

MÉMOIRE

– MDDEP –

**Stratégie gouvernementale
de
développement durable**

Présenté par :
VIGILANCE ACTION CITOYENS PIERREFONDS

Susan Kiepprien et Carmen Laroche-Vrana
Pierrefonds

le 12 novembre 2007

PRÉAMBULE

Le 2 octobre 2007, la ministre Beauchamp annonçait fièrement à la population qu'elle consultera les citoyens en matière de sa nouvelle stratégie de développement durable.

Dans son communiqué aux médias, le mot 'environnement' n'est mentionné qu'une seule fois. Les mots 'développement durable' apparaissent onze fois dans le court texte. Pourtant, son ministère s'appelle bien le Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs.

Quelle sera la réelle priorité qu'elle entend accorder à la protection de l'Environnement, laquelle inclut la biodiversité autant animale que végétale, ainsi que les effets néfastes résultant des gaz aux effets de serre dans son discours axé principalement sur le 'développement durable'?

Prendra-t-elle en considération les changements climatiques dans son discours?

Avant qu'il ne soit trop tard, y aura-t-il un jour une consultation sérieuse auprès des citoyens visant véritablement la protection de notre environnement dans son ensemble?

Ou pourra-t-elle conjuguer les deux facteurs simultanément et honnêtement?

HISTORIQUE – MONTRÉAL

- Le 22 juin, 2005: le Plan d'urbanisme de Pierrefonds fut adopté par le Conseil de Montréal par une majorité de **une voix** seulement. De fait, le vote fut très partisan parmi les élus de l'équipe UCIM. La motion fut débattue aux petites heures du matin et malgré l'épuisement des élus de tous les partis municipaux présents, le débat fut tout de même féroce et prolongé concernant le développement sauvage prévue pour Pierrefonds Ouest.
- Novembre 2005 : la Ville de Montréal déposait son mémoire auprès de la Commission parlementaire sur les transports et l'environnement. Dans le premier paragraphe de ce mémoire, il est écrit que la population québécoise est plus soucieuse que jamais de protéger l'environnement.

À la page 2 de ce rapport, on parle de l'importance d'un Plan de transport, d'une Politique de protection et de mise en valeur des milieux naturels, de la Politique de l'arbre...

Dans son plan stratégique à cet effet, Montréal énumère ses deux orientations prioritaires (page 3) dont en premier lieu, on peut lire : améliorer la qualité de l'air et réduire les émissions de gaz à effet de serre. En second lieu, Montréal écrit : assurer la qualité des milieux de vie résidentiels.

- À notre connaissance, aucune de ces orientations ne fut respecté à ce jour, ni par la Ville de Montréal, ni par son arrondissement de Pierrefonds.

PIERREFONDS

Depuis les fusions municipales en 2001 et de tous les arrondissements de Montréal, c'est à Pierrefonds qu'a eu lieu la plus importante destruction de tous les endroits boisés. L'arrogance de la mairesse Worth envers ses citoyens et les maires avoisinants a fait l'objet de reportages dans les journaux locaux.

Les notions de pollution, de congestion automobile intolérable et de préservation d'espaces verts semblent lui importer peu. Tout ce qui compte est de construire le plus d'habitations possibles au détriment de la qualité de vie de ses citoyens.

Les conflits d'intérêts abondent et les citoyens sont impuissants. Tout ce qui est de nature à exiger des études d'impact est remis aux promoteurs comme responsabilité. Naturellement, les résultats sont questionnables et il est même possible qu'ils ne reflètent pas nécessairement la réalité et peuvent aussi être avantageux pour ces mêmes promoteurs. Il est même impossible pour les citoyens d'obtenir les détails des mandats confiés aux promoteurs sans passer par la Commission de l'Accès à l'Information.

Pierrefonds utilise aussi les services du Conseil du Patrimoine et de l'Office de la Consultation Publique pour légitimer certains projets hautement controversés, dont Les Rapides du Cheval Blanc et les modifications à son plan d'urbanisme pour le secteur ouest de Pierrefonds (incluant l'Anse à l'Orme). Lorsque les recommandations de ces organismes ne vont pas en leur sens, l'administration Worth annonce à tous qu'elle s'est prévalu de ces organismes pour son plan d'action et laisse même sous-entendre qu'elle suivra leurs recommandations. Toutefois, elle ne dit pas qu'elle a l'intention de les ignorer, comme c'est le cas pour Les Rapides du Cheval Blanc.

ÉCOTERRITOIRE DE L'ANSE À L'ORME

- L'Écoterritoire de l'Anse à l'Orme (incluant la Forêt Centenaire) fut désignée par la Communauté Urbaine de Montréal comme étant la forêt qui possède la plus grande valeur écologique de l'île de Montréal (castors, chevreuils, hiboux, oiseaux migrateurs, plantes indigènes rares, des étangs saisonniers et permanents – des marécages et bassins de drainage naturel...)
- Cet écoterritoire s'étend sur environ 470 hectares et on y trouve la Forêt Centenaire qui compte quelque sept hectares. En 2005-2006, les citoyens se sont mobilisés pour acheter la Forêt Centenaire. La couverture médiatique a été assez intense à ce sujet et aujourd'hui Montréal s'apprête à l'acheter pour la préservation.
- Malgré que Montréal reconnaisse l'importance exceptionnelle de cet écoterritoire, la Ville avait tout de même décidé de l'anéantir dans sa presque totalité. Quelque 4 500+ habitations y sont prévues, générant ainsi plus de 9 000 véhicules additionnels sur nos boulevards déjà congestionnés à outrance.
- La Ville de Montréal et Pierrefonds ont travaillé très fort pour faire passer les changements de zonage. De fait, on pourrait même dire qu'ils ont trahi la population. À cette époque en 2005, Kirkland était fusionnée et faisait partie intégrante de Montréal. Kirkland était aussi la seule zone contigüe suite à leurs manigances possiblement illégales pour départager les zones. Malgré que la Loi dicte que les zones contigües d'une même municipalité (dans ce cas-ci Kirkland faisait partie intégrante de Montréal) pouvaient s'y opposer, Pierrefonds a refusé de suivre cette Loi. Elle a préféré donner le privilège aux promoteurs-proprétaires des terrains et à leurs arbres.
- Le réseau routier du projet dans son ensemble fut planifié par la Ville de Montréal et Pierrefonds. Les seules sorties prévues vers l'Est étaient les boulevards Pierrefonds et Antoine-Faucon. La Ville de Montréal a désigné Antoine-Faucon/boul. Pierrefonds d'*artères de la mégaville* uniquement pour permettre la construction des 4 500+ maisons.

✓ Les Cours Antoine-Faucon

- La rue Antoine-Faucon ne possède qu'un trottoir du côté nord et est une véritable rue résidentielle. Les citoyens rapportent devoir attendre en ligne le matin jusqu'à 30 minutes sur Antoine-Faucon pour se rendre au boul. St-Charles avant de se diriger vers l'Autoroute 40 pour aller travailler. Certains citoyens mentionnent qu'il leur est arrivé d'avoir recours à la Police pour immobiliser la circulation afin de pouvoir sortir de leur stationnement le matin pour aller travailler!
- Les citoyens du secteur ont été horrifiés d'apprendre qu'ils auraient à conjuguer avec des milliers de voitures de plus (matin et soir) sur leur pauvre petite rue Antoine Faucon.
- Le premier projet immobilier planifié pour ce secteur s'appelle Les Cours Antoine Faucon. Les résidents du côté Sud d'Antoine Faucon n'ont pas eu le droit de s'opposer au changement de zonage malgré que ce sont eux qui en seraient le plus affectés. Pierrefonds a préféré donner le privilège aux résidents demeurant à environ un kilomètre plus loin, donc beaucoup moins concernés par ce changement de zonage.

Malgré toutes les entraves de Pierrefonds et en raison du trafic supplémentaire indésirable, le changement de zonage fut arrêté le 5 juillet 05 par les citoyens.

En retour, Pierrefonds a tenté de faire mettre sous arrestation les quelques citoyennes qui ont aidé les résidents dans ce dossier. De plus, il y a eu des plaintes de citoyens au Directeur Général des Élections (tentatives de berner les citoyens lors du registre).

- Par après, les citoyens ont fait un appel urgent auprès du Ministre Després (Transports Qc.) pour faire bloquer la sortie du trafic sur Antoine Faucon et le boulevard Pierrefonds. Les citoyens ont proposé au Ministre Després de refuser l'accès de sa servitude 440 pour les prolongements d'Antoine Faucon et du boul. Pierrefonds.

Le Ministère a constaté le bien-fondé de la requête et les citoyens ont eu gain de cause.

- La Ville de Montréal et Pierrefonds ont dû refaire leur réseau routier de manière plus cohérente. Tout un problème puisque Pierrefonds a développé son territoire à la pièce et s'est peinte dans un coin.

✓ Héritage sur le Lac

- Ce deuxième projet est situé en milieu inondable. Un bassin de rétention sera construit à environ 500 mètres de la Rivière-des-Prairies pour permettre la construction de quelque 550 habitations.
- Les citoyens ont visité le secteur à la fin avril 06 en compagnie d'agents fédéraux de la faune et de biologistes détenteurs de PhD. Ils ont marché pendant trois heures et ont couvert environ un kilomètre carré. C'était inondé à différentes profondeurs partout. À plusieurs endroits, c'était carrément impassable puisque l'eau était trop profonde. Un canot aurait aidé. Dix-sept photos ont été prises et quelques-unes ont été envoyées à Mme Hélène Tremblay, directrice régionale MDDEP Montréal...
- Sur réception de ces photos, Mme Tremblay avise ses employés de communiquer avec nous pour identifier les secteurs inondés. Pendant une dizaine de jours sans arrêt, le MDDEP nous poussait à obtenir une carte détaillée du secteur ou une carte du projet pour identification des endroits dont faisait objet les photos. La situation était urgente selon le MDDEP.
- Les citoyens ont transmis à de multiples reprises la demande à la mairesse Worth puisqu'elle avait accès rapidement aux cartes nécessaires pour identification demandées par le MDDEP. La mairesse Worth a refusé!
- Finalement, le MDDEP a envoyé une biologiste sur place pour faire protéger d'autres cours d'eau et fossés avant le début de la construction.
- Une étude d'impact environnemental était nécessaire aussi pour procéder avec le projet. Comme c'est l'habitude à Pierrefonds, c'est le promoteur qui a fait l'étude d'impact. Naturellement, il est impossible d'en obtenir une copie puisque c'est privé et même la nature du mandat confié par Pierrefonds est secrète.
- Le 22 octobre passé, une citoyenne demanderesse a été convoquée à une audience formelle de la Commission d'Accès à l'Information pour tenter d'obtenir une copie de cette étude. On attend la décision.
- Parmi les raisons invoquées par le promoteur devant la Commissaire, celui-ci a déclaré sous serment que si les citoyens obtenaient une copie de cette étude, il ne pourra pas bâtir ses maisons et il va même perdre son crédit à la banque!

✓ Le reste du territoire de l'Anse à l'Orme

Il semblerait qu'une importante aire de conservation fut mise de côté pour accommoder la faune. Les citoyens n'ont pas les détails à ce sujet mais on espère qu'elle soit suffisante puisque déjà nous devons composer avec des animaux sauvages de toutes espèces dans nos cours-arrière.

Toutefois, le nombre d'habitations n'a pas diminué. On parle toujours de plus de 4 500 unités. Il va de soi que tout adulte qui demeurera dans ce secteur nécessitera absolument une voiture pour ses déplacements, comme c'est le cas pour tous autour. Même avec un service d'autobus accru, c'est la voiture qui va l'emporter. Ceci est une certitude.

On peut donc facilement parler de 8 000 véhicules de plus pour ce secteur dont des milliers qui seront rajoutés à la congestion automobile matinale. Dans le dernier plan de réseau routier soumis par Pierrefonds, on peut voir une sortie vers le Nord par le boulevard Gouin. L'autre sortie se dirige vers le Sud pour atteindre l'autoroute 40.

Le boulevard Gouin n'a qu'une voie simple dans les deux directions et ce, pour presque tout Pierrefonds. Aucune possibilité de dépassement pour les automobilistes. De plus, les autobus arrêtent fidèlement aux trois rues pour prendre les passagers et immobilisent tout derrière eux pour ce faire. N'oublions pas non plus les feux de circulation.

Pour le côté Sud, à tous les matins, la radio et la télévision parlent toujours de congestion sur l'autoroute 40 à la hauteur de St-Charles. Personne ne peut y échapper.

Comment donc peut-on rajouter des milliers de véhicules de plus dans cette congestion si nous envisageons sérieusement d'améliorer la qualité de l'air et diminuer les gaz à effets de serre? Ce sera un véritable désastre!

Le 30 octobre 2005, lors d'un reportage par le journal Cités Nouvelles au sujet du trafic qui sera créé par ce projet, la mairesse Worth a répliqué au maire de Kirkland ce qui suit :

“C'est sûr que ça va congestionner mais au moins on aura réglé un des problèmes” (en parlant du promoteur Grilli qui attend impatiemment la décision du Ministère des Transports Qc pour procéder avec son projet, soit l'extension d'Antoine Faucon).

Elle rajoute par après : *“Ce projet aura lieu quoique en dise Kirkland. Nous sommes à Pierrefonds”*. (Cités Nouvelles du 30 octobre 2005).

Tous les maires avoisinants ont commenté négativement au sujet de la taille de ce projet et de la folie de construire à tout prix sans tenir compte du trafic et des embouteillages actuels.

RECOMMANDATIONS

- Il faut absolument réduire la taille du projet de l'Écoterritoire de l'Anse à l'Orme.

Dans la synthèse de la stratégie de développement durable, le MDDEP parle au Chapitre II, Section I, alinéa 6 de la santé et de la qualité de vie. La Ville de Montréal, dans son mémoire de novembre 2005, souligne sa priorité d'améliorer la qualité de l'air et de réduire les émissions de gaz à effet de serre.

Il est évident pour tous qu'aucune de ces bonnes intentions ne sera accomplie si l'on permet la construction des 4 500+ maisons. N'oublions pas que la Direction de la Santé Publique de Montréal a déclaré qu'à Montréal en 2005, il y a eu plus de 1500 décès résultant de la pollution.

On peut ouvrir une voie d'accès sur la servitude de la future 440, ça ne changera rien. La grande majorité des milliers de véhicules provenant de l'Anse à l'Orme se dirigera comme tout le monde le matin vers la 40 en direction de Montréal...et tous ces véhicules resteront pris bien avant la congestion de St-Charles.

- Il est essentiel que le MDDEP revise sa Loi pour y ajouter des clauses qui interdisent clairement les conflits d'intérêt au niveau municipal.

À titre d'exemple, Pierrefonds fait affaire depuis de nombreuses années avec un consultant qui travaille aussi pour la Ville de Montréal, en l'occurrence Daniel Arbour et Associés. Ce même consultant travaille aussi en même temps pour les promoteurs des projets de Pierrefonds. Il est aussi impliqué dans les PAE (plans d'aménagement d'ensemble) en plus d'effectuer les études d'impact des projets sur lesquels il travaille!

- Lors du passage de l'Office de la Consultation Publique en mai dernier à Pierrefonds, un monsieur Lewis Poulin, météorologue pour Environnement Canada, a remis son mémoire qui traitait des changements climatiques. (Mémoire de Lewis Poulin <http://www2.ville.montreal.qc.ca/ocpm/pdf/P18/6b.pdf>)

Dans ce mémoire, on peut lire une correspondance entre la mairesse Worth et lui-même qui se décrit comme suit : M. Poulin demande à la mairesse Worth si a) le conseil est-il au courant des informations importantes concernant les changements climatiques et b) si Pierrefonds évaluait à l'avance les impacts de ses projets avant de les approuver?

La mairesse répond que a) *Pierrefonds trouve que ce n'est pas la responsabilité de Pierrefonds d'agir sur les changements climatiques* et b) *puisque Pierrefonds doit suivre la ?? loi ??? sur l'aménagement urbain et que cette loi ne fait aucune mention de l'environnement. Pierrefonds n'est donc pas obligé d'évaluer à l'avance les impacts que ses projets auront sur l'environnement.*

Il faudrait donc que Québec :

- exige une mise à jour de ses lois sur l'aménagement urbain, i.e. les lois qui s'appliquent aux villes et arrondissements;
 - mandate les administrations municipales à agir et à construire en fonction des changements climatiques;
 - mandate que les villes évaluent à l'avance, par l'entremise de consultants totalement indépendants des promoteurs et de l'administration municipale, l'impact que les projets auront sur l'environnement, le trafic, les changements climatiques...
 - mandate que toutes les villes mettent à jour leur plan d'urbanisme pour refléter cette nouvelle réalité.
- ❑ En lisant les textes de Loi, nous avons remarqué l'utilisation très fréquente du terme 'peut\doit'. Il y a une différence entre pouvoir et devoir. De plus, on a aussi remarqué qu'il y a toujours un article de Loi qui en annule un autre. Alors, à quoi sert la Loi?
- ❑ En accord avec la Loi sur les compétences municipales, depuis janvier 2005, une piste cyclable n'est plus considéré comme un parc mais plutôt comme une voie publique.

Voir Article 66, 2^e paragraphe : 'Dans la présente loi, une voie publique inclut toute route, chemin, rue, ruelle, place, pont, voie piétonnière ou cyclable, trottoir ou autre voie qui n'est pas du domaine privé...'

Pierrefonds désigne les pistes cyclables comme 'parc' et elle utilise cette stratégie illégale pour effectuer ses changements de zonage. Ce fut le cas pour l'Anse à l'Orme et les citoyens n'ont pas pu contester ce projet.

L'Office de la Consultation Publique de Montréal a recommandé à Pierrefonds de ne plus inscrire les pistes cyclables comme parc.

Pierrefonds refuse de se soumettre à la Loi des Compétences Municipales et malheureusement, l'OCPM n'a pas d'autorité sur Pierrefonds.

* * *

Nous aurions apprécié adresser la situation du Domaine des Berges. Il nous est impossible par manque de temps. Le dossier complet a été envoyé au Ministre Hearn (Pêches et Océan Canada) du Fédéral. Le député Patry suit le dossier.

Une courte récapitulation : Malgré les interdictions et les constats d'infractions émis par votre Ministère, Pierrefonds a tout de même poursuivi la construction de huit maisons dans une frayère à poissons sur la Rivière des Prairies. Sur une photo, on voit le biologiste dans l'eau jusqu'aux cuisses, accoté contre le remblai d'une des maisons.

Votre ministère exigeait la démolition des remblais et la restauration de la rive à son état naturel. Lors du retour de M. Jean Rivest à Montréal, le dossier fut soudainement fermé. Qu'est-ce qui s'est passé?

* * *

Nous vous remercions de l'attention que vous portez à la présente.

Comme vous pouvez le constater, les citoyens ont travaillé très fort depuis les récentes années à améliorer le plan d'urbanisme de Pierrefonds. Le développement durable et l'environnement nous tient à cœur aussi. Beaucoup plus que l'administration de Pierrefonds. D'ailleurs, on a fait l'objet de tentatives d'arrestations par l'arrondissement et de menaces téléphoniques non identifiés à plusieurs reprises.

Nous avons arrêté sept règlements de changements de zonage et les citoyens qui se présentent au bureau d'arrondissement pour signer les registres le font tous pour la même raison : **le trafic**. Antoine Faucon ne passera pas par la servitude de la 440 pour la même raison : **le trafic**. Il faut se rappeler que présentement, à Pierrefonds, il n'est pas rare d'attendre quatre feux de circulation avant de pouvoir tourner à gauche sur nos boulevards. Que ferons-nous avec 8 000 voitures de plus? Où allons-nous les mettre?

La Forêt Centenaire fut sauvé in extremis et le projet du Cheval Blanc fut grandement réduit.

Si vous êtes sérieux au sujet des émissions de gaz à effets de serre, de la pollution, de la santé publique et de la qualité de vie de vos citoyens, vous saurez adresser le problème de la surconstruction à l'Anse à l'Orme.

Nous espérons que vous serez à la hauteur de la tâche et nous vous souhaitons bonne chance.

Susan Kiepprien
Vigilance Action Citoyens Pierrefonds
Pierrefonds

4934 rue Belleville
Pierrefonds H8Z 2S7

514-620-3568
vacpierrefonds@videotron.ca
susankiepprien@videotron.ca

Carmen Laroche-Vrana
Vigilance Action Citoyens

5215 Riviera, app. 312
Pierrefonds H8Z 2Z4

514-421-3530
cvrana@videotron.ca