pointe-Saint-Charles se mobilisent, réfléchissent et se concertent afin d'élaborer une vision et des principes de développement pour les terrains du CN.

Déjà, en juin 2003, lors du dépôt à la Ville d'un mémoire sur la révision du Plan d'urbanisme, apparaît la demande d'un plan d'ensemble concerté pour le développement du CN en cohérence avec les balises qui y étaient énoncées. Puis, entre 2004 et 2006, les citoyens du quartier se sont réunis plusieurs fois lors d'assemblées publiques afin d'affiner les besoins et les priorités du quartier, la vision de développement et demander l'achat des terrains du CN par les pouvoirs publics. En résumé, il est ressorti de ces réflexions des grands objectifs. Le re-développement des terrains du CN devra :

- contribuer au maintien dans les lieux de la population du quartier;
- répondre aux besoins de la population et améliorer ses conditions de vie;
- développer le site en continuité avec le quartier existant ;
- renforcer l'identité de Pointe-Saint-Charles, respecter son histoire et son patrimoine, ses valeurs de solidarité, sa vie de quartier ;
- mettre en valeur la signification historique du site et y maintenir des fonctions d'emplois;
- améliorer la qualité de l'environnement existant, le transport collectif et l'accessibilité;
- mettre en valeur le paysage;
- se faire de façon globale, et non à la pièce.

## Des propositions citoyennes pour les terrains du CN

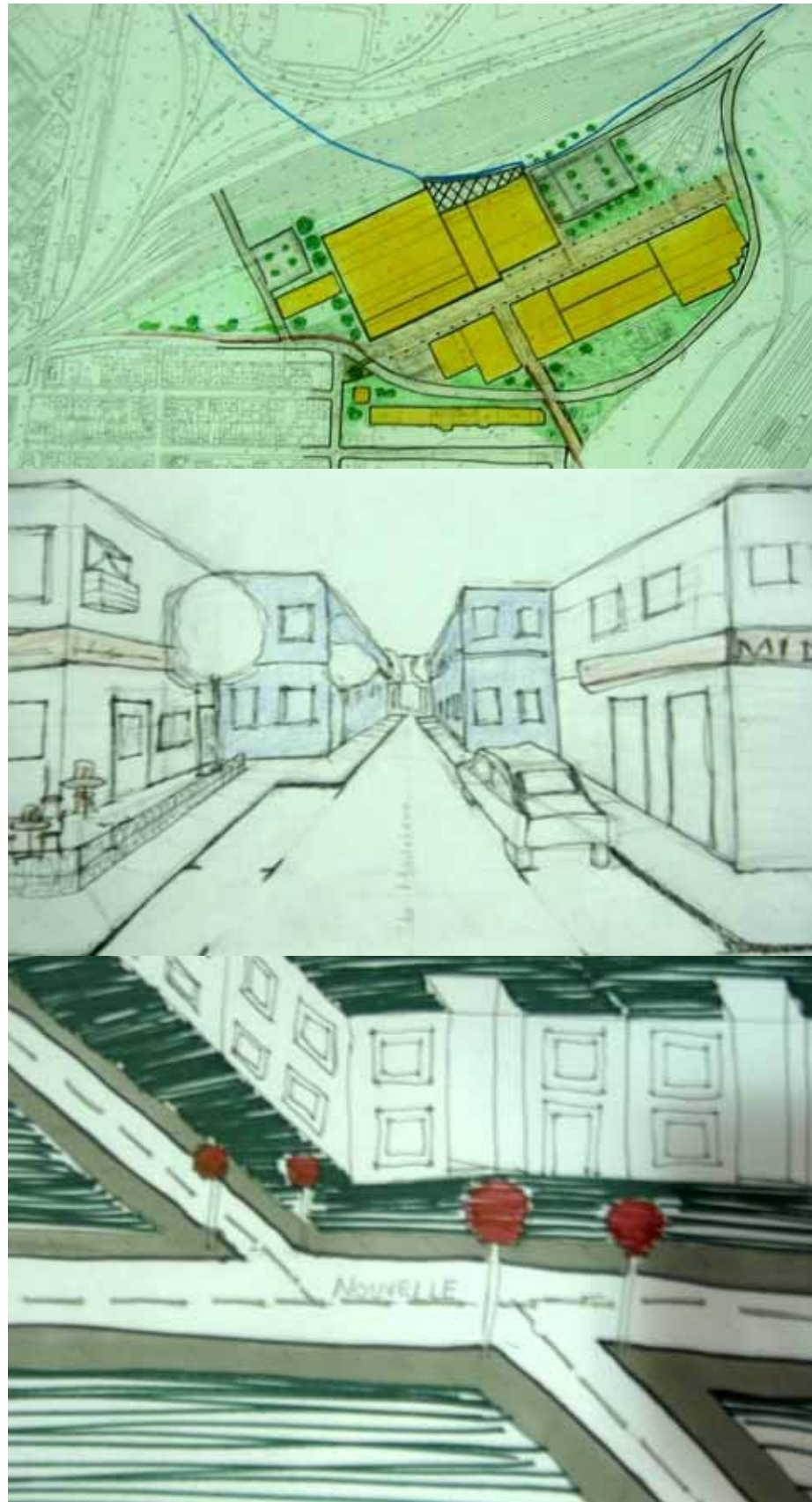
Toutes ces démarches ont culminé avec l'Opération populaire d'aménagement (OPA) sur les terrains du CN en mai 2007. Le temps d'une fin de semaine, l'objectif était d'imaginer et d'illustrer des propositions de réaménagement pour les terrains avec l'aide de personnes ressources. Ce travail d'analyse et de conception fait par des citoyens était inspiré du principe de la charrette de design et d'architecture et visait à démontrer qu'un autre type de développement plus humain est souhaité et surtout, possible.

## Un projet urbain

En tant qu'exercice pleinement démocratique, l'OPA permet de faire entendre et prendre en compte le point de vue des citoyens dans les décisions d'aménagement dans l'objectif de développer un projet urbain :

- en continuité avec le quartier existant;
- socialement, économiquement et écologiquement durable;
- en associant les forces vives du milieu;
- en rassemblant l'expertise communautaire et professionnelle acquise au fil des années;
- en imaginant d'une façon novatrice sa conception et sa réalisation.





## Balises de développement

### Contribuer au maintien dans les lieux de la population du quartier et répondre aux besoins de l'ensemble de la population du quartier

Développer le site dans un esprit de continuité avec le quartier existant et avec une mixité harmonieuse des différentes fonctions pour répondre aux besoins diversifiés de la communauté : habitations, emplois, parcs et espaces verts, services et commerces de proximité, équipements collectifs, transport public, pistes cyclables et piétonnes...

#### Habitation

- Favoriser le maintien dans le quartier de la communauté historique du quartier dans le respect de sa diversité ethnolinguistique et socio-économique;
- éviter l'embourgeoisement du milieu et ses effets sur la population locale: hausse des loyers, spéculation, expulsions, etc.;
- répondre aux importants besoins en logements sociaux en réalisant un parc résidentiel abordable (coût de location ou d'acquisition accessible) pour les ménages à faible revenu et à revenu moyen qui désirent demeurer, s'implanter ou revenir dans le quartier. Ce parc devra comprendre un nombre significatif de logements sociaux (coopératives d'habitation, OBNL d'habitation) dans l'objectif de maintenir le pourcentage actuel de 40% pour l'ensemble du quartier ;
- comprendre des types variés d'unités d'habitation répondant à des besoins divers : personnes âgées, ménages avec enfants, personnes seules, jeunes professionnels, travailleurs, étudiants;
- répondre aux principes d'universalité des accès pour les personnes à mobilité restreinte.



#### Équipements collectifs, commerces et services de proximité

- Prévoir l'implantation d'équipements collectifs à la fois pour la population du quartier existant, les nouveaux résidents et les secteurs et quartiers limitrophes : centre récréatif et sportif avec piscine extérieure, salle communautaire, école secondaire, centre de la petite enfance, places publiques, centre social et culturel;
- assurer une quantité et une diversité de services et de commerces de proximité complémentaires à ceux existants sur les rues commerciales actuelles, tout en les consolidant;
- soutenir le développement de commerces et de services alternatifs et sans but lucratif (coopératives, systèmes d'échanges locaux...) afin d'assurer l'accessibilité des commerces et services aux populations à faible et moyen revenus.

#### Transport collectif

- Étendre le réseau de transport public pour desservir les nouveaux espaces autour des terrains du CN. Ceci devra se faire en lien avec le reste du quartier, tout en améliorant la desserte de transport en commun dans le quartier existant;
- favoriser le transport en commun, les transports écologiques, alternatifs et actifs et réduire l'utilisation de l'automobile (limite de vitesse à 30 km/h dans les zones résidentielles, réseau de pistes cyclables et stationnements pour vélo, rues vertes...);
- s'assurer que le transport de matières dangereuses par camion et par train ne passe jamais à moins de 500 m des habitations et que la réglementation existante en matière de transport soit respectée.

#### Création d'emploi

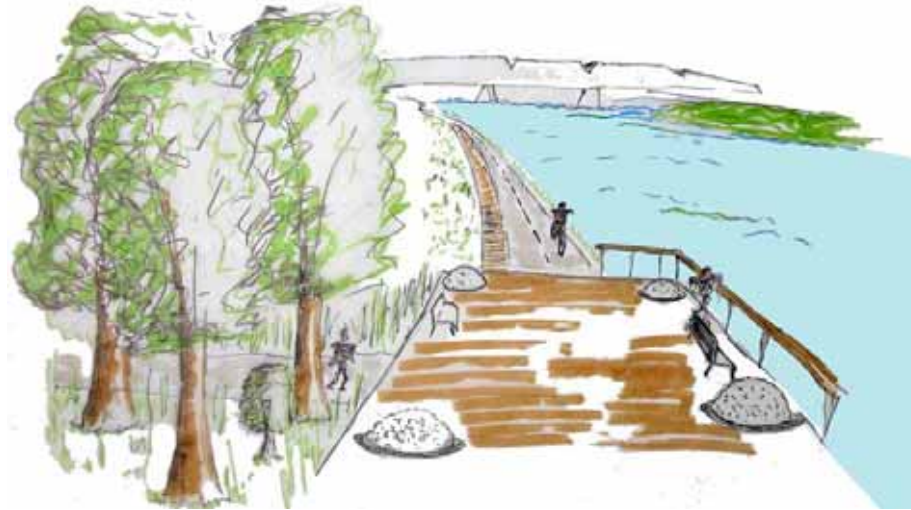
- Prévoir la réutilisation des ateliers ferroviaires en vue de créer des emplois accessibles à la population du quartier;
- encourager l'implantation de nouvelles entreprises et le développement de projets et d'initiatives économiques soutenues par le milieu favorisant le développement économique local;
- favoriser des entreprises répondant à des valeurs d'écologie et de solidarité (entreprises non polluantes, intégration au tissu résidentiel, compatibilité avec les habitations mitoyennes, embauche locale, emplois décents et durables...);
- s'assurer que des projets, même s'ils sont d'envergure métropolitaine ou régionale, respecteront l'échelle locale et la dynamique du quartier.

#### Parcs et espaces verts

- Augmenter les ratios d'espaces verts et paysagés (par rapport au ratio du quartier actuel);
- prévoir des projets d'agriculture urbaine qui contribuent à la sécurité alimentaire des résidents et renforcent la cohésion sociale;
- favoriser l'implantation de mobilier urbain et la réalisation de rues vertes;
- embellir, assainir et verdier le quartier grâce à des lieux publics réservés à du jardinage urbain, des parcs oasis, des parcs de jeux et d'équipements sportifs, des espaces verts et de plantations.

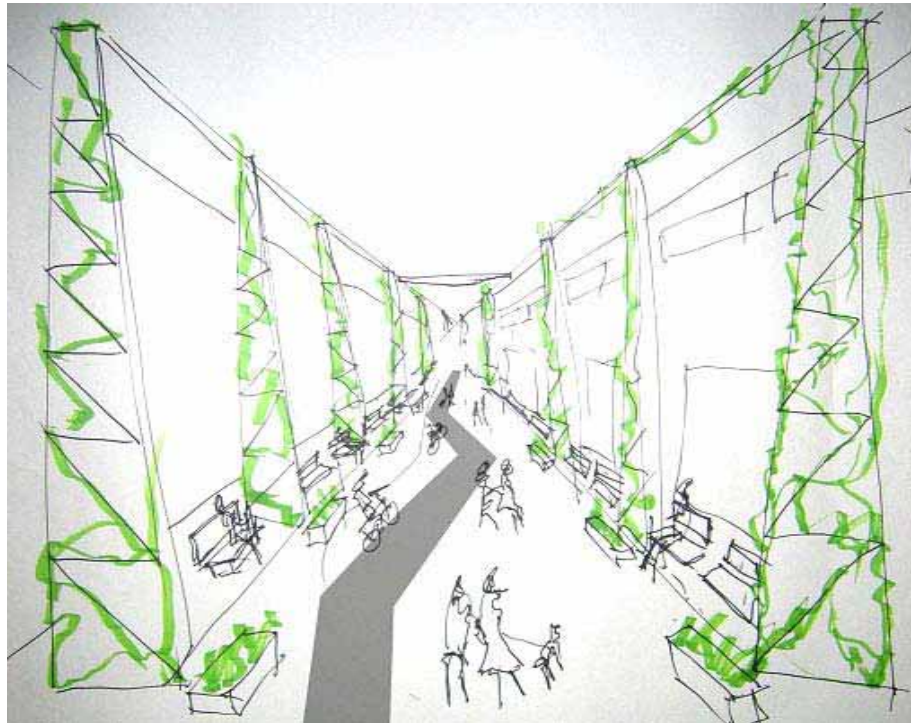
### Développer le site en continuité avec le quartier existant

- Poursuivre la trame urbaine du quartier selon le patron existant, notamment par le prolongement des axes de rue;
- respecter une densité résidentielle et un taux d'implantation en continuité avec le quartier existant;
- préserver suffisamment d'espaces publics et privés de qualité pour les résidents;
- limiter la hauteur des constructions à 3 étages hors sol pour les zones adjacentes au secteur résidentiel existant;
- limiter la hauteur des constructions à 4-6 étages hors sol pour les usages non résidentiels en proximité immédiate des complexes nord et sud;
- maintenir l'harmonie urbaine et architecturale de l'ensemble du développement et de la trame existante, sans égard au mode de propriété;
- favoriser la conversion des ateliers du CN à des usages compatibles avec le milieu de vie et affirmant la signification historique du site.



### Améliorer la qualité de l'environnement existant

- Atténuer les nuisances causées par les activités ferroviaires et le transport qui demeureront, notamment le long du corridor de Via Rail, par l'implantation de zones tampons comprenant d'efficaces barrières sonores et visuelles (talus, mur, etc.);
- concevoir des aménagements en fonction de l'avenir des cours de triage du CN et d'entretien de Via Rail;
- entreprendre un processus de décontamination des sols adapté au rythme de développement et assurant la sécurité des résidents;
- mettre en place des mesures pour améliorer la qualité d'air;
- créer des infrastructures durables (récupération et rétention des eaux pluviales, traitement écologique des eaux usées, systèmes d'énergie partagés, enfouissement des services électriques aériens etc.);
- maximiser les conditions d'ensoleillement.



### Donner un accès au fleuve

- Donner au quartier un accès physique au fleuve;
- mettre en valeur les perspectives et les percées visuelles vers le centre-ville, vers le Mont-Royal et vers le fleuve, notamment depuis le réseau des parcs, rues et promenades;
- créer des liens avec le réseau de parcs et de sentiers pédestres et cyclables à proximité (canal de Lachine, jetée Mackay, Verdun).

### Mettre en valeur la signification historique du site

- Faire des choix d'aménagement du site qui affirment clairement l'identité de Pointe-Saint-Charles et correspondent à ses besoins et à ses valeurs (notamment par la mise en valeur du patrimoine bâti), dans le respect de la mémoire collective du quartier et du vécu de sa population;
- affirmer le caractère historique des lieux et mettre en valeur les bâtiments existants (complexes nord et sud particulièrement);
- commémorer des activités humaines et industrielles significatives du passé par la réutilisation des matériaux industriels et le recyclage de matériaux en œuvres d'art;
- mettre en valeur d'autres éléments significatifs voisins du site au caractère patrimonial (rue Sébastopol, écuries, etc.).



## Présentations des projets de l'OPA

### Équipe A - Accès au fleuve

Le travail de cette équipe a été orienté vers la réappropriation des berges et les possibilités d'accès au fleuve à court et à moyen termes. L'équipe a travaillé en saisissant l'opportunité que crée le déplacement éventuel de l'autoroute Bonaventure.

À court terme, sans attendre le début de tous les grands travaux de réaménagement, des accès visuels aux berges du fleuve sont réalisés par la création de belvédères qui sont le prolongement d'axes de circulations bien définis. Quatre belvédères sont imaginés, chacun d'eux étant construit à partir de matériaux récupérés in situ et commémorant un métier typique et fondateur de Pointe-Saint-Charles :

- **Belvédère A** : Acier – Prolongement d'un pont roulant
- **Belvédère B** : Verre – Sculpture en verre à proximité du parc Marguerite-Bourgeoys
- **Belvédère C** : Voie ferrée – Installation faite de matériaux de démantèlement du chemin de fer. Ex : Jeux pour enfants
- **Belvédère D** : Roche noire – Belvédère en lien avec l'histoire des ouvriers irlandais

À moyen terme, l'accès au fleuve est réalisable; les berges du fleuve seraient accessibles à partir du Parc Marguerite-Bourgeoys. Une promenade longeant le fleuve, passant par le parc Marguerite-Bourgeoys le parc aux Renards, pourrait s'inscrire entre l'autoroute et le fleuve.

À long terme, il nous est permis de rêver d'amener le fleuve à Pointe-Saint-Charles, en plus d'amener Pointe-Saint-Charles au fleuve : pourquoi ne pas construire un canal amenant l'eau du fleuve au cœur du parc Marguerite-Bourgeoys !

### Équipe B - Trame urbaine

Cette équipe a principalement dirigé son intervention vers la résolution de problèmes liés à l'augmentation du flux de circulation qu'entraînerait le re-développement des terrains du CN. Pour ce faire, l'équipe a proposé la création:

- de deux accès pour des camions vers l'autoroute à l'est dans le prolongement des axes des bâtiments du CN;
- d'un accès routier par l'arrière au site du CN par la rue Marc-Cantin.

L'équipe tient à souligner qu'il y aurait un risque que les nouveaux résidents ne participent pas à la vie de la communauté et vivent de façon isolée.

La proposition se démarque par le geste fort de concentrer le nouveau développement au nord de la rue Sébastopol et des bâtiments du CN sous la forme d'un quartier mixte où cohabitent des fonctions industrielles, commerciales et résidentielles.

Par ailleurs, les rues au sud du complexe du CN sont légèrement prolongées pour permettre un développement résidentiel.

La verdure est également très présente dans cette proposition. L'équipe suggère :

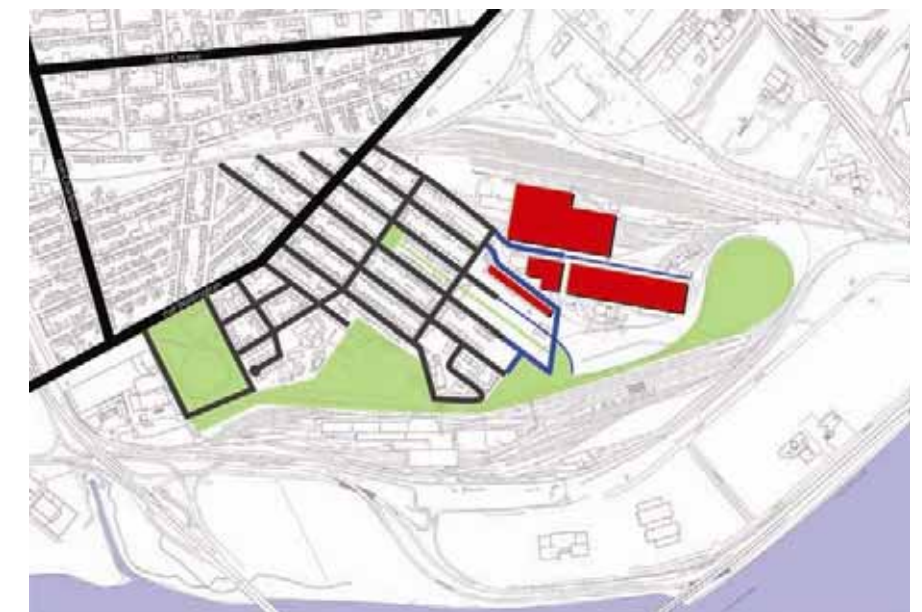
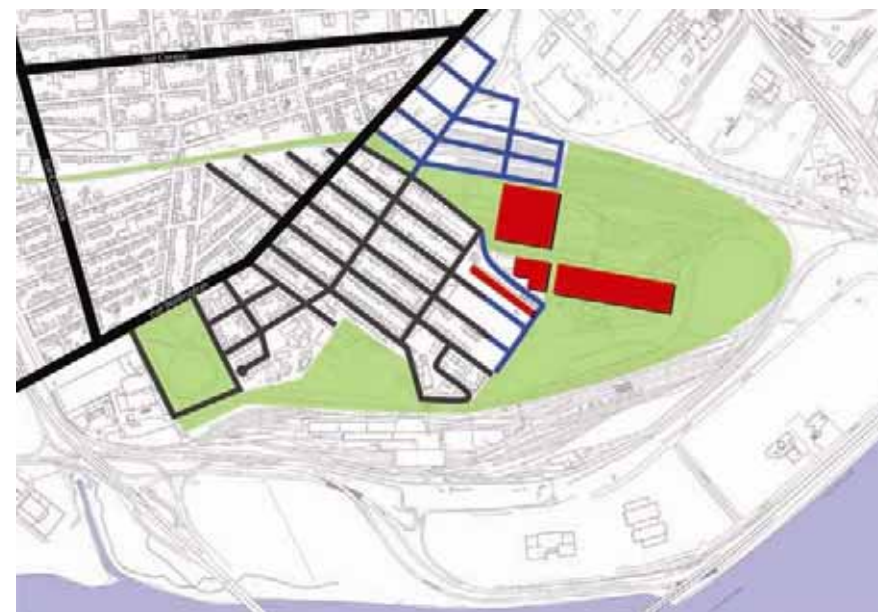
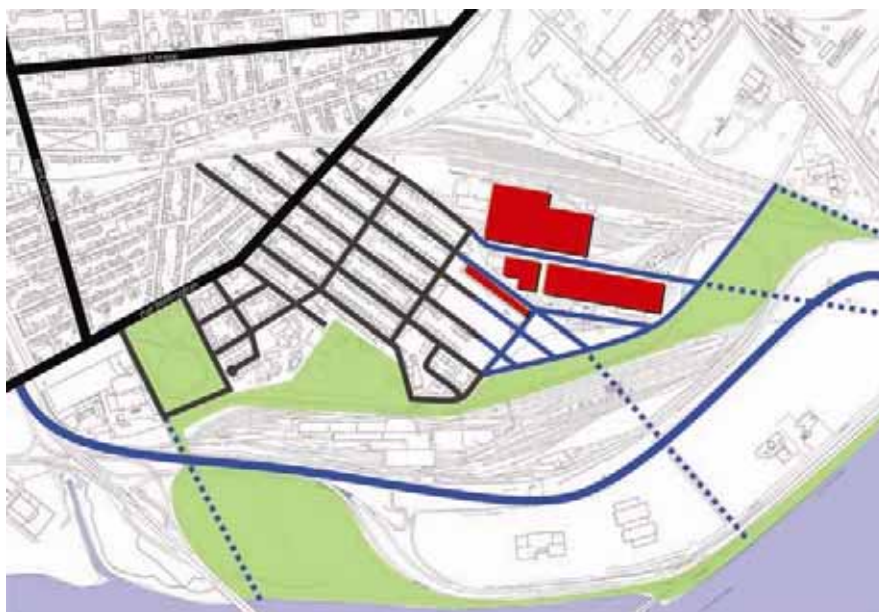
- la réalisation d'un parc linéaire devant la cour de Via Rail en continuité avec les parcs Marguerite-Bourgeoys et Le Ber (pour faire un rappel des anciennes berges);
- le déplacement de la voie ferrée qui passe au centre de Pointe-Saint-Charles vers le sud et la transformation du viaduc en parc linéaire;
- la création d'un parc devant les bâtiments de la rue Sébastopol en continuité avec le parc linéaire sur l'ancien viaduc, afin de conserver la vue sur le centre-ville.

### Équipe C - Trame urbaine

L'idée d'un développement vert et à l'échelle humaine est prédominante. On propose de prolonger la trame existante mais en y intégrant des espaces verts, des lieux de rassemblement et en prenant des mesures de ralentissement de la circulation. Pour ce faire, l'équipe prévoit :

- la réalisation d'une place publique comme lieu de rassemblement au nord du bâtiment administratif du CN ;
- la réalisation de serres suspendues pour l'agriculture urbaine et l'horticulture dans le bâtiment sud qui est très éclairé;
- la transformation d'une ruelle en parc linéaire à partir du parc de la rue Favard et la transformation de la rue Sébastopol en ruelle et/ou piste cyclable;
- la création d'un parc public devant la cour de Via Rail, un autre au bout de la rue Ste-Madeleine comportant un terrain de soccer et un *skatepark* à l'ancienne fonderie;
- des mesures de ralentissement de la circulation : des rues en chicanes aux intersections, réduction de la largeur des rues, piétonnisation.

Quant aux typologies, l'équipe opte pour la construction de bâtiments résidentiels de 2 à 3 étages, dont certains, dans la partie sud, seraient dotés de grandes cours pour les familles. Dans la partie nord, de plus petits logements pourraient accueillir des artistes. L'équipe propose aussi des logements pouvant intégrer des espaces de travail. Ceux-ci pourraient être construits sur le terrain à l'angle de Sébastopol et Le Ber. Ce serait, en quelque sorte, un hommage aux anciennes maisons ouvrières situées tout près. Finalement, d'autres habitations pourraient se trouver au dessus de petits commerces aménagés sur la rue Le Ber.



### Équipe D - Conversion des bâtiments existants

Pour investir les immenses espaces vacants, l'équipe a pensé à implanter des fonctions d'ordre régional dans la partie nord des bâtiments CN et de portée locale dans la partie sud (en rapport avec le nouveau quartier résidentiel). Parmi les fonctions d'ordre régional, on retrouve :

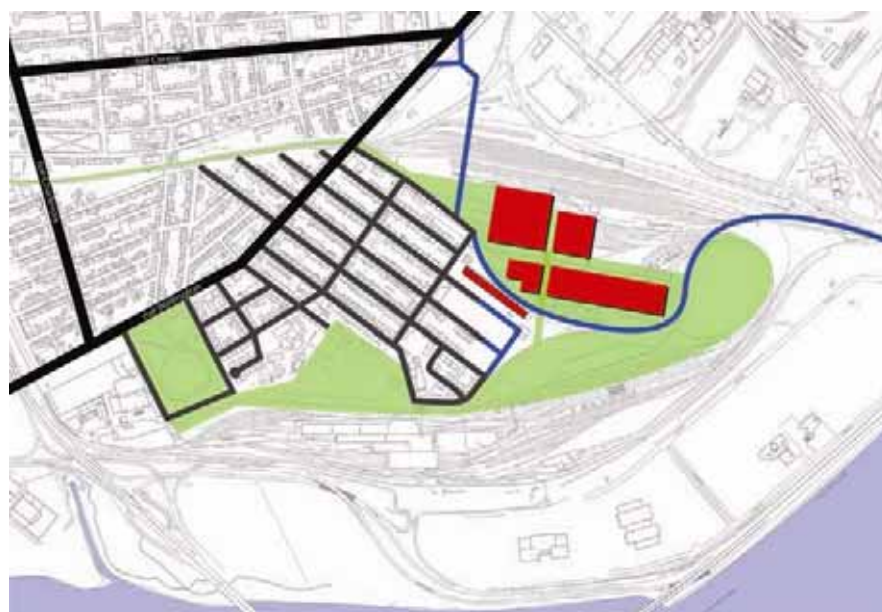
- une gare intermodale - pour les trains de banlieue et les tramways - comportant des espaces pour l'entretien;
- un musée ferroviaire dans le bâtiment administratif;
- des bâtiments adaptés au tournage de films - ce qui pourrait aider à leur conservation intégrale et créer des emplois localement.

En relation avec le quartier, on pourrait retrouver :

- un centre de recherche et de formation en écologie urbaine (jardinage urbain, vente de plantes) et un pour les métiers du cinéma;
- des ateliers, galeries et logements d'artistes dans le bâtiment linéaire au sud du complexe;
- des commerces au rez-de-chaussée donnant directement sur l'espace central entre les bâtiments nord et sud.

Pour faire un écran à la cour de Via Rail, des murs d'eau pourraient être installés devant celle-ci afin de réduire le bruit qui en provient et de faire le rappel des anciennes berges. En continuité avec les parcs Marguerite-Bourgeoys et Jeanne Le Ber, un parc linéaire est proposé. On y ferait la phytorestauration des sols contaminés, du compostage et de l'agriculture urbaine sur une « butte » artificielle densément plantée. La butte offrirait des vues exceptionnelles sur le fleuve et atténuerait le bruit.

En ce qui a trait à la circulation, l'équipe se prononce en faveur de l'implantation d'une nouvelle rue à partir de Wellington vers la gare, ce qui réduirait la circulation lourde dans le quartier résidentiel. À cela s'ajoute un nouvel accès à l'autoroute avec un stationnement incitatif sur le côté nord des bâtiments du CN.



### Équipe E - Conversion des bâtiments existants

Cette équipe propose des balises de développement pour les bâtiments existants : la conservation des bâtiments existants, une utilisation des bâtiments appropriée à leur échelle, l'intégration des bâtiments existants du CN et du nouveau quartier résidentiel dans le prolongement de la trame de rue.

L'intégration du complexe du CN et du quartier futur est de première importance. L'équipe souligne l'importance de la mise en relation des zones résidentielles, commerciales et de services, d'emploi et industrielles. On recommande, entre autres de :

- créer une nouvelle rue entre le bâtiment nord et la cour de triage au nord de la rue Sébastopol jusqu'au Pont Victoria;
- créer une allée piétonnière (parc linéaire) entre les bâtiments nord et sud.

Il est précisé que les développements et la conversion des bâtiments devront se faire selon des phases qui répondent aux besoins du milieu. Ultimement, on pourrait y retrouver :

- un micro parc industriel dans les bâtiments à proximité de Sébastopol et Le Ber ainsi que d'autres industries dans les autres bâtiments;
- des commerces, un skatepark, un centre social, un complexe sportif;

La revitalisation industrielle doit être « verte » et doit, dans une même logique, permettre la diminution des coûts d'énergie et l'évacuation des activités pouvant générer des nuisances comme Transports Raymond, sur la rue Wellington.

Dans un autre ordre d'idées, on recommande de :

- créer une butte dans le rond-point de la cour Via Rail pour faire la décontamination des sols;
- construire des logements pour artistes en face de la rue Sébastopol.



### Commentaires, remarques et bilan

À la fin de la dernière journée de l'Opération populaire d'aménagement (OPA) sur les terrains du CN, les équipes ont été amenées à faire le rapport de leur travail intensif. Suite aux présentations des cinq équipes, un dialogue s'est engagé entre les participants, observateurs et collaborateurs. On en retient qu'il serait intéressant, voire important:

- que tous les développements se fassent de façon à éviter l'embourgeoisement (« gentrification »). Pour ce faire, il faudra prévoir un niveau significatif de mixité sociale et des usages;
- de prévoir l'autosuffisance en énergie des logements et des bâtiments industriels et commerciaux, notamment en envisageant la possibilité de recourir aux éoliennes dont la taille est en accord avec l'échelle des bâtiments existants;
- d'utiliser le potentiel de l'intégration des éoliennes avec l'échelle des bâtiments existants;
- de songer à créer une corporation locale de développement pour acheter une partie des terrains et démarrer des projets.

Des citoyens rappellent aussi que :

- le cachet de Pointe-Saint-Charles réside dans son échelle architecturale : petites maisons et duplex;
- la présence de parcs et d'espaces verts est essentielle pour accroître la qualité de vie en milieu urbain dense;
- les coopératives d'habitation contribuent fortement à la mixité sociale;
- les bâtiments du CN sont laissés à l'abandon et que leur état pourrait se détériorer très vite, particulièrement s'ils demeurent non chauffés pendant quelques hivers. Quand les bâtiments ne seront plus là, il n'y aura plus de projets de reconversion possible!

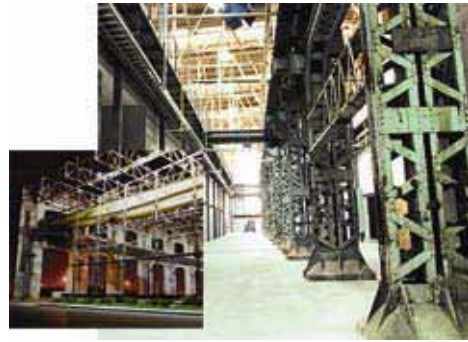
Finalement, on souligne à quelques reprises lors de la discussion:

- que la sensibilité à l'environnement et à l'écologie tient une bonne place dans les propositions;
- que les propositions sont pleines de bon sens, reflétant une vision conviviale et écologique développée selon les besoins du quartier;
- qu'il est possible de créer un accès au fleuve avec un minimum d'investissement, et ce, même à court terme!

### De nombreux éléments de convergence : Vers un projet d'ensemble

L'OPA sur les terrains du CN s'est matérialisée sous la forme de propositions réalistes, concrètes et créatives mais surtout, a permis l'émergence de nombreux éléments de convergence renforçant la démarche et les balises élaborées dans les années précédentes. Ces convergences tracent les grandes lignes de ce qui deviendra un plan d'ensemble. Il ne s'agit pas d'un projet unique déjà défini, mais plutôt d'idées et de lignes directrices qui devront encadrer le développement du site de façon à créer un espace de vie équilibré, comprenant des zones résidentielles, des espaces verts et des lieux institutionnels, créateurs d'emplois et de services.

**La mixité sociale et fonctionnelle est une caractéristique centrale du projet, tout comme l'abordabilité des logements à construire.**



**Locoshop Angus**  
PHOTO : [www.aedifica.com](http://www.aedifica.com)



**L'ancienne Aluminerie de Shawinigan**  
PHOTO : [www.pea-oaq.com](http://www.pea-oaq.com)



**Dia: Beacon, Riggio Galleries**  
PHOTO : [www.open-office.net](http://www.open-office.net)



**MASS MoCA**  
PHOTO : Mark Poddubiuk



**Complexe Sportif Gatineau**  
PHOTO : Mark Poddubiuk



**Usine C**  
PHOTO : [www.saucierperrotte.com/](http://www.saucierperrotte.com/)



**Fonderie Darling**  
PHOTO : [www.fonderiedarling.org](http://www.fonderiedarling.org)



**Bâtiments sur le site**



## Caractère de l'environnement construit

### Conversion des bâtiments existants

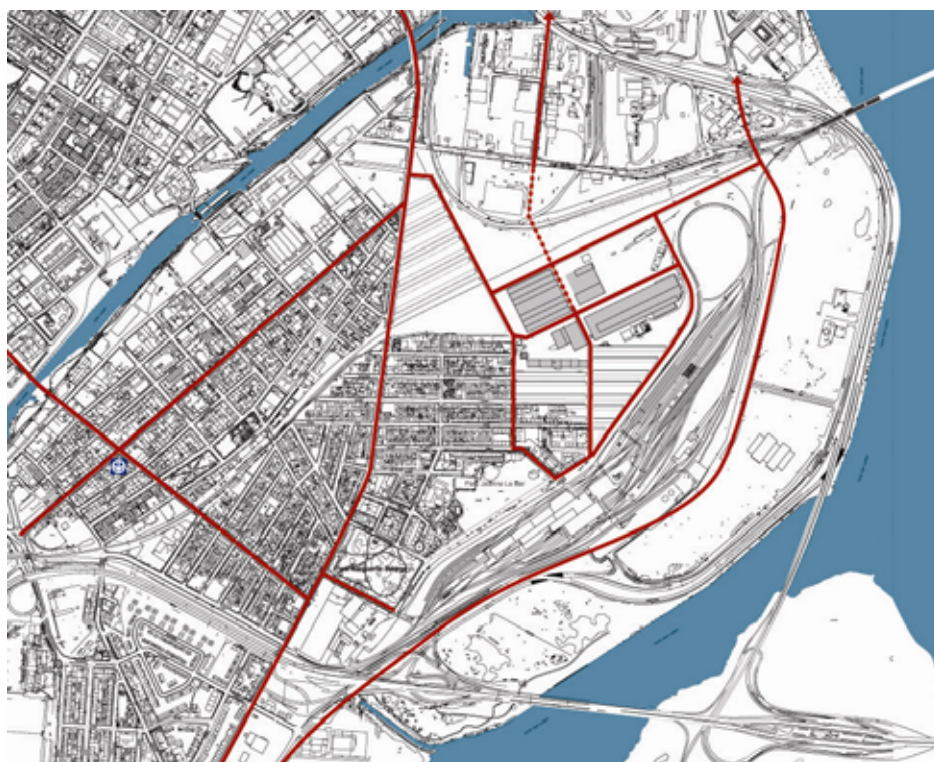
Les bâtiments existants des ateliers du CN seront réhabilités et réappropriés pour la communauté de Pointe-Saint-Charles. Cette revitalisation sera faite avec un souci marqué pour la conservation du patrimoine industriel et le potentiel de création d'emplois des vastes espaces du complexe du CN. Les bâtiments peuvent accueillir des projets d'envergure locale et métropolitaine. En réinterprétant la vocation ferroviaire des bâtiments, le Complexe nord peut accommoder l'entretien de locomotives et de wagons, l'entretien des trains de banlieue et des tramways et une gare intermodale. Plus proche de la zone résidentielle, le Complexe sud peut accommoder des services et commerces de proximité, des équipements sportifs (piscine, *skatepark*, etc.), un centre social et culturel, un centre de formation et d'emploi, un éco-parc industriel, un centre d'agriculture urbaine, un musée et autres vocations. Des lieux d'emplois, de services et de divertissement pourront y cohabiter harmonieusement.

Il existe un bon nombre de conversions de bâtiments industriels réussies. Entre autres, on peut nommer l'ancienne fonderie convertie en complexe sportif à Gatineau, l'ancienne Aluminerie de Shawinigan convertie en musée d'art contemporain, le Locoshop Angus, l'Usine C et la Fonderie Darling à Montréal, la fondation Dia à Beacon, New York et le musée d'arts contemporains, le Mass MOCA à North Adams, Massachusetts.





## Réseaux de transport



### Accès véhiculaire

Les accès véhiculaires sont conçus avec un souci marqué pour le quartier existant; ils permettent la gestion du flux de circulation supplémentaire engendré par le développement urbain.

- La rue Mill est prolongée, créant un lien entre le Vieux-Port, les terrains du CN et une éventuelle gare;
- La rue Marc-Cantin devient un boulevard urbain contournant le quartier et le reliant le quartier à Verdun et à la Cité du Havre.
- La rue LeBer est prolongée vers le nord, ce qui crée un accès privilégié vers la rue Centre.

La reprise des activités industrielles dans les Ateliers occasionne déjà des nuisances inacceptables pour la population (jusqu'à 100 camions par jour dans les rues résidentielles). Un passage à niveau doit être instauré pour franchir les voies ferrées de VIA Rail, qui sont très peu utilisées, afin de créer un accès par la rue Marie-Cantin. Il permettra de libérer le quartier de tout camionnage lié aux activités effectuées sur les terrains du CN.



### Le train

Le nouveau développement pourrait être desservi par le train de banlieue. Une nouvelle gare pourrait être aménagée au nord du complexe du CN, ce qui assure à la fois une dynamisation des nouveaux lieux commerciaux et des services.

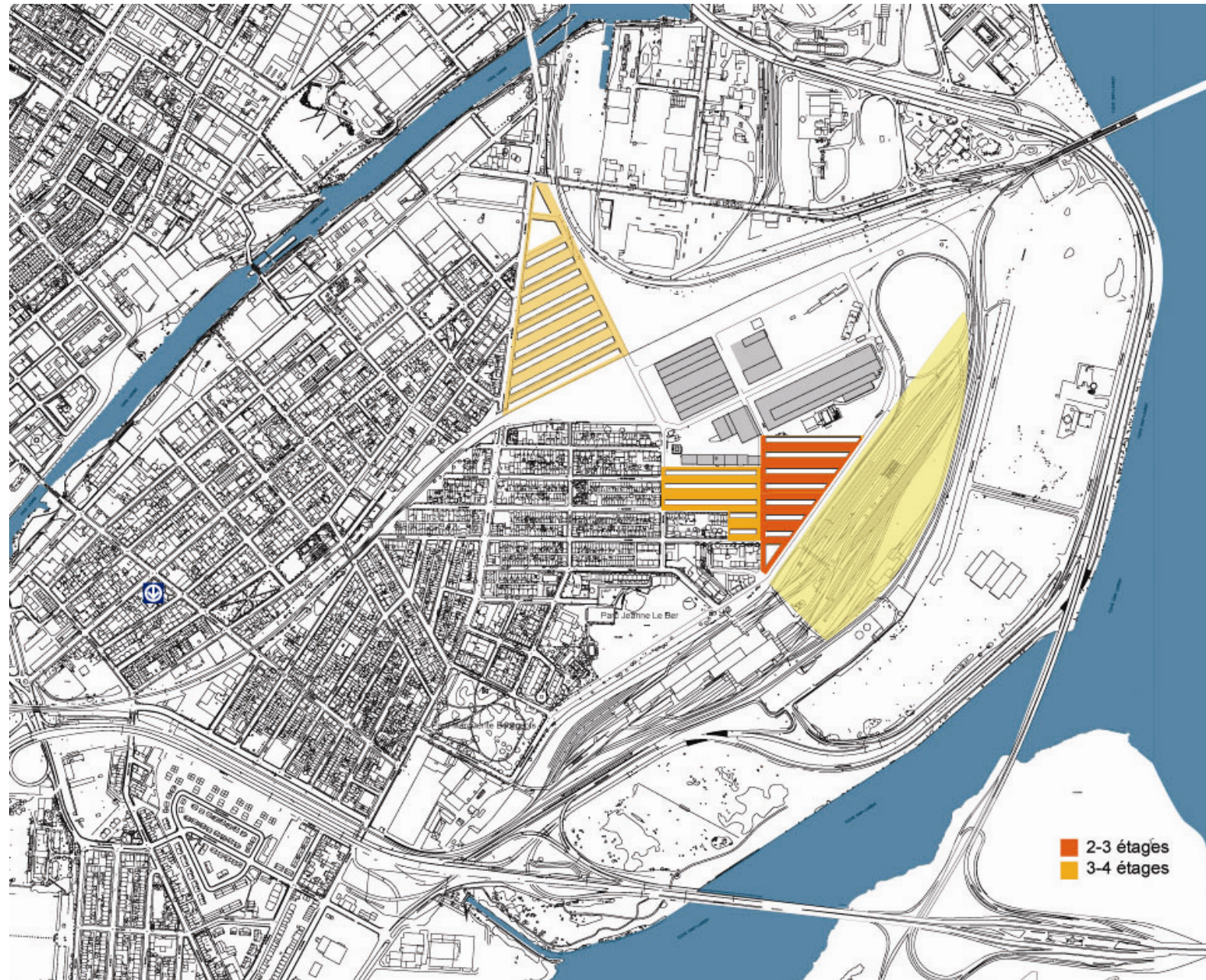
Les trains de passagers de VIA Rail et de l'AMT seraient détournés au sud du quartier existant, dans le corridor de l'autoroute 15, dégageant ainsi le viaduc pour l'aménagement d'un parc linéaire et offrant l'opportunité de connecter les deux hémisphères de Pointe-Saint-Charles.

La réutilisation de la vocation ferroviaire pourrait être accrue par l'implantation d'activités muséales.



### Le tramway

Le tramway desservant le centre-ville de Montréal pourrait s'arrêter à la gare du complexe du CN. L'entreposage et l'entretien des tramways se feraient à l'intérieur du complexe du CN, soit dans l'atelier nommé le complexe nord. L'histoire ferroviaire du quartier pourrait ainsi être prolongée et l'espace vert adjacent au complexe nord pourrait servir, entre autres, de lieu d'exposition et de commémoration.



### Trames des rues – Phase 1

Le redéveloppement des terrains du CN en secteur résidentiel se fera en continuité avec le tissu urbain existant, jusqu'aux terrains de VIA Rail. Cette trame jouit d'une orientation solaire optimale, les unités d'habitations traversantes ont une façade, avant ou arrière, directement au sud. La nouvelle rue perpendiculaire traversera aussi le secteur, pour créer des îlots semblables à ceux du quartier existant. Elle permettra une connexion nord-sud, en passant à travers les bâtiments du CN, puis en rejoignant éventuellement la rue Mill aux abords du complexe.

La zone qui s'étend sur 8,1 hectares peut compter environ 1000 logements. Les logements moyens comprennent deux chambres à coucher (80 m<sup>2</sup>). La densité atteinte est d'approximativement 125 unités/ha, donc près du double de la densité du quartier existant, mais avec le même coefficient d'utilisation du sol.

Augmenter la densité justifiera l'implantation de nombreux services de proximité et encouragera les activités économiques au sud de la rue Wellington.

### Prolongement de la trame - phases ultérieures

Une deuxième phase est projetée au nord-ouest des ateliers du CN. La zone de 9,6 hectares, bâtie sur 3 à 4 étages compte approximativement 1300 logements. Ce prolongement du quartier vers le nord revitalise l'environnement à l'entrée de Pointe-Saint-Charles.

Une troisième phase de développement pourrait avoir lieu sur les terrains de VIA Rail. Le cas échéant, une zone d'environ 13 hectares pourrait être investie d'approximativement 1700 logements.



Rues longitudinales



Rues transversales



Ruelles

### Espace public et espace vert

Embellir, assainir et verdifier tout le quartier existant grâce à des lieux publics réservés au jardinage urbain, des parcs oasis, des parcs de jeux et d'équipements sportifs, des espaces verts et des plantations, des pistes cyclables et une place publique.

Un espace public est aménagé au cœur du Complexe du CN. Il devient un point de rencontre important entre les résidents et les occupants des bâtiments rénovés. Également, cet espace public et collectif, en partie vert, joue le rôle de transition et d'interface entre les espaces résidentiels et les zones d'emplois. Il est entouré des équipements collectifs, des commerces de proximité et d'une plus forte densité résidentielle.

Cet espace se prolonge en une allée piétonnière qui passera entre les bâtiments nord et sud du complexe du CN et sous les convoyeurs. La promenade mènera au sommet de la butte où sera aménagé un belvédère donnant une vue sur le pont Victoria et le fleuve.

### La boucle verte

La boucle verte est un réseau d'espaces verts qui s'étend autour de Pointe-Saint-Charles dans les emprises d'anciens terrains industriels. Elle comprend un parc linéaire dont l'emprise est le viaduc du CN scindant le quartier. Le quartier demeure donc enclavé et divisé, mais cette fois-ci, par une composante traversable, collective et verte!

Le nouveau réseau des parcs, rues et promenades sur les terrains du CN offre des percées visuelles vers le Centre-Ville et vers le Mont-Royal.

### La butte

La butte aménagée à l'est du quartier est une cellule de stockage pour isoler des sols dégradés. La butte ferait partie du paysage urbain et contribuerait à la commémoration du passé industriel du secteur. Cet élément pourrait servir d'assise à l'un des belvédères donnant la vue sur le fleuve.

### Les belvédères

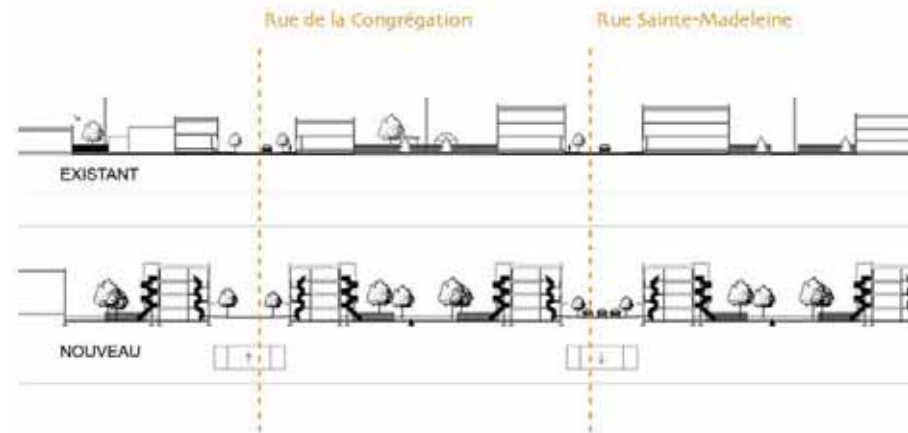
À défaut de pouvoir créer d'emblée un lien physique et agréable entre Pointe-Saint-Charles et le fleuve, trois belvédères permettraient un lien visuel vers le fleuve Saint-Laurent. Ils seraient aménagés de façon à dégager des vues à partir d'axes de circulations bien définis, l'axe du convoyeur entre les complexes Nord et Sud des Ateliers CN; l'axe de la rue Ste-Madeleine et l'axe du parc Marguerite Bourgeoys. Avec le temps, ce lien visuel pourrait se transformer en lien physique réel.



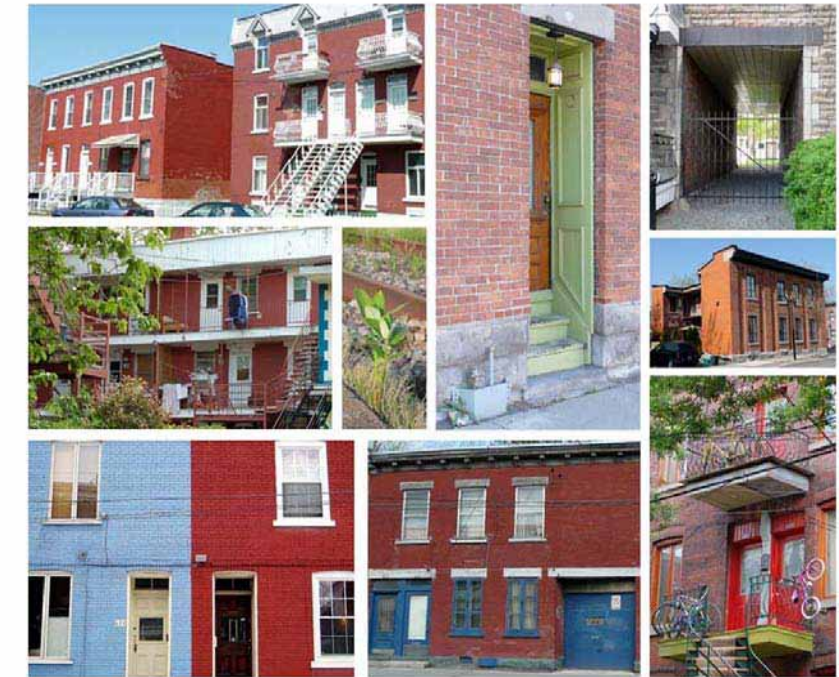
Environnement résidentiel



Respecter une densité résidentielle et un taux d'implantation en continuité avec le quartier existant.



Les types de bâtiments à privilégier sont les duplex et les triplex, ce qui contribuera à renforcer la relation avec la rue et les cours. Les constructions seront de bois pour permettre l'abordabilité des logements. Les unités seront traversantes, ce qui permet une ventilation naturelle et laisse entrer un maximum de la lumière du jour.



Favoriser le maintien dans le quartier de la communauté historique dans le respect de sa diversité ethnolinguistique et socio-économique.



Créer un parc résidentiel diversifié et abordable en intégralité, pour les ménages à faible revenu et à revenu moyen qui désirent demeurer, s'implanter ou revenir dans le quartier.



Ce parc résidentiel devra comprendre 40% de logements sociaux (coopératives d'habitation, OBNL d'habitation), répartis uniformément sur l'ensemble du site, en préservant une harmonie architecturale. Les projets privés devront être abordables et comprendre des logements locatifs et des unités d'accession à la propriété.



Ce parc résidentiel devra comprendre des types variés d'unités d'habitation répondant à des besoins divers : personnes âgées, ménages avec enfants, personnes seules, jeunes professionnels, travailleurs, étudiants. Il devra répondre aux principes d'universalité des accès pour les personnes à mobilité restreinte. Certains bâtiments peuvent atteindre une hauteur jusqu'à six étages et traverser l'îlot d'une rue à l'autre afin d'accueillir de petits logements et des besoins spécifiques.



Faire des choix d'aménagement du site qui affirment clairement l'identité de Pointe-Saint-Charles, notamment par la mise en valeur du patrimoine bâti, dans le respect de la mémoire collective du quartier et du vécu de sa population.



Créer un réseau d'espaces verts piétonniers incluant un espace public au bout de la rue Congrégation et autour de l'ancien bâtiment administratif du CN, un parc de voisinage, des ruelles vertes le long des îlots et des passages à travers des îlots.  
Prévoir des projets d'agriculture urbaine qui contribuent à la sécurité alimentaire des résidents et renforcent la cohésion sociale en offrant une diversité d'espaces verts et de jardinage, particulièrement en arrière-cour le long des ruelles.



Copenhague



Amsterdam

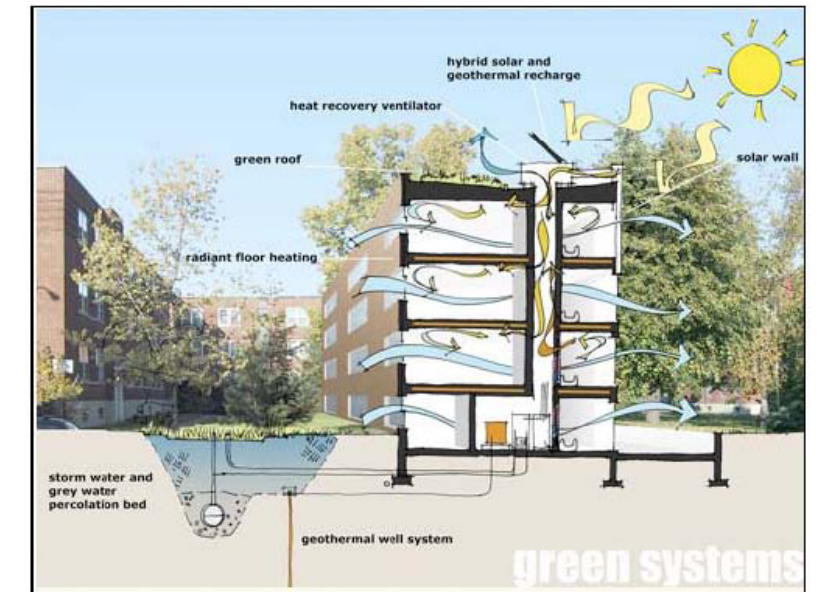


Bed-Zed, Londres

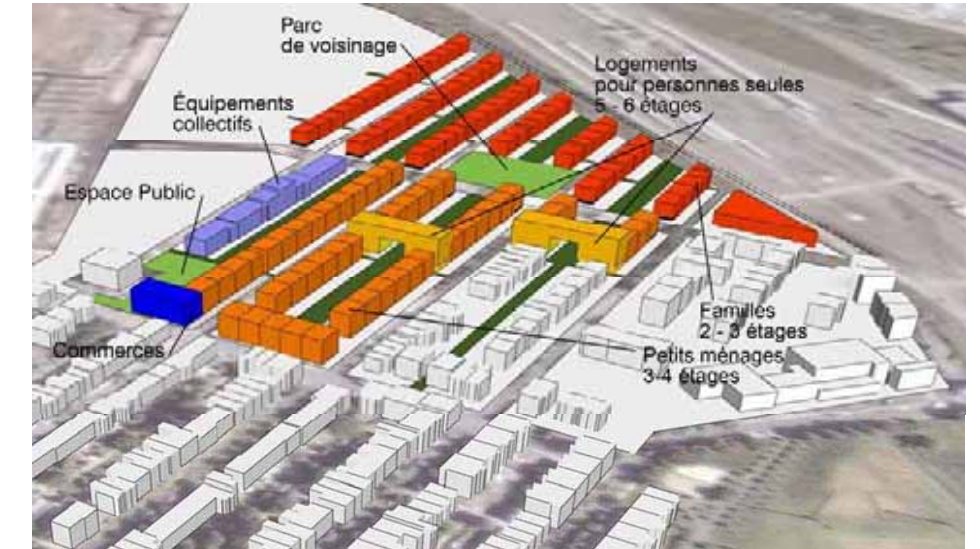
Concevoir des rues à l'échelle typique de Pointe St-Charles mais avec priorité aux piétons et à la verdure au lieu de la prédominance marquée de la voiture. Prévoir des trottoirs plus larges et des chaussées plus étroites.



Prévoir l'amélioration du trajet d'autobus qui passe au cœur des nouveaux logements, relié avec les ateliers du CN et le quartier autour. Mettre en place des mesures pour améliorer la qualité d'air et privilégier des moyens de transport actifs et collectifs. Limiter la circulation d'automobiles et privilégier le piéton et le cycliste, particulièrement sur la partie Est, dédiée aux familles.



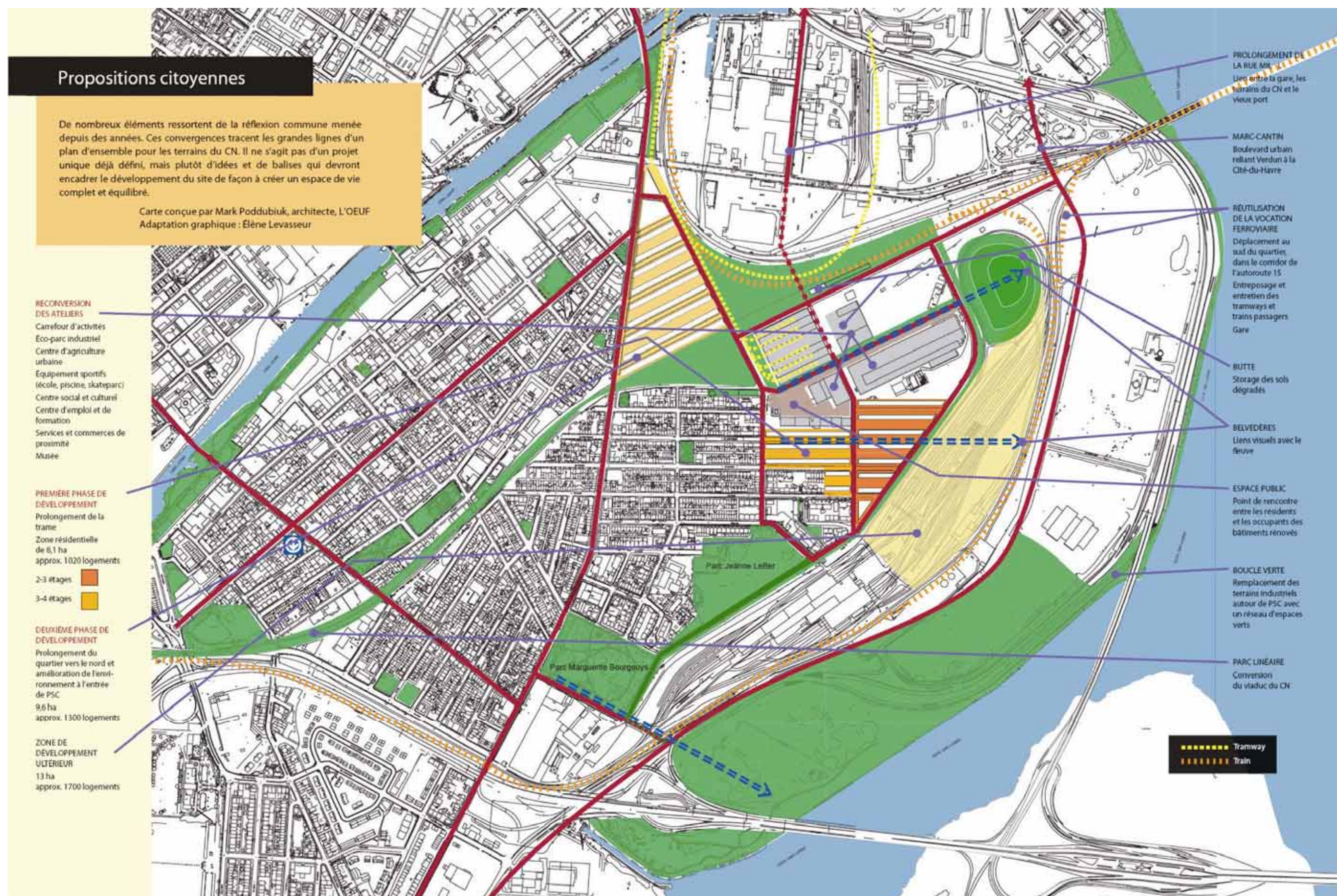
Créer des infrastructures durables (récupération et rétention des eaux pluviales, traitement écologique des eaux usées, systèmes d'énergie partagés, rues vertes, enfouissement des services électriques aériens)



Concevoir une unité de voisinage en continuité et complémentaire au quartier existant, mais comme un milieu de vie complet. Créer un espace public au point de rencontre avec les usages industriels et un parc de voisinage au centre du nouveau développement

Encourager l'établissement de certains commerces et services de proximité le long de la rue LeBer. La rue LeBer deviendra la jonction entre le quartier existant et celui à développer, qui, tout de même, aura une vocation principalement résidentielle. Par ailleurs le nouveau développement devra permettre de dynamiser les artères commerciales existantes du quartier : Wellington, Centre et Charlevoix.

## Un projet d'ensemble



# **Avis sur les activités de transport, la circulation et les accès autour des terrains du CN à Pointe-Saint-Charles**

**déposé par Action-Gardien,  
la Table de concertation communautaire de Pointe-Saint-Charles  
lors du conseil d'arrondissement du Sud-Ouest du 1er avril 2008  
et entériné lors d'une assemblée publique citoyenne le 19 mars 2008**

## **1. Contexte de notre intervention**

Les ateliers du CN de Pointe-Saint-Charles sont vacants depuis la fermeture d'Alstom en 2003. Il ne s'y déroule pour le moment aucune activité industrielle permanente si ce n'est la location ponctuelle pour des tournages de cinéma, le dépôt de neiges usées, de terre et de papiers recyclés. Selon les informations transmises par le service d'urbanisme de l'arrondissement Sud-Ouest, il n'y a pas encore eu de projet de développement déposé officiellement. Cependant, au-delà de ces activités, on sait que le propriétaire cherche à louer les ateliers et qu'il est en pourparlers avec un promoteur pour un développement résidentiel dans le prolongement des rues existantes, au sud des ateliers.

Ces activités industrielles, mal connues et peu encadrées par les pouvoirs publics, sont déjà problématiques et génèrent un type de circulation (camions et poids lourds) incompatible avec les petites rues résidentielle du sud-est du quartier. Des camions entrent et sortent des terrains du CN jour et nuit. Ils empruntent les petites rues résidentielles Sainte-Madeleine et Congrégation, parfois la rue Bourgeoys et occasionnent des nuisances importantes pour les résidents de cette partie de la Pointe.

Dans l'attente d'une proposition ferme et officielle d'aménagement et de développement de la part du propriétaire, l'arrondissement Sud-Ouest est engagé dans une démarche d'aménagement du site selon un plan d'ensemble tel que stipulé dans le plan d'urbanisme. Les procédures réglementaires et l'échéancier d'adoption du projet et de modification du zonage par l'arrondissement ne sont pas clairs.

Cependant, des décisions pourraient tout de même être prises à court terme pour l'accès des camions aux terrains du CN. Le propriétaire a entrepris des démarches auprès de l'arrondissement pour faire passer ses camions sur le site via les rues Wellington et Sébastopol, ce qui nécessiterait le sacrifice et la disparition du parc de la Congrégation.

Le quartier connaît pourtant de nombreux problèmes de circulation depuis des années. Le problème de camionnage doit se régler à court terme, mais dans une perspective globale et à long terme. L'arrondissement doit prendre des mesures en faveur des citoyens dans le respect du milieu de vie.

## **Avis sur les activités de transport, la circulation et les accès autour des terrains du CN à Pointe-Saint-Charles**

### **1.1. Le transport et la circulation, une problématique déjà existante dans le secteur sud du quartier**

Le secteur sud du quartier connaît déjà des problèmes liés à la circulation et au transport. La desserte en transport en commun est faible, tout comme la fréquence des autobus. La densité de la circulation automobile est inadaptée au gabarit des rues. Aux heures de pointe, la congestion liée au pont Victoria déborde dans le quartier et en paralyse les entrées et sorties par les rues Wellington, Bridge et Des Seigneurs. Les nuisances inhérentes au camionnage sont nombreuses. Au-delà de la circulation des poids lourds sur la rue Wellington, certaines entreprises sont nocives en poussières, bruits et pollution (par exemple, Transports Raymond).

Le développement résidentiel et industriel sur les terrains du CN va grandement intensifier ces problèmes, que ce soit à moyen ou à long terme. Par exemple, la réalisation du projet résidentiel Les Jardins Bourgeois va impliquer un chantier de construction et du camionnage intensif durant les mois que dureront les travaux ainsi qu'un plus grand nombre de véhicules qui se déplaceront dans le secteur une fois le projet terminé et habité.

Le projet Les Jardins Bourgeois, tout comme le Projet Nordelec, illustre l'absence de prise en compte par l'arrondissement de tous ces problèmes de circulation et l'absence de mesures concrètes pour améliorer les transports collectifs et actifs.

Au lieu de profiter de ces projets pour régler les problèmes de circulation, le développement se fait à la pièce et les projets contribuent à aggraver la situation. Or, on ne peut penser le développement du CN et du Sud de la Pointe, que ce soit résidentiel ou industriel, sans poser globalement la question du transport, de la circulation automobile et des accès au site. Quel quartier veut-on pour demain ? Plus on densifie, plus on développe de projets, plus le problème va s'accroître si des mesures ne sont pas prises concrètement pour améliorer le transport en commun, diminuer la place du camionnage et de l'automobile, instaurer des mesures d'apaisement de la circulation, etc.

### **1.2. Circulation et activités sur le CN**

Déjà du temps du CN et jusqu'à la fermeture d'Alstom en 2003, les entrées et sorties des travailleurs en voiture avaient causé des problèmes de circulation, de vitesse et de bruit. En 1973, des citoyens de la Pointe avaient fait plusieurs actions-choc afin de convaincre les employés du CN de rouler plus lentement et plus prudemment et de se stationner uniquement dans les stationnements du CN et non pas dans les petites rues résidentielles.

Aujourd'hui, les activités reprennent et vont aller en s'amplifiant compte tenu des projets annoncés et à venir. Et la majorité des marchandises est désormais acheminée par camion, et non plus par trains.



## **Avis sur les activités de transport, la circulation et les accès autour des terrains du CN à Pointe-Saint-Charles**

### **2. Des nuisances pour les citoyens et pour le quartier**

Les habitants du secteur résidentiel doivent composer avec des impacts négatifs pour leur santé et leur qualité de vie. Cette situation déborde des alentours immédiats du CN ; la circulation se déverse dans les rues voisines.

Les nuisances sont diverses et pour certaines, de jour comme de nuit :

- les vibrations ;
- le bruit des moteurs ;
- le rebondissement de la charge sur la chaussée ;
- la détérioration de la chaussée par les véhicules lourds, ce qui rend tous les véhicules plus bruyants ;
- les particules et poussières en suspension ;
- la vitesse qui menace la sécurité des piétons, surtout les personnes âgées et les enfants.

Malgré de nombreuses plaintes, il n'y a pas de prise en charge par l'arrondissement des ces problèmes causé aux citoyens, à leur qualité de vie et à leur santé. Il n'y a pas plus de considération de l'impact de ce type de transport sur les infrastructures municipales et la chaussée ni de ses répercussions sur la circulation dans le secteur. L'arrondissement justifie cette situation par le fait que le propriétaire des lieux est de « plein droit ». Cette notion de « plein droit » est questionnable du point de vue de l'intérêt collectif.

### **3. Demande du propriétaire de faire passer les camions par le parc de la Congrégation**

La proposition du propriétaire sans vision globale du quartier nous apparaît inacceptable pour le quartier.

En mars 2007, l'OPA-Quartier déposait à l'arrondissement un mémoire sur l'ensemble des parcs de Pointe-Saint-Charles. Le premier constat est l'insuffisance critique de parcs et espaces verts, que ce soit en nombre ou en surface. Le ratio par habitant est près de 3 fois inférieur aux normes urbanistiques. Pointe-Saint-Charles est un secteur entouré d'infrastructures de transport polluantes. Chaque espace vert et chaque arbre jouent un rôle fondamental dans la qualité de vie.

De plus, l'augmentation de la vocation camionnage sur Wellington n'est pas acceptable. Le secteur, majoritairement résidentiel, est déjà saturé en termes de passages de camions.

Enfin, la proposition du propriétaire revient à déplacer le problème des camions et les nuisances vers les résidents de la rue Sébastopol.

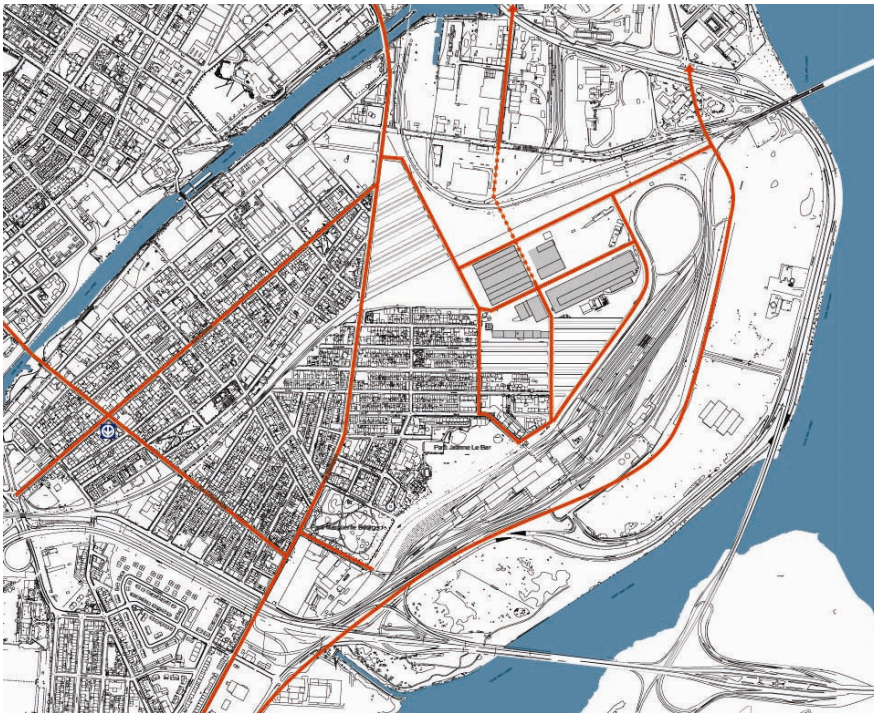
## Avis sur les activités de transport, la circulation et les accès autour des terrains du CN à Pointe-Saint-Charles

### 4. L'alternative existe

Lors de l'Opération populaire d'aménagement sur les terrains du CN, en mai 2007, des citoyens ont formulé des propositions pour le re-développement des terrains du CN. Elles concrétisent une vision à long terme qui tient compte d'une mixité de fonctions, incluant l'industriel et le résidentiel et en cohésion avec le quartier existant. Le développement du CN devra être conçu comme un tout, selon un plan d'ensemble.

Le transport fait partie intégrante du développement du CN. Cet aspect ne doit pas être traité séparément. Les solutions ne doivent pas se faire à la pièce ni hypothéquer l'avenir même si bien sûr, il faut régler certains problèmes à court terme. Ainsi, on doit concevoir le développement du site du CN en réfléchissant à de nouveaux accès qui ne passent pas par les zones résidentielles.

Voici la synthèse des propositions issues de l'OPA sur les terrains du CN en ce qui concerne la circulation :



Croquis et argumentation :  
Pierre Brisset et  
Mark Poddubiuk,  
architectes,  
Jean Décarie,  
urbaniste et  
Philippe Côté.

- prolongement de la rue Mill est, en créant un lien entre le Vieux-Port, les terrains du CN et une éventuelle gare ;
- prolongement de la rue Le Ber vers le nord, ce qui crée un accès privilégié vers la rue Centre ;
- création d'un boulevard urbain sur la rue Marc-Cantin, contournant le quartier et le reliant à Verdun et à la Cité du Havre.

## **Avis sur les activités de transport, la circulation et les accès autour des terrains du CN à Pointe-Saint-Charles**

### **En ce qui concerne les accès aux terrains du CN, une proposition alternative ressort :**

Il s'agit, afin de libérer les quartiers résidentiels de tout camionnage, de faire un accès via la rue Marc-Cantin. Cette solution, bien qu'à court terme, tient compte des besoins à long terme mais sans impacts négatifs à aucun moment sur les milieux de vie résidentiels. De plus, la situation actuelle, pour les résidants du secteur du CN, serait réglée.

Les passages à niveau existent déjà, comme l'illustrent les cartes aériennes ci-contre. Ils sont praticables et doivent être utilisés dès maintenant pour les activités industrielles, les éventuels locataires des ateliers et pour les travaux de construction à venir. Il s'agirait de mettre des guérites. On parle d'un passage industriel, de type voie de chantier, et non pas d'une route générale. Cette proposition est réalisable à court terme, avec un minimum d'aménagements.

### **5. Demandes à l'arrondissement**

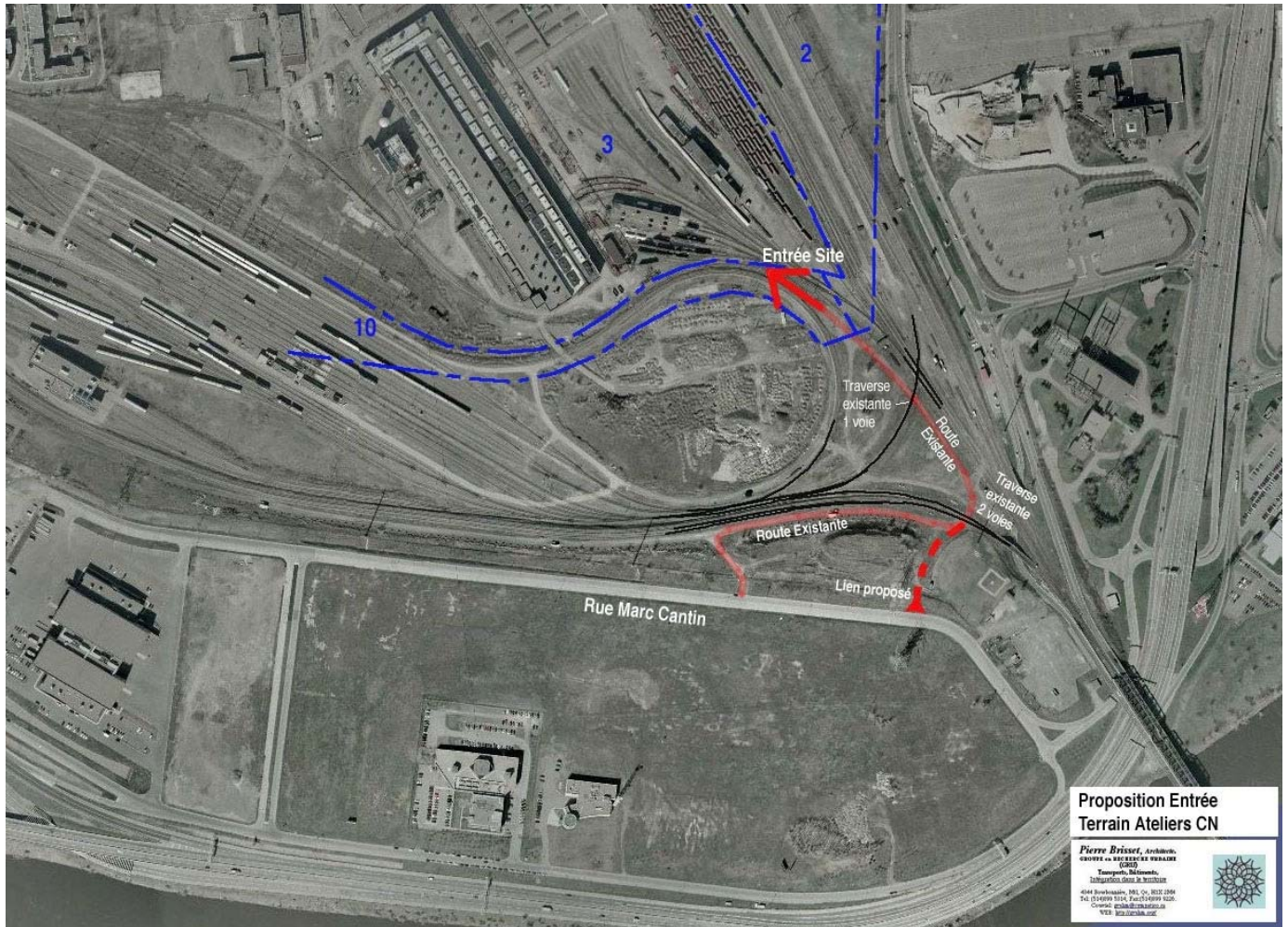
Attendu que :

- Les solutions pour les accès au site des terrains du CN doivent se faire selon une vision d'ensemble et non pas en hypothéquant l'avenir ;
- La situation provoquée par le problème de camionnage n'est pas vivable pour les citoyens du secteur résidentiel adjacent au site du CN ;
- L'arrondissement a exprimé sa volonté de concerter et respecter les citoyens et le milieu ;

Action-Gardien, la Table de concertation communautaire de Pointe-Saint-Charles fait les demandes suivantes :

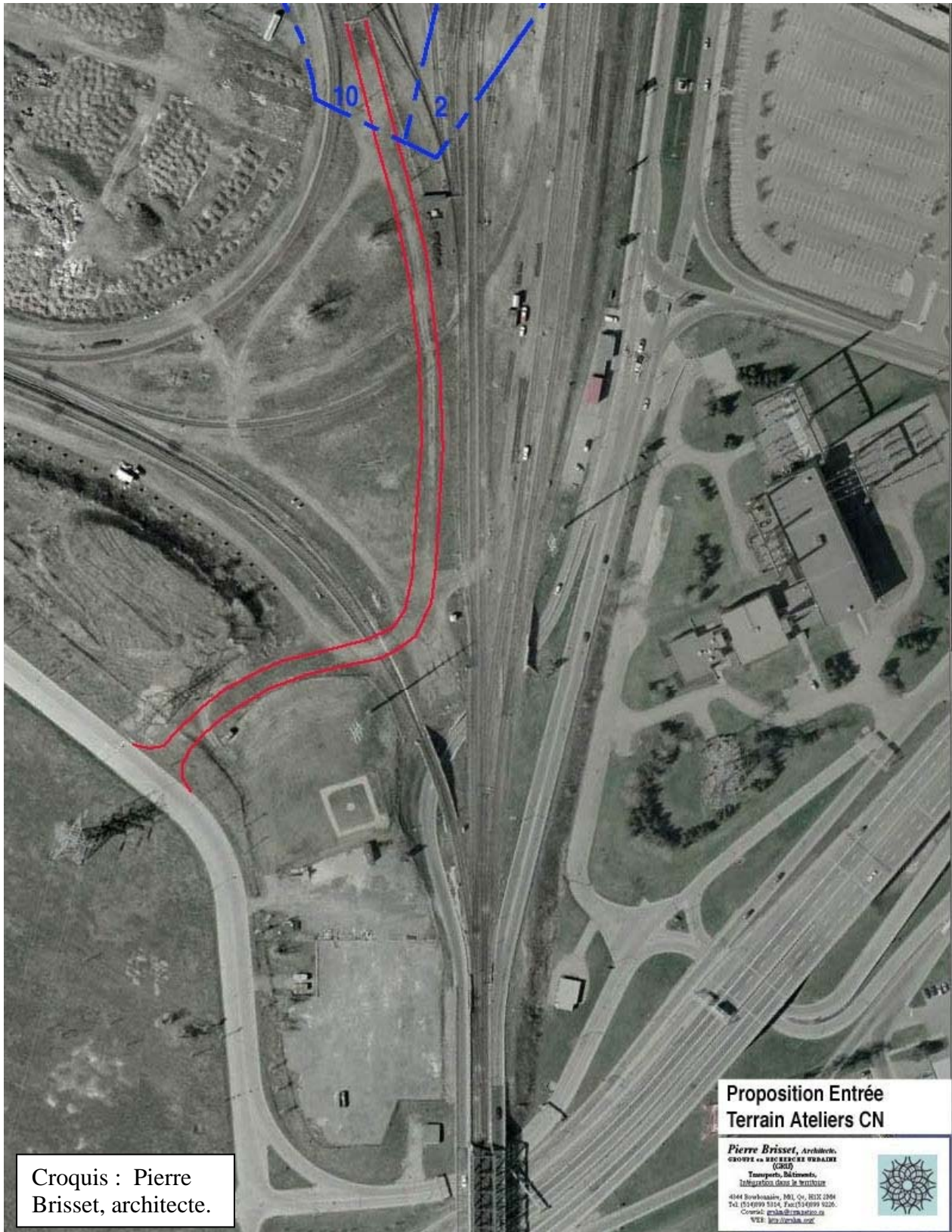
- Que le parc de la Congrégation soit complètement et définitivement préservé.
- Que l'arrondissement prenne une position claire sur la question des accès au site du CN et vienne la communiquer aux citoyens du quartier lors d'une assemblée publique.
- Que l'arrondissement prenne les moyens nécessaires pour que les camions passent par l'accès via Marc-Cantin au plus vite.
- Que l'arrondissement n'accorde aucune modification au zonage (catégories, fonctions, occupation du sol, etc.) tant et aussi longtemps que les accès existants vers la rue Marc-Cantin ne seront pas systématiquement utilisés.
- Que l'arrondissement se dote d'un plan de transport local, intégré et global pour l'ensemble du quartier et du Sud-Ouest.
- Que l'arrondissement prenne dès maintenant des mesures concrètes pour que la densification et la reprise des activités dans le site du CN ne soient pas synonymes de dégradation des conditions et de la qualité de vie des citoyens de Pointe-Saint-Charles :
  - Des mesures d'apaisement de la circulation pour tout le quartier.
  - L'amélioration du transport en commun dans tout le quartier et particulièrement dans le secteur sud.

# Avis sur les activités de transport, la circulation et les accès autour des terrains du CN à Pointe-Saint-Charles



Croquis : Pierre  
Brisset, architecte.

**Avis sur les activités de transport, la circulation et les accès  
autour des terrains du CN à Pointe-Saint-Charles**



Croquis : Pierre  
Brisset, architecte.

**Proposition Entrée  
Terrain Ateliers CN**

**Pierre Brisset, Architecte**  
GROUPE DE RECHERCHE URBAIN  
(GRUR)  
Transport, Bâtiments,  
Intégration dans le territoire

4044 Boulevard, 101, St. Rémi, Québec  
Tel: (514) 899-3154, Fax: (514) 899-8220  
Courriel: [archie@brisset.com](mailto:archie@brisset.com)  
WEB: [www.brisset.com](http://www.brisset.com)



## Avis sur les activités de transport, la circulation et les accès autour des terrains du CN à Pointe-Saint-Charles



### Contact :

Action-Gardien

Table de concertation communautaire de Pointe-Saint-Charles

514-509-0795

[info@actiongardien.org](mailto:info@actiongardien.org)

### Référence :

*Pointe-Saint-Charles : un quartier à prolonger sur les terrains du CN - un projet d'ensemble,*  
Document réalisé par l'ŒUF pour Action-Gardien, 2007, 13 pages.