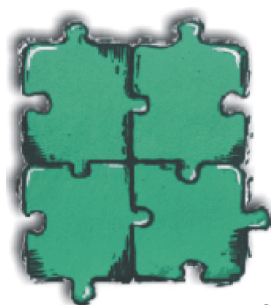


**Mémoire déposé par les membres de Solidarité Saint-Henri
à l'Office de consultation publique de Montréal
dans le cadre de la consultation sur le PDUES Turcot**



SOLIDARITÉ
SAINT-HENRI

19 mai 2016

Introduction

Solidarité Saint-Henri est une table de concertation en développement social qui vise l'amélioration des conditions de vie de la communauté de St-Henri. Nous sommes une des 30 tables de quartier de la ville de Montréal, et nous regroupons une vingtaine d'organismes communautaires et d'institutions actives dans le quartier avec l'objectif de lutter contre la pauvreté, de concerter nos membres, de mobiliser notre milieu et de soutenir des actions collectives. Pour ce faire, nous utilisons une approche démocratique et inclusive, concertée et solidaire, critique et mobilisatrice visant le changement et la transformation sociale. Solidarité Saint-Henri poursuit des actions collectives sur plusieurs enjeux touchant la lutte à la pauvreté et l'amélioration des conditions de vie des résident-e-s de notre territoire.

Nous travaillons sur plusieurs dossiers en lien avec le développement urbain, économique et social de Saint-Henri. Tous les acteurs concernés par la lutte à la pauvreté locale contribuent à la rédaction de nos plans d'action triennaux. En 2013-2016, notre plan d'action intégré du quartier inclut les orientations suivantes en lien avec le PDUES :

- Identifier et mettre en œuvre des actions concertées contre la pauvreté locale en lien avec la transformation du quartier
- Favoriser un aménagement participatif du quartier
- Favoriser le développement de l'habitation communautaire à Saint-Henri pour agir sur le phénomène de la gentrification
- Soutenir des mobilisations communautaires et citoyennes afin d'influencer les grands projets d'aménagement à Saint-Henri.
- Améliorer les conditions de vie des citoyen-ne-s de Saint-Henri par des actions visant l'autonomie alimentaire.

Recommandation : Le PDUES devrait être cohérent avec les orientations des plans d'action intégrés des tables de quartiers Solidarité Saint-Henri et Concertation Ville-Émard-Côte-Saint-Paul.

Un quartier dans l'ombre de Turcot

Depuis que le gouvernement du Québec a annoncé le projet de reconstruction de l'échangeur Turcot en 2008, les membres de Solidarité Saint-Henri ont priorisé l'intégration urbaine de l'autoroute. Nos actions ont visé une mobilisation large des résident-e-s et de tous acteurs concernés par ce mégaprojet pour réduire le plus possible les impacts négatifs pour la population de Saint-Henri.

Le comité aménagement de Solidarité Saint-Henri est au cœur de ces actions. Un petit groupe de huit organismes et institutions, avec le soutien d'une ressource humaine quelques jours par semaine, travaille sans cesse sur les enjeux liés à l'échangeur depuis presque une décennie. Ensemble, nous avons réussi à coordonner des consultations et des mobilisations auxquelles plus de 2000 résident-e-s et 100 organismes, institutions, et décideurs au niveau local, régional et même national ont participé. Ce mémoire présente quelques-uns de ces actions qui ont permis de dégager une vision pour le développement du quartier, soit :

1. Mobilisation Turcot et sa déclaration de principes (2008-2013)
2. Concertation interquartier et l'Alliance de recherche communautaire-universitaire (2009-2014)

3. Atelier citoyen sur l'apaisement de la circulation (2011) et la consultation publique sur le réaménagement de Lionel-Groulx (2012)
4. Charrette sur l'accès au Centre universitaire de santé McGill (2013)
5. La mobilisation contre un mégaprojet de condominiums à la Canada Malting (2013)
6. Forum sur la gentrification du quartier (2014)
7. Opération populaire en aménagement de Saint-Henri (2014)
8. L'atelier Aménagement commun-autaire de la Place Saint-Henri (2015)

En conclusion, nous présentons quelques réflexions sur le processus de consultation de l'OCPM et une invitation à réfléchir avec nous sur les moyens à renforcer la démocratie participative dans les quartiers de Montréal.

Merci pour l'attention que vous portez à ce document et pour tous les efforts que vous avez mis à consulter la population de notre quartier.

1. Mobilisation Turcot et sa Déclaration de Principes (2008-2013)_____

Mobilisation Turcot a été mis sur pied par les résident-e-s du Village des Tanneries à Saint-Henri et du secteur Galt à Côte-Saint-Paul, avec le soutien des organismes communautaires locaux et les deux tables de quartier. Ces personnes ont réussi à mettre sur pied une « Table des partenaires mobilisés sur le projet Turcot » qui est devenu Mobilisation Turcot. Leurs objectifs étaient les suivants: s'informer auprès d'experts des impacts du projet proposé par Transport Québec; informer la population de ces expertises; et se préparer pour le rendez-vous du Bureau des Audiences publiques sur l'Environnement (BAPE), qui a eu lieu en juin 2009. Grâce à cette mobilisation, plus de 400 mémoires ont été déposées au BAPE, et plus de 90% des mémoires n'étaient pas favorables au projet. La mobilisation à continuer pour 4 ans après le BAPE avec nombreuses actions qui a forcé un débat public sur les enjeux liés à la reconstruction de l'échangeur. Ce fut un exercice de mobilisation et de participation citoyenne considérable qui a permis au milieu de développer une expertise sur les impacts de l'échangeur et les solutions possibles.

Malheureusement, le manque d'écoute des décideurs à la Ville et au MTQ a aussi créé un manque de confiance dans les instances publiques en ce qui concerne la planification du territoire. Avec le PDUES, l'arrondissement et la Ville de Montréal ont l'opportunité de reconstruire ce lien de confiance en impliquant les milieux locaux dans la rédaction et la réalisation du PDUES.

Recommandation : Pour respecter les années d'effort de la population et des organismes locaux pour influencer le développement de l'échangeur Turcot et les secteurs avoisinants, de même que l'expertise que ces individus et ces groupes ont développée au fil des années sur les enjeux locaux, nous recommandons que l'arrondissement Le Sud-Ouest écrive et réalise le PDUES en partenariat étroit avec les résident-e-s et les deux tables de quartier des secteurs concernés.

Une autre grande victoire de Mobilisation Turcot était la rédaction d'une Déclaration des principes. Des centaines de personnes de partout au Québec et des divers acteurs locaux, régionaux et nationaux ont adhéré à la déclaration. Leurs demandes sont aussi pertinentes que jamais et constituent une base solide pour le PDUES:

- La réduction de la pollution locale et l'amélioration de la santé publique;
- La diminution de l'utilisation de l'automobile et une augmentation de l'offre de transport

- collectif;
- Le désenclavement des quartiers touchés;
- Le maintien de l'offre de logements;
- Un soutien économique particulier aux quartiers touchés par les travaux durant la période de construction.

Le Déclaration de principes de Mobilisation Turcot se retrouve en annexe.

Recommandation : Les grands objectifs du PDUES devront suivre les demandes présentées dans la Déclaration des principes de Mobilisation Turcot.

2. Concertation interquartier et l'Alliance de recherche université-communauté (ARUC) (2009-2014)

Pendant 5 ans, Solidarité Saint-Henri a contribué aux activités de recherche de l'ARUC - *Mégaprojets au service des communautés*, qui portaient sur le campus Glen du Centre universitaire de santé McGill (CUSM) et l'échangeur Turcot et leurs impacts sur les quartiers environnants. Le projet faisait appel à la fois à la recherche universitaire et à la recherche-action. Les partenaires impliqués dans l'ARUC visaient à comprendre : (1) comment des projets d'envergure s'intègrent dans leur milieu urbain environnant (2) comment des décisions relatives à la gestion et à l'aménagement urbains sont prises et mises en œuvre et (3) comment des groupes communautaires de quartier alliés à des chercheurs universitaires peuvent favoriser la réalisation de grands projets efficaces sur le plan environnemental, social et économique tant sur le site du projet que dans le milieu environnant.

Les domaines prioritaires comprenaient des études sur :

- (a) les impacts sociaux, économiques et environnementaux du campus Glen du CUSM, de l'échangeur Turcot, du CHUM, du campus Outremont de l'Université de Montréal ou de cas similaires dans la région de Montréal;
- (b) les dynamiques de l'habitation dans les quartiers montréalais avoisinant les aménagements ci-dessus, y compris les évaluations des besoins en logement (social, familial, subventionné) de quartiers spécifiques, les immeubles locatifs de qualité inférieure aux normes dans la zone du projet, les types de mutation de propriétés foncières et les politiques pour lutter contre l'embourgeoisement, stabiliser la population résidentielle, créer des partenariats visant à établir des projets de logement abordable ou à favoriser la mixité.
- (c) l'analyse quantitative des déterminants spatiaux (conditions socio-économiques et environnementales) concernant les résultats sur la qualité de vie et l'état de santé dans les quartiers avoisinants du CUSM et du Turcot, (données disponibles pour analyse).
- (d) les politiques pour promouvoir le développement économique local à proximité des hôpitaux, des complexes médicaux et des campus universitaires;
- (e) le rôle du militantisme communautaire, de la table de quartier et des organismes communautaires pour réaliser l'aménagement de quartiers dans les secteurs jouxtant les projets ci-dessus;

(f) les processus participatifs liés aux projets à grande échelle ci-dessus;

(g) des études de cas sur les processus décisionnels relatifs à l'aménagement urbain, à la conception de mégaprojets à Montréal; et

(h) l'analyse de moyens visant à promouvoir des changements de politique gouvernementale et des essais sur l'un ou l'autre des sujets ci-dessus.

Plus de 100 partenaires universitaires, communautaires et institutionnels ont contribué à ce projet et de nombreux documents sur le développement des quartiers autour de l'échangeur ont été produits sur 5 ans.

Recommandation : Pour profiter de la connaissance déjà accumulée par l'ensemble des partenaires de l'ARUC, et pour éviter des dépenses inutiles, nous recommandons que l'arrondissement Le Sud-Ouest serve le plus possible des recherches faites dans le cadre de l'ARUC – Les mégaprojets au service de la communauté.

3. Atelier citoyen sur l'apaisement de la circulation (2011) et la consultation publique sur le réaménagement de Lionel-Groulx (2012)

Un des projets de recherche que nous avons réalisés avec l'appui de l'ARUC était sur l'apaisement de la circulation à Saint-Henri. Plusieurs groupes communautaires et résident-e-s ont participé, et les résultats ont démontré qu'il y a des intersections très dangereuses pour les piétons dans le quartier. Le comité aménagement de Solidarité Saint-Henri a décidé d'organiser une série d'ateliers de planification avec les résident-e-s pour identifier les problèmes et les solutions possibles. Nous avons travaillé avec le Centre d'écologie urbaine et le coordonnateur de l'ARUC pour développer des techniques d'animation participative. Une quarantaine de résident-e-s ont participé, avec l'appui de 8 experts en urbanismes et 12 étudiant-e-s de McGill. L'arrondissement Le Sud-Ouest était présent à chaque étape. Les problèmes identifiés lors de ces ateliers sont présentés dans le document « Apaisement de la circulation – Sommaire des recommandations » en annexe. La recherche sur l'apaisement est aussi en annexe.

Suite à cette expérience en planification participative, les membres ont décidé d'organiser un autre atelier en 2012 sur le réaménagement de Lionel-Groulx. Six membres du comité aménagement ont organisé l'atelier, encore avec l'appui du Centre d'écologie urbain et l'école d'urbanisme de McGill. La STM et l'arrondissement ont participé pour écouter les recommandations des 120 résident-e-s qui ont participé. Le rapport de cette consultation est également en annexe.

L'arrondissement et la Ville de Montréal a fait quelques changements pour répondre aux recommandations des résident-e-s, mais plusieurs problèmes demeurent sans solution.

Recommandation : Le PDUES doit inclure les solutions aux problèmes soulevés lors des ateliers de planification populaire sur l'apaisement de la circulation et le réaménagement de Lionel-Groulx.

4. Charrette sur l'accès au Centre universitaire de santé McGill (2013)

Tel que mentionné ci-haut dans la Déclaration de principes de Mobilisation Turcot, un des problèmes majeurs dans le secteur est l'enclavement. Le nouvel échangeur va éclaver davantage le quartier. Le lien avec le CUSM et Notre-Dame-de-Grâce sera surtout difficile. Pour essayer de trouver des solutions à l'accès au CUSM pour les piétons et cycliste du Sud-Ouest, Solidarité Saint-Henri et le CUSM ont organisé une « charrette ». Nous avons invité des résident-e-s, des organismes locaux, les urbanistes des deux arrondissements et de la Ville de Westmount et la Ville de Montréal. Plusieurs administrateurs du CUSM ont également participé. Cinq groupes de travail ont proposé des solutions concrètes, qui se trouvent dans le rapport en annexe.

Recommandation : Le PDUES doit intégrer des éléments de solutions proposé à la charrette sur l'accès au CUSM pour les piétons et cyclistes du Sud-Ouest.

5. La mobilisation contre un mégaprojet de condominiums à la Canada Malting (2013)

En 2013, l'arrondissement a rendu public un projet immobilier pour le site de l'ancienne usine de la Canada Malting. Le quartier a appris que des promoteurs immobiliers étaient en discussion avec le propriétaire du site et l'arrondissement dans le but d'obtenir un changement de zonage et des dérogations aux règlements d'urbanisme permettant la construction d'environ 650 unités de logement privé de luxe. Nous avons rapidement organisé une séance d'information publique pour présenter les détails du projet aux résident-e-s et pour leur soutenir à mettre en place des actions. Plus de 60 résident-e-s ont participé à la rencontre et tout le monde présent se sont exprimé contre le projet. Une vingtaine d'eux sont restés après la rencontre et ont décidé de faire circuler un pétition pour demander un moratoire sur le changement de zonage sur le site.

Étant donné les importants impacts négatifs d'un tel projet sur tissu social et le loyer médian dans l'ouest du quartier, les membres de Solidarité Saint-Henri se sont positionnés contre le projet et en appui aux résident-e-s. Nous avons soutenu la diffusion de la pétition, qui a été présenté aux élu-e-s en automne 2013. Plus de 2000 personnes ont signé la pétition et les résident-e-s ont organisé plusieurs événements de sensibilisation et de mobilisation pour faire connaître les enjeux liés au projet.

Les élu-e-s ont accepté de ne pas changer le zonage sur le site. Par la suite, Solidarité Saint-Henri a organisé une Opération populaire en aménagement ciblant, entre autres, ce site dans l'objectif de dégager une vision commun et populaire pour l'avenir de la Malting.

Recommandation : Nous demandons que le PDUES prévoie des moyens à mettre en réserve le site de l'ancienne usine de la Canada Malting pour les fins communautaires et que la vision pour l'aménagement du site soit développée par et pour les résident-e-s locaux.

6. Forums sur la gentrification du quartier (2014)

En 2014, les membres du comité aménagement de Solidarité Saint-Henri ont organisé des réflexions sur les impacts de la gentrification du quartier et les solutions à mettre en place. Les comptes rendus de ces forums sont en annexe.

Quatre stratégies pour agir sur la gentrification ont émergé :

- La mise en réserve des terrains pour des fins de logements sociaux et communautaires
- Zonage communautaire : revendiquer une nouvelle catégorie de zonage qui s'applique spécifiquement aux organismes communautaires, aux OSBL, aux entreprises d'économie sociale et aux commerces de proximité qui offrent des services essentiels à la population
- Certification « Ami-e-s de Saint-Henri » pour des commerces et services qui répondent aux besoins de la population du quartier, tout en restant accessibles et accueillants pour toutes et tous.
- Une campagne large contre la gentrification qui rend visible le fait que les agents gentrificateurs n'arrivent pas dans un quartier vierge, qu'il y a des gens et une vie de quartier et un tissu social bien présent.

Un sommaire de ces stratégies est également en annexe.

Recommandation : Le PDUES doit tenir compte des impacts négatifs de la gentrification pour la population du quartier et intégrer un soutien aux 4 stratégies mises en place par les membres de Solidarité Saint-Henri.

7. Opération populaire en aménagement de Saint-Henri (2014)_____

Afin d'assurer la plus grande place possible aux besoins, visions et rêves des résident-e-s de l'ouest de Saint-Henri dans la planification de ce secteur, les membres du comité aménagement de Solidarité Saint-Henri ont décidé d'organiser une opération populaire en aménagement. L'objectif principal de cette démarche, nommée « À qui Saint-Henri? » est de créer des opportunités pour les résident-e-s du quartier de développer leur propre plan d'aménagement pour l'ouest de Saint-Henri.

Dans le cadre de la démarche « À qui St-Henri? », des membres du comité aménagement de Solidarité Saint-Henri ont invité les résident-e-s du quartier à participer à des ateliers de planification populaire et à partir d'un sondage populaire sur les besoins et les enjeux d'aménagement dans l'ouest du quartier, aux abords de l'échangeur Turcot. Ces premières activités de consultation populaire ont eu lieu entre mai et octobre 2014 et elles ont permis à plus de 100 résident-e-s du quartier d'exprimer leurs besoins et leurs rêves pour l'aménagement de ce secteur, qui risque de subir des impacts négatifs majeurs liés à la reconstruction de l'échangeur et à la spéculation foncière.

Les premiers ateliers et le sondage avaient comme objectif de cibler les enjeux à travailler afin d'améliorer l'aménagement du quartier à l'ouest de la rue St-Rémi pour la population locale. Une fois colligés, les questionnaires et les résultats d'ateliers indiquaient clairement l'existence de plusieurs problématiques importantes, tel que:

1. Le manque de logements sociaux
2. Le manque de services et de commerces de proximité
3. Le problème de circulation d'automobiles
4. Le manque de jardins communautaires
5. Le manque d'épiceries et d'accès aux aliments

Le sondage demandait aussi aux résident-e-s de réfléchir aux solutions concrètes d'aménagement pour 9 sites situés dans le secteur qui détiennent un potentiel de développement.

Recommandation : Le PDUES doit prévoir des mesures pour répondre aux besoins identifiés par les résident-e-s dans la première phase de l'Opération populaire en aménagement de Solidarité Saint-Henri, soit : le manque de logements sociaux; le manque de services et de commerces de proximité; le problème de circulation d'automobiles; le manque de jardins communautaires; le manque d'épiceries et d'accès aux aliments.

L'atelier de planification populaire du 4 octobre 2014

Lors de l'atelier du 4 octobre, une quarantaine des résident-e-s du quartier se sont penchés sur 6 des 9 sites ciblés dans l'ouest du quartier:

- Les terrains du Canada Malting et de l'usine Brenntag
- Le terrain vacant au coin du chemin de la Côte-Saint-Paul et de la rue Saint-Ambroise.
- La cour de l'école Saint-Zotique
- Le parc Yamaska
- L'intersection de la rue Sainte-Clothilde et du Chemin de la Côte-Saint-Paul
- Le 780 Saint-Rémi

Leur objectif était de proposer des solutions aux problématiques soulevées dans le sondage et aux ateliers précédents. Les résident-e-s se sont séparés en sous sous-groupes, et chaque groupe a proposé des pistes d'actions à court, moyen et long terme pour améliorer l'aménagement d'un des 6 sites.

En plus de fournir les fondements nécessaires pour poursuivre la planification populaire de l'aménagement à l'ouest de la rue St-Rémi, l'atelier du 4 octobre a permis de dégager plusieurs pistes d'actions prioritaires pour les résident-e-s du quartier, tel que: la construction de logements abordables de qualité pour toutes sortes de ménages (familles, ainé-e-s, personnes seules, etc.), le verdissement du milieu pour contrer le bruit et la pollution provenant de l'échangeur Turcot, l'accès à des commerces de proximité (pharmacie, épicerie, magasin général, etc.), la création d'espaces publics intergénérationnels, et l'amélioration de l'offre de transport collectif.

Un compte rendu de cet atelier est en annexe.

Recommandation : Dans le cadre du PDUES, l'arrondissement Le Sud-Ouest devrait financer le développement et la réalisation par le comité OPA de Solidarité Saint-Henri des pistes de solutions proposé lors de l'atelier populaire en aménagement du 4 octobre 2014.

Recommandation : Le plan de développement actuel pour le Pôle Gadbois devrait être révisé d'une façon importante afin de mieux intégrer les besoins exprimés par l'ensemble des acteurs locaux et en donnant une priorité aux besoins des résident-e-s du secteur.

8. L'atelier Aménagement commun-autaire de la Place Saint-Henri (2015)_____

À l'initiative du comité aménagement de Solidarité Saint-Henri, le 12 mars 2015, une trentaine de citoyen-ne-s et représentant-e-s d'organismes du milieu se sont réunis pour développer une vision commune et communautaire pour l'aménagement de la Place Saint-Henri. Ces orientations se veulent

un guide à suivre pour tout plan d'aménagement à venir de la Place Saint-Henri.

Recommandation : Le PDUES devrait respecter la vision pour le développement de la Place Saint-Henri dégager lors de l'atelier Aménagement communautaire de la Place Saint-Henri.

Conclusion

Les membres de Solidarité Saint-Henri ont choisi de présenter nos recommandations en lien avec les nombreuses activités de consultation, concertation et mobilisation que nous avons réalisées depuis 2008. Nous voulons ainsi souligner que la communauté de Saint-Henri a une riche tradition de démocratie participative. Les acteurs en développement social du quartier se réunissent autour des instances de Solidarité Saint-Henri pour faire vivre cette tradition avec les résident-e-s du quartier.

Nous, les membres de SSH, ont choisi de participer aux consultations publiques portées par l'OCPM sur le PDUES Turcot. Cependant, plusieurs de nous ont senti que ce processus ne permettait pas la reconnaissance de tout notre travail de consultation et de participation citoyenne. Solidarité Saint-Henri était invité à participer aux tables rondes au même niveau d'autres acteurs, sans reconnaissance que nos positions sont des positions collectives qui représentent un consensus de tous acteurs concernés par le développement de ce secteur, surtout les résident-e-s qui y vivent.

Recommandation : Nous invitons l'OCPM à réfléchir avec nous et avec d'autres tables de quartier sur les processus à mettre en place pour reconnaître le travail en participation citoyenne de nos instances locales.

Merci encore pour votre travail.

Solidairement,

Les membres de Solidarité Saint-Henri.

(pour une liste complète de nos membres, voir notre site web : solidarite-sh.org)

DOCUMENT ANNEXE au

**Mémoire déposé par les membres de Solidarité Saint-Henri
à l'Office de consultation publique de Montréal
dans le cadre de la consultation sur le PDUES Turcot**

Déclaration de principes de Mobilisation Turcot	page 1
Apaisement de la circulation dans Saint-Henri	page 2
Consultation sur le réaménagement de la station Lionel-Groulx	page 38
MUHC Glen site Charette	page 55
Comptes rendus des tables rondes sur la gentrification	page 83
Stratégies pour agir sur la gentrification	page 96
Ateliers de planification populaire	page 99
Pour un aménagement « Commun-autaire » de la Place Saint-Henri	page 122



SOLIDARITÉ
SAINT-HENRI

19 mai 2016

Déclaration de principes de Mobilisation Turcot

Le complexe Turcot doit être refait mais le gouvernement veut le remplacer par une structure qui nuira à la santé publique, à l'environnement et au développement du Sud-Ouest de Montréal. Une structure sans aucune vision qui réduira notre qualité de vie de plusieurs façons :

- Les citoyens du Sud-Ouest seront davantage exposés qu'ils ne le sont déjà à la pollution causée par le transport car la nouvelle structure sera moins élevée;
- Le projet contribuera au réchauffement climatique car aucune cible de réduction du nombre d'automobiles n'est prévue;
- De nombreux logements seront détruits et des citoyens seront chassés de leur quartier;
- La nouvelle structure formera un véritable mur qui enclavera certains quartiers du Sud-Ouest comme jamais et freinera son développement à long terme.

Afin que la réfection du complexe Turcot ait des objectifs environnementaux et vise l'amélioration de la qualité de vie des citoyens du Sud-Ouest, nous exigeons du gouvernement qu'il présente un nouveau projet ayant les objectifs suivants :

- La réduction de la pollution locale et l'amélioration de la santé publique;
- La diminution de l'utilisation de l'automobile et une augmentation de l'offre de transport collectif;
- Le désenclavement des quartiers touchés;
- Le maintien de l'offre de logements;
- Un soutien économique particulier aux quartiers touchés par les travaux durant la période de construction.

D'autres villes à travers le monde ont su concevoir des projets d'envergure tout en poursuivant ce genre d'objectifs. Au Québec, nous pouvons nous aussi faire un nouveau Turcot tout en faisant en sorte qu'il s'inscrive dans une perspective de développement durable.

2010

Apaisement de la circulation dans Saint-Henri (document évolutif)



Catherine Thibault et David Beitel

ARUC : Alliance de Recherche Université-Communauté, Université McGill

01/09/2010

Table des matières

PARTIE 1 : MISE EN CONTEXTE	4
1.1 L’apaisement de la circulation - définition	4
1.2. Apaisement de la circulation dans Saint-Henri	4
1.2.1. <i>Habitudes de déplacement des résidants</i>	5
1.2.2. <i>Sécurité routière</i>	7
PARTIE 2 : ENTREVUES	9
2.1 Méthodologie	9
2.2 Résultats – Les principaux points	9
2.2.1 <i>Points négatifs</i>	9
2.2.2 <i>Points positifs (autobus, intersection)</i>	13
PARTIE 3 : CARTES ET FICHES D’ANALYSE	14
3.1. Cartes 1, 2, 3 et 4 : mise en contexte.....	14
3.2. Carte-diagnostic	15
3.3. Fiches d’analyse.....	15
CARTE 1 : L’ARRONDISSEMENT DU SUD-OUEST SUR L’ILE DE MONTRÉAL	16
CARTE 2 : QUARTIER SAINT-HENRI (RÉGION À L’ÉTUDE).....	17
CARTE 3 : HIÉRARCHIE DES ROUTES	18
CARTE 4 : MÉNAGES SANS VOITURE	19
CARTE 5 : DIAGNOSTIC	20

FICHE 1 : ANALYSE GÉOMÉTRIE	21
FICHE 2 :INTERSECTION NOTRE-DAME/ATWATER	22
FICHE 3 :INTERSECTION NOTRE-DAME/PLACE SAINT-HENRI	25
FICHE 4 : INTERSECTION SAINT-RÉMI/SAINT-AMBROISE.....	26
FICHE 5 : INTERSECTION DE COURCELLES/SAINT-JACQUES/SAINT-ANTOINE	28
CONCLUSION	30
RÉFÉRENCES	30

Table des figures

Figure 1 : Caractéristiques socio-économiques de Saint-Henri	5
Figure 2 : Mode de transport au travail.....	6
Figure 3 : Piétons blessés à l’intersection selon le débit.....	7
Figure 4 : Répartition des accidents dans Saint-Henri entre 1999 et 2008	8
Figure 5 : Certains trottoirs sont difficilement praticables pour des parents se promenant avec une poussette ou pour une personne en chaise roulante.	11
Figure 6 : Hiérarchie du réseau routier	15

Annexes :

Annexe 1 : Liste des personnes rencontrées;

Annexe 2 : Études de cas;

Annexe 3 : Offre et utilisation du transport en commun dans le quartier.

Les déplacements occupent une place prépondérante dans notre vie quotidienne. Souvent exécutée de façon inconsciente, cette activité peut cependant devenir extrêmement déplaisante dans des contextes où les infrastructures sont inadéquates ou encore lorsque certains modes de déplacement sont privilégiés au détriment des autres.

Saint-Henri est un quartier dont on entend de plus en plus parler à Montréal. La construction prochaine du Centre Universitaire de Santé McGill (CUSM) ainsi que la reconstruction de l'échangeur Turcot ont posé ce territoire sur la table des discussions et ont permis de soulever de nombreux enjeux socioéconomiques et urbanistiques sur la scène publique. La table de concertation Solidarité Saint-Henri, de même que ses nombreux partenaires communautaires, cherchent à profiter de cet élan afin de mettre sur pied des solutions à la question des déplacements, un enjeu important dans le quartier Saint-Henri.

Un projet a été amorcé à l'été 2010 afin d'établir un diagnostic sur la situation des déplacements dans le quartier. Des résidents de même que des acteurs communautaires actifs dans le milieu ont été rencontrés afin de connaître leurs opinions et leur propre analyse de la question. Organisées autour de cartes de la région à l'étude, les rencontres ont permis de soulever de nombreux enjeux liés au partage de la route entre les différents usagers, et notamment des populations plus

vulnérables telles que les enfants, les personnes âgées et les personnes à mobilité réduite.

Ce rapport préliminaire correspond à l'étape du pré-diagnostic dans le contexte d'une démarche d'élaboration d'un plan local de déplacement (DRÉIF, 2002, 31). Il présente une mise en contexte de la démarche d'apaisement de la circulation dans Saint-Henri, le résultat de ces rencontres informelles et des premières analyses de terrain ainsi qu'une série de cartes et de fiches d'analyse spécifiques permettant de visualiser les enjeux identifiés. Les données sont principalement d'ordre qualitatif et proposent des pistes de recherche pour une analyse approfondie menant à des interventions concrètes. Ce premier document constitue ainsi l'amorce officielle des efforts de Solidarité Saint-Henri pour améliorer la situation de la circulation dans le quartier Saint-Henri.

PARTIE 1 : MISE EN CONTEXTE

1.1 L'apaisement de la circulation - définition

L'apaisement de la circulation est un concept dont on entend de plus en plus parler à Montréal. Il vise principalement à diminuer l'impact de la voiture dans les quartiers pour redonner la place aux autres usagers de la route, soit les utilisateurs du transport en commun, les piétons et les cyclistes. Il est défini comme « une combinaison de mesures principalement physiques visant à atténuer les effets nuisibles de l'utilisation de l'automobile, de modifier le comportement des conducteurs et d'améliorer l'environnement des utilisateurs non-motorisés » (Canada, 2010). L'apaisement de la circulation va ainsi de pair avec les efforts de plusieurs villes, Montréal notamment, pour effectuer un transfert de la part modale, c'est-à-dire pour diminuer la proportion d'utilisateurs de l'automobile au profit du transport actif ou en commun. (Montréal, 2010). En rendant les infrastructures urbaines plus confortables et agréables pour le piéton et le cycliste, les démarches d'apaisement de la circulation contribuent au cercle vertueux de l'amélioration du milieu de vie par la diminution de l'emprise de l'automobile sur l'environnement. Moins il y aura de place pour l'auto, moins il y aura d'autos.

De nombreux arrondissements montréalais ont répondu à la demande de la Ville Centre requérant que chacun produise son plan de déplacement local. Dans d'autres

cas, ces initiatives ont plutôt été portées par des organisations dans le quartier. L'annexe 2 présente les trois cas du Plateau Mont-Royal, de l'arrondissement Saint-Laurent et du quartier Villeray afin de donner une idée de ce qui est en cours de réalisation ailleurs sur l'île. Tous ces exemples peuvent servir de modèle pour le projet à Saint-Henri. Un facteur important, cependant, est le fait que chacun de ces projets répondent aux caractéristiques propres des quartiers. Plus que ces exemples, il est ainsi essentiel que les personnes intéressées à participer à l'implantation de mesures d'apaisement de la circulation dans Saint-Henri soient conscients du contexte spécifique du quartier.

1.2. Apaisement de la circulation dans Saint-Henri

Le quartier Saint-Henri fait partie de l'arrondissement Sud-Ouest avec la Petite Bourgogne, Pointe-Saint-Charles et Ville-Émard/Côte-Saint-Paul. Il s'agit d'un quartier anciennement industriel qui est actuellement en croissance. Le développement intense de projets immobiliers dans la région, et particulièrement autour du canal de Lachine, entraîne dans Saint-Henri un phénomène d'embourgeoisement, c'est-à-dire l'arrivée de jeunes professionnels aisés dans ce quartier historiquement moins favorisé. Cette situation peut entraîner des problèmes importants d'ordre socioéconomique, une augmentation accélérée du coût des loyers par exemple, mais aussi des pressions accrues pour l'amélioration des infrastructures. Malgré tout, certains problèmes demeurent dans le quartier. Entre autres, la question

de la sécurité, autant par rapport à la criminalité qu'à la sécurité routière, qui sera discutée à la section 1.2.2.

Saint-Henri est situé à l'est de l'échangeur Turcot, ce qui en fait un point de sortie pour les navetteurs provenant des banlieues ouest et nord voulant se diriger vers le centre-ville. Du même fait, le quartier est sillonné de rues collectrices et d'artères secondaires par où ces voyageurs passent (voir cartes 1, 2 et 3). Ces dernières traversent plusieurs arrondissements et relèvent essentiellement de la juridiction de la Ville de Montréal.

1.2.1. Habitudes de déplacement des résidants

Les habitudes de déplacement des résidants de Saint-Henri sont une autre caractéristique importante justifiant des mesures d'apaisement de la circulation. 60 % des résidants se rendent au travail à pied, à vélo ou en transport commun, par rapport à 30 % pour l'ensemble de la région métropolitaine (voir figure 2). De toutes les personnes rencontrées, une seule a affirmé utiliser sa voiture pour se rendre au travail. Une part importante des déplacements automobiles peut donc être attribuée aux navetteurs en transit, c'est-à-dire aux individus provenant d'un autre quartier et se dirigeant ailleurs sur l'île.

Figure 1 : Caractéristiques socio-économiques de Saint-Henri

Indicateurs		Saint-Henri
Population		13 985
65 ans et +		13,0% (1 885)
Familles monoparentales (selon le nombre total de familles)		48,0% (1 070)
Francophones		70,0%
Anglophones		14,0%
Allophones		16,0%
Immigrants		13,0% (1 645)
Moins de 9 ans de scolarité		28,0% (3 145)
Chômage		18,0% (2 518)
Revenu familial		30 603\$
Population à faible revenu		56,0% (7 831)

(Prévention Sud-Ouest, 2006, 19)

Figure 2 : Mode de transport au travail

	St-Henri	Mtl (RMR)
<u>Population active occupée totale de 15 ans et plus ayant un lieu habituel de travail ou sans adresse de travail fixe⁸³</u>	6625	1716490
Automobile, camion ou fourgonnette, en tant que conducteur	2335	1122045
	35%	65%
Automobile, camion ou fourgonnette, en tant que passager	280	86170
	4%	5%
Transport en commun	2975	367755
	45%	21%
À pied ou à bicyclette	1015	125960
	15%	7%
Tous les autres modes	45	14560
	1%	1%

(Statistiques Canada, 2006).

Les enfants représentent également une part importante des piétons se déplaçant dans Saint-Henri. En effet, les écoliers se rendent généralement à l'école à pied. Selon Marie-Soleil Cloutier, de l'INRS, c'est 67 % des enfants qui utilisent ce mode de déplacement pour se rendre et pour revenir de l'école (2009). Il est essentiel pour la préservation de cette bonne habitude de vie que les parents se sentent confiants de la sécurité de leur enfant sur le chemin vers l'école.

Différents parcours de transport en commun traversent le quartier, soit les parcours numéro 17, 36, 78, 108 et 191. La plupart de ces parcours relie le quartier à des banlieues périphériques telles que Verdun, Lasalle et Dorval. Aucun d'entre eux ne se rend directement au centre-ville, mais tous passent par les stations de métro Place-Saint-Henri ou Lionel-Groulx. Ces deux stations sont généralement les destinations principales des résidents utilisant le service d'autobus de la Société des Transports de Montréal (STM). Un point intéressant également est le fait que la région au sud de la rue Notre-Dame est très peu desservie par les autobus. Cela peut constituer un problème pour une personne à mobilité réduite qui ne peut marcher pour se rendre au métro. Les parcours, la fréquence et le niveau d'utilisation des stations de métro et des parcours d'autobus sont présentés à l'annexe 3.

Tandis que la plupart des résidents de Saint-Henri voyagent à pied, à vélo ou en transport en commun, la sécurité par rapport à la circulation automobile est considérée comme défailante par plusieurs d'entre eux. La qualité de vie des habitants pourrait être améliorée de façon significative en intervenant sur les infrastructures routières dans le quartier.

1.2.2. Sécurité routière

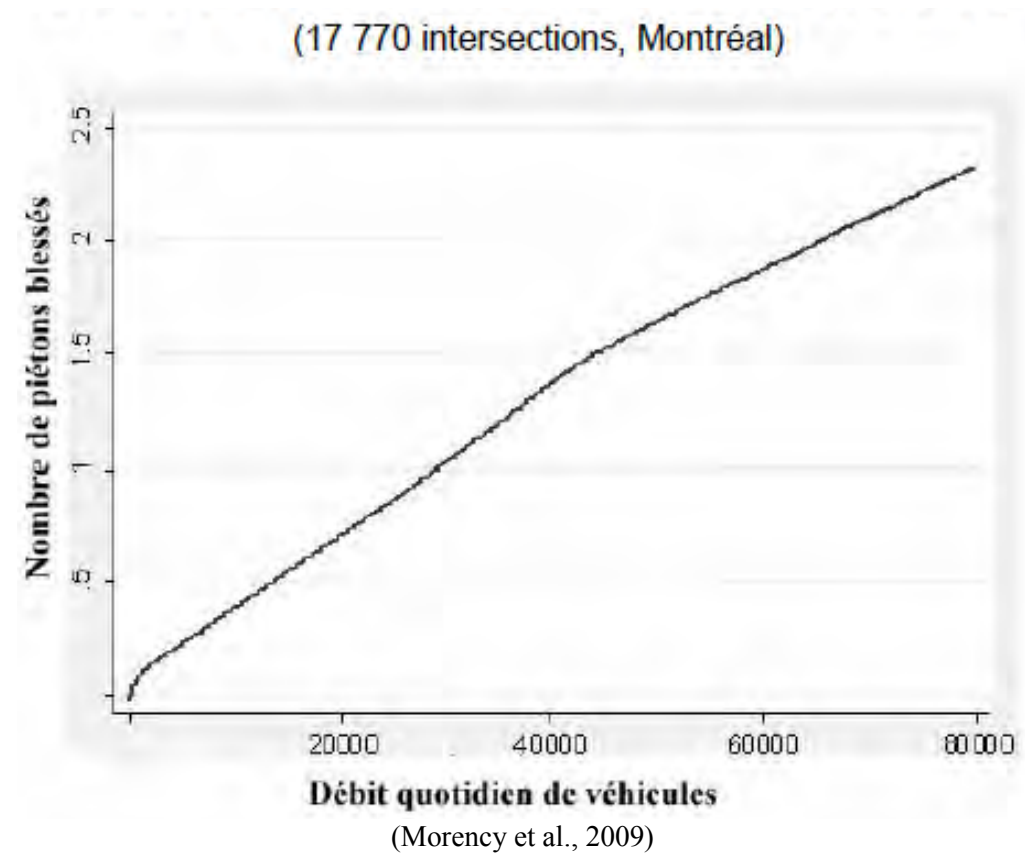
En janvier 2006, Prévention Sud-Ouest publiait le résultat d'une enquête réalisée auprès des résidents de l'arrondissement afin d'évaluer leur sentiment de sécurité. Au sujet de la sécurité routière, à peine 40 % des résidents de Saint-Henri considèrent le degré de sécurité liée à la circulation automobile comme élevée ou très élevée. Le non respect des limites de vitesse ainsi que les défaillances par rapport aux infrastructures pour piétons et aux mesures d'apaisement de la circulation sont largement à blâmer pour cette situation, selon les répondants (Prévention Sud-Ouest, 2006, 75).

L'étude note également que le niveau d'insécurité augmente à mesure que l'on avance dans les groupes d'âge (Prévention Sud-Ouest, 2006, 71). Cette tendance suggère qu'il est beaucoup plus difficile pour une personne âgée ou à mobilité réduite de se déplacer dans le quartier.

Le volume de voitures circulant dans le quartier est également pointé du doigt comme facteur diminuant la sécurité dans le quartier. Patrick Morency, de la Direction de la Santé Publique (DSP), souligne l'existence d'une relation directe entre le débit automobile et le nombre de piétons blessés (figure 3). On pourrait considérer ce phénomène comme une évidence, mais il reste que cette observation est importante pour orienter l'action. Dans le quartier Saint-Henri, la présence de nombreuses artères et collectrices font en sorte que de nombreux lieux publics tels des parcs, des écoles,

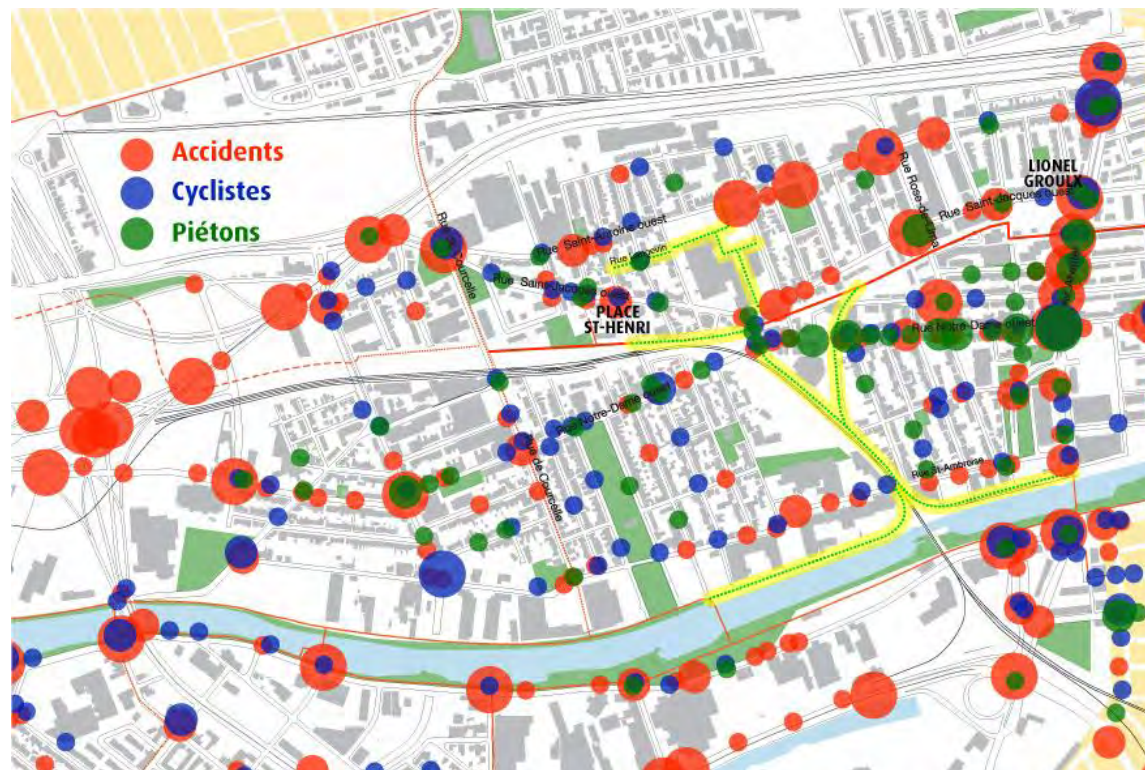
des organismes communautaires ou le CLSC sont à proximité de routes à fort débit, ce qui peut rendre leur accès difficile. Ces lieux de destination sont donc les endroits où la sécurité devrait être assurée en priorité.

Figure 3 : Piétons blessés à l'intersection selon le débit



Cette relation est par ailleurs démontrée par la figure 4, qui démontre la répartition des accidents dans le quartier au cours des dernières années. Bien que la plupart des intersections soient responsables d'accidents, on les retrouve en plus grand nombre le long des artères à fort débit telles Atwater, Notre-Dame et Saint Antoine.

Figure 4 : Répartition des accidents dans Saint-Henri entre 1999 et 2008



(Zovilé, 2010)

De manière générale, les résultats d'enquête de l'étude de Prévention Sud-Ouest de même que les commentaires de Patrick Morency sur la situation dans l'arrondissement Sud-Ouest sont similaires aux commentaires recueillis lors des entrevues présentées dans la seconde partie de ce rapport. Les perceptions et sentiments des résidents sont donc en cohérence avec les études identifiant les lieux où il est plus dangereux de se déplacer.

PARTIE 2 : ENTREVUES

L'initiative de Solidarité Saint-Henri cherche avant tout à répondre aux besoins et à améliorer la qualité de vie des résidents du quartier Saint-Henri. Il était donc important d'entrer en contact avec des individus demeurant ou étant actifs dans le quartier pour comprendre les impacts que la configuration des déplacements dans le quartier a sur leur vie. La liste des personnes rencontrées est disponible à l'annexe 1.

2.1 Méthodologie

Ces premières rencontres étaient des entretiens à questions ouvertes se déroulant autour de cartes du quartier à l'étude. Les personnes rencontrées étaient alors interrogées sur leurs trajets courants, sur les lieux où ils se sentaient le plus en sécurité ou le moins à l'aise de circuler ainsi que sur les principaux problèmes et opportunités liés au partage de l'espace public entre automobilistes, piétons et cyclistes. Les notes compilées sur cartes sont résumées dans la troisième partie (carte 5).

2.2 Résultats – Les principaux points

Les répondants avaient de nombreux commentaires à faire au sujet de la circulation dans Saint-Henri. La plupart des rencontres duraient environ une heure, ce qui exprime assez bien l'ampleur des discussions. Malgré certains points positifs, la

plupart des commentaires étaient sur des aspects nécessitant amélioration. Par ailleurs, étant donné la faible utilisation de la voiture des résidents de Saint-Henri par rapport au reste des Montréalais, les discussions étaient surtout centrées autour des déplacements à pied.

2.2.1 Points négatifs

De manière générale, les personnes interrogées considèrent que le principal problème de la circulation dans Saint-Henri découle de la place prédominante de l'automobile dans les rues du quartier. Certains points particuliers sont systématiquement revenus lors des discussions :

- la vitesse;
- le volume;
- le manque d'infrastructures pour les piétons et les cyclistes;
- la sécurité autour des parcs et des écoles;
- les barrières.

2.2.1a. La vitesse

La vitesse est l'un des points ayant été mentionné dans chacune des rencontres. Sur plusieurs rues du quartier, et particulièrement les artères secondaires (voir carte 3), les voitures roulent largement au-delà des limites de vitesse (Il est estimé que, dans les

zones de 50 km/h, trois conducteurs sur cinq roulent à plus de 50 km/h et un sur cinq à plus de 65 km/h (Marret, 1998, 31). Il sera intéressant de voir les effets que la diminution de la limite de vitesse à 40 km/h à travers la Ville de Montréal aura sur les comportements des automobilistes). Selon plusieurs répondants, il devrait y avoir davantage de feux de circulation et de panneaux d'arrêt aux intersections afin de ralentir la course des automobilistes. Cette recommandation s'applique tout autant dans le cas des rues locales, souvent utilisées comme voies de débordement lorsque les rues principales sont bloquées, où la présence de panneaux d'arrêt est encore plus rare. Parmi les rues indiquées comme les plus dangereuses par rapport à la vitesse, Notre-Dame, Atwater, Saint-Ambroise et Saint-Antoine sont bonnes premières.

2.2.1b. Le volume

La quantité de voitures circulant dans les rues de Saint-Henri constitue également un facteur diminuant le sentiment de sécurité dans le quartier. La proximité de l'échangeur Turcot et de plusieurs autoroutes ceinturant le quartier entraîne de l'achalandage sur les artères secondaires. Cette utilisation automobile n'est cependant pas assez importante pour justifier la largeur de certaines rues, dont Saint-Antoine et ses quatre voies de circulation. En effet, les visites de terrain ainsi que certaines conversations ont souligné le fait que les bouchons de circulation sont rares, à l'exception des intersections donnant sur la rue Atwater. Ces rues en lignes droites à voies nombreuses offrent ainsi un chemin hautement efficace pour les automobilistes,

qui ont alors tendance à rouler plus rapidement que la vitesse permise. C'est la combinaison vitesse et débit qui rend la circulation autour des artères secondaires et de certaines collectrices du quartier très dangereuse.

2.2.1c. Le manque d'infrastructures pour les piétons et les cyclistes

La vitesse et le débit sont des symptômes d'une sur-appropriation des infrastructures routières par les automobilistes, et tout particulièrement lorsqu'on considère le fait que la majorité des résidents de Saint-Henri se déplacent majoritairement à pied, à vélo ou en transport en commun. L'insuffisance des infrastructures pour le transport actif en est d'autant plus flagrante. Les feux piétonniers figurent parmi les besoins les plus importants. De nombreuses intersections ont été identifiées comme dangereuses pour les piétons et les cyclistes (voir carte 5). Les voitures y circulent vite et les feux sont parfois trop courts pour donner au piéton suffisamment de temps pour traverser (et tout particulièrement en ce qui concerne les populations vulnérables). Certains répondants ont mentionné devoir faire des détours pour éviter certaines intersections, surtout lorsqu'accompagnés d'un enfant. Lorsque des travaux de construction sont en cours, les installations temporaires rendent souvent les déplacements encore plus difficiles pour les piétons. Cette dernière observation s'avère particulièrement préoccupante si l'on considère qu'il faudra plusieurs années pour reconstruire l'échangeur Turcot et pour construire le CUSM.

Il existe certains passages piétonniers dans le quartier. Cependant, à moins qu'ils ne soient situés à un feu de circulation ou qu'un brigadier scolaire soit présent, ces passages sont rarement respectés par les automobilistes. Dans certains cas comme celui de l'intersection Notre-Dame et Place Saint-Henri (voir fiche d'analyse 3), une mauvaise configuration peut être à la source du problème. En effet, pourquoi un automobiliste s'arrêterait-il encore pour laisser passer un piéton à peine 10 mètres après avoir fait son arrêt réglementaire? La reconfiguration de ces passages ainsi que l'implantation de feux piétonniers à ces passages ainsi qu'à certaines intersections achalandées pourraient grandement améliorer le partage de la route entre les divers usagers.

Outre l'absence presque totale de feux pour les piétons, il a été noté lors des observations terrain que la largeur des trottoirs est souvent insuffisante sur certaines rues. Il y a généralement à peine assez de place pour une personne avec une poussette, ce qui oblige les gens à marcher sur la rue pour les laisser passer. À certains endroits, le passage d'une poussette ou d'une chaise roulante est tout simplement impraticable (voir figure 5) Ce problème s'exacerbe pendant l'hiver, lorsque les bancs de neige rétrécissent encore davantage les trottoirs.

Figure 5 : Certains trottoirs sont difficilement praticables pour des parents se promenant avec une poussette ou pour une personne en chaise roulante.



Ces problèmes de sécurité sont encore plus importants pour les personnes à mobilité réduite. Traverser les coins de rue est beaucoup plus stressant pour ces personnes qui circulent plus lentement. En particulier, certaines intersections présentent souvent des

angles irréguliers, ce qui augmente la distance à traverser pour aller dans certaines directions (voir la fiche d'analyse 1).

Tout comme pour les piétons, il existe des endroits où les cyclistes se sentent peu en sécurité dans le quartier. Certains ont mentionné faire des détours pour éviter des intersections, notamment Atwater et Notre-Dame. L'absence de pistes cyclables continues (l'exemple de la piste sur la rue Workman, qui se termine abruptement, a été mentionné à ce sujet), augmente le malaise lié aux déplacements à vélo dans Saint-Henri. En fait, outre la piste cyclable sur la rue Workman et celle du canal Lachine, il n'existe pas d'infrastructure pour cyclistes dans le quartier. Pour éviter la circulation aux endroits particulièrement intenses, les cyclistes passent parfois par les trottoirs, ajoutant alors un stress supplémentaire pour les piétons.

Un point intéressant a également été mentionné en ce qui concerne la station Lionel-Groulx. Alors que des mesures importantes sont en cours afin de faciliter l'accès universel au métro, la station est située en plein cœur d'un des endroits les plus dangereux selon les données de la DSP et les perceptions des personnes rencontrées. Une approche de planification cohérente inclurait des mesures d'adaptation à l'extérieur de la station en parallèle avec les améliorations intérieures.

2.2.1d. La sécurité autour des parcs et des écoles

La présence d'infrastructures piétonnières est particulièrement importante aux alentours des parcs et des écoles. Stéphanie Saint-Onge, directrice du CPE de la Dame a mentionné le fait que les parcs ne sont pas clôturés, ce qui nécessite une vigilance accrue de la part des techniciennes de garde. En outre, il n'existe aucun corridor scolaire dans le quartier. Bien que des dos d'âne et des panneaux d'avertissement aient été installés sur les rues adjacentes aux écoles, plusieurs d'entre elles, notamment l'école Victor-Rousselot, à proximité du Marché Atwater ainsi que l'école Ludger-Duvernay, sur la rue du Couvent entre les rues Saint-Antoine et Saint-Jacques, sont à proximité d'artères secondaires où la vitesse de circulation des automobile est élevée et où une quantité importante de voitures circulent régulièrement. Plus encore, ces routes ont de nombreuses voies (surtout en période de pointe où le stationnement sur rue devient interdit), rendant la circulation des écoliers d'autant plus dangereuse.

2.2.1e. Les barrières aux déplacements

Saint-Henri est un quartier cloisonné par les autoroutes, les chemins de fer et le canal Lachine. Ces barrières peuvent elles aussi représenter une difficulté importante en ce qui a trait aux déplacements sécuritaires dans le quartier. En particulier, il existe peu de routes permettant de traverser la voie ferrée. En résultat, il est courant d'observer des individus de tous âges traverser le chemin de fer ailleurs qu'aux endroits permis.

Par ailleurs, les passages existants sont aménagés d'une telle façon qu'il est facile de traverser la voie ferrée même si les barrières sont descendues. Des personnes considérant qu'ils ont le temps peuvent ainsi prendre le risque de traverser malgré la venue prochaine d'un train. Bien que n'étant pas directement liée à la question de l'apaisement de la circulation, ce problème devrait être pris en considération lors de la réflexion sur l'amélioration des déplacements dans Saint-Henri.

2.2.2 Points positifs (autobus, intersection)

En plus du transport en auto, à pied et à vélo, les répondants ont été interrogés sur leur satisfaction par rapport au transport en commun. En ce qui concerne le service d'autobus, certains ont répondu que la fréquence de passage pourrait être améliorée : toutes les lignes d'autobus desservant le quartier ont une fréquence d'environ trente minutes. Pour un résidant de Saint-Henri, il est alors beaucoup moins compliqué de marcher jusqu'à une des deux stations de métro pour sortir du quartier. Cependant, pour ceux qui utilisent l'autobus, notamment pour les personnes moins mobiles, la desserte est considérée comme satisfaisante. Par ailleurs, une proportion importante des autobus est à palier abaissé, ce qui rend leur utilisation par les individus à mobilité réduite d'autant plus aisée. Ainsi, malgré que cela ne soit pas parfait, le service de transport en commun dans Saint-Henri peut être considéré comme relativement satisfaisant.

En guise de contraste avec les intersections considérées comme problématiques, les répondants ont été questionnés sur une ou des intersections qu'ils considèrent comme « réussies », c'est-à-dire où ils se sentent à l'aise de circuler. En général, les personnes interrogées semblaient embêtées par la question. Peu d'endroits sont venus à l'esprit. Parmi les rares intersections nommées, celle de la rue Sir-Georges-Étienne Cartier et Notre-Dame, à l'est du parc, est celle ayant été mentionnée à plus d'une reprise. Les intersections Saint-Rémi et Dagenais ainsi que Saint-Rémi et Notre-Dame pourraient également servir de modèles.

Le principal problème des déplacements dans Saint-Henri est le conflit entre les automobilistes et les piétons et les cyclistes. Les infrastructures accordent la priorité aux voitures, confrontant alors les autres utilisateurs de la rue à faire face à la vitesse, au débit et à des intersections souvent très larges à traverser sans feu piéton. Ces problèmes se révèlent d'autant plus préoccupants à proximité des parcs et des écoles. Il serait intéressant de se pencher sur des intersections ou des rues modèles, à l'intérieur ou à l'extérieur du quartier, afin de réfléchir aux meilleurs moyens d'améliorer cette situation.

PARTIE 3 : CARTES ET FICHES D'ANALYSE

La partie suivante présente une analyse graphique de la situation exposée dans les premières et deuxièmes parties. Certaines des cartes sont le résultat direct des discussions réalisées auprès des acteurs rencontrés. D'autres visent simplement à aider la visualisation des problèmes et à faire avancer la réflexion. Les cartes et fiches d'analyse présentées sont les suivantes :

- Carte 1 : L'arrondissement du Sud-Ouest sur l'île de Montréal;
- Carte 2 : Quartier Saint-Henri (région à l'étude);
- Carte 3 : Hiérarchie des routes;
- Carte 4 : Possession de voitures par les résidants de Saint-Henri;
- Carte 5 : Diagnostic de la situation des déplacements dans Saint-Henri;
- Fiche 1 : Analyse géométrie;
- Fiche 2 : Étude de l'intersection Notre-Dame/Atwater;
- Fiche 3 : Étude de l'intersection Notre-Dame/Place Saint-Henri;
- Fiche 4 : Étude de l'intersection Saint-Rémi/Saint-Ambroise;
- Fiche 5 : Étude de l'intersection De Courcelles/Saint-Jacques/Saint-Antoine.

3.1. Cartes 1, 2, 3 et 4 : mise en contexte

Les trois premières cartes visent à faciliter la mise en contexte. Elles présentent la localisation de l'arrondissement sur l'île, ce qui donne une idée de la quantité de navetteurs qui passent par l'arrondissement pour se rendre ailleurs sur l'île. La deuxième carte présente la zone étudiée dans le cadre de cette recherche préliminaire. La carte 3 présente la hiérarchie des routes du quartier. Cette hiérarchie est établie en fonction de critères formulés à partir des normes canadiennes. Les différentes routes du quartier Saint-Henri sont définies par la Ville Montréal et résumées à la figure 6. Finalement, la quatrième carte de cette section présente le pourcentage des ménages possédant une voiture. Cette carte appuie les données statistiques exprimant le fait que la plupart des résidants de Saint-Henri se déplacent à pied, à vélo ou en transport en commun. Cette situation peut s'expliquer par des raisons socioéconomiques ou encore par des choix distincts de mode de vie.

Figure 6 : Hiérarchie du réseau routier

Artères	les artères ont comme fonction prioritaire le mouvement de la circulation tout en ayant des restrictions au niveau du nombre d'accès dans le but de protéger la fluidité de la circulation. Elles sont raccordées avec le réseau autoroutier, avec d'autres artères ou avec des collectrices. Les artères sont habituellement continues sur une grande distance. À Montréal, deux types d'artères sont distinguées : les artères secondaires supportent des débits variant entre 10 000 et 30 000 véhicules/jour alors que les artères principales peuvent supporter plus de 30 000 véhicules/jour.
Collectrices	Les collectrices ont deux fonctions d'égale importance : mouvement de circulation et accès aux propriétés. Elles se raccordent à des artères, à d'autres collectrices et donnent accès à des rues locales. Les collectrices offrent une continuité souvent moins importante que les artères. Dans la norme canadienne, le débit d'une collectrice en milieu résidentiel ne doit pas excéder 8 000 véh./jour.
Rues locales	Les rues locales résidentielles ont comme seule fonction l'accès à la propriété. La continuité de l'axe n'est pas une priorité puisqu'un seuil maximum de 1 000 véh./jour est visé. Cependant, certaines rues locales ont un débit supérieur car elles desservent d'autres rues; un débit de 3 000 véh./jour est jugé acceptable car il ne menace pas la quiétude et la sécurité des riverains. Les rues locales peuvent être résidentielles ou industrielles.

(Plan de transport de Montréal, 2006, 4)

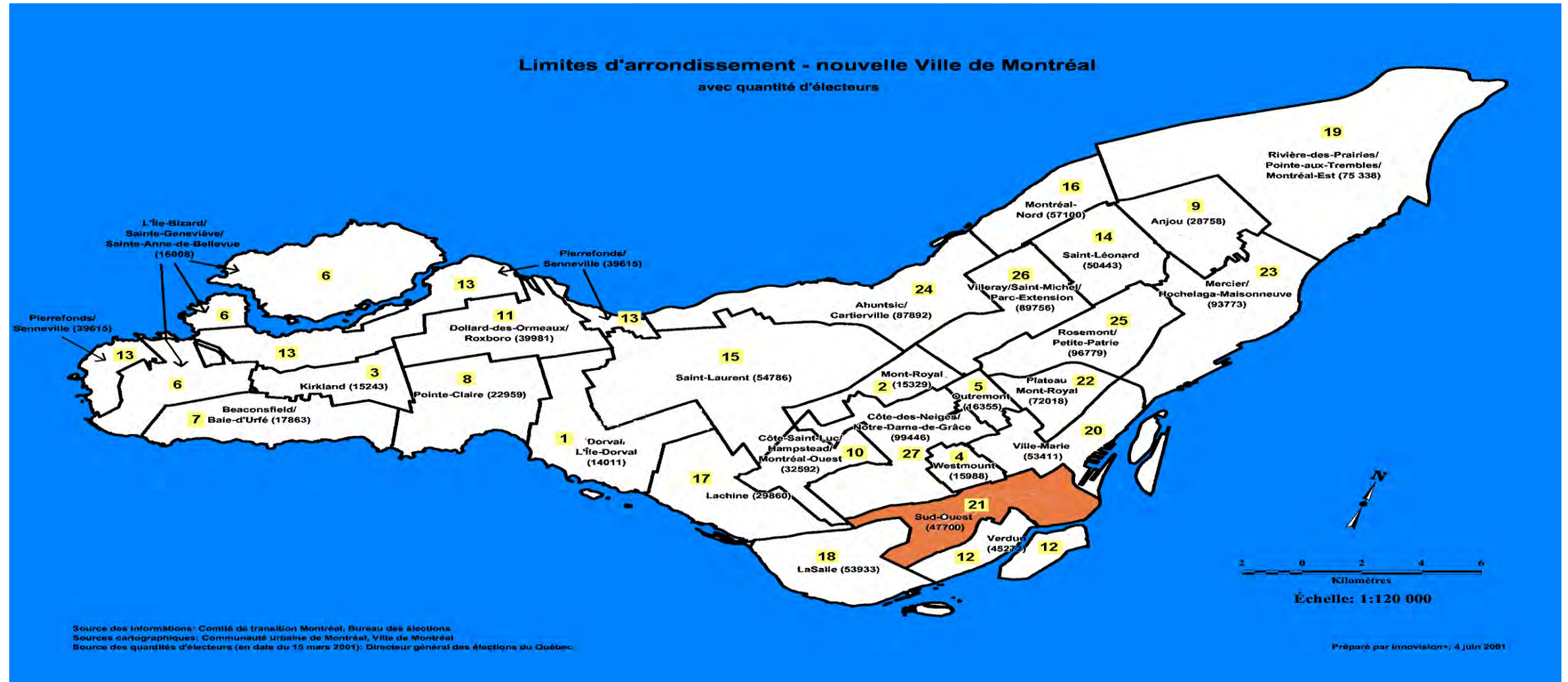
3.2. Carte-diagnostic

La carte 5 est une carte synthèse qui illustre les commentaires recueillis au cours des entrevues réalisées pendant l'été 2010. Il est important de noter que cette carte ne présente par un diagnostic exhaustif. Il est fort possible que d'autres intersections soulèvent des préoccupations par rapport à la circulation dans le quartier. De même, il est possible que tous les parcs, écoles, CPE et résidences pour personnes âgées n'aient pas tous été identifiés. La carte vise simplement à soulever des questionnements et à présenter des pistes d'actions pour les projets futurs d'apaisement de la circulation dans Saint-Henri. Des ajouts et améliorations à cette carte sont également recommandés.

3.3. Fiches d'analyse

Les fiches d'analyse sont des mini-études qui présentent des questions ou des intersections particulières qui sont spécifiquement ou systématiquement ressorties des discussions. Ainsi, la première fiche est une analyse de la géométrie de certaines intersections réalisées suite à de nombreux commentaires au sujet du problème de visibilité présent à plusieurs endroits dans le quartier. Les fiches suivantes sont des études des intersections ayant été identifiées comme les plus problématiques par les personnes rencontrées de même que par les visites terrain réalisées à la même période.

CARTE 1 : L'ARRONDISSEMENT DU SUD-OUEST SUR L'ILE DE MONTRÉAL

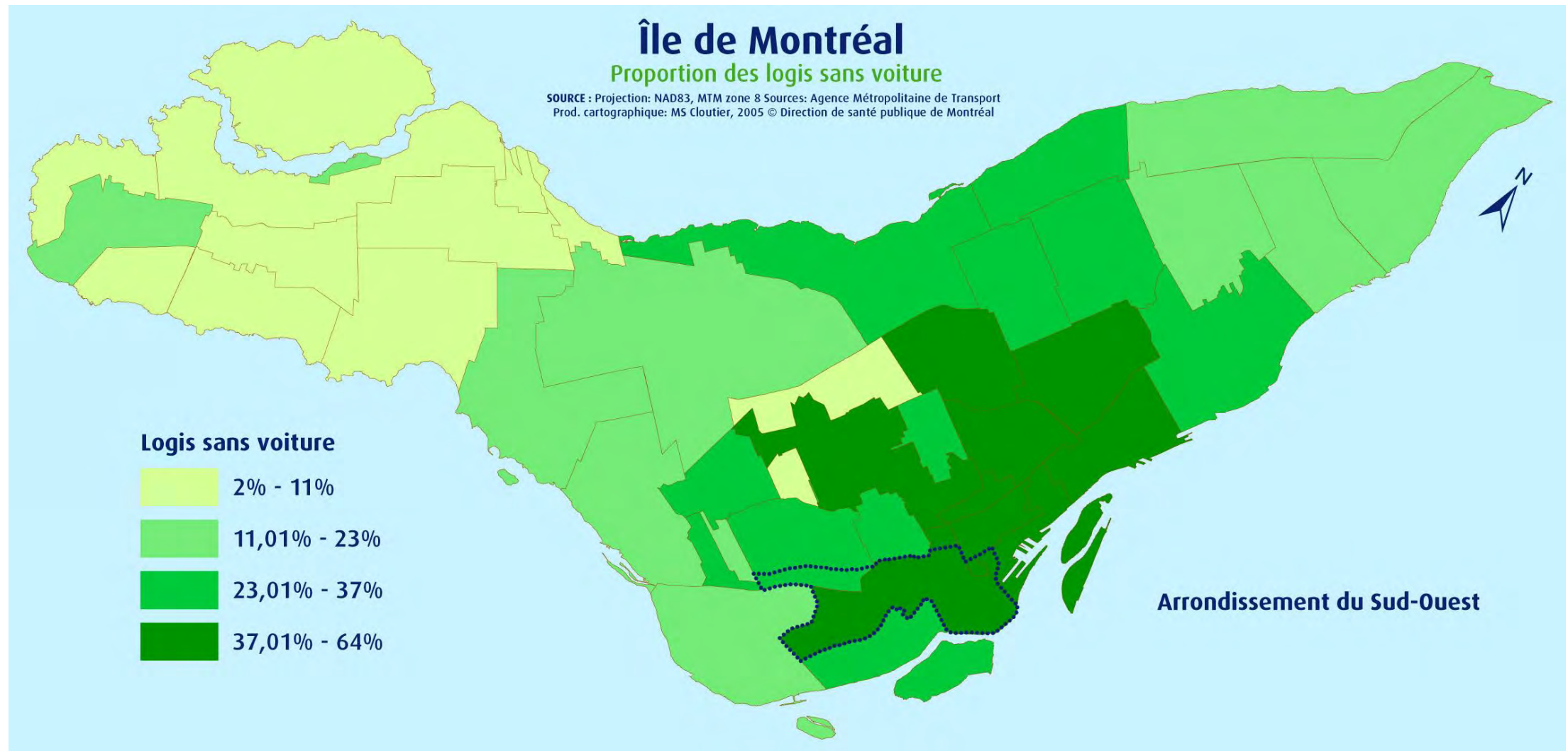


(Latour, 2006)

CARTE 3 : HIÉRARCHIE DES ROUTES



CARTE 4 : MÉNAGES SANS VOITURE



(Zovilé, 2010)

CARTE 5 : DIAGNOSTIC

CARTE DIAGNOSTIC : LES DÉPLACEMENTS DANS ST-HENRI

CATHERINE THIBAUT, UNIVERSITÉ MCGILL, 2010



LÉGENDE :

- : BARRIÈRES
- : CANAL LACHINE
- : RÉSIDENCES POUR PERSONNES ÂGÉES

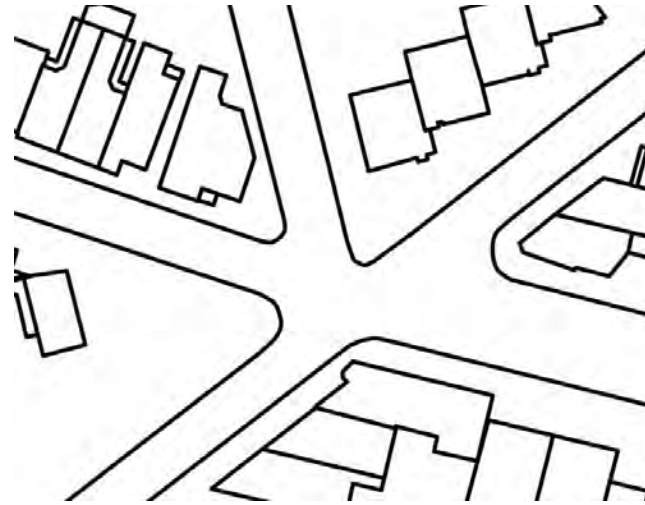
- : PARCS
- : ÉCOLES ET CPE
- : PISTE CYCLABLE

- : INTERSECTIONS DANGEREUSES
- : DÉTOURS RÉALISÉS POUR ÉVITER INTERSECTION
- : VITESSE ÉLEVÉE
- : PROBLÈME DE VISIBILITÉ

FICHE 1 : ANALYSE GÉOMÉTRIE

Une des observations faites par la plupart des personnes rencontrées concerne les problèmes de visibilité à travers le quartier. Il arrive souvent que les piétons et automobilistes voient leur vis-à-vis à la dernière minute, ce qui peut résulter en des collisions et entraîne un sentiment d'insécurité, de la part des piétons notamment. Les dénivellations et la géométrie de certaines intersections tiennent une part de responsabilité dans ce problème de sécurité: certains aménagements géométriques peuvent favoriser la vitesse et diminuer la sécurité. Alors qu'il est plus ou moins réaliste d'envisager des interventions pour aplanir le quartier, les intersections à angle ou à plusieurs embranchements représentent un potentiel d'intervention intéressant sur lequel il vaudrait la peine de s'attarder. Il a été démontré que les aménagements géométriques ou paysagers peuvent au contraire être des outils forts utiles pour faire ralentir les gens (St-Jacques & Bourque, 2001, 5). L'amélioration de la géométrie des intersections fait notamment partie des actions promulguées par le Plateau dans son plan local de déplacement (Plateau Mont-Royal, 2009a, 6). Voici quelques exemples d'intersections qui pourraient être améliorées de façon à augmenter la visibilité, renforcer le sentiment de sécurité des usagers de la route et embellir le quartier.

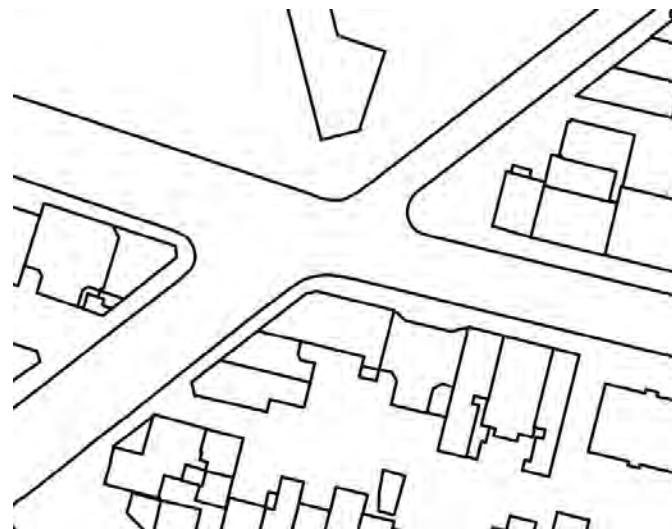
Chemin de la Côte Saint-Paul et Sainte-Clotilde



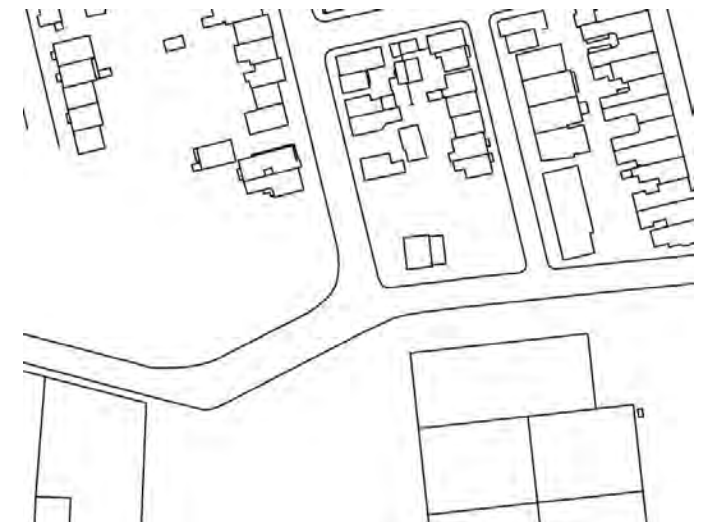
Notre-Dame et Rose de Lima



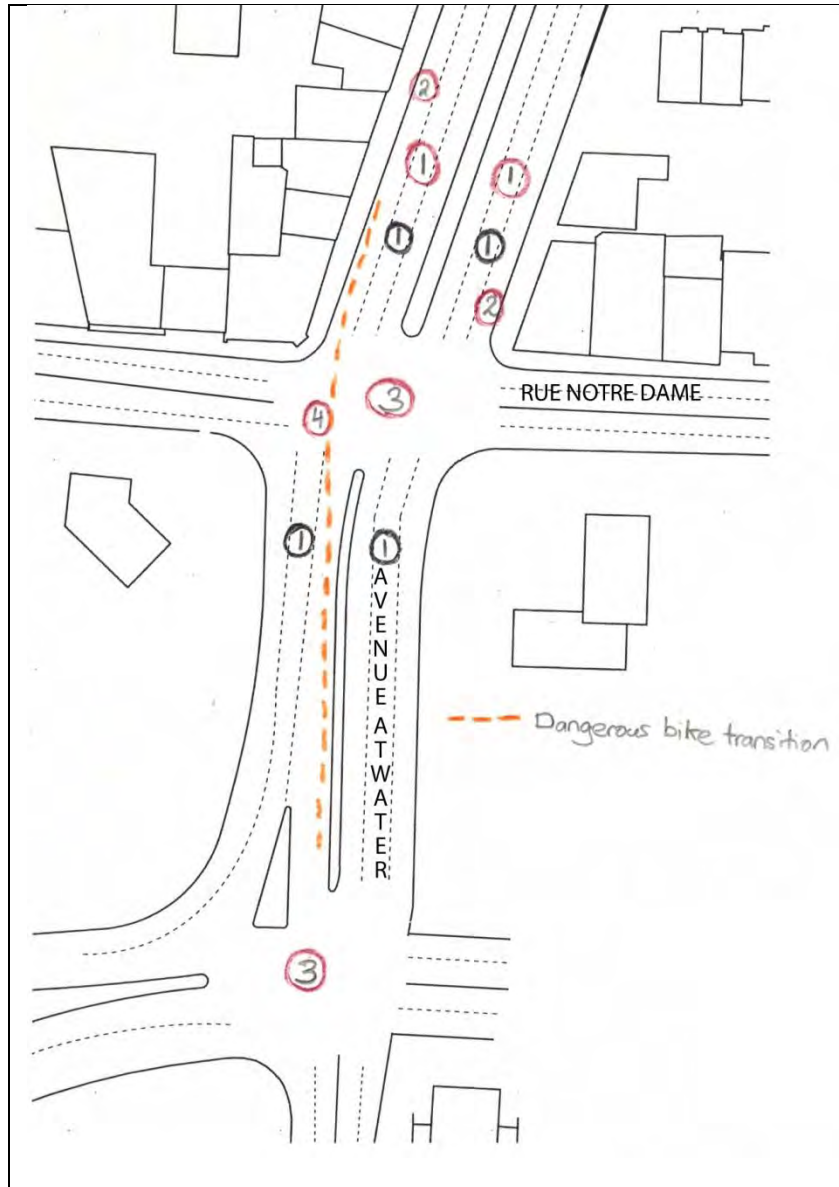
Notre-Dame et Chemin de la Côte Saint-Paul



St-Ambroise et de Courcelles



FICHE 2 : INTERSECTION NOTRE-DAME/ATWATER



Étude de l'intersection Notre-Dame et Atwater – Point de vue cycliste

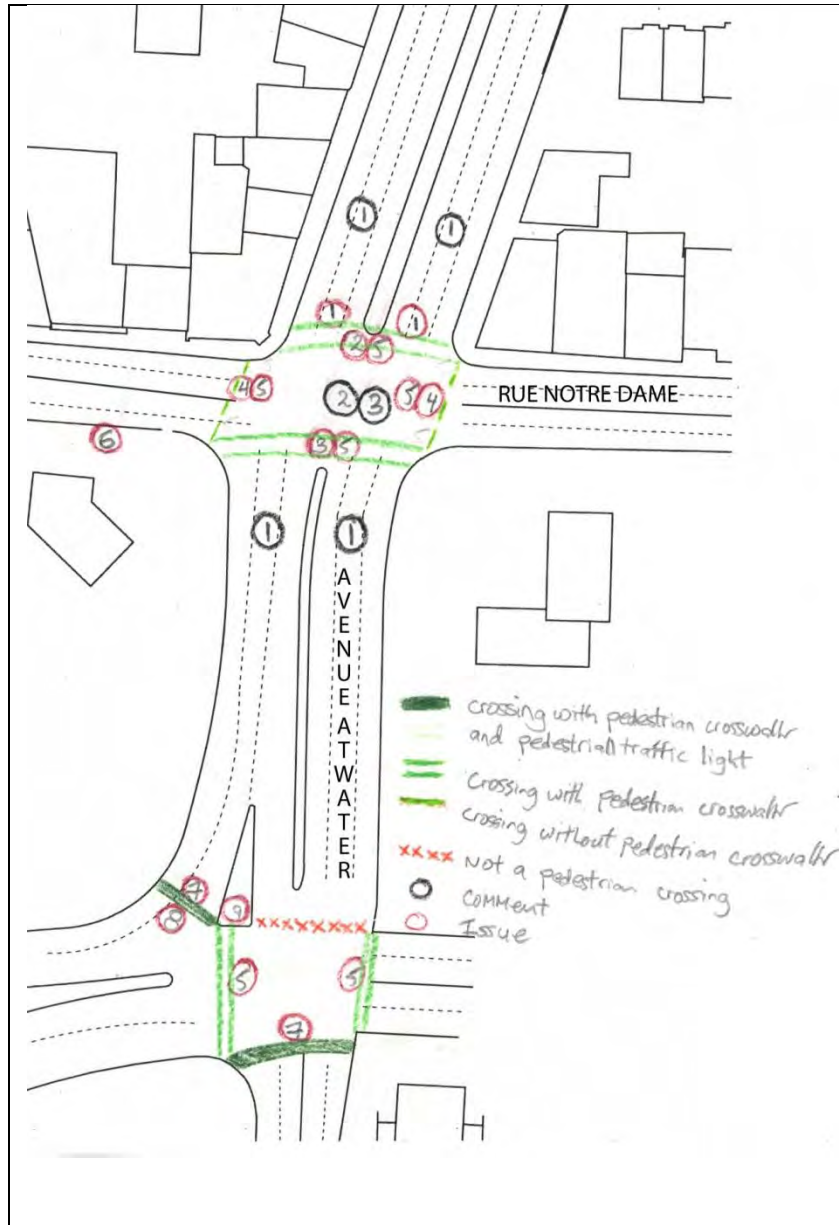
Problème 1 : Les pistes cyclables de la rue de Maisonneuve et du Canal Lachine ne sont pas connectées entre elles. Il faudrait une piste sur l'avenue Atwater.

Commentaire 1: À l'heure de pointe, trois voies sont dédiées à la circulation automobile sur l'avenue Atwater à la fois en direction sud et en direction nord

Problème 2 : La voie la plus à droite est réservée à la circulation automobile durant l'heure de pointe, ce qui élimine l'espace entre la voie de circulation et la voie de stationnement généralement utilisé par les cyclistes pour se déplacer.

Problème 3 : En résultat de l'aménagement optimisant le transport automobile, les voitures et les camions peuvent circuler sur l'avenue Atwater à des vitesses plus élevées; ces excès de vitesse rendent l'intersection dangereuse pour les cyclistes.

Problème 4: TRANSITION DANGEREUSE – Les cyclistes désirant continuer vers le sud sur l'avenue Atwater doivent se déplacer de la voie de droite vers la voie de gauche en traversant deux voies de circulation menant les automobilistes vers le tunnel Atwater. Cette transition est encore plus difficile du fait de la grande vitesse des voitures circulant à cet endroit.



Étude de l'intersection Notre-Dame et Atwater – Point de vue piéton

Commentaire 1 : À l'heure de pointe, trois voies sont dédiées à la circulation automobile sur l'avenue Atwater à la fois en direction sud et en direction nord.

Commentaire 2 : Le minutage des feux de circulation favorise le flot nord-sud : 44 secondes sont allouées à la circulation nord-sud comparé à 33 secondes pour la circulation est-ouest.

Problème 1 : En résultat de l'aménagement optimisant le transport automobile, les voitures et les camions peuvent circuler sur l'avenue Atwater à des vitesses plus élevées; ces excès de vitesse rendent l'intersection dangereuse pour les piétons.

Commentaire 3 : La durée des feux de circulation favorisant le flot nord-sud, les piétons ont peu de temps pour traverser l'avenue Atwater dans le sens est-ouest.

Problème 2 : Les piétons traversant l'avenue Atwater à cet endroit doivent parcourir une distance de 25,5 m. en au maximum 33 secondes, ce qui correspond à une vitesse de marche minimum de 2,8 km/h. Une telle vitesse pourrait s'avérer difficile à atteindre pour une personne à mobilité réduite, et particulièrement durant des conditions hivernales difficiles.

Problème 3 : À cet endroit, les piétons traversant l'avenue Atwater doivent parcourir une distance de 31 m. en au maximum 33 secondes, ce qui correspond à une vitesse de marche de 3,4 km/h.

Problème 4 : Il n'y a pas de démarcation, généralement des lignes blanches ou une surface distincte du reste de la route, indiquant un passage piéton.

Problème 5 : Il n'y a pas de feu pour piétons à cet endroit de l'intersection.

Problème 6 : Les utilisateurs du parcours d'autobus 36 sortant de l'autobus à cet arrêt interfèrent avec les automobilistes désirant entrer ou sortir de la station-service Pétro-Canada.

Problème 7 : Le feu piéton à cet endroit n'indique pas le temps restant pour traverser avant l'apparition de la main clignotante.

Problème 8 : À cet endroit, les piétons doivent parcourir 8,5 m. en au maximum 8 secondes, ce qui correspond à une vitesse de 3,8 km/h.

Problème 9 : Le terre-plein est trop petit pour accueillir tous les piétons en période de pointe.



Figure 7: Piétons traversant la rue Notre-Dame du côté ouest de l'avenue Atwater – Aucune infrastructure piétonne, que ce soit un feu piétonnier ou des démarcations sur la chaussée, n'est disponible à cet endroit pour aider le piéton à traverser.



Figure 8: L'arrêt d'autobus et la station-service Petro-Canada situés au coin sud-ouest de l'intersection sont en conflit l'un avec l'autre. Sur la photo, les utilisateurs du transport en commun s'efforcent de descendre de l'autobus alors qu'une voiture tente de sortir du poste d'essence.



Figure 9: Un piéton attend sur le terre-plein afin de traverser deux voies de circulation automobile en direction du tunnel Atwater.

FICHE 3 : INTERSECTION NOTRE-DAME/PLACE SAINT-HENRI



Étude de l'intersection Notre-Dame et Place Saint-Henri – Points de vue piéton et cycliste

Problème 1: Passage piéton sans feu de circulation. Les voitures ne s'arrêtent que rarement pour laisser passer les piétons.

Problème 2: Le feu de circulation installé il y a plusieurs mois n'est toujours pas opérationnel.

Problème 3: Dans le tunnel, les cyclistes sont forcés soit de circuler sur le trottoir surélevé, qui est trop étroit pour à la fois les cyclistes et les piétons, ou de rouler sur la route non-éclairée n'ayant ni voie de stationnement ni accotement.

Problème 4: Problème de visibilité pour les automobilistes tournant à gauche sur la rue Notre-Dame, ce qui peut être dangereux pour les individus traversant au passage piéton.

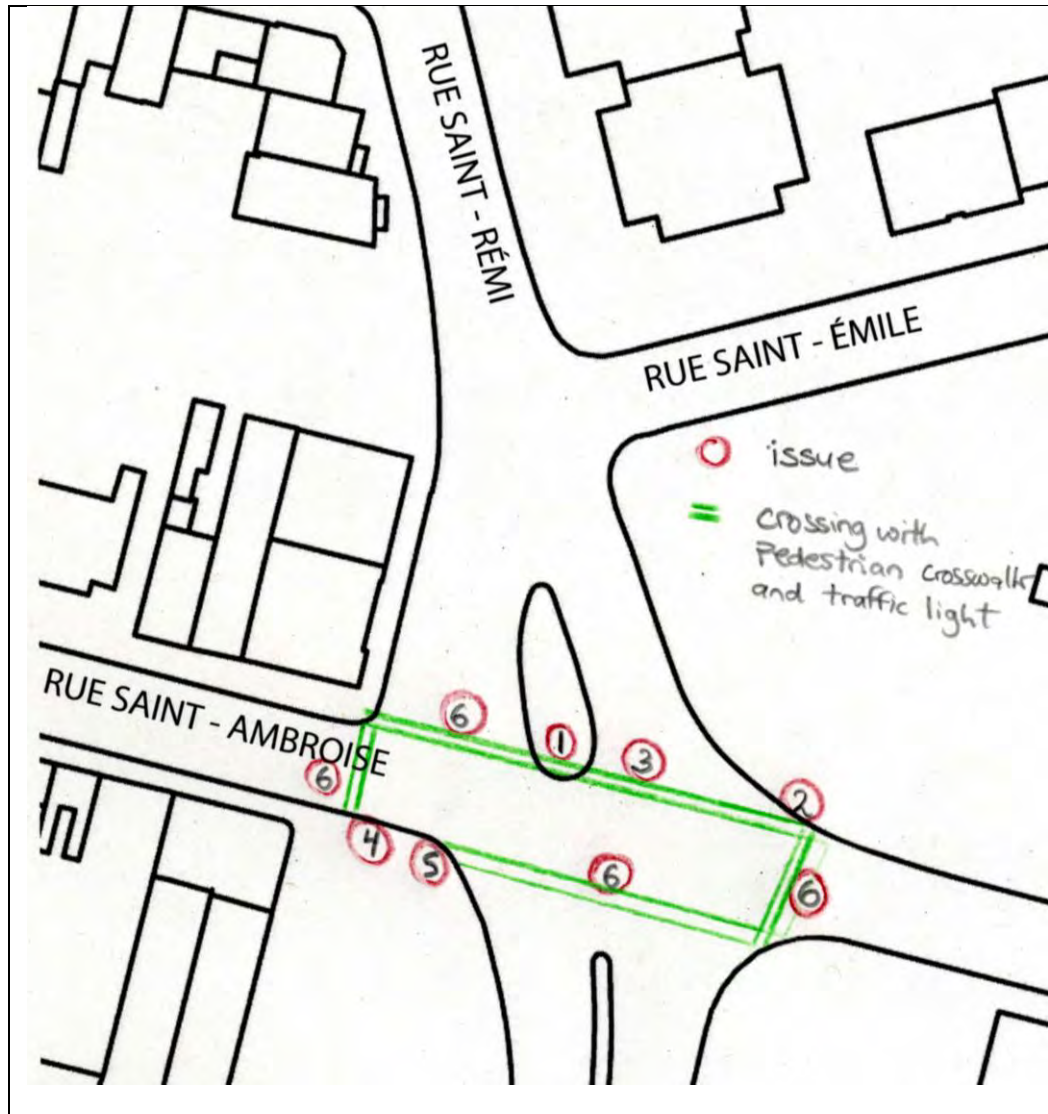
Problème 5: Il n'y a pas de feu piéton pour aider le piéton à traverser. Les lignes blanches de démarcation, quant à elles, sont partiellement effacées.

Problème 6: Un piéton traversant à cet endroit bénéficie d'un feu piéton, mais il n'y a pas de décompte indiquant le temps restant.

Problème 7: Il n'y a ni feu piéton ni démarcation sur la chaussée pour aider le piéton à traverser à cet endroit.

Problème 8: Problème de visibilité dû à la pente à cet endroit.

FICHE 4 : INTERSECTION SAINT-RÉMI/SAINT-AMBROISE



Étude de l'intersection Saint-Rémi et Saint-Ambroise – Point de vue piéton

Problème 1: Pas d'abaissement de trottoir. La médiane n'est pas conçue pour accommoder les personnes à mobilité réduite.

Problème 2: La chaussée à cet endroit est en piètre condition, ce qui pose un problème pour les personnes à mobilité réduite.

Problème 3: Longue distance à traverser: les piétons traversant la rue Saint-Jacques à cet endroit doivent parcourir 45 mètres en au maximum 30 secondes, ce qui correspond à une vitesse de 5,4 km/h. Bien qu'il y ait une médiane, cette dernière est inaccessible pour les personnes à mobilité réduite. Cette vitesse peut s'avérer difficile pour une personne à mobilité réduite, et particulièrement durant des conditions hivernales difficiles.

Problème 4: Le feu de circulation, au centre du trottoir, bloque la circulation piétonne.

Problème 5: Le trottoir est en mauvaise condition.

Problème 6: Il n'y a pas de feu piéton à cet endroit, ce qui fait en sorte qu'il est impossible pour les piétons de savoir le temps qu'il leur reste pour traverser.



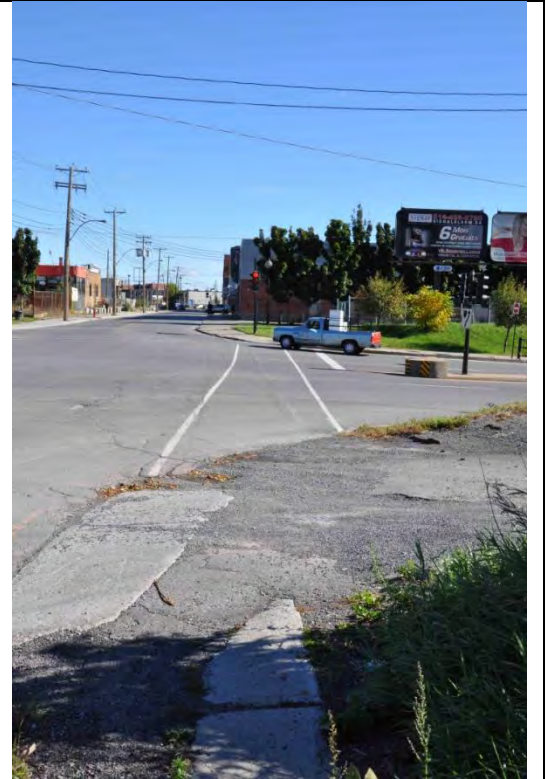
Issue 1: No curb cut-out, the median is not designed for individuals with reduced mobility



Issue 2: The curb is in poor condition, it poses a problem for individuals with reduced mobility

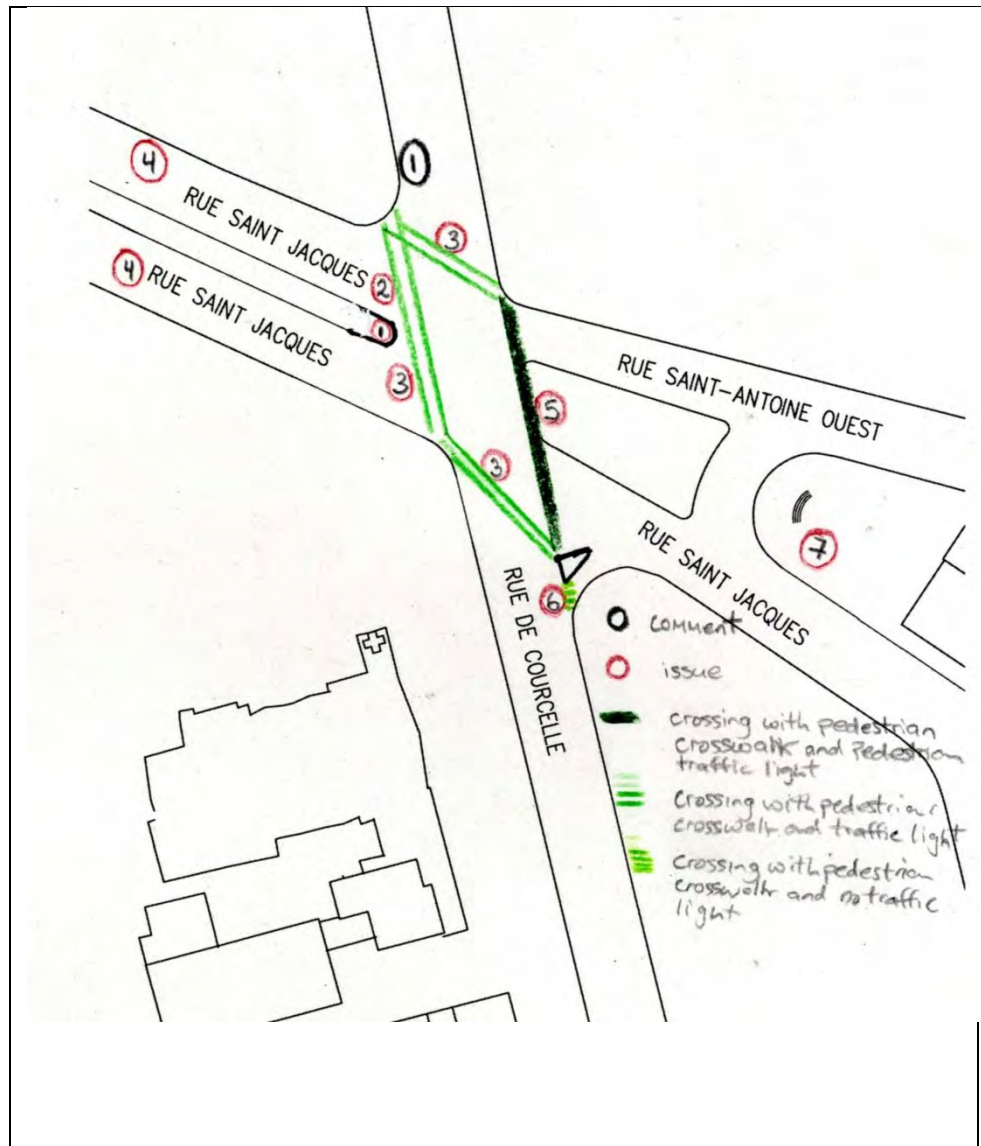


Issue 4: Traffic light centered on sidewalk impedes pedestrian flow



Issue 5: Sidewalk in poor condition

FICHE 5 : INTERSECTION DE COURCELLES/SAINT-JACQUES/SAINT-ANTOINE



Étude de l'intersection De Courcelle et Saint-Jacques – Points de vue cycliste et piéton

Problème 1: Pas d'abaissement de trottoir. La médiane n'est pas conçue pour accommoder les personnes à mobilité réduite.

Problème 2: Longue distance à traverser: les piétons traversant la rue Saint-Jacques à cet endroit doivent parcourir 38 mètres en au maximum 32 secondes, ce qui correspond à une vitesse de 4,3 km/h. Cette vitesse peut s'avérer difficile pour une personne à mobilité réduite, et particulièrement durant des conditions hivernales difficiles.

Problème 3 : Il n'y a pas de feu piéton à cet endroit, ce qui fait en sorte qu'il est impossible pour les piétons de savoir le temps qu'il leur reste pour traverser.

Problème 4 : La circulation automobile est rapide sur la rue Saint-Jacques, et particulièrement à l'ouest de la rue De Courcelle. La limite de vitesse est de 50 km/h, mais la circulation est généralement beaucoup plus rapide grâce aux trois voies disponibles dans chaque direction et à l'interdiction de se stationner dans la rue. La rue Saint-Jacques est extrêmement dangereuse pour les cyclistes.

Commentaire 1: De nombreux cyclistes utilisent la rue De Courcelle comme connexion entre la piste cyclable de la rue de Maisonneuve et celle du Canal Lachine. La limite de vitesse sur De Courcelle est de 40 kmh, mais la vitesse moyenne des automobilistes est beaucoup plus grande.

Problème 5: Le feu piéton à cet endroit n'indique pas le temps restant pour traverser avant l'apparition de la main clignotante.

Problème 6: Il n'y a pas de feu de circulation au niveau du passage piéton. L'intersection est conçue pour les automobiles et présente un danger pour les piétons. Il est difficile pour les automobilistes tournant à droite de voir les piétons.

Problème 7 : La statue de Louis Cyr représente un repère culturel à Saint-Henri. Bien qu'il soit entouré par deux bancs publics, le site est difficilement accessible pour les piétons.



Commentaire 1: De nombreux cyclistes utilisent la rue De Courcelle.



Problème 1: Sans abaissement de trottoir, la médiane n'est pas conçue pour accommoder les personnes à mobilité réduite.



Problème 6: Il n'y a pas de feu de circulation au niveau du passage piéton. L'intersection est conçue pour les automobiles et présente un danger pour les piétons. Il est difficile pour les automobilistes tournant à droite de voir les piétons.



Problème 7: La statue de Louis Cyr représente un repère culturel à Saint-Henri. Bien qu'il soit entouré par deux bancs publics, le site est difficilement accessible pour les piétons.

CONCLUSION

Plusieurs problèmes intéressants ont été identifiés au cours de cette première étape du projet d'apaisement de la circulation dans le quartier Saint-Henri. Différents facteurs tels que la visibilité, le débit, les lacunes par rapport aux infrastructures piétonnes et cyclistes, les barrières et la sécurité autour des parcs et des écoles ont été identifiés comme des questions particulièrement préoccupantes en ce qui a trait à la facilité et au confort des piétons. Différentes intersections ont également été pointées du doigt comme des endroits particulièrement dangereux nécessitant des interventions.

Beaucoup reste à faire avant la réalisation concrète de mesures d'apaisement de la circulation dans les rues de Saint-Henri. Notamment, l'étude des documents d'urbanisme de la Ville de Montréal, de son plan de transport et de son plan de développement durable doit être réalisée afin de mettre en lumière les possibilités d'interventions pour l'arrondissement. Une étude des impacts serait également intéressante pour évaluer

quels seraient les effets de modification des infrastructures urbaines sur la circulation. Il est important notamment de s'assurer que des interventions sur les artères et les collectrices n'entraîneront pas de répercussions négatives sur les rues locales. Enfin, des forums de discussion et des activités de concertations seraient importantes pour s'assurer que les solutions choisies bénéficient à tous. En bref, ce document est appelé à être complété et amélioré au fil de l'évolution du projet. La forme a donc été laissée au plus simple afin de permettre son utilisation par le plus d'acteurs possible. Cette approche permettra la mise à jour continue des informations de même que la documentation du processus, permettant du même fait une initiative aussi transparente que possible.

RÉFÉRENCES

Canada. 2010. *L'apaisement de la circulation dans les zones urbaines au Canada*. Canada : Transports Canada. [En ligne] : <http://www.tc.gc.ca/fra/programmes/environnement-pdtu-apaisementdelacirculationsurbaines-1172.htm> (dernière consultation le 28 juillet 2010).

Cloutier, M-S. : INRS. 2009. *Safety of child pedestrians in school context*. Présentation de Marie-Soleil Cloutier à TRAM: Transportation Research at McGill.

DRÉIF : Direction Régionale de l'Équipement d'Ile-de-France. 2002. *Élaborer un plan local de déplacements (PLD)*. Paris : Documentation Française. 77p.

Gagnon, J. 2008. *Saint-Henri, Montreal*. [En ligne] : http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Saint-Henri_Montreal.PNG (dernière consultation le 24 août 2010).

Latour, R. 2006. « Matériel pédagogique ». *Cours 6-605-97 : Statistique descriptive en gestion*. HEC Montréal. [En ligne] : <http://zonecours.hec.ca/af1Materiel.txp?instId=H2006-1-233929&lang=fr> (dernière consultation le 10 août 2010).

Marret, J-L. 1998. « 50 km/h en ville – Quand chaque kilomètre COMPTE ». *Routes et transports*. Vol. 27. No. 3 : pp. 31-32.

Montréal. 2010. *Plan de transport*. [En ligne] : http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=4577,7757563&_dad=portal&_schema=PORTAL (dernière consultation le 28 juillet 2010).

ANNEXE 1 : LISTE DES PERSONNES RENCONTRÉES

Morency, P. et. al. : Direction de la Santé Publique. 2009. *Quel est le problème dans le quartier? Blessés, trafic, artères et solutions*. – Arrondissement Sud-Ouest. Présentation de Patrick Morency au Forum citoyen sur l'apaisement de la circulation et le transport actif. Montréal : Arrondissement Sud-Ouest.

Plan de transport de Montréal. 2006. *Portrait et diagnostic ; Note technique 4 : offre du réseau routier*. Montréal : Équipe du Plan de Transport de Montréal. 17p.

Plateau Mont-Royal. 2009. « Se réappropriier le quartier ». *Plan de déplacement urbain du Plateau Mont-Royal*. Montréal : MICA inc. 74p.

Plateau Mont-Royal. 2009a. « Premier plan de déplacement urbain du Plateau Mont-Royal ». *Plan d'action 2009-2010; Version finale révisée*. Montréal : Arrondissement du Plateau Mont-Royal. 56p.

Prévention Sud-Ouest. 2006. *Diagnostic local de sécurité urbaine pour l'arrondissement Sud-Ouest*. Montréal : Prévention Sud-Ouest. 89p.

RDV : Regroupement pour le Développement de Villeray. 2008. *Projet du Quartier 21 : Transport actif à Villeray*. Montréal : RDV. 9p.

Statistiques Canada. *Recensement 2006*. Canada : Statistiques Canada. [En ligne] :

<http://www12.statcan.ca/census-recensement/index-fra.cfm> (dernière consultation le 26 juillet 2010).

St-Jacques, M. et P. A. Bourque. 2001. *Analyse de quatre réaménagements géométriques de boulevards traditionnels en boulevards urbains*. École de technologie supérieure, Université du Québec. [En ligne] : <http://www.ctn.etsmtl.ca/cours/ctn774/articles/boulevards%20urbains.pdf> (dernière consultation le 24 août 2010).

STM : Société de Transport de Montréal. 2010. *Plan du réseau*. [En ligne] : <http://www.stm.info/info/plans.htm> (dernière consultation le 24 août 2010).

Tecsult inc. 2009. *Plan de transport local de Saint-Laurent*. Montréal : Arrondissement de Saint-Laurent. 63p.

Zovilé, P. 2010. *Cartographie Sud-Ouest*. [En ligne] : <http://zovile.com/projets/mprojets.html> (dernière consultation le 10 août 2010).

Isabelle Lafortune, résidante et membre du CARRS (regroupement pour l'amélioration de la sécurité sur la rue Saint-Antoine)

Patricia Viannay, résidante et organisatrice communautaire au POPIR

Nicolas Delisle-l'Heureux, résidant et membre du POPIR

Brooks Hugues, résidant et membre du POPIR

Pierre Zovilé, résidant

Stéphanie Saint-Onge, directrice du CPE de la Dame

Diane Lemon, résidante et directrice de Prévention Sud-Ouest

Mélanie Limoges et Corine Bélanger, intervenantes à Fami-jeunes

Un grand merci à tous!

ANNEXE 2 : ÉTUDE DE PRÉCÉDENTS

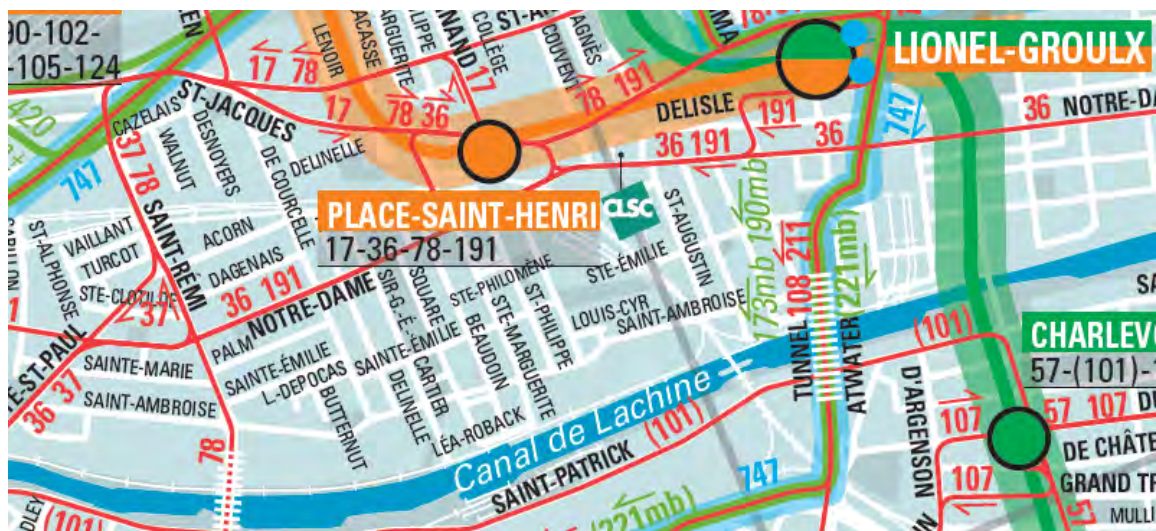
	Plateau Mont-Royal	Saint-Laurent	Villeray
Type de projet	Plan de déplacement local	Plan de déplacement local	Quartier 21
Période d'intervention	2009-2024	2009-2013	2009- ...
Organisation responsable	Arrondissement du Plateau Mont-Royal	Arrondissement de Saint-Laurent	Regroupement pour le Développement de Villeray (table de concertation du quartier)
Objectifs	<ul style="list-style-type: none"> • Apaiser la circulation automobile; • Favoriser le transport modal de l'automobile aux modes de transport collectif; • Améliorer l'attrait de la marche; • Améliorer l'attrait du vélo comme mode de déplacement; • Promouvoir l'utilisation des transports durables; • Améliorer la qualité des aménagements, la sécurité et l'environnement; • Repenser la gestion du stationnement. 	<ul style="list-style-type: none"> • Prioriser le piéton en améliorant les conditions de pratique de la marche; • Faire du transport en commun la pierre angulaire du développement de Montréal; • Développer les infrastructures cyclables et mettre en place de nouvelles mesures propres à favoriser un usage accru du vélo partout dans la ville; • Assurer le leadership en termes de sécurité des déplacements sur son territoire et adopter la vision « zéro accident »; • Favoriser les usages collectifs de l'automobile; • Partager la voie publique pour accroître la place de la marche, du vélo et du transport en commun; • Gérer le stationnement comme un outil stratégique de réduction de l'utilisation de l'automobile; • Favoriser les déplacements à vocation économique et le 	<ul style="list-style-type: none"> • L'amélioration des mesures de sécurité routière aux abords des écoles primaires du quartier; • La création d'un réseau de <i>couloirs verts</i> de transport actif autour des écoles primaires du quartier; • La mise sur pied d'une vaste démarche de concertation du milieu menant à la création d'un axe cyclable Est-Ouest reliant le Parc Jarry au Complexe Environnemental St-Michel (CESM).

		transport des marchandises; • Utiliser les technologies les plus innovatrices en transport.	
Exemples d'actions prévues	<ul style="list-style-type: none"> • Fixer la vitesse par défaut à 30 km/h en dehors du réseau artériel; • Adopter des mesures influençant ou contraignant la circulation automobile; • Augmenter l'utilisation des panneaux radar mobiles; • Rendre piétonnes des rues ou des tronçons de rue; • Améliorer la qualité et la quantité des infrastructures et des équipements pour les piétons. 	<ul style="list-style-type: none"> • Mettre en place des lignes d'autobus dans la journée pour relier directement les résidences des personnes âgées; • Aménager une piste cyclable de la ligne de train Deux-Montagnes – Montréal; • Rendre obligatoire le programme ALLÉGO; • Intégrer une priorité des aménagements en faveur du piéton à tout projet de construction ou de réhabilitation, notamment par les éléments suivants : <ul style="list-style-type: none"> ○ trottoirs larges/alignement des obstacles; ○ cheminements continus, homogènes, pourvus d'une bonne visibilité; ○ mobilier urbain convivial. 	<ul style="list-style-type: none"> • Soutenir le développement d'un plan d'action sur la sécurité routière autour des écoles; • Organiser et participer avec les comités à des activités de verdissement des <i>couloirs verts</i> afin de sensibiliser les citoyens au développement durable; • Organiser, avec le milieu scolaire, des activités pour concevoir des panneaux éducatifs portant sur les saines habitudes de vie, l'environnement, la culture et l'histoire du quartier sur le tracé des <i>couloirs verts</i>; •
Référence	Plateau Mont-Royal. 2009. « Se réapproprier le quartier ». <i>Plan de déplacement urbain du Plateau Mont-Royal</i> . Montréal : MICA inc. 74p.	Tecsult inc. 2009. <i>Plan de transport local de Saint-Laurent</i> . Montréal : Arrondissement de Saint-Laurent. 63p.	RDV : Regroupement pour le Développement de Villeray. 2008. <i>Projet du Quartier 21 : Transport actif à Villeray</i> . Montréal : RDV. 9p.

	<p>Plateau Mont-Royal. 2009a. « Premier plan de déplacement urbain du Plateau Mont-Royal ». <i>Plan d'action 2009-2010; Version finale révisée</i>. Montréal : Arrondissement du Plateau Mont-Royal. 56p.</p>		
--	---	--	--

**ANNEXE 3 : OFFRE ET UTILISATION DU TRANSPORT EN COMMUN
DANS LE QUARTIER**

Desserte de transport en commun dans le quartier Saint-Henri



(STM, 2010)

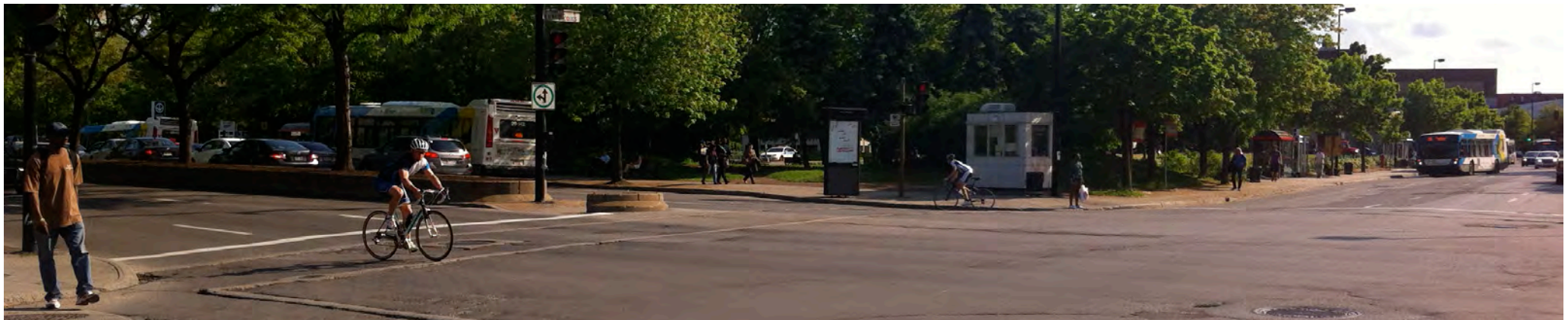
Données autobus – automne 2009 – selon compteurs automatiques dans les autobus

Ligne	Semaine			Samedi	Dimanche
	Pointes AM et PM	Hors-Pointe	journée complète		
	Montants	Montants	Montants	Montants	Montants
36	1 373	1 448	2 821	1 146	924
78	1 017	1 120	2 137	1 507	1 256
108	1 037	1 208	2 244	1 552	1 268
191	1 990	3 052	5 043	3 486	3 035
17	757	851	1 608	891	814

Données métro 2009 – selon compteurs aux tourniquets :

station	nb entrants annuel	nb entrants jour de semaine moyen
Saint-Henri	2 162 023	7 137
Atwater	6 806 406	22 372
Lionel-Groulx	4 131 845	13 099

(Données transmises par Diane Girard de la Société de Transports de Montréal, été 2010)



Consultation sur le réaménagement de la station Lionel-Groulx



26 avril
CEDA
18h00

ÊTRE
CONSULTÉS,
ON AIME ÇA !



Remerciements Particuliers

La consultation citoyenne sur le réaménagement de la station Lionel-Groulx a été organisée par le comité aménagement de Solidarité St-Henri avec le soutien du Centre d'Écologie Urbaine de Montréal.

Membres du comité organisateur:

Bruno Dagenais, RÉSO (Regroupement économique et social du Sud-Ouest)

Shannon Franssen, Solidarité Saint-Henri

Isabelle Gaudette, Centre d'Écologie Urbaine de Montréal

Alex Lanthier, Écoquartier Sud-Ouest

Sylvie Rouillard, CÉDA

Le comité souhaite remercier les bénévoles, les animateurs et surtout les citoyens qui ont donné si généreusement de leur temps et de leur énergie pour faire de cet événement une si grande réussite.



Ce rapport a été rédigé par:

Pauline Lambton, stagiaire en aménagement à Solidarité St-Henri
avec l'appui de
Shannon Franssen, Coordinatrice de Solidarité St-Henri

Pour obtenir un copie, veuillez contacter Solidarité St-Henri à coordination@solidarite-sh.org
ou [514-937-9813](tel:514-937-9813)

Table des matières

■ Introduction.....	4
■ L'atelier de consultation citoyenne.....	5
■ Le projet dans le secteur Lionel-Groulx.....	6
■ St-Henri: Un quartier de déplacements actifs.....	8
■ Problématiques déjà soulevées par certains groupes communautaires.....	9
■ Quels sont les problèmes à résoudre pour rendre le projet acceptable ?.....	10
■ Nos demandes.....	14
■ Évaluation & Conclusion.....	15
■ Annexe.....	16

Introduction

Pendant la reconstruction de l'échangeur Turcot, la STM prévoit ajouter 3 nouvelles lignes (405, 425, 485) et plus de 185 départs et arrivées d'autobus par jour à la station de métro Lionel-Groulx ainsi qu'un réaménagement du site autour de la station pour accommoder l'arrivée de ces nouveaux autobus.

L'annonce de ces changements a provoqué des questionnements parmi les résidents et certains groupes communautaires de St-Henri et de la Petite-Bourgogne. Avec environ 700 arrivées et départs d'autobus par jour, la station est déjà très achalandée et un trop grand nombre d'autobus contribue aux problèmes de circulation et au sentiment d'insécurité vécu par les piétons et les cyclistes dans le secteur. Les obstacles à la visibilité aux intersections, les temps de traverse insuffisants, l'aménagement inadéquat des infrastructures piétonnes et cyclables et la haute vitesse de la circulation sur les artères autour du métro sont parmi les problèmes déjà identifiés.

Dans la perspective d'informer les résidents sur les changements prévus et d'offrir un forum d'expression aux citoyens touchés par ce projet, le comité aménagement de Solidarité St-Henri, en collaboration avec la Coalition de la Petite-Bourgogne, Mobilisation Turcot et le Centre d'Écologie Urbaine de Montréal, a organisé une consultation publique le 26 avril 2012. Les représentants de la STM et de l'arrondissement du Sud-Ouest ont été invités à présenter le projet et à répondre aux questions des citoyens. Plus de 120 personnes ont participé à la consultation dont la plupart habitent proche du métro Lionel-Groulx.

Ce compte-rendu présente les principales problématiques soulevées par ces citoyens.

Secteur Lionel-Groulx



Consultation Citoyenne

Le 26 avril 2012, près de 120 personnes se sont réunis au CÉDA, un organisme communautaire situé proche de la station Lionel-Groulx. Ces personnes, citoyennes, partenaires et élues municipales ont accepté le mandat d'identifier les problématiques d'aménagement à résoudre dans le secteur pour rendre les changements proposés à la station Lionel-Groulx acceptables pour la population des quartiers.

Les objectifs de la soirée:

- **Raffiner le portrait des problèmes vécus en matière de déplacements actifs et collectifs aux abords de la station Lionel-Groulx;**
- **Faire comprendre le projet de la STM pour la station Lionel-Groulx à la population et l'informer des changements de la circulation dans le secteur;**
- **Identifier les problèmes à résoudre pour rendre le projet acceptable afin de les présenter à l'arrondissement, la ville de Montréal, la STM et le ministère des Transports.**

La soirée a commencé par une série de présentations. Normand Robert et Alain Labelle de la STM ont expliqué les grandes lignes des changements proposés au métro Lionel-Groulx. Shannon Franssen de Solidarité Saint-Henri et des étudiantes de l'Université McGill ont présenté quelques problématiques déjà soulevées par des résidents et des groupes communautaires dans le quartier. Le Café Jeunesse CRCS St-Zotique, le groupe des Citoyens en action du CEDA, les jeunes d'Action Embellissement Pro-Vert et l'Éco-quartier Sud-Ouest ont présenté les résultats de leurs discussions, des "cafés citoyens" et des marches exploratoires réalisés en partenariat avec McGill et Solidarité St-Henri afin de bonifier le portrait des problèmes vécus en matière de déplacements actifs et collectifs à St-Henri.

Par la suite, les participants se sont divisés en neuf sous-groupes pour un travail en ateliers. Chaque sous-groupe a discuté des problématiques envisagées par la mise en place du projet proposé. Le but était de répondre à la question «Quels problèmes sont à résoudre pour rendre le projet acceptable pour nous?»

Après le travail en ateliers, chaque sous-groupe a présenté en plénière les trois problèmes à résoudre qui étaient les plus importants pour eux.

Ce compte-rendu présente les principales problématiques soulevées par la centaine de citoyens qui ont participé à ces ateliers.



Le projet de la STM dans le secteur Lionel-Groulx

Présenté par messieurs Normand Robert et Alain Labelle, de la STM

Trois nouvelles lignes implantées en avril 2012

Dans le cadre des travaux sur l'échangeur Turcot, la STM, en partenariat avec le ministère des Transports du Québec (MTQ), a prévu des mesures pendant la reconstruction de Turcot qui incluent notamment l'ajout de 4 nouvelles lignes de bus (405, 425, 485, 475) et la création de nouvelles voies réservées. La STM a choisi de diriger trois des quatre nouvelles lignes (405, 425, 485) vers Lionel-Groulx, une station qui accueille déjà 9 lignes d'autobus sur les rues autour du métro et qui est déjà à capacité maximale. Ces trois lignes ont été ajoutées à la mi-avril 2012, quelques semaines avant la consultation du 26 avril. Afin d'augmenter la capacité d'accueil de la station Lionel-Groulx et d'alléger la congestion créée par de nombreux autobus sur les rues Atwater, St-Jacques et St-Antoine, la STM prévoit un réaménagement du terminus Lionel-Groulx à l'automne 2012 pour ajouter de nouveaux débarcadères.

Selon la STM, il est nécessaire de faire converger ces 3 lignes vers Lionel-Groulx pour maximiser leur efficacité et le nombre de personnes qui abandonneront leur voiture pour prendre l'autobus. Lionel-Groulx est une station stratégique du réseau qui fonctionne comme la porte d'entrée du centre-ville pour l'ouest de la ville et qui est un terminus local pour plusieurs lignes d'autobus qui viennent de l'ouest. La station est également située près de deux axes routiers importants: la rue St-Jacques et la rue St-Antoine.

En 2011, l'achalandage total, sur tout le réseau de la STM, était de 405 millions de déplacements, une hausse de 37 millions de déplacements depuis l'année 2006. La STM prévoit que l'achalandage sur le réseau de transport en commun va continuer d'augmenter, nécessitant l'augmentation de la capacité des terminus stratégiques comme Lionel-Groulx.

Réaménagement du terminus Lionel-Groulx

Les nouvelles lignes nécessitent l'ouverture complète de la rue Greene pour créer une rue réservée aux débarquements d'autobus. De plus, la rue Delisle accueillera 4 lignes d'autobus de plus (6 au total). Il y aura un nouveau débarcadère à l'intersection des rues Delisle et Atwater pour faciliter l'accès à la station de métro ainsi qu'un virage à gauche réservé aux autobus.

Grands Changements

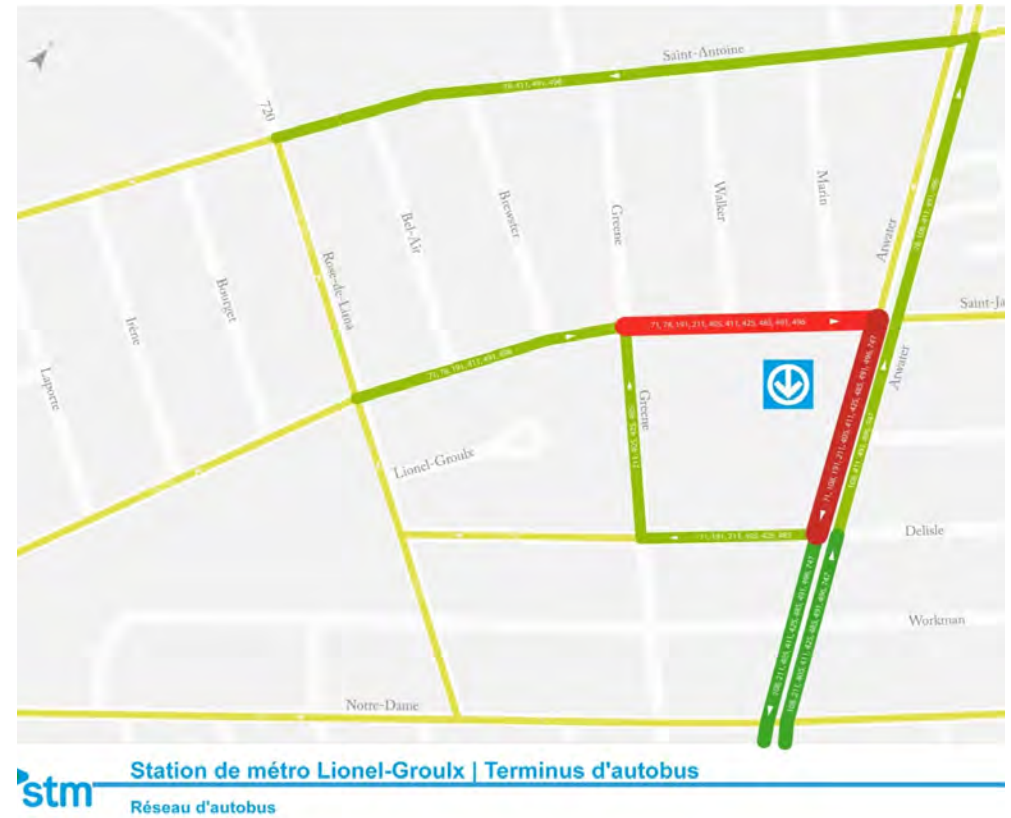
- Trois nouvelles lignes à la station Lionel- Groulx
- 185 arrivés et départs de plus par jour
- Ouverture de l'avenue Green à la circulation d'autobus
- Plus d'autobus sur la rue Delisle



Parcours d'autobus depuis Avril 2012



Parcours d'autobus, après l'ouverture de Green



Consultez stm.info pour connaître les parcours détaillés des nouvelles lignes 405, 425 et 485 qui se destineront à la Station Lionel-Groulx.

St-Henri: Un quartier de déplacements actifs

Tout juste à l'ouest de l'échangeur Turcot, Saint-Henri est situé dans l'arrondissement du Sud-Ouest, à proximité des quartiers de la Petite-Bourgogne, de Pointe-Saint-Charles et de Ville-Émard/Côte-Saint-Paul.

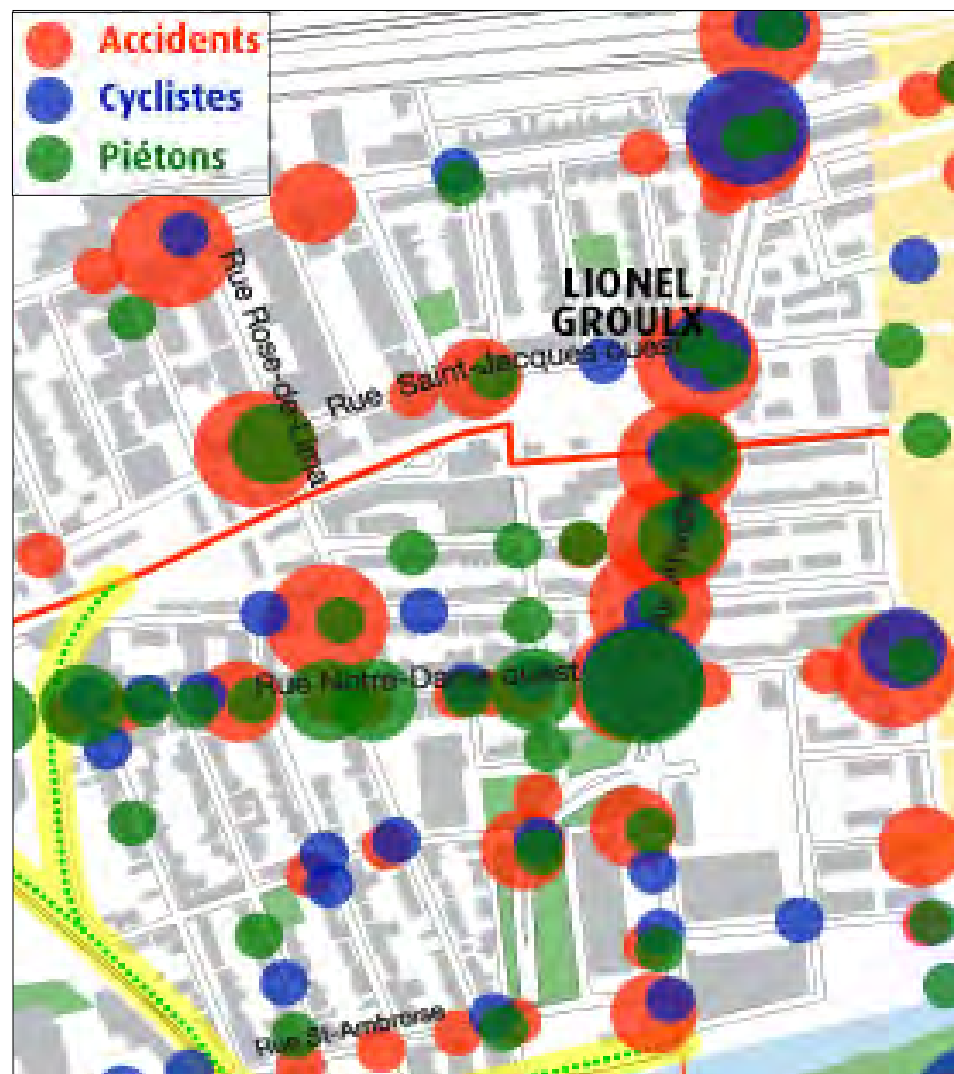
En raison de la proximité de l'échangeur Turcot, Saint-Henri est un point de sortie pour beaucoup d'automobilistes voyageant entre le centre-ville et les banlieues ouest et nord. Par conséquent, plusieurs conducteurs roulent trop rapidement sur les artères du quartier afin de rejoindre leurs destinations et ces voitures augmentent ainsi les risques d'accidents. La poursuite des investissements immobiliers, la reconstruction de l'échangeur Turcot et la construction du Centre universitaire de santé de McGill (CUSM) viendront encore amplifier la pression sur les infrastructures de transport du quartier et soulèvent des préoccupations concernant la sécurité routière à Saint-Henri.

Les voitures de l'extérieur roulent trop vite sur les rues locales alors qu'une grande proportion des résidents de St-Henri se déplacent à vélo, à pied ou en transport collectif. Les résidents du quartier ont l'impression que l'infrastructure routière est pensée pour les personnes d'ailleurs et non pas pour eux.

La figure ci-contre démontre la répartition des accidents dans le secteur Lionel-Groulx au cours des dernières années. Bien que la plupart des intersections soient le lieu d'accidents, on les retrouve en plus grand nombre le long des artères à fort débit automobile telles que Atwater, Notre-Dame et Saint-Antoine.

C'est la combinaison de la vitesse et du débit des véhicules et le manque de cohésion entre les différents modes de transport qui rendent la circulation très dangereuse dans le quartier. Avec l'ajout des nouvelles lignes d'autobus à la station Lionel-Groulx, la situation ne peut qu'empirer.

Répartition des accidents par mode de transport dans Saint-Henri entre 1999 et 2008



Problématiques déjà soulevées par des groupes communautaires

Avec l'ajout des nouveaux autobus :

- Il y aura plus de congestion sur la rue Notre-Dame;
- La station Lionel-Groulx et ses alentours seront saturés;
- La rue St-Jacques et la rue St-Antoine seront impossibles à traverser;
- L'intersection des rues Ste-Marguerite et Notre-Dame va devenir encore plus dangereuse pour les piétons.

-Les jeunes du Café Jeunesse CRCS St-Zotique

Les changements à Lionel-Groulx amèneront :

- Un manque de sécurité pour traverser l'avenue Atwater;
- La pollution du jardin communautaire et des alentours de la Maison Jean-Brillant;
- Un arbre abattu sur l'avenue Green;
- Des problèmes pour rejoindre la piste cyclable.

- Groupe des Citoyens en Action du CÉDA

Le secteur est déjà problématique car :

- C'est très sale et c'est compliqué de naviguer aux alentours du Métro Lionel-Groulx;
- L'intersection des rues Ste-Marguerite et Notre-Dame ainsi que celle de la rue Rose-de-Lima et de la rue Notre-Dame sont dangereuses;
- La peinture disparaît des démarcations des passages pour piétons;
- C'est très dangereux d'aller au marché Atwater à pied.

-Les jeunes de Pro-Vert



Quels sont les problèmes à résoudre pour rendre le projet acceptable ?



Les intersections et les traverses piétonnes sur la rue Atwater sont dangereuses (9).

La grande circulation d'autobus, de camions et d'autos sur la rue Atwater ainsi que le court temps de traverse et des aménagements d'intersections pensés plus en fonction des véhicules que pour les piétons créent des intersections dangereuses tout le long d'Atwater. L'augmentation de la circulation d'autobus et d'autres véhicules prévue durant la période de reconstruction de l'échangeur Turcot nécessite des aménagements pour sécuriser ces intersections, surtout : l'intersection des rues Atwater et Notre-Dame, Atwater et la sortie du Super C, l'intersection des rues Atwater et St-JacquesL et l'intersection des rues Atwater et Lionel-Groulx.



Le prolongement de la rue Greene va rendre la piste cyclable encore plus dangereuse (9).

Actuellement, cette piste cyclable se termine près des débarcadères sur Atwater, une rue qui accomode 11 lignes d'autobus et qui n'est pas aménagée pour être favorable aux déplacements à vélo. Avec les aménagements proposés, les cyclistes vont avoir également besoin de traverser la rue Greene, sur laquelle 6 lignes d'autobus vont s'arrêter. Il faut trouver des solutions pour augmenter la sécurité des cyclistes et pour mieux intégrer la piste au réseau cyclable.



La bruit et la pollution émis par les autobus (8).

La station Lionel-Groulx est située dans un secteur résidentiel et directement à côté d'un jardin communautaire. Bien que les autobus soient un moyen de réduire la pollution des automobiles, plusieurs centaines d'arrivées et de départs d'autobus par jour au même endroit créent une concentration importante de pollution et de bruit, une situation qui est aggravée par l'ajout des 3 nouvelles lignes.



Il y a trop d'autobus qui s'arrêtent à Lionel-Groulx (7).

Même avec l'ouverture de la rue Greene, les rues autour du métro seront saturées. La congestion d'autobus et de passagers sur les rues et les trottoirs de St-Jacques, Atwater et Delisle augmente les risques d'accidents pour les piétons et les cyclistes et ne favorise pas le transport actif. Il faut penser à la façon d'accommoder les autobus autrement, par exemple, en utilisant le terrain de la station Lionel-Groulx, le stationnement du Super C, une autre station de métro ou d'autres lieux.



La rue Delisle entre Atwater et Greene est dangereuse (6).

La rue Delisle est résidentielle et elle n'est pas aménagée pour accommoder 6 lignes d'autobus. Plusieurs personnes âgées et à mobilité réduite habitent sur cette rue. Les résidents vivent déjà plusieurs inconvénients liés à la circulation d'autobus sur la rue Delisle. Si la STM va rediriger encore plus d'autobus sur Delisle, il faut prévoir des aménagements pour limiter les inconvénients et pour augmenter la sécurité sur cette rue. Une attention particulière devrait être apportée au possible conflit entre les autobus et les véhicules d'urgence sur cette rue.



Une seule sortie de métro ne sera pas suffisante (4).

La station de métro Lionel-Groulx n'a qu'une seule et unique sortie. Elle est évidemment congestionnée en permanence. Si la STM prévoit une plus grande affluence au métro, il faut penser à prévoir une deuxième sortie.



Le sentiment d'insécurité est plus grand pendant la nuit (4).

Les abords du métro sont isolés et sombres pendant la nuit. Avec plus d'autobus de nuit et plus d'utilisateurs, il faut penser aux solutions pour augmenter le sentiment de sécurité durant la nuit autour du métro.



L'aménagement de la piste cyclable favorise les conflits entre les piétons et les cyclistes (2).

Avec plus d'usagers, cette situation ne va pas s'améliorer sans un réaménagement de la piste et/ou de l'édicule.

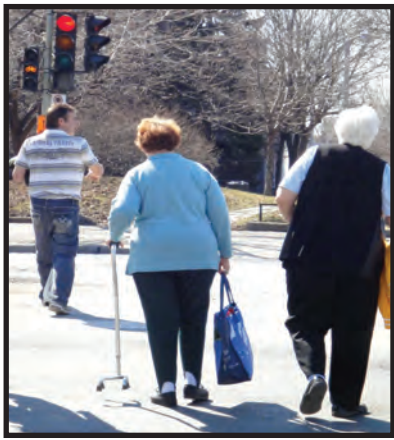


<< Nous voulons un aménagement pour accommoder les personnes du quartier et non seulement celles de l'extérieur. >>



Après le travail en atelier, chaque sous-groupe a présenté à l'audience les trois problèmes à résoudre pour rendre le projet de Lionel-Groulx acceptable. Les problématiques nommées à la page précédente représentent celles qui ont été répétées par au moins deux groupes (le nombre de groupes identifiant chaque problème est en parathèse).





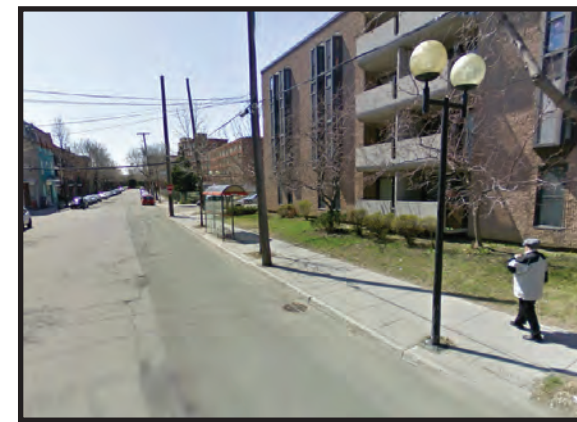
1 *avenue Atwater/rue Lionel-Groulx*

Sur l'avenue Atwater; la densité et la vitesse de la circulation, la vitesse constatée, les courtes durées des feux piétonniers et le nombre restreint de passages pour piétons sécuritaires limitent les déplacements actifs.



2 *avenue Atwater/rue Notre-Dame*

A l'intersection de l'avenue Atwater et la rue Notre-Dame, il n'y a pas d'aménagement pour sécuriser la traverse des piétons bien que ces voies mènent à plusieurs services importants (Marché Atwater, SuperC, etc).



3 *avenue Green/rue Delisle*

Les abords de la Maison Jean Brillant doivent être sécuritaires pour répondre adéquatement aux besoins de sa clientèle à mobilité réduite.



4 *rue Marin/rue Saint-Jacques*

L'absence de passage pour piétons sur la rue St-Jacques entre les rues Marin et Walker contraint les piétons à traverser la rue illégalement.



5 *avenue Atwater/rue saint-Jacques*

Malgré le passage de nombreux cyclistes se déplaçant sur l'avenue Atwater, aucune mesure ne favorise leur déplacement.



6 *rue Rose-de-Lima/piste cyclable*

Le lien entre l'autoroute Ville-Marie et la rue Rose-de-Lima permet aux véhicules de pénétrer à grande vitesse dans un secteur résidentiel et à travers la piste cyclable.

Nos demandes

Le but ultime de la consultation était de permettre aux résidents des quartiers de la Petite Bourgogne et de St-Henri **d'identifier les problèmes à résoudre pour rendre le projet acceptable** pour eux. Nous souhaitons présenter les problèmes identifiées aux instances publiques concernées, afin qu'elles collaborent à la recherche de solutions. Les propositions suivantes viennent directement des problématiques identifiées par les participants lors de la consultation publique du 26 avril 2012.



Nous demandons à la Société de transport de Montréal (STM) de :

Utiliser d'autres endroits pour les débarcadères d'autobus, incluant le terrain vide autour de la station Lionel-Groulx, le stationnement du Super C, d'autres stations de métro ou d'autres lieux;

Mettre en place tous les moyens pour minimiser la pollution et le bruit autour de la station Lionel-Groulx;

Créer une deuxième sortie de métro;

Mettre en place des moyens pour éviter le conflit potentiel entre les véhicules d'urgence, les nouveaux autobus et le stationnement des visiteurs de la Maison Jean-Brillant sur la rue Delisle;

Augmenter la supervision et la réglementation pour que les autobus en attente éteignent systématiquement leurs moteurs afin de diminuer la pollution, le bruit et la poussière;

Augmenter la sécurité durant la nuit autour du site de la station Lionel-Groulx;

Le Sud-Ouest
Montréal  **Nous demandons à l'arrondissement Le Sud-Ouest de :**

Mettre en place des mesures d'apaisement de la circulation pour réduire la vitesse des véhicules autour de la station Lionel-Groulx surtout au passage informel à l'intersection de la rue Saint-Jacques et de la rue Marin;

Augmenter la sécurité durant la nuit autour du site de la station Lionel-Groulx;

Minimiser l'achalandage, le bruit et le sentiment d'insécurité routière sur l'avenue Greene;

Sécuriser les trottoirs sur la rue Delisle autour de la Maison Jean-Brillant pour répondre adéquatement aux besoins de sa clientèle à mobilité réduite;

Réaménager la piste cyclable et améliorer la signalisation pour sécuriser la piste avec le prolongement de l'avenue Green et pour favoriser le déplacement à vélo;

Créer un accès moins dangereux de la piste cyclable Lionel-Groulx au réseau de pistes cyclables (sur le boul. de Maisonneuve et le long du canal Lachine).

Montréal  **Nous demandons à la Ville centre de :**

Réaménager les intersections sur l'avenue Atwater pour sécuriser la traverse des piétons et des cyclistes (surtout celles de la rue St-Jacques, de la rue Delisle, de la rue Notre-Dame et le tunnel Atwater);

Augmenter le temps de traverse pour les piétons sur toutes les intersections de l'avenue Atwater;

Prendre toutes les mesures pour éviter la pollution aggravée (air, bruit, poussière);

Configurer un aménagement des rues principales qui accomode les personnes du quartier et pas seulement celles de l'extérieur.

Transports
Québec 

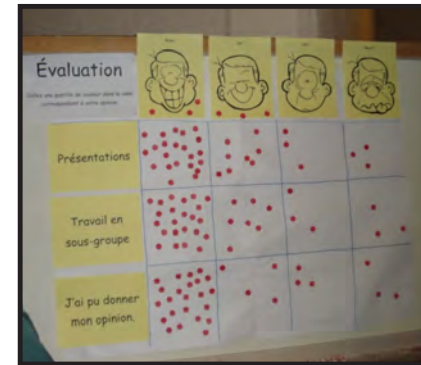
Nous demandons au MTQ de :

Financer les aménagements nécessaires pour rendre acceptables pour les résidents, les mesures de mitigations imposées à St-Henri et à la Petite-Bourgogne dans le cadre du projet Turcot.

Évaluation & Conclusion

Les participants ont été invités à exprimer leur opinion sur la soirée. Voici les résultats :

Évaluation	Wow!	Ok!	Bof!	Beurk!
Présentations	58%	28%	7%	7%
Travail en sous-groupe	63%	18%	8%	11%
J'ai pu donner mon opinion	69%	11%	11%	9%



Le processus de consultation a été très apprécié par les participants. En effet, 69% des répondants ont affirmé qu'ils ont pu exprimer leurs opinions concernant les changements associés au réaménagement de la station Lionel-Groulx.

La consultation citoyenne du 26 avril 2012 a amené une diversité de participants de différents âges, langues maternelles, classes socio-économiques, expériences et valeurs à réfléchir collectivement à un enjeu important pour nos quartiers. Ensemble, nous avons réussi à identifier les problèmes à résoudre pour rendre les mesures imposées par la STM et le MTQ durant la reconstruction de l'échangeur Turcot acceptables pour nous.

La soirée nous a permis de créer des liens plus forts et plus transparents entre les instances publiques impliquées dans ce projet. L'implication de la STM et de l'arrondissement a permis d'informer les citoyens et il y a eu une réelle prise de parole constructive et participative de la part des participants. Nous remercions la STM et l'arrondissement pour leur participation et nous sommes confiants qu'ils vont continuer leur implication afin de trouver des solutions aux problèmes identifiés durant les ateliers du 26 avril.

Suite à cette consultation, la STM a décidé de tenir une soirée d'information à la mi-juin pour présenter le projet plus en détails ainsi que des solutions possibles aux problématiques soulevées. Nous encourageons la STM à présenter clairement le « avant et après » des changements prévus de 2011 à 2012 pour la station Lionel-Groulx lors de cette soirée d'information.

Ce document circule présentement dans le quartier, par courriel et via les médias sociaux.

Si vous souhaitez être ajouté(e) à notre liste de courriels pour recevoir des informations sur les enjeux d'aménagement à St-Henri, SVP envoyez un courriel à: coordination@solidarite-sh.org.

Vous pouvez aussi rester informé(e) en visitant le site web de Solidarité Saint-Henri: www.solidarite-sh.org

Solidarité Saint-Henri est une table de concertation locale qui a pour mission d'améliorer la qualité de vie des résidents du quartier Saint-Henri.

Annexe

Voici la liste complète des propos recueillis par chaque sous-groupe lors de la soirée de consultation citoyenne sur le réaménagement de la station Lionel-Groulx, le 26 avril 2012. Veuillez noter que ce sont les paroles directes des citoyens (non modifiées ni corrigées).

9 tables de travail

Table 1

Participants : 8 citizens mostly from St-Henri and Little Burgundy, including 2 members of the Union United Church on Rue Delisle

Problématiques vécues

Bus stop right in front of the Union United Church blocks entrance
Flooding near the metro towards Rue Delisle when it rains and icy in the winter
Double parking in residential area
Conflict between cyclists and pedestrians around the Lionel-Groulx entrance/exit
Poor planning along Avenue Green
Poor planning of the bike path « leading to no where »
Dangerous intersections on Avenue Atwater
Chaos resulting from the cyclists trying to get from the deMaisonneuve bike path to the Lachine canal bike path, along Avenue Atwater
Too much traffic in the whole area

Ridiculous labyrinth at the intersection just north of the Atwater market made worse by the short pedestrian cross time

Wasted space at the top of the site, too much use of the surrounding streets and not enough use of the site itself

Problématiques envisagées

Increased bus flow
Danger to children living in the residential neighbourhood with increased traffic
More crime associated to busier street (Avenue Green & Rue Delisle)
New interruption on the bike lane
Too many people coming and going from Lionel-Groulx metro Station
Reduced safety of the neighbourhood (especially at night)

Increased buses will create problems for those wishing to attend Church or benefit from it's services (ex: Tuesday food bank service)

The buses will obstruct emergency vehicles from accessing the seniors building (Jean-Brillant) on Rue Delisle
Veteran home is too close to proposed bus stop and it will be dangerous for the residents, especially those in wheelchairs

Loss of comfort for those living along and around Rue Delisle (pollution, noise, etc)

Solutions

Idea to re-route the buses onto the bike path by extending Rue Lionel Groulx and then re-routing the bike path
There needs to be a North-South bike path connection to the deMaisonneuve bike lane (potentially along Avenue Green if it's improved or else by using one of the Avenue Atwater lanes)
Use the site around the metro Station; instead of cutting through it, just pushing the sidewalk back
Parking meters around the metro
The Lionel Groulx bike path should keep going east

Questions/Comments

Which lines will be permanent and which are temporary?
Where are the lanes coming from?

Would like more clarification on why the STM doesn't just use the metro site for the buses since it is not being used

Concluding remarks on how participants felt about the discussion: gratifying, informative, ominous, encouraging, knowledge forming, explained the situation, progressive

Table 2

Participants : 6 citizens, mostly from the South-West

Problématiques vécues

Only one main entrance to Lionel Groulx metro Station
Interaction of the bike path that ends et the Lionel Groulx metro entrance causes confusion
All intersections along Avenue Atwater are dangerous for pedestrians and cyclists (especially at Rue Notre-Dame)
Intersection of the Rue Notre-Dame and Avenue Green is dangerous

Problématiques envisagées

Increased pollution in the community garden on Rue Delisle
Increased noise pollution on Avenue Green
Dangerous future intersection of Avenue Green and the bike path
Problems of safety and congestion on Rue Delisle that have never been there before
The Avenue Atwater will become even more dangerous and congested

Solutions

New pedestrian crosswalks at the intersection of Avenue Atwater and Rue Notre-Dame
Electric buses (or other transit alternatives such as LRT) would help diminish the air pollution
A second metro entrance to the Lionel Groulx Station
A new cross-walk mid-block on Rue St-Jacques
More bus stops for St-Henri residents
Pedestrian crossings need to be improved in the whole area, including secondary routs

Questions/Comments

Will the new bus shelters be enclosed?

Table 3

Participants : Groupe de la résidence Jean-Brillant

Problématiques vécues

Manque de sentiment de sécurité autour de la résidence Jean-Brillant
Sortie de garage bloquée
Manque de luminosité sur le passage derrière l'église Lionel Groulx

Problématiques envisagées

Augmentation du bruit et de la pollution de l'air et de la poussière
Les problématiques vécues de sécurité routière et de santé vont s'empirer
Croissance de trafic sur la Rue Delisle
Diminution de Stationnement pour les visiteurs au niveau de l'Avenue Green
Les bus ne couperont pas leurs moteurs (augmentation de la pollution de l'air)
Il sera difficile de sortir du garage de la résidence Jean-Brillant avec le passage des autobus
Dangereux pour les cyclistes de passer a travers les autobus Stationnées
Accessibilité piétonne, surtout pour personnes âgées et a mobilité réduite, mise en péril
Une seule sortie de métro à la Station Lionel-Groulx entrainera plus de trafic et plus de danger

Solutions

Priorité à la piste cyclable et aux piétons
Augmenter le temps de traverse aux intersections proche de la Station Lionel-Groulx
Une deuxième sortie de métro a la Station Lionel-Groulx
Diriger certaines lignes d'autobus a des différentes Stations de métro (Station Angrignon)

Questions/Commentaires

A quelle cadence les autobus vont-elles traverser la Rue Delisle?

Table 4

Participants : 6 citoyens de Sud-Ouest

Problématiques vécues

L'intersection de l'Avenue Atwater et la Rue Delisle est compliquée et la lumière de piéton passe trop vite
Les voitures ne laissent pas passer les piétons au coin de la Rue Charlevoix et la Rue Delisle
Les intersections au long de l'Avenue Atwater sont dangereuses
Les voitures passent trop vite au coin de l'Avenue Green et la Rue St-Jacques et la lumière de piéton n'est pas assez longue
Le pont Charlevoix est dangereux et glissant durant l'hiver

Problématiques envisagées

Danger pour les cyclistes qui traverse l'Avenue Green
Diminution de l'accessibilité au métro pour tous (surtout les personnes âgées et les personnes a mobilité réduite)
Trop d'achalandage au métro Lionel-Groulx
Pollution du jardin communautaire sur la Rue Delisle

Solutions

Besoin d'une lumière au coin de la Rue Rose-de-Lima et l'Avenue Workman
Prolonger le temps des lumières de piétons autour du quartier, surtout au long de l'Avenue Atwater

Table 5

Participants: 6 résidents de la Maison Jean-Brillant (préoccupation avec Avenue Green), 1 résidente de Cote-St-Paul, utilisatrice de la ligne 78, 1 résident de Hochelaga Maisonneuve préoccupé par les questions d'aménagement urbain

Problématiques vécues

Difficulté de traverser l'Avenue Atwater au coin de la Rue Delisle.
Manque de sécurité dans le passage entre United Church et les Résidences Brillant (pas d'entretien, seringues, flamage)
Manque d'éclairage autour de la Station Lionel-Groulx
Pas suffisamment de temps de passage piétonnier au coin de l'Avenue Atwater et la Rue Delisle
Besoin d'améliorer le système d'ascenseur dans la Station Lionel-Groulx
Manque de lien/access avec la piste cyclable du canal à partir de la Station Lionel-Groulx
Les nouveaux arrêts 479 et 747 sont problématiques pour les piétons

Problématiques envisagées

Le surplus d'autobus rendra difficile de traverser les intersections sur Atwater
Une sortie de métro à la Station Lionel-Groulx ne serait pas suffisante pour accommoder l'affluence
La sécurité routière des cyclistes sur l'Avenue Green
La situation d'insécurité routière pour des piétons à l'intersection de la Rue Notre-Dame et l'Avenue Atwater (pour aller au Marche Atwater) va s'empirer
Les autobus sur l'Avenue Green vont polluer le jardin communautaire
Avec l'augmentation du bruit et du gaz d'échappement provenant des autobus sur l'Avenue Green, le mur végétalisé ne sera pas suffisant
Augmentation des conflits entre les autobus et les véhicules d'urgence sur la Rue Delisle ainsi que les conflits entre les autobus et voitures sortant du garage de la résidence Brillant

Solutions

Une nouvelle sortie du côté Sud de l'édifice de la Station Lionel-Groulx
Envoyer les linges d'autobus provenant de l'ouest à la Station Angrignon
Harmoniser les passages piétonniers et la circulation routière
Continuité de la piste cyclable sur la Rue Lionel-Groulx (pas seulement du marquage)⁵³

Privilégier l'utilisation du vélo en augmentant les pistes cyclables

Couper la moitié de l'axe est-ouest de l'échangeur Turcot aux automobiles et le remplacer par des tramways pour les déplacements locaux et par des tram trains ou des systèmes légers sur rails (SLR)(voir plan TURCOT 375 de Pierre Brisset et Pierre Gauthier)

Commentaires/Questions

Qui va assurer la sécurité des piétons avec tous les nouveaux autobus? La STM, La ville? (qui est responsable?)

Table 6

Participants : 7 citoyens

Problématiques vécues

Intersections dangereuses sur l'Avenue Atwater et sur la Rue St-Jacques

Problématiques envisagées

Augmentation des risques d'accidents à l'intersection de l'Avenue Green et de la piste cyclable

Une entré/sortie sera insuffisante à la Station de métro Lionel-Groulx

Pollution aggravée autour de la Station de métro Lionel-Groulx

Sécurité des piétons sera compromise autour de la Station Lionel-Groulx

Solutions

Collaborer pour engager des brigadiers de traverse

Prioriser les autobus électriques

Table 7

Participants : 9 citoyens du Sud-Ouest

Problématiques vécues

Intersection de la Rue Notre-Dame et l'Avenue Atwater ainsi que celle de la Rue St-Jacques et l'Avenue Atwater sont très dangereux de traverser car il n'y a pas assez de temps

Le quartier est trop achalandé de véhicules

Mauvais aménagement routière autour de la Rue Notre Dame, surtout proche de marché Atwater

Les employés de la STM Stationnent leurs véhicules sur le terrain gazonné derrière le jardin communautaire sur la Rue Delisle

La manque de continuité de la piste cyclable en arrivant à la Station Lionel-Groulx porte à confusion et au danger

Les véhicules ne font pas l'arrêt à l'intersection de la Rue Rose-de-Lima et la piste cyclable

Manque d'éclairage du passage derrière l'église Union United

Problématiques envisagées

Manque de sécurité dans le transport à pied et à vélo sur les grands axes (aménagement inadéquats, pas assez de temps pour traverser aux lumières, etc.)

Solutions

Mettre à profit le Stationnement du Super C/SAQ pour les nouveaux autobus

Une nouvelle piste cyclable sur l'Avenue Atwater pour créer un lien au centre-ville

Un aménagement prévu pour accommoder les citoyens du quartier et non seulement ceux de l'extérieur

Table 8

Participants : 11 citoyens du Sud-Ouest

Problématiques vécues

Feux verts de piéton pas assez longs à l'intersection de la Rue Delisle et l'Avenue Atwater

Intersection de la Rue Notre Dame et l'Avenue Atwater difficile de traverser avec tous les camions

La piste cyclable qui semble aller nulle part en arrivant à Lionel-Groulx nuit à la circulation des vélos et la signalisation est difficile de comprendre

Absence de lignes jaunes pour piétons dans le quartier (et manque de respect, par les véhicules, pour celles qui existent)

Vitesse accrue des automobiles autour de la Station Lionel-Groulx

Problématiques envisagées

Le mur végétal va couper la vue et les odeurs du jardin communautaire

Plus de pollution, plus de bruit et plus de poussière avec les autobus sur l'Avenue Green

Baisse de la qualité de vie du quartier

Impact négatif sur le jardin communautaire sur la Rue Delisle

Solutions

Besoin d'une piste cyclable que relie la Station Lionel-Groulx au Canal Lachine

Augmenter des mesures d'apaisement de la circulation dans le quartier pour réduire la vitesse des véhicules dans le secteur Lionel-Groulx

Augmenter les minutes de feu de piétons à les intersections autour de la Station Lionel-Groulx

Table 9

Participants : 10 citoyens du Sud-Ouest

Problématiques vécues

Intersections dangereuses et passages de piéton problématiques (pas assez longs);

Avenue Atwater/Rue Notre-Dame

Avenue Atwater/Tunnel Atwater

Rue Rose-de-Lima/Piste cyclable

Avenue Atwater/ Rue St-Jacques& Rue St-Antoine & Rue Delisle

Rue Charlevoix/Rue Delisle (il manque un stop)

Rue St-Jacques/ Rue Bel-Air

Il y a déjà trop d'autobus dans les rues du quartier

Problématiques envisagées

Danger pour les cyclistes qui vont traverser un passage d'autobus (sur Avenue Green)

Coût plus élevé des billets d'autobus

L'augmentation du nombre d'autobus compliquera les traverses de piétons (déjà difficiles)

Pollution des autobus trop près du jardin communautaire et des résidences de personnes âgées

Danger pour les résidents aveugles sur la Rue Delisle

Engorgement autour de la Station Lionel Groulx

Autobus en attentes au coin de l'Avenue Green et la Rue Delisle entrainera plus de bruit, de pollution et des problèmes de santé pour les résidents autour

Solutions

Envoyer les linges d'autobus provenant de l'ouest à la Station Angrignon

Augmentation des services des trains de banlieue

Sécuriser l'Avenue Atwater de la Rue St-Antoine jusqu'au tunnel Atwater (les sept intersections & la courbe)

Un plan de transport collectif ayant moins d'impacts négatifs sur l'arrondissement

Moins d'autobus avec l'air climatisé dont on ne peut pas ouvrir les fenêtres car il y a beaucoup de personnes âgées qui sont asthmatiques

Une deuxième porte de sortie à la Station Lionel-Groulx

MUHC Glen Site Charrette:

Access to the MUHC Glen Site from the Southwest
A visioning exercise



Prepared By: Kimberly Fils-Aimé & Kate-Issima Francin
Submitted to: Lisa Bornstein

CURA } Community-University Research Alliance
Alliande de recherche communauté⁵université

Contents

Preface	p. I
Acknowledgment	p. II
A. Background	p. 1
MUHC Glen Site	p. 1
CURA/SIC	p. 3
Charette	p. 4
B. Visions	p. 5
Group 1	p. 6
Group 2	p. 7
Group 3	p. 8
Group 4	p. 9
Group 5	p. 10
Conclusions	p. 12

Preface

Participants belonged to the following organizations

- McGill University Health Center
- McGill University School of Urban Planning
- Westmount Municipal Association
- McGill University School of Architecture
- Ville de Westmount (Aménagement Urban)
- NDG Senior Citizen's Council
- CSSS Sud-Ouest Verdun
- CUSU
- Groupe IBI-DAA
- Alliance des piétons et cyclistes de Sud-Ouest Montréal
- Active and Collective Transport Division
- Ville de Montréal (Transport Actifs)
- Prévention Sud-Ouest
- Ville de Montréal
- MUHC Glen Site Development
- Local residents

Background

MUHC Glen Site

The McGill University Health Centre began in 1997 when the Montreal Children's Hospital, Montreal General, Montreal Neurological and Royal Victoria hospitals and the Montreal Chest Institute agreed to merge in order to consolidate their resources to provide top quality healthcare and services to their patients, students and staff and become a _____ in education, research and technology. The Lachine Hospital and Camille-Lefebvre Pavilion also joined the MUHC redevelopment project in 2008.

The \$2.25- billion initiative will be made up of three modern, state-of-the art campuses, the Glen Campus, the Mountain Campus, and the Lachine Campus.

The Glen Campus, which was the campus of interest during the May 1st charrette on transportation and accessibility, will be home to The Montreal Children's Hospital, The Royal Victoria Hospital, the Montreal Chest Institute, the Research Institute, the Cancer Centre and the Shriners' Hospital.

The Glen Campus will include a number of specialized medical services such as surgical facilities, adult and pediatric emergency departments, and a neonatal intensive care unit.

Furthermore, a \$100 million grant from the Canada Foundation for Innovation, alongside a matched \$100 million in funding by the Quebec government and an additional \$50 million from donors, will allow the Research Institute located at the Glen Campus to be amongst the most sophisticated facilities in North America, its centerpiece being the Centre for Innovative Medicine and Centre for Translational Biology,

where clinical trials and genetic research will help bring major advancements to the medical field and patient care.

The Mountain Campus will be a tertiary-level trauma centre located downtown and will be comprised of a modernized Montreal General Hospital. The Mountain Campus will also be the home of orthopedics, an emergency department, mental health services, general medicine and surgery, oral and maxillo-facial surgery, and neurosciences among others.

The Lachine Campus will maintain its primary function as a community hospital and will, like the Glen and Mountain Campuses, be comprised of modernized facilities- increasing its current space by 30%. The campus will also become home to three specialized Centres for Excellence: geriatric medicine, bariatrics, and ophthalmology.



Background

CURA, CIQ & Charrette

CURA

The Community-University Research Alliance (CURA) program of the Social Sciences and Humanities Research Council of Canada (SSHRC), a McGill University initiative has taken on, as its primary case study, the new Glen campus of the McGill University Health Centre (MUHC). This initiative falls within the umbrella of Making Megaprojects Work for Communities a collaborative action-research project between community groups and a multi-disciplinary team of researchers from several local universities. The primary mandate of this action-research project is to understand how new, large-scale public facilities, or “megaprojects”, impact surrounding communities in Notre-Dame and Saint-Henri, and the City of Westmount.

Seeing as mega-projects tend to focus the implementation of the physical infrastructure itself and due to financial pressures that determine the pace of the projects, numerous important social and economic impacts go unconsidered and are neglected in the early crucial stages of the project. This thereby results in the loss of important opportunities to build sustainable and inclusive communities.

The CURA, the MUHC and local organizations have agreed to work together to ask and answer pertinent questions such as: What can be done to maximize benefits and minimize potential negative effects of the MUHC on surrounding areas? and how can collaborative approaches to planning and implementation help to meet these objectives?

CIQ

The Concertation Interquartier (CIQ) created in 2004 unites St Henri, NDG and Westmount organisations in efforts to maximize the positive benefits to surrounding neighbourhoods with the arrival of the MUH

The organizations which make up the CIQ are the following: The NDG community council, the Cavendish CSSS, CDEC NDG, the Westmount Community Council, de la Montagne CSSS, the contativity center, RESO, Solidarity St-Henri and the CSSS South-West/Verdun.

In November 2004, the MUHC and the CIQ signed a Partnership Agreement regarding the Glen campus plans. The agreement states that both parties will work together to maximize the positive impacts of the hospital by examining areas of joint concern, such as economic development, employment, housing, health care delivery and transportation, among others.

The agreement outlines guiding principles, operational principles and initial actions to which both the CIQ and MUHC have committed in order to realize their objectives. It reflects the partnership in its current form, but allows room to expand its mandate with regards to ensuring quality health care for life, community-hospital partnership, and an MUHC that anchors the surrounding neighbourhoods, fostering healthy, vibrant and diverse communities.



CHARRETTE

On May 1, 2013 a Charrette on accessibility and transportation to the McGill University Health Centre (MUHC) was held at McGill University. Numerous representatives from various organizations such as the Westmount Municipal Association, the NDG Community Council, and the Community-University Research Alliance (CURA) were in attendance. In addition, several students from McGill University and Université de Montréal also took part in the workshop.

The primary objective of the charrette was to find ways to create access for pedestrians and cyclists from the south-west, and participants believed that such access should have been an integral part of the original MUHC design. Furthermore, it was agreed and understood that the provincial government (ministry of transportation) was the primary responsible body in charge of funding and ensuring multi modal hospital accessibility for patients, staff and visitors.

Participants contributed ideas and designs in regards to the spaces surrounding and leading up to the mega hospital. Many of the ideas generated during the charrette focussed on a multitude of long-term solutions, many of which surpass the two year time frame that remains before the MUHC's opening in 2015.

Restrained budgets were presented by members of the MUHC's project management team as being the primary obstacle to increasing south-west access to the hospital. Furthermore, should more budgeting be allotted, it was expected by many that the priority would lie in allowing for a second Vendome metro access.

Among some of the concrete ideas generated during the charrette was the construction of stairs next to the parking garage that would permit pedestrians to get up to the hospital level. Other suggestions included a door placed at ground level of the parking complex which would allow staff, pedestrians or cyclists to conveniently enter the complex. Some participants also came up with ideas such as elevators and escalators, which again would increase access to the hospital, but would require significant additional funding.

The following report summarizes the results and primary ideas that emerged.

01

GROUP

6 participants

Group One participants specified that a design principle for the Neuro which focused on permeability was a necessity. The main ideas presented by this charrette group are the following;

1- Immediately integrate a joined driveway; pedestrian and cycling path. The group believed that this combined path would have the double purpose of providing a facade to the future Neuro, while allowing for a space intended for active travel. Furthermore, it would create a strong and immediate incentive for increased pedestrian and cycling traffic.

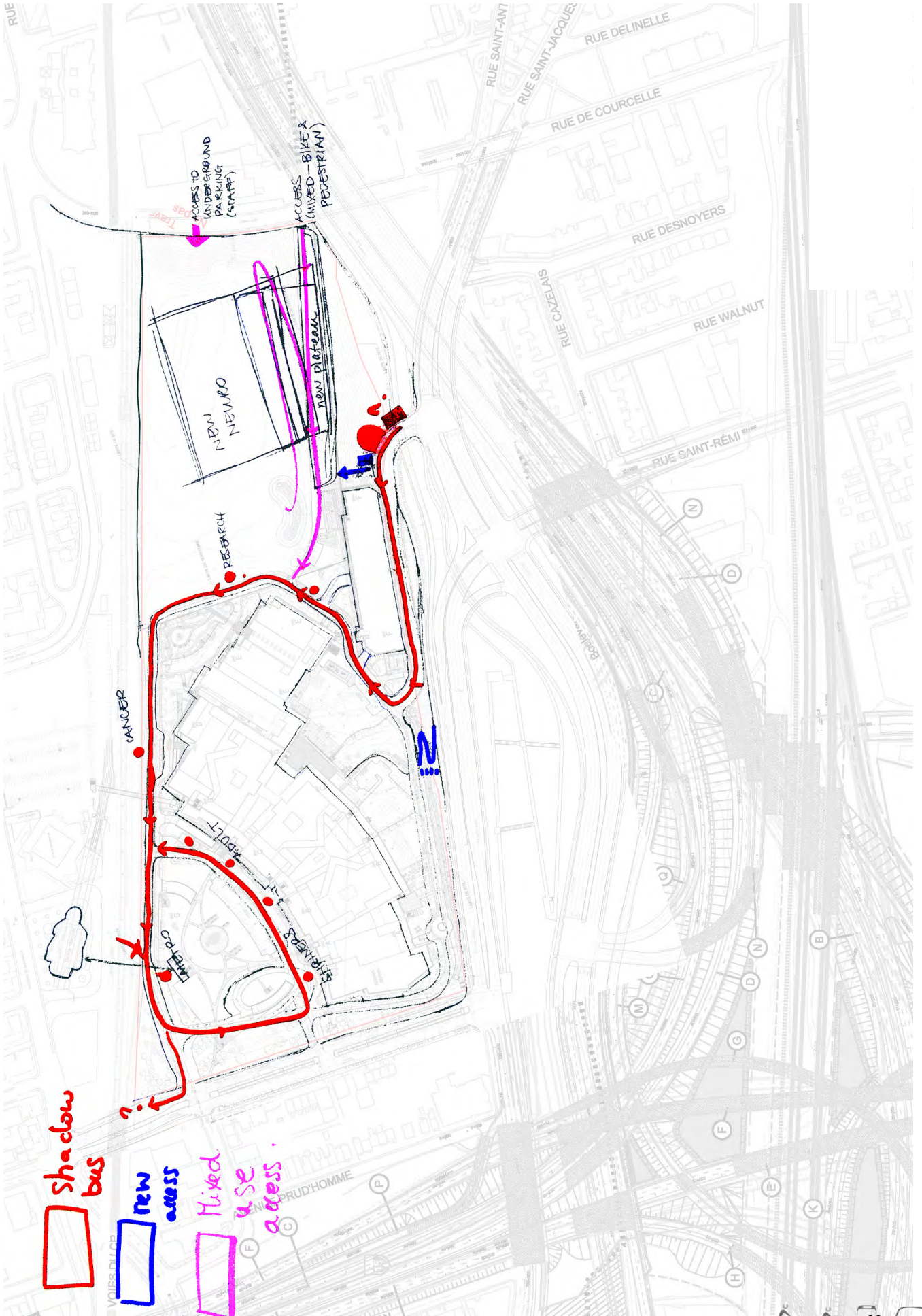
2- Add pedestrian access to ballast the stepped garage. This can be done by adding stairs and ramps for strollers, wheelchairs, etc.

3- Add or improve access options to the west of the garage from the sidewalk MTQ; fix the sidewalk between the wall and the exit ramp on St-Jacque street. This will provide access to the main cafeteria of the MUHC, as well as to the atrium of the Children's Hospital.

4- A bike path should also be included to increase access from the Glen Campus and St. Jacques street as it would improve existing infrastructure.

5- Group One states that **special attention must be given to the lighting and design of the tunnel**, and consideration must be given to factors such as highway sound permeability, and security to ensure the tunnel is a friendly and safe place.





Shadow bus



new access



Mixed use access











02

GROUP

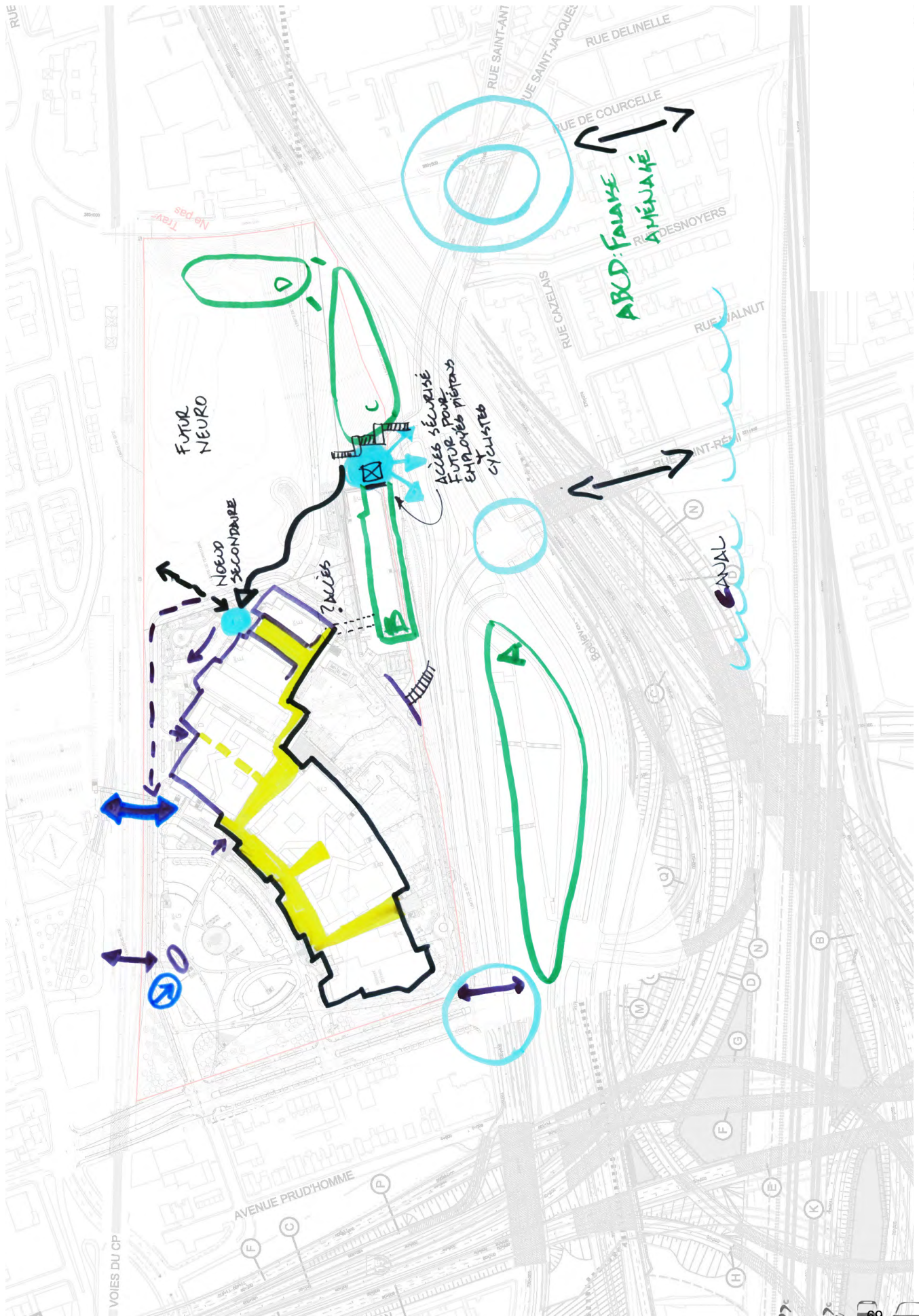
6 participants

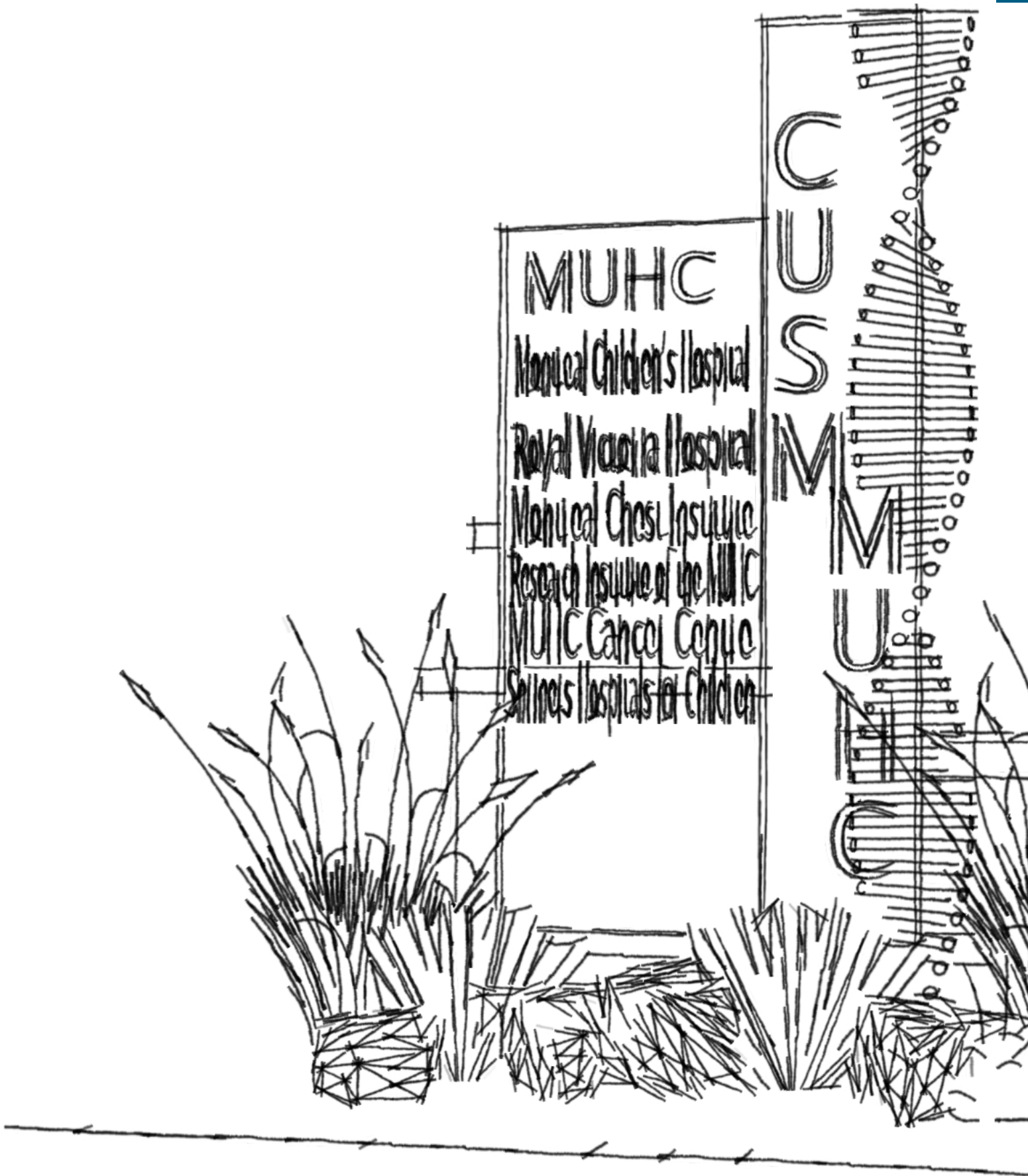
Group Two drafted two principle strategies to aid in smooth and safe access to the hospital, as well as to ensure the creation of a welcoming public space. The first strategy focuses on functional circulation to and from the hospital as well as the implementation of beautification tools. A glass elevator placed on the eastern side of the parking was suggested. A gateway such as the one located in Chicago Park and a stair system was also proposed in order to create a new focal point between the Neuro hospital. The advantages of this concept is that the hospital will be more easily accessible to vulnerable clients such as the elderly, and those with reduced mobility. A gateway also serves to enhance the experience of the trail into the city, divide traffic (public versus employees), and it provides natural public surveillance in comparison to less secure places such as tunnels.

In terms of building upon the public space, Group Two suggested the placement of an architectural piece with a certain 'wow' factor, one that would define the southwest.

The creation of rooftop agriculture with public access would create an environmentally friendly community initiative. The second strategy also looks at circulation in addition to leisure. It suggests a snake path into the cliff with substantial improvements. However, the group acknowledged that such improvements are costly and funding is difficult to come by. Furthermore, the group did not see a viable solution for the lack of cycling access and see this as a problem that remains to be resolved.







MUHC

Montreal Children's Hospital

Royal Victoria Hospital

Montreal Chest Institute

Research Institute of the MUHC

MUHC Cancer Centre

Shinshu Hospital for Children

C

U

S

M

M

U

M

C

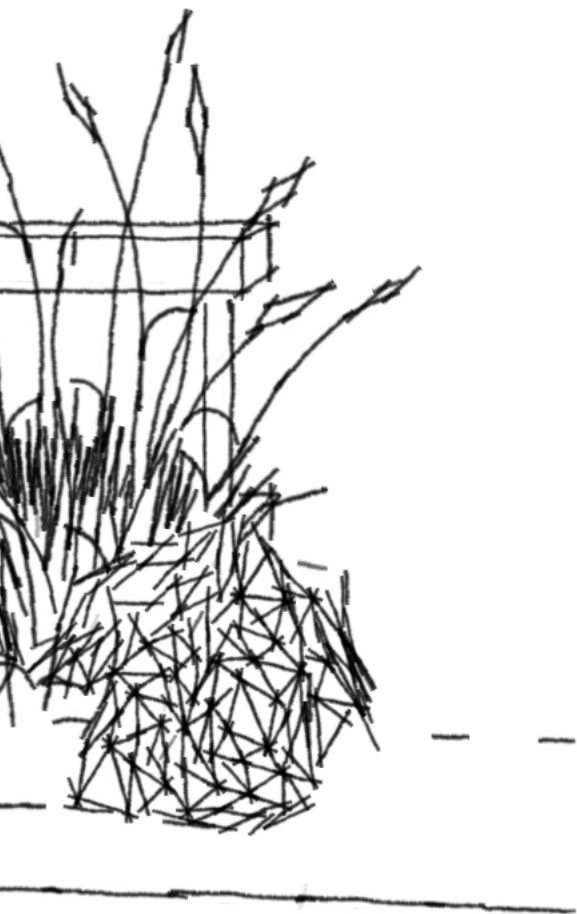
U

S

M

U

M



03

GROUP

5 participants

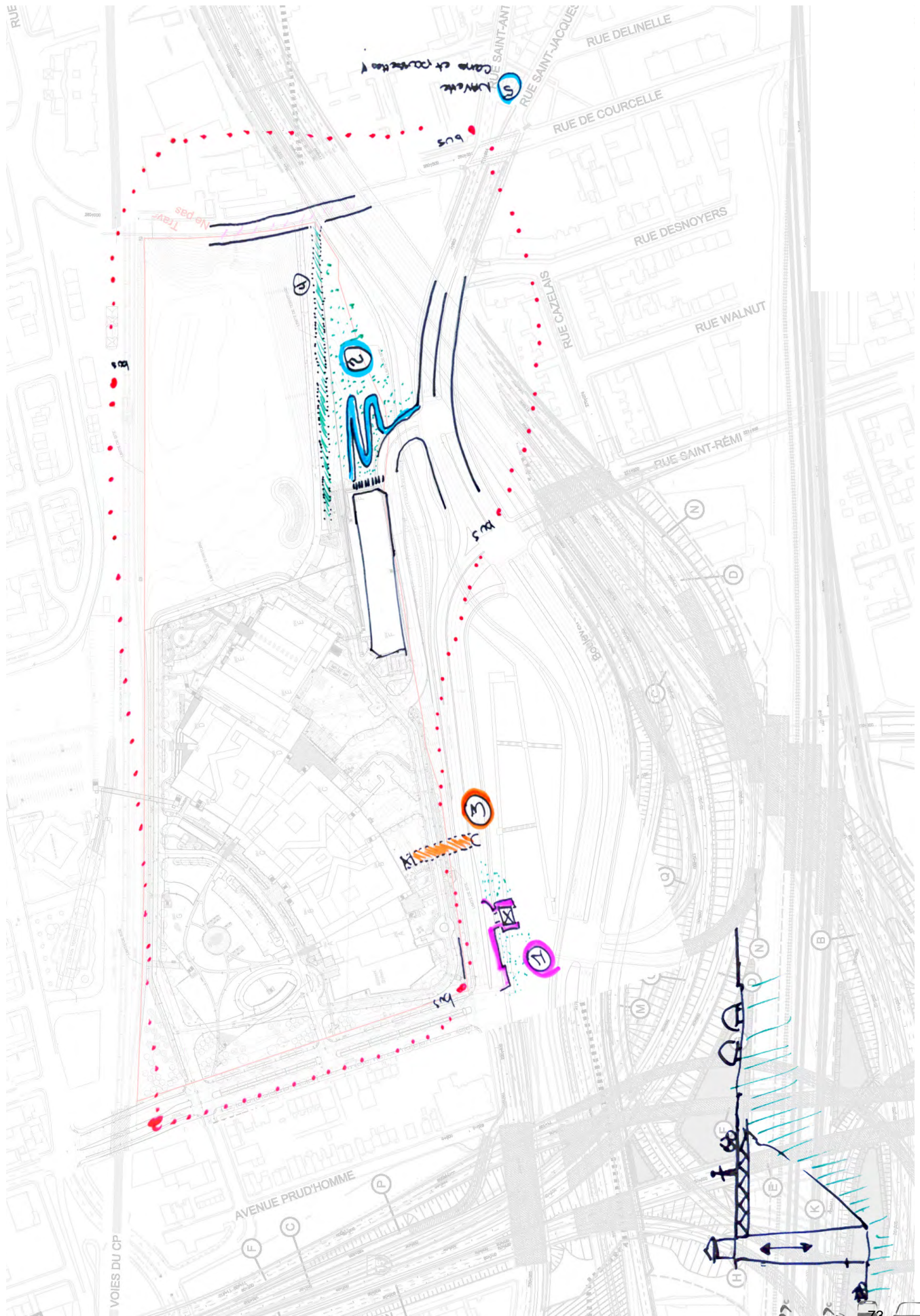
Group Three brought forth numerous ideas to facilitate transportation to the MUHC. They suggested the construction of a tower containing an elevator near Pullman Street across from St. Jacques Street and the Children's Hospital. Pedestrians could also take the sidewalk or a bike-path leading to the entrance at St. Jacques and Decarie Boulevard. The advantages of this is that it would be user friendly and in close-proximity to existing infrastructure. Furthermore, it would not be a disruption to surrounding developments. In terms of disadvantages, the added cost of the elevator could prove difficult to fund.

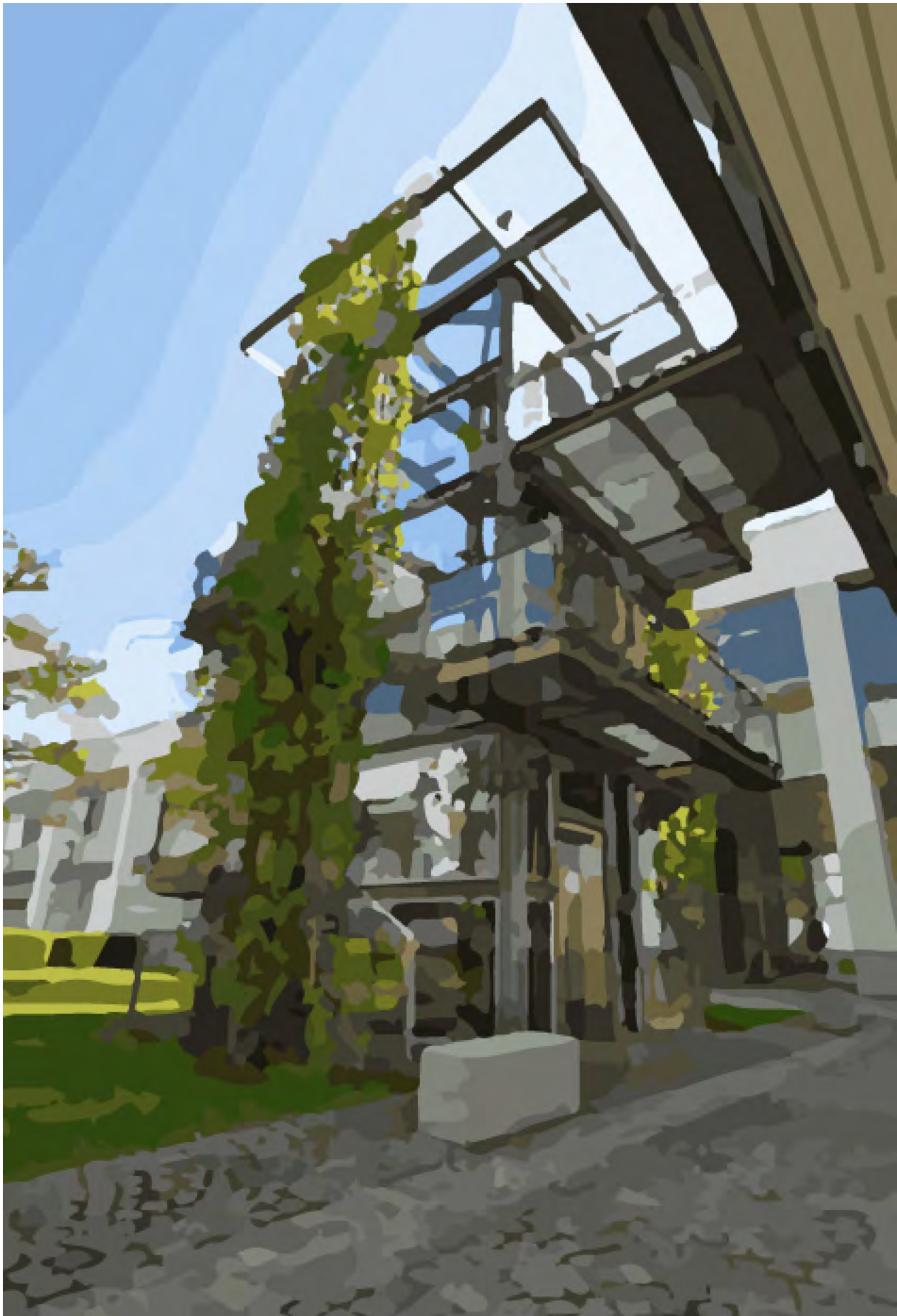
Another suggestion was that of a covered passage (graded pathway, escalator, etc) along the eastern wall of building F. Among the benefits of this initiative are that it would integrate smoothly within the existing and emerging architecture, provide direct access from the lower South-West, allow for the accommodation of a large population, make use of existing sidewalks, and is protected from natural elements. The added cost to original budget could be an obstacle to this initiative.

A tunnel under St-Jacques leading to the Children's Hospital would integrate the existing sidewalk and protect public from the elements. Furthermore, the creation of a bike path alongside Glen road was proposed as it would integrates into existing infrastructure, meet the needs of those with reduced mobility access, and not require additional costs associated. However, this would serve to primarily benefit cyclists.

A navette bringing hospital visitors to the site would be low cost, flexible, and have no impact on existing infrastructure. This would be of great advantage to individuals with reduced mobility, but would increased CO2 gas emissions







04

GROUP

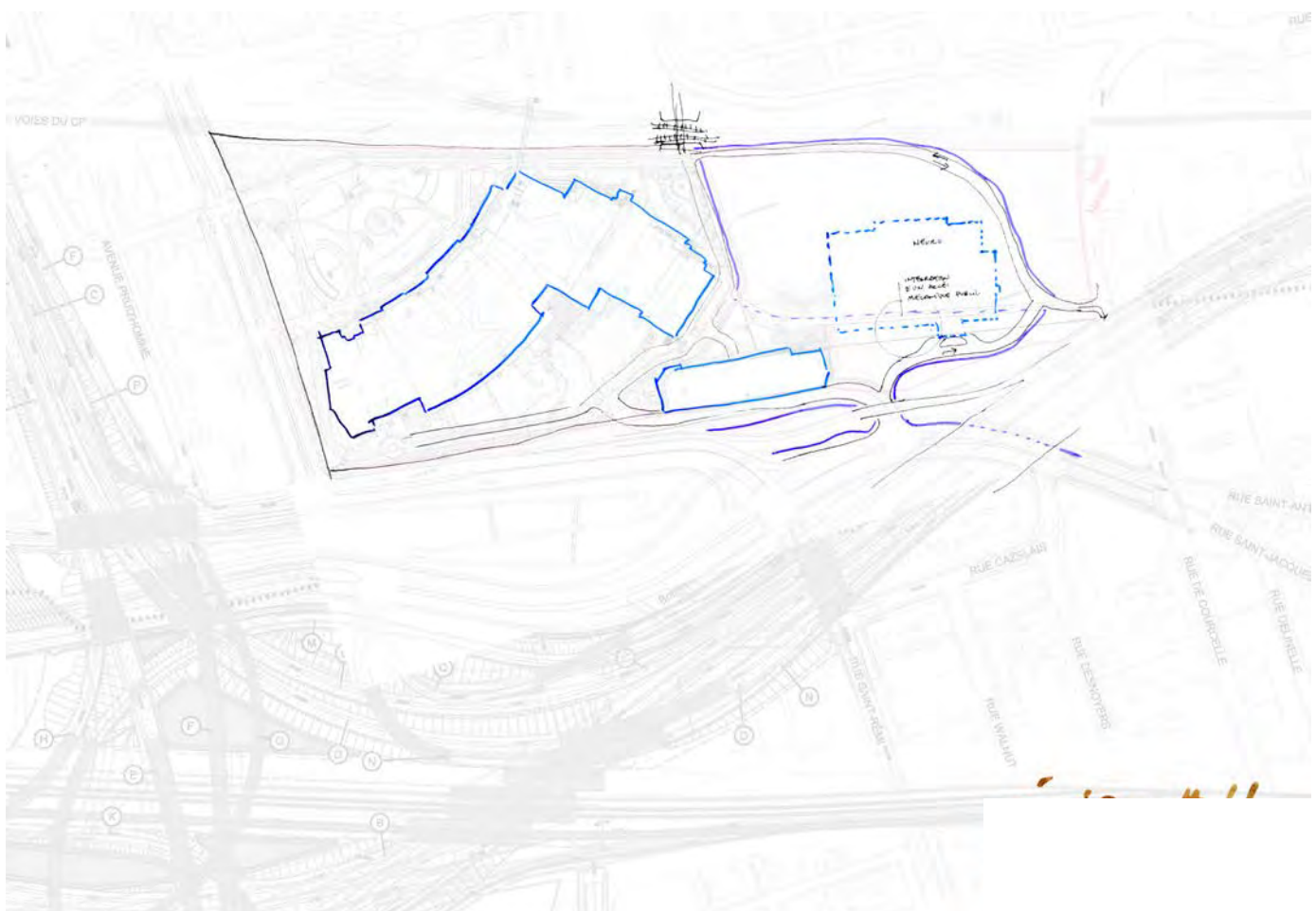
5 participants

Group Four's primary solution to the accessibility problems brought forth by the construction of the MUHC is to create a path for pedestrians and cyclists by flattening the mound allowing for a slope of approximately 5%. This route would connect to the service road of emergency vehicles in order to provide access to the Glen Campus and public transit sites to the north. It would solve the problem of the sidewalk that leads to 'nowhere', reduce the barrier caused by the hill east of the parking garage, and create a user-friendly public space.

Group Four's second proposal also consists of flattening the mound, however this time creating a multimodal path which accommodates cars, cyclists and pedestrians. This path should also connect to or reconfigure routes taken by emergency vehicles and contain a one-way street for cars. This would again increase access to the site and reduce barriers caused by the mound.

For both proposals, the incurred costs of land preparation, such as landscaping are seen as being the primary obstacles and disadvantages.









05

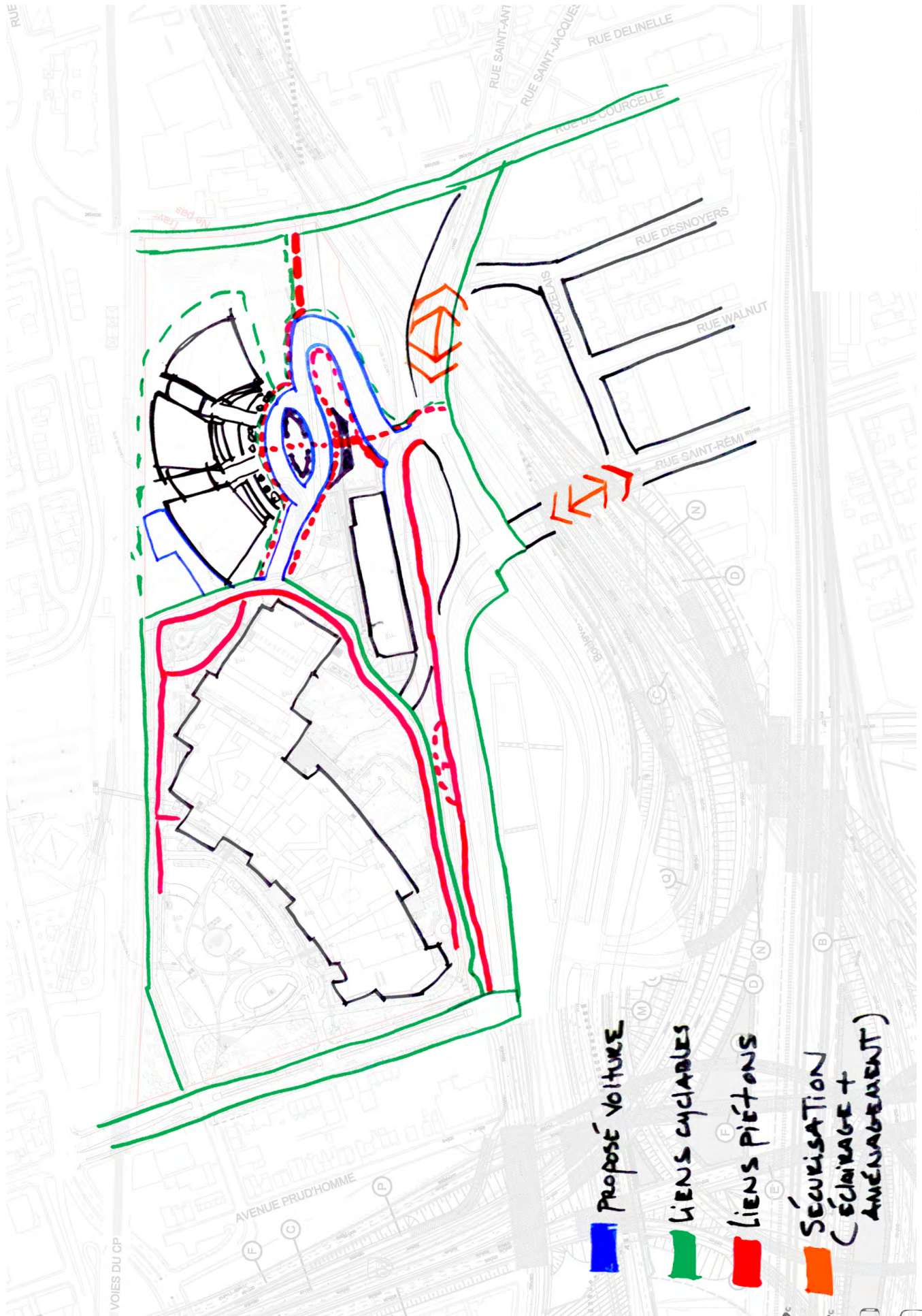
GROUP

7 participants

Group Five proposes to smoothly implement the Neuro by adding frontage to the south. They suggest the construction of an additional vehicular road containing a roundabout to the Neuro and a link to the entry on St. Jacques street. The roundabout could be further utilized by the development of a user-friendly public space (such as Belvedere).

A bike path along the border to the north of the new road could serve as a link (antenna) to Glen Road and a universally accessible pedestrian path on either side of the road can also antenna to Glen Road stairs. This would provide a shortcut to the Belvedere for those entering through St-Jacques. Furthermore, secure tunnels located underneath the Turcot Interchange (St-Remi and St. James) were also suggested.





PROPOSÉ VOITURE

LIENS CYCLABLES

LIENS PIÉTONS

SÉCURISATION
(ÉCLAIRAGE + AMÉNAGEMENT)

Conclusions

Results...

The compilation and results of the May 1st, 2013 charrette on accessibility and transportation to the Glen campus shall be sent to appropriate parties and community groups in order to obtain concrete results from this mobilized effort. It is hoped that the concerns of community members, alongside their specific design ideas are considered by the MUCH so as to allow for the smooth integration of the super-hospital into the surrounding communities and the city. Furthermore, depending on how it is perceived and received, further research and charrettes may be conducted in order to further understand and complement what has thus far been accomplished.

MCGILL
SCHOOL OF URBAN PLANNING
CURA }

Community-University research Alliance
Alliance de recherche communauté-université © 2013





Compte-rendu de la Table ronde sur la gentrification de Saint-Henri 6 février 2014

Les membres de Solidarité Saint-Henri ont identifié la gentrification du quartier comme un enjeu majeur et un phénomène qui a plusieurs impacts négatifs localement. Le comité aménagement, qui travaille entre autres sur le logement, a planifié un processus de réflexion pour les membres et partenaires de SSH, dans la perspective de trouver des moyens d'actions collectifs visant la protection du droit des personnes à faible revenu de vivre et de se développer à St-Henri.

La table ronde est la première étape de cette réflexion, qui vise à dresser un portrait détaillé des impacts de la gentrification, lequel se base ici sur l'expérience des organismes locaux. Elle permettra de préparer la discussion sur les pistes d'action possibles.

18 personnes ont participé à la table ronde, les résultats de leurs réflexions se trouvent ci-dessous.

Partie 1 : Introduction

Définition de la gentrification et quelques données sur le phénomène à Saint-Henri :

Le terme « gentrification » a apparu pour la première fois en anglais en 1964 quand une sociologue britannique l'a utilisé pour décrire le déplacement des résidents de la classe ouvrière par les classes moyennes en Londres.

La « Gentrification » signifie la transition d'une population « traditionnelle » d'un quartier urbain vers des résidents plus aisés et/ou des commerces plus chers, de même qu'une augmentation de la valeur foncière. Le terme est imprécis et est souvent mêlé avec la revitalisation urbaine, cachant ainsi les impacts négatifs du phénomène pour les résidents déplacés.

Nous proposons la définition suivante pour notre réflexion sur les impacts de la gentrification à Saint-Henri :

La gentrification est le processus par lequel les ménages à plus haut revenu déplacent les ménages à plus faible revenu, changeant ainsi le caractère et le tissu social existants d'un quartier.

En Amérique du Nord, des quartiers de plusieurs grandes villes, tels que San Francisco, Atlanta, Boston, Philadelphia, New York, Vancouver, Toronto et Montréal ont été transformés par la gentrification dans les dernières décennies. À Montréal, cette transformation est surtout présente dans les quartiers centraux (Plateau, Mile-End, Centre-Ville, Petite-Bourgogne). Le phénomène est présent dans des villes où les terrains sont vendus sur un marché libre, laissant ainsi l'opportunité aux personnes avec plus de moyens financiers de déplacer les résidents en place. Plusieurs chercheurs ont identifié ce « droit de déplacer » comme une cause fondamentale de la gentrification, et certains chercheurs suggèrent que les mesures qui protègent le « droit de rester » des résidents moins fortunés peuvent aider à prévenir les impacts négatifs du phénomène.

Quelques impacts majeurs de la gentrification (voir site web du *Center for disease control*) :

- augmentation des prix des logements et perte de logements locatifs abordables
- perte des services de proximité de qualité pour la population à faible revenu
- perte du « capital social » : les liens d'entraide entre la population traditionnelle des quartiers
- effets psychologiques pour la population déplacée
- risque d'itinérance

Types de gentrification :

La gentrification est un phénomène complexe et il y a plusieurs mécanismes différents qui mènent au déplacement des résidents moins fortunés. Voici quelques catégories qu'on peut trouver dans la littérature scientifique :

- **Standard** : une augmentation de la valeur foncière des habitations existantes
- **nouvellement bâti** : l'adaptation d'anciens bâtiments industriels en logements ou la densification des quartiers par la construction de nouvelles habitations dédiées aux résidents à revenus élevés.
- **déplacement d'exclusion** : processus par lequel un quartier devient inaccessible aux personnes à faible revenu, et même à moyen revenu à cause de la gentrification
- **déplacement politique** : processus par lequel la population traditionnelle d'un quartier perd de l'influence politique localement à cause des transformations démographiques causées par la gentrification

Histoire de la gentrification à Saint-Henri de 1996 - 2006

Dans la période de 1996-2006, le quartier Saint-Henri a connu une gentrification « standard » (c'est-à-dire une augmentation de la valeur foncière des habitations existantes), de même qu'une gentrification « nouvellement bâti ». Ce dernier type de gentrification est localisé principalement dans les secteurs de recensement longeant le Canal Lachine (SR 79 et 83). Des indicateurs statistiques suggèrent un niveau d'embourgeoisement considérable dans le quartier, à l'exception du secteur de recensement 84. Ce secteur est enclavé par des barrières physiques.

Références et quelques liens intéressants

Article du New York Times sur Saint-Henri

<http://www.nytimes.com/slideshow/2013/05/12/travel/20130512-SURFACING.html>

Siteweb sur les impacts de la gentrification sur la santé:

<http://www.cdc.gov/healthyplaces/healthtopics/gentrification.htm>

Blogue sur la transformation de Saint-Henri

<http://www.vanishingmontreal.com/p/changing-face-of-st-henri.html>

Recherche sur la gentrification à Saint-Henri

<http://www.mcgill.ca/files/urbanplanning/RR09-02E-twigge.pdf>

Regroupement économique et sociale du Sud-Ouest (RESO) 2002. Construire un espace équitable - ou comment gérer la revitalisation. Rapport du comité habitation sud-ouest. Montréal

Partie 2 : Pourquoi est-ce que Saint-Henri est si « hot » maintenant?

Les participants ont réfléchi aux raisons que Saint-Henri attire des personnes à plus haut revenu :

- Canal Lachine
- proximité du centre-ville
- transport (métro)
- marché Atwater
- pistes cyclables
- « banlieues » extérieures du centre-ville, mais encore proches
- « urbanité » : côté rough, industrielle du quartier est attirant pour des artistes
- bâtiments industriels avec potentiel de conversion
- nouveaux bars et restos sur Notre-Dame
- nouveaux logements construits pour être accessibles et attirant pour la classe moyenne
- étudiante dans les grands logements qui sont encore plus abordables qu'ailleurs
- accessibilité de la rive-sud
- les nouveaux logements sont attirants pour les personnes seules ou en couple sans enfants
- proximité de McGill et Concordia
- croisement des autoroutes 720 et 15
- **Pourquoi maintenant? Vivre proche au centre-ville est valorisé par une nouvelle génération que ne veut pas habiter en banlieue**
- absence d'itinérants et d'autres problèmes sociaux du centre-ville

Partie 3 : Les impacts de la gentrification à Saint-Henri

Les participants ont réfléchi aux impacts de la gentrification sur plusieurs sphères de la vie du quartier:

Impacts commerces et rues commerciales, services de proximité

- ⤴ zéro de services dans l'ouest de St-Henri
- ⤴ services de plus en plus chères
- ⤴ épicerie IGA (la seule épicerie dans l'ouest de St-Henri) plus chère que d'autres IGA
- ⤴ restaurants 'familiaux' ont augmenté leurs prix ou ont disparu
- ⤴ moins de dépanneurs
- ⤴ il n'y a plus de comptoir postal
- ⤴ plus de restos/bars chics et chers
- ⤴ fermetures de commerces
- ⤴ hausse de loyers des commerces (gentrification commercial)
- ⤴ perte de commerces de proximités (exemple petits commerces, magasin des articles usagés)
- ⤴ rénovation coûteuse, « délabrée » et nécessaires
- ⤴ services (pharmacies, cliniques) avec spécialistes (ex allaitement)

Impacts logement

- ⤴ augmentation des loyers
- ⤴ expulsion
- ⤴ reprise de logement pour les conversions en condos et en maison unifamiliale
- ⤴ déménagement/déplacement de la population à faible revenu à l'extérieur du quartier

- ✦ diminution des nombres de logements familiaux accessibles
- ✦ moins de logement locatif privé
- ✦ plus des logements privés sont construits
- ✦ impact des rénovations et l'entretien sur les locataires (exemple : augmentation de loyer, expulsion)
- ✦ maisons de chambre en diminution
- ✦ augmentation des symptômes psychosociaux de la précarité de logement: stress, insécurité, itinérance, conflit, perte d'intimité
- ✦ état des logements délaissé par les propriétaires (insalubrité)

Impacts espaces publics

- ✦ dépossession des bords du canal Lachine
- ✦ nouvelle population tient un « image » négative (itinérance, drogue) de nos lieux publics
- ✦ transformation de l'utilisation, de l'identité et de l'accessibilité des espaces publics : moins accessibles et moins utilisés par les personnes vivant à plus faible revenu
- ✦ nouveaux types d'aménagements visant besoins de la nouvelle population qui ne sont pas nécessairement en lien avec les besoins des citoyens
- ✦ Régionalisation
- ✦ moins d'espaces verts
- ✦ nouvelle population mise sur la sécurité et le contrôle social
- ✦ moins d'événements (spectacles)
- ✦ besoin plus d'espaces pour assurer une meilleure mixité sociale
- ✦ manque de vision/planification des décideurs
- ✦ appropriation des lieux publics par les nouveaux résidents

Impacts services sociaux

- ✦ changement des orientations des services avec le changement de la clientèle
- ✦ privatisation des services de santé
- ✦ coupures de services et des subventions, qui sont souvent liés aux indices de défavorisation
- ✦ perte de services de proximité = services qui sont moins accessibles géographiquement, la population doit se déplacer plus
- ✦ perte et diminution de l'implication bénévole des résidents (par exemple, parce que plus de résidents travaillent de jour) (lien avec impacts sur le tissu social)
- ✦ possible implantations de services de santé privés en lien avec le CUSM et pas forcément pour la population locale

Impacts éducation

- ✦ possible diminution des budgets des organismes et des écoles
- ✦ désertion des écoles de quartier
- ✦ déplacement des enfants du quartier vers l'extérieur

Impacts transports et la circulation

- ✦ pas assez de place de stationnement avec la densification du quartier
- ✦ il peut avoir une augmentation de la circulation sur les rues locales et les pistes cyclables
- ✦ grande présence de camion de déménagement (déjà observé sur la rue St-Ambroise) = entrave à la circulation = danger!

- ✦ Une plus grande présence cycliste
- ✦ plus de circulation de transit, par exemple vers le nouvel hôpital McGill
- ✦ plus d'accidents et moins de sécurité dans les corridors scolaires
- ✦ construction des logements proches aux voies ferrées
- ✦ si les nouveaux résidents se déplacent en autos, il peut avoir moins de pression populaire pour améliorer le transport en commun
- ✦ plus de déplacements des résidents pour travailler à l'extérieur qui crée plus de besoins en transports collectifs, plus de déplacements en autos, plus de congestion et pollution (lien avec impacts sur les zones d'emplois)

Impacts zones d'emplois

- ✦ la transformation des bâtiments industriels/commerciaux en logements = perte des zones d'emploi
- ✦ la création des « cités-dortoirs » (tout au résidentiel !) avec un manque de diversité de fonctions
- ✦ quelques nouveaux emplois (café, resto) mais avec des embauches d'un certain « style » - emplois précaires et pas très bien payés
- ✦ perte nette d'emplois avec la fermeture des commerces et institutions, même si certains sont convertis en restos et cafés
- ✦ spéculation commerciale sur les rues artères qui rendes les petites entreprises moins viables et donc les emplois dans les petites entreprises plus précaires
- ✦ anglicisation des emplois/services/commerces
- ✦ adéquation entre les emplois disparus et les chercheurs d'emplois disponibles (lien zones d'emploi)
- ✦ déménagement d'entreprise et gentrification industriel

Impacts tissu social

- ✦ perte de références historiques
- ✦ perte de la connaissance de ses voisins
- ✦ perte du sentiment d'appartenance
- ✦ potentiel de profilage social/racial dans les lieux publiques et ailleurs

Vers une priorisation des impacts

Pour donner un premier aperçu des priorités du groupe, les participants ont choisi chacun 4 impacts qui semblaient le plus préoccupants pour eux. Les impacts suivants ont été identifiés (nombre de personnes qui l'ont priorisé en parenthèse):

- Augmentation des loyers (8)
- moins de logements locatifs privés (6)
- augmentation des symptômes psychosociaux liés à la précarité de logement: stress, insécurité, itinérance, conflit, perte d'intimité (6)
- perte du sentiment d'appartenance (6)
- coupures de services et des subventions, qui sont souvent liés aux indices de défavorisation (4)

- appropriation des lieux publics par les nouveaux résidents à l'exclusion des autres (3)
- perte nette d'emplois avec la fermeture des commerces et institutions, même si certains sont convertis en restos et cafés (3)
- perte de commerces de proximités (exemple petits commerces, magasin des articles usagés) (2)
- manque de vision/planification des décideurs (2)
- la création des « cités-dortoirs » (tout au résidentiel !) avec un manque de diversité de fonctions (2)
- quelques nouveaux emplois (café, resto) mais avec des embauches d'un certain « style » - emplois précaires et pas très bien payés (2)
- adéquation entre les emplois disparus et les chercheurs d'emplois disponibles (lien zones d'emploi) (2)
- services de plus en plus chers (1)
- plus de restos/bars chics et chers (1)
- reprise de logement pour les conversions en condos et en maison unifamiliale (1)
- maisons de chambre en diminution (1)
- dépossession des bords du canal Lachine (1)
- possible diminution des budgets des organismes et des écoles (1)
- grande présence de camions de déménagement (déjà observé sur la rue St-Ambroise) = entrave à la circulation = danger! (1)
- besoin de plus d'espaces pour assurer une meilleure mixité sociale (1)
- moins d'espaces verts (1)
- perte et diminution de l'implication bénévole des résidents (par exemple, parce que plus de résidents travaillent de jour) (1)
- changement des orientations des services avec l'arrivée d'une nouvelle clientèle (1)
- nouveaux types d'aménagements visant les besoins de la nouvelle population qui ne sont pas nécessairement adaptés aux besoins de tous (1)
- nouvelle population tient un « image » négative (itinérance, drogue) de nos lieux publics (1)
- déménagement d'entreprise et gentrification industrielle (1)
-

Prochaines étapes

La réflexion d'aujourd'hui était la première étape vers la planification des actions collectives qui visent la protection du droit des personnes à faible revenu de vivre et de se développer à St-Henri. La prochaine étape se fera au forum mi-année de Solidarité Saint-Henri, le 18 février 2014. Les membres et partenaires de SSH seront invités à proposer des pistes d'action en lien avec les impacts identifiés ci-haut. En suite, le comité aménagement de SSH développera un plan d'action basé sur les propositions issues du forum.

Il a été proposé d'envoyer le compte rendu de la table ronde aux organismes membres de SSH pour leur demander de compléter et prioriser la liste des impacts.

Merci à tout le monde qui a participé à cette réflexion!



Compte-rendu de la 2^e Table ronde sur la gentrification de Saint-Henri

13 novembre 2014

Les membres de Solidarité Saint-Henri ont identifié la gentrification du quartier comme un enjeu majeur et un phénomène qui a plusieurs impacts négatifs localement. Le comité aménagement, qui travaille entre autres sur le logement, a planifié un processus de réflexion pour les membres et partenaires de SSH, dans la perspective de trouver des moyens d'actions collectifs visant la protection du droit des personnes à faible revenu de vivre et de se développer à St-Henri.

La deuxième table ronde sur la gentrification avait pour but d'élaborer des pistes d'actions concrètes pour contrer les impacts négatifs de la gentrification à St-Henri, tel qu'identifié basé sur l'expérience des organismes locaux à la première table ronde. Elle permettra de sélectionner quelques-unes des pistes d'action proposées pour les développer d'avantage et les inclure dans le plan d'action du comité aménagement de Solidarité Saint-Henri.

12 personnes ont participé à la table ronde, les résultats de leurs réflexions se trouvent ci-dessous.

Partie 1 : introduction et présentation de quelques stratégies existantes

Résumé de la 1^e table ronde : les impacts de la gentrification à St-Henri.

La définition de la gentrification proposé à la première table ronde :

La gentrification est le processus par lequel les ménages à plus haut revenu déplacent les ménages à plus faible revenu, changeant ainsi le caractère et le tissu social existants d'un quartier.

Les impacts de la gentrification à St-Henri ont été regroupés selon cinq grands axes (réduction des 8 axes de la 1^e table) :

1. Les impacts sur l'économie locale

Ex : la perte des commerces de proximité et des emplois, des services et commerces de plus en plus chers, la perte des zones d'emploi et la création des cités-dortoirs, etc;

2. Les impacts sur le logement

Ex : l'augmentation des loyers, le déplacement de la population à faible revenu, moins de maisons de chambres, conversion du locatif en condo, etc;

3. Les impacts sur le partage de l'espace public

Ex : l'appropriation des lieux publics par les nouveaux résident-e-s, des nouvelles aménagements pour répondre à leurs besoins, la nouvelle population tient une « image » négatif (itinérance, drogue) de nos lieux publics, etc;

4. Les impacts sur les services sociaux et l'éducation

Ex : des coupures de services et de subventions liés aux indices de défavorisation, le changement d'orientation des services avec la nouvelle population, moins d'implication bénévole des résidents (plus de nouveaux résident-e-s travaillent de jour), etc;

5. Les impacts sur le tissu social

Ex : la perte du sentiment d'appartenance, perte de la connaissance de ses voisins, potentiel de profilage social/racial, etc.

Pour la liste complète des impacts identifiés, ainsi que leur pondération selon la nécessité d'action, voir le compte rendu de la première table ronde sur la gentrification.

Présentation de quelques stratégies existantes pour agir sur la gentrification.

Pour alimenter les réflexions, des stratégies existantes employées à Montréal et dans d'autres villes nord-américaines pour agir sur la gentrification ont été présentés, avec une emphase sur les impacts ciblés et le bilan.

Stratégies qui sont déjà employées à Montréal

Réserves foncières	Implantation	Parties prenantes	Impacts ciblés	Bilan/évaluation
	Acheter des terrains et bâtiments vacants pour les retirer du marché spéculatif.	l'Arrondissement du Sud-Ouest, Ville de Montréal, noyaux fondateurs de coopératives d'habitation, porteurs de projets d'OBNL.	Logement Freiner la spéculation qui augmente la valeur foncière, et donc le prix du loyer. Maintenir les coûts de construction du logement communautaire	Les terrains que l'arrondissement a mis en réserve à ce jour vont permettre de réaliser des dizaines de logements sociaux. Par contre, un investissement plus important de la part de la Ville centre est requis pour créer une réserve foncière plus importante afin de répondre aux besoins en logement communautaire
Stratégie d'inclusion	Implantation	Parties prenantes	Impacts ciblés	Bilan/évaluation
	Tout projet de 200 logements ou plus doit comprendre 15% de logement communautaire. L'inclusion est exigée au promoteur afin que ce dernier obtienne son changement de zonage La loi demande normalement que les promoteurs offrent 42 mois d'aide financière afin de relocaliser.	Ville de Montréal Arrondissements Gouvernement provincial et le mouvement communautaire	Logement Mixité sociale dans les grands projets Services Aider à la relocalisation des organismes dans le quartier	Environ 1500 logements communautaires construits, en construction ou prévus dans le Sud-Ouest sur tous les grands sites Construction de logements sociale en fonction des grands projets, qui sont agents gentrificateurs. Application pas obligatoire Grâce aux pressions locales, le développeur a décidé de payer immédiatement pour la rénovation de locaux pour héberger 12 organismes, dans l'espace deux mois.
Corporation de développement communautaire	Implantation	Parties prenantes	Impacts ciblés	Bilan/évaluation
: achète des terrains et développe des logements abordables	Un organisme communautaire achète des terrains pour les retirer du marché spéculatif et construit des logements locatifs abordables et des maisons à vendre à bas prix avant que les développeurs immobiliers aient l'opportunité de le faire	Corporation de développement communautaire bailleur de fonds résidentes du quartier	Logement Empêcher l'augmentation des loyers et le déplacement des résident-e-s à faible revenu	efficace à un certain point (quelques centaines d'unités ont été construites), mais le quartier s'est gentrifié et le déplacement des résidents a eu lieu

Stratégies utilisées ailleurs

Approche “Block by block”	Implantation	Parties prenantes	Impacts ciblés	Bilan/évaluation
	Le CDC local répond aux besoins des ménages spécifiques, une rue à la fois. Tout était fait pour assurer que les résidents ne seront pas déplacés (ex. pression sur les propriétaires, rénovation des logements insalubres, socialisation des bâtiments, etc.)	CDC résidents ville bailleurs de fonds	Logement déménagement/déplacement des personnes à faible revenu	le quartier a subi une gentrification, mais il est reconnu que la population traditionnelle n’a pas été déplacée

Plus de services	Implantation	Parties prenantes	Impacts ciblés	Bilan/évaluation
Services sociaux et sécurité sociale visant la population à faible revenu	Centres de jour, refuges, cuisines populaires, banques alimentaires, intervenantEs en santé mentale, magasins de trucs usagés	organismes communautaires, institutions et citoyenNEs actuelLEs, commercantEs	Services répondre aux besoins des résidentEs actuelLEs, améliorer leur qualité de vie et leur accès aux services.	la priorisation des besoins de la population sur place attire moins les gentrificateurEs: ils ne sont pas viséEs par les services et leur présence sert même comme détracteur

Planification concertée	Implantation	Parties prenantes	Impacts ciblés	Bilan/évaluation
	Établir un mécanisme qui favorise l’investissement local tout en assurant le maintien des coûts reliés à l’habitation Créer une vision commune et inclusive de la revitalisation d’un secteur ciblé avec les citoyens, les élus, le secteur économique, les promoteurs et les développeurs afin de maintenir: <ul style="list-style-type: none"> - le parc de logement existant abordable - les nouvelles maisons/logements abordables - des emplois locaux 	résidents, organismes locaux, institutions locales, églises, élus	Logement Maintien et nouvelle construction de logements abordables Emploi Maintenir les emplois locaux	Quand il y a eu une forte mobilisation, la connaissance des enjeux par l’ensemble des partenaires a permis de maintenir la population en place tout en favorisant la revitalisation du cadre bâti et l’économie du secteur ciblé Une des clés du succès pour le logement est d’agir en amont en acquérant les terrains à redévelopper avant qu’il y ait une augmentation de la valeur des terrains

Garder les zones d’emplois industrielles	Implantation	Parties prenantes	Impacts ciblés	Bilan/évaluation
	Maintenir la production industrielle dans les quartiers populaires centraux.	Politique municipale, compagnies, travailleuses et travailleurs.	Économie locale Créer des emplois pour la classe ouvrière, décourager l’investissement des gentrificateurEs potentiel-le-s, empêcher le changement de zonage et la construction des condos qui en découle.	Dans les quartiers South Riverdale et Brockton à Toronto, la production industrielle a empêché la gentrification en comparaison avec d’autres quartiers populaires. Par contre, il ne faut pas oublier les impacts potentiels sur l’environnement et la santé des résident-e-s.

Civic Improvement League	Implantation	Parties prenantes	Impacts ciblés	Bilan/évaluation
organisme de mobilisation communautaire	Offre un espace de mobilisation des résident-e-s sur toute sorte d’enjeux qui les touchent	résident-e-s	Tissu Sociale perte de sentiment d’appartenance et tissu social en général	A beaucoup aidé à préserver le tissu social du quartier Avec du temps, les nouveaux arrivants plus aisés prennent des places de pouvoir dans l’organisme

Activisme politique, résistance communautaire	Implantation	Parties prenantes	Impacts ciblés	Bilan/évaluation
	Manifestations, pétitions, affiches et tractage Boycottage des commerces gentrificateurs Bris de vitres de commerces ou voitures Occupation de terrain ou immeubles	Communauté locale	Tissu social et tout le reste Moyen de pression pour s'assurer que la volonté de la communauté soit prise en considération retarder, empêcher l'arrivée des gentrificateurs, influencer les politiques locales, changer les lois	Efficace si déploiement de beaucoup d'énergie à long-terme A retardé de 30 ans, mais pas empêché définitivement, la gentrification prédit Développeurs reculent devant un climat d'activisme, jugeant que c'est un investissement trop risqué. CertainEs activistes deviennent éluEs de l'arrondissement avec le mandat de poursuivre les objectifs de lutte populaire Facilement récupérable pour vendre le quartier comme "edgy" Efficace surtout sous un gouvernement de gauche/libéral

Changements de zonage préventif	Implantation	Parties prenantes	Impacts ciblés	Bilan/évaluation
	Plan d'urbanisme qui empêche la densification	Politique municipale	Logement maintenir une basse densité de logements, empêcher le développement de projet de forte densité (ex: tours de condo)	A eu un effet contraire et a contribué à la hausse des prix des maisons

Taxer davantage les banlieusardEs qui vont travailler en ville	Implantation	Parties prenantes	Impacts ciblés	Bilan/évaluation
	60% des revenus de la ville viennent d'une taxe particulière pour les non-résident.e.s	Municipal	Économie locale Minimiser l'impact de la gentrification sur les taxes foncières d'un quartier et permettre à la municipalité de ne pas se fier uniquement sur les taxes foncières pour se doter d'infrastructure sociale	Il n'y en a pas vraiment, mais on peut imaginer que les gens à faibles revenus qui doivent aller travailler en ville en subissent les conséquences

Effets des stratégies présentés sur les 5 axes d'impacts de la gentrification:

	Réserves foncières	Stratégie d'inclusion	CDC	Approche « Block by Block »	Plus de services sociaux	Planification concertée	Protection des zones d'emploi	Résistance communautaire	« Civic improvement league »	Changement de zonage préventif	Taxer les banlieusards
économie locale	00		00		00	00	000	0			0
logement	00	00	00	000		00	00	0		000	00
partage de l'espace public	0	0						00			
services sociaux et éducation					000						
tissu sociale	00	0	00	00	0	00		000	000		

Partie 2 : Atelier : développement des stratégies pour St-Henri

La discussion s’amorce en présentant des stratégies d’intervention systémique (changer les lois et les mesures par le politique) **VS** des stratégies visant une intervention culturelle (agir directement sur les effets de la gentrification dans le milieu).

Il est proposé que SSH, déjà ferré dans l’intervention systémique, développe davantage des stratégies qui ont un impact culturel. Par exemple, SSH pourrait avoir une politique de non-collaboration avec les commerces dont l’offre de service de ne correspond pas aux besoins des résidents de Saint-Henri en plus de contribuer à accroître la gentrification.

Stratégies systémiques

Boycott	Implémentation	Parties prenantes	Impact	Pourquoi à St-Henri	Effets secondaires/ commentaires
	politique de non-collaboration avec les commerces et entreprises dont l’offre de service de ne correspond pas aux besoins des résidents de Saint-Henri en plus de contribuer à accroître la gentrification. diffusion large de l’appel au boycott dans tout St-Henri	SSH et ses membres,		le développement sauvage de l’artère Notre Dame : pas de réglementation pour assurer une offre de service variée correspondant aux besoins des résidents.	
Encourager/ protéger les commerces de proximité	Implémentation	Parties prenantes	Impact	Pourquoi à St-Henri	Effets secondaires/ commentaires
	conditions fiscales qui favorisent les organismes communautaires et les commerces de proximité				
Zonage « communautaire »	Implémentation	Parties prenantes	Impact	Pourquoi à St-Henri	Effets secondaires/ commentaires
	commencer une campagne pour créer un nouveau type de zonage pour les organismes communautaires, les OSBL, les entreprises sociales, et les commerces qui offrent des services répondant aux besoins de la population	Arrondissement, Ville centre, acteurs communautaires SDC/QDC, RESO, Marché Atwater			
Guide pour petits commerces – style portrait ou étude de cas	Implémentation	Parties prenantes	Impact	Pourquoi à St-Henri	Effets secondaires/ commentaires
	« comment ouvrir un commerce » avec les outils disponibles pour petits commerces de service	RESO			
Rénovation du locatif accessible	Implémentation	Parties prenantes	Impact	Pourquoi à St-Henri	Effets secondaires/ commentaires
	revendiquer le financement des rénos ET le maintien du loyer proprios récalcitrantEs : ville fait les rénos (salubrité est la responsabilité de la ville) et les charge au proprio augmenter la pression sur la ville centre pour les réserves foncières	Ville centre et arrondissements, Régie du logement	logement, prix et qualité des logements	parce que les proprios attendent que le bâtiment tombe en ruine pour le démolir et reconstruire des condos	

Stratégies d'intervention de type culturelle

Campagne large contre la gentrification	Implémentation	Parties prenantes	Impact	Pourquoi à St-Henri	Effets secondaires/commentaires
	<p>Affiches que les gens mettent dans leur fenêtres style mobilisation Turcot</p> <p>sensibilisation sur les effets de la gentrification sur le cout de la vie et les préjugés persistant auprès de nouvelles résidentEs et commerçants</p> <p>dénoncer le comportement des agents gentrificateurs (résidents, commerces, entreprises etc.) de façon publique</p> <p>tractage devant les commerces, perturber le « business as usual »</p>	<p>la population at large, les organismes communautaires, les commerces sympathiques</p>	<p>visibiliser le problème de la gentrification et le fait qu'il y a des gens qui prennent position contre</p> <p>sentiment de non-collaboration</p> <p>créer un rapport de force pour déranger et visibiliser</p>		
Créer/ s'approprier l'espace publique	Implémentation	Parties prenantes	Impact	Pourquoi à St-Henri	Effets secondaires/commentaires
	<p>appropriation du woonerf par les citoyenNEs – les gens doivent se sentir impliqués</p> <p>construire une scène de spectacle au parc Gédéon-de-Catalogne (climat de salle communautaire à l'extérieur)</p> <p>se servir des lieux de cultes (ex : Église St-Zotique)</p>		<p>lieu physique de rassemblement, crée sentiment rassembleur, renforce les liens entre les gens,</p> <p>la population traditionnelle continue à se sentir la bienvenue dans l'espace publique</p>		
Certification « AmiE de St-Henri »	Implémentation	Parties prenantes	Impact	Pourquoi à St-Henri	Effets secondaires/commentaires
	<p>Valoriser et appuyer les commerces dont l'offre de services répond aux besoins des résidents du milieu.</p> <p>critères à établir</p> <p>affiché dans les fenêtres des commerces (ex, resto familial)</p>		<p>sensibilisation autour de la question de la gentrification</p> <p>mise en valeur de l'offre existant (création d'un guide /bottin)</p>		

Prochains étapes

Le but des réflexions sur la gentrification est de développer des stratégies que Solidarité Saint-Henri priorisera pour agir sur les impacts de la gentrification à St-Henri, tel que mentionné dans le plan d'action.

Dans une prochaine étape, il reste à choisir les stratégies que les membres considèrent importantes et/ou intéressantes pour St-Henri, et les développer et concrétiser d'avantage. L'élaboration des stratégies concrètes nous aidera à rester cohérents avec notre position sur la gentrification dans toutes nos actions et orientations.

Stratégies pour agir sur la gentrification à Saint-Henri

Lors d'une séance de remue-méninges, durant la deuxième table ronde sur la gentrification organisée par SSH, plusieurs stratégies pour agir sur la gentrification à Saint-Henri ont été élaborées. Des stratégies proposées, quatre stratégies ont été retenues afin que le Comité aménagement puisse les déposer en AG pour adoption.

Les pistes d'actions énumérées pour chaque stratégie sont des idées qui permettent de clarifier et de concrétiser chaque stratégie. Une fois les stratégies adoptées, il restera à voir quelles seraient les actions retenues.

Mise en réserve des terrains

Continuer à exiger la mise en réserve de terrains pour des fins de logements sociaux et communautaires auprès de la Ville de Montréal.

- Parce que la disponibilité des terrains reste un enjeu important afin de répondre aux besoins toujours criants en logement communautaire et social
- Parce que c'est un moyen d'influencer les valeurs foncières
- Parce que Solidarité Saint-Henri est déjà très impliquée auprès de l'arrondissement du Sud-Ouest dans des revendications visant la mise en réserve de terrains aux fins de logements communautaires et va rencontrer l'arrondissement à ce sujet très bientôt

Zonage communautaire

Une nouvelle catégorie de zonage qui s'applique spécifiquement aux organismes communautaires, aux OSBL, aux entreprises d'économie sociale et aux commerces de proximité qui offrent des services essentiels à la population. C'est un moyen d'encourager et de maintenir des espaces commerciaux à prix abordable pour des commerces de proximité et des organismes communautaires. Le zonage communautaire a comme objectif de limiter l'impact de la hausse du coût des locaux commerciaux qu'on retrouve sur le marché libre. La hausse des loyers commerciaux nuit à la survie des petits commerces existants et empêche la venue d'organismes ou de commerces au budget restreint.

Parties prenantes

L'arrondissement, la Ville centre, les acteurs des politiques en aménagement et en urbanisme.

Implantation – Pistes d'action

- Stratégie à long terme – commencer par revendiquer et implanter l'idée.
- Campagne pour populariser l'idée.
- Effectuer des recherches sur la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme pour connaître les dispositions existantes de la loi et valider s'il est possible de créer un tel zonage.
- Valider avec l'arrondissement leur marge de manœuvre à l'intérieur de loi actuelle pour introduire un autre type de zonage. Si ce n'est pas possible, monter les échelons vers le provincial au besoin.
- Après avoir récolté les informations nécessaires, concrétiser ce qu'on veut dire par zonage « communautaire », à qui ça s'applique, les avantages fiscaux, l'impact sur les taxes foncières, etc.

- réfléchir à l'implantation d'un zonage communautaire rattaché à des projets spécifiques plutôt qu'à des espaces spécifiques

Certification « amiE de Saint-Henri »

Valorisation des commerces et services qui répondent aux besoins de la population de Saint-Henri, tout en restant accessibles et accueillants pour toutes et tous. Cette stratégie consiste à rendre visibles les différences entre les commerces « gentrificateurs » et ceux qui ne le sont pas. C'est donc l'inverse du boycottage, au lieu de boycotter les agents gentrificateurs, les commerces et services ayant un impact positif dans le quartier sont reconnaissables, et la communauté peut les soutenir et les encourager tout en sachant que chacunE y trouve son compte.

Parties prenantes

SSH, ses membres et partenaires, les commerçant-e-s locaux-les

Implantation – Pistes d'action

- Établir des critères de « sélection » : qu'est-ce qui répond aux besoins des résidentEs?
- Mobilisation et tractage pour faire connaître la certification et qu'est-ce que ça veut dire.
- Qui décide d'accorder la certification « amiE de Saint-Henri »?
- Création d'un logo facilement reconnaissable et identifiable

Campagne large contre la gentrification

Rendre visible le fait que les agents gentrificateurs n'arrivent pas dans un quartier vierge, qu'il y a des gens et une vie de quartier et un tissu social bien présent. Donner de la visibilité à l'opposition à la gentrification et ses effets négatifs. Donner un outil aux résident-e-s pour exprimer leurs opinions et de reprendre le contrôle sur leur quartier. Créer un rapport de force.

Parties prenantes

- SSH et ses membres et partenaires
- Comité résident soutenu par, mais indépendant de SSH, un peu comme « Mobilisation Turcot », qui aura un champ d'action différent de SSH, et qui serait ouvert à d'autres acteur-e-s intéressé-e-s par l'action contre les effets négatifs de la gentrification.

Implantation – Pistes d'action

- SSH : revendiquer un aménagement participatif du quartier, qui favorise les groupes/commerces qui répondent aux besoins de la population.
- Écrire un guide de survie pour les petits commerces, en collaboration avec le RESO (par exemple), avec les outils et services disponibles pour encourager les petits commerces (lien à faire avec le « zonage communautaire »)
- Outils de sensibilisation sur les effets de la gentrification. Après la mise en place et la distribution des outils de sensibilisation, proposer une collaboration aux commerces qui souhaitent changer leur façon de fonctionner, les soutenir à développer des pistes d'action allant dans ce sens.

- Si la sensibilisation ne marche pas, réfléchir à des moyens afin que les entreprises sentent l'impact de notre désaccord. Les actions menées par SSH et ses membres ne seraient pas nécessairement les mêmes que celles d'un comité citoyen plus autonome.
- Changer le discours de charité (ex : nous organisons des collectes de fonds, mais nous ne changeons pas l'impact négatif que notre commerce a sur le quartier) pour un discours de solidarité
- Affiches que les gens/commerces/organismes solidaires avec le mouvement peuvent mettre dans leurs fenêtres – rendre visible le fait qu'il y a un mouvement pour agir sur la gentrification (lien à faire avec la certification « amiE de Saint Henri »)

Ateliers de
planification populaire

Tenus le 4 octobre 2014



Vision de résidents de Saint-Henri pour l'aménagement de l'ouest de leur quartier

À QUI ST-HENRI ?

Reclaim
St-Henri!



Un projet de Solidarité Saint-Henri



Un projet de Solidarité Saint-Henri



Remerciements
particuliers

La démarche populaire qui a mené aux propositions d'aménagement des résident-e-s de Saint-Henri retrouvées dans ce document a été organisée par le sous-comité « Opération populaire d'aménagement » (OPA) du comité aménagement de Solidarité Saint-Henri.

Les membres du comité « Opération populaire d'aménagement » (OPA) de Solidarité Saint-Henri :

Shanie Lapointe, *Famijeunes*

Fred Burrill, *POPIR*

Vincent Huet, *Prévention Sud-Ouest*

Diane Saint-Loup, *CEDA*

Pauline Cordier, *Écoquartier Sud-Ouest*

Amanda Mcleod, *Résidente du Village Turcot*

Pour le soutien lors de la tenue des ateliers :

Les étudiants et les étudiantes à la maîtrise en urbanisme, Institut d'urbanisme, Université de Montréal

Ce document a été réalisé par :

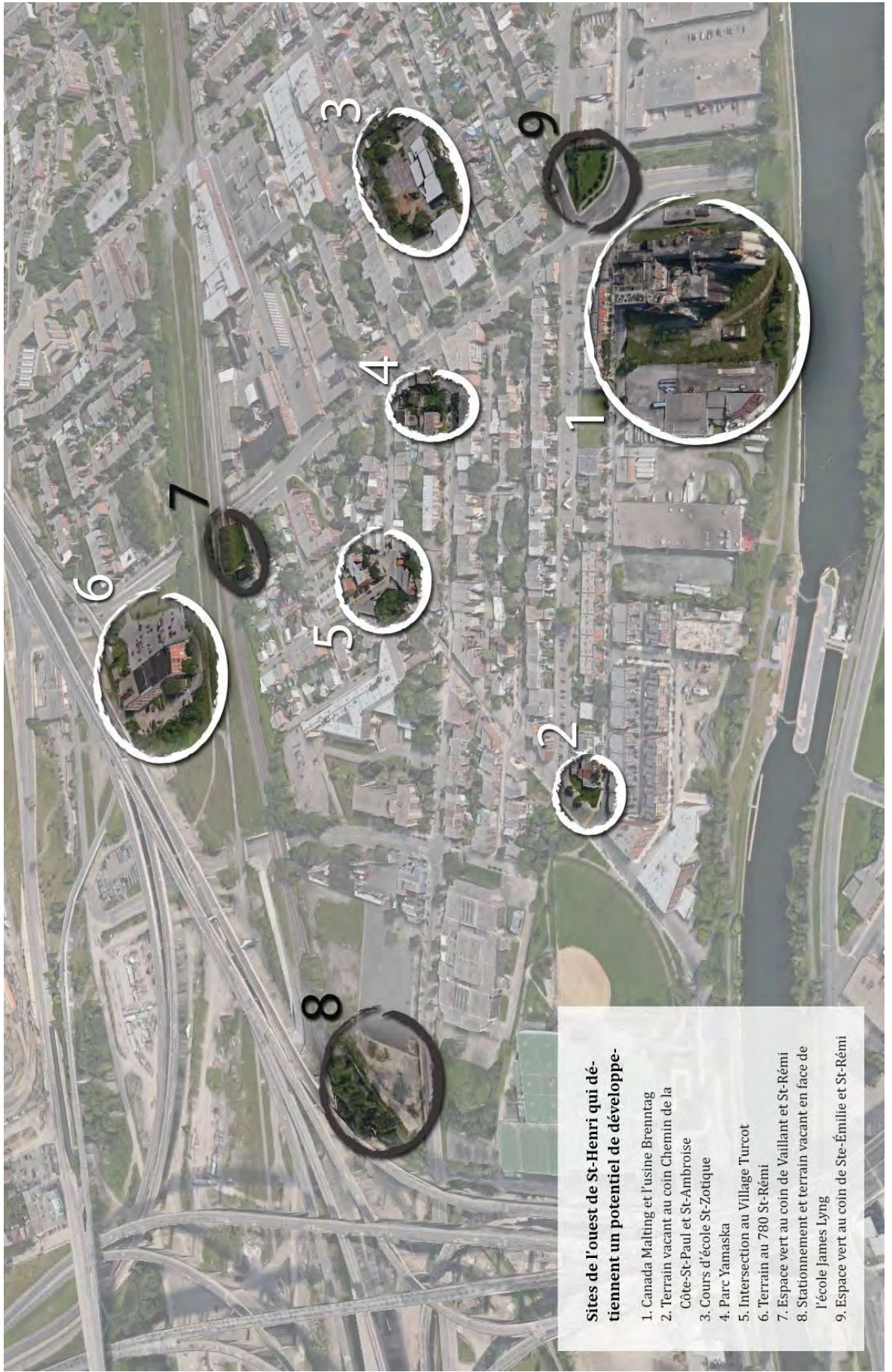
Natalia Correa – M. en Urbanisme
Louison Cuvelier – M. en Urbanisme
Sous la supervision de Viviana Riwilis – Chargée de cours
Institut d'urbanisme, Université de Montréal

Shannon Franssen, Solidarité Saint-Henri
Louis Grenier, Solidarité Saint-Henri

Sommaire

Cartes du territoire et des sites	4
Introduction	5
À qui St-Henri ? À nous St-Henri !	6
Site no 1: Canada Malting et le terrain de l'usine Brenntag	8
Présentation plénière	9
Pistes d'action	9
Site no 2 : Terrain vacant au coin Chemin de la Côte-Saint-Paul et Saint-Ambroise	10
Présentation en plénière	11
Pistes d'action	11
Site no 3 : Cour d'école Saint-Zotique	13
Présentation plénière	14
Pistes d'action	14
Site no 4 : Parc Yamaska	15
Présentation plénière	16
Pistes d'action	16
No 5 : Intersection au Village Turcot	17
Présentation en plénière	18
Pistes d'action	18
No 6 : Terrain au 780 Saint-Rémi	19
Présentation en plénière	20
Les prochaines étapes	21
Annexes	22

Sites de l'ouest de St-Henri qui détiennent un potentiel de développement



Sites de l'ouest de St-Henri qui détiennent un potentiel de développement

1. Canada Maiting et l'usine Brenntag
2. Terrain vacant au coin Chemin de la Côte-St-Paul et St-Ambroise
3. Cours d'école St-Zotique
4. Parc Yamaska
5. Intersection au Village Turcot
6. Terrain au 780 St-Rémi
7. Espace vert au coin de Vaillant et St-Rémi
8. Stationnement et terrain vacant en face de l'école James Lyng
9. Espace vert au coin de Ste-Émilie et St-Rémi

À qui Saint-Henri?



Dans le cadre de la démarche “À qui St-Henri?”, des membres du comité aménagement de Solidarité Saint-Henri ont invité les résidentes et les résidents du quartier à participer à des ateliers de planification populaire et à partir d’un sondage populaire sur les besoins et les enjeux d’aménagement dans l’ouest du quartier, aux abords de l’échangeur Turcot. Ces premières activités de consultation populaire ont eu lieu entre mai et octobre 2014 et elles ont permis à plus de 100 résident-e-s du quartier d’exprimer leurs besoins et leurs rêves pour l’aménagement de ce secteur, qui risque de subir des impacts négatifs majeurs liés à la reconstruction de l’échangeur et à la spéculation foncière.

Les premiers ateliers et le sondage avaient comme objectif de cibler les enjeux à travailler afin d’améliorer l’aménagement du quartier à l’ouest de la rue St-Rémi pour la population locale. Une fois colligés, les questionnaires et les résultats d’ateliers indiquaient clairement l’existence de plusieurs problématiques importantes, tel que:

1. Le manque de logements sociaux
2. Le manque de services et de commerces de proximité
3. Le problème de circulation d’automobiles
4. Le manque de jardins communautaires
5. Le manque d’épicerie et d’accès aux aliments

Le sondage demandait aussi aux résident-e-s de réfléchir aux solutions concrètes d’aménagement pour 9 sites situés dans le secteur qui détiennent un potentiel de développement.

L’atelier de planification populaire

Lors de l’atelier du 4 octobre, une quarantaine des résident-e-s du quartier se sont penchés sur 6 des 9 sites ciblés dans l’ouest du quartier:

Site no 1 : Les terrains du Canada Malting et de l’usine Brenntag

Site no 2 : Le terrain vacant au coin du chemin de la Côte-

Saint-Paul et de la rue Saint-Ambroise.

Site no 3 : La cour de l’école Saint-Zotique

Site no 4 : Le parc Yamaska

Site no 5 : L’intersection de la rue Sainte-Clothilde et du Chemin de la Côte St-Paul

Site no 6 : Le 780 Saint-Rémi

Leur objectif était de proposer des solutions aux problématiques soulevées dans le sondage et aux ateliers précédents. Les résident-e-s se sont séparés en sous-groupes, et chaque groupe a proposé des pistes d’actions à court, moyen et long terme pour améliorer l’aménagement d’un des 6 sites.

En plus de fournir les fondements nécessaires pour poursuivre la planification populaire de l’aménagement à l’ouest de la rue St-Rémi, l’atelier du 4 octobre a permis de dégager plusieurs pistes d’actions prioritaires pour les résident-e-s du quartier, tel que: la construction de logements abordables de qualité pour toutes sortes de ménages (familles, aîné-e-s, personnes seules, etc.), le verdissement du milieu pour contrer le bruit et la pollution provenant de l’échangeur Turcot, l’accès à des commerces de proximité (pharmacie, épicerie, magasin général, etc.), la création d’espaces publics intergénérationnels, et l’amélioration de l’offre de transport collectif.

Ce qui suit présente les propositions d’aménagement élaborées par les participants lors de cet atelier de planification populaire.

À qui Saint-Henri?



À qui St-Henri ? À nous St-Henri !

Des mégaprojets et des mobilisations populaires

Depuis plusieurs années, le développement de Saint-Henri est fortement influencé par de grands projets d'importance régionale et même supra-régionale. La reconstruction de l'échangeur Turcot en plein milieu des voisinages de l'ouest du quartier et la construction du méga-hôpital du Centre universitaire de santé McGill (CUSM) juste à côté vont avoir des impacts majeurs sur la qualité de vie des résident-e-s du quartier. L'augmentation de la circulation d'automobiles, plus de pollution, l'expropriation de locataires et une planification urbaine qui ne répond aucunement aux besoins locaux sont parmi ces impacts.

En même temps, l'ouest de Saint-Henri est l'objet d'une intense spéculation foncière. L'augmentation des prix de terrains et de bâtiments résidentiels contribue de plus en plus au déplacement des résident-e-s à faibles revenus de ce secteur où 38% de la population vit sous le seuil de pauvreté. En 2013, des promoteurs et l'administration du maire Benoit Dorais ont rendu publique leur intention d'aller de l'avant avec un mégaprojet de 700 condominiums sur le site de l'ancienne usine Canada Malting, un des derniers sites industriels sur le canal Lachine.

Les résident-e-s et les groupes communautaires de Saint-Henri se mobilisent depuis plusieurs années pour changer la vision du développement portée par les élu-e-s et les promoteurs. Mobilisation Turcot, la Concertation Interquartier et la mobilisation populaire contre les condominiums sur le site de la Canada Malting sont des exemples de mouvements populaires qui ont exigé des modifications aux projets afin de répondre aux besoins des résident-e-s de Saint-Henri.



À qui Saint-Henri?



Des consultations “bidons” et la réplique populaire

En réaction à ces nombreuses critiques, les instances publiques municipales et provinciales ont tenu diverses activités de consultation sur ces grands projets. Malgré l'opposition massive exprimée lors des nombreuses consultations sur le projet Turcot et sur les principes “pro-condos” du développement de la Canada Malting, les élu-e-s ont changé très peu d'éléments dans ces projets. Une consultation sur l'intégration urbaine du CUSM, tenue par l'OCPM en 2012, a également eu très peu d'impact.

Suite à ces consultations “bidons”, on sent une très grande perte de confiance dans la volonté des instances publique à planifier l'aménagement de Saint-Henri en fonction des besoins de la population locale. En même temps, l'arrondissement Le Sud-Ouest annonce encore d'autres exercices de “concertation” et de consultation sur l'aménagement des abords de l'échangeur Turcot.

Afin d'assurer la plus grande place possible aux besoins, visions et rêves des résident-e-s de l'ouest de Saint-Henri dans la planification de ce secteur, les groupes membres du comité aménagement de Solidarité Saint-Henri ont décidé d'organiser une opération populaire d'aménagement. L'objectif principal de cette démarche, nommée “À qui Saint-Henri?” est de créer des opportunités pour les résident-e-s du quartier de développer leur propre plan d'aménagement pour l'ouest de Saint-Henri.

Il revient alors aux élu-e-s de démontrer leur volonté d'écouter les citoyen-ne-s et de réaliser leurs plans d'aménagement pour l'ouest du quartier en conséquence.

À qui Saint-Henri?



Site no 1 : Les terrains du Canada Malting et de l'usine Brenntag
Avant tout, la mise en réserve des terrains!



Animateur : Fred Burrill
Prise de notes : Agatha Gentili et Amélie Bilodeau
Dessinateur : Jean-Baptiste Bouillant
de résidents et résidentes : 5

Une fois les terrains réservés comme propriété à vocation communautaire, les participants et les participantes proposent que l'ensemble des projets réalisés corresponde à l'une des trois grandes lignes directrices suivantes :

Les participants et les participantes à cet atelier étaient tous conscients de l'importance des enjeux associés à ce site pour le quartier Saint-Henri. De plus, la multitude d'idées de projets émises lors de l'atelier démontrait l'ampleur des opportunités qu'offre ce territoire.

Malgré la diversité des projets, tous s'entendent sur un principe commun : le territoire occupé par le Canada Malting et par l'usine Brenntag appartient aux habitants de Saint-Henri et doit être dédié à un usage communautaire. Il est donc décidé de revendiquer ce principe auprès de la ville-centre en réclamant la mise en réserve de ces deux terrains.

- 1- La conservation du paysage architectural de Saint-Henri et la promotion de son patrimoine. (en préservant l'aspect « Cathédrale industriel » de la Malting et par un musée rappelant les luttes des travailleuses et travailleurs de Saint-Henri.)
- 2- La construction de logements sociaux (coopératives d'habitation et OBNL) dans un environnement vert.
- 3- L'établissement de services de proximité (marché public, bureau de poste, auberge jeunesse, petits commerces familiaux, coopératifs ou communautaires).



**Site no 2: Le terrain vacant au coin du Chemin de la Côte-Saint-Paul
et de la rue Saint-Ambroise**
Pour un bon voisinage entre générations



Animatrice : Shannon Franssen
Prise de notes : Marie Michèle Mondor
Dessinatrice : Katya Saulnier-Jutras
de résidents et résidentes : 7

Les résidents et les résidentes participant à l'atelier ont élargi la portée de leur planification pour y inclure l'environnement dans lequel le terrain vacant se situe. Ils proposent donc de verdir davantage le « Woonerf » (qu'ils rebaptiseraient « la ruelle Sainte-Émilie ») et d'améliorer le revêtement de sa voie d'accès pour mieux accueillir les marcheurs et les poussettes. Ils proposent aussi de nouvelles installations qui favoriseraient la convivialité du lieu tel des tables de pique-nique accessibles aux aîné-e-s, un jeu de pétanque, une pergola et des boîtes de terre pour y faire du jardinage en tout confort.

Des logements sociaux de quelques étages (coopérative ou OBNL) seraient construits sur le terrain vacant. Son premier étage serait occupé par un ou des commerces qui répondraient aux besoins des habitants de ce secteur, tels une pharmacie, un marché alimentaire, un magasin général.

En face du terrain vacant, de l'autre côté de la rue, il existe deux petits espaces verts. Il est proposé d'y installer un parc qui accueillerait autant les jeunes que les aîné-e-s (ces derniers habitent le secteur en nombre important). Unis par un petit sentier, les deux espaces verts seraient pourvus de jeux pour enfants côtoyant des aires de repos adaptées pour les aîné-e-s.

À qui Saint-Henri?

Un jardin collectif ouvert à tous encouragerait le bon voisinage intergénérationnel.

La programmation des feux pour piétons du secteur devrait être adaptée afin de permettre aux aîné-e-s de traverser la rue en toute quiétude.

Finalement, il est fortement proposé d'améliorer l'offre du service de transport en commun dans le secteur par un service d'autobus plus fréquent et par l'installation d'un plus grand nombre d'abribus.

Présentation plénière



Pistes d'actions

Maintenant

1) Améliorer le service d'autobus dans le secteur (bus 36 et 37)

Fréquence, retards, arrêts, bancs.

Pistes d'actions (suite)

2) Woonerf et terrain zoné résidentiel (ruelles Ste-Marie et Ste-Émilie)

En prévision de l'appel de projets des équipements, faire le lien avec l'Arrondissement pour s'assurer qu'ils seront accessibles à tous (aîné-e-s, familles).

Installer des pergolas (ombrage) et des tables hexagonales accessibles aux personnes à mobilité réduite.

Installer un jeu de pétanque.

Favoriser des jeux intergénérationnels, polyvalents.

3) Terrain zoné résidentiel

Voir la faisabilité d'avoir du logement social répondant aux besoins (familles, mixité, etc.)

Prévoir un espace au RDC pour du commercial :

- Friperie, magasin général, restaurant communautaire « genre Robin des bois », commerce alimentaire, pharmacie.
- Stratégies : études de viabilité, consulter les citoyens avoisinants, rencontrer les personnes âgées, sonder sur les besoins, etc.

Moyen terme

Terrain 1 à côté du terrain de baseball (Gadbois)

- Faire une place intergénérationnelle
- Mettre des jeux d'eau pour tous (enfants, adultes et aîné-e-s !)
- Prévoir des bancs et des espaces ombragés
- Ajouter des chaises Adirondacks de couleur

Long terme

Terrain 2 à côté du terrain de baseball (Gadbois)

- Faire des jardins collectifs (bacs en hauteur pour accessibilité personnes âgées).



Site no 3 : La cour d'école Saint-Zotique
Un lieu de détente et de jeu pour tous où il fait bon respirer!



Animatrice : Diane Saint-Loup
Prise de notes : Jean-Philippe Émond
Dessinatrice : Marie-Josée Vaillancourt
de résidents et résidentes : 5

La cour de l'école Saint-Zotique est une responsabilité partagée entre la CSDM et l'Arrondissement. Lors des heures d'école, la cour est réservée aux écoliers et écolières tandis que les résidents et résidentes du quartier y ont accès le soir et les fins de semaine.

D'entrée de jeu, les participants et les participantes à l'atelier proposent d'inclure les écoliers et écolières dans la conception du réaménagement de leur cour d'école. Pour leur part, ils proposent de verdir la cour d'école dont le recouvrement d'asphalte en fait un îlot de chaleur. On propose donc de diminuer les surfaces asphaltées, d'y installer un jardin communautaire pour promouvoir l'agriculture urbaine chez les enfants et de planter des vignes le long des clôtures.

On souhaite l'aménagement d'un environnement plus en couleurs et plus ludique qui prévoit plus d'espace pour les enfants plus grands.

On imagine une murale qui marie l'art et la verdure et l'ajout d'un mobilier qui favorise le jeu et la détente (table de pique-nique, jeu d'eau, filet de basket, gazebo).

Afin de protéger les écoliers et les écolières de la circulation automobile, il est proposé de demander « de nouveau » à l'Arrondissement de sécuriser les entrées de la cour.

À moyen terme, il est envisagé de créer un comité cour d'école formé de parents du conseil d'établissement et de citoyens et citoyennes du quartier qui pourrait assurer l'utilisation maximale de cette espace selon leurs besoins et leurs intérêts respectifs et collectifs.

Présentation en plénière



Pistes d'actions

Court terme

- 1) Établir un lien avec le conseil d'établissement de l'école
- 2) Printemps 2015
 - Verdissément – bacs verts – avec les étudiants de la polyvalente St-Henri
 - Installer des vignes sur les clôtures
- 3) Sécuriser les ouvertures : réitérer la demande à l'arrondissement
- 4) Enlever le sable et le remplacer par des copeaux (faire la demande à l'arrondissement)
- 5) Créer un comité cour d'école : s'inspirer du plan de Ludger – Duvernay

Moyen terme

- 1) Diminuer la proportion de l'asphalte (îlot de chaleur).
 - Jeux en aplat
- 2) Installer un mobilier urbain dans la zone des modules 6-12

Long terme

- 1) Murale et/ou vignes sur les murs extérieurs (attendre après les travaux de revêtement).
- 2) Jeux d'eau
- 3) Gazébo

À qui Saint-Henri?



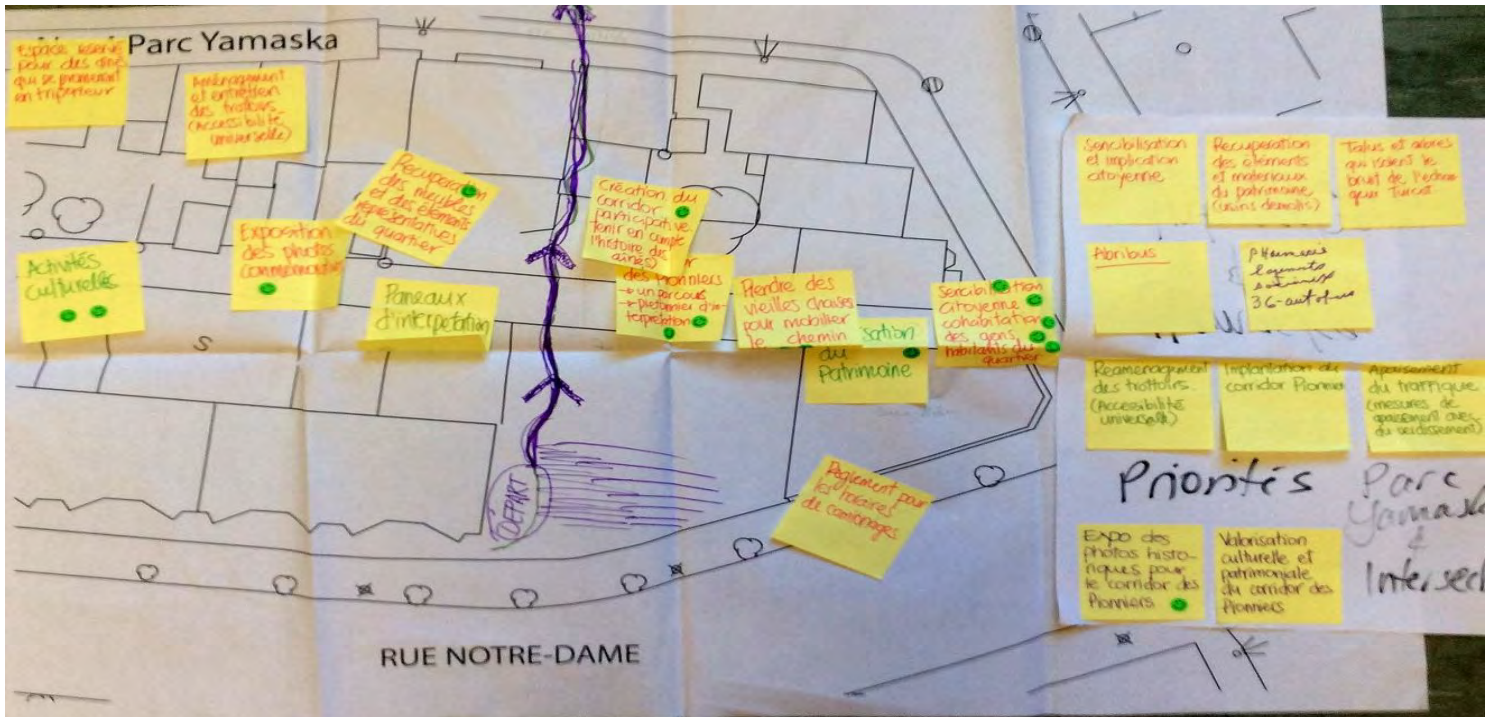
Site no 4 : Le parc Yamaska
Mise en valeur du patrimoine de Saint-Henri

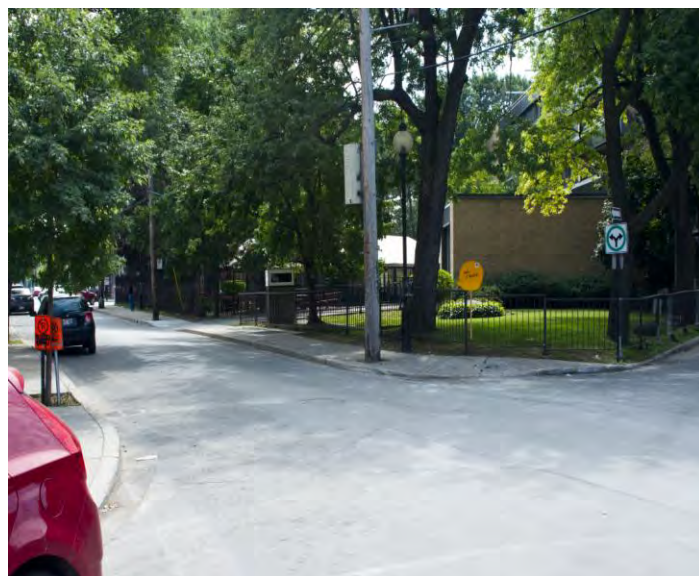


Animatrice/animateur :
Sonja Engmann
et Vincent Huet
Prise de notes : Sonja Engmann
Dessinatrices : Natalia Correa et
Coralie Auboeuf
de résidents et résidentes : 6

Il est proposé de créer un chemin piéton nommé le « corridor des pionniers et des pionnières » qui serait conçu à partir d'échanges entre les jeunes et les aîné-e-s de ce secteur. Ce sentier ferait le tour du parc intergénérationnel Yamaska et des alentours et serait garnie de panneaux et d'installations qui valorisent l'histoire et la culture des habitants et des habitantes de Saint-Henri. Tout en favorisant la détente, ce chemin serait parsemé d'objets d'antan et des matériaux historiques récupérés. La rivière Saint-Pierre serait ramenée à la surface comme clin d'œil au temps où elle faisait partie du quotidien des résidents et résidentes de ce coin de quartier.

Présentation en plénière





Site no 5: L'intersection au Village Turcot
Pour un plus grand sentiment de sécurité



Le « corridor des pionniers et des pionnières » décrit plus haut viendrait se rattacher à l'intersection du Village Turcot.

Les idées d'aménagements proposées veulent apaiser les tensions entre les piétons, cyclistes et véhicules à cette intersection. Pour ce faire, il est suggéré d'accroître le nombre d'abribus et que ceux-ci soient davantage adaptés aux besoins des aîné-e-s qui habitent ce secteur en nombre important. De plus, des espaces dédiés aux écoliers et aux écolières pourraient être créés pour laisser libre voie aux aîné-e-s lors de la sortie scolaire et les trottoirs pourraient être aménagés de sorte à faciliter leurs partages.

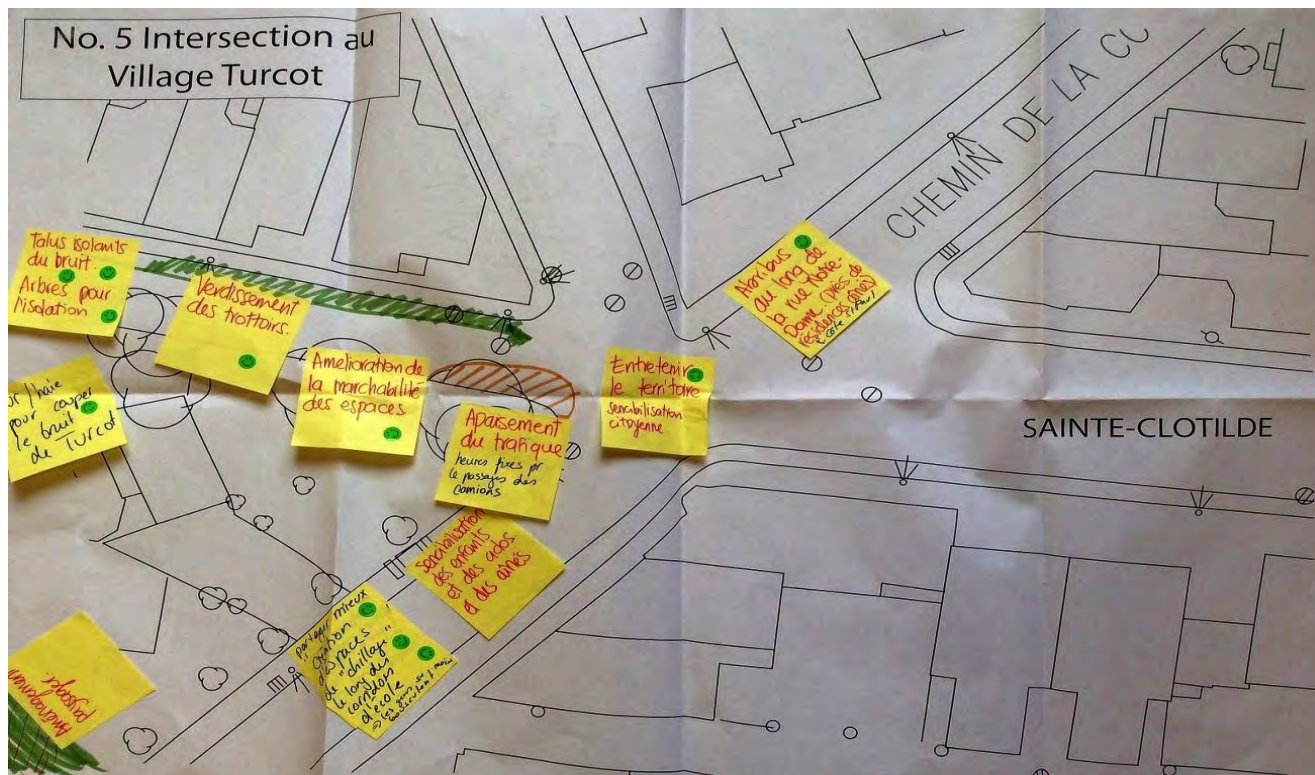
Animateur : Sonja Engmann
Prise de notes : Sonja Engmann
Dessinatrice : Natalia Correa
de résidents et résidentes : 5

Afin de diminuer le bruit provenant de l'échangeur Turcot, il est suggéré de verdir les abords des trottoirs de la rue Sainte-Clothide par la plantation d'arbres.

Pour réduire et/ou ralentir le trafic routier, il est proposé d'aménager des saillies de trottoirs et de réglementer le passage des camions pour ne pas qu'ils nuisent aux périodes d'entrée et de sortie scolaire.

Finalement, une campagne de sensibilisation serait à prévoir pour favoriser les liens de bon voisinage entre toutes les personnes qui utilisent les voies de circulation (jeunes, aîné-e-s, personnes marginalisées, chauffeurs, etc.).

Présentation en plénière



Pistes d'actions pour les sites 4 et 5

Court terme

- Sensibilisation et implication citoyenne
- Récupération des éléments et matériaux du patrimoine. (usines démolies)

Moyen terme

- Réaménagement des trottoirs, accessibilité universelle).
- Implantation du « Corridor des pionniers et des pionnières».
- Apaisement du trafic (mesures d'apaisement avec du verdissement).
- Talus et arbres qui isolent le bruit de l'échangeur Turcot
- Abribus

Long terme

- Exposition de photos historiques pour le corridor des Pionniers.
- Valorisation culturelle et patrimoniale du corridor des pionniers et des pionnières.
- Pharmacie, logements sociaux, ligne 36 — autobus.



Site no 6 : Le terrain au 780 St-Rémi
Un milieu de vie sécuritaire où l'on retrouve de tout!



Animatrice : Shanie Lapointe
Prise de notes : Olivier Trudeau
Dessinatrice : Louison Cuvelier
Nombre de résidents et résidentes: 5

Les habitations seraient disposées de façon radiale de sorte à créer au centre un espace public sécuritaire pour les enfants. Une importance particulière serait attribuée au verdissement du territoire afin de compenser à la pollution sonore provenant de l'échangeur Turcot. Par exemple, un parc boisé pourrait être créé autour des habitations et un mur végétalisé poreux pourrait être érigé le long de la voie ferrée et de l'autoroute. Les toits des habitations seraient aussi végétalisés et reliés les uns aux autres par des passerelles vertes de sorte à former un parc aérien, collectif et circulaire.

Finalement, un pont d'accès universel serait construit pour enjamber les rails et se rendre au parc situé au coin des rues Saint-Rémi et Vaillant.

Les participants et les participantes suggèrent de construire sur le terrain du 780 St-Rémi des logements sociaux de trois ou quatre étages (coopératives ou OBNL) pouvant accueillir le plus de familles possible. Les habitations seraient intégrées dans un éco village où les résidents et les résidentes du secteur bénéficieraient des services d'une gamme de petits commerces de proximité, tels un café, une épicerie, une pharmacie, un magasin général, une boulangerie, un minimarché, une librairie, une auberge communautaire, etc. De plus, les participants et les participantes trouvent important d'y retrouver un local communautaire permettant les rassemblements et la tenue d'activités collectives.

Présentation plénière





Les prochaines étapes

L'atelier du 4 octobre 2014 n'était que le début d'un travail de planification populaire! Il nous reste encore beaucoup de travail à faire pour assurer un suivi aux propositions élaborées par les participant-e-s. Dans un premier temps, les résultats de cette première consultation seront transmis à l'arrondissement avec une invitation à travailler avec nous afin d'assurer que la planification de l'ouest de Saint-Henri correspondra aux besoins et aux rêves des résidents et des résidentes à l'égard de leur quartier.

La démarche « À qui St-Henri » appartient maintenant aux résidents et aux résidentes et à leurs allié-e-s qui veulent prendre part à un processus d'aménagement participatif. Les participant-e-s aux ateliers du 4 octobre ont été invités à se joindre au comité OPA pour poursuivre la consultation populaire et la mise en œuvre des pistes d'actions proposées.

À nous Saint-Henri !

Annexe : Des projets d'aménagement portés par les résident-e-s de St-Henri



Projet de verdissement de la cour d'école Saint-Zotique

Une première rencontre a eu lieu en octobre 2014 avec le Conseil d'établissement de l'école pour voir les possibilités et l'intérêt pour un projet de verdissement et de potager dans la cour de l'école. Un intérêt a été exprimé, mais il reste à voir si un comité de parents serait prêt à prendre le projet en main avec, au besoin, l'appui de l'éco-quartier et des participant(e)s de l'OPA.

Un jardin-potager à l'école James Lyng

En 2014, en partenariat avec l'école James Lyng, l'équipe de l'éco-quartier Sud-Ouest a implanté un Jardin-potager sur le terrain de l'école. Cet espace éducatif vivant a été réalisé avec et pour les élèves de l'école. L'éco-quartier et Fusion Jeunesse ont soutenu le projet à chacune de ses étapes et ont été présents au printemps, à l'été et à l'automne 2014, en offrant divers ateliers aux jeunes participants impliqués. Ce lieu sert de classe vivante pour les jeunes de l'école, pendant et après les heures de classe.





Projet de coopérative d'habitation

Un groupe varié de locataires souhaite fonder une nouvelle coopérative d'habitation à Saint-Henri. Plusieurs d'entre eux ont participé activement à la vie du quartier à travers d'autres initiatives, y compris la lutte pour un meilleur Turcot et l'Assemblée populaire autonome du quartier qui est née pendant les soulèvements populaires de 2012. Leur vision pour le projet coopératif ainsi que pour Saint-Henri en générale est basée sur les principes d'accessibilité, de solidarité et d'autogestion, et est carrément opposée à la gentrification et au déplacement de sa population.



La ruelle de L'arbre fort dans le Village des tanneries

La ruelle de L'arbre fort est le résultat d'une entente entre l'arrondissement Le Sud-Ouest et les constructions Marton, un promoteur de projet immobilier qui a acheté le terrain de l'ancienne église Ste-Élisabeth du Portugal à St-Henri, le site de la première paroisse de Montréal. Le verdissement a débuté en 2011, quand l'éco-quartier a été sollicité par le comité de citoyen du Village des tanneries pour appuyer ce projet de ruelle verte à partir du fonds de 25 000\$ remis par les constructions Marton. Pendant 3 ans, grâce à des citoyens et des citoyennes engagé-e-s et des bénévoles motivés, cette ruelle a été verdie et est maintenant comptée parmi les plus belles ruelles vertes de Montréal ! La ruelle est devenue un espace de vie qui aide pour l'intégration des arrivants et qui favorise des échanges entre voisins habitant de chaque côté de la ruelle.

Pour un aménagement « Commun-autaire » de la Place Saint-Henri



Mise en contexte

À l'initiative du comité aménagement de Solidarité Saint-Henri, le 12 mars 2015, une trentaine de citoyen-ne-s et représentant-e-s d'organismes du milieu se sont réunis pour développer une vision commune et communautaire pour l'aménagement de la Place Saint-Henri. Ce document présente les 6 grandes orientations issues de cette rencontre. Ces orientations se veulent un guide à suivre pour tout plan d'aménagement à venir de la Place Saint-Henri.

La Place Saint-Henri en un mot



ACCESSIBILITÉ PHYSIQUE ET SÉCURITÉ DANS LES DÉPLACEMENTS : PRIORITÉ AUX PIÉTON-NE-S ET AUX VÉLOS

Améliorer la sécurité dans les déplacements, particulièrement à vélo et à pied
Favoriser un partage harmonieux de l'espace entre piétons, cyclistes et automobiles

Donner une plus grande place aux cyclistes et piétons en leur dédiant certains espaces

Développer une signalisation adéquate des rues et services à la sortie du métro

VALORISATION DES PATRIMOINES ET DE L'HISTOIRE DU QUARTIER

Mettre en valeur l'histoire de la Place et l'histoire populaire de Saint-Henri
Signaler et indiquer les lieux historiques du quartier

VERDISSEMENT ET EMBELLISSEMENT

Verdir la Place Saint-Henri : par des toits verts sur la station de métro et sur la polyvalente
Dédier des espaces à des jardins communautaires
Embellir les éléments architecturaux en y ajoutant de la couleur : peindre le viaduc!

AMÉNAGEMENT CONVIVAL : 4 SAISON

Rendre la Place Saint-Henri accessible et attrayante à toute la population : petits et grands, jeunes et personnes âgées
Conserver l'aspect inclusif de la Place en la rendant conviviale pour tous, dont les personnes itinérantes
Aménager des espaces pour y réaliser toutes sortes d'activités : une agora pour des réunions publiques ou une patinoire pour les sports d'hiver
Penser à son utilisation pour les 4 saisons

ESPACE POPULAIRE/COMMUNAUTAIRE DYNAMIQUE

Favoriser les espaces de rencontre et d'échange : kiosque de crème glacée, marché d'aliments abordables, café citoyen
En faire un pôle communautaire où on y retrouve des informations et des activités du milieu
Dédier des espaces pour des expositions d'art public
Développer l'appropriation de l'espace par la population locale
Aménager des lieux de rassemblement et de détente

AMÉNAGEMENT PARTICIPATIF LARGE

Importance d'impliquer les citoyens et autres acteurs du quartier dans les réflexions et la planification de l'aménagement de la Place Saint-Henri : résidents, élèves des écoles, groupes communautaires
Réfléchir à un aménagement qui permet le maintien de la population en place, c'est-à-dire qui ne contribue pas à la gentrification du quartier