



Mémoire de Projet Montréal  
Plan de développement urbain, économique et social  
(PDUÉS)

**Quartiers avoisinant l'échangeur Turcot  
Saint-Henri Ouest, Émard, Côte-Saint-Paul**

Mémoire présenté à l'Office de consultation publique de Montréal (OCPM)

Le 18 mai 2016

## Table des matières

Remerciements	3
Présentation de Projet Montréal	3
Contexte et but de la consultation	3
1. Notre vision des quartiers aux environs de l'échangeur Turcot dans 50 ans	6
2. Les grands principes	7
3. Portrait du secteur	8
4. Les orientations proposées	10
<i>La santé et l'environnement</i>	
<i>Le logement</i>	
<i>Les activités socioéconomiques</i>	
<i>Le noyau institutionnel et les équipements publics</i>	
<i>Les liens et la circulation</i>	
Conclusion	27
Références	28

## **Remerciements**

Projet Montréal désire remercier les membres de l'association locale du Sud-Ouest qui ont contribué, par leurs réflexions et commentaires, à la réalisation de ce mémoire.

Les élu-es du Sud-Ouest remercient également les commissaires de l'OCPM de recevoir ce mémoire.

## **Présentation de Projet Montréal**

Projet Montréal propose à la population montréalaise une façon de vivre en ville à échelle humaine, respectueuse de sa diversité ainsi que de l'identité et de la richesse propre à chacun de ses quartiers. Pour ce faire, le parti met de l'avant une vision urbanistique, sociale et économique innovante, à l'affût des bonnes pratiques, centrée sur le développement durable, la démocratie, la saine gestion et la transparence. Avec 25 élus, Projet Montréal forme l'Opposition officielle à l'Hôtel de ville de Montréal.

## **Les élu-es de Projet Montréal dans l'arrondissement du Sud-Ouest**

### **Craig Sauvé**

Conseiller de ville, district de Saint-Henri–La Petite-Bourgogne–Pointe-Saint-Charles

### **Anne-Marie Sigouin**

Conseillère de ville, district de Saint-Paul–Émard

### **Sophie Thiébaud**

Conseillère d'arrondissement, district de Saint-Henri–La Petite-Bourgogne–Pointe-Saint-Charles

### **Alain Vaillancourt**

Conseiller d'arrondissement, district de Saint-Paul–Émard

## **Collaboration à la recherche et rédaction**

Jérôme Vaillancourt

## Contexte et but de la consultation

Ce mémoire s'inscrit en amont de la démarche d'élaboration d'un Plan de développement urbain, économique et social (PDUÉS) des quartiers situés aux abords de l'échangeur Turcot. Il vient jeter les bases de ce futur plan et des grandes orientations à privilégier pour la revitalisation et le développement de ce secteur du Sud-Ouest.

Ce processus d'implication citoyenne original permet de contribuer à la vision d'avenir de ce secteur dans le but d'améliorer la qualité de vie au voisinage du nouvel échangeur autoroutier. Une seconde étape de consultation portant sur le plan préliminaire viendra préciser le cadre général et les interventions à mettre en œuvre pour assurer la réalisation du plan.

Actuellement, 60 M\$ ont été annoncés par le gouvernement du Québec dans le cadre du projet Turcot pour les mesures en intégration urbaine :

- Réfection de la chaussée de la rue Notre-Dame, entre l'échangeur Angrignon et le futur boulevard Pullman;
- Aménagements urbains entre le complexe récréatif Gadbois et la rue Notre-Dame;
- Appui financier à la Ville de Montréal pour la réalisation d'études pour la requalification de la cour Turcot<sup>1</sup>.

De plus, le comité exécutif de la Ville de Montréal annonçait, le 1er octobre 2013, que 1,5M\$ seraient investis pour la réalisation du PDUÉS pour les secteurs aux abords de l'échangeur Turcot. Cette somme permettra de couvrir les frais associés à la démarche participative : réalisation des études, identification des interventions urbaines et éventuellement sélection des investissements stratégiques.

Pour nous, il s'agit d'une démarche essentielle et intéressante, mais il sera impératif d'y associer un budget d'investissement cohérent afin de respecter les engagements liés aux interventions du PDUÉS une fois adopté. **Sans moyens financiers pour sa réalisation, l'implication, la mobilisation et l'appropriation citoyenne auront été vaines.**

De plus, les montants alloués par le Gouvernement visent le financement d'aménagements permanents pour le centre Gadbois. Les autres sommes sont liées à des mesures ponctuelles et non récurrentes. Nous jugeons que, compte tenu de la pérennité de l'échangeur et de ses impacts sur la santé et l'environnement, une forme de compensation permanente devrait être envisagée.

Ce mémoire présente la vision de Projet Montréal et expose les principes directeurs autour desquels devraient s'articuler les orientations générales à privilégier pour ce quartier. Un bref portrait socioéconomique du secteur et des préoccupations relatives à la santé mettent en évidence l'importance d'un plan adapté aux réalités actuelles et futures des populations habitant ce milieu de vie.

---

<sup>1</sup> MTQ, mars 2013, [https://w3.turcot.gouv.qc.ca/fr/Documents/100%20M\\$%20de%20mesures%20de%20bonification.pdf](https://w3.turcot.gouv.qc.ca/fr/Documents/100%20M$%20de%20mesures%20de%20bonification.pdf)



## 1. Notre vision des quartiers aux environs de l'échangeur Turcot dans 50 ans

Nous imaginons pour ce quartier, aux environs de 2060, un véritable milieu de vie accueillant et verdoyant pour une population diversifiée.

Profitant d'équipements publics et institutionnels de qualité, les résidents du secteur disposent de commerces de proximité et d'espaces naturels importants. Ces derniers, peuplés d'une végétation mature, permettent de filtrer l'air, d'absorber les particules fines et d'offrir un lieu de détente et de loisirs pour les familles, les aînés et les passants qui s'y rendent à pied ou à vélo.

Des logements adaptés aux besoins et aux revenus des occupants permettent d'offrir un habitat de qualité pour des familles, des jeunes couples, des retraités et des étudiants. Les résidents qui choisissent ce quartier espèrent y vivre longtemps. On y retrouve de plus de nombreux emplois misant sur l'économie locale et l'agriculture urbaine est toujours en croissance.

L'échangeur Turcot, réalisé en retard sur l'échéancier et complété en 2025 au montant final de 4G\$, est sous utilisé. Les lieux d'emploi sont dispersés dans les quartiers montréalais et en périphérie. Les horaires de travail ont été modulés et les heures de pointe sont désormais étalées. Les grands secteurs résidentiels autrefois situés en banlieue sont délaissés au profit des quartiers mixtes, vivants et dynamiques développés à Montréal sur divers terrains contaminés qui ont été réhabilités entre 2020 et 2040.

Près de 35% de la population du Grand Montréal est aujourd'hui âgée de 65 ans et plus<sup>3</sup>. Celle-ci éprouve des problèmes de mobilité et utilise davantage les transports collectifs publics et privés pour se déplacer. Les quelques voitures individuelles fonctionnent à l'électricité et la congestion autoroutière en heure de pointe n'est qu'un lointain cauchemar.

De nombreuses voies réservées aux quadriporteurs ont fait leur apparition dans la ville. Près de 40% des déplacements s'effectuent à vélo et des voies express et réservées aux nombreux cyclistes relient les divers points névralgiques de Montréal. Même les structures héritées du « tout à l'auto » et du réseau autoroutier montréalais accueillent des voies cyclables protégées.

Pour le quartier, les structures de l'échangeur représentent désormais les vestiges d'une époque révolue. Même certains parcours d'escalade sur les structures de l'échangeur, au départ illégaux, sont devenus parmi les plus courus à Montréal.

Cette visualisation futuriste du quartier ne vise qu'à imaginer à quoi pourrait ressembler le secteur à long terme et à jeter les bases des principes et des orientations permettant d'y arriver.

---

<sup>3</sup> Selon l'Institut de la statistique du Québec et les perspectives démographiques, le rapport aînés/jeunes, qui correspond au nombre de personnes âgées de 65 ans et plus pour 100 jeunes de 0 à 19 ans, est passé de 42 en 1991 à 73 en 2011. Il devrait, selon le scénario de référence, se situer entre 130 et 150 en 2061.

## 2. Les grands principes

Ces principes devront encadrer l'ensemble des orientations et des interventions en lien avec l'élaboration du PDUÉS Turcot.

### Le développement durable

Le développement durable, ou soutenable, implique la notion fondamentale de consommation responsable des ressources. Il s'agit d'un développement intégré qui recherche l'équilibre entre :

- la conservation et la mise en valeur de l'environnement et de ses écosystèmes;
- l'optimisation des investissements privés et publics;
- l'épanouissement de la communauté et de ses membres (reconnaissance, implication et appropriation);
- la diversité sociale et culturelle dans un souci d'équité entre les populations actuelles et futures;

### Les quartiers vivants, diversifiés et dynamiques

Dans le contexte plus spécifique de la planification et du développement des villes et de ses quartiers, le développement durable ou le concept de ville durable, se traduit par la mise en œuvre de quartiers vivants et dynamiques. Ces quartiers proposent les éléments suivants afin de favoriser l'émergence et le maintien d'un milieu de vie de qualité :

- la mixité des usages et des fonctions;
- une population diversifiée;
- un habitat constitué d'ensembles immobiliers de densité moyenne et adaptés aux besoins et revenus des résidents;
- l'accès à des services publics culturels, scolaires, communautaires et de loisirs;
- des services commerciaux de proximité;
- des moyens de transports actifs sécuritaires et des transports collectifs de qualité;
- des espaces verts, de détente et de loisirs accessibles et intégrés au milieu de vie;
- un cadre urbain favorisant l'interaction entre les résidents.

### Principe de précaution

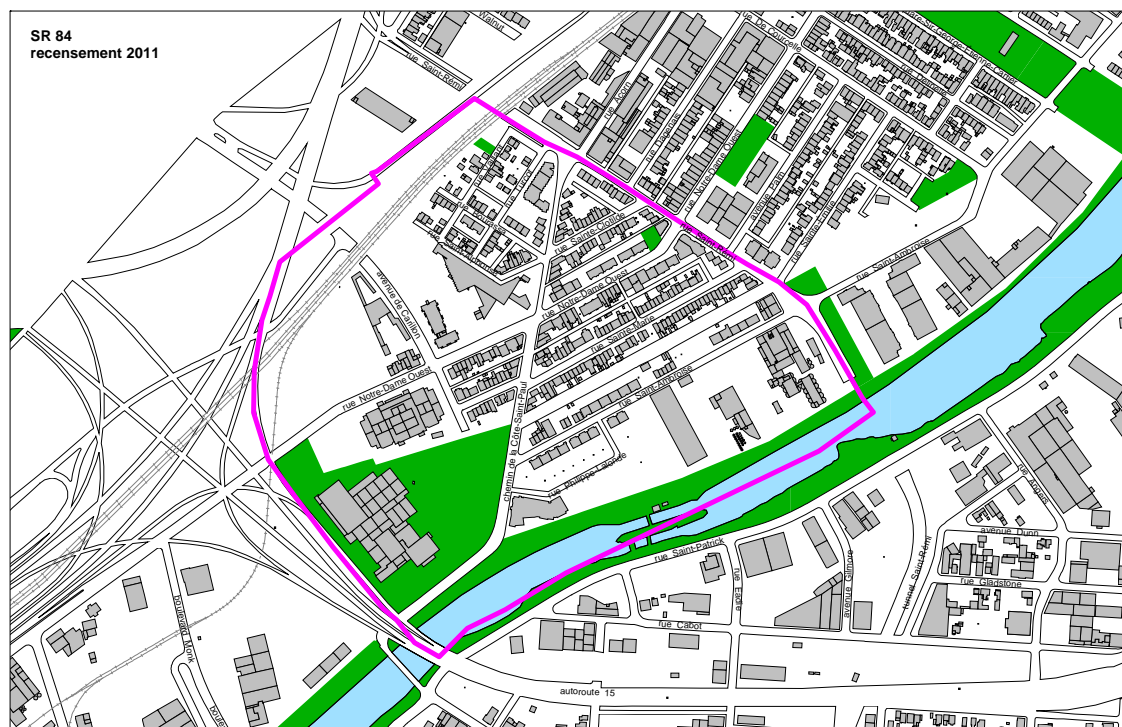
L'échangeur Turcot représente l'un des plus importants échangeurs autoroutiers au Canada. Son impact actuel et futur sur la pollution atmosphérique pour les quartiers avoisinants est indéniable et a été largement documenté lors des consultations menées par le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) en 2009.

L'impact réel de l'échangeur sur la pollution de l'air doit être étroitement mesuré et suivi. **Dans l'attente des résultats mis à jour par les différents spécialistes, dont la Direction de santé publique de Montréal, sur les impacts potentiels pour les populations résidentes, il est**

essentiel de maintenir un principe de précaution à l'égard des orientations et interventions à privilégier aux environs immédiats de cette infrastructure.

Des mesures plus fines pourront également être déployées en fonction des niveaux de pollution projetés et mesurés (système de filtration de l'air, activités planifiées sous l'échangeur, plantation etc.)

Carte du secteur de recensement 84 (Statistiques Canada, 2011)



### 3. Portrait du secteur

Ces caractéristiques sociodémographiques présentent le portrait de l'ouest de Saint-Henri (secteur 84). Il s'agit des données issues du recensement de 2011 tirées du document « Portrait du Quartier Saint-Henri » réalisé en 2014 par la table de quartier Solidarité Saint-Henri.

- Augmentation de la population de 22% entre 2006 et 2011;
- Plus de personnes âgées que les autres secteurs de Saint-Henri (les aînés représentent 24% sur toute la population de ce secteur);
- Proportionnellement plus de familles avec deux enfants ou plus;
- La plus grande proportion de personnes vivant seules (28% comparativement à 18% à Montréal) particulièrement chez les aînés (66% des plus de 65 ans vivent seuls);
- Forte présence d'immigrants (le nombre a triplé depuis 2006), la moitié a immigré dans les cinq dernières années.



- Les loyers les plus bas de Saint-Henri se situent dans ce secteur, et ce malgré une augmentation de 18% en cinq ans. 26% des ménages vivent dans un logement subventionné;
- 38% des ménages vivant sous le seuil de faible revenu (34% Saint-Henri, 32% Sud-Ouest, 24% Montréal. 25% du revenu des ménages provient de transferts gouvernementaux).

Le revenu moyen des familles de Saint-Henri s'élève à 47 975\$ par an, comparativement à 63 891\$ à Montréal. Ce revenu moyen a nettement augmenté dans le secteur 84 (hausse de 35% depuis 2006).

À la lumière de ces données et de celles présentées par l'arrondissement du Sud-Ouest et le CSSS du Sud-Ouest–Verdun, la population actuelle de l'ouest de Saint-Henri nous semble fragile d'un point de vue économique et social. Les suites de la planification devront tenir compte des spécificités de celle-ci.

#### 4. Les orientations proposées

Les orientations à privilégier dans l'élaboration du PDUÉS se concentrent autour des éléments suivants :

- l'amélioration des conditions de santé, et implicitement des éléments environnementaux;
- le développement et le maintien d'un parc de logements adapté aux besoins des résidents et favorisant la rétention des populations actuelles;
- la dynamisation économique par la revitalisation des bâtiments industriels patrimoniaux, le soutien aux activités manufacturières novatrices, le redéveloppement d'artères commerciales locales et l'émergence de pôles créatifs;
- le renforcement des noyaux institutionnels et l'amélioration des équipements publics par l'établissement d'une étroite collaboration entre les divers intervenants (communautaires, scolaires et municipaux);
- la création de liens structurants pour faciliter les déplacements (à pied, à vélo et en transport collectif) à l'intérieur du secteur et avec les quartiers voisins;
- la prise en considération des facteurs de sécurité et de santé pour les utilisateurs avant d'entreprendre l'aménagement d'équipements sportifs et culturels au pied du nouvel échangeur;
- l'aménagement d'espaces publics pour favoriser les échanges entre les résident-es, échanges intergénérationnels, interculturels.

##### 4.1 La santé et l'environnement

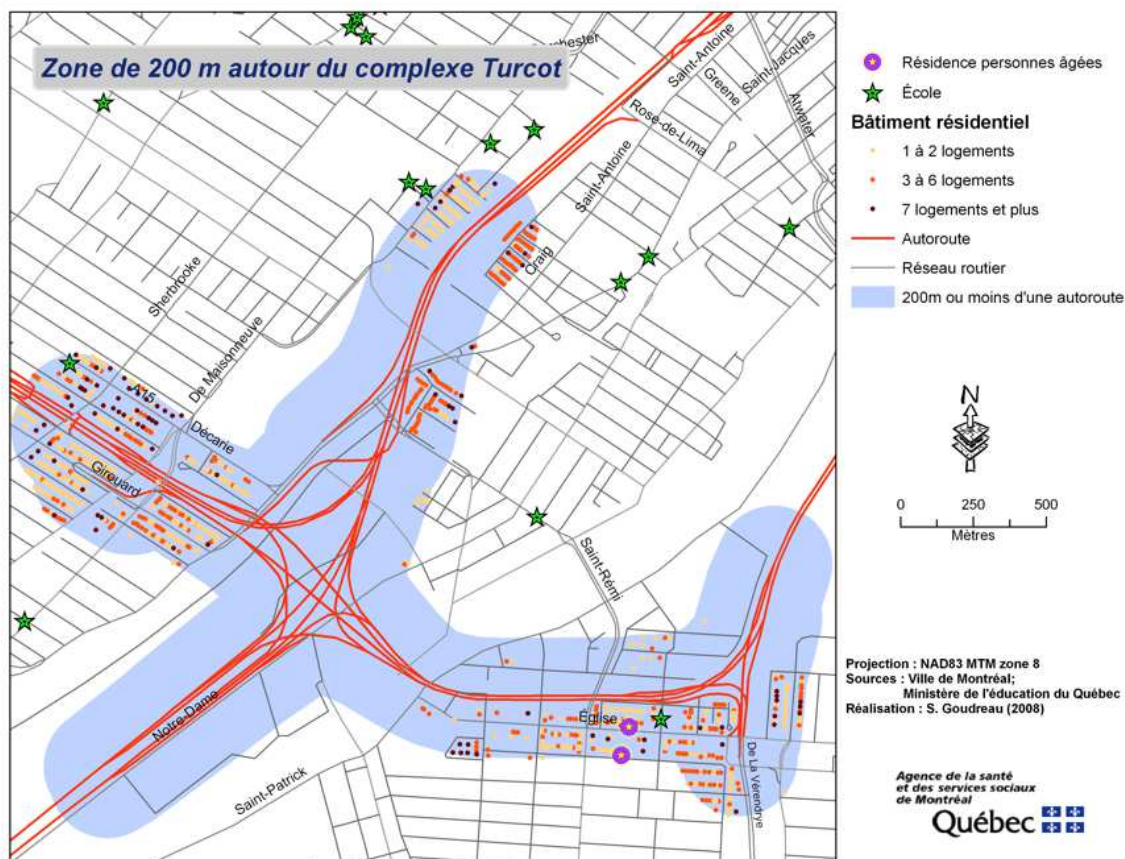
Les préoccupations en lien avec les impacts sur la santé des populations aux abords d'autoroutes à haut débit étaient grandes en 2009 lorsque le BAPE a tenu ses consultations sur le projet de reconstruction du complexe Turcot. Une mise à jour s'impose sur les réalités des nuisances (pollutions atmosphérique et sonore) reliées à la présence des autoroutes à haut débit que sont l'A-15 et la 720 sur le territoire du PDUÉS.

##### ***Volume de circulation et augmentation du nombre de voies = impacts potentiels en termes de pollution atmosphérique***

Au moment des premières présentations du projet de reconstruction de Turcot, en septembre 2007, la circulation sur l'échangeur représentait 290 000 véhicules par jour. En 2009, au moment des consultations du BAPE, le MTQ indiquait que la nouvelle infrastructure projetait augmenter la capacité à 304 000 véhicules par jour. L'augmentation de la surface de l'emprise de

l'autoroute 15 pourrait même laisser supposer une augmentation potentielle du nombre de voies et de capacité du seul lien autoroutier nord-sud du Québec.

Carte de la zone de 200 mètres autour de la structure Turcot (DSP, 2009)



En effet, dans sa proposition alternative au projet du MTQ, Projet Montréal démontrait en décembre 2010 dans « Turcot 50-50 » (p.32 à 34) « qu'avec la multiplication des segments de voies ajoutés afin de faciliter les entrées et sorties, l'A-20 autant que l'A-720 sont portées à 4 + 1 voies sur plus de la moitié de leur tracé. [...] La nouvelle A-20 comportera de part et d'autre deux routes de service, chacune large de deux voies. La capacité automobile passe par conséquent bel et bien des huit voies actuelles à 12 voies en plus des deux voies réservées pour autobus. [...] Du côté de l'A-15, à la hauteur de Côte-Saint-Paul, les choses sont plus claires encore car l'autoroute y passe réellement de trois à quatre voies par direction, de 27 à 45 mètres de largeur ».

Or, La Direction de santé publique de Montréal a produit un rapport en 2006 intitulé « Le transport urbain, une question de santé ». Celui-ci a largement documenté l'impact de la proximité d'autoroutes sur les populations avoisinantes.

5900 décès prématurés par an seraient attribués à la pollution atmosphérique dont un peu plus de 1500 à Montréal (soit 400 liés aux pics de pollution et 1140 à une exposition chronique). (p.32)

L'étude de Smargiassi de 2006 démontrait le risque d'hospitalisations pour des problèmes respiratoires chez les MontréalaisEs de 60 ans et plus est de 21% plus élevé chez les individus habitant le long des routes achalandées. (p.25)

Les enfants sont particulièrement vulnérables aux effets de la pollution atmosphérique par rapport aux adultes. (p.28)

Trois raisons entrent en jeu en ce qui a trait à la vulnérabilité des enfants :

- leurs systèmes respiratoire et immunitaire sont encore en développement;
- ils inhalent davantage d'air (et donc plus de contaminants);
- ils passent plus de temps dehors que les adultes (notamment pour jouer) et sont donc plus exposés.

Plusieurs études ont porté sur les enfants fréquentant une école à proximité d'artères très fréquentées, ou habitant dans un tel secteur : elles démontrent une hausse des symptômes respiratoires et asthmatiques en rapport avec la densité de la circulation ou avec la concentration de contaminants liés au transport. [...] Ils concluent que, dans les communautés présentant les concentrations d'ozone les plus fortes, les enfants pratiquant au moins trois sports présentaient 3,3 fois plus de risque de développer de l'asthme que ceux n'en pratiquant pas. Ce résultat, statistiquement significatif, suggère une interaction entre l'activité physique qui accroît le taux respiratoire et l'ozone».

Dans son mémoire déposé au BAPE, le directeur de la santé publique rapportait également des préoccupations au sujet du rabaïssement de l'autoroute. Aux abords du centre Gadbois, la structure serait rabaïssée de près de la moitié :

« Après plusieurs analyses effectués par le MTQ à ce propos et de façon générale, la concentration des polluants (monoxyde de carbone, dioxyde d'azote, particules fines...) dans l'air en bordure du complexe Turcot serait plus élevée si le projet avait lieu que s'il n'avait pas lieu en raison de l'abaissement des structures. Pour ces mêmes polluants, les concentrations dans l'air en bordure du complexe Turcot seraient à peu près semblables ou moins élevées qu'en ce moment (données de 2007). Ceci s'expliquerait par les améliorations technologiques qui seraient éventuellement apportées au parc automobile d'ici 2016. Le même constat s'applique aux analyses effectuées aux prises d'air pour le centre Gadbois. En conséquence, la détérioration de la qualité de l'air attribuable à l'abaissement des structures serait compensée par l'amélioration technologique du parc automobile. » (p.31)

Le CSSS Sud-Ouest-Verdun témoignait, dans son mémoire de juin 2009 au BAPE sur le projet de reconstruction du Complexe Turcot, que « la population de Saint-Henri et Côte-Saint-Paul vit entourée par des autoroutes, des voies de camionnage et des voies de chemin de fer ayant un

impact majeur sur sa qualité de vie et de santé. La population du territoire du CSSS Sud-Ouest-Verdun présente une espérance de vie moindre de 4,4 ans pour les hommes et de 3 ans pour les femmes que celle de la population montréalaise. Les données sociosanitaires compilées par la santé publique de Montréal pour les périodes se situant entre 2001 à 2006 mettent en évidence comparativement à l'ensemble de la population montréalaise des taux de morbidité de 23% et de mortalité de 50% plus élevés en lien avec les maladies respiratoires ».

Ces divers éléments relatifs aux impacts potentiels de la pollution atmosphérique et du bruit sur la santé des populations avoisinant l'échangeur Turcot nous préoccupent grandement à plusieurs niveaux :

- établissement de lieux d'habitation à proximité des liens autoroutiers;
- aménagements proposés pour les activités sportives, culturelles et de loisirs au pied des structures de l'autoroute 15;
- mesures appropriées d'assainissement de l'air intérieur des édifices publics et privés.



**Concrètement, nous préconisons comme solution l'installation d'un système de filtration adéquate pour le centre sportif Gadbois.**

En effet, dans le cadre du réaménagement des place L'Acadie et Henri-Bourassa, dans un mémoire déposé à l'OCPM en février 2009, la Direction de santé publique de Montréal indiquait des préoccupations liées aux polluants générés par le transport et proposait des mesures préventives pour diminuer les impacts : « un système de ventilation mécanique muni d'un système de filtration. Des filtres à efficacité élevé MERV 10 et plus afin de réduire l'exposition des résidents aux particules fines (PM 2,5) et aux particules totales ».

Les filtres du niveau MERV 10 sont efficaces pour éliminer les particules entre 1 et 3 microns; ils n'éliminent donc pas les particules ultrafines (0,1 micron et moins) et les gaz tels que les oxydes d'azote. Des filtres plus efficaces existent. Par exemple, les filtres MERV 20 ont la capacité d'éliminer presque toutes les particules de 0,1 à 0,2 microns de diamètre.



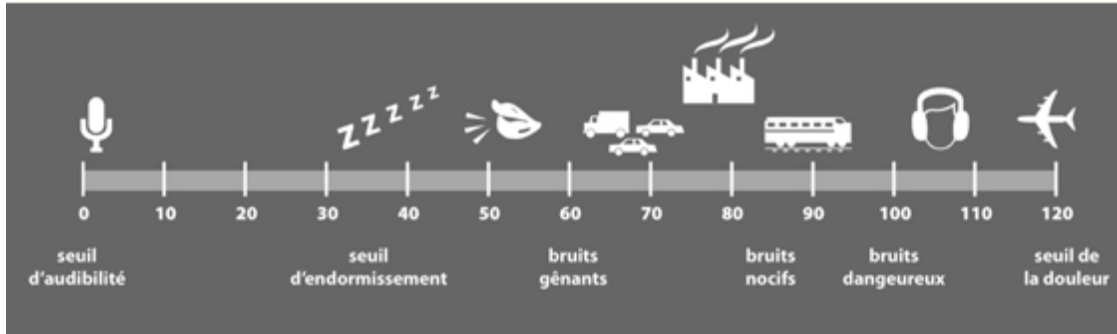
Les filtres dont la capacité de filtration dépasse le MERV 10 sont habituellement installés dans des bâtiments spécialisés (ex. : des hôpitaux et bâtiments commerciaux haut de gamme). » (p.3)  
La DSP indique aussi que ces filtres, haut de gamme se doivent d'être entretenus rigoureusement afin d'éviter qu'il ne véhicule des contaminants nocifs.

### Structure Turcot, avant et après les travaux



## Mesures contre le bruit

Dans le mémoire de la DSP déposé en juin 2009, (p.17), il est indiqué que « le trafic routier est une source importante de bruit. Le bruit devient l'objet de gêne à partir de 45 dbA. »<sup>4</sup>.



Source : MTQ 2015 – indicateur échangeur Turcot

En lien avec l'abaissement des structures, la DSP demandait, « selon l'étude d'impact, des mesures d'atténuation devraient être prises dans certaines zones sensibles pour que l'abaissement des structures n'augmente pas le niveau de bruit chez les riverains ». (DSP, p.32)

Le BAPE (2009, p.58) évoquait que « certains endroits subiraient une dégradation de moyenne à forte, selon le cas, soit les rues De Roberval, de l'Église et Cabot du secteur De La Vérendrye, les rues De Richelieu, Agnès et Cazalais dans Côte-Saint-Paul. »

Aux abords du centre Gadbois et pour les grands espaces publics planifiés par la Ville sous l'échangeur, les mesures mises en œuvre pour combattre les impacts du bruit n'ont pas été particulièrement explicitées à ce jour. **Elles nous semblent pourtant primordiales avant de concevoir le développement d'espaces publics ou de favoriser l'implantation d'ensembles résidentiels.**

## Plantons des arbres !

Les arbres sont reconnus pour jouer un rôle dans l'amélioration de la qualité de l'air extérieur grâce à leur capacité d'absorption des polluants. Leur présence contribue également à réduire les îlots de chaleur urbains. Il serait donc nécessaire de planifier la plantation du plus grand nombre possible d'arbres aux abords de l'échangeur et des zones d'activités.

<sup>4</sup> « L'Organisation mondiale de la santé préconise de limiter le bruit extérieur à 55 dB(A), Leq16h, dans les zones résidentielles afin d'éviter une gêne le jour et le soir. Un niveau extérieur maximum de 45 dB(A), Leq8h, est également recommandé la nuit afin d'assurer un sommeil acceptable dans la chambre à coucher. De plus, le niveau de pointe recommandé la nuit est de 60 dB(A) à l'extérieur. » (BAPE 2009, p.57)

Cela rejoindrait la demande des commissaires du BAPE qui, dans leurs recommandations, mentionnaient que « la plantation de végétaux indigènes, dont des arbres de gros calibres et en quantité suffisante apparaît impérative ». (BAPE, 2009. p.128)

La plantation implique aussi de l'entretien à long terme. Dans l'éventualité où le ministère des Transports du Québec (MTQ) ne prend pas en charge cette dépense à long terme, la Ville de Montréal ou l'arrondissement concerné se retrouverait alors avec la facture. Il serait important que le gouvernement transfère, sur une base permanente, les sommes nécessaires à l'entretien horticole lié au projet Turcot.

#### **4.2 Le logement**

L'élaboration du PDUÉS doit viser le développement et le maintien d'un parc de logements adapté aux besoins des résidents et favorisant l'inclusion des populations actuelles. Le portrait du secteur conforte cette orientation. Par des interventions ciblées, il faut d'abord favoriser un développement pour les résidents actuels.

Il faut tenir compte du fort indice de défavorisation de ce secteur qui se traduit par un coût des loyers relativement moins élevé que dans le reste du quartier Saint-Henri et du Sud-Ouest.

Le souci de rétention de la population actuelle est primordial dans un contexte où l'embourgeoisement<sup>5</sup> a pris un essor dans l'arrondissement du Sud-Ouest depuis l'important développement immobilier qui s'est produit au cours des 12 dernières années.

Du même souffle et considérant l'évolution démographique qui tend vers un vieillissement marqué de la population, il serait souhaitable de favoriser une approche intergénérationnelle au sein du quartier, tant dans les modèles d'habitat que pour les services de soutien et/ou adaptés à mettre en place.

L'ensemble du secteur est composé majoritairement de ménages locataires, soit 76% comparativement à 74% pour le quartier Saint-Henri. Montréal comptait 61% de ménages locataires en 2011. Le loyer moyen de Saint-Henri est de 680\$ par mois. Le loyer moyen a connu une augmentation de 13% au cours des cinq dernières années dans Saint-Henri et de 18% en particulier dans le secteur de recensement 84.

Les besoins en logement abordable dans le Sud-Ouest, comme pour Montréal, sont énormes. Selon le Dossier noir du FRAPRU datant de 2015, 4 485 ménages payent plus de 50% de leur revenu pour se loger dans le Sud-Ouest.

---

<sup>5</sup> Selon l'Office québécois de la langue française (2004), on doit privilégier ce terme à celui de « gentrification ». L'embourgeoisement consiste en la transformation socioéconomique d'un quartier urbain ancien engendrée par l'arrivée progressive d'une nouvelle classe de résidents qui en restaure le milieu physique et en rehausse le niveau de vie. Ce phénomène social et urbain s'effectue de manière progressive et peut avoir pour effet de déplacer une population locale, souvent défavorisée, au profit d'une autre présentant des caractéristiques socio-économiques différentes (scolarité, revenus, etc.)



L'exercice de planification qui suivra l'adoption du PDUÉS doit viser le maintien et la rénovation du parc de logements sans compromettre son accessibilité pour les locataires actuels. Il s'agit certes d'un défi, mais il est réalisable dans la mesure où des projets immobiliers privés pourraient agir comme effet levier et permettre l'inter financement. De nouveaux projets seront déployés dans ce secteur et apporteront des revenus fonciers supplémentaires à la Ville centre. Ces montants devraient être réservés prioritairement aux investissements requis pour la mise en œuvre du PDUÉS. De plus, il serait opportun de consacrer une part importante de ceux-ci à la création de réserves de terrains permettant d'accueillir des logements sociaux et communautaires, de même qu'à la rénovation du parc locatif existant.

Il est impératif d'envisager l'application d'un règlement favorisant l'inclusion de logements communautaires et abordables à même les projets qui pourraient se construire dans le quartier.

Le choix des sites à développer et des réserves à constituer est stratégique et il est essentiel que la Ville s'y attarde en amont pour éviter la spéculation suivant l'adoption du PDUÉS. Une fois les plans connus, la Ville se retrouverait à transiger des terrains avec des valeurs plus élevées.

Dans l'optique de quartiers vivants et dynamiques, Projet Montréal vise l'implantation d'ensembles immobiliers mixtes et de qualité.

#### **4.3 Les activités socioéconomiques**

Les quartiers visés par le PDUÉS Turcot (l'extrémité nord de Saint-Paul-Émard et l'ouest de Saint-Henri), présentent une richesse patrimoniale exceptionnelle qui mérite d'être mise en valeur. Pour ce faire, le PDUÉS qui sera soumis aux autorités concernées et les interventions qui y seront associées devront favoriser en priorité un recyclage et une réutilisation des vestiges de l'histoire industrielle de ces quartiers. À la base, il faut optimiser les espaces déjà construits et pourvus en infrastructures. La valorisation du patrimoine immobilier, lorsque techniquement faisable, est une priorité dans l'approche des quartiers vivants et dynamiques.

Cette réappropriation des témoins du passé, par l'accueil de fonctions diversifiées (résidentielles, commerciales, industrielles légères) permettra au quartier de préserver sa couleur, à l'instar notamment de Granville Island à Vancouver, du redéveloppement portuaire de Baltimore, du Meatpacking District de New York, du Pearl District de Portland (Or) ou du secteur Fishtown de Philadelphie. Même Montréal propose des exemples de réussite à l'égard du recyclage de bâtiments industriels et patrimoniaux.

Pour créer des quartiers dynamiques, il faut assurer le maintien et la création d'emplois et offrir un environnement propice aux activités commerciales locales.

Le secteur Cabot nous apparaît particulièrement intéressant à cet égard. Nous croyons que la mixité des usages déjà présente dans ce secteur (industriel léger, commercial, ateliers d'artistes et résidentiel) devrait être optimisée dans une perspective de redéveloppement durable et abordable à long terme.

## Carte présentant le patrimoine bâti et archéologique



Source : carte 3.1.5 Arrondissement du Sud-Ouest

Si un premier coup d'œil dans ce secteur laisse le visiteur sous l'impression qu'il ne s'y passe plus rien, cette perception change rapidement lorsqu'il est informé non seulement de son passé riche d'histoire, mais également des nouvelles activités qui s'y développent depuis environ cinq ans. En effet, les propriétaires d'anciennes usines du secteur Cabot, comme celle de la Dominion Textile (aujourd'hui Complexe Dompark) à l'ouest de la rue de l'Église, et de Congoleum Canada (aujourd'hui Aberton Lofts) et la Crane Co. Ltd. à l'est, ont investi dans ces bâtiments afin d'en restaurer les caractéristiques architecturales d'une part, mais également afin de pouvoir y accueillir comme locataires des artistes et artisans, ainsi que plusieurs petites et moyennes entreprises dans les domaines de la production et de la diffusion culturelle, des communications, des nouveaux médias, des nouvelles technologies, etc.

Le secteur Cabot pourrait être l'hôte d'une stratégie de redéveloppement de l'industrie manufacturière légère. Un nouveau courant semble émerger relativement à la production de biens de consommation locaux, de qualité et à proximité de leurs marchés primaires. Du même souffle, cette stratégie devrait s'articuler autour des acteurs qui s'inscrivent dans ce courant et ceux qui sont déjà sur place.

Cette stratégie devrait viser la création d'emplois ainsi que miser sur l'établissement et le démarrage d'entreprises favorisant une mixité d'activités en lien avec la création artistique et le secteur de l'industrie manufacturière légère de la nouvelle génération. Des outils fiscaux et des

programmes conjoints avec les partenaires socioéconomiques pourrait soutenir le démarrage de cette nouvelle vague d'entreprises.

Un autre joueur important pour la revitalisation du secteur pourrait bientôt être Le Centre design et impression textile, qui travaille de concert avec la Ville de Montréal afin de s'établir dans l'ancien hôtel de ville de Côte-Saint-Paul, bâtiment patrimonial situé à l'intersection des rues de l'Église et Angers, dans le noyau institutionnel patrimonial de la Côte-Saint-Paul, lequel comprend le parc Saint-Paul, l'église du même nom et son presbytère, une caserne de pompiers, l'école primaire Marie-de-l'Incarnation, ainsi que l'ancien pensionnat Notre-Dame-du-Saint-Rosaire, devenu une résidence pour aînés en perte d'autonomie.

### ***Activités commerciales***

Les efforts du PDUÉS devraient en priorité porter sur la valorisation des commerces de proximité sur la rue Notre-Dame Ouest. Par une stratégie adaptée au contexte local, il faut améliorer la structure et le mix commercial de cette artère. Cette dynamisation doit s'effectuer d'abord et avant tout par l'aménagement de l'espace public pour rendre agréable l'expérience des utilisateurs et consommateurs de cette artère plus agréable. Différentes mesures pourraient être envisagées, comme l'élargissement des trottoirs, l'implantation de terrasses et de placotoirs, la plantation, et la création de placettes, de même que des initiatives d'animation du domaine public.

La rue de l'Église du district Saint-Paul-Émard, qui accueillait autrefois des commerces, pourrait être relancée dans la mesure où les efforts consacrés à cette artère n'entreront pas en compétition avec les efforts de relance de rue Monk présentement en cours.

Celle-ci a certes connu des jours meilleurs. Dès le début du 20<sup>e</sup> siècle et jusqu'aux années 1980, c'était une rue principale bouillonnante d'activité sociale et commerciale, et nous croyons que sa localisation pourrait s'avérer stratégique. En effet, la restauration des immeubles actuels – commerciaux et résidentiels – et l'arrivée de nouveaux ateliers d'artistes et de commerces de proximité pourrait ainsi lui permettre de retrouver sa vitalité d'autrefois. Nous croyons également qu'il serait important d'augmenter significativement la couverture végétale de ce secteur à proximité de l'échangeur Turcot, afin de le rendre plus invitant d'une part, et d'améliorer la qualité de l'air d'autre part.

**Conversion de bâtiments industriels (bureaux, commerces et habitation)**

Meatpacking District, New York



Source : [w3.chelseamewsguesthouse.com](http://w3.chelseamewsguesthouse.com)

**Conversion d'un ensemble industriel, Granville Island, Vancouver**



Source : Granville Island – SCHL, Ville de Vancouver





Source : Alexis Birkill, Flickr.com

### Revitalisation du quartier Fishtown, Philadelphie



Source : The CondosShops, Fishtown, Philadelphia



Source : Hotpads.com, 1701 Tulip Street #LL4, Philadelphia

## Revitalisation du secteur Pearl District, Portland, Oregon



Source : Wayne Senville (Tale of Three Parks from Pearl District, Portland, OR)



Source : Pearl's Rail-based Warehouse, pdxstreecar (forum.skyscraperpage.com)



## ***Conversion d'un bâtiment phare pour le Sud-Ouest : que avenir pour la Canada Malting?***

Les vestiges de la *Canada Malting Co. Ltd*, un édifice vacant depuis près de 40 ans et situé en bordure du canal de Lachine, soulèvent la convoitise de promoteurs immobiliers qui désirent poursuivre le redéveloppement des terrains à des fins résidentielles de moyenne à haute gamme. Cette tendance marquée s'inscrit en continuité des projets ayant vu le jour dans la dernière décennie le long du canal de Lachine. Ce fidèle témoin de l'ère industrielle tient sa valeur exceptionnelle de ses gigantesques silos, dont le plus ancien, érigé en 1905, est le dernier du genre en Amérique du Nord. Il est composé de tuiles de terre cuite, une technologie révolutionnaire à l'époque, que l'arrivée du béton viendra ensuite supplanter.

Cet énorme bâtiment, situé à l'intersection des rues Saint-Ambroise et Saint-Rémi, constitue un point de repère important dans le Sud-Ouest et sa valeur patrimoniale demeure indéniable, tant sur le plan historique qu'architectural. Sa démolition n'est donc pas souhaitable. Ses conditions actuelles représentent toutefois un fardeau pour les autorités municipales qui doivent rappeler constamment à son propriétaire d'en sécuriser l'accès.

En 2012, un projet de développement exigeant un amendement au zonage pour y recevoir entre 600 et 700 logements (dont 15% en logement social) et presque autant de stationnements, a été soumis pour étude auprès de l'arrondissement. Des avis négatifs des élu-es et des représentants du milieu communautaire pour ce projet confirment l'importance d'élaborer un cadre d'intervention spécifique pour ce « joyau » industriel.

Pour Projet Montréal, la volumétrie du projet était trop importante pour le secteur et la densité proposée aurait eu des conséquences importantes sur la circulation dans cette partie enclavée du quartier Saint-Henri. L'avenir de la *Canada Malting* est devenu un symbole pour le milieu communautaire, qui souhaiterait une utilisation publique du site.

Selon nous, la préservation de cet immeuble et sa conversion constituent un enjeu de taille. D'une part, protéger et mettre en valeur ce complexe patrimonial nécessitera des coûts financiers importants, et d'autre part, la communauté riveraine n'est pas favorable au développement immobilier privé sur ce site. Quelles sont les instances publiques qui accepteraient d'investir dans la conservation au moins partielle de la *Canada Malting* et d'en rendre l'usage au moins partiellement accessible au public?

La volonté de protéger le patrimoine riverain du Canal de Lachine à des fins publiques implique nécessairement un investissement majeur des divers gouvernements. Il est nécessaire de s'y attarder et de profiter de l'élaboration du nouveau plan directeur de Parcs Canada sur la préservation et la mise en valeur du canal de Lachine pour alimenter ce débat. Cette volonté doit être clairement affichée dans le PDUÉS et au quotidien dans les représentations de l'arrondissement.

#### **4.4 Le noyau institutionnel et les équipements publics**

Dans le secteur visé par la démarche du PDUÉS, on retrouve la présence de quatre écoles : deux écoles primaires de la Commission scolaire de Montréal (CSDM), soit l'école Marie-de-l'incarnation et l'école Saint-Zotique, ainsi qu'une école secondaire de l'English Montreal School Board (EMSB), soit James Lyng – qui offre aussi des cours pour formation adulte – et une école de formation pour adultes de la CSDM, le centre Saint-Paul. La présence d'une école dans un quartier est une richesse pour les familles et la constitution d'un milieu de vie diversifiée.

Le PDUÉS doit veiller à consolider et renforcer le noyau institutionnel et public du secteur. Projet Montréal considère que cette démarche est l'occasion idéale pour interpeller l'ensemble des milieux communautaire et scolaire afin de créer une réelle synergie et des collaborations durables entre ces acteurs et les autorités municipales.

L'école secondaire James Lyng présente des défis particuliers puisqu'elle est souvent menacée de fermeture. L'école souffre d'une mauvaise réputation à cause de son passé et d'une baisse régulière du nombre d'élèves anglophones inscrits. Pour renverser cette tendance, l'école a multiplié les initiatives novatrices afin d'améliorer sa réputation et développer de nouveaux créneaux. Aujourd'hui, en misant sur un volet de création et de sensibilisation aux arts urbains, l'école se démarque.

Le contexte du PDUÉS permettrait de :

- coordonner une étroite collaboration entre les intervenants du milieu et l'école James Lyng afin de s'assurer qu'elle demeure ouverte;
- tisser des liens entre l'école et des acteurs artistiques du secteur;
- démontrer à la commission EMSB la volonté de la communauté de garder ouverte la seule école secondaire du secteur;
- favoriser l'optimisation des investissements et des aménagements prévus au projet Gadbois afin de mettre en valeur le campus de l'école et hausser l'offre sportive pour ses élèves.

Enfin, pour Projet Montréal, il est essentiel d'appuyer le maintien et la croissance de ces écoles et de les considérer comme partie prenante au développement de nos quartiers.

#### **4.5 Les liens inter quartiers et la circulation**

En regard du transport et des liens entre les différents quartiers ciblés par cette consultation, il faut s'assurer de maintenir des liens directs entre tous les secteurs. En améliorant et en sécurisant ces liens, internes et externes, on désenclavera le quartier.

Pour y parvenir, il est nécessaire de :

- s'assurer que la Ville centre maintenance et entretienne les ponts traversant le canal de Lachine surtout pour les piétons et des cyclistes;



- demander à la Société de transport de Montréal (STM) de bonifier le passage des autobus 36 et 37 entre Émard–Côte-Saint-Paul et Saint-Henri;
- demander à BIXI Montréal de bonifier la présence de ses stations dans le secteur, surtout au centre Gadbois qui ne bénéficie actuellement d'aucune station BIXI;
- effectuer des représentations auprès de la Ville et auprès du CN afin de protéger et maintenir le passage à niveau sur la rue de Courcelle qui traverse l'emprise ferroviaire;
- demander au ministère des Transports de tenir sa promesse de construire une passerelle, ou « dalle-parc » au-dessus la cour Turcot (afin de relier le nord d'Émard et de Notre-Dame-de-Grâce et tel qu'annoncé par le ministre Hamad en 2010).

Le développement des liens cyclables est sous la responsabilité de la Ville centre. Au cours des dernières années, l'arrondissement du Sud-Ouest n'a pas reçu sa part des investissements de la Ville dans les nouveaux liens cyclables. Depuis 2009, les élu-es de Projet Montréal dans le Sud-Ouest font des représentations auprès de la Ville centre afin d'obtenir les investissements appropriés pour que le Sud-Ouest puisse avoir un vrai réseau cyclable fonctionnel et sécuritaire. Dans cet esprit, il est important de s'assurer que :

- la Ville maintienne le lien piéton et cyclable entre le village des Tanneries et l'emprise du CN, connu sous le nom « L'allée des tanneries »;
- la Ville crée un lien cyclable direct entre le cœur du secteur Émard et le Canal, à l'ouest du boulevard Monk (les cyclistes ne peuvent atteindre le canal que via le secteur Côte-Saint-Paul);
- la Ville complète le lien cyclable est-ouest entre le parc du Premier-Chemin-de-Fer et la piste cyclable de la rue de Courcelle;
- la Ville tienne sa promesse de sécuriser les pistes cyclables sous les viaducs, tels Saint-Rémi entre Cazalais et le chemin de la Côte-Saint-Paul;
- la Ville complète les pistes cyclables le long des rues de l'Église et Galt (entre l'arrondissement de Verdun et le lien cyclable de la rue Hadley dans Côte-Saint-Paul)
- la ville développe une piste cyclable plus directe entre le pôle Gadbois et le village des tanneries ainsi que la piste de Courcelle.

Afin d'améliorer la qualité de vie des familles et créer des milieux de vie sécuritaires, il faut également poursuivre les efforts d'apaisement de la circulation dans ce secteur. Plusieurs artères majeures sont sous la responsabilité de la Ville centre (et non de l'arrondissement).

Dans ce contexte, le PDUÉS devrait porter une attention particulière à l'amélioration de la sécurité et à l'apaisement de la circulation au bénéfice des résidents du quartier grâce, notamment, aux interventions suivantes :

- revoir la géométrie sur la rue Saint-Rémi afin de rétrécir les voies de circulation automobile, réaménager la rue à l'échelle humaine en ajoutant de l'espace trottoir avec verdissement;
- réaménager l'intersection des rues Saint-Rémi et Saint-Ambroise, afin de sécuriser le passage des multiples piétons et cyclistes qui circulent en grand nombre à cet endroit;

- revoir et réaménager l'intersection de la rue Saint-Rémi et du chemin de la Côte Saint-Paul/Acorn afin de la sécuriser pour les divers usagers;
- ajouter des saillies de trottoir et des compteurs et des feux piétons (à quatre directions) aux intersections suivantes : Notre-Dame et de Courcelle; Notre-Dame et Saint-Rémi; Saint-Ambroise et Saint-Rémi; Notre-Dame et Carillon (devant l'école James Lyng);
- ajouter des panneaux d'arrêt et des dos d'âne sur le chemin de la Côte-Saint-Paul entre Notre-Dame et le canal de Lachine;
- sécuriser la traverse du Woonerf Saint-Pierre au niveau de la rue Saint-Rémi ainsi qu'au niveau du chemin de la Côte-Saint-Paul avec des saillies de trottoir et des panneaux d'arrêt.

## Conclusion et recommandations

Projet Montréal réitère l'importance et la nécessité d'un PDUÉS pour ce secteur tout en insistant sur les orientations précédemment exposées.

Afin de reconnaître la mobilisation de la population dans ce processus et le fait que cette dernière aura à vivre avec les impacts au quotidien de ce nouvel échangeur, Projet Montréal rappelle que les interventions découlant du futur PDUÉS devront obligatoirement être associées à des enveloppes budgétaires dont les fonds devront provenir de la Ville et du ministère des Transports. Car selon nous, sans moyens financiers pour la réalisation du PDUÉS, l'implication, la mobilisation et l'appropriation citoyenne auront été vaines.

Projet Montréal se préoccupe également, dans le respect du principe de précaution, des divers éléments relatifs aux impacts potentiels de la pollution atmosphérique et du bruit sur la santé des populations avoisinants l'échangeur Turcot en ce qui a trait à l'établissement de lieux d'habitation à proximité des liens autoroutiers, d'aménagements prévus pour les activités sportives, culturelles et de loisir aux pieds des structures et de mesures appropriées d'assainissement de l'air intérieur des édifices publics et privés.

Voici, les grandes orientations à privilégier dans l'élaboration du PDUÉS, selon Projet Montréal :

- l'amélioration des conditions de santé, et implicitement des éléments environnementaux;
- le développement et le maintien d'un parc de logements adapté aux besoins des résidents et favorisant la rétention des populations actuelles;
- la dynamisation économique par la revitalisation des bâtiments industriels patrimoniaux, le soutien aux activités manufacturières novatrices, le redéveloppement d'artères commerciales locales et l'émergence de pôles créatifs;
- le renforcement des noyaux institutionnels et l'amélioration des équipements publics par l'établissement d'une étroite collaboration entre les divers intervenants (communautaires, scolaires et municipaux);
- la création de liens structurants pour faciliter les déplacements (à pied, à vélo et en transport collectif) à l'intérieur du secteur et avec les quartiers voisins;
- la prise en considération des facteurs de sécurité et de santé pour les utilisateurs avant d'entreprendre l'aménagement d'équipements sportifs et culturels au pied du nouvel échangeur;
- l'aménagement d'espaces publics pour favoriser les échanges entre les résident-es, échanges intergénérationnels, interculturels.

## Références

Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE), Septembre 2009. Rapport d'enquête et d'audience publique (no262). Projet de reconstruction du complexe Turcot à Montréal, Montréal-Ouest et Westmount

Urbanité-revue de l'OUQ, Février 2016. Dossier Friches urbaines.

Distl. Insight Report, Avril 2015. *Make This City*. The State of Urban Manufacturing  
How urban manufacturing is reshaping an industry, changing cities, and building local economies

Direction de la santé publique de Montréal (DSP), 2009. Mémoire déposé dans le cadre des audiences du BAPE sur le Projet de reconstruction du complexe Turcot à Montréal, Montréal-Ouest et Westmount