

30 septembre 2009

Mémoire : projet de redéveloppement<sup>(1)</sup> du site des Anciens Ateliers du CN.

Je suis un Montréalais qui habite depuis peu à Longueuil près du métro. En juin 2009, j'ai déposé un mémoire au BAPE commentant le projet de reconstruction du complexe Turcot à Montréal, Montréal-Ouest et Westmount. Mes préoccupations n'ont pas changé. Il n'est donc pas étonnant que certains extraits soient ici reproduits.

J'ai assisté à la séance d'information de l'OCPM au 2115 Charlevoix le 15 septembre 2009. J'ai parcouru le site et le quartier pour y prendre des photos. Je présente un bref état des lieux, commente divers aspects du projet et énonce des recommandations.

Toutes les photos dans ce document sont des spontanés.

1— Pour un beau quartier à l'échelle humaine.

On rêve de demeurer dans un cadre de vie agréable d'où il est facile de sortir. On craint les lieux malsains et pollués d'où on peut difficilement sortir. Choix et opportunités déterminent la tendance. Les habitants de l'enclave au sud de la rue Wellington doivent être consultés et bien informés.

Pour créer un quartier à l'échelle humaine, il faut s'assurer que les déplacements à pied y soient faciles.

1.1— Le paradigme du piéton.

a) On doit marcher pour se rendre au vélo, à l'arrêt d'autobus, à la gare ou à l'auto. LA MARCHÉ À PIED EST LE MOYEN DE LOCOMOTION INNÉ DE L'ÊTRE HUMAIN.

b) TOUT LIEU QUI INTERDIT D'ALLER À PIED EST UN HANDICAP COLLECTIF. Il est aberrant et totalement inadmissible que l'on construise des corridors qui n'accommodent que les humains motorisés. Toute voie doit permettre avec facilité le passage à pied et avec des moyens alternatifs de transport comme le vélo, le patin à roues alignées et le fauteuil roulant.

c) Même à basse vitesse, l'automobile est mal adaptée aux arrêts, aux virages et aux dénivelés. Feux de circulation, courbes et rampes sont là pour pallier ces déficiences. Le vélo et le fauteuil roulant sont significativement moins exigeants que la voiture. Le piéton a peu de contraintes. Il peut tourner à quatre-vingt-dix degrés et prendre un escalier. Malheureusement, on considère d'abord les besoins de l'automobile. Ensuite, pour les autres, on aménage les bas-côtés. LE PIÉTON NE FAIT PAS NATURELLEMENT LE CHOIX DE FAIRE DES DÉTOURS INUTILES. Pour être bien servi, il doit avoir un droit de passage prioritaire, sécurisé et optimal. Dès le départ, les concepteurs doivent tenir compte des besoins du piéton.

d) Le piéton n'a pas à justifier son existence. ON NE JUSTIFIE PAS UN TROTTOIR PAR UN SEUIL DE FRÉQUENTATION. ON LE FAIT PARCE QUE C'EST NATUREL ET ÉVIDENT.

e) UN PASSAGE PIÉTONNIER OPTIMAL OBSTRUÉ EST CONSTAMMENT RECRÉÉ. Il suffit de penser à ces clôtures bordant les voies ferrées. Sitôt bouché, sitôt troué. Tout le monde y passe; pas seulement les enfants. Là où ça traverse, il est préférable de créer un passage sécuritaire.

Je suis un marcheur curieux et impénitent. Constater qu'une destination toute proche est projetée au loin par un interdit de passage est choquant. Constater qu'il existe un passage réservé aux autres moyens de locomotions est révoltant.

Ségrégation : séparation stricte réglementée des personnes appartenant à un groupe social (défini par la classe, la race, etc.) dans la vie publique (source : Antidote RX, v4).

La sécurité sert souvent de prétexte pour justifier un refus de passage aux piétons. Le véritable obstacle c'est le coût d'une installation sécuritaire.

(1) Redéveloppement est un anglicisme.

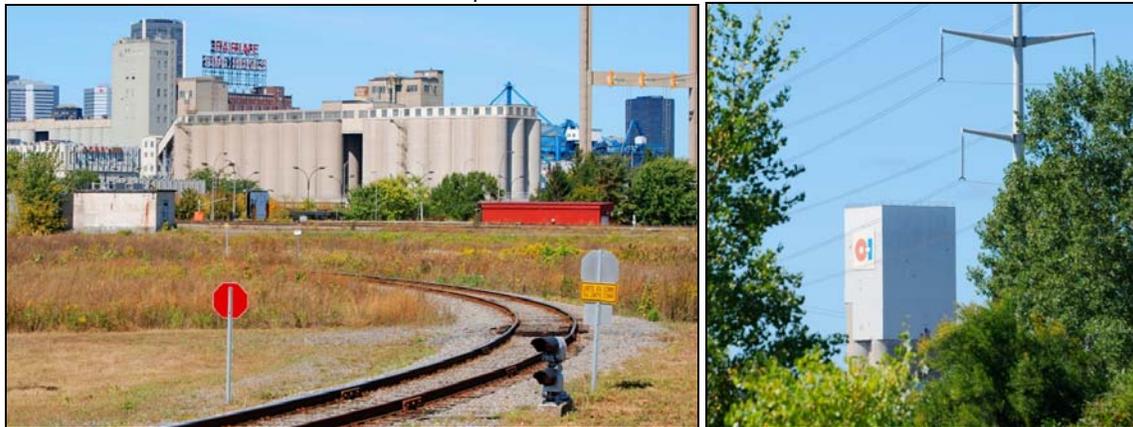
1.2— Autour du site.

Pointe Saint Charles est située près du centre-ville. Sa mise en valeur est inévitable.



Centre-ville de Montréal, 2009-septembre-19 : proche.

Nier la vocation industrielle du secteur est impossible.



Céréales, réseau ferroviaire, vitre et transport d'électricité, 2009-septembre-19 : Des emplois.

Il est également impossible de nier que les sols soient pollués.



Exemples de sols, 2009-septembre-19 : Il ne me viendrait pas spontanément à l'idée d'y planter des tomates.

À l'est et au sud, le réaménagement de l'autoroute Bonaventure va modifier significativement la donne.



Voies rapides surélevées, 2009-septembre-16 : Une disparition qui va libérer de l'espace pour du tissu urbain vivant.



Voies rapides, 2009-septembre-16 : Une disparition qui va créer un accès au fleuve.



Rive du fleuve Saint-Laurent, 2009-septembre-19 : Un pont qu'il faudra rendre accessible aux piétons pour relier la Pointe Sainte Charles à la très voisine Île des Sœurs.

La rue Charlevoix et la rue Wellington sont les artères à vocation commerciale du secteur.



Rue Wellington, 2009-septembre-19 : Peu de commerce, peu de piétons, des terrains vacants, une piste cyclable non protégée. Beaucoup de place pour amélioration. Une opportunité.



Wellington et de la Congrégation, 2009-septembre-12 : La porte à l'est de l'enclave.



Wellington et Butler, 2009-septembre-12 : La porte à l'ouest de l'enclave.

### 1.3— État des lieux.

J'ai pu accéder aux terrains des ateliers deux fois sans rencontrer un seul panneau d'interdiction, sans sauter de clôture, ni passer par une ouverture artisanale. La deuxième fois, j'y ai passé plus d'une heure sans que personne me remarque. J'ai dû m'asseoir en plein milieu des voies et attendre environ dix minutes pour attirer l'attention. Un employé s'est approché de moi. Il m'a informé que j'étais dans un lieu privé et dangereux et que je risquais une amende. Je lui ai fait remarquer qu'au nord du terrain, il existait des ouvertures dans la clôture et de nombreuses pistes façonnées par passage répété.



*Accès au site, 2009-septembre-19 : Sortie des camions avec camion.*



*Accès au site, 2009-septembre-16 : Sortie des camions sans camion.*

La partie utilisée des installations est bien maintenue. Il y a quelques amas de matériaux divers, mais le tout est sécuritaire puisque la vue est dégagée autour des rails.



*Sur les lieux de travail, 2009-septembre-19 : Autour des voies utilisées, tout est dégagé.*

Dans la partie des projets de développement domiciliaire, c'est différent.



*Sur le site pour développement, 2009-septembre-19 : Tas et cabane.*



*Sur le site pour développement, 2009-septembre-19 : rails et rails.*

Il y a présentement des travaux en cours.



*Travaux, 2009-septembre-19 : le tas, prise 1, prise 2.*



*Travaux, 2009-septembre-19 : le tas, prise 3, prise 4.*



*Travaux, 2009-septembre-19 : Le but semble être d'enterrer un sol négligé sous une terre grise.*

Il serait dommage de ne pas profiter de cette occasion pour enlever les sols impropres. C'est une bombe à retardement, que nous laissons en héritage aux générations futures.

## 2- Commentaires et recommandations.

### 2.1— Un carrefour dans une enclave.

Pour préserver la sérénité du secteur, il faut éviter de transformer l'enclave en corridor pour la circulation automobile. Mais rien n'empêche de relier le quartier aux environs par des pistes multimodales pour non motorisés. La zone des ateliers est un obstacle majeur présentant de nombreux dangers. La passerelle surplombant l'entrée sur Dick-Irvin témoigne de cette dangerosité. Il est nécessaire de construire un pont piétonnier pour accéder aux rives du fleuve. Les gens seront moins tentés de faire des trous dans la clôture s'ils peuvent traverser en toute sécurité.



*Passerelle d'accès aux installations, 2009-septembre-19 : un passage protégé nécessaire.*

En ajoutant la piste projetée au nord des ateliers, une connexion avec les rues Bridge et Des Moulins et un accès à un éventuel corridor vert qui longerait l'autoroute 15-20, le quartier deviendrait un carrefour récréatif et utilitaire pour cyclistes et piétons.



*Corridor vert, 2009-septembre-12 : Un nouvel usage pour un espace coincé entre une autoroute et une voie ferrée. Pourquoi pas?*



*Rue Sébastopol, 2009-septembre-12 : Une bonne candidate pour une piste cyclable.*

## 2.2— Dépotoir clandestin.

Outre les vestiges ferroviaires et les immondices accumulées le long des clôtures, je n'ai repéré qu'un seul tas d'ordures suspect. Le quartier a plus que sa part de déchet industriel. Il n'est pas nécessaire d'en rajouter. Il faut veiller à ce que ça ne se produise pas.



*Derrière une clôture rue Sébastopol, 2009-septembre-12 : dépôt sauvage?*

## 2.3— Une allée de prestige

Cette allée est un bijou. Doit-on y favoriser l'implantation de commerce de proximité au détriment de Wellington? Mixité d'habitat? La réponse est vaste. Supermarché, promenade, piste cyclable, terrasses et restaurant? Quel que soit le modèle retenu, il faut la mettre en valeur sans en faire un lieu privé.



*Bâtiments en rangée, 2009-septembre-19 : un trésor patrimonial à préserver pour tous.*

## 2.4— Parc de la Congrégation.

Ces projets domiciliaires auront un impact sur la rue Wellington. Pour éviter qu'ils soient négatifs et permanents, il faut conserver le parc de la Congrégation. C'est un havre de paix discret avec de beaux arbres.



*Parc de la Congrégation, 2009-septembre-12 : un parc discret.*



*Parc de la Congrégation, 2009-septembre-12 : de beaux arbres.*

### 3. Conclusion

Ces projets domiciliaires vont amener des modifications importantes. C'est un quartier qui offre des loyers à prix modiques. Il faut que ça le demeure. Mais là où la qualité de vie s'améliore, il est normal que des gens de l'extérieur viennent s'établir. Les citoyens et les promoteurs doivent en venir à un accord.

Je tiens à réitérer ma préoccupation principale : en faire un quartier à échelle humaine qui favorise la marche à pied et limite l'accès aux automobiles. Si des rues sont tracées pour rejoindre la rue Bridge ou le boulevard urbain qui remplacera l'autoroute Bonaventure, il faudra interdire les poids lourds et implanter des mesures d'atténuation pour limiter la circulation automobile dans le quartier.

Il semble qu'on veuille enterrer les sols contaminés. Ce n'est pas une solution. La volonté politique et la pression publique sont les outils dont nous disposons pour nous obliger à décontaminer. En supposant qu'il faille se contenter de demi-mesures, il faut documenter et déplacer les polluants à un endroit où il sera possible de les traiter éventuellement.

Pour toute nouvelle construction et rénovation à la structure d'un immeuble, il devrait être obligatoire d'aménager un toit vert. Matériaux recyclés, récupération des eaux de pluie et capteurs solaires sont d'autres mesures à considérer. Un promoteur désireux de proposer un produit de qualité devrait profiter de cette occasion pour développer cette expertise. Il pourrait alors ajouter de nouveaux arguments de vente à son répertoire.

Paul Legault  
Un citoyen concerné.