

# Le projet Bourgeois/Ste-Madeleine dans le quartier Pointe-Saint-Charles.

**Une démonstration que le plan d'urbanisme est un outil au service des promoteurs et de l'idéologie dominante.**

## **Introduction:**

Pour le plus grand malheur des citoyennes et citoyens, le plan d'urbanisme est contrôlé essentiellement par les spécialistes en urbanisme de l'arrondissement et de la Ville. Ce document qui n'est pas facile à comprendre est rédigé (plus particulièrement la réglementation) pour des spécialistes et non pas pour permettre au commun des mortels d'en comprendre les tenants et aboutissants. De plus, lorsqu'il y a des modifications, suite à des consultations ou par des "ajustements" celles-ci échappent aux regards citoyens. En somme, cet outil supposément d'utilisation du bien commun public, est presque exclusivement sous le contrôle de la bureaucratie municipale. Cela en fait donc un outil en fonction des intérêts politiques et économiques des plus forts et non un instrument de planification au service des besoins d'une communauté.

Le projet d'habitation Bourgeois/Ste-Madeleine est un exemple type de ce que donnera à long terme le développement résidentiel du quartier si les orientations du plan d'urbanisme sont appliquées tel quel. À se servant de cet exemple, nous pourrions montrer que le plan d'urbanisme actuel est un outil au profit d'un développement qui va dans le sens des objectifs économiques et politiques de la ville de Montréal et non dans ceux du quartier. À cet égard, on peut lire les intentions suivantes dans le Cahier d'information complémentaire pour le budget 2005: *"les terrains industriels vacants, les terrains en reconversion et les quartiers en mutation sont autant d'occasion de développement qu'il faut saisir"* (p.2.4). D'ailleurs, dans une analyse que La Pointe Libertaire faisait en 2005, elle faisait ressortir les orientations économiques de la Ville<sup>1</sup> basées sur la croissance et la concurrence. La dernière déclaration de Gérald Tremblay ne laisse aucun doute<sup>2</sup>.

## **Un plan d'urbanisme qu'on peut manipuler ou qu'on peut transgresser à volonté**

À première vue, le projet d'habitation Bourgeois/Ste-Madeleine semble bien s'intégrer dans l'environnement immédiat de cette partie du quartier avec son style triplex qui n'apparaît pas trop en porte à faux avec l'architecture environnante. Il s'inscrit même dans

---

<sup>1</sup> "La Ville de Montréal adhère à l'objectif proposé par la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) qui consiste à accélérer vigoureusement la croissance économique, de manière à hisser Montréal parmi le peloton de tête des métropoles nord-américaines d'ici 2025. Cet objectif est ambitieux, mais incontournable si l'on veut maintenir, voire améliorer, la qualité de vie de la population montréalaise." La Pointe Libertaire, Enjeux et stratégies d'aménagement urbain à Pointe-Saint-Charles, page 4, mai 2005.

<sup>2</sup> "Quel que soit le projet, le maire Tremblay a affirmé que la Ville de Montréal a les bras grand ouvert pour les promoteurs... et que l'argent n'était pas un problème" écrit Kathleen Lévesque. C'est lors d'un séminaire devant la Chambre de commerce du Montréal métropolitain que le maire Gérald Tremblay a déclaré que *"Chaque projet est regardé sur une base d'affaires. Quand on investit des millions de dollars dans nos infrastructures c'est parce que ça nous donne un rendement"*. Kathleen Lévesque, journal Le Devoir, dimanche 3 février 2008, page A-8.

la volonté exprimée par le quartier dans la poursuite de la trame résidentielle dans le sud du quartier. Certains trouveront qu'il y a assez de places de stationnement (82) pour répondre à des objections déjà formulées par des citoyennes et des citoyens à savoir: que les autos n'envahiraient pas la rue pour concurrencer les places actuellement occupées par les résidents de la rue Bourgeois. Cette proposition de stationnement "*constitue un ratio équilibré*" comme l'affirme une responsable de l'urbanisme<sup>3</sup>, reflétant ainsi la politique officiellement en vigueur à l'arrondissement, soit un minimum d'une place de stationnement pour 2 logements.

En somme, comme le mentionne les documents officiels de l'arrondissement, "le projet est conforme aux orientations et objectifs du plan d'urbanisme de la Ville de Montréal."<sup>4</sup>

Contrairement au travail fait par l'Opération Populaire d'Aménagement sur le CN, le projet Bourgeois/Ste-Madeleine est tout à fait à l'image du projet de 1 200 logements du Nordelec qui nous a été imposé par le pouvoir de l'argent. Ce projet vient se placer tel un nouveau morceau d'un puzzle mais sans qu'on ne puisse avoir une idée du portrait d'ensemble. Cette façon de faire montre clairement que les projets de développement proposés selon les orientations et les objectifs du plan d'urbanisme ne permettent pas d'imaginer ce que pourrait devenir Pointe-Saint-Charles principalement dans la moitié Est du quartier. Toutefois, nous avons pu évaluer, suite à l'expérience du Nordelec, que des enjeux de société tel que (densification équilibrée, transport écologique, mixité sociale et lutte à la pauvreté, sécurité urbaine, services de proximité, convivialité et relations humaines, etc..) sont faiblement considérés ou tout simplement évacués du portrait.

À cet égard, c'est l'attitude générale de l'arrondissement (politiciennes et fonctionnaires), les intérêts de la Ville et ceux des promoteurs qu'il faut critiquer plutôt que le projet lui-même. Tous ces intérêts particuliers peuvent faire valoir et utiliser un plan d'urbanisme fait sur mesure pour eux. Il faut rappeler que la Table Action-Gardien de Pointe-Saint-Charles, lors de la révision du plan d'urbanisme en 1993, proposait des améliorations et demandait que le plan d'urbanisme intègre certaines dimensions à caractère sociales afin de donner une consistance et une orientation plus sociale au plan d'urbanisme. Toutes les propositions traditionnelles et revendiquées de longue date par le mouvement communautaire furent rejetées de la même manière qu'un projet pilote de partage de la chaussée<sup>5</sup> fut ignoré de façon cavalière. On s'en doute, ce genre de propositions ont tendance à venir interférer sur les niveaux potentiels des profits des promoteurs tout en augmentant le fardeau face à la concurrence "extérieure".

Ces décisions urbanistiques sont éminemment politiques. Le problème est politique et touche un enjeu de démocratie, à savoir que les éluEs et certains fonctionnaires influents imposent une certaine vision du "développement à tout prix", conforme au leitmotiv de croissance économique contenue dans les documents officiels de la Ville. Mais cette orientation néo-libérale et de défense des intérêts financiers des plus forts, nous peinons à

---

<sup>3</sup> Réponse de Nancy Choirry à la question d'une citoyenne lors de la consultation sur le projet Bourgeois/Ste-Madeleine, le 30 janvier 2008, dans la salle du conseil de l'arrondissement Sud-Ouest.

<sup>4</sup> Ville de Montréal, Sommaire décisionnel, page 1, 15 janvier 2008.

<sup>5</sup> Un projet complet, "Rue verte Island", et bien documenté avec en main un sondage porte à porte, fut présenté à l'arrondissement. Ce projet de "rue partagée" était une alternative au projet de piste cyclable proposé par les fonctionnaires. Aucune réponse officielle ne fut reçue à la proposition citoyenne. Mais l'arrondissement procéda à l'implantation de la piste cyclable conçue par les fonctionnaires.

les débusquer sous le langage humaniste souvent utilisé lorsque des citoyennes et des citoyens viennent poser des questions à la Mairesse du Sud-Ouest.

Après l'échec du projet de Loto-Québec de 1.2 milliard\$ face à l'action citoyenne, le comité exécutif de la Ville outrée a soutenu inconditionnellement le projet du Nordelec, sans égards aux opinions des gens de Pointe-Saint-Charles, comme s'il voulait "prendre une revanche". Et plus récemment, sur le dossier du Village Griffintown, ce même pouvoir municipal est allé jusqu'à dérouler le tapis rouge au projet de 1.3 milliard\$ de Devimco, en mettant une réserve foncière sur tous les bâtiments du secteur à partir de considérations supposément d'utilités publiques.

À la demande de la Table de concertation de Pointe-Saint-Charles de placer une réserve foncière sur les terrains abandonnés du CN la réponse fut une fin de non recevoir par le pouvoir à l'Hôtel de Ville. Insensiblement, la mairesse Montpetit a déclaré tout bonnement qu'il n'était pas question de "*mettre une réserve sur les terrains du CN*" lorsque la coordonnatrice de la Table Action-Gardien s'inquiétait du développement à la pièce que représentait le projet Bourgeois/Ste-Madeleine lors de la séance de consultation du 30 janvier 2008, c'est-à-dire moins de 2 semaines après le geste du comité exécutif de la Ville en faveur du promoteur Devimco. Deux poids, deux mesures, c'est ce qu'il nous faut constater.

Lorsqu'un tel esprit domine dans les officines du pouvoir municipal et de l'arrondissement, il ne faut pas s'étonner que le projet Bourgeois/Ste-Madeleine ne soit pas à la hauteur des défis urbains et sociaux du présent et de l'avenir de notre quartier.

### **Évaluation du projet Bourgeois/Ste-Madeleine ... les aspects positifs.**

Nous avons relevé quelques aspects intéressants du projet soumis à la consultation du 30 janvier 2008. Les 26 des logements de 3 chambres avec la possibilité d'en ajouter une autre permettra à des familles de pouvoir y élever des enfants. La densité d'utilisation de l'espace avec des bâtiments de style triplex s'inscrit dans une trame connue du quartier, à échelle humaine si on casse l'impression d'un mur allongé. Cette densification va dans un "esprit" écologique d'utilisation de l'espace, mais c'est d'abord la rentabilité du projet qui demeure à l'origine de ce choix de densification.

Enfin, soulignons que le respect de la réglementation existante (maximum 3 étages), contrairement à ce qui s'est passé au Nordelec par exemple, pourra servir d'argument et d'outil pour "encadrer" l'évolution résidentielle de cette partie du quartier.

Mais au-delà de ces quelques éléments, ce type de projet ne contribue aucunement à faire face aux enjeux écologiques et sociaux qui confrontent notre communauté et la vie urbaine à Montréal.

### **Un projet largement déficient qui ne répond pas aux enjeux du présent et du futur du quartier**

Un projet d'habitation n'est pas simplement un lieu où vont vivre de nouveaux arrivants. Un projet d'habitation vient s'insérer dans une "trame sociale". Le dogme de l'urbanisme

traditionnel qui perçoit le territoire urbain comme une continuité sans fin prend très peu en compte l'ensemble des aspects sociaux et culturels qui déterminent des habitats urbains. Les promoteurs sont souvent prêts à raser pour redévelopper en fonction du "marché". Heureusement, les luttes, qu'à connu Montréal depuis les années 1970, ont quelque peu refroidit l'ardeur général. Cet urbanisme reste tout de même soumis principalement à des critères de développement économique imposé par les élites économiques et politiques qui dominent le paysage.

Ce dogme urbanistique doit être rejeté parce que nous croyons que les quartiers sont d'abord et avant tout des milieux de vie avec tout ce que cela comporte de relations sociales, culturelles, politiques et économiques entre ses résidentEs. Les luttes de résistance contre ce type d'urbanisme peuvent nous aider à inventer un nouvel urbanisme humain et convivial.

Mais pour l'instant le projet Bourgeois/Ste-Madeleine ne répond pas aux enjeux du présent et du futur du quartier parce que **le plan d'urbanisme dans le Sud-Ouest ne répond pas à la trame sociale du quartier et aux enjeux qui confrontent notre communauté.**

#### **Comment le projet ne répond pas à l'enjeu de l'habitation:**

La question du logement est abordée dans le plan d'urbanisme sous trois angles officiels principaux: le développement, les normes de stationnement, l'intégration architecturale. Les revenus de taxation potentiels et la rentabilisation du projet sont l'argument massue "non officiel" contre ceux et celles qui voudraient s'opposer à un projet. À l'opposé, des notions comme la mixité sociale, le droit au logement (droit fondamental de la charte) des services collectifs ou des aménagements favorisant les contacts sociaux ou des considérations écologiques sont relégués à des préoccupations secondaires. Pourtant de telles revendications ont été formulées très clairement et depuis très longtemps soit par des groupes communautaires du quartier soit par des organisations écologistes.

Logement marchandise d'un côté et logement comme besoin fondamental de l'autre. Nous vogueons dans notre société entre les deux notions depuis que nos gouvernements ont adhéré aux diverses chartes des droits. La société québécoise et canadienne en général ne remet pas en cause le logement marchandise. Au contraire, il est vu comme un des piliers de notre société (droit de propriété privé). Nous ne discuterons pas ici de cette question fort complexe. Elle est fondamentale mais nous la posons ici qu'à titre de référence dans le débat sur l'application de ce droit au logement, comme notion reconnue dans les chartes québécoises, canadiennes et internationales. Sur l'application de ce droit, le Canada a été blâmé, pas plus tard qu'en 2007 par l'organisation des Nations unies (ONU), pour sa lamentable prestation de ne pas faire les efforts nécessaires afin que des logements soient fournis en quantité suffisantes aux populations qui en ont besoin. Étant donné que le logement est d'abord une marchandise, une partie de la population ne peut accéder à la propriété privée, étant insolvable selon les critères économiques. Nous comprenons tous et toutes que le pouvoir politique doit combler cette insolvabilité pour réaliser concrètement ce droit, ce que nos gouvernements ne font qu'au compte goutte de toute évidence.

Dans ce sens, et même si cette première "responsabilité" politique ne revient pas à la Ville ni à l'arrondissement, nous pouvons tout de même constater que l'action de la Ville et de l'arrondissement Sud-Ouest pour venir en aide aux citoyens et citoyennes mal

logés frôle presque l'indifférence. Aucune pression n'est faite à Québec et au Fédéral de la part des élus locaux pour faire augmenter les budgets. Et les politiques municipales, ainsi que le plan d'urbanisme, maximisent l'investissement privé en logement et soutiennent la sélection des ménages par le haut des revenus tout en donnant l'impression, par un discours enrobé de bonnes intentions, de vouloir faire face aux diverses problématiques qui affectent la population.

Le projet Bourgeois/Ste-Madeleine est un parfait exemple des retombées venant des orientations municipales et de la sélection par le haut des revenus du marché privé du logement. Ce projet de 108 unités ne fournit aucune habitation en logement social. Il faut donc rappeler aux élus que plus de 40% des ménages du Sud-Ouest vivent sous le seuil de faible revenu<sup>6</sup> et qu'une proportion significative de ménages dont les revenus se situent entre 25 000\$ et 40 000\$ annuellement ne peuvent accéder à la propriété.

Imaginez, on peut obtenir un 5½ pour 220,000 ou 230,000\$ dans le projet Bourgeois/Ste-Madeleine. La ville centrale fait suivre les augmentations de coûts du marché en haussant les seuils d'admissibilité pour des subventions municipales. Si l'acheteur paie moins de 235, 000\$ il a droit à une subvention de 10 000\$ des fonds publics. Ce système de subventions tire par le haut des revenus ceux qui peuvent obtenir des fonds publics.

C'est ce que constate la DSP qui l'amène à écrire tout récemment que *"le phénomène des familles à revenus modestes qui, d'une part, demeurent trop élevés pour accéder aux HLM, et qui, d'autre part, sont insuffisants pour acheter au prix du marché. Face à cette réalité, il serait souhaitable que l'offre de logements coopératifs ou à prix abordables pour les familles soit augmentée, surtout dans les secteurs où ces types d'habitation se font rares"*<sup>7</sup>

### **Comment le projet ne répond pas à l'enjeu de la mixité sociale**

La mixité sociale est un concept flou. Pour la Ville et l'arrondissement il suffit de distiller ici et là une coopérative ou un OSBL de logement à côté d'un projet de condo pour pratiquer la mixité sociale. Et pour cacher la réalité de ménages à faibles revenus qui habitent toutes le même édifice, on cherche à travers l'architecture des moyens de colmater la brèche qui identifie "où le pauvre habite". Réfléchissons-y ? Est-ce une façon de bâtir des communautés solidaires ?

Même d'une tristesse navrante, cette conception de la mixité sociale n'est même pas atteinte avec le projet Bourgeois/Ste-Madeleine, même s'il semble y avoir un grand consensus sur l'importance de la mixité sociale dans la société. Mais dans la réalité nos gouvernements en font le moins possible et nos promoteurs évitent d'en parler de peur de faire fuir les acheteurs éventuels, propageant insidieusement l'intolérance et les préjugés. La mixité sociale doit être redéfinie et appliquée comme un élément important pour lutter contre la pauvreté par le logement et pour contribuer à un véritable effort d'intégration sociale et culturel dans notre quartier et dans tous les autres quartiers de la Ville.

<sup>6</sup> Les Arrondissements de Montréal, Répertoires socio-démographique et classement par variables, Service de la mise en valeur du territoire et du patrimoine, Ville de Montréal, 2004.

<sup>7</sup> Mémoire de l'Agence de la santé et des services sociaux de Montréal préparé par la Direction de la prévention et de santé publique sur le projet "Plan d'action famille de Montréal" présenté devant l'Office de consultation publique de Montréal, 27 novembre 2007.

À titre d'exemple, en appliquant simplement les chiffres de cette insipide politique d'inclusion du Sud-ouest qui est de l'ordre de 15% de logements sociaux dans un projet, cela donnerait un total de 17 logements sur les 108. Insérée à l'intérieur du projet et non construit à l'extérieur du site, une coopérative de 12 logements aurait pu être établie. De plus, 5 logements pour personnes âgées, gérés par un OSBL, auraient pu être disséminés ici et là dans le projet.

En l'absence de logement social dans le projet Bourgeois/Ste-Madeleine, les seuls fonds publics accessibles le seront pour une bonne partie des futurs propriétaires de condos. Tout de même paradoxal que les ménages qui en ont le plus besoin de soutien ne puissent pas profiter des fonds publics.

#### **Comment le projet ne répond pas à l'enjeu de la convivialité et des services collectifs**

Le projet est pensé essentiellement en fonction d'une agglomération d'unités de logement privé. Aucune salle communautaire ou lieux ou services collectifs (ex: places de stationnement Commuauto, buanderie collective), qui pourraient favoriser les relations humaines, l'entraide ou la conservation des énergies.

D'autre part, nous savons déjà que la partie sud du quartier est appelée à recevoir des centaines sinon des milliers de nouveaux ménages. Les besoins en services de proximité à courte distance seront nécessaires pour éviter l'effet banlieue, pour minimiser les déplacements de voitures et par le fait même de contribuer aux transports actifs. Alors laisse-t-on le promoteur actuel ou à chacun des promoteurs privés le soin de décider si des locaux pour le commerce et les services de proximité seront disponibles ? L'arrondissement ne peut même pas nous dire si un nouveau parc est prévu dans un milieu qui en manque déjà et qui verra l'arrivée de 250 personnes supplémentaires dans le coin.

#### **Comment le projet ne répond pas à l'enjeu du transport**

On ne peut ignorer que lorsqu'on parle de milieux résidentiels, la question du stationnement et donc de l'automobile est une question incontournable. Parce que dans le marketing, la publicité des promoteurs, et des politiques incitatives des pouvoirs publics, l'automobile est toujours associée à la qualité de vie. Pourtant, et particulièrement en ville, la réalité est toute autre. Depuis plus de 20 ans, toutes les recherches et études sérieuses nous montrent que l'auto est un des facteurs les plus puissants de dégradation urbaine.

Vieux problème pour Montréal et toutes les villes dans le monde face à l'augmentation continue de l'automobile. La qualité de vie dans les villes continue de se dégrader. Sauf peut-être certaines villes qui ont pris le virage du transport collectif et du transport actif. **Mais inquiétez-vous, car Montréal n'est pas dans le lot.**

Depuis 2002, plus de 10 000 autos de plus chaque année viennent encombrer le territoire de Montréal. Le nouveau boulevard urbain Notre-Dame et celui plus près de nous, Bonaventure sont en fait des autoroutes déguisées qui agiront comme des incitations supplémentaires pour l'utilisation de l'auto. Mais il n'y a pas que les autoroutes. Avec les projets d'habitation résidentiels on en rajoute. 1 500 places de stationnement au Nordec et 5 000 au Village Griffintown. Les 82 places du projet Bourgeois/Ste-Madeleine suivent dans une proportion semblable la même logique partout.

Nouveau problème pour Pointe-Saint-Charles depuis 4 ou 5 ans car cette controversée présence de l'auto à Montréal déborde désormais sur le quartier. En plus de refuser de considérer cette situation, ceux et celles qui prennent les décisions aujourd'hui ne seront plus là lorsque les résidentEs devront vivre et souffrir des nouvelles dégradations causées par l'envahissement de l'automobile.

Elles ont beau être cachées dans le sous-sol, cela ne les efface pas de l'environnement lorsqu'elles circulent. Les politiques mises de l'avant par nos responsables politiques et leur application dans le plan d'urbanisme montre bien qu'on a aucunement l'intention de renverser le courant qui rend de plus en plus pénible la vie dans notre quartier. Au rythme ou on accorde de nouvelles places de stationnement en surface ou en sous-sol, le quartier Pointe Saint-Charles sera littéralement envahie par la circulation automobile lorsque les 3 ou 4 000 nouveaux logements auront été construits dans les années futures. Si les tentatives de densifier la ville et les quartiers s'accompagne de l'idée de conserver la bagnole comme moyen principal de se déplacer, nous courons directement vers une augmentation des problèmes de santé et de dégradation de l'environnement, en plus de couper l'herbe sous le pied à toute tentative d'organiser sérieusement des modes de transport écologiques, efficaces, sécuritaires et agréables.

En ajoutant au projet Bourgeois/Ste-Madeleine 82 places de stationnement, ça ne paraît pas trop sur le coup. Elles peuvent même presque passer inaperçues. Mais le cumul généralisé des projets et de cette politique nous entraîne dans le gouffre. Comment refuser au prochain promoteur de 108 logements les 82 places de stationnement qu'on vient d'accorder au projet Bourgeois/Ste-Madeleine ?

#### **Comment le projet participe à la pollution et à l'insécurité**

Plus il y a d'auto, plus il y a de pollution et plus il y a d'accidents. L'insécurité et le stress des cyclistes et des piétons augmentent. Toutes les études le confirment. Selon la Direction de la santé publique de Montréal (DSP), plus de 12 000 piétons et cyclistes sont blessés par des autos à chaque année à Montréal surtout dans les quartiers centraux et plus de 50 sont tués<sup>8</sup>. De plus la DSP évalue à 1 500 le nombre de décès prématurés dû à la pollution (6 000 au Canada) principalement d'origine automobile. À cause des vents dominants et du fait que le quartier est entouré d'autoroutes, les effets insidieux de la pollution sont plus importants chez-nous que dans d'autres quartiers. Le seul avantage que Pointe-Saint-Charles a encore mais pas pour longtemps, c'est qu'une moins grande proportion de gens possède une auto dans notre quartier que dans la plupart des autres quartiers à Montréal. Cette situation est en train de se modifier rapidement.

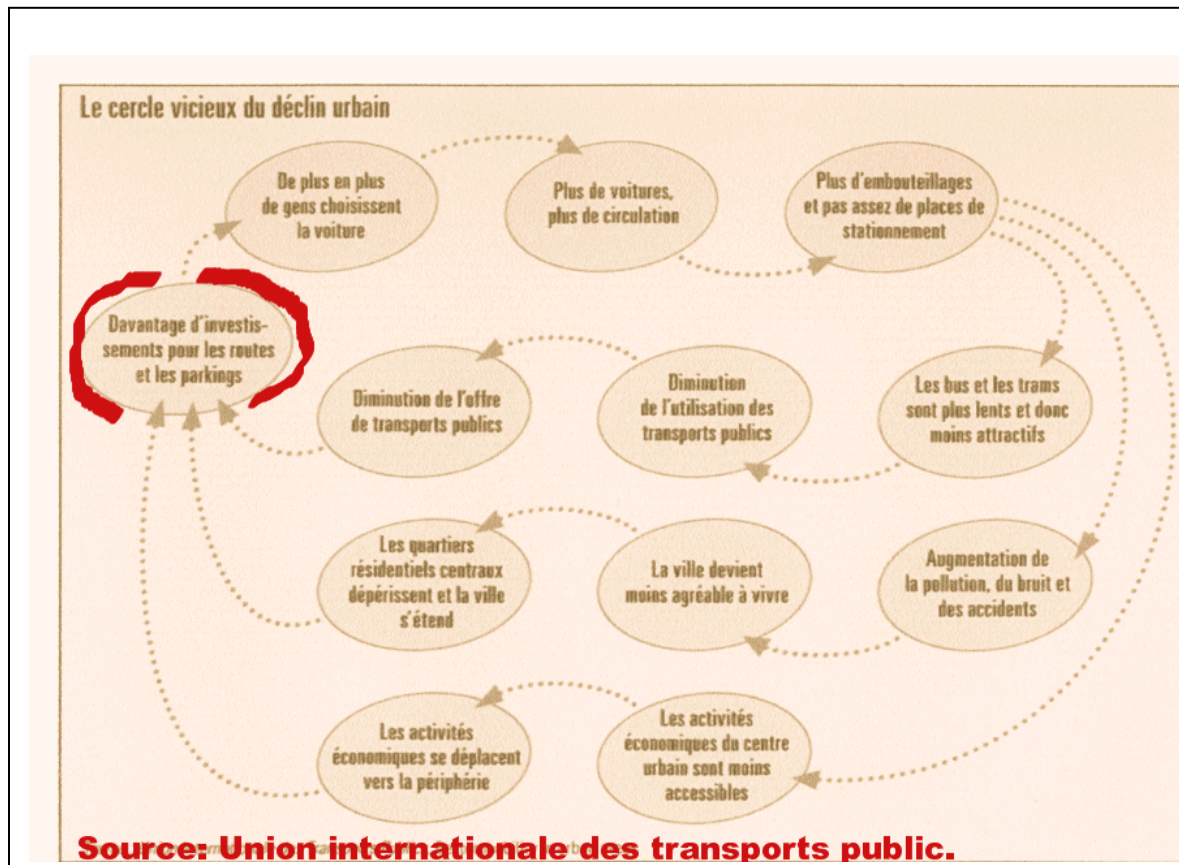
La vitesse est également en cause dans les rues résidentielles. Une personne qui se fait heurter par une auto à la vitesse de 50 kilomètres/heure c'est comme si elle tombait d'un troisième étage. Elle a 70% de chance de mourir. La norme devrait être selon la DSP de 30 kilomètres/heure.

#### **Comment le projet participe à la dégradation des transports publics**

Déjà nous le savons, la Société de Transport de Montréal (STM), indiquent que les autobus 57, 61 et 107 qui desservent notre quartier ne respectent plus les horaires dans les heures de pointe parce qu'ils sont coincés dans les embouteillages du pont Victoria. Le

<sup>8</sup> Dr Richard Lessard et Dr Denis Drouin, Mémoire à la Commission de l'agglomération montréalaise sur l'environnement, le transport et les infrastructures, page 4, 29 août 2007.

service se détériore en même temps que les coûts du transport augmentent, les usagers sont mécontents et avec raison et cela constitue un puissant incitatif pour se munir d'une auto, pour ceux et celles qui en ont les moyens, Ce qui viendra accélérer la dégradation encore plus flagrante du service public. Voyez ci-joint le joli tableau indiquant le cercle vicieux du déclin de la vie urbaine par l'offre publique ou privé des espaces de stationnement.



Ainsi, avec un plan d'urbanisme qui ne tient pas compte des critères sociaux (mixité sociale, pollution, accidents, espaces verts publics, vitesse des autos, efficacité des transports publics, transport actif, services de proximité, densité, etc.) lorsqu'il autorise un projet d'habitation, cela laisse toute la marge de manœuvre aux promoteurs et aux décideurs (les éluEs et les principaux fonctionnaires) d'y aller selon leurs propres intérêts, c'est-à-dire en fonction du pouvoir de l'argent.



## Sortir du dilemme

Nous croyons que deux fronts de lutte méritent actuellement la priorité pour sauver le quartier Pointe-Saint-Charles des mains des promoteurs immobiliers. Ces fronts de lutte sont **le transport et le plan d'urbanisme**. Ces deux fronts de lutte pourraient être organisés de manière à favoriser l'appropriation collective des actions et tendre vers une vision d'autogestion du quartier autour des enjeux d'aménagement urbain.

### Le transport:

On ne peut évidemment pas sortir de ce dilemme autrement qu'en faisant un choix clair en faveur des transports collectifs (autobus, tramways, métro, taxi, auto-partage) et des transports actifs (cyclisme, marche, patins à roues).

Pour empêcher que notre quartier ne devienne un vaste "parking". Plusieurs moyens d'action et plusieurs objectifs partiels sont possibles:

- *Lutter pour une amélioration des lignes d'autobus 57, 61 et 107*
- *Lutter pour un service de transport en commun gratuit*
- *Lutter pour réduire la circulation de transit dans le quartier*
- *Lutter pour obtenir le 30 kilomètres-heure dans toutes les rues résidentielles incluant un aménagement urbain du type "rue milieu de vie" qui permet d'atteindre cet objectif*
- *Lutter pour qu'aucun nouveau projet résidentiel n'ait plus d'une place de stationnement pour 4 logements*
- *Soutenir la création d'un atelier vélo et d'un projet Vélo-libre dans le quartier*
- *Augmenter considérablement les stationnements vélo et exiger pour tout nouveau logement construit ou rénové une place de stationnement vélo*
- *Multiplier les endroits d'auto-partage (Commuauto) à travers le quartier*

### Le plan d'urbanisme

Il faut modifier le plan d'urbanisme de façon à intégrer de manière précise des critères de "compatibilité sociale" tel que nous les avons abordé plus tôt. En ce sens, il faut que le plan d'urbanisme soit accessible à la compréhension générale du public plutôt que d'être rédigé dans un langage hermétique et technocratique permettant aux spécialistes d'interpréter à leur avantage le plan d'urbanisme.

Il s'agit donc ici d'une lutte politique pour s'attaquer au plan d'urbanisme du Sud-Ouest et pour en assurer son application par la population.

Intégrer des critères sociaux à l'intérieur du plan d'urbanisme signifie que le développement immobilier se ferait selon des critères qui favorisent:

- *la mixité sociale telle que nous l'avons décrite et dans une proportion qui correspond aux besoins de la communauté*
- *l'aménagement intégré de parcs, places publiques en quantité suffisante pour rattraper notre retard sur Montréal*
- *des locaux pour des services de proximité privés et publics,*
- *des services collectifs intégrés dans les projets de moyenne et de grande envergure c'est-à-dire de plus de 25 logements,*
- *des projets pilotes de conservation de l'énergie*

**Ne plus jamais laisser aux promoteurs et aux élites politiques la capacité de décider de notre présent et de notre avenir comme communauté de vie.**