

Juin 2015

# PPU du quartier des gares

Mémoire présenté à l'OCPM





# TABLE DES MATIÈRES

---

<b>1</b>	<b>SOMMAIRE</b>	<b>1</b>
<b>2</b>	<b>HABITER VILLE-MARIE</b>	<b>2</b>
	2.1 Mission	2
	2.2 Historique	2
	2.3 Territoire	2
	2.4 Concertation	2
<b>3</b>	<b>PLAN DE DÉVELOPPEMENT D’HABITER VILLE-MARIE</b>	<b>3</b>
	3.1 Constats et enjeux : quartier Peter McGill	3
	3.2 Conclusion	4
<b>4</b>	<b>PROGRAMME PARTICULIER D'URBANISME DU QUARTIER DES GARES</b>	<b>6</b>
<b>5</b>	<b>LE DÉVELOPPEMENT DU LOGEMENT SOCIAL ET COMMUNAUTAIRE</b>	<b>15</b>
	5.1 Accès Logis	15
	5.2 Stratégie d'inclusion de logements abordables dans les nouveaux projets résidentiels	15
<b>6</b>	<b>UN MILIEU DE VIE COMPLET</b>	<b>18</b>
	6.1 Les services de proximité et l'axe Peel	18
	6.2 L'intermodalité	19
	6.3 Les transports et les déplacements actifs	19
	6.4 Bonne pratique en urbanisme et développement durable	19
	6.5 La définition des critères d'évaluation des projets	20
<b>7</b>	<b>RECOMMANDATION</b>	<b>21</b>

# 1 SOMMAIRE

À la différence de la plupart des grandes métropoles nord-américaines, Montréal se caractérise par son centre-ville habité. Berceau fondateur de la ville, l'arrondissement de Ville-Marie est également un lieu de convergence à la mixité sociale unique, où se côtoient différentes populations résidentielles, de transit et itinérante. On y retrouve également une grande mixité de fonctions, avec de nombreuses institutions dédiées à la culture, à la santé, au savoir et à l'économie, ainsi que le centre des affaires, qui regroupe de nombreux sièges sociaux d'entreprises et de multiples commerces. Le territoire du district Peter McGill, dans lequel s'implantera le projet actuellement à l'étude, est tout à fait représentatif de la réalité de l'arrondissement et possède un potentiel de redéveloppement important qui doit être mis à profit afin d'améliorer les conditions de vie des résidents du quartier et faire de celui-ci un milieu de vie diversifié, dynamique et ouvert sur la communauté.

En déposant ce mémoire, Habiter Ville-Marie souhaite partager sa vision du développement du secteur, une vision qui tient compte des besoins de la population en matière de logement et de la consolidation des milieux de vie. Habiter Ville-Marie intervient depuis plusieurs années dans le district Peter McGill. Nous sommes ainsi intervenus dans le cadre de plusieurs consultations publiques organisées par l'Office de consultation publique de Montréal (OCPM) concernant de grands projets immobiliers (notamment les projets de l'Îlot Séville, de l'ancien Séminaire de philosophie, du 1800, boul. René Lévesque Ouest et de la rue Saint-Antoine Ouest) ou encore le programme particulier d'urbanisme (PPU) du Quartier des Grands jardins,

afin d'y réclamer notamment l'inclusion de logements sociaux et communautaires. Habiter Ville-Marie appuie également, depuis maintenant plus de 9 ans, le travail d'une coopérative d'habitation pour familles (la coopérative d'habitation de la Montagne verte) qui, avec le soutien du groupe CDH, vise à développer un projet à proximité du projet à l'étude.

Les réflexions présentées dans le présent mémoire découlent du Plan de développement en matière de logement social élaboré par Habiter Ville-Marie, en 2011. Ce plan de développement avait pour objectifs généraux : la réalisation d'un portrait des conditions de logement dans l'arrondissement; l'identification de potentiels et objectifs de développement pour le logement social et communautaire ainsi que de mesures et outils visant à le favoriser; et finalement l'identification et le soutien à la réalisation, avec différents partenaires, de projets spécifiques de logement social et communautaire pour chacun des quartiers de l'arrondissement.

## **Comité de travail**

Alain Arsenault (CSSS Jeanne-Mance), Philippe Cossette (Tous pour l'aménagement du Centre-Sud - Rayside Labossière), Stéphane Febbrari (Table Interaction Peter McGill), Éric Michaud (Comité logement Ville-Marie)

## **Cartographie, graphisme et conception du document**

Rayside Labossière

Page couverture : Kupferdach, <http://goo.gl/4r8RiA>

## 2 HABITER VILLE-MARIE

### 2.1 MISSION

Habiter Ville-Marie est un regroupement d'organismes communautaires et publics, de tables de concertation locales et de regroupements qui a pour mission de susciter, appuyer et promouvoir le développement du logement social et communautaire dans l'arrondissement de Ville-Marie, en priorisant la réponse aux besoins des populations locales et l'amélioration de la qualité de vie dans une perspective de développement durable.

### 2.2 HISTORIQUE

- 1986** Naissance du comité logement et aménagement Centre-Sud (CLACS), piloté par Alerte Centre-Sud
- 1990-2005** Mobilisation de la population et réalisation du volet social du projet Faubourg Québec
- 2006** Habiter Ville-Marie devient une table de concertation sectorielle autonome composée des groupes de ressources techniques AHM et CDH, du Comité logement Centre-Sud, de la FOHM, de la FÉCHIMM et d'Inter-Loge Centre-Sud.
- 2007-2010** Restructuration et élargissement d'Habiter Ville-Marie. La concertation regroupe désormais une quinzaine de membres actifs (tables de concertation, fédérations, organismes publics et communautaires).
- 2011** **Publication du Plan de développement du logement social et communautaire pour l'arrondissement de Ville-Marie**

### 2.3 TERRITOIRE

Arrondissement de Ville-Marie.

### 2.4 CONCERTATION

La table de concertation Habiter Ville-Marie est coordonnée par le Comité logement Ville-Marie, avec l'appui du CSSS Jeanne-Mance.

Habiter Ville-Marie travaille avec différentes instances de concertation dans l'arrondissement et est membre de la Table de développement social Centre-Sud, une table de concertation intersectorielle et multi-réseaux composée de divers représentants du milieu (notamment en charge de coordonner la mise en œuvre du programme de revitalisation intégrée du quartier Sainte-Marie).

Par ailleurs, on compte parmi les membres d'Habiter Ville-Marie, deux tables de quartier, soit la Table de concertation du Faubourg St-Laurent (TCFSL) et la table Interaction Peter-McGill, ainsi que la Corporation de développement communautaire (CDC) Centre-Sud, qui regroupe plus d'une quarantaine d'organismes communautaires et qui coordonne également la Table de développement social (TDS) Centre-Sud.

#### Membres actifs

Atelier Habitation Montréal - CDEC Centre-Sud/Plateau Mont-Royal - Comité logement Ville-Marie - Fédération des coopératives d'habitation intermunicipale du Montréal Métropolitain (FÉCHIMM) - Fédération des OSBL en Habitation de Montréal (FOHM) - Groupe CDH - Inter-Loge - OMHM - Tous pour l'aménagement du Centre-Sud - Table de concertation du Faubourg St-Laurent - Table Interaction du quartier Peter-McGill

#### Membres de soutien

Centre intégré universitaire de santé et de services sociaux (CIUSSS) du Centre-Est-de-l'Île-de-Montréal – Centre intégré universitaire de santé et de services sociaux (CIUSSS) du Centre-Ouest-de-l'Île-de-Montréal – Corporation de développement Communautaire Centre-Sud – Forum jeunesse centre-ville - Pastorale sociale Centre-Sud – Unité de travail pour l'implantation de logement étudiant (UTILE) - Y des femmes - Réseau Habitation Femmes

## 3 PLAN DE DÉVELOPPEMENT D'HABITER VILLE-MARIE

### 3.1 CONSTATS ET ENJEUX : QUARTIER PETER MCGILL <sup>1</sup>

Dans un premier temps, situons l'enjeu du logement famille dans son contexte. Le district Peter-McGill ne contient pas d'école primaire, ce qui contribue à l'exode des familles lorsque les enfants atteignent l'âge de 6 ans. Entre 2006 et 2011, malgré le fait que le nombre d'enfants de 0-4 ans ait cru de 30 %, celui des 5-9 ans est demeuré stable et demeure deux fois moins grand que le nombre des 0-4 ans. À l'absence d'école primaire publique dans le quartier, il faut ajouter d'autres facteurs qui contribuent à l'exode des familles : le coût élevé des loyers, l'accès difficile à la propriété, le manque d'espace récréatif pour les enfants, le manque d'espaces verts, ainsi que les risques liés au trafic dans le centre-ville.

Ce bref survol des constats et enjeux vise à établir que la difficulté des familles à se loger convenablement dans le district Peter-McGill est sans conteste un enjeu majeur, mais que celui-ci doit être analysé dans une perspective plus large que la seule question de l'accès au logement. Selon nous, un quartier comprenant une mixité sociale est un gage de durabilité et de développement harmonieux.

Le Centre-Ville peut être un endroit susceptible d'attirer de nombreuses familles. La proximité de lieux culturels tels les musées, les théâtres, les salles de spectacle, les espaces patrimoniaux, ainsi que l'attrait des programmes de sports et loisirs offerts par le YMCA, le Y des femmes, l'Université McGill, en font un quartier de prédilection pour les familles portées vers le savoir et le partage culturel. De plus, nombreuses sont les familles immigrantes qui désirent s'établir dans le centre-ville de Montréal, avec leur riche bagage culturel.

Il est primordial que l'Arrondissement de Ville-Marie et les autres acteurs du développement social continuent à œuvrer pour que le centre-ville demeure

habité et vivant. L'aménagement du parc Rutherford, l'engagement de l'Arrondissement à mettre sur pied un centre communautaire, ainsi que la volonté de la CSDM d'établir une école primaire dans le quartier sont autant d'initiatives qui laissent entrevoir de nombreuses possibilités pour un développement inclusif et durable du territoire. La question du logement, notamment pour les familles, doit cependant être traitée dans la même perspective.

Voici quelques caractéristiques de la population du quartier Peter-McGill qui permettent de mieux apprécier les besoins de la population en matière de logement.

#### Constats généraux

- Augmentation de la population entre 2006 et 2011 : de 31 000 à 34 454 personnes
- Plus des trois quarts des logements sont occupés par des ménages locataires, comparativement à 62,1 % à Montréal.
- Grande mobilité dans la population : près de 67 % des résidents ont déménagé au cours des 5 dernières années. À Montréal, cette proportion est de 43,3 %.

#### Pauvreté dans le Centre-Ville

- On retrouve un faible taux d'emploi dans le quartier, soit 51,9 %, comparativement à 58 % à Montréal. La partie sud est davantage affectée par un faible taux d'emploi.
- Le revenu médian des ménages est de 29 902 \$ par an, comparativement à 38 201 \$ à Montréal.
- Après impôts, 42,3 % des résidents vivent sous le seuil de faible revenu, comparativement à 22,8 % à Montréal.
- La proportion de ménages locataires du quartier dont le revenu est de moins de 40 000 \$ par an est de 67,9 %, par rapport à 65,3 % à Montréal. Selon la Stratégie d'inclusion de la Ville de Montréal, cette

<sup>1</sup> Extraits et adaptation à partir du mémoire « Soutenir le développement de logements familles dans le quartier ». Table Interaction du quartier Peter-McGill. Juin 2015.

catégorie de ménages représente la clientèle cible du logement social et communautaire.

- La proportion de ménages locataires qui consacrent plus de 30 % de leur revenu à se loger s'établit à 56,8 % dans Peter McGill, comparativement à 38,4 % à Montréal. La proportion de ménages locataires qui consacrent plus de 50 % de leur revenu à se loger s'établit pour sa part à 39,4 % dans Peter McGill, comparativement à 18,7 % à Montréal.

Nous sommes conscients que plusieurs des données touchant les facteurs de pauvreté sont amplifiées par la présence élevée d'étudiants universitaires dans le quartier. Il n'en demeure pas moins que de nombreuses familles, principalement immigrantes, font partie des personnes qui vivent dans des conditions de pauvreté.

### Situation du logement

- Le loyer brut moyen dans Peter McGill est 1 027 \$, comparativement à 686 \$ à Montréal, pour des logements qui ont en moyenne 3,9 pièces, comparativement à des logements de 4,7 pièces, en moyenne, à Montréal.
- Il y a très peu de logements sociaux et communautaires situés dans le district Peter McGill. En tout et pour tout, on y compte seulement 486 unités, réparties dans 19 immeubles : 2 HLM pour personnes âgées, comptant 286 logements; 14 projets de logements locatifs abordables de la SHDM, comptant 127 unités, et 3 OBNL d'habitation visant des clientèles particulières, comptant 73 logements ou chambres. Aucune coopérative d'habitation n'a pignon sur rue dans le district.
- La valeur moyenne des logements dans Peter McGill est de 491 878 \$, comparativement à une valeur moyenne des logements à Montréal de 283 831 \$, soit près du double de la moyenne montréalaise.
- Le prix des terrains et immeubles rend également le développement de logements sociaux et communautaires dans le quartier extrêmement difficile, pour ne pas dire impossible, sans le développement de moyens particuliers adaptés à la réalité du territoire.

- 27,4 % des logements nécessitent des réparations mineures et 7,9 % des réparations majeures.
- 76,4 % des logements du district sont situés dans des immeubles de cinq étages et plus, comparativement à 12,9 % à Montréal. Ce type d'immeubles contribue à l'isolement de nombreuses familles immigrantes du quartier.

En résumé, on constate une augmentation des familles dans le quartier dans un contexte de loyers très élevés et un revenu médian bien en deçà de la moyenne montréalaise. Par conséquent, le nombre de ménages devant consacrer plus de 30 % de leur revenu au loyer est une fois et demie plus élevé qu'à Montréal. À cela, il faut ajouter que le quartier détient un nombre beaucoup plus élevé de petits logements (studio et 3 et demi) que l'ensemble de l'Île, et que le coût d'achat des propriétés y est deux fois plus élevé qu'à Montréal, ce qui contribue, au final, à rendre extrêmement difficile l'établissement de familles dans le quartier. Ces différents facteurs expliquent certainement la grande mobilité de la population observée dans la population, notamment parmi les familles.

Pour répondre aux besoins des familles en matière de logement, assurer leur enracinement et contribuer ainsi à la vitalité et à l'habitabilité du centre-ville, la réalisation de projets de logement social et abordable nous apparaît impérative. Le coût très élevé des terrains complexifie cependant l'atteinte de cet objectif. C'est pourquoi nous estimons que les projets de logements sociaux et abordables pour les familles ne peuvent se réaliser sans la mise en place de moyens particuliers. Pour preuve, il n'existe présentement aucun logement social et communautaire pour les familles dans le quartier.

### 3.2 CONCLUSION

En résumé, on peut dire que la population du quartier Peter-McGill est caractérisée par la grande mobilité de ses résidents et par la présence importante de personnes qui vivent seules, d'immigrants, de résidents non permanents et d'allophones, mais également de personnes fortement scolarisées. On y retrouve un certain nombre de jeunes familles avec enfants, un revenu moyen relativement élevé, mais un revenu médian relativement faible, et un pourcentage très important de locataires. On

compte également sur le territoire une population de transit importante, composée de travailleurs (164 428 emplois), d'étudiants (77 102 étudiants universitaires et 14 000 étudiants de niveau collégial), de touristes (une proportion importante des chambres d'hôtel montréalaises est concentrée dans l'arrondissement de Ville-Marie, et plus particulièrement dans Peter McGill). Le phénomène de l'itinérance est également en croissance sur le territoire et crée certains problèmes de cohabitation avec les résidents.

Le quartier Peter-McGill ne dispose pas, par ailleurs, d'école primaire ou secondaire publique à vocation locale. En ce qui a trait au logement social et communautaire, il n'en existe que très peu. Les rares projets existants sont dédiés en majeure partie aux personnes âgées ou encore à des personnes présentant des besoins particuliers.

Il n'existe aucun logement social ou communautaire pour familles sur le territoire, à l'exception de certains logements de la SHDM. Ces facteurs permettent certainement d'expliquer, au moins partiellement, le problème de rétention des familles.

Le quartier Peter-McGill compte ainsi un nombre relativement élevé de familles avec enfants (mono et biparentales) consacrant plus de 50 % de leur revenu à se loger. Il y a donc un besoin en matière de logement social et communautaire pour les familles dans le quartier, mais aussi un besoin en matière de services de proximité. On compte également un certain nombre de personnes âgées dont les revenus plafonnent tandis que leur loyer augmente d'année en année. Ainsi, bon nombre de ménages dont le principal soutien a plus de 65 ans consacrent plus de 50 % de leur revenu à se loger. Il y a donc également des besoins en matière de logement social et communautaire supplémentaire pour les personnes âgées dans le quartier.



## 4 LE PROGRAMME PARTICULIER D'URBANISME (PPU) DU QUARTIER DES GARES

D'entrée de jeu, la proposition de PPU du Quartier des gares élaborée par l'arrondissement de Ville-Marie indique clairement les objectifs financiers sous-jacents à la vision de re-développement de ce quartier : « Principal pôle d'activités économiques, le centre-ville de Montréal constitue une importante source de revenus pour l'ensemble des autres arrondissements montréalais. Selon une estimation réalisée par le Service des finances de la Ville de Montréal, les revenus pour l'arrondissement de Ville-Marie, qui administre le centre-ville, totaliseront 900 M\$ en 2015, alors que les dépenses annuelles de ce territoire s'élèveront à quelque 495 M\$. Ces chiffres confirment l'importance stratégique du centre-ville pour les finances de la Ville. » Il n'est par ailleurs fait mention nulle part dans ce document des politiques qui orientent le développement de la Ville de Montréal et encadrent son action.

Le PPU du Quartier des gares propose néanmoins une vision urbanistique qui s'articule essentiellement autour d'une série d'objectifs stratégiques liés :

- A l'aménagement du domaine public
- Au développement et à la qualité de projets privés
- À l'amélioration du transport

En lien avec l'aménagement du domaine public se dégagent cinq objectifs, soit :

- Améliorer le domaine public pour le rendre plus accueillant pour les usagers et les résidents
- Faire du quartier un milieu de vie urbain attrayant pour les résidents, les travailleurs, les entreprises et les visiteurs
- Favoriser un achalandage accru du réseau piétonnier protégé, du métro et des gares
- Augmenter la présence végétale, sous forme d'espaces verts et de verdissement en bordure de rues
- Mettre en valeur les viaducs afin d'en favoriser l'usage piéton

En lien avec le développement et la qualité de projets privés se dégagent 3 objectifs :

- Réaliser dans les quinze prochaines années le potentiel de développement immobilier du territoire
- Assurer l'harmonie de l'encadrement bâti du domaine public, par la qualité de l'architecture et le choix des matériaux
- Rechercher l'intégration des nouveaux édifices en hauteur au paysage du centre-ville

Finalement, en lien avec l'amélioration du transport, se dégagent aussi 3 objectifs :

- Favoriser les déplacements actifs et collectifs
- Conserver le nombre de stationnements sur rue afin de favoriser l'activité commerciale
- Contribuer à toute solution de remplacement des autobus par des modes de transport collectif plus efficaces et moins lourds entre la Rive-Sud et le Centre des affaires

Une série d'interventions en lien avec ces objectifs sont prévues, dont plusieurs interventions en matière de circulation, l'aménagement d'un nouveau parc public et la construction des terrains vagues. À cet égard, le document soumis à consultation souligne que « le Quartier des gares demeure l'un des derniers secteurs qui offrent autant d'opportunités de réaliser le type de développement d'envergure et de qualité que requiert le Centre des affaires de Montréal. »

Le document signale également que « les propositions d'aménagement du domaine public (...) viseront quatre secteurs », à savoir les abords du Centre Bell, les rues Peel et De La Gauchetière et la Gare Centrale, les abords de la rue Saint-Antoine et le parc Ville-Marie ainsi que la rue Montfort, le square Chaboillez et la promenade Albert.

Nous saluons bien sûr la volonté d'augmenter le nombre de résidents qui demeurent dans ce quartier en favorisant la construction d'immeubles

résidentiels sur les terrains vacants du secteur. Cependant, nous constatons que cette volonté de densification repose essentiellement sur une révision des hauteurs et densités de certains terrains du quartier, et laisse la part du lion aux promoteurs privés.

Aucun moyen de mise en œuvre concret n'est mis de l'avant afin d'assurer une mixité dans le développement des nouvelles unités d'habitation. Nous pouvons donc en déduire que ces nouveaux développements prendront essentiellement la forme de condominiums de petite taille, et alimenteront la spéculation foncière à laquelle on assiste dans ce secteur du centre-ville, sans nécessairement contribuer pour autant à dynamiser le secteur ou à augmenter le caractère habité du centre-ville.





Une étude produite par la Ville de Montréal auprès des acheteurs de condominiums du centre-ville met ainsi en lumière que 43 % de ceux-ci n'ont pas l'intention d'habiter leur unité une fois construite et que 35 % achètent uniquement dans une perspective d'investissement.

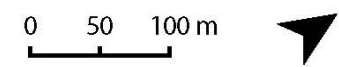
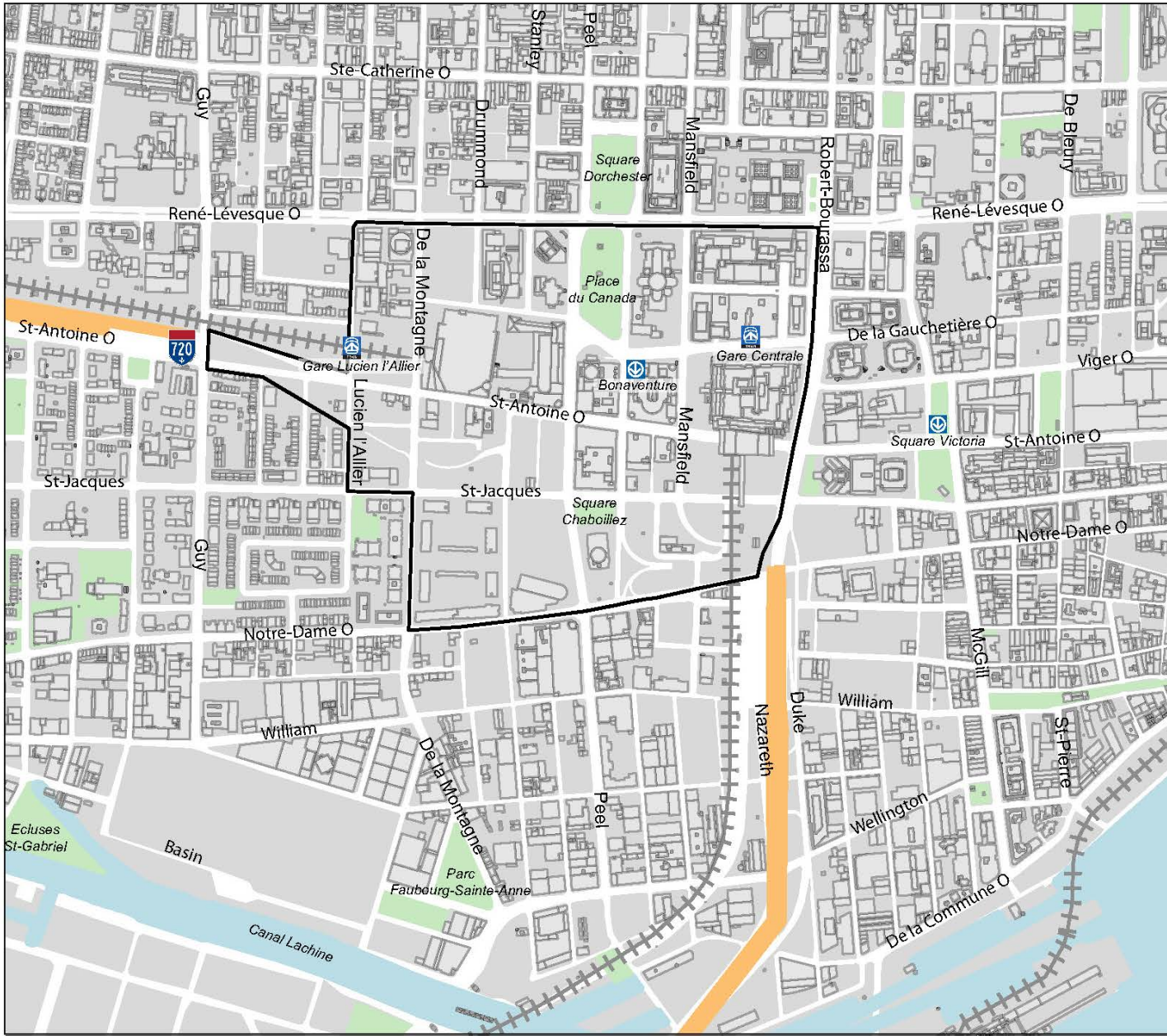
En contrepartie, une « étude de besoins dans le quartier Peter McGill », dans lequel s'inscrit le Quartier des gares, réalisées en novembre 2013 par la firme Raymond, Chabot, Grant, Thornton, pour le compte de la Direction de la culture, des sports, des loisirs et du développement social de l'Arrondissement de Ville-Marie, faisait ressortir parmi les 4 grands enjeux partagés par l'ensemble des segments de la population consultée dans le cadre de l'étude « La difficulté croissante de trouver un logement abordable (...) formulé par plusieurs comme étant un facteur qui force les jeunes familles, les nouveaux arrivants, les personnes âgées à revenu fixe et les personnes moins nanties à quitter le centre-ville. »

Il serait donc tout à fait indiqué que l'Arrondissement de Ville-Marie saisisse l'opportunité qui lui est offerte par l'adoption de ce PPU, visant à favoriser le redéveloppement du Quartier des gares, pour répondre au moins partiellement aux besoins de la population identifiés dans le cadre de ses propres analyses.



## TERRITOIRE DU PPU DU QUARTIER DES GARES

-  PPU du Quartier des gares
-  Autoroute
-  Parc
-  Voie ferrée



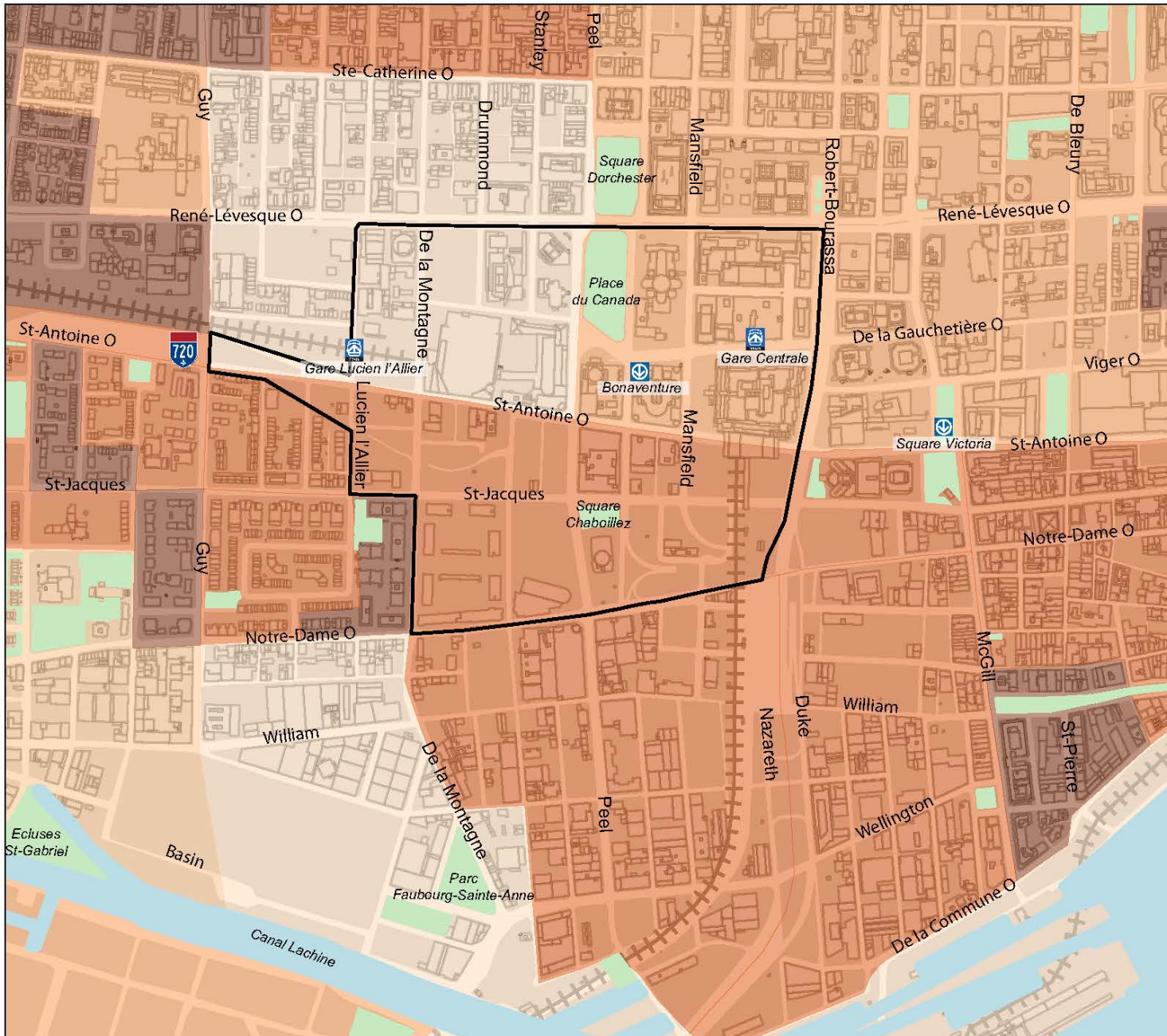
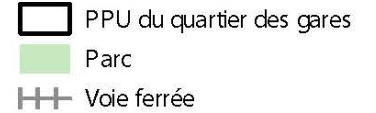
Source : Ville de Montréal, Open Street Map  
 Fond de plan : Ville de Montréal, Adresses Québec

**RAYSIDE** | LABOSSIÈRE  
 Architecture Design Urbanisme



## DENSITÉ DE LA POPULATION (2011)

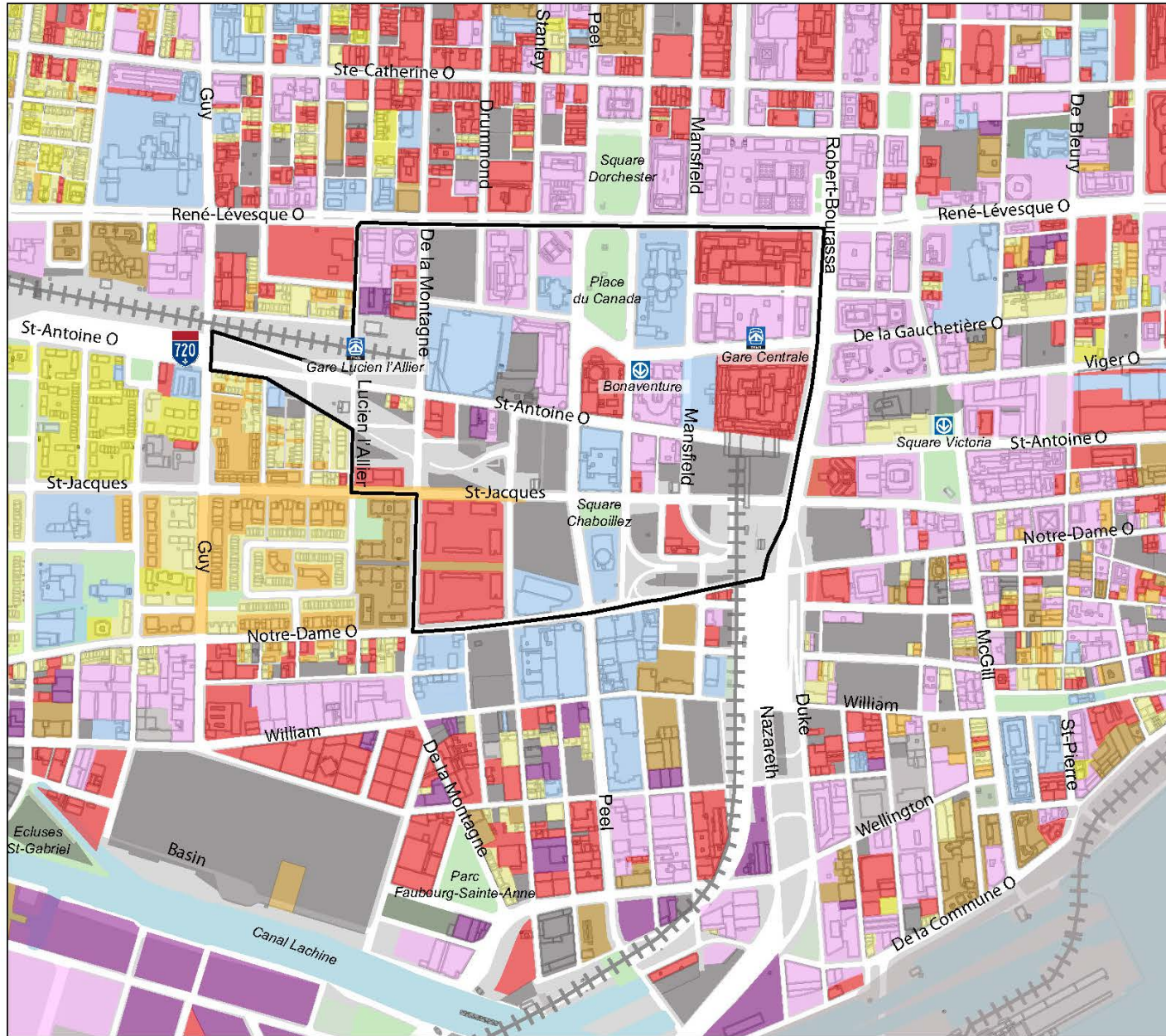
Nombre de logements à l'hectare



\* Par aire de diffusion

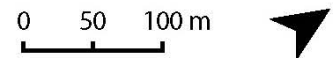


Source : Ville de Montréal, Recensement 2011  
Fond de plan : Ville de Montréal, Adresses Québec

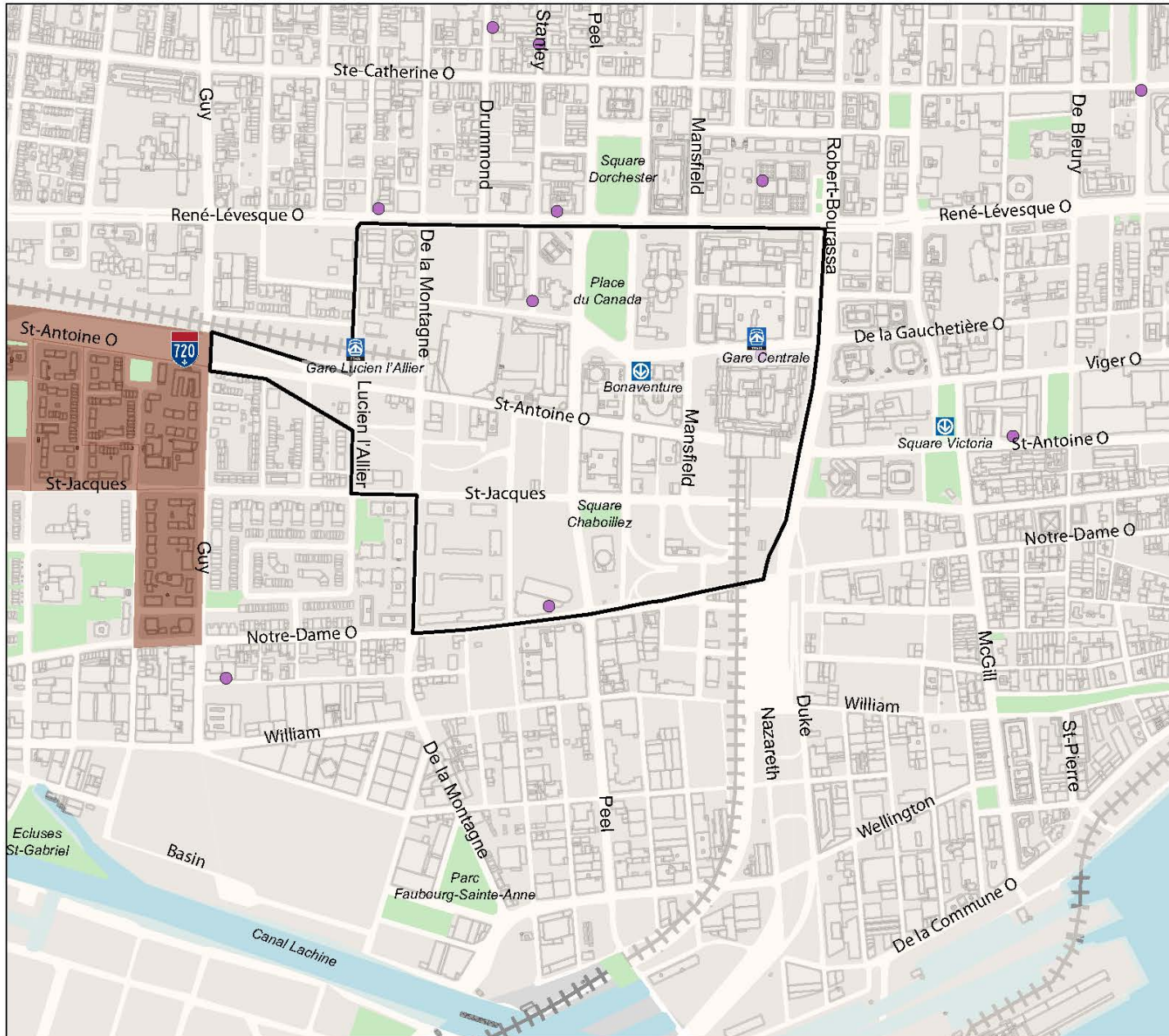


### UTILISATION DU SOL

- Résidentiel (24 log. et moins)
- Résidentiel (25 log. et plus)
- Condo (24 log. et moins)
- Condo (25 log. et plus)
- Commerce de détail
- Bureau
- Industrie
- Institution
- Parc et espace vert
- Utilité publique
- Stationnement
- Terrain vacant
- PPU du quartier des gares
- Parc
- Voie ferrée



Source : Ville de Montréal, CMM 2014.  
 Fond de plan : Ville de Montréal, Adresses Québec



**POPULATION ÂGÉE DE 17 ANS ET MOINS (2011)**

Pourcentage de la population

- Moins de 20%
- 20% - 23%
- 24% - 27%
- 28% - 33%
- Plus de 33%

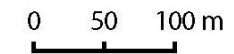
CPE

PPU du Quartier des gares

Parc

Voie ferrée

\* Par aire de diffusion



Source : Ville de Montréal, Recensement 2011  
 Fond de plan : Ville de Montréal, Adresses Québec



## RAPPORT DES MÉNAGES LOCATAIRES / PROPRIÉTAIRES (2011)

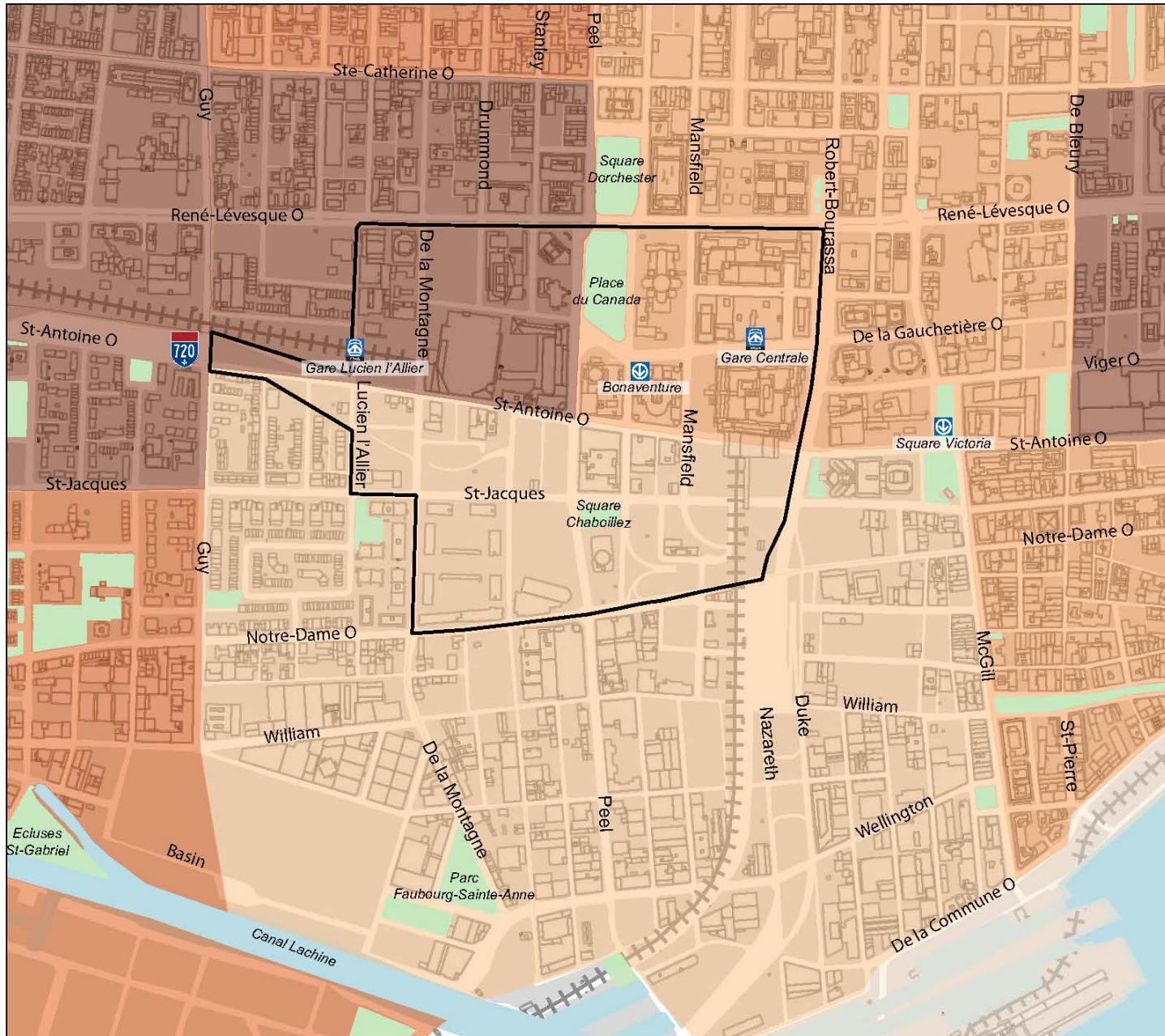
Pourcentage de locataires

- Moins de 20%
- 20% - 39%
- 40% - 58%
- 59% - 79%
- Plus de 79%

PPU du Quartier des gares

Parc

Voie ferrée



\* Par secteur de recensement

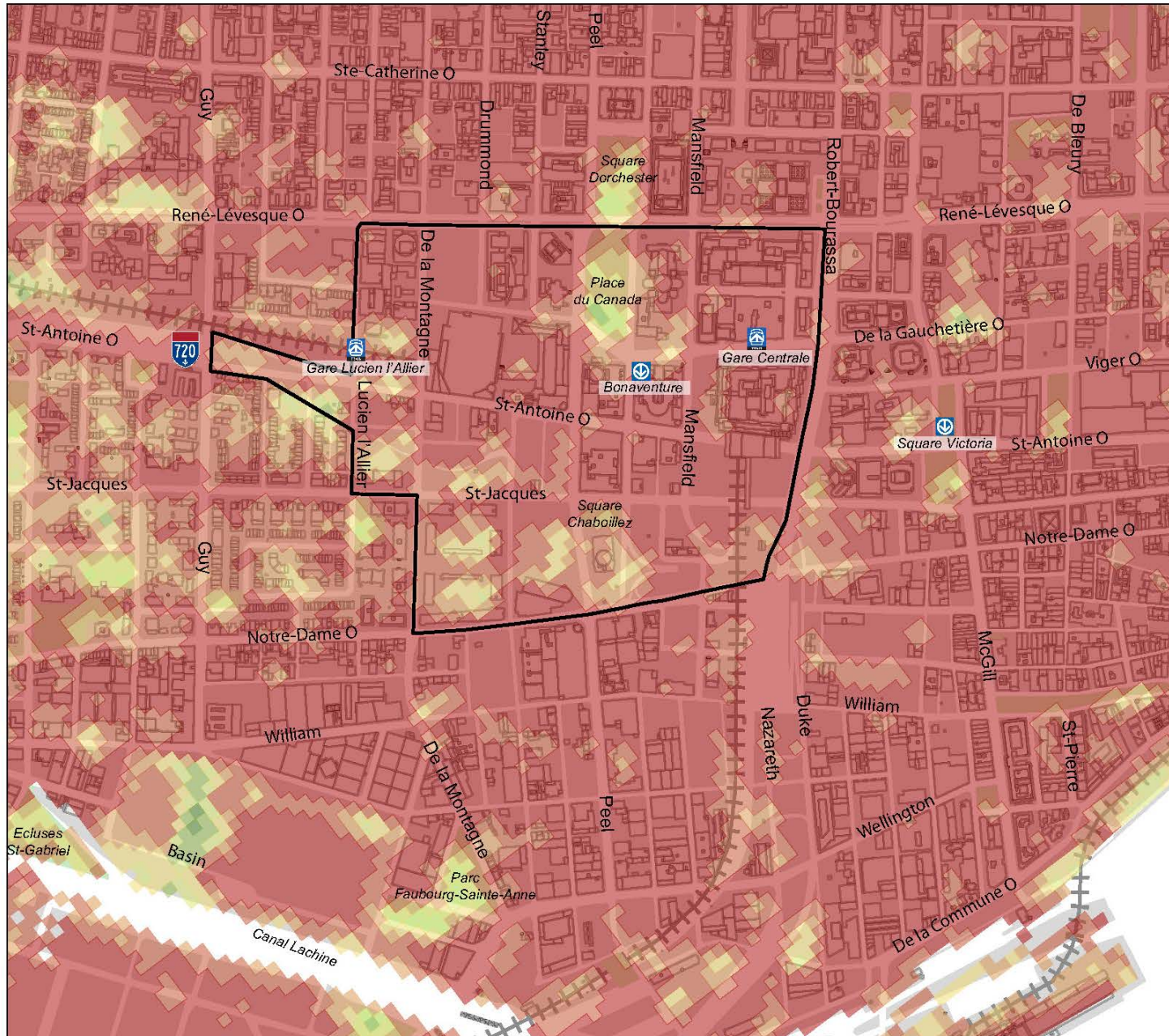
0 50 100 m



Source : Ville de Montréal, Recensement 2011  
 Fond de plan : Ville de Montréal, Adresses Québec



## ÎLOTS DE CHALEUR (2012)



Température au sol

- Plus frais
- Frais
- Moyen
- Chaud
- Plus chaud

PPU du Quartier des gares

Parc

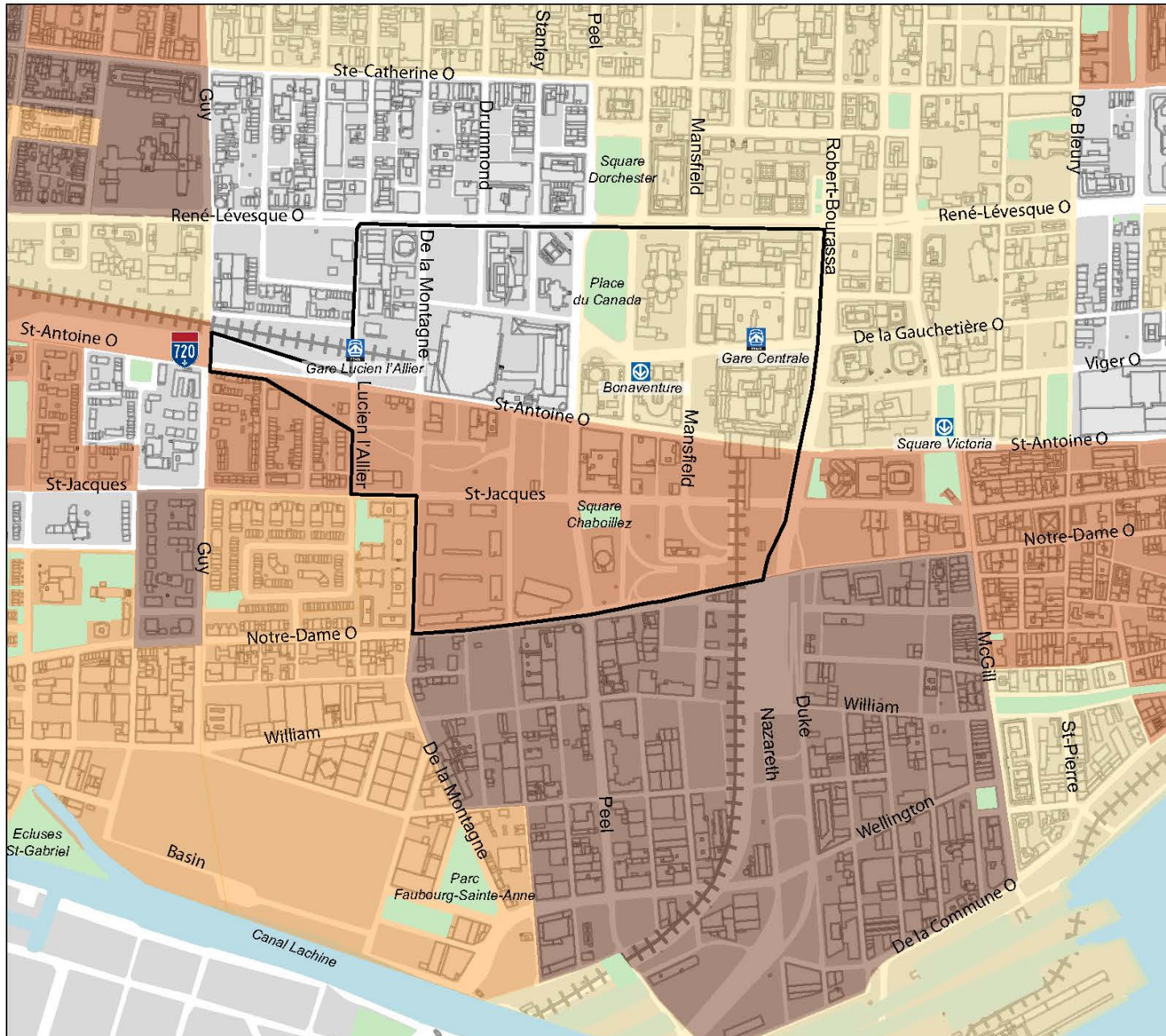
Voie ferrée

0 50 100 m



Source : Ville de Montréal, Gouvernement du Québec  
 Fond de plan : Ville de Montréal, Adresses Québec





## DÉFAVORISATION SOCIALE (2006)\*

Défavorisation

- 1 - Moins défavorisé
- 2
- 3
- 4
- 5 - Plus défavorisé

- PPU du Quartier des gares
- Parc
- Voie ferrée

La défavorisation matérielle est un état de désavantage relatif face à la communauté local ou à l'ensemble de la société au niveau de la privation de biens matériels et des commodités de la vie. Elle réfère donc entre autres à la pauvreté de la population

\* Par aire de diffusion

0 50 100 m



Source : Ville de Montréal, DSP  
Fond de plan : Ville de Montréal, Adresses Québec

## 5 LE DÉVELOPPEMENT DU LOGEMENT SOCIAL ET COMMUNAUTAIRE

Habiter Ville-Marie considère les coopératives et les autres acteurs du logement social et communautaire au même titre que des promoteurs immobiliers. Ces derniers contribuent au développement du territoire et jouent un rôle structurant dans le développement des communautés. Ils contribuent également au développement économique de la ville et des quartiers.

Certains leviers existent afin de réaliser des projets de logements sociaux et communautaires dans des secteurs en revitalisation.

### 5.1 ACCÈS LOGIS

Dans un premier temps, mentionnons le programme AccèsLogis du Gouvernement du Québec, que la Ville de Montréal est mandatée d'administrer sur son territoire.

Ce programme a reçu une dotation, dans le cadre du budget 2015-2016 du Gouvernement du Québec, permettant la construction de 1 500 unités de logement pour l'ensemble du Québec, dont approximativement 650 pour Montréal. Cet investissement est nettement insuffisant en regard des besoins de la population québécoise et de la population montréalaise.

On constate par ailleurs que les normes du programme sont inadaptées aux quartiers centraux de Montréal (et en particulier à l'arrondissement de Ville-Marie), où le coût d'acquisition des terrains et les modes de construction exigés par le Code de la construction du Québec sur les terrains permettant de construire en hauteur (béton giclé avec ascenseurs) font notamment en sorte que le coût de réalisation des projets (notamment des projets pour familles) y dépasse de beaucoup les coûts admissibles dans le cadre du programme.

### 5.2 STRATÉGIE D'INCLUSION DE LOGEMENTS ABORDABLES DANS LES NOUVEAUX PROJETS RÉSIDENTIELS

Un autre levier important est la Stratégie d'inclusion de logements abordables dans les nouveaux projets résidentiels, adoptée par la Ville de

Montréal en 2005, dans la foulée de son Plan d'urbanisme, et qui vise plus spécifiquement l'atteinte de deux cibles particulières :

- que 15 % des nouvelles unités d'habitation construites sur le territoire de Montréal soient des logements sociaux et communautaires;
- qu'une autre proportion de 15 % des nouvelles habitations soit constituée de logements abordables d'initiative privée (propriétés ou logements locatifs).

Cette stratégie municipale est malheureusement insatisfaisante à plusieurs égards. Dans un premier temps, on constate que le pourcentage ciblé dans le cadre de la stratégie d'inclusion visant à ce que 30 % des nouveaux logements développés à Montréal soient des logements « abordables » est nettement insuffisant en regard des besoins de la population montréalaise à faible et modeste revenu. En effet, la stratégie d'inclusion municipale indique que la population visée par le logement social et communautaire correspond aux ménages dont le revenu annuel brut est de moins de 35 000 \$ ainsi qu'à une partie des ménages dont le revenu annuel brut est de moins de 55 000 \$. Or, les ménages locataires dont le revenu annuel est inférieur à 40 000 \$ représentent 65 % des ménages locataires montréalais, qui comptent pour 66 % de l'ensemble des ménages de la ville (soit 43 % de l'ensemble des ménages montréalais).

Autre faille importante de la stratégie d'inclusion montréalaise : le « logement abordable d'initiative privée », qui n'est « abordable » que de nom. En effet, quoique la Stratégie prévoit que ce type de logement puisse prendre la forme de logement locatif ou de condominium, on constate que le marché privé produit uniquement des logements de type condominium dans les quartiers centraux de Montréal. Or, ce mode de tenure ne répond pas aux besoins de bon nombre de ménages à revenu modeste vivant à Montréal.

De plus, les typologies de logement « abordable » produites par les promoteurs privés sont systématiquement des unités de petite dimension (studios, 2½ ou 3 ½), qui ne répondent pas non plus aux besoins des ménages avec enfants. Quant au prix d'achat maximal admissible établi par la Ville de Montréal pour les logements pour familles « abordables », soit 360 000 \$ par unité, il est hors de portée pour la très grande majorité des jeunes familles.

Enfin, aucune mesure n'est prise par la Ville afin d'assurer l'abordabilité des « logements abordables d'initiative privée » à long terme. Ce ne sont donc

pas les logements qui sont abordables dans cette catégorie de logements, mais uniquement le prix de vente accordé au premier acheteur, si l'on accepte la définition établie par la Ville de Montréal.

L'ensemble de ces motifs nous amène donc à conclure que le seul logement véritablement abordable, et ce pour la très grande majorité des ménages locataires du quartier Peter McGill, demeure le logement social et communautaire. C'est notamment pour cette raison que nous privilégions la production de ce type de logement.

Autre problématique soulevée par la stratégie d'inclusion montréalaise : le caractère aléatoire de son application en ce qui a trait à l'inclusion de logements sociaux et communautaires dans les projets. En effet, la stratégie d'inclusion municipale n'est pas obligatoire, mais seulement incitative. Cela fait donc en sorte que l'application des moyens d'action qui y sont identifiés est à géométrie variable et que de nombreux projets, qui devraient théoriquement y être soumis, y dérogent.

Afin de parvenir à atteindre sa cible de 15 % de logements sociaux et communautaires, la Ville préconise plusieurs stratégies et moyens d'action. Elle invite notamment les arrondissements montréalais « à établir, pour leur territoire, des objectifs en matière de logements abordables. Ces objectifs devront tenir compte à la fois des objectifs globaux fixés pour l'ensemble de la Ville de Montréal et des besoins et potentiels d'intervention sur chacun de leurs territoires. » Or, l'Arrondissement de Ville-Marie ne s'est pas encore doté de tels objectifs, malgré les besoins et potentiels importants identifiés sur son territoire.

Un bilan de la stratégie montréalaise, réalisé deux ans après l'adoption de la stratégie, a d'ailleurs permis de constater que le pourcentage ciblé par la stratégie d'inclusion en matière de logement social et communautaire (15 %) était atteint à l'échelle montréalaise, mais qu'il ne l'était pas, loin s'en faut, à l'échelle de l'arrondissement de Ville-Marie, où les besoins populationnels sont pourtant plus élevés, toutes proportions gardées, qu'à l'échelle de Montréal. Ainsi, des données fournies par la Direction de l'Habitation de la Ville de Montréal démontrent qu'entre 2005 et 2013, 717 logements sociaux et communautaires ont été mis en chantier dans l'arrondissement, sur un total de 11 698 mises en chantier, soit 6,1 % du total.

De plus, en 2014, lors d'une consultation publique portant sur un projet proposé sur la rue Saint-Antoine Ouest, des données fournies par l'Arrondissement de Ville-Marie ont permis d'établir qu'entre 2003 et 2013, 3202 nouvelles unités de logement ont été construites dans le district Peter McGill, parmi lesquelles 42 étaient des logements sociaux et communautaires, soit 1,3 % du total.

La Stratégie d'inclusion prévoit, comme moyen d'atteindre ses objectifs, que les projets immobiliers comprenant plus de 200 unités de logement (sites à caractère public ou sites privés requérant des modifications réglementaires) incluent en leur sein un minimum de 15 % de logements sociaux et communautaires. Or, on constate que la grande majorité des projets immobiliers privés requérant des modifications réglementaires, dans l'arrondissement de Ville-Marie, prévoient la construction de moins de 200 unités et sont par conséquent soustraits à l'application de la stratégie d'inclusion. Le plancher de 200 unités de logement établi afin de déterminer les projets qui seront soumis à l'inclusion contribue donc à rendre la stratégie d'inclusion trop souvent inopérante. Plusieurs arrondissements centraux de Montréal ont d'ailleurs pris des mesures au fil des ans pour améliorer cette stratégie : l'Arrondissement du Sud-Ouest, l'arrondissement de Mercier-Hochelaga-Maisonneuve, l'Arrondissement du Plateau Mont-Royal, l'Arrondissement de Rosemont La Petite Patrie, l'Arrondissement de Côte-des-Neiges Notre-Dame-de-Grâce.

Par surcroît, la Ville de Montréal a procédé en 2012 à la création d'un Fonds de contribution à la Stratégie d'inclusion de logements abordables qui permet dorénavant, aux promoteurs « de haute densité au centre-ville », notamment, de contribuer financièrement à ce fonds plutôt que d'inclure du logement social et communautaire dans leurs projets. Cette procédure, qui semble être devenue la norme dans l'ouest de l'arrondissement, s'inscrit en contradiction avec la plupart des principes qui présidaient initialement à la stratégie d'inclusion montréalaise, soit une prise de position résolue en faveur d'une mixité sociale accrue, une façon d'éviter la ségrégation sociale et le cercle vicieux de l'appauvrissement, un moyen pour assurer le maintien des gens dans leur milieu et un critère de développement durable. La Ville semble avoir plutôt décidé, avec la création de ce Fonds, de permettre aux

promoteurs de monnayer le droit d'exclure le logement social de leurs projets.

La proposition de PPU soumise aujourd'hui à consultation pour le Quartier des gares semble s'inscrire dans cette même orientation générale.

Il est cependant important de noter une contribution majeure, quoiqu'exceptionnelle, de la Ville de Montréal, à l'accessibilité au logement pour les familles dans le quartier. En effet, en 2011, après plusieurs hésitations, la Ville de Montréal a mis à la disposition d'une coopérative d'habitation, la coopérative de la Montagne verte, un terrain municipal afin d'y permettre la construction de 90 logements pour familles. Habiter Ville-

Marie soutient la réalisation de ce projet depuis maintenant 9 ans. Malheureusement, la concrétisation de ce projet, qui a déjà rencontré une multitude d'obstacles en cours de réalisation (ce qui explique le retard important qu'il accuse dans sa réalisation), est confrontée aujourd'hui à une nouvelle contrainte qui risque cette fois de lui porter un coup fatal, et ce malgré une injection déjà considérable de fonds publics.

Il devient donc impératif que la Ville de Montréal et le Gouvernement du Québec prennent les moyens nécessaires à leur disposition afin de régler le problème et de permettre à ce projet coopératif exceptionnel d'enfin voir le jour dans le Quartier des gares.

## 6 UN MILIEU DE VIE COMPLET

### 6.1 LES SERVICES DE PROXIMITÉ ET L'AXE PEEL

Le Quartier des gares devrait connaître un développement immobilier important au cours des prochaines années. À titre d'exemple, la ville estime que la densité devrait passer de 22 log/hect à 100 log/hect en 2017. Présentement, 2000 nouveaux logements sont en construction dans le secteur. Cependant, le projet de PPU ne fournit aucune estimation sur la population qui résidera dans le secteur; la cible poursuivie par l'Arrondissement n'est pas clairement définie. À terme, combien de familles avec jeunes enfants résideront dans le secteur? Combien de personnes seules? Combien de personnes âgées? L'Arrondissement devrait mieux définir la future population résidente, car cela permettrait d'identifier les services qui seront requis ainsi que les actions à planifier.

En 2012, lors des consultations sur le PPU du secteur Griffintown, plusieurs acteurs de la société civile s'inquiétaient du fait que la Ville n'ait pas élaboré un véritable plan d'ensemble qui prévoirait notamment la réalisation de logements sociaux. De ce fait, aucun terrain n'a été mis en réserve à cette fin. Dans son rapport de consultation, l'OCPM mentionnait que :

La spéculation qui a pris pied dans Griffintown a fait exploser le prix du sol, rendant le quartier largement inabordable pour plusieurs usages. Plusieurs doutent de la possibilité réelle de voir s'établir les équipements communautaires dont le quartier est dépourvu, comme une école, un CPE, ou des services de santé. [...] La possibilité que les logements sociaux découlant de la Stratégie d'inclusion ne puissent s'ériger qu'à l'extérieur du quartier pour des raisons de coût, a été évoquée, et ce, dans un contexte où les logements familiaux offerts sur le marché privé sont hors de prix.<sup>2</sup>

Ce précédent démontre l'importance de bien planifier les services publics et les commerces de proximité qui accompagnent le développement résidentiel. Or, sous sa forme actuelle, le projet de PPU du quartier des gares est plutôt avare en ce qui concerne les services de proximité. La seule proposition concrète indique que les groupes communautaires qui logent dans

l'immeuble Ignace-Bourget (un immeuble situé à l'extérieur du territoire du PPU) pourraient être évincés pour faire place à une école. Nous croyons plutôt que la croissance de la population résidente anticipée justifie amplement la mise en réserve de terrains pour la réalisation de projets de CPE, d'école ou de centre de loisirs.

En précisant le profil de population souhaité pour le quartier des gares, l'Arrondissement de Ville-Marie serait en mesure d'identifier davantage d'outils et de stratégies d'intervention pour créer un centre-ville habité, mixte et dynamique. En contrepartie, en laissant libre cours au marché, il est fort probable que peu de logements familles seront construits, puisqu'ils sont généralement beaucoup moins rentables pour les promoteurs privés. Ainsi, le fait de se doter d'une vision claire et inclusive inciterait l'Arrondissement à développer des stratégies pour que du logement avec différents modes de tenure soit construit.

De manière générale, il serait aussi intéressant que le PPU précise comment construire un milieu de vie de qualité malgré la haute densité prévue. Des modèles intéressants, tels que ceux de False Creek, à Vancouver, sont parvenus à allier la haute densité avec un environnement urbain de qualité.

À nos yeux, la rue Peel recèle un potentiel mal exploité par le projet de PPU. Seul lien direct entre la montagne et le fleuve, la rue Peel relie plusieurs artères commerciales est-ouest. Elle fait également le pont entre le secteur à l'étude et le centre-ville. Selon nous, la rue Peel mérite un traitement spécial qui permettrait d'en faire l'épine dorsale du nouveau quartier. Les services de proximité, tels que les écoles, les CPE, les centres communautaires ainsi que les commerces devraient y être localisés afin de créer une artère vivante. Le gabarit des bâtiments devrait être ajusté de manière à créer des rez-de-chaussée à échelle humaine tandis que les étages supérieurs devraient être en surhauteur.

Si le projet de SLR se concrétise sur la rue Peel, ce dernier ne devrait pas nuire à la portée locale de la rue. Le boulevard Louis Blanc<sup>3</sup> à Montpellier,

<sup>2</sup>

<sup>3</sup> <https://goo.gl/c3wxsD>

Westlake Avenue à Seattle<sup>4</sup> ou Dundas Street<sup>5</sup> à Toronto, sont trois exemples fort différents de rues commerciales qui ont réussi à intégrer un SLR sur le domaine public tout en demeurant des artères à échelle humaine.

Le parc Ville-Marie est une excellente initiative, à un point tel qu'on se surprend que l'emprise de l'autoroute n'ait pas déjà été transformée en parc urbain. Ce parc devrait jouer un rôle structurant dans le développement de cette portion du centre-ville, en plus de devenir le moteur du développement immobilier du nouveau quartier. Il faut toutefois éviter d'en faire un long parc linéaire inhabité où règne un climat d'insécurité. Il faut plutôt tirer profit de la topographie du lieu et de sa localisation centrale pour en faire un parc dynamique qui sera en mesure de mettre en scène le centre-ville, un peu à l'image de Millennium Park, à Chicago, du Major's Hill Park, à Ottawa, ou des jardins Saint-Roch, à Québec. Le parc devrait aussi répondre aux besoins des résidents du secteur en accueillant des jardins communautaires, des parcs pour enfants et des installations sportives, par exemple.

## 6.2 L'INTERMODALITÉ

Le projet du PPU du quartier des gares survient à un moment charnière en ce qui concerne le développement du réseau de transport en commun métropolitain, à un point tel qu'on se demande s'il ne survient pas un petit peu trop tôt. Si l'option du SLR est retenue, des espaces pour les voies, des arrêts et des gares devront être aménagés, de même que des lieux de passage pour le transfert modal. Pour que le centre-ville de Montréal soit en mesure de rivaliser avec la qualité du réseau de transport de certaines villes nord-américaines, comme Portland, Vancouver ou Seattle, il faut que l'aménagement soit planifié de concert avec les réseaux de transport.

Le secteur concerné par le projet de PPU du quartier des gares est aussi l'entrée de ville pour de nombreux visiteurs et touristes. Aujourd'hui, l'aménagement des espaces piétonniers est peu convivial, voire cauchemardesque, pour tout visiteur chargé de valises. Il est également difficile pour le visiteur de se repérer, autant dans le RESO souterrain qu'à la

surface. Une signalisation reconnaissable, claire et visuellement intéressante pourrait aider les visiteurs et les usagers des gares à se repérer plus facilement. Les améliorations proposées par l'Arrondissement aux espaces piétonniers représentent aussi une bonne nouvelle.

## 6.3 LE TRANSPORT ET LES DÉPLACEMENTS ACTIFS

De manière générale, nous saluons l'intention de l'Arrondissement d'agrandir et d'améliorer le domaine public consacré aux piétons. L'élargissement des trottoirs est essentiel, compte tenu du fort achalandage dans le secteur. Les mesures proposées pour atténuer l'effet de frontière créé par la topographie, comme les escaliers ou le nouvel édicule de métro, nous semblent également intéressantes.

Quant au réseau cyclable, il devrait être planifié de manière à bien desservir le secteur et ses principaux attraits, comme les gares, plutôt que d'être simplement implanté sur les rues les plus larges, comme il semble être proposé. Les tracés proposés devraient aussi être reliés de manière logique à l'ensemble du réseau cyclable de la ville. Il faut éviter les détours inutiles si l'on veut que les nouveaux tronçons cyclables soient utilisés par les cyclistes. D'autres mesures pourraient également être ajoutées au PPU, comme des sas pour vélos ou des voies réservées dans le parc Ville-Marie.

## 6.4 BONNE PRATIQUE EN URBANISME ET DÉVELOPPEMENT DURABLE

En matière de développement durable, le projet de PPU propose l'augmentation de la canopée, notamment afin de réduire les impacts négatifs des îlots de chaleurs. Il serait toutefois intéressant d'intégrer davantage de mesures innovantes pour ce territoire, qui représente le cœur de la métropole montréalaise et qui génère des retombées fiscales importantes.

Par exemple, le concept d'agriculture urbaine pourrait être mis de l'avant, par l'augmentation de la superficie des jardins communautaires ou par

<sup>4</sup><https://goo.gl/FS6gZe>

<sup>5</sup> <https://goo.gl/Yo1ykY>

l'obligation de construire des toits verts intensifs<sup>6</sup> sur les bâtiments d'une certaine envergure. Dans le même ordre d'idées, l'arrondissement pourrait proposer d'intégrer des solutions innovantes pour la rétention des eaux de pluie, notamment en aménageant des petits bassins de rétention sur les trottoirs ou pour les superficies de stationnement hors rue.

Enfin, il est décevant de constater la place démesurée qu'occupe le stationnement sur rue dans le développement du concept d'organisation spatiale. Nous n'avons pas d'objection face au stationnement sur rue; nous croyons simplement qu'il ne devrait pas guider les choix d'aménagement. Aussi, une rue ne devrait pas traverser le parc Ville-Marie simplement pour créer des cases supplémentaires.

Il ne faut pas oublier non plus d'intégrer des paramètres pour l'accessibilité universelle dans le PPU du Quartier des gares. L'analyse différenciée selon les sexes devrait également être intégrée au processus de planification, comme le recommande le Conseil des Montréalaises<sup>7</sup>.

## 6.5 LA DÉFINITION DES CRITÈRES D'ÉVALUATION DES PROJETS

Comme la plupart des projets qui seront développés dans le secteur du PPU des gares devront faire l'objet d'une procédure particulière d'approbation en vertu d'un changement de zonage ou d'un PPCMOI, l'Arrondissement de Ville-Marie sera en mesure de négocier certains aspects des projets afin de rehausser leur qualité. Or jusqu'à présent, les critères associés à l'adoption d'un PPCMOI sont mal définis ou peu connus du public. Par souci de rigueur et de transparence, il serait souhaitable que l'Arrondissement les définisse dans son projet de PPU. À l'instar des arrondissements du Plateau Mont-

---

<sup>6</sup> «Les toits verts intensifs servent à créer des aires d'agrément et des espaces récréatifs uniques et esthétiques, qui peuvent être accessibles au public. Ils se caractérisent par une couche de substrat plus profonde, des systèmes d'irrigation, un aménagement paysager complexe et une vaste gamme d'espèces végétales.» Toits verts : Manuel de ressources destiné aux décideurs municipaux : <http://www.cmhc-schl.gc.ca/odpub/pdf/65256.pdf>

<sup>7</sup> <https://goo.gl/fByBha>

Royal<sup>8</sup> ou du Sud-Ouest, des cibles en matière de logement social devraient faire partie des critères d'évaluation des projets.

---

<sup>8</sup> <http://goo.gl/JrqiFf>

## 7 RECOMMANDATIONS

- Que l'Arrondissement de Ville-Marie se dote, dans son PPU, d'un objectif chiffré en matière de développement de logement social et communautaire pour le territoire visé, afin de répondre aux besoins de la population du quartier
- Que l'Arrondissement inscrive dans son PPU, comme moyen de mise en œuvre de l'objectif précédent, l'acquisition de certains terrains ou immeubles en vue de leur aliénation à des organismes communautaires pour y réaliser des unités de logements sociaux et communautaires, tels que les PPU le permettent
- Que par souci de rigueur et de transparence, l'Arrondissement définisse à l'intérieur de son PPU les critères d'évaluation des projets requérant ultérieurement un changement de zonage ou devant être autorisé en vertu d'un PPCMOI, et qu'il inscrive parmi ces critères des cibles en matière de logement social et communautaire
- Que la Ville de Montréal et le Gouvernement du Québec prennent les moyens nécessaires à leur disposition, notamment financiers, afin de permettre enfin la réalisation de la première coopérative d'habitation du district, la coopérative de la Montagne verte, dont le processus de développement dure depuis près de 10 ans
- Que l'Arrondissement tente de mieux définir la population qui résidera à terme dans le secteur et réserve des terrains pour les services qui seront requis
- Que la rue Peel devienne une artère de proximité et que les services et les activités commerciales y soient concentrés
- Que l'aménagement et le déploiement du système de transport collectif soient planifiés de concert et que l'implantation éventuelle d'un SLR sur la rue Peel soit mieux encadrée par le PPU
- Que le réseau cyclable soit planifié de manière à bien desservir le secteur et ses principaux attraits et qu'une carte illustrant ce réseau soit ajoutée au PPU.



