

Montréal bords du fleuve :
Intégration de Pointe-Saint-
Charles dans une vision
d'avance, ou régression ?

Mémoire présenté par D. Tabourdeau

Montréal-Pointe-Saint-Charles, une histoire urbaine

Introduction

Ce document s'appuie sur les informations disponibles sur le site web de consultation publique de la ville de Montréal ainsi que sur les informations dispensées lors des séances publiques d'information des 15, 16 et 17 septembre 2009.

En raison du peu de temps accordé entre ces sessions d'information et la date de remise des mémoires, ce document présente une vue d'ensemble plus qu'un plan détaillé.

Ce document a été réalisé au mieux de la connaissance et des informations disponibles et en toute bonne foi, en fonction de la compréhension des rédacteurs qui ne sont pas des professionnels de la planification immobilière, ni de la réhabilitation des sols ou encore de la dynamique de la circulation en milieu urbain. Par contre, le bon sens allié à la connaissance du milieu de vie a guidé l'ensemble des réflexions présentées ci-dessous.

Expansion, prospérité et déclin

Pointe-Saint-Charles est un quartier proche du centre-ville, dont l'histoire est étroitement liée au développement économique de Montréal.

L'étude patrimoniale présentée par le promoteur, ainsi que tous les documents en références permettent de suivre l'évolution de ce quartier.

Ce qu'il est important de comprendre, c'est l'intégration progressive au cœur de la ville. A l'origine région campagnarde, Pointe-Saint-Charles s'est progressivement développé, notamment lors de l'ère de croissance industrielle, autour de son pôle économique, entraînant la construction d'habitations et le développement immobilier. La croissance de l'habitat vers le nord et le développement du centre-ville de Montréal vers le sud ont permis petit à petit de combler l'espace et d'unifier la trame urbaine. Pointe-Saint-Charles fait maintenant partie du cœur de Montréal et constitue la porte du sud-ouest de la cité.

Avec le quasi abandon de l'activité industrielle, le quartier a subi une stagnation, voire une récession, pendant de nombreuses années. La population traditionnellement fortement liée au bassin industriel local a subi le contrecoup de ce déclin économique et la vie économique locale, aussi bien que l'aspect visuel des bâtiments et du quartier s'en sont ressentis.

Renaissance

Depuis une dizaine d'année, l'attrait pour une zone résidentielle à proximité immédiate du centre-ville, la qualité des bâtiments à fort potentiel de rénovation, le caractère typique et patrimonial des demeures et d'un quartier aux allures de village, font de cet espace au cœur de la ville une cible de plus en plus recherchée pour les habitants des autres quartiers de Montréal. Une accélération des nouvelles implantations, des rénovations s'est faite sentir. Ce changement est visible notamment dans l'accroissement de fréquentation du parc des Cheminots par des parents avec de jeunes enfants. Ce parc, situé au croisement des rues Favard et Sainte-Madeleine, accueille de nombreux enfants tous les

jours, particulièrement aux heures de sortie d'école et de sortie des bureaux, quand les parents viennent partager ce moment et rencontrer d'autres parents, faisant de ce lieu un espace social fort.

La renaissance de ce quartier accompagne par ailleurs le développement des bords du canal Lachine tout proche et pourrait s'intégrer harmonieusement dans un projet porteur autour du quartier Griffintown. La rue Centre voisine est un des relais qui maillent l'espace du Sud-ouest et permettent de supporter la croissance émergente de ces espaces urbains. Le dynamisme de cette rue est cependant dépendant du support des quartiers avoisinant et donc de l'économie de ces quartiers. Le quartier de l'Île-des-Sœurs, partie de l'arrondissement de Verdun, support sa part de la renaissance du Sud-ouest. Cependant, il est aujourd'hui enclavé, de part sa situation insulaire et en raison de l'augmentation mal planifiée de la circulation d'accès.

Chacune de ces dynamiques prise individuellement est dépendante des autres et constitue une partie de la dynamique globale du Sud-ouest de Montréal, qu'il est important de supporter et non d'entraver.

Un projet actuel catastrophique

Présentation sommaire

La carte du projet

Le projet de revitalisation des ateliers du CN se situe dans le quartier appelé Pointe-Saint-Charles, dans l'arrondissement Sud-ouest de Montréal. La photo ci-dessous indique la localisation de Pointe-Saint-Charles et l'importance du projet, par son insertion dans la continuité du développement de Montréal sur les bords du canal Lachine et du fleuve Saint-Laurent, incluant l'interconnexion avec l'Île-des-Sœurs et la rive sud via les ponts Victoria et Champlain, tous deux limitrophes du quartier.



La photo suivante circonscrit plus précisément les limites du projet au sein du quartier.



Le positionnement du projet

Le projet prévoit développer trois secteurs :

- Un secteur résidentiel (secteur 3 sur la carte ci-dessous), sur une zone réhabilitée, mais non décontaminée, ce qui limite considérablement les possibilités futures
- Un secteur dédiés aux activités commerciales et industrielles (secteur 2 sur la carte ci-dessous), sans précisions ni garanties, mais pour lequel un zonage 4 a été demandé, ce qui permet de prévoir des activités polluantes avec des nuisances importantes pour l'environnement
- Un secteur réservé aux activités ferroviaires, de réparation et d'entretien du matériel roulant pour l'AMT (secteur 1 sur la carte ci-dessous), avec une prévision d'intensification de la circulation des trains.



Carte tiré de l'étude réalisée pour le promoteur du projet, présentée sur le site public de l'Office de consultation publique de Montréal.

Les entrées du site commercial

Trois entrées sont prévues :

- Une entrée par l'ouest du site à partir de la rue Wellington (tronçon AD sur la carte ci-dessous) via Sébastopol, qui nécessiterait de supprimer le parc actuel
- Une entrée au centre-sud du site, qui amènerait des camions poids lourds à traverser la zone résidentielle par la rue Sainte-Madeleine et longer le parc de jeux pour enfants (parc des Cheminots)
- Une entrée par l'est, via la rue Marc-Cantin dans le Technoparc de Pointe-Saint-Charles, qui permettrait au site d'être relié plus directement aux accès autoroutiers



Des conséquences désastreuses

Sur la circulation automobile

L'entrée nord du site proposée vise à laisser passer des camions arrivant par la rue Wellington, soit de l'ouest, soit de l'est.

Les arrivées de l'ouest vont tout simplement augmenter la fréquentation des camions lourds dans le quartier provenant principalement du pont Champlain, de l'autoroute 15 nord, ou de l'autoroute 20 ouest, augmentant considérablement les engorgements des heures de pointes.

Pour les camions en provenance de Wellington Est, il est proposé de permettre le demi-tour sur Wellington (milieu du tronçon D sur la carte ci-dessus) et de supprimer le parc afin que les camions puissent emprunter la rue de Sébastopol puis pénétrer sur le site ou descendre la rue Sainte-Madeleine vers le Sud afin de pénétrer sur le site à hauteur du bâtiment administratif rue Le Ber.

Cette solution va non seulement augmenter le débit de camions de fort tonnage, mais aussi créer un point de retenue considérable juste à la sortie du tunnel sous les voies ferrées sur la rue Wellington,

tenue qui risque de se propager en retour dans les deux sens, aussi bien vers le centre ville en engorgeant encore plus les accès au pont Victoria, que vers Lasalle, bloquant la sortie du pont Champlain et créant une congestion sur le boulevard Lasalle et l'avenue Wellington à Verdun. Il est tout simplement ridicule d'envisager des demi-tours de poids lourds sur une route passante telle que la rue Wellington.

Sur le développement du quartier

Pointe-Saint-Charles, quartier laissé à l'abandon par la baisse des activités industrielles, renaît depuis une dizaine d'années et se redéveloppe. L'attrait de ce quartier réside dans sa grande proximité du centre ville, du centre des affaires et des loisirs et sa facilité d'accès par les voies routières. Parmi les critères essentiels, figurent aussi l'aspect résidentiel, la mixité sociale et un environnement de vie plus serein que le centre ville. De nombreux habitants fuient le cœur surpeuplé de Montréal et s'établissent dans les quartiers du Sud-Ouest, notamment à Pointe-Saint-Charles. Ce faisant, ils apportent une dynamique de rénovation des bâtiments, de consommation et d'enrichissement du quartier, dont les taxes augmentent par ailleurs. La poursuite de cette redynamisation du Sud-Ouest passe par sa revitalisation démographique et par la mise en œuvre de commerces locaux.

Il est évident que le projet actuel va à l'encontre de cette dynamique en implantant des industries lourdes au cœur de Montréal. L'occupation de grands espaces par des industries polluantes va décourager les habitants de s'installer dans leur environnement et contraindre les futurs habitants à chercher des solutions de repli plus loin soit sur la rive sud, soit dans les villes de Lasalle, Verdun et Lachine. Considérant les difficultés de circulation mentionnées précédemment en raison de la coupure potentielle de l'avenue Wellington, le déport de population plus loin du centre-ville va tout simplement accélérer l'émergence de ces difficultés et engorger un peu plus les autoroutes et les ponts d'accès à l'île de Montréal.

Encore une fois, considérant tous les efforts actuels développés par la ville de Montréal pour faciliter la circulation, pour diminuer les coûts liés à la pollution du trafic routier, limiter ledit trafic, faciliter l'implantation des habitants à proximité du centre-ville, il semble aberrant de permettre un projet qui s'inscrit à contre-courant de la démarche de développement, en occasionnant un surcroît de trafic et une occupation extensive des sols quasiment au cœur de la cité.

Sur le développement économique de Montréal

Montréal est en recherche d'espace pour ses habitants et ses services. L'augmentation de la population et des besoins d'habitations à proximité du centre des affaires et des pôles de loisirs inscrit Pointe-Saint-Charles parmi les sites privilégiés de développement immobilier. La dynamique naturelle d'une telle croissance est de repousser les industries lourdes aux confins de la cité afin de dédier les espaces de plus grande valeur au développement immobilier à plus forte valeur ajoutée et non aux friches industrielles.

Par ailleurs, la recherche d'un développement économique de Montréal est inscrite dans des secteurs économiques à forte valeur ajoutée, tel que les biens de haute technologie liés au traitement de l'information, les pépinières d'entreprises de service et de recherche, l'industrie du jeu vidéo, les

biotechnologies... Consacrer autant d'espace à des industries à faible rendement au pied carré, que ce soit pour l'entreposage du papier, le stationnement de véhicules, la réparation ferroviaire, est un gâchis du potentiel de développement économique de Montréal tout autant qu'un projet inscrit dans le passé.

Le projet proposé, encore une fois, va à l'encontre des besoins de développement pris à l'échelle de Montréal. En créant une zone morte dédiée aux industries lourdes, ce projet fige la dynamique de développement aux abords immédiats de la vieille cité historique et du centre international des affaires.

Sur l'environnement social et humain

Un des points intéressants et socialement porteurs de Pointe-Saint-Charles est sa mixité sociale et culturelle, due à la présence de son passé industriel et à son accueil de nouvelles populations sur les dix dernières années. Cette mixité constitue un équilibre favorable et une ouverture sur le développement économique et social de toutes les catégories de population. À l'inverse, renforcer l'ancrage industriel ne peut que mener à l'effet inverse, à savoir :

- un renforcement de la population industrielle, avec une possibilité de « ghettoïsation », toujours nocive pour le développement et l'intégration sociale,
- une fragilisation des bases économiques du quartier Pointe-Saint-Charles, en asseyant le support économique des habitants sur un seul type d'industrie
- en cas de défaillance du secteur visé, un risque de durcissement des relations sociales et d'accroissement des besoins de prise en charge
- ...

Encore une fois, les orientations sous-tendues par le projet actuel ne sont pas inscrites dans un développement socioéconomique durable, mais constituent au contraire un cul-de-sac pour le développement économique et social de ce quartier de Montréal.

Du côté de la qualité de vie du quartier, la dégradation prévue est importante. Le promoteur prévoit la circulation, durant toutes les phases de construction, estimées pour une durée d'environ sept (7) ans, et après, de camions de 53 pieds sur la rue Sainte-Madeleine, afin de desservir le secteur commercial et industriel. Cette circulation se fera au détriment des riverains, occasionnant tremblements, nuisances sonores et pollution, mais aussi au détriment de tous les habitants du quartier qui profitent du parc longé par la rue Sainte-Madeleine. La vie sociale qui se développe autour du parc des Cheminots sera ainsi fortement perturbée, voire anéantie.

Par ailleurs, cette circulation d'engins de fort tonnage constitue un risque certain pour l'ensemble des enfants, jeunes et moins jeunes, qui fréquentent tous les jours le parc des Cheminots.

Sur l'environnement écologique

Les sols ont accueillis des activités ferroviaires et industrielles pendant une longue durée et sont reconnus contaminés. La proposition de décontamination, jugée partie intégrante du prix d'achat du terrain en complément du dollar symbolique payé par le promoteur, a été transformée en réhabilitation par analyse de risque afin de rester économiquement viable. Traduction : le promoteur mitige les

risques afin d'atteindre la limite minimale permettant de construire des bâtiments résidentiels, sans préjuger de la poursuite de la pollution par les sols déjà contaminés.

Par ailleurs, sur tous les espaces du site réservés à une future exploitation ferroviaire ou prévu accueillir des industries pour un zonage 4, il n'est pas besoin de mettre en œuvre une démarche de traitement des sols.

Il apparaît donc que le paiement du terrain se limite de plus en plus au dollar symbolique, hors les frais d'exploitation et d'entretien qui de toute façon incombent au propriétaire. A-t-on jamais vu un acheteur demander de réduire le prix de son immeuble sous prétexte qu'il va devoir payer des taxes, des frais d'entretien et de réparation des immeubles ?

Le projet ne comporte donc pour l'instant pas de vraie préoccupation écologique apparente, ce qui n'est pas dans l'inscription de la communication de la ville de Montréal, ni d'ailleurs dans la tendance mondiale dont se réclame tous les pays. Montréal a ici une occasion de montrer qu'elle s'inscrit dans l'esprit du protocole de Kyoto et n'est pas sourde aux besoins et aux demandes de ses administrés et électeurs.

Sur l'image de Montréal

L'image de Montréal est celle d'une cité de haute technologie, verte de par sa configuration insulaire et de par ses nombreux parcs, mais aussi de par la mentalité des habitants et de par l'orientation de la ville de Montréal. Traduite notamment par les thèmes mentionnés sur le portail web de la ville de Montréal (http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=5798,38539559&_dad=portal&_schema=PORTAL), cette orientation fait clairement apparaître le souci du développement durable : promotion du transport à bicyclette (projet Bixi), collecte sélective, traitement des compost, plan directeur de traitement des matières résiduelles... on relève entre autres les mentions suivantes :

- « Des conseils pour mieux respecter votre environnement, ainsi que des informations sur les collectes et la récupération... »
- « La Ville s'implique en environnement et développement durable; découvrez ses orientations et politiques, et consultez ses bilans »

Par ailleurs, la dimension internationale de Montréal, son inscription dans des événements récurrents et mondialement connus, la notoriété de son industrie du jeu vidéo et sa reconnaissance comme place forte du développement logiciel, son inscription dans le développement des biotechnologies, tous ces éléments confèrent à Montréal une stature et une image qui s'accommodent très mal avec l'insertion d'industries lourdes, quelles qu'elles soient, au cœur de la ville.

Un projet dont personne ne veut

Ni les habitants, en raison des nuisances importantes et du manque de vision

Les habitants du quartier ne veulent évidemment pas de ce projet, en raison des fortes nuisances qu'il entraîne sur une période de temps a priori longue et non maîtrisée durant la phase de construction et,

plus encore, en raison de la pollution et de la dégradation de l'environnement qui en résulte sans bénéfices durables pour la ville de Montréal et spécialement le quartier Pointe-Saint-Charles.

Par contre, personne ne semble opposé à l'évolution et au développement de Pointe-Saint-Charles, dans un cadre urbain porteur socialement, économiquement et écologiquement. En bref, les habitants de Pointe-Saint-Charles attendent mieux qu'un retour vers des avenues déjà explorées et qui se sont révélées être un cul-de-sac pour tout le monde et pour l'environnement.

Ni les promoteurs

Au final, le projet présenté pourrait même ne pas être la meilleure solution pour Groupe Mach, Sanexem et Samcon. Il va en effet à l'encontre des valeurs prônées par ces compagnies.

Pour Sanexem, il est évident que l'absence de décontamination des sols n'est pas la meilleure solution. Une analyse de risque est, comme son nom l'indique, un équilibrage entre les risques à venir et les coûts pour réduire ces risques.

Samcon propose des résidences orientées vers une forte qualité de vie, ce qui ne correspond pas à l'implantation d'habitations à proximité d'industries lourdes.

Groupe Mach annonce que ce qui caractérise ses réalisations, c'est « Une conception faite par des professionnels, des matériaux nobles, une construction de qualité, une gestion impeccable et un apport significatif au milieu. Une formule gagnante. » (ref. page du site web du Groupe Mach : http://www.groupmach.com/nos_proprietes-.html). L'apport significatif au milieu est plus que discutable, au vu des réactions des habitants ; quant à la construction de qualité, prend-elle en compte le type de sols sur lesquels elle s'érige ?

Il semble au final que la version actuelle du projet présenté soit plus une mauvaise solution vue comme la dernière chance pour préserver des investissements hâtifs qu'une réelle vision correspondant aux valeurs publiées.

Ni la ville de Montréal

La vente du terrain fut rapide, sans réelle concertation ou accord des citoyens et pourrait entraîner des questions ultérieures quant à la gestion du bien public.

Il est vrai que le coût de développement est trop élevé pour la municipalité de Pointe-Saint-Charles toute seule, mais le projet de développement doit être considéré dans un ensemble.

Un premier projet plus séduisant fut rejeté par manque d'accompagnement et de communication, il serait dommage que la ville se replie sur un projet au rabais pour ces raisons.

Pointe-Saint-Charles, passeport pour l'avenir de Montréal

Pointe-Saint-Charles n'est pas un quartier isolé, c'est le premier échelon de l'ouverture de Montréal vers le Sud-Ouest, un vecteur de circulation et de dynamisme qu'il serait dommage de laisser pourrir dans une friche industrielle.

Désengorger le centre ville

Symbolique, la barrière de l'autoroute Bonnaventure enclave aussi Montréal au Sud-ouest. Ouvrir cette barrière en établissant une connexion par un tram, permettrait de créer un appel d'air dans la cité et de redynamiser les rives en donnant accès aux bassins Peel, puis plus loin en désengorgeant l'Île-des-Sœurs et éventuellement faire le lien avec une interconnexion souhaitée avec la rive sud via le pont Champlain.

Un poumon pour le centre-ville

Cet espace de 33 hectares, un des plus grands de Montréal, pourrait devenir un poumon pour Montréal, déjà reconnue comme une ville polluée. Situé en bordure du vieux port et du centre des affaires, l'aménagement mixte en parcs, centre d'affaire, centre universitaire et résidentiel, compléterait utilement la dynamique et la réputation d'affaires et d'éducation qui sont associées à Montréal.

Un lien avec le sud ouest

Situé juste derrière le futur Griffintown, l'interconnexion de Pointe-Saint-Charles avec le Centre-ville permettrait de briser la barrière de l'autoroute Bonnaventure et d'établir une continuité depuis le vieux Montréal jusqu'à l'Île-des-Sœurs, Lachine et Lasalle.

Poursuivre la dynamique Atwater

Enfin, la dynamique de rénovation et de revitalisation entamée avec la restauration des bords du Canal Lachine a montré les effets positifs sur la population, l'affluence et les commerces d'un quartier. Le marché Atwater, un des deux plus grands marchés de Montréal, draine une population toujours croissante, autant sur les bords du canal qu'aux alentours. Cette dynamique de construction trouverait un relai efficace dans une intégration économiquement, sociale et écologiquement concertées.

Conclusion

Au vu de tous les éléments énoncés ci-dessus et sachant que le délai de réaction proposé est très court, sachant que par ailleurs toute l'information nécessaire n'a pas été transmise aux citoyens, il est instamment demandé que :

1. le projet soit suspendu sur une période suffisamment longue pour permettre de produire une vision alternative et économiquement viable ; dans cette optique, une période de un an semble raisonnable
2. que le projet soit considéré dans un ensemble, dans une vision du développement de Montréal, intégré dans un projet plus vaste de dynamique et de circulation des villes du bord du fleuve
3. que les autorités fédérales, concernées par le financement des aménagements des bords du fleuve soit associées dans le projet global
4. que plus d'informations soient fournies aux citoyens
5. ... qu'un VRAI PROJET soit enfin créé