



Mémoire de Projet Montréal  
présenté à l'OCPM dans le cadre des

**Audiences publiques sur l'avenir des secteurs Marconi-  
Alexandra, Atlantic, Beaumont, De Castelnau (PDUES)**

15 avril 2013

# Table des matières

Table des matières .....	2
Projet Montréal .....	3
Introduction.....	3
Critiques et propositions sur l’avenir des secteurs Marconi-Alexandra, Atlantic, Beaumont, De Castelnau (PDUES) .....	4
Création d’un passage routier intersection avenue Ogilvy/rue De Castelnau .....	5
Verdissement .....	6
Mise en œuvre et suivi du PDUES.....	7
Conclusion .....	7

## **Projet Montréal**

Projet Montréal est le parti municipal qui propose à la population de Montréal une autre façon de vivre en ville, centrée sur le développement durable, la saine gestion, la démocratie, et la qualité de vie des citoyens. Les Associations locales d'arrondissement (ALA) sont le premier point de contact entre les membres et le parti, et l'instance première de participation des membres à la vie du parti. Les activités de l'ALA sont coordonnées par un conseil local, dont les membres sont élus par les membres de l'arrondissement réunis en assemblée générale annuellement. C'est au nom de l'Association locale de l'arrondissement Villeray–Saint-Michel–Parc-Extension (ALA VSMPE) que nous déposons ce mémoire.

## **Introduction**

L'intérêt de l'ALA-VSMPE pour le PDUES est celui d'un groupe de résidents, déjà très impliqués dans leurs quartiers respectifs, qui proposent des pistes pour améliorer le tissu urbain, social et écologique du territoire en question.

Dans ce mémoire, l'ALA VSMPE présente des propositions qui s'inspirent des principes de mobilité urbaine, d'aménagement social et de développement durable prônés par leur parti politique, Projet Montréal. La rédaction du mémoire a été prise en charge par Stéphanie Charron et Robert Prévost.

## **Critiques et propositions sur l'avenir des secteurs Marconi-Alexandra, Atlantic, Beaumont, De Castelnau (PDUES)**

Il est important de souligner que nous désirons, d'une part, saluer plusieurs éléments positifs identifiés dans le PDUES et, d'autre part, nous souhaitons, dans une optique critique et constructive, commenter certaines initiatives et proposer des alternatives. La volonté de positionner le territoire en tant que « carrefour de la création », d'effectuer des interventions pour améliorer l'espace public et la mixité de la population ont notre soutien. Cependant nous trouvons que le PDUES proposé ne va pas assez loin en ce qui concerne certaines mesures devant appuyer ces intentions.

### **Logements sociaux, communautaires et abordables**

En ce qui concerne les logements sociaux, communautaires et abordables, une autre composante essentielle nous préoccupe, à savoir que le projet réponde véritablement aux besoins réels de Parc-Extension. Cette proposition doit cibler l'accessibilité des personnes seules, des personnes âgées et des jeunes familles à un logement adapté à leurs besoins, ainsi qu'assurer la diversité sociale et générationnelle, en répartissant globalement l'offre selon le revenu des ménages.

Un autre élément mérite également notre attention. La stratégie d'inclusion de la Ville de Montréal exige la construction de logements sociaux dans tout projet de construction de plus de 200 logements. Compte tenu du manque d'espace pour des projets de cette envergure dans le secteur, nous nous demandons si cette exigence pourra être bel et bien tenue.

À ce sujet, nous savons que les terrains disponibles se font de plus en plus rares avec l'arrivée de nombreux développements résidentiels au cours des dernières années (par exemple, le projet de condos *Le Liguori* dans Villeray). L'augmentation du prix des terrains et des immeubles est devenue un obstacle supplémentaire dans le développement de nouveaux projets de logements sociaux et abordables. De plus, les terrains sont trop souvent achetés par le secteur privé qui construit presque exclusivement des condos inaccessibles à un groupe non négligeable de locataires. Il est donc impératif et prioritaire de freiner la spéculation dans ce secteur et de créer des réserves foncières qui permettraient à la Ville de Montréal d'acheter les terrains en vente, et ce afin de véritablement favoriser la diversification de l'offre résidentielle et la mixité sociale. En ce sens, le PDUES pourrait prendre l'exemple de l'arrondissement de Rosemont–La Petite-Patrie qui a adopté, le 16 janvier 2012, une résolution demandant à la Ville de Montréal l'adoption d'une politique de réservation et d'acquisition de terrains pour faciliter et accélérer le développement futur de logements sociaux.

## **Création d'un passage routier intersection avenue Ogilvy/rue De Castelnau**

Nous appuyons la volonté de décloisonner les quartiers et d'améliorer la mobilité au sein du territoire, mais une des mesures qui semble soutenir cette volonté ne nous semble pas appropriée. La Ville de Montréal mentionne son intention de créer un passage routier à l'intersection de l'avenue Ogilvy et de la rue De Castelnau et précise que celui-ci n'augmentera pas la circulation de transit ni le nombre d'automobiles. Nous savons néanmoins qu'une étude sur les impacts et la circulation est présentement en cours et ne sera déposée qu'après l'adoption du PDUES. Cela pose, à notre avis, un problème de taille. Comment les citoyens et les élus peuvent-ils prendre une décision éclairée sans avoir accès aux informations pertinentes sur les impacts possibles?

La situation est d'autant plus préoccupante que l'on doit anticiper que des automobilistes seront fortement tentés d'emprunter cette nouvelle voie entre le boulevard de l'Acadie et le boulevard Saint-Laurent pour éviter la congestion sur la rue Jean-Talon. Si la Ville de Montréal a fait mention à plusieurs reprises que des mesures d'atténuation de la circulation seront mises en place, aucune mesure n'a malheureusement été clairement déterminée dans le PDUES. Ainsi nous recommandons que ce lien devienne exclusivement piéton et cycliste. Cette recommandation s'appuie d'ailleurs sur un énoncé du PDUES (p.26) qui veut rompre avec le dysfonctionnement artériel et offrir aux piétons des conditions de déplacement sécuritaire. Nous estimons qu'en ajoutant un axe de déplacement automobile à proximité de la gare Jean-Talon et de la station de métro Parc, la ville est en contradiction avec cet énoncé. Le décloisonnement ne doit pas se faire au détriment de l'amélioration des conditions de déplacement piétonnier et cycliste autour d'un pôle de transport en commun. De plus, en décloisonnant cette partie du quartier par une voie réservée aux piétons et cyclistes, la ville donnerait un signal fort de sa volonté de promouvoir ces modes de transport. Par ailleurs, il est fort probable que la construction d'un passage routier se trouve bloquée par les négociations en cours avec le Canadien Pacifique.

Nous désirons attirer l'attention de l'OCPM sur une piste prometteuse, celle de réaliser des « quartiers verts » libérés du trafic de transit et du stationnement de surface, reliés entre eux par un « réseau vert » de rues piétons-vélos-bus, en intégrant les artères commerciales. La notion de « quartiers verts » est un dispositif à la fois simple et efficace qui libérerait, par exemple, l'intersection de l'avenue Ogilvy et de la rue De Castelnau du trafic de transit automobile. L'objectif est de permettre aux résidents de se réapproprier l'espace public et de redonner vie aux quartiers en dissuadant la circulation de transit et en favorisant les déplacements de proximité. Pour cela, plusieurs moyens peuvent être mis en place, par exemple :

- a) Des aménagements physiques (dos d'âne, chicanes, rétrécissements de chaussée, élargissements des trottoirs, passages piétons surélevés, partage des voies, bornes escamotables avec carte magnétique pour résidents et commerçants, etc.);
- b) Une optimisation des sens de circulation;
- c) Un marquage spécifique permettant aux automobilistes d'identifier les zones concernées ;
- d) Une signalisation et un mobilier urbain caractéristiques;
- e) Des espaces piétonniers plus nombreux;
- f) Un verdissement des lieux (ruelle verte), l'implantation de bancs publics, d'espaces de détente, etc.;
- g) Une limitation de la vitesse à 30 km/h, voir 15 km/h dans certains quartiers.

Le « réseau vert » est un ensemble de rues réservées aux piétons, cyclistes et patineurs à roues alignées. Il pourrait traverser les arrondissements du PDUES et permettrait d'aller d'un arrondissement à l'autre en toute sécurité.

Afin de favoriser la marche et le vélo, nous proposons la création d'espaces résidentiels denses et plurifonctionnels en prenant exemple sur le concept belge de « code de la rue » qui donne priorité aux piétons et cyclistes. Les politiques d'habitation et d'urbanisme doivent permettre de remettre la marche et le vélo au coeur de la vie urbaine. Nous proposons donc de réaménager les rues, trottoirs et ruelles de secteur concerné dans le PDUES en poursuivant les objectifs suivants :

- a) Réduire les surfaces accessibles à l'automobile et augmenter celles exclusivement réservées aux piétons et cyclistes ;
- b) Assurer le confort et la sécurité des piétons et cyclistes, tout particulièrement des femmes et des enfants ;
- c) Aménager des itinéraires de marche attrayants, confortables et sécuritaires menant aux stations de métro concernées, aux parcs et aux autres lieux où l'on trouvera une forte concentration de piétons, tout particulièrement de parents et d'enfants ;
- d) Accroître la visibilité et la lisibilité du transport collectif dans l'environnement urbain du secteur du PDUES.

## **Verdissement**

Nous appuyons les intentions de verdissement du PDUES, mais nous sommes inquiets quant à sa réelle mise en œuvre, notamment sur l'avenue Beaumont. Le plan de canopée de la page 30 indique de nouvelles plantations sur cette avenue. Cette avenue ne semble pas avoir beaucoup d'espace pour procéder à ce verdissement. Nous considérons que la Ville devrait utiliser un élargissement des trottoirs et la réduction de la surface accessible aux automobiles pour soutenir les objectifs de verdissement. Le

seul élément dont nous soyons certains dans notre arrondissement est la réglementation adoptée sur les nouvelles mesures de verdissement pour les aires de stationnement.

### **Mise en œuvre et suivi du PDUES**

Le PDUES mentionne la création d'un groupe de travail en page 68 et d'un comité de suivi et de liaison en page 72. La relation et, plus globalement, la gouvernance entre ces deux entités devrait être précisée - s'il s'agit effectivement de deux entités distinctes.

Pour véritablement inclure les « parties prenantes », le comité de suivi devrait inclure des mécanismes pour favoriser la participation citoyenne. Les citoyens doivent être au cœur de la mise en place du PDUES, car ils en sont certainement une « partie prenante » essentielle. Si en page 69 il est mentionné que l'élaboration des orientations du projet de l'Université de Montréal inclura la participation des citoyens, cette participation est tout aussi justifiée dans le cadre du comité de suivi.

Par exemple, ce comité de suivi devrait se pencher sur la vocation précise des parcs qui seront créés comme celui de la rue de l'Épée. Les parcs peuvent avoir diverses vocations et les citoyens proches de ceux-ci devraient pouvoir exprimer leurs besoins et attentes.

### **Conclusion**

L'Association locale de l'arrondissement Villeray–Saint-Michel–Parc-Extension de Projet Montréal croit que le PDUES proposé comporte d'excellentes initiatives, mais que certaines d'entre elles devraient aller plus loin. L'actuel projet mériterait d'être bonifié afin d'offrir un espace davantage accessible et sécuritaire pour tous.