



**Coopérative d'habitation
Val Perché**
810 rue Montcalm, bureau 002
Montréal, Québec H2L 5G2

MÉMOIRE

Une stratégie du centre-ville de Montréal au service des citoyens et pour une exigence de qualité de vie

Présenté à l'Office de consultation publique de Montréal

Octobre 2016

Table des matières

Avant –propos

1. Un portrait de notre secteur
2. Un objectif ultime de la stratégie : planifier pour les hommes, les femmes et les enfants habitant ces quartiers
3. Un orientation déterminante : des milieux de vie complets et inclusifs
4. Un bouquet de propositions : un secteur et son mieux-vivre

Avant-propos

La coopérative d'habitation Val Perché, créée en 2005, compte 51 logements et regroupe 56 membres et 98 occupants. Depuis de nombreuses années, nous portons une attention particulière à l'aménagement de notre territoire, dénommé Faubourg Québec, et aux projets en développement de Radio-Canada, de la gare –hôtel Viger et de la Brasserie Molson. Dans les deux premiers cas, nous avons déjà déposé des mémoires

Appuyé de certains citoyens de notre secteur, nous nous sommes engagés récemment à mieux faire connaître nos positions et nos revendications afin d'améliorer la qualité de vie de celui-ci. Il s'agit donc d'un engagement citoyen visant à participer activement à bâtir un Montréal, inclusif, durable, sécuritaire et doté de services accessibles.

On se doit de rappeler qu'une coopérative d'habitation, de par sa nature, répond aux besoins de ses membres, et dans notre cas à celui du logement, mais que ceux-ci, de façon collective, souhaitent s'approprier leur territoire et contribuer de façon constructive au développement harmonieux et équilibré de notre arrondissement et de notre ville. Notre entreprise coopérative est une collectivité qui se veut responsable et un acteur social exemplaire.

1. Un portrait de notre secteur

Notre coopérative et ses voisins immédiats habitant dans une autre coopérative et deux immeubles à but non lucratif sont localisés dans une enclave dont le périmètre est déterminé par les rues Notre-Dame, Amherst, Saint-Antoine et Montcalm. Ce secteur est habité par quelque deux cent-vingt (220) ménages et doit être considéré comme un îlot de chaleur urbain causé par une forte minéralisation et l'absence d'un plan de verdissement.

Il s'agit en fait d'une enclave, à la sortie est de l'autoroute Ville-Marie, qui se caractérise par l'absence, entre autres, de services commerciaux et de lieux récréatifs pour les enfants. Dans ce sens, la stratégie centre-ville représente pour nous l'occasion de faire valoir nos intérêts, nos besoins et nos propositions devant s'inscrire dans un plan d'ensemble visant le développement économique et social du centre-ville de notre métropole.

2. L'objectif ultime de la stratégie : planifier pour les hommes, les femmes et les enfants habitant ces quartiers

Les objectifs de la stratégie visent à réaliser le plein potentiel économique, social et culturel du centre-ville. Il est grandement souhaité qu'il y fasse bon vivre, travailler, étudier et se divertir et ainsi développer une appartenance et une fierté à ce territoire. On retient donc que cette vision dite intégrée se veut rassembleuse et tient compte de toutes les dimensions de la vie urbaine.

Il est donc convenu alors que le développement économique, les projets de réaménagement urbain, la mise en place d'une ville dite intelligente et une offre de transport public doivent être arrimés aux besoins des citoyens. Une ville, un arrondissement et un district n'existent d'abord que par ceux qui l'habitent. Notre participation se veut volontaire pour faire en sorte que les citoyens soient entendus.

Dans le cadre de ce projet stratégique, nous portons notre attention au chantier de **l'accès au fleuve**, à quelques centaines de mètres de nous, et à l'orientation stratégique des **lieux de vie complets et inclusifs**. Les principes soutenant cette stratégie, à savoir la mixité des personnes et des usages, l'accessibilité aux services, incluant le transport public, et la qualité de vie par le verdissement et les lieux récréatifs nous interpellent. Notre contribution se veut une illustration de la volonté citoyenne de réussir cette démarche.

3. Une orientation déterminante : des milieux de vie complets et inclusifs

Les milieux de vie complets et inclusifs dépendant de facteurs multiples doivent se conjuguer aux besoins et aux intérêts des citoyens. À ce titre, nous nous penchons sur les éléments suivants : un centre-ville ouvert sur le fleuve, les besoins en matière de logements, les espaces verts, la convivialité et la sécurité de grands axes et l'offre des services commerciaux et publics.

L'accès au fleuve

Le chantier de l'accès au fleuve pour les Montréalais s'avère une priorité et les ressources nécessaires doivent y être consacrées. Le centre-ville ouvert sur le fleuve n'existe pas dans notre secteur et est confondu avec le Vieux-

Port et les immeubles à condominiums. Vivement un parc linéaire digne de ce nom. Il est très attendu.

Nous y habitons depuis 11 ans et sommes privés depuis toujours de l'accès direct au fleuve. On peut relever qu'on y trouvait déjà un marais et de nombreuses espèces d'oiseaux qui ont cédé leur place au béton et à la brique. Le document de présentation mentionne souvent les infrastructures portuaires et les projets à forte valeur ajoutée. Rien de très rassurant à cet égard.

Les besoins en logement

D'abord, on doit signaler que nous vivons dans l'ancien Faubourg à mélasse, quartier détruit au début des années 60, qui a conduit plus de 3 300 familles à quitter cette zone afin d'établir Radio-Canada dans la partie est de Montréal. D'autre part, et depuis 20 ans, le centre-ville, et particulièrement notre secteur, a connu un développement immobilier résidentiel marqué par la construction grandissante de condominiums qui occupent une grande partie de notre territoire.

La stratégie centre-ville fait de la mixité sociale un de ses principes et il importe de retenir que le logement abordable et de qualité doit faire l'objet d'une politique conséquente. Loin de nous d'interdire les condominiums car ils représentent une partie de la volonté de densification. Il s'agit ici de valoriser la mixité sociale pour ceux qui souhaitent habiter dans le centre-ville. On se réfère ici aux familles à revenu modeste et moyen, aux personnes seules, aux personnes âgées, aux étudiants et aux familles monoparentales.

Pour ce faire, la Ville de Montréal devrait réviser sa politique d'inclusion, par ailleurs trop volontaire, afin de créer un fonds de développement du logement coopératif et communautaire et financé par les promoteurs, réserver des terrains lui appartenant pour certains projets et, enfin, faire pression sur le gouvernement du Québec pour le maintien et l'extension du programme Accès logis.

Les espaces verts

Notre secteur se présente comme un îlot de chaleur urbain type, comme on le voit à l'annexe 1. Il va de soi qu'on ne peut déplacer l'autoroute Ville-Marie et des voies de circulation importantes comme les rues Saint-Antoine et Viger, mais on peut certes envisager de réduire les causes (circulation de transit) et d'atténuer les conséquences de cette situation. Comme bien d'autres secteurs de Montréal, le verdissement et à certains égards la protection de la biodiversité sont négligées.

La Ville et notre arrondissement devrait mettre, comme suggéré et selon un plan bien défini dans le temps, un plan intensif de verdissement (plantation d'arbres, promotion de l'agriculture urbaine et végétalisation d'immeubles), ce que nous faisons déjà à notre coopérative. Pour ce faire, des mesures fiscales et des incitatifs financiers seraient de mise. Il va de soi que la participation citoyenne est requise. À cet égard, nous sommes partie prenante pour en faire la promotion et soutenir des réalisations.

L'offre de services commerciaux et publics

Nous avons déjà exposé que notre secteur représente clairement comme un îlot de chaleur urbain. Il se caractérise aussi par l'absence marquée de services de proximité, tant privé que public. Pourtant, les résidents d'un territoire plus large, s'étendant de la rue Montcalm à la rue Berri à l'ouest de la coopérative et de la rue Viger au nord, constituent une masse critique suffisante. Comme le propose la stratégie, dégager un plan accommodant pour des entrepreneurs et produire une analyse de marché sont pressantes. Les avantages d'un tel développement sont multiples: réduction des déplacements en voiture (pollution), accroissement de la marche à pied (santé) création de petites entreprises (emplois) et vitalité du secteur (présence citoyenne)

D'autre part, il est manifeste que les équipements dits récréatifs et communautaires, de même qu'une école primaire, sont absents dans notre secteur. Cet état de fait conduit donc les adultes et surtout les enfants à se déplacer (sécurité pour les activités scolaires et récréatives). La politique de rétention des familles de Montréal, alors que plus de 20 000 personnes

quittent notre ville chaque année, doit s'incarner dans la création et le maintien de tels services publics à la population.

Transport : sécurité et convivialité

Notre contribution veut aborder la question du transport sous les angles de la sécurité et de la convivialité (cohabitation citoyens-véhicules).

Notre localisation nous conduit à vivre avec une forte densité de la circulation des véhicules et, de façon répétitive et quotidienne, de camions lourds. Cet état de fait se traduit par une forte pollution par le bruit et de l'air qui demeure un problème de santé publique, comme le savez. De même, il faut envisager sérieusement de recouvrir, dans notre secteur, l'autoroute Ville-Marie pour résoudre, en bonne partie, cette situation.

À cet égard, nous croyons qu'il faut revoir le mode de livraison, par camions lourds, au centre-ville et s'inspirer de plusieurs villes européennes. Il s'agit ici du mieux-vivre de milliers personnes riveraines.

D'autre part, on souhaiterait que les piétons soient mieux protégés lors de leur déplacement aux intersections dites majeures (Saint-Antoine, Viger, René-Lévesque) par des phases prolongées des feux de circulation, une meilleure visibilité (éclairage en soirée) et des mesures de sécurité lors de projets de réfection d'infrastructures publiques. Le centre-ville est particulièrement marqué, selon la Direction de la santé publique de Montréal, par le nombre de piétons blessés (voir le tableau à l'annexe 2).

4. Un bouquet de recommandations : un secteur et son mieux-vivre

Nos recommandations ne représentent qu'une illustration de ce qui peut être réalisé dans le cadre de cette stratégie. Elles font part de nos conditions particulières et témoignent de notre intérêt et de notre volonté d'une pleine participation citoyenne. À cet égard, il serait souhaitable que la stratégie centre-ville inclue, dans les différentes étapes de sa réalisation, une participation citoyenne.

1. Il est proposé que **l'accès au fleuve** et qu'une **mesure de verdissement** prennent la forme de l'implantation d'un **parc**, d'ici deux ans, nommé parc de La Tour de l'horloge, près du fleuve et situé dans le prolongement des rues Amherst et Saint-Timothée. Cette réalisation s'impose pour les milliers d'hommes, de femmes et d'enfants de notre secteur.

2. Il est proposé que le projet de Radio-Canada intègre, dans sa partie résidentielle, 30% de **logements coopératifs et communautaires** devant servir les besoins des travailleurs résidents, des familles à revenu modeste et moyen, des personnes seules, des personnes âgées et des étudiants.

3. Il est proposé que le parc urbain Espace Faubourg Québec, situé le long de la rue du Glacis, entre les rues Amherst et Saint-Christophe, inclue, en partie, **des services de proximité**, soit des entreprises de petite taille (dépanneur, café, boutiques, artisans). À cet effet, notre coopérative et les riverains de ce site seraient des interlocuteurs attentifs pour la mise en place d'un tel projet.

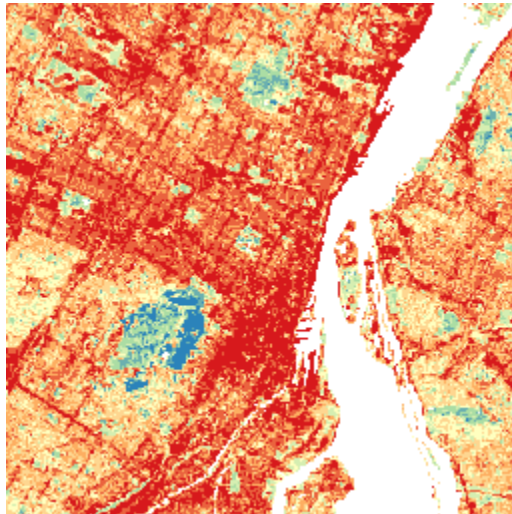
4. Il est proposé qu'un **comité de suivi** de la stratégie centre-ville soit formé et inclue la participation citoyenne, afin d'évaluer périodiquement les avancées de ce plan stratégique.

5. Il est proposé que l'autoroute Ville-Marie soit recouverte, entre les rues Montcalm et Saint-André, afin d'atténuer le **bruit et la pollution de l'air** dans notre secteur.

6. Il est proposé que la **sécurité des citoyens** soit renforcée afin que les piétons soient mieux protégés lors de leurs déplacements aux intersections dites majeures (Saint-Antoine, Viger, René-Lévesque) par des phases prolongées des feux de circulation, une meilleure visibilité (éclairage en soirée) et des mesures de sécurité lors de projets de réfection d'infrastructures publiques.

M **Annexe 1**

Îlots de chaleur à Montréal



Carte des îlots de chaleur, région comprise entre le Vieux-Montréal et l'île Sainte-Hélène.
Pour voir la carte complète :

Site de Radio-Canada :

<http://ici.radio-canada.ca/nouvelles/special/2016/7/canicule-ete-ilot-chaleur-montreal/>

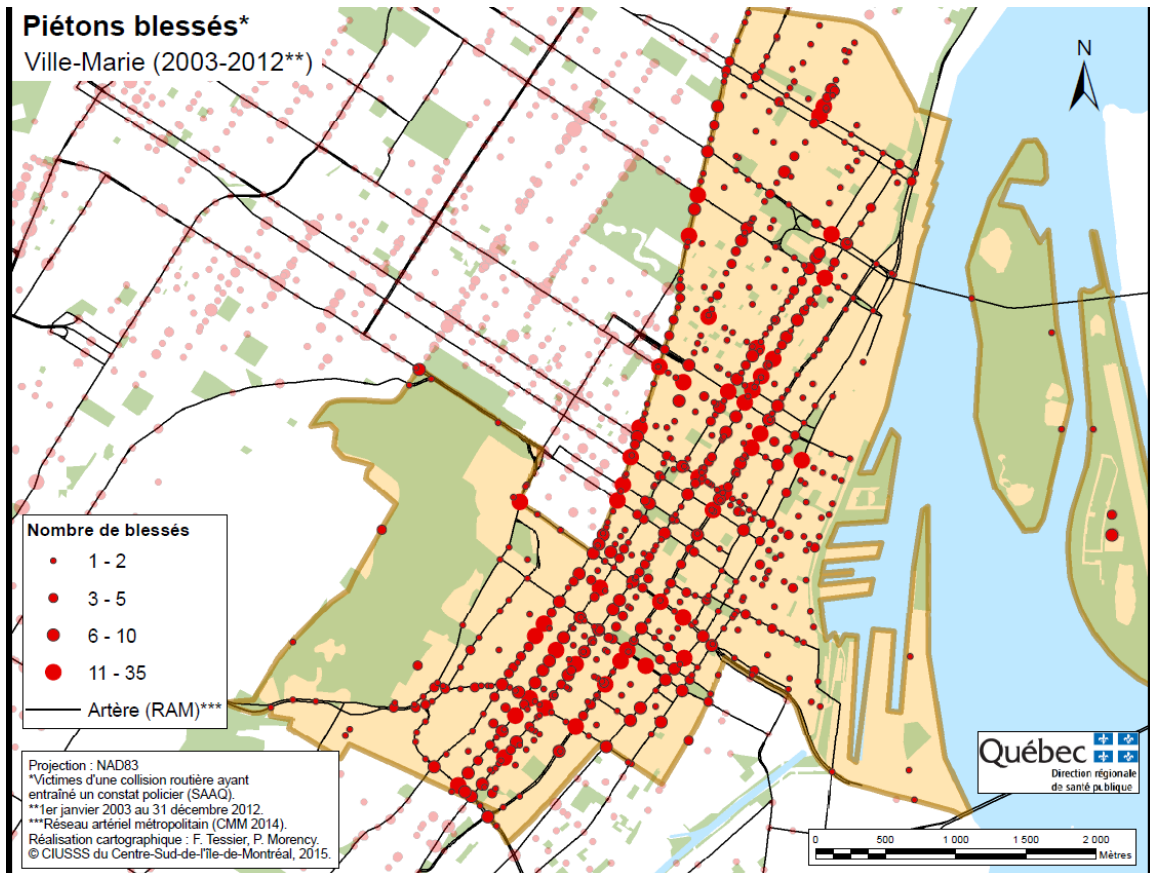
ou

site de Données Québec

<https://www.donneesquebec.ca/recherche/dataset/ilots-de-chaleur-fraicheur-urbains-et-temperature-de-surface/resource/82a3e8be-45d2-407e-8803-fcc994830fcc>

Annexe 2

Cartographie des piétons blessés dans l'arrondissement Ville-Marie, entre 2003 et 2012



Source : Directeur de santé publique de Montréal