

MÉMOIRE DÉPOSÉ PAR ACTION-GARDIEN SUR LE PLAN DE TRANSPORT DE MONTRÉAL 2007



La Table de concertation communautaire Action-Gardien est un regroupement d'organismes communautaires du quartier Pointe-Saint-Charles et œuvre dans une perspective de lutte à la pauvreté et de changement social. Ces organismes sont des lieux où les citoyenNES peuvent collectivement exercer un pouvoir et une action sur des enjeux déterminants pour eux. Créée en 1981, la Table favorise la prise en charge par la population du développement du quartier et maintient entre les groupes un réseau de communication et de solidarité nécessaire à l'amélioration des conditions de vie de la population. La Table se préoccupe, entre autres, des enjeux de santé, d'éducation, de logement, d'aménagement, d'alimentation, de défense des droits, de développement communautaire...

1. Transport en commun

La table de concertation communautaire de Pointe-Saint-Charles Action-Gardien approuve la volonté du Plan de transport d'avoir comme pierre angulaire le transport en commun et actif, à condition que cette volonté se traduise en applications concrètes.

Par contre, la table Action-Gardien déplore l'absence d'actions précises pour maintenir les tarifs du transport en commun à des seuils fixes et raisonnables, alors qu'ils ont connu dans les dernières années plusieurs hausses consécutives. Chaque année, le transport en commun subit des augmentations de tarifs et les services se détériorent pourtant (augmentation des attentes, réduction des heures de services). Action-Gardien considère que le transport en commun est pourtant un véritable service public essentiel à part entière, et non pas un complément à d'autres formes

de transport et qu'il est urgent que le service s'améliore. La fréquence des autobus et les heures de services font que, notamment dans le sud de la Pointe, il est difficile de sortir après 21h30, heure à laquelle s'arrête le service de la ligne 61. Par ailleurs, de nombreux citoyenNEs se plaignent du peu de fréquence des ligne 57 et 61. La situation géographique de Pointe-Saint-Charles, avec la station Charlevoix, excentrée au nord-ouest du quartier rend nécessaire une intensification du passage des autobus. En fait, ceux-ci devraient être non seulement plus nombreux et prolongés mais également coordonnés afin d'être décalés, pour rendre les déplacements plus faciles à l'intérieur du quartier.

L'édicule de la station de métro Charlevoix, qui dessert tout le quartier de Pointe-Saint-Charles nécessite de profondes rénovations. Sombre, sale et désuet, cet édicule qui est pourtant la porte d'entrée du quartier devrait être réaménagé avec plus de lumière naturelle et d'activités, comme l'a été la station de métro Beaudry. Des stationnements pour les vélos devraient être ajoutés. Une fois réhabilitée, la station Charlevoix aurait un impact positif sur les rues Centre et Charlevoix, en plus d'inciter davantage d'usagers à recourir au transport collectif.¹

¹ Ces revendications sur la station de métro Charlevoix sont extraites des actes de l'Opération populaire d'aménagement *Une invitation à imaginer le quartier*. Ce document a été déposé dans son intégralité auprès de l'arrondissement sud-ouest par le comité OPA de Pointe-Saint-Charles.

2. Transport actif (déplacements à vélo et à pied)

La table Action-Gardien salue et encourage la réalisation d'un tronçon de la piste cyclable le long des berges du fleuve, pour compléter la piste menant au Vieux-Port. Cette piste serait en plus le synonyme d'un accès public retrouvé aux berges du fleuve pour tous les habitants de Pointe-Saint-Charles et de Montréal.

Action-Gardien approuve toute réalisation de partage de chaussée pour donner plus de place et de sécurité aux déplacements actifs non-motorisés, à condition que cela se fasse de façon adéquate et sécuritaire. Par exemple, sur la rue d'Argenson, la situation est dangereuse pour les cyclistes. De même, lors de travaux importants durant tout l'été, comme c'est le cas sur la rue Hibernia, il est déplorable qu'aucune déviation ou itinéraire temporaire ne soit prévu.

De plus, ceci ne pourra pas se faire sans que la Ville n'installe un nombre notable de stationnements cyclistes près de tous les lieux de fréquentation publique. Durant l'été 2007, il est pour le moment impossible de trouver des stationnements pour vélos sur la rue Centre, principale rue commerciale de Pointe-Saint-Charles, ainsi que partout dans le quartier. L'absence de supports à vélo dans tout le quartier oblige les cyclistes à attacher leurs vélos à des arbres, des clôtures privées et en décourage l'utilisation.

De même, Action-Gardien encourage la volonté de la Ville de donner plus de place aux piétons et à la marche. Dans le quartier Pointe-Saint-Charles, la marche est en effet le principal moyen de déplacement. D'ailleurs, l'utilisation du vélo et la marche à pied sont les moyens les plus écologiques de se déplacer à l'intérieur du quartier. Ceci ne peut être respecté que si la circulation et le parc automobile n'augmentent pas. Or, dans des projets tels que le Nordelec, la Ville vient d'approuver la réalisation de plus de 1500 places de stationnement, ce qui est en contradiction avec l'esprit de la politique de transport. De même, l'atteinte de ces objectifs ainsi que la

réappropriation des espaces publics et l'augmentation de la sécurité des piétons, ne pourra se faire sans mesures d'apaisement (feux de circulation, lumières clignotantes, dos d'âne) et sans un ralentissement systématique de la vitesse des voitures. La table Action-Gardien réaffirme la nécessité de diminuer significativement le nombre d'automobiles (et donc de cases de stationnement) et de fixer dans toutes les rues résidentielles la vitesse à un maximum de 30 km/h. La charte du piéton de la Ville devra être strictement appliquée et respectée.

A cause de sa situation géographique de Pointe-Saint-Charles, les résidents du quartier subissent le trafic automobile entre la Rive-Sud et le Centre-ville, notamment dans le secteur d'entrée au pont Victoria, qui comprend les rues Wellington, Saint-Patrick, Bridge et le pont Des Seigneurs. Ce secteur est congestionné durant les heures de pointe. Les résidents du quartier vivent des difficultés pour en sortir ou y entrer, tandis que les autobus des trois circuits restent souvent bloqués dans la circulation et ne peuvent respecter les horaires. Le pont des Seigneurs et la rue Saint-Patrick desservent une circulation de transit vers le pont Victoria et il y a fréquemment des débordements dans les autres rues résidentielles du quartier. Une voie supplémentaire pourrait être ajoutée à la partie ouest du pont Wellington et menant vers Pointe-Saint-Charles, et réservée uniquement aux autobus, taxis, vélos et véhicules d'urgence. De même, lors des heures de congestion sur le pont Champlain, les embouteillages refoulent jusqu'à la rue Wellington, qui devient une voie de transit. La situation se produit également sur le pont Charlevoix. En fait, les pressions engendrées par les développements immobiliers et résidentiels ne sont pas compensées par des changements dans les accès et la circulation. Et la situation risque encore d'empirer vu les nouveaux développements prévus de part et d'autres du Canal-de-Lachine.

3. Transport ferroviaire

De manière générale, la table Action-Gardien se positionne en faveur des déplacements ferroviaires, qui représentent une forme de transport plus écologique que le camionnage. Cependant, les impacts sur la population doivent être étudiés. Ainsi, la préservation et le renforcement des infrastructures de transport ferroviaire doivent se faire dans une perspective de cohabitation harmonieuse avec les zones résidentielles adjacentes.

Le corridor du CN qui traverse le quartier et passe à quelques mètres des habitations pose des problèmes majeurs. Chaque année plusieurs déraillements de train se produisent au Québec et certains concernent des wagons contenant des matières dangereuses. Jusqu'ici, la chance a favorisé les citoyens de Pointe-Saint-Charles. Devons-nous attendre qu'un événement malheureux survienne plutôt que d'agir préventivement, alors que nous savons pertinemment que des produits extrêmement dangereux circulent à quelques mètres de résidences du quartier ? Il est aujourd'hui impossible de ne pas être conscient des risques et dangers associés au transport de matières dangereuses. Il faut se donner de nouveaux moyens d'agir et ne plus subir des situations qui perdurent. Aucun train contenant de matière dangereuse ne devrait circuler à moins de 500 mètres des habitations. Tout comme pour les camions, les wagons contenant des matières dangereuses devraient être clairement identifiés.

Par ailleurs, le passage fréquent de ces trains (plus de 20 par jour) ainsi que les manœuvres de triage occasionnent de jour et nuit un bruit et une poussière inacceptable. Le passage des convois nocturnes, plus longs, dure parfois près de 15 minutes. La division, le tri et l'arrimage des wagons en convois, occasionnent de nombreuses nuisances aux résidents de Pointe-Saint-Charles. De plus, depuis que la fermeture de la cour de triage Turcot, le CN entrepose parfois au triage des wagons pendant plus de 48h, ce qui est contraire aux règlements. Ce triage est un nouveau

phénomène qui s'ajoute aux autres mais rend l'ensemble intolérable. Ces nuisances s'ajoutent à celles causées par les ateliers et la cour de triage de Via Rail au sud-ouest du quartier.

La navette ferroviaire qui fera le lien direct avec l'aéroport Dorval est une infrastructure métropolitaine nécessaire mais il n'est pas envisageable qu'elle emprunte la voie ferrée qui traverse le quartier de Pointe-Saint-Charles, déjà plus que saturé en termes d'équipements ferroviaires. Lors des Opérations populaires d'aménagement de 2004 et de 2007, les citoyens du quartier ont souhaité que ultimement les voies qui contournent le quartier au sud soient maximisées, pour que la voie qui traverse le quartier soit démantelée et transformée en piste cyclable, par exemple. Il serait possible de faire passer le trafic ferroviaire par la voie existante qui contourne déjà le quartier. Sur de tels enjeux, la population doit consultée activement.

Par ailleurs, nous encourageons la réalisation du projet de Tramway, et pensons que sa réalisation devrait être réfléchié en lien avec le re-développement des terrains du CN. L'ampleur de ces enjeux d'aménagement et de transport doit forcer à mener une réflexion globale sur le territoire, les infrastructures de transport et les sites industriels. À titre d'exemple, n'est-il pas envisageable qu'une partie des ateliers du CN soient réutilisés dans leur vocation première, ferroviaire, pour l'entretien, la réparation, et pourquoi pas un point d'arrêt du tramway ? Notons à ce sujet qu'un des projets envisagés lors de l'Opération populaire d'aménagement sur les terrains du CN de mai 2007 est la réalisation d'une gare intermodale (train de banlieue, tramway, autobus...).

À propos du projet de train léger sur rail enjambant le fleuve Saint-Laurent pour relier la rive sud, Action-Gardien se réjouit de cette tentative de réduire le nombre de voitures qui font la navette deux fois par jour.

4. Camionnage

Le transport des marchandises par camions représente une des principales sources de pollution atmosphérique et sonore dans le quartier. La transformation de l'industrie du transport du train vers le camionnage a accéléré la dégradation des infrastructures routières et augmenté la pression sur les quartiers résidentiels. Le camionnage lourd fait l'objet de nombreuses plaintes de résidents, en particulier l'entreprise Transport Raymond, située au coin des rues Wellington et Bridge.

La mise en place des voies de camionnage (Butler, Wellington et Saint-Patrick) a amélioré la vie des rues résidentielles et doit absolument être maintenu mais avec des mesures d'aménagement et d'atténuation. L'extension du réseau de camionnage montréalais doit aller dans la même direction et exclure les voies résidentielles.

Tout comme les trains, les camions contiennent fréquemment des matières dangereuses. Pour Action-Gardien, il est inadmissible que ces camions traversent le quartier en tout temps. Encore une fois, il faut dévier le transport de matières dangereuses par camion de manière à ce qu'il ne passe pas à moins de 500 mètres des habitations.

5. Déplacement de l'autoroute Bonaventure

Le déplacement de l'autoroute Bonaventure le long du Parc d'entreprises Saint-Charles aurait comme intérêt une réappropriation des berges par les Montréalais. À condition de créer un parc public riverain avec un plein accès public aux berges du Saint-Laurent, à partir du quartier Pointe-Saint-Charles, le long de la nouvelle piste cyclable.

Nous questionnons les perspectives d'interventions du projet de reconversion de l'autoroute Bonaventure en boulevard urbain, ainsi que les impacts de ce projet sur le quartier. Un boulevard urbain de 8 voies permettra-t-il une réelle réappropriation des berges par les citoyens, ou sera-t-il une nouvelle barrière physique entre le quartier et le fleuve ? Quels seront les impacts de la transformation de l'autoroute en boulevard urbain pour le quartier ? Cela aura-t-il comme effet néfaste d'amener un plus grand nombre de voitures à Pointe-Saint-Charles, en créant de nouvelles interfaces d'entrée et de sortie ? Est-ce que le transport public et collectif seront privilégiés sur ce boulevard ? Quel type de développement sont prévus de part et d'autre de ce boulevard ?

La transformation de l'autoroute et les développements de cette portion du quartier Pointe-Saint-Charles devront faire l'objet de consultations locales.

Action-Gardien
Table de concertation communautaire de Pointe-Saint-Charles
500, rue Ash, Montréal (Québec), H3K 2R4

Téléphone : (514) 509.0795
Fax : (514) 933.4381

Courriel : info@actiongardien.org