



*Mémoire de Concertation Ville-Émard / Côte St-Paul
Présenté au Bureau d'audiences publiques
sur l'environnement*

*Pour le projet de reconstruction du complexe Turcot
à Montréal, Montréal-Ouest et Westmount*

Déposé le 11 juin 2009

Introduction

Concertation Ville-Émard / Côte St-Paul est une table de concertation intersectorielle et multiréseaux qui regroupe des acteurs du milieu préoccupés par le développement des communautés locales de Ville-Émard et de Côte-Saint-Paul.

Nous croyons que le projet de réfection de l'échangeur tel que proposé par le Ministère des transports du Québec nuira au développement social et économique de la communauté. En ce sens nous croyons à propos d'inclure dans ce mémoire un portrait sommaire des dynamiques du milieu et des démarches y ayant cours. Par ailleurs, nous vous ferons part de nos questionnements et plus particulièrement ceux ayant trait à l'augmentation de la capacité routière sur l'échangeur et au choix de construction sur remblais.

Contexte du milieu

Le territoire de Ville-Émard / Côte-Saint-Paul comporte un peu plus de 30 000 habitants. Il est situé dans l'arrondissement du sud-ouest et est délimité au Nord par le Canal de Lachine, à l'Ouest par le parc Angrignon, au Sud par le Canal de l'Aqueduc et à l'est par le pont de la voie ferrée du CN (voir carte en annexe). L'autoroute 15 traverse en son centre le quartier de Côte-St-Paul. L'autoroute sépare actuellement un secteur résidentiel d'un secteur d'emplois à vocation industrielle que l'on nomme le secteur Cabot.

Parmi les enjeux sociaux caractérisant certains secteurs du territoire, notons les difficultés familiales et scolaires pouvant se traduire par le décrochage scolaire, l'isolement des aînés et des personnes vulnérables, les problématiques d'insécurité alimentaire, les problèmes de santé mentale, l'insécurité dû au crime organisé, aux vols et au vandalisme, de toxicomanie et d'alcoolisme, les problèmes de prostitution et d'endettement.

Les membres et partenaires de la table de quartier Concertation Ville-Émard/Côte St-Paul travaillent de pair depuis plus de 15 ans afin d'améliorer les conditions de vie des résidents. À ce titre, nous sommes membres de Mobilisation Turcot. Par ailleurs, en plus des activités et services des organismes locaux, entre autres dossiers, soulignons notre participation récente à un grand plan d'action territorial visant les familles les plus démunies, notre implication dans une démarche de persévérance scolaire au niveau du sud-ouest et à notre participation dans la mise en œuvre d'une démarche de revitalisation urbaine et intégrée en plein cœur du territoire visée par la réfection de l'autoroute 15.

La revitalisation urbaine et intégrée – Opération Galt

À Montréal, huit projets de revitalisation urbaine et intégrée sont en place, dont celui du secteur Galt. La revitalisation urbaine et intégrée (RUI) se veut une manière efficace de lutter contre la pauvreté sur un territoire donné. L'objectif général est d'améliorer les conditions de vie des citoyens, en agissant à la fois sur leur environnement urbain et sur les services qui leur sont rendus. Pour y parvenir, les acteurs du milieu sont appelés à se mobiliser afin d'agir ensemble de manière concertée et intégrée dans le choix et la mise en œuvre de projets visant la revitalisation du quartier. L'ensemble du milieu y participe : l'arrondissement, les groupes communautaires, les partenaires gouvernementaux, les institutions, les entreprises, mais aussi, et surtout, les résidents. Ce processus de revitalisation s'étale sur 10 ans.

Le secteur de la RUI, que l'on nomme « Opération Galt », est situé dans Côte-Saint-Paul. Il est concentré autour de la rue Galt, et s'étend de part et d'autre de l'autoroute 15. Près de 1500 ménages y habitent. Cette zone d'intervention a été priorisée étant donné la concentration des problématiques sociales qu'on y retrouve :

- 43% des familles sont à faible revenu
- 43% des jeunes ne fréquentent pas l'école
- 40% des adultes ne sont pas diplômés
- 51% des jeunes de 15 à 24 ans sont inactifs (sans emplois et hors de l'école)¹

Depuis 2003, dans ce secteur d'intervention privilégié, les acteurs du milieu en collaboration avec l'Arrondissement du Sud-Ouest et la Ville de Montréal, se sont donnés comme plan d'action d'agir de manière concertée sur les enjeux suivants:

- La valorisation de la scolarisation
- L'employabilité et l'insertion professionnelle
- Favoriser la construction de logements sociaux et l'amélioration du cadre bâti
- L'amélioration des conditions environnementales
- L'amélioration des conditions de vie des citoyens

En ce qui a trait au projet de Transports Québec, les acteurs de la RUI souhaitent depuis les tous débuts pouvoir collaborer aux activités entourant la réfection de l'échangeur de manière à s'assurer de la mise en place de mesures adéquates d'atténuation des nuisances. Par ailleurs, les acteurs souhaitent améliorer les liens qui existent entre le secteur résidentiel et le secteur d'emploi Cabot.

L'autoroute actuelle, une nuisance ...

Selon la Direction de la santé publique de Montréal, des études démontrent que les projets autoroutiers en milieu urbain génèrent en partie la dépopulation et l'appauvrissement subséquent des milieux avoisinants². Le territoire de Ville-Émard /Côte-Saint-Paul n'y échappe pas. Déjà, en 1964, l'arrivée de l'autoroute 15 dans Côte-St-Paul est venue grandement affecter la vie des résidents du quartier en le fracturant en deux parties distinctes³. À cela est venu s'ajouter la diminution des activités industrielles des années 1970 entraînant le départ de plusieurs familles. Bref, le déclin du quartier a été inévitable et s'est même accentué vers la fin du siècle.

Outre le bruit et l'aspect visuel peu attrayant des abords d'une autoroute, nous sommes maintenant conscients que la vie en proximité de ses infrastructures de transport implique une exposition constante à la pollution routière. Cette exposition présente un risque important pour la santé des populations. En effet, des études démontrent que dans un rayon de 200m d'une autoroute les citoyens sont exposés à des concentrations de gaz nocifs beaucoup plus élevées qu'ailleurs dans la ville. Les enfants et les aînés sont les plus vulnérables à ces polluants qui

¹ Convercité. 2004. « Complexe Tucot – de la Vérendrye – Angrignon : Analyse sur la perception du territoire. » . Rapport d'analyse – étude commandée par Transports Québec, direction de l'Île-de-Montréal. 23 pages.

² Thérien, F. 2009. « Les autoroutes urbaines : à qui ça sert? ». représentant de la Direction de la santé publique de Montréal. Table ronde au 5^e sommet citoyen de Montréal, juin 2009.

³ Maison de la culture Marie-Uguay. 2006. « Ville-Émard Côte-Saint-Paul : du Candal de Lachine au Ville Émard Blues Band ». Livret de l'exposition, 44 pages.

affectent surtout le système cardio-respiratoire⁴. De manière générale, sur notre territoire, l'ensemble des ménages qui habitent à l'est de la rue Galt se trouve dans le rayon de 200 mètres (voir en annexe).

Finalement, en plus de ces effets sur la santé rappelons que la circulation automobile est l'une des principales sources des émissions de gaz à effets de serre qui contribuent au réchauffement climatique. La situation actuelle est donc très alarmante. Mais qu'en est-il du nouveau projet soumis par le Transports Québec?

Le nouveau projet d'autoroute

Deux aspects du projet de réfection de l'autoroute nous préoccupent particulièrement soit l'augmentation de la capacité autoroutière et la construction sur remblais.

Augmentation de la capacité routière

Pour les raisons ci-haut mentionnées (problèmes de santé, GES) nous nous opposons au choix d'augmenter la capacité routière d'une autoroute en plein quartier résidentiel. La santé des résidants et de l'environnement sont mis en jeu, mais ne sont malheureusement pas comptabilisés dans la balance du coût du projet.

Depuis l'annonce du projet de réfection les groupes locaux et les résidants se sont informés des différents effets sur leur qualité de vie. Suite à certains constats sur les aspects de santé, un projet de Centre à la petite enfance (CPE) a été annulé dans Côte-St-Paul. La communauté aurait besoin de 600 nouvelles places d'halte-garderie ou en CPE. Or, le nouveau CPE devait être situé dans un édifice se trouvant dans un rayon de 200 mètres de l'autoroute. Les autorités ont finalement jugé inacceptable d'y localiser de jeunes enfants. La situation de l'école Marie-de-l'Incarnation est également inquiétante. Récemment, devant la menace de fermeture de cette école primaire, les acteurs du territoire avaient réussi à se mobiliser pour conserver la seule école du secteur Galt, le secteur le plus défavorisé du territoire. Or, nous apprenons le mois dernier que les informations entourant la réfection de l'échangeur semblent avoir inquiété plusieurs parents qui ont décidé de retirer leurs jeunes de ce secteur. Le sort de cette école indispensable demeure donc incertain.

Les conditions de vie des résidants aux abords de l'autoroute sont déjà inacceptables. Il importe de rénover cette infrastructure, cependant, il faut penser à réduire les effets néfastes sur la santé et la qualité de vie des citoyens. En ce sens le projet devrait résolument viser la réduction du trafic automobile au profit du transport en commun ou du transport actif.

Enclavement : un scénario pensé entièrement pour la voiture

Dès les premières consultations avec le Ministère des transports du Québec, nous nous sommes prononcés contre l'idée de construction sur remblais dans le secteur de Côte-St-Paul. Avec ces immenses talus, en plus de visuellement et physiquement intensifier la fracture urbaine du quartier, Transports Québec prévoit également éliminer à jamais les passages des rues Eadie et Hadley qui traversaient sous l'autoroute surélevée.

⁴Agence de la santé et des services sociaux de Montréal. 2006. « Le transport urbain, une question de santé ». Direction de santé publique. 132 pages.

La construction sur remblai demandera entre autres aux résidants qui se déplacent à pied ou à vélo et qui désirent atteindre le parc du Canal de Lachine ou le secteur d'emploi Cabot de traverser de longs tunnels sous l'autoroute 15. De notre avis, ces passages présenteront des risques importants d'être victimes d'actes criminels ou d'accidents routiers⁵. Par ailleurs, nous craignons que sur le plan psychologique, l'effet visuel d'une telle barrière, à laquelle s'ajoute un mur anti-bruit de 4 mètres de hauteur, pourrait augmenter le sentiment d'insécurité et d'isolement qui, rappelons-le sont des problématiques réelles sur notre territoire.

Pour sa propre vitalité, la Ville de Montréal doit offrir des milieux de vie sains, sécuritaires et dynamiques afin que les familles puissent demeurer au centre-ville. Nous croyons que le territoire de Ville-Émard / Côte-St-Paul, en bordure du parc du Canal de Lachine et à quelques pas du Centre Gadbois, deviendra un tel lieu si nous profitons de la réfection de l'échangeur pour miser sur l'amélioration de la desserte de transport en commun, l'ajout de pistes cyclables dans les secteurs résidentiels et si nous éliminons l'effet d'enclavement.

Potentiel de développement du secteur Cabot

Sur le plan économique, la construction de l'autoroute 15 sur talus viendra affecter le potentiel de développement du secteur Cabot. D'ailleurs, ce secteur d'emploi est source de réflexions et d'études au sein de la revitalisation urbaine et intégrée.

Le secteur Cabot représente une superficie de 5,4 millions de pieds carrés. Dans son plan d'urbanisme, la Ville de Montréal a identifié ce secteur d'emplois comme l'un des secteurs à requalifier. Toujours selon la Ville : « ce secteur nécessite des interventions importantes sur le domaine public et le cadre bâti » (...) « Les interfaces avec le canal et les quartiers résidentiels qui l'entourent doivent aussi être améliorées. » . À l'heure actuelle, l'arrondissement du Sud-Ouest « entend consolider sa vocation de secteur d'emplois dans le domaine du développement durable en y attirant de nouvelles entreprises et en y atténuant les nuisances créées par certaines entreprises en place. »⁶

Et si nous prenions le temps d'imaginer

Le promoteur stipule qu'il a pris en considération le plan d'urbanisme de la Ville de Montréal pour le secteur Cabot. En effet, le Plan d'urbanisme en vigueur indique que ce secteur demeurera un secteur d'emploi à vocation industriel. Rappelons toutefois que ce plan présente une vision d'aménagement et de développement de ce secteur pour les dix prochaines années. Or, l'évolution du contexte et des enjeux montréalais peuvent entraîner un certain nombre de changement à ce plan et plusieurs mesures concrètes pourraient y être insérées.

⁵ Pour plus d'informations sur la question de la sécurité, nous vous référons au mémoire de Prévention Sud-Ouest.

⁶ Ville de Montréal, Arrondissement du Sud-Ouest. «Potentiel de développement : le secteur Cabot ». Site officiel consulté le 8 juin 2009. En ligne à : http://montrealmetropoleculturelle.org/portal/page?_pageid=81,22863579&_dad=portal&_schema=PORTAL

À titre d'exemple, dans sa volonté de requalifier le secteur Cabot, l'arrondissement a commandé une étude indépendante sur la requalification et le potentiel du secteur Cabot. Dans le rapport final⁷, on y fait effet que :

- « En général, le règlement de zonage [actuel] a un effet restrictif sur un éventuel redéveloppement du secteur industriel. (...) Le règlement apparaît à première vue comme un handicap à un projet de mise en valeur à caractère urbain. (...) L'assouplissement du règlement devra également être favorable à l'implantation localisée de diverses fonctions bénéfiques à l'animation de l'environnement urbain (commerce, bureau, institution) dans des secteurs identifiés comme stratégiques »⁸. En ce qui concerne la fonction commerciale « on pense à un café, un dépanneur, à des boutiques spécialisées en matière de recyclage, à des commerces de services spécialisés en révoation (...) qui amèneraient une clientèle dans le quartier, ce qui aura des retombées économiques directes sur le milieu. »⁹
- « Les rues Hadley, Eadie [et] Angers tissent des liens dans l'axe nord-sud qui combattent ainsi l'enclavement du Secteur Cabot. Combinées aux rues Pitt et Gilmore, ce regroupement de rues offre des corridors physiques et visuels qui rattachent le quartier de Côte-St-Paul à l'environnement du canal et offrent des vues sur le Parc du Mont-Royal. »¹⁰
- Le tunnel St-Rémi représente un obstacle, un gouffre non sécuritaire pour les piétons et cyclistes et peu attrayant pour les automobilistes.
- Le surhaussement de l'autoroute rend possible la relation entre le secteur Ouest de Cabot, la rue St-Patrick, le parc du canal de Lachine et le quartier résidentiel de Côte St-Paul. En contrepartie, dans la partie est du secteur industriel, « l'autoroute, au niveau du sol à cet endroit, crée un environnement plutôt agressant. »¹¹.

Parmi les recommandations de ce rapport, soulignons notamment les éléments suivants :

- Les liens entre les secteurs résidentiels et industriels doivent être consolidés. L'importance de rétablir la grille de rues afin de l'adapter aux nouveaux besoins et de maximiser les liens entre le parc du canal et le quartier résidentiel de Côte Saint-Paul¹². Il faut entre autres rétablir la rue Hadley sous l'autoroute 15 afin de retisser les liens avec le quartier voisin et prolonger la rue Brock vers la rue Laurendeau qui passe sous l'autoroute.
- Il faut profiter de la requalification de l'autoroute pour y inclure une architecture et un design de marque afin de signaler l'entrée dans cet important pôle d'emploi

De son côté, M. Pierre Gauthier, urbaniste à l'Université Concordia, et ses étudiants se sont également intéressés au potentiel de ce secteur. En se prêtant au jeu, les étudiants ont développé plusieurs scénarios de développement alternatifs pour le secteur Cabot. Certains décident d'enfouir l'autoroute, d'autres de la laisser surélevée. Des étudiants ont changé la vocation du

⁷ Groupe Rousseau Lefebvre. 2005. « Requalification du secteur Cabot – Rapport final ». 97p.

⁸ Ibid, p.20-21

⁹ Ibid, p.71

¹⁰ Ibid, p.37

¹¹ Ibid, p.32

¹² Ibid, p.56-57

territoire pour une vocation mixte avec des commerces de proximité et des secteurs résidentiels, voulant reconnecter le quartier de Côte-St-Paul¹³. Bref, de quoi s'imaginer le futur autrement!

Voici donc quelques-unes des suggestions de développement à étudier ou mettre en place afin d'améliorer ce secteur. Or, pour l'instant, si le Ministère des transports va de l'avant avec la construction d'une autoroute en remblais, il deviendra impossible pour les générations présentes et futures de pouvoir choisir d'autres options. Un tel aménagement vient hypothéquer le potentiel de la communauté et ce, pour plusieurs décennies à venir.

En conclusion

Nous croyons qu'il est possible d'offrir un meilleur milieu de vie sur le territoire de Ville-Émard / Côte St-Paul. Afin d'éviter de répéter les erreurs du passé, il importe :

- Que le projet de réfection de l'échangeur Turcot comporte des mesures concrètes qui diminueront la pollution et les GES causés par le transport automobile et réduiront ses effets négatifs sur la santé des populations locales et des citoyens de la grande région métropolitaine de Montréal;
- Que le projet prenne en considération les dynamiques locales des quartiers et qu'il soit élaboré en réelle concertation avec l'ensemble des acteurs concernés;
- Que le scénario de construction en remblais soit rejeté puisqu'il est inacceptable pour le développement social et économique du territoire de Ville-Émard /Côte-St-Paul et du territoire montréalais.

¹³ Gauthier, P. 2009. « Un échangeur dans ma cours : la reconstruction de l'échangeur Turcot et la question de l'intégration urbaine », in Gauthier, P. , Jochen Jaeger, J. et Prince, J. (éds) 2009. "Montréal at the crossroads : super highways, Turcot and the environment". Montréal : Black Rose Books, pages 91-106.

Annexe

Carte de Ville-Émard / Côte-St-Paul



