

**Mémoire de la table de concertation Action-Gardien de Pointe-Saint-Charles,
déposé au Bureau d'audience publique sur l'environnement (BAPE)**

Audiences sur le Projet de réseau électrique métropolitain de transport collectif



Montréal, 22 septembre 2016

À l'attention de Madame Caroline Cloutier,
Coordonnatrice du secrétariat de la commission
Bureau d'audiences publiques sur l'environnement
575, rue Jacques-Parizeau, bureau 2.10
Québec (Québec) G1R 6A6
Téléphone : 418 643-7447 / (sans frais) : 1 800 463-4732
Télécopieur : 418 643-9474
Courriel: reseau-electrique-metropolitain@bape.gouv.qc.ca

Mémoire déposé au Bureau d'audience publique sur l'environnement (BAPE) dans le cadre des audiences sur le Projet de réseau électrique métropolitain de transport collectif, tel que proposé par la Caisse de Dépôt et de Placement-Infra.

Madame, Mesdames et Monsieur les commissaires,

Veillez trouver ici les préoccupations et positions de la Table de concertation Action-Gardien, concernant le projet de réseau électrique métropolitain de transport collectif proposé par la CPPQ Infra.

Présentation d'Action-Gardien

La Table de concertation communautaire Action-Gardien est le regroupement des organismes communautaires du quartier Pointe-Saint-Charles, et œuvre dans une perspective de lutte à la pauvreté, de changement et de justice sociale.

Créée en 1981, la Table Action-Gardien est un outil que se sont donné les groupes pour répondre à leur besoin de s'informer, de partager leur expérience, d'agir conjointement et solidairement sur les dossiers cruciaux qui influencent les conditions et la qualité de vie de la population. Par le partage d'informations et les consultations, Action-Gardien vise la réflexion, la mobilisation et une meilleure concertation de l'action dans le quartier. Les organismes communautaires du quartier regroupés par la Table sont des lieux où les citoyen.ne.s peuvent collectivement exercer un pouvoir et une action sur des enjeux déterminants pour eux : santé, logement, justice et défense des droits, alimentation, patrimoine historique, conditions de vie (jeunes, familles, femmes, aînés, immigrants et nouveaux arrivants, etc.).

Action-Gardien regroupe aujourd'hui 24 membres, et travaille en partenariat avec l'ensemble des acteurs du quartier. Voici les organismes membres :

Membres actifs :

Action-Santé
Carrefour d'éducation populaire
Centre africain de développement et d'entraide
Centre des aînés de Pointe-Saint-Charles
Clinique communautaire de Pointe Saint-Charles

Club populaire des consommateurs
Conseil des aîné-e-s
CPE Les enfants de l'avenir
Comité des sans emploi
Familles en action
Madame prend congé
Maison des jeunes Ado-Zone
Partageons l'espoir
Prévention Sud-Ouest
Regroupement information logement
Saint Columba House
Services juridiques communautaires
Société d'histoire de Pointe-Saint-Charles
TRAC, Travail de rue-Action communautaire
Welfare Rights Committee
YMCA Pointe-Saint Charles /Éco-quartier

Membres observateurs

Ancre des jeunes (membre observateur)
Centre social autogéré (membre observateur)
Regroupement économique et social du Sud-Ouest (RÉSO) (membre observateur)

Perspectives d'intervention.

Action-Gardien milite pour un développement qui répond aux besoins et aux aspirations des résidentes et des résidents, qui respecte et valorise une identité distincte du centre-ville avec son patrimoine, sa culture et ses valeurs. Plutôt que d'exclure la population la plus fragilisée, la revitalisation doit non seulement permettre aux résidents de rester dans leur quartier, mais également d'améliorer leurs conditions et leur qualité de vie par la création d'un milieu de vie complet et accessible. Convaincus que les citoyennes et les citoyens doivent être au cœur des décisions qui les concernent et ont un impact sur leur vie, les membres d'Action-Gardien affirment la nécessité et la légitimité que les citoyens interviennent sur les enjeux d'aménagement urbain.

La Table de concertation communautaire de Pointe-Saint-Charles – Action-Gardien, a pris connaissance du projet à travers les travaux de deux de ses comités, le Comité Opération populaire d'aménagement et le Comité aménagement.

Le comité Opération populaire d'aménagement (OPA) est composé de citoyen.ne.s du quartier et est soutenu par la Table de concertation communautaire Action-Gardien et la Clinique communautaire de Pointe-Saint-Charles. L'OPA anime un processus de priorisation et de concrétisation de propositions citoyennes concernant l'aménagement et les services de proximité dans le quartier Pointe-Saint-Charles. Le comité aménagement regroupe pour sa part des organismes communautaires préoccupés par les questions d'aménagement urbain.

1. EN PRÉAMBULE : ÊTRE CONSULTÉ PAR LE PETIT BOUT DE LA LORGNETTE...

En 2012 nous devions nous prononcer sur le projet de navette ferroviaire de l'Aéroport de Montréal (ADM) entre l'aéroport Montréal-Trudeau et le centre-ville. En 2014, L'AMT nous consultait en lien avec la construction du nouveau Pont Champlain, pour savoir si nous préférions pour le SLR l'option en sous-terrain dans l'axe de la rue Wellington ou l'option en structure aérienne le long de l'autoroute Bonaventure. Aujourd'hui, nous sommes consultés sur un projet très précis : un REM dont le tracé est quasiment défini.

Jamais ces dernières années nous n'avons été consultés en amont sur le choix du ou des nouveaux modes de transport. Nous aurions souhaité avoir une présentation pour une compréhension d'ensemble des enjeux de mobilité et des priorités en desserte de transport en commun de l'île de Montréal. Ainsi nous aurions pu nous prononcer sur la pertinence du projet, le type de transport à privilégier et les investissements publics associés. Nous n'avons jamais eu accès à l'ensemble des scénarios permettant de relier le centre-ville à la Rive-Sud ou encore à l'aéroport. Pourquoi ne pas avoir consulté la population sur diverses options (un SLR via le pont Victoria, ou encore via Champlain mais qui rejoindrait le métro Lionel-Groulx, ou même la poursuite de la ligne jaune du métro, etc.). D'autres modes de transport plus légers, efficaces et non polluant auraient pu être envisagés (trolleybus, tramway), avec davantage de gares et de desserte locale, des coûts moindres, moins de méga-stationnements, etc.

Les groupes communautaires de la Table Action-Gardien appuient globalement les projets visant l'augmentation de l'offre de transport en commun et militent pour un système de transport en commun abordable, écologique, favorisant le transfert modal, sécuritaire. Cependant, nous ne pouvons nous prononcer actuellement sur le choix du REM pour répondre aux enjeux de mobilité de l'île de Montréal et de l'agglomération.

Nous tenons donc à préciser que notre mémoire ne constitue aucun cas une position en faveur du choix du REM comme mode de transport collectif. Dans l'exercice restreint qui nous est proposé, nous voulons plutôt mettre en lumière certains enjeux concernant le quartier Pointe-Saint-Charles reliés au projet du REM.

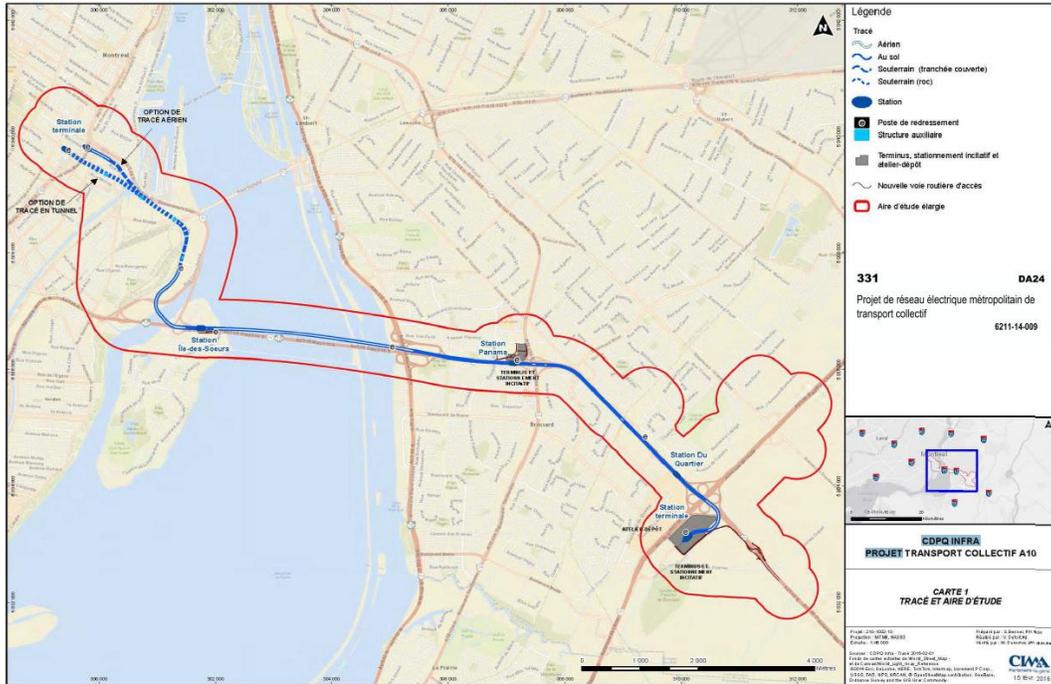
2. LE RÉSEAU ÉLECTRIQUE MÉTROPOLITAIN DANS POINTE-SAINT-CHARLES

Le projet actuel de Réseau Électrique Métropolitain (REM) de la Caisse de dépôt et de placement, fait passer le tracé de l'antenne Rive-Sud reliant Brossard à la Gare Centrale à Montréal par la zone industrielle de Pointe-Saint-Charles. Ce tracé nécessite la construction d'un pont ferroviaire pour relier l'Île-des-Soeurs et l'extrémité ouest du PEPSC et d'une structure aérienne d'une longueur totale de 225 mètres afin d'inscrire le tracé dans l'axe de la rue Marc-Cantin. À la hauteur de la Cité du cinéma Mel's (rue Fernand-Séguin), l'Étude d'impact déposé sur le site du BAPE par CDPQ Infra signale que le tracé amorce une plongée en tunnel se poursuivant sous les voies du CN et le Bassin Peel sur une longueur de trois kilomètres. Le projet prévoit aussi la construction d'une bretelle ferroviaire pour rejoindre l'atelier d'entretien de l'Agence métropolitaine de transport (AMT) à Pointe-Saint-Charles.

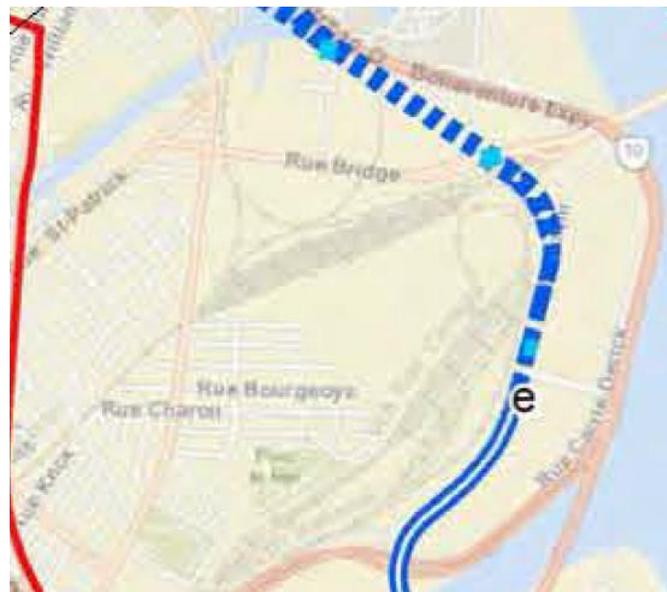
Les deux gares situées à Pointe-Saint-Charles inscrites au tracé sont situées dans l'axe de la rue Marc-Cantin (Station du Havre) et au croisement des rues Mill et Oak (Station Bridge-Wellington). Pour le moment, ces deux gares font parties des cinq gares potentielles à une étape

ultérieure dans la construction réseau. Par ailleurs, le site au nord des rues Mill et Oak bordant le Bassin Peel fait présentement l'objet d'une réserve de terrain dans le cadre de ce projet, de même que la quasi-entièreté du (Parc d'entreprises de la Pointe-Saint-Charles) PEPSC.

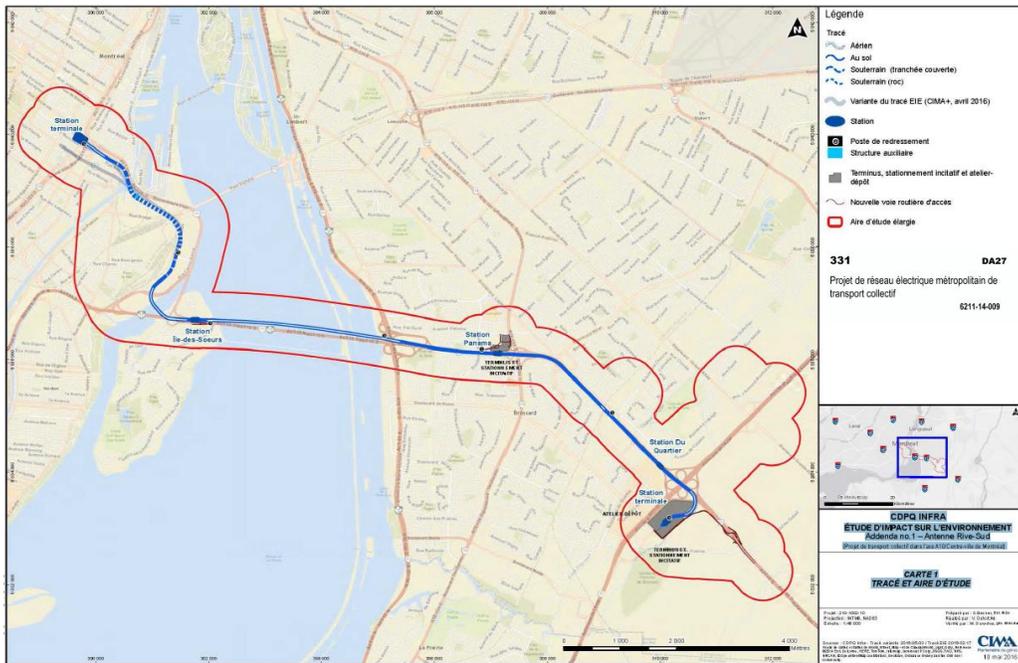
Toutefois, comme on peut le constater plus bas en analysant deux cartes figurant dans la documentation déposée sur le site du BAPE par le promoteur (Étude d'impact sur l'environnement) on peut se demander quel sera le tracé pour le secteur de Pointe-Saint-Charles en ce qui concerne la portion au sud du quartier. En effet, la carte D24 laisse entrevoir un tracé aérien, tandis que la carte D27 montre un tracé en souterrain à cette même hauteur.



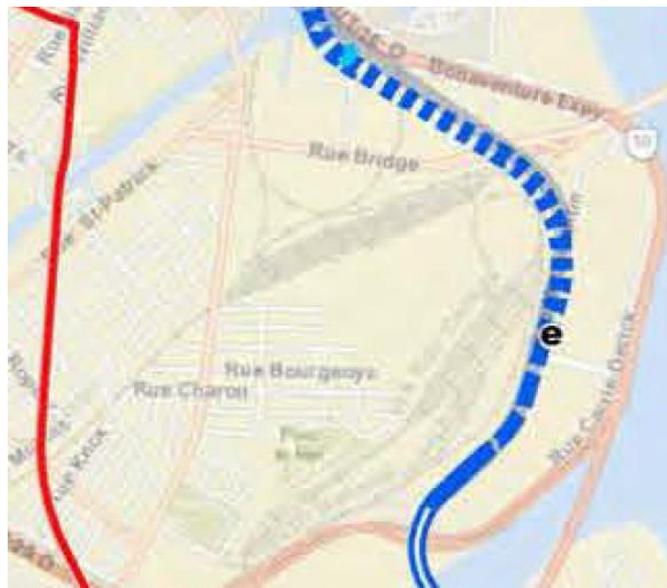
Document déposé sur le site du BAPE par CDPQ Infra : DA24



Extrait du Document déposé sur le site du BAPE par CDPQ Infra : DA24



Document déposé sur le site du BAPE par CDPQ Infra : DA27



Extrait du document déposé sur le site du BAPE par CDPQ Infra : DA27

Il est aussi à noter que les études environnementales signalent une interférence possible entre ce tunnel ferroviaire et l'écoulement des eaux souterraines –fortement contaminées– dans ce secteur. D'autre part, un impact permanent au niveau paysager est aussi à prévoir aux abords de la structure aérienne.

Les groupes communautaires de la Table Action-Gardien demandent l'organisation d'une assemblée de consultation locale portant spécifiquement sur le tracé du REM pour le secteur Bridge-Bonaventure.

3. LE SECTEUR TOUCHÉ PAR LE PROJET ACTUEL DANS POINTE-SAINT-CHARLES

La zone industrielle de Pointe-Saint-Charles (aussi appelée Bridge-Bonaventure, secteur du Havre ou Havre-Bonaventure-Champlain) couvre un territoire de près de 3 km² qui s'étend du pont Champlain au Bassin Peel, aux portes du Vieux-Port de Montréal. Deux secteurs aux dynamiques territoriales différentes se distinguent :

1. Le secteur Bridge-Wellington qui fait référence au triangle compris entre la rue Wellington au nord, les voies ferrées du Canadien National à l'ouest et l'autoroute Bonaventure à l'est. La Société immobilière du Canada (SIC) est propriétaire de plusieurs terrains dans ce secteur.
2. Le secteur du Parc d'entreprises de la Pointe-Saint-Charles (PEPSC), longe le fleuve et l'autoroute Bonaventure et est bordé, au nord, par les voies ferrées du Canadien National. La Ville de Montréal est propriétaire de la majorité de ce secteur.

Le secteur est caractérisé par la présence de nombreuses infrastructures de transport : ponts Champlain et Victoria, autoroute Bonaventure, voie principale du CN et ses activités de triage, antenne Butler. Parmi les grands projets d'infrastructure qui concernent ce secteur, on retrouve l'implantation du Réseau électrique métropolitain mais aussi la construction d'un nouveau pont Champlain et la transformation de l'autoroute Bonaventure en boulevard urbain, libérant ainsi l'accès aux berges du fleuve Saint-Laurent.

Ce territoire est aujourd'hui voué à l'emploi. Bien que de grandes entreprises y ont élu domicile, de nombreux espaces demeurent à développer. Il s'agit de l'un des derniers endroits sur l'île de Montréal présentant un aussi grand potentiel de développement.

Depuis plusieurs années, les annonces de démarche de planification détaillée pour la zone industrielle de Pointe-Saint-Charles se succèdent. La Société du Havre avait amorcé ce travail de planification en proposant notamment la transformation de l'autoroute Bonaventure en boulevard urbain, un chantier déjà amorcé à Griffintown. Aujourd'hui, cette zone est désignée comme étant l'un des cinq secteurs de planification stratégique prioritaire de la Ville de Montréal, et la ville a amorcé depuis 2014 une planification. Enfin, ce secteur fait partie de la *Stratégie Centre-Ville* actuellement soumise à consultation à l'Office de consultation.

4. UNE NÉCESSITÉ : UNE PLANIFICATION EN AMONT

Située dans un secteur névralgique, à proximité du Centre-Ville, en face de Griffintown, ce site n'est pas sans susciter l'intérêt des promoteurs publics et privés. En 2004, la Société du Havre de Montréal formulait le souhait de voir ce site accueillir de grands équipements récréatifs et touristiques. En 2005, Loto-Québec exauçait ce souhait en proposant un immense projet de casino associé au Cirque du Soleil qui échoua suite à une forte opposition de la population de Pointe-Saint-Charles. Plus récemment, en 2013, la Société immobilière du Canada, propriétaire de plusieurs terrains, annonçait qu'elle voulait mandater un courtier immobilier, le groupe financier Brookfield pour évaluer les potentiels de développement. La même année, le chef de l'époque de Projet Montréal dévoilait un scénario de haute densité résidentielle sur l'ancien territoire de Goose Village.

Le rayonnement potentiellement métropolitain et la proximité du Centre-Ville peuvent facilement occulter les enjeux locaux liés au redéploiement de la zone industrielle de Pointe-Saint-Charles, raison pour laquelle nous jugeons primordial d'apporter une perspective locale. Ces dernières années, les groupes communautaires réunis autour de la table Action-Gardien ont amorcé une mobilisation citoyenne pour définir une vision collective pour ce secteur. Voici les principales balises qui ont été identifiées :

- *Une planification en amont de tout développement privé ou public*
- *Une planification concertée avec la population locale*
- *Le maintien du caractère public des sites propriété de la Société immobilière du Canada*
- *La consolidation de l'emploi*
- *Un accès au fleuve Saint-Laurent pour les résidents du quartier*
- *La mise en valeur du patrimoine historique*
- *L'élimination de la circulation de transit dans le quartier en lien avec l'accès aux ponts Victoria et Champlain*
- *L'amélioration de la desserte en transport collectif des zones d'emploi*
- *La décontamination des sols, la réduction des îlots de chaleurs et la réduction des émissions de GES*

L'avenir de ce secteur est loin d'être déterminé, et la démarche de planification annoncée par la ville de Montréal est à peine amorcée. Ainsi, il nous apparaît incohérent de devoir nous prononcer dès aujourd'hui sur la pertinence de gares du REM dans ce secteur sans planification préalable du dit-secteur. Nous sommes pleinement en accord avec une desserte en transport en commun pour une zone d'emploi. Mais nous avons de fortes raisons de craindre que l'implantation d'une gare pourrait dicter le développement aux alentours en fonction d'objectifs de rentabilité.

Le secteur Bridge offrira un gros potentiel de développement une fois l'autoroute Bonaventure déplacée en boulevard urbain, les berges libérées, et un accès via le REM si les stations potentielles sont construites. Malgré les mises en réserve effectuées par la caisse de dépôt, l'annonce et l'avancement du projet du REM est un signal pour les promoteurs privés et publics et constitue une pression de plus à la spéculation et à la tentation de développer des projets immobiliers du type Griffintown ou *Solar Uniquartier*, qui sont à l'encontre de notre vision de développement pour notre quartier.

La CDPQ– *Infra* insiste sur les milliards d'investissements privés anticipés avec l'implantation du REM. Le lancement début septembre du projet *Solar Uniquartier* du promoteur Devimco, à l'intersection des autoroutes 30 et 10, en est un parfait exemple : 2500 logements, espaces commerciaux, hôtels et restaurants, centre de congrès, complexe sportif et de loisirs, le tout autour d'une des gares du REM de la Caisse de dépôt, à laquelle le promoteur va d'ailleurs contribuer financièrement.

Nous insistons sur le fait que la planification concertée du secteur Bridge Bonaventure est une responsabilité des pouvoirs publics et que cette planification doit encadrer les projets tant publics que privés qui vont s'implanter.

Nous demandons qu'une planification détaillée et concertée avec la population locale de la zone industrielle de Pointe-Saint-Charles soit réalisée en amont de l'implantation

d'une station du REM dans le secteur, afin d'éviter un développement à la pièce autour de cette station.

Nous demandons au gouvernement Fédéral et à la Ville de Montréal de s'engager à protéger tout le secteur (gel du zonage) d'ici à ce que soit réalisée cette planification.

Nous demandons aux pouvoirs publics de s'assurer que les projets soumis pour le secteur Bridge-Wellington dépassent les simples considérations de rentabilité et que les différents propriétaires publics, notamment la SIC, se montrent à la hauteur de leur mission respective en proposant une vision répondant aux besoins sociaux, environnementaux, patrimoniaux et communautaires.

5. À QUI APPARTIENNENT LA PLANIFICATION ET LE FINANCEMENT DU TRANSPORT EN COMMUN ?

Nous voulons partager avec vous une préoccupation concernant la gouvernance et l'imputabilité du projet. Même si nous comprenons qu'avec la Caisse de dépôt et placement, nous ne sommes pas dans le modèle très controversé des partenariats public-privé, il s'agit tout de même d'une forme de privatisation des grands projets de transport en commun. Certes le partenaire n'est pas une compagnie privée, mais il s'agit néanmoins d'un investisseur qui poursuit des objectifs de rendement.

La loi 38 adoptée en juin 2015 qui autorise la mise en œuvre du modèle d'affaires de CDPQ Infra, filiale de la CDPQ, vient changer la donne. Elle permet à CDPQ Infra de générer des rendements commerciaux pour la Caisse et ses partenaires tout en limitant l'impact financier des projets d'infrastructures sur le bilan du gouvernement.

Le choix de formules mixtes ce qui concerne la planification, la maîtrise d'œuvre, la détermination des coûts, l'amortissement des risques et la qualité des travaux ne fait absolument pas consensus en termes d'imputabilité et de gestion efficace des finances et des priorités publiques. Cela entraîne également une perte d'expertise technique et donc de contrôle de nos infrastructures.

Nous sommes d'avis que les formules mixtes, y compris le nouveau modèle CDPQ-Infra, vont dans le sens d'un désengagement et d'une déresponsabilisation des gouvernements dans la planification, la mise en œuvre et le suivi des infrastructures de transport.

6. UNE SUCCESSION DE CHANTIERS DE TRANSPORT, SANS VISION D'ENSEMBLE.

Le quartier de Pointe-Saint-Charles est sillonné et enclavé par de grandes infrastructures de transport, voies ferrées et autoroutes. Ces infrastructures occasionnent des nuisances au niveau de l'enclavement, du bruit, de la pollution et de la sécurité et génèrent un important trafic de transit au cœur du quartier. Le quartier est pris en otage aux heures de pointe du pont Wellington jusqu'aux Pont Victoria et Champlain. Les voies du CN créent des fractures urbaines, et les résidents subissent les nuisances liées au passage des trains et aux activités de triage.

Ajoutons à cela les difficultés d'accès aux zones d'emploi en périphérie du quartier et la circulation des camions dans les rues locales.

Ajoutant à ces nuisances, plusieurs de ces infrastructures se trouvent présentement en réfection ou en construction : Pont Champlain, autoroute Bonaventure, échangeur Turcot, gare d'entretien de l'AMT. Ces différentes infrastructures de transport concernent les paliers fédéral, provincial, municipal, sans instance de planification intergouvernementale.

Depuis plusieurs années, nous sommes consultés à la pièce, que ce soit sur la construction du nouveau Pont Champlain, le SLR, le démantèlement de l'autoroute Bonaventure, le site d'entretien de l'AMT. Nous nous mobilisons, projet après projets, pour défendre les intérêts du quartier. Encore récemment, nous avons lutté pendant 5 ans pour obtenir un accès pour le camionnage lourd vers les anciens terrains du CN via la zone industrielle (accès Marc-Cantin), plutôt que de détruire un parc pour faire circuler les camions en plein cœur du quartier habité, comme le souhaitait le promoteur. Une fois de plus, avec le REM, nous devons nous prononcer sur des gares potentielles dans le secteur, sans que ce soit intégré à une vision d'ensemble et concertée des reconfigurations des infrastructures routières et ferroviaires du secteur de Pointe-Saint-Charles.

Cette vision concertée devrait permettre :

- *De revoir la hiérarchisation du réseau artériel et des voies de camionnage*
- *D'assurer un accès direct aux ponts Victoria et Champlain pour les véhicules en provenance du centre-ville ou de la rive sud, afin d'éliminer la circulation de transit sur les rues Wellington, Oak, Mill, Bridge*
- *De développer le transport actif et en commun pour se rendre au secteur Bridge Bonaventure et au centre-ville et créer des liens avec le quartier habité*
- *D'assurer l'utilisation du lien Marc-Cantin pour le camionnage lourd vers les anciens terrains du CN*
- *D'éliminer les activités de triage des compagnies ferroviaires dans le quartier et dévier le transport des matières dangereuses en dehors des zones habitées*
- *De mettre en place des mesures d'atténuation du bruit autant pour les périodes de construction que d'exploitation*

Un exemple flagrant de ce manque de vision d'ensemble et d'anticipation est le site d'entretien de l'AMT. Après avoir laissé le CN vendre ses terrains pour 1 \$ à un promoteur privé, le gouvernement en a exproprié une partie au coût de plusieurs millions d'argent public pour construire le site d'entretien de l'AMT. Ces travaux ne sont même pas terminés que nous apprenons que la vocation initialement prévue pour le centre est déjà périmée avec l'arrivée du REM.

Il est incontournable que le REM, ou un autre mode de transport collectif traversant notre quartier, soit intégré selon une vision d'ensemble et cohérente à la reconfiguration des infrastructures routières et ferroviaires du secteur et contribue à résoudre les problématiques actuelles de transport de notre secteur.

Nous encourageons fortement la mise en place d'une gouvernance intergouvernementale impliquant différents paliers fédéral, provincial, métropolitain et municipal. L'absence d'une vision d'ensemble nuit à la cohérence de chacun des projets.

7. UNE CONSOLIDATION ET UNE DESSERTE DES ZONES D'EMPLOI

Historiquement un lieu d'emploi important, le quartier Pointe-Saint-Charles a été un pionnier dans la défense des zones d'emploi en milieu urbain. Les questions d'employabilité locale et de saine cohabitation entre les fonctions résidentielles, commerciales et industrielles sont au cœur des préoccupations de la communauté locale face à l'avenir de sa zone industrielle. Malgré la présence de 3 542 emplois dans la zone industrielle, celle-ci est néanmoins sous-utilisée et de nombreux terrains sont à développer. Il est impératif que des mesures concrètes soient mises en place afin de protéger les usages liés à l'emploi et d'empêcher leur érosion au profit de l'unique usage résidentiel. La mixité d'usage sans planification dans ces zones amènerait, comme cela a été le cas le long du Canal de Lachine, à un abandon progressif de la vocation d'emploi.

Nous reconnaissons l'opportunité et la pertinence d'un projet de transport en commun qui transite par Pointe-Saint-Charles pour desservir des zones d'emploi actuellement enclavées, contribuant ainsi à leur consolidation en améliorant leur accessibilité : secteur Bridge, Parc d'entreprises de la Pointe-Saint-Charles et les anciens ateliers du CN.

Nous recommandons que le transport collectif qui transitera par Pointe-Saint-Charles desserve les zones d'emploi en consolidation et développement, et particulièrement le secteur Bridge et le Parc d'entreprises de la Pointe-Saint-Charles.

Nous considérons incontournable que les pouvoirs publics mettent en place des mécanismes pour garantir le maintien et le développement de zones d'emploi dans le secteur Bridge-Bonaventure, qu'ils maintiennent des zonages commercial, industriel et de bureau dans ce secteur et qu'ils soutiennent l'employabilité locale.

8. UN PROJET MÉTROPOLITAIN QUI NE BONIFIE PAS LA DESSERTE LOCALE

Pointe-Saint-Charles, comme de nombreux quartiers montréalais, a besoin d'améliorer sa desserte en transport en commun, notamment ses lignes d'autobus et les liens inter-quartiers. Cependant, le projet à l'étude ne vise pas une desserte locale. Il privilégie le lien rapide entre la banlieue et le centre-ville. C'est un projet d'échelle métropolitaine qui n'a pas comme visée de bonifier l'offre locale en transport en commun pour les résidents du quartier.

C'est pourquoi nous nous étions prononcés, en 2014, en faveur de l'option via le secteur Bridge-Bonaventure plutôt que le long de l'artère Wellington.

Évidemment, si la station du Havre s'implantait, il faudrait réfléchir les accès piétonniers et cyclistes à cette station pour les résidents du quartier et les usagers du REM qui voudraient se rendre par exemple sur les anciens terrains du CN. Par contre, nous sommes contre un accès routier entre le sud du quartier et les stations, car cela entraînerait inévitablement une circulation de transit intensive supplémentaire dans notre quartier.

Nous excluons que le REM, mode de transport rapide entre la banlieue et le Centre-ville, puisse améliorer la desserte locale du quartier résidentiel. Nous n'avons pas besoin d'améliorer notre lien direct au complexe du Dix-30, tandis que l'accès au centre-ville pourrait être amélioré à moindre coût par des systèmes plus légers et en éliminant la congestion liée à la circulation de transit.

Advenant l'implantation de la station du Havre, nous sommes d'avis qu'un accès non véhiculaire devrait être aménagé entre le sud du quartier et la zone industrielle, et nous demandons à être consulté spécifiquement sur l'aménagement de cet accès.

9. UN ACCÈS AU FLEUVE POUR LES CITOYENS DE POINTE-SAINT-CHARLES

Montréal est une île mais bien que notre quartier longe les berges du Saint-Laurent, les citoyens de Pointe-Saint-Charles n'ont pas accès au fleuve. Pourtant, redonner le fleuve aux montréalais est au centre de la vision d'un grand nombre d'acteurs, politiciens et urbanistes. Comment se fait-il alors que cela ne se concrétise pas ?

Le dégagement des berges du fleuve Saint-Laurent constituait une pièce maitresse de la vision de la Société du Havre il y a une quinzaine d'année. En 2013, lorsque la Ville rapatrie à l'interne les mandats de la Société du Havre, cette dernière émet des recommandations dans son rapport de fin d'activités. Ces recommandations s'articulent majoritairement autour de l'avenir d'un parc linéaire dans le PEPSC et visent à assurer que la reconstruction du pont Champlain, la transformation de l'autoroute Bonaventure et l'implantation d'un système léger sur rail soient conçues en fonction d'un dégagement et d'un meilleur accès aux berges. La ville de Montréal a dans ses orientations de redonner le fleuve Saint-Laurent et ses berges aux Montréalais par une amélioration marquée de l'accessibilité au secteur.

Le déplacement de l'autoroute Bonaventure représente une opportunité de dégager les berges du fleuve, et de donner accès aux résidents du quartier au fleuve. Il faut s'assurer que cette vision se reflète aussi dans la planification des autres infrastructures, que ce soit le nouveau Pont Champlain ou le REM.

Le projet de transport collectif doit être conçu de concert avec le réaménagement de l'autoroute Bonaventure et la construction du nouveau Pont Champlain afin de permettre un accès au fleuve piétonnier pour les résidents du quartier et une réappropriation des berges.

Les citoyens ont développé une proposition d'accès via le parc au fleuve à partir du cœur du quartier, via le parc Marguerite-Bourgeoys.

10. POUR UNE AMÉLIORATION DE LA QUALITÉ DE VIE À POINTE-SAINT-CHARLES

Nous ne voulons, en aucun cas, parce que nous sommes situés entre le centre-ville et la Rive-Sud, subir les impacts négatifs et les nuisances d'une desserte métropolitaine. La population subit déjà nombre excessifs d'inconvénients et de nuisances associés au bruit, à la pollution, à la circulation de transit et la congestion automobile ainsi qu'au camionnage. En conséquence, tout projet qui s'implante dans notre quartier doit, au contraire, **améliorer nos conditions de vie et contribuer à corriger des problématiques majeures dans notre quartier.**

*Le projet doit prévoir un aménagement qui contribue au **verdissement** : aucun parc et/ou espace vert ne doit être diminué ou éliminé. Des espaces verts supplémentaires doivent accompagner le projet.*

*Le projet doit contribuer à la **décontamination** et à la réhabilitation des sols.*

Le projet ne doit pas ajouter de fracture supplémentaire à celles existantes : voie du CN au cœur du quartier et antenne Butler, Via Rail, autoroute Bonaventure. L'infrastructure du projet doit au contraire contribuer à offrir une réponse aux problèmes actuels, plutôt que les aggraver. Ainsi, nous privilégions les options 100 % sous-terraines dans le secteur du PEPSC.

Le projet doit s'accompagner de mesures de mitigation pour limiter les nuisances liées au chantier, ainsi que de moyens de suivi rigoureux, pour la santé et la qualité de vie des gens du quartier.

11. L'ACCESSIBILITÉ FINANCIÈRE AU TRANSPORT EN COMMUN

Pour finir, nous voulons attirer votre attention sur un enjeu qui dépasse largement les frontières de Pointe-Saint-Charles. En tant que table de concertation d'un quartier populaire habité par une forte proportion de ménages à faible et très faible revenu, nous sommes également préoccupés par l'accessibilité financière du transport en commun. En effet, les tarifs actuellement en vigueur dans les différentes sociétés de transport de la région métropolitaine excluent d'ores et déjà une grande partie de notre population pour qui l'achat d'un titre mensuel, ou même de plus de 6 passages par mois, est inconcevable. Ces personnes exclues du transport en commun par sa cherté sont donc condamnées à une immobilité forcée. Elles s'enfoncent encore davantage dans la pauvreté, privées de leurs liens sociaux et d'une large palette de services souvent gratuits, mais rendus physiquement inaccessibles.

Nous sommes préoccupés par le fait que ce soit CDPQ, un organisme dont l'objectif est le rendement, qui fixe le prix des passages, et également par le fait que les revenus iront à la Caisse de dépôt et non pas aux sociétés publiques de transport.

Nous n'avons pas eu le temps de nous faire une tête éclairée sur l'harmonisation à venir des tarifs dans la région métropolitaine par la nouvelle *Autorité régionale du transport métropolitain* (ARTM). Quel sera le rôle de CDPQ-Infra dans cette harmonisation ? Nous craignons que la réalisation du REM ne fasse, par ses coûts de construction et d'opération, grimper les tarifs actuellement en vigueur. Le REM, tout en accentuant la mobilité des personnes par sa desserte et la fréquence des passages, entraînerait paradoxalement un recul de la mobilité pour des

milliers d'usagers. L'amélioration de l'accessibilité physique du transport en commun pourrait ainsi avoir la conséquence perverse de nuire à son accessibilité financière. Cette question préoccupante mérite réflexion.

Nous exigeons que l'abordabilité du transport en commun soit le principal objectif qui guide le choix des tarifs par CDPQ-Infra et l'harmonisation à venir des tarifs dans la région métropolitaine par la nouvelle Autorité régionale du transport métropolitain.

Vous remerciant de la considération que vous portez aux préoccupations des citoyen.ne.s du quartier et aux acteurs communautaires du milieu, acceptez nos plus distinguées salutations.



Karine Triollet, coordonnatrice de la Table de concertation communautaire Action-Gardien
Marie-Josée Béliveau, Chargée de projet Aménagement
Nathacha Alexandroff, citoyenne

Table de concertation communautaire Action-Gardien
2390 rue de Ryde, Montréal, H3K 1R6
Tél. : 514-509-0795 / karine.triollet@actiongardien.org / actiongardien.org

ANNEXE

Bibliographie

http://www.bape.gouv.qc.ca/sections/mandats/Reseau_electrique_m%C3%A9ropolitain/documents/DA20.pdf

Carte des stations Sud :

http://www.bape.gouv.qc.ca/sections/mandats/Reseau_electrique_m%C3%A9ropolitain/documents/DA24.pdf

Tracé et aire d'étude :

http://www.bape.gouv.qc.ca/sections/mandats/Reseau_electrique_m%C3%A9ropolitain/documents/DA27.pdf

Société du Havre. 2004. Vision 2025 : Une ville et son fleuve et Société du Havre. 2006. Rapport final et recommandations.

Société du Havre. 2013. Rapport de fin d'activités.