

Arrondissement Sud-ouest

Compte rendu et commentaires

Par Marcel Sévigny

Séance du Conseil d'arrondissement
Du 6 juillet 2010

5 ÉluEs

Benôit Dorais, Maire

Véronique Fournier, conseillère de ville, **Sophie Thiébaud** conseillère arrondissement (Pointe St-Charles/St-Henri, Petite-Bourgogne), **Daniel Bélanger** conseiller de ville et **Huguette Roy**, conseillère d'arrondissement (Émard-Côte St-Paul)

- 5 quartiers composent le Sud-Ouest: Pointe-Saint-Charles, Petite-Bourgogne, Saint-Henri, Côte Saint-Paul, Ville-Émard.
- Population de l'arrondissement: 70 000 personnes

Avertissement : Le compte-rendu et les commentaires ne sont ni objectifs ou neutres. Au contraire, ils se veulent une évaluation de ce qui s'y déroule par le biais d'une critique basée sur le fait que la démocratie représentative telle qu'elle se pratique dans le Sud-ouest exclue toute forme de pouvoir des citoyens et des citoyennes. Ainsi, dans un contexte où les éluEs en place soutiennent les valeurs dominantes de la société au détriment de la justice sociale et économique, la seule façon de renverser un tant soit peu la vapeur est de créer un rapport de force citoyen sur des bases autonomes. Ce qui signifie, qu'une véritable démocratie ne pourra être que la gestion directe de nos intérêts et de notre communauté par des institutions créées et contrôlées directement par les gens.

Un conseil d'arrondissement qui commence à être frileux après 6 mois de gestion politique.

Une quarantaine de personnes se sont présentés au conseil en ce début d'été torride qui accumule les records de température. Cela peut paraître surprenant en plein été et dans la canicule. Mais lorsque des citoyens-nes se sentent directement concerné-e-s, soit par intérêt personnel ou par principe, il n'y a jamais vraiment de surprise. Les informations données par les éluEs et les réponses aux questions citoyennes commencent à montrer certaines limites face à des enjeux politiques qui exigeraient des solutions un peu plus osées pour que cesse la détérioration de la vie urbaine de nos quartiers. On le sent, les éluEs locaux ont fait des efforts remarquables sur plusieurs aspects de la transparence et de l'information. Ce vent d'ouverture qui nous ramène à une situation « plus normale », compte tenu de la nature hiérarchique du pouvoir municipal, ce qui est tout de même une nette amélioration par rapport aux 8 années antérieures où les citoyenNEs faisaient face à une mairesse barricadée dans son bunker. Tout ça est du passé désormais.

En manchette :

- L'arrondissement refuse de se porter acquéreur de l'édifice Seracon.
- Stationnement et logements familiaux sur la sellette
- Les ambitions du Maire pour régler le dossier CN en septembre sont mortes.

Mais après plus de 6 mois de l'arrivée en poste d'élus plus intéressés par les enjeux politiques, des indices sérieux laissent apparaître les limites de la pensée et de la philosophie politiques promues dans l'équipe majoritaire du maire Dorais. L'idée que des gestes réels ou symboliques puissent repousser les frontières d'une gestion traditionnelle de l'appareil s'amenuise rapidement. Voilà pourquoi le compte rendu ci-joint comportera quelques commentaires un peu plus longs avant de retrouver les éluEs au conseil du mois de septembre.

L'arrondissement refuse de se porter acquéreur de l'édifice Seracon

Lors de la période d'information des élus, le Maire nous a appris que l'arrondissement n'acquerra pas Seracon au 2985 St-Patrick. Rappelons les faits. En mai 2009 le Centre social autogéré de Pointe-Saint-Charles s'empare de l'édifice Seracon dans le but de le transformer en centre social autogéré au moment où le propriétaire veut y construire un édifice à condos de 6 étages. Par ailleurs un comité de citoyens conteste le projet de condo. Il voudrait un parc. L'intervention de la police qui expulse le CSA donne à l'enjeu une ampleur qui force stratégiquement les éluEs de l'arrondissement à stopper temporairement le projet de condo juste un peu avant les élections municipales de novembre 2009.

La nouvelle équipe d'élus complètement renouvelée tente de trouver une solution qui pourrait faire l'affaire de toutes les parties y compris évidemment du proprio. Des audiences sur l'avenir des bords du canal de Lachine ont mobilisé 300 personnes selon le maire Benoit Dorais. Ces audiences visaient indirectement à court-circuiter le projet du proprio de Seracon. Nous n'avons pas assisté à ces audiences, mais à part certaines déclarations de Benoit Dorais visant à réduire l'influence des promoteurs immobiliers, la décision ferme de l'arrondissement de ne pas acquérir Seracon (prix mentionné 8 millions\$) avec comme principal et unique argument « qu'on n'a pas les fonds » laisse la porte ouverte pour un développement de condos d'un des derniers terrains sur le bord du canal de Lachine. Si tel était la conséquence de tout ce branle-bas citoyen depuis plus d'un an on ne pourrait que constater l'échec de la manœuvre municipale et du souhait du Maire que ce projet de condos ne se réalise pas. Une histoire à suivre de ce côté.

Mais cette déclaration répétée du Maire, à savoir que l'arrondissement n'a pas de fonds pour acquérir quelque bâtiment que ce soit (nous ne contestons pas cette réalité administrative), est lourde de conséquence sur le plan politique. Cette déclaration devient elle-même une option politique strictement semblable au refus de l'ancienne mairesse Jacqueline Montpetit de poser tout geste qui embêterait un tant soit peu les promoteurs immobiliers. Cela envoie le signal à tous les promoteurs que le pouvoir politique se désiste ouvertement et à l'avance de toute possibilité d'expropriation au nom de l'intérêt public qui pourrait se manifester de la part de la population. Le pouvoir politique se menotte lui-même. Les promoteurs véreux doivent se sentir rassurés de ce côté. Pourtant, si vraiment un projet d'acquisition de terrain ou de bâtiment était perçu et voulu par un courant populaire comme un geste politique important pour la collectivité, les citoyens seraient sans aucun doute favorables à payer pour un tel geste par le biais d'une taxe spéciale. Il suffirait alors d'en organiser le débat politique comme point de départ.

Malheureusement l'arrondissement annonce qu'elle ne se servira pas d'un des rares pouvoirs permettant d'avoir des effets anti-spéculatifs sur le terrain de l'immobilier.

L'hyper obsession des graffitis !

La conseillère Roy est revenue longuement sur sa préoccupation d'éradiquer définitivement les graffitis dans le Sud-Ouest. Même si c'est son dada, il faudrait peut-être lui dire que même dans les régimes de répression les plus totalitaires à travers l'histoire, les graffitis n'ont jamais pu être totalement éliminés. Il s'agit d'un phénomène fort complexe et même si la ville centrale est en train de refaire le règlement anti-graffitis pour lui donner plus de dents s'est-on laissé dire (c'est-à-dire essentiellement de la répression), il est à parier que des fonds publics (environ 200 000\$ par année) seront encore dépensés pour faire ce que nous appelons de « l'occupationnel ». Cette politique anti-graffiti est un échec.

Depuis 5 ans, combien de supports à vélo (par exemple) aurions nous pu acquérir et installés (au moment où ces lignes sont écrites un grand nombre de supports n'ont pas été installés faute de personnel) dans le Sud-Ouest avec l'argent jeter par les fenêtres dans ces campagnes anti-graffitis ? Aujourd'hui, il n'y aurait pas vraiment plus de graffitis mais le Sud-ouest serait peut-être considéré comme l'arrondissement modèle à l'égard du stationnement cycliste!

Sommes toutes, ce sera peut être l'occasion lorsque le nouveau règlement anti-graffitis apparaîtra dans le Sud-Ouest pour enclencher une « vraie réflexion » sur ce phénomène de société ! Mais pour avancer, il faudra sans doute laisser tomber cette obsession de les faire disparaître à tout prix. Pour l'instant ce n'est pas la voie que semble emprunter l'arrondissement.

Le fameux 40 kilomètre/heure

La conseillère Roy de l'équipe du Maire s'intéresse aussi au nouveau règlement sur la vitesse promulgué par la Ville centrale et fièrement mis en application dans l'arrondissement Sud-ouest. Essentiellement ce règlement modifie la vitesse des rues résidentielles qui passent à 40 kl/heure plutôt qu'à 50. Nous avons désormais 3 types de panneaux. Le 30 kl/heure dans les zones scolaires et près des parcs, le 40 dans les rues résidentielles et le 50 sur les artères. Mais ce n'est pas la dessus que nous a informé Mme Roy. Elle nous a plutôt entretenu de la « petite machine » qui indique la vitesse de l'auto et qui serait incitative pour la réduction de la vitesse sur la rue St-Jacques. La moyenne de vitesse serait descendue à 48 kl/heure plutôt que les 53 lorsque l'appareil en question n'est pas là. Un.e citoyen.e qui se fait heurté à l'une ou l'autre de ces vitesses a toujours 70% de chance de succomber à ses blessures. S'il est bien de constater un tel résultat, les plaintes citoyennes concernent essentiellement la vitesse sur les rues résidentielles.

Ce règlement pour réduire la vitesse à 40 kl/heure fait suite aux pressions constantes des groupes de citoyenNEs de plusieurs arrondissements et depuis de très nombreuses années visant à améliorer la sécurité des piétons et des cyclistes. La demande citoyenne était d'établir 30 kl/heure dans les rues résidentielles. A travers les années les groupes citoyens plus militants ont démontré, études à l'appui, la pertinence et la nécessité d'introduire partout dans les secteurs résidentiels le maximum de 30 kl/heure afin de diminuer drastiquement le nombre de décès et de blessés (5 piétons par jour (*nous soulignons*) sont blessés à Montréal par des automobiles). Ce n'est pas tout affirment les citoyenNEs. Pour réussir, une telle réglementation doit pouvoir être appliquée concrètement. Évidemment, ce n'est pas la présence policière qui peut apporter une telle solution. Tout le monde sait ça.

Il faut nous tourner vers l'aménagement des rues comme l'ont fait et le font de plus en plus de nombreuses villes à travers le monde. Le concept de « Rue milieu de vie » est utilisé pour décrire cette réalité où l'automobile n'est plus la seule reine de la chaussée. Un aménagement où il y aurait un réel partage de la chaussée entre automobilistes, piétons et cyclistes.

Avec son règlement, la Ville a choisi de compliquer les choses, une solution entre la chèvre et le chou qui ne règlera sans doute pas grand'chose. Et nos éluEs, si on en croit les propos de Mme Roy, semblent être tombéEs directement dans le panneau. Nos éluEs auraient intérêt à miser sur l'expérience du Plateau Mont-Royal plutôt que de se coller à l'insipide proposition de la Ville centrale.

Période de questions

Une majorité des questions citoyennes ont porté sur 2 projets du promoteur Prevel. l'Imperial Tobacco dans St-Henri et la Lowney's dans la Petite-Bourgogne.

Pour les uns, la nouvelle phase de construction de la Lowney's ne favorisait nullement l'installation de familles avec des logements qualifiés de « cage à poule ». Pour les autres, le manque de stationnements intérieurs dans les projets à des répercussions sur la rareté des places de stationnement sur rue.

Voilà 2 sujets qui reviennent de plus en plus souvent sur la table avec le phénomène de l'embourgeoisement graduelle depuis 10 ans des quartiers anciens (St-Henri, Pointe-Saint-Charles et Petite-Bourgogne). Mais voilà aussi 2 sujets qui sont au cœur de la problématique de la société capitaliste inégalitaire. Faute de points de vue ou de réflexion approfondies les éluEs qui répondent aux questions tendent à se réfugier derrière la réglementation actuelle de l'arrondissement en ce qui concerne le stationnement et n'abordent pas franchement le problème d'accès à des logements familiaux (3 chambres et plus), grands perdants des projets de condos. Toutefois, et sans même prendre de positions anti-capitalistes (nous n'attendons

pas ce type de position), un virage en faveur de la qualité de vie urbaine pourrait tout de même être envisagé.

Le stationnement

La revendication citoyenne générale qui revient constamment lorsque les nouveaux projets de condos arrivent, c'est : Il faut avoir assez de stationnement intérieur pour éviter que les nouveaux propriétaires stationnent leurs voitures sur les rues avoisinantes, ont claironné des citoyenNEs de St-Henri lors du conseil. Une telle solution qui peut paraître logique mais dans les faits elle mène inévitablement à un encombrement maximal de la circulation, ne règle aucunement le problème du stationnement et en bout de compte elle ne fait qu'ajouter à la dégradation de l'environnement urbain (tensions sociales, insécurité, difficultés de déneigement, etc.) et pousse à des coûts supplémentaires (ex : vignettes de stationnement) pour les fonds publics. Un vrai cul de sac environnemental et social.

Car en général, les nouveaux ménages qui s'installent dans nos quartiers sont bel et bien dans leur vaste majorité sous l'emprise de la société de l'automobile et donc souvent propriétaires d'un ou de plusieurs véhicules. Les promoteurs, quant eux, continuent à faire miroiter la possibilité d'utilisation de l'automobile comme partie intégrante du marketing pour la vente de leurs condos. Et comme les responsables politiques de la Ville et des arrondissements supportent une conception des déplacements urbains qui ne remet pas en cause l'omniprésence de l'automobile (même si ça parle en long et en large de développement durable dans les officines municipales), la place de l'automobile comme moyen de déplacement est toujours outrageusement favorisée. Ce n'est donc pas étonnant que le parc automobile continue de croître même dans les quartiers densément peuplés.

Un virage politiquement assumé pourrait vouloir dire :

- Aucun nouveau stationnement intérieur ou extérieur privé pour les projets d'habitation situés à moins de 500 mètres d'une station de métro. Les stationnements devraient être réservés pour le concept d'auto-partage (entreprises (ex : Communauto et groupes de résident.e.s).
- A l'extérieur du 500 mètres, un stationnement pour 4 logements avec préséance pour les personnes handicapées et pour l'auto-partage.
- Amélioration concrète du transport en commun (réduction des temps d'attente), des déplacements cyclistes et piétons (concept d'aménagement pour le partage de la chaussée mobilier urbain et limite de vitesse à 30 kl/heure).

Voilà, en exemple, 3 éléments qui pourraient changer notre conception de ce que pourrait être un quartier convivial et la dynamique urbaine de nos quartiers.

Le logement familial

Des citoyenNEs s'indignent des « cages à poules » que Prevel veut construire, le maire Tremblay fait du bla bla sur l'importance de retenir les jeunes familles à la ville plutôt que de les voir partir vers la banlieue, etc. Enfin il semble y avoir consensus, même parmi les promoteurs, pour produire du logement familial. Mais qu'est-ce qui bloque ?

Prevel comme les autres promoteurs donnent l'heure juste. « Il n'y a pas de marché » pour des logements familiaux. Trop chers pour les ménages et pas assez rentables pour les constructeurs. Les subventions actuelles et le système de subvention en lui-même ne favorisent que la construction de petits logements dans la case « logement abordable ». Ce qui amène à dire pour un citoyen qui faisait le commentaire suivant : « Les petits logements entraînent la spéculation. Dans mon immeuble, des logements ont été revendus 3 fois, les résidents changent à tout bout de champ, ça ne favorise pas la stabilité et la vie de quartier ».

La réponse du Maire est un peu désarmante face à une telle situation. « Nous parlons avec Prevel pour voir comment on pourrait changer la situation, faire des logements sur 2 étages par exemple ». On sent clairement ici que les éluEs locaux n'ont pas de position articulée et logique sur une conception du logement familial. Comment protéger les logements actuels ?, comment construire de nouveaux logements spacieux pour des familles de 2 ou 3 enfants dans un environnement urbain qui favorise la sécurité (rues sécuritaires, parcs à proximité, autres services utiles) ?

Voilà bien quelques questions de base qui devrait être abordées par les éluEs. Tant qu'on en restera avec l'idée que « c'est le marché privé qui détermine le prix et la grandeur des logements à construire », lorsque vient le temps d'approuver des projets, la situation pour les familles et les ménages à faible et moyen revenus continuera à se détériorer pour la majorité des gens et en particulier pour ceux et celles qui ne peuvent accéder à la propriété privée et à miner inexorablement la vie dans nos quartiers.

Les ambitions du Maire pour régler le dossier CN en septembre sont mortes.

Le Maire a lui-même avoué clairement qu'un accord de développement pour les terrains du CN ne sera pas possible en septembre comme il l'avait laisser entendre au printemps. La Table Action-Gardien s'en était inquiété publiquement puisque le dossier ne semblait pas évoluer au bureau du Maire. Action-Gardien avait bien raison car dans les faits, peu d'efforts ont été consacrés par l'arrondissement sur le dossier CN alors celui de l'échangeur Turcot prenait toute la place.

Mais il vaut sans doute mieux qu'un tel règlement soit retardé plutôt que d'avoir une entente à rabais pour la communauté au profit du propriétaire Vincent Chiara. Le Maire a tout de même annoncé que la mise en place d'un « comité de suivi » sera effectif en août alors qu'il aurait dû être effectif dès le printemps. Ce retard confirme bien les faibles efforts de l'arrondissement pour faire avancer le dossier CN.

Autres articles:

Article 10.08 Des appels d'offres par l'arrondissement sont lancés pour :

- La réfection de la toiture du Centre Saint-Charles
- Pour le drainage et la clôture du parc Leber

Article 40.14 – Le projet de condos (12 logements et 2 commerces) prévu au 1977 et 1981 rue Centre près de la Clinique communautaire a été retiré de l'ordre du jour. Il semble que certains accros entre l'arrondissement et le promoteur soient à l'origine de la décision.

Article 40.16 – Projet de construction de l'immeuble de 6 logement situé au 2119, rue Grand Trunk (près de la rue Island).

Le promoteur est le même qui a actuellement des démêlées sur la rue Centre (voir 40.14). D'ailleurs plusieurs plaintes citoyennes se sont faites entendre sur l'autre édifice en construction au coin de le rue Island (blocage permanent de la piste cyclable, blocage de la rue, etc.). Un je m'en foutisme que le Maire a déploré. Il a donc promis d'envoyer les inspecteurs.

Mais ce qui paraît plus inquiétant dans ce dossier est le fait que la maison qui fut démolie pour permettre la construction des nouveaux condos semble l'avoir été sans permis. Le fonctionnaire qui a répondu à la question au conseil d'arrondissement a affirmé que, selon des évaluations, la maison menaçait de s'écrouler. Et pour toute réponse à une demande d'avoir

une copie de ce rapport, nous avons eu droit au « Vous devez faire une demande par la loi d'accès à l'information ».

On peut logiquement douter que la maison démolie menaçait de s'effondrer. Ce sont probablement les travaux du promoteur juste à côté qui ont ébranlé les fondations et créé la menace d'écroulement. L'hypothèse la plus vraisemblable est que le promoteur a volontairement expulsé les locataires et a procédé à la démolition pour pouvoir construire ses condos. De tels événements étaient courant dans les années 1970 à Montréal.

Malheureusement, même si la Ville possède des pouvoirs de dissuasion elle a toujours hésité à les appliquer. Alors le mot de passe et les promoteurs véreux en profite.