

Septembre 2013

# Plan de développement de Montréal

Mémoire de la Corporation de développement communautaire de Côte-des-Neiges



Corporation  
de développement  
communautaire de  
Côte-des-Neiges

## TABLE DES MATIÈRES

---

<b>1</b>	<b>INTRODUCTION</b>	<b>1</b>
<b>2</b>	<b>CÔTE-DES-NEIGES : UN PORTRAIT</b>	<b>4</b>
2.1	Quelques statistiques	4
2.2	Les conditions de logements : un enjeu de taille	11
<b>3</b>	<b>NOS COMMENTAIRES SUR LE DOCUMENT DE CONSULTATION</b>	<b>26</b>
3.1	La vision de développement	26
3.2	Agir sur la ville – Plan d’action municipale 2013-2017	28
3.3	Le cadre financier	33
<b>4</b>	<b>CONCLUSION</b>	<b>34</b>

## 1 INTRODUCTION

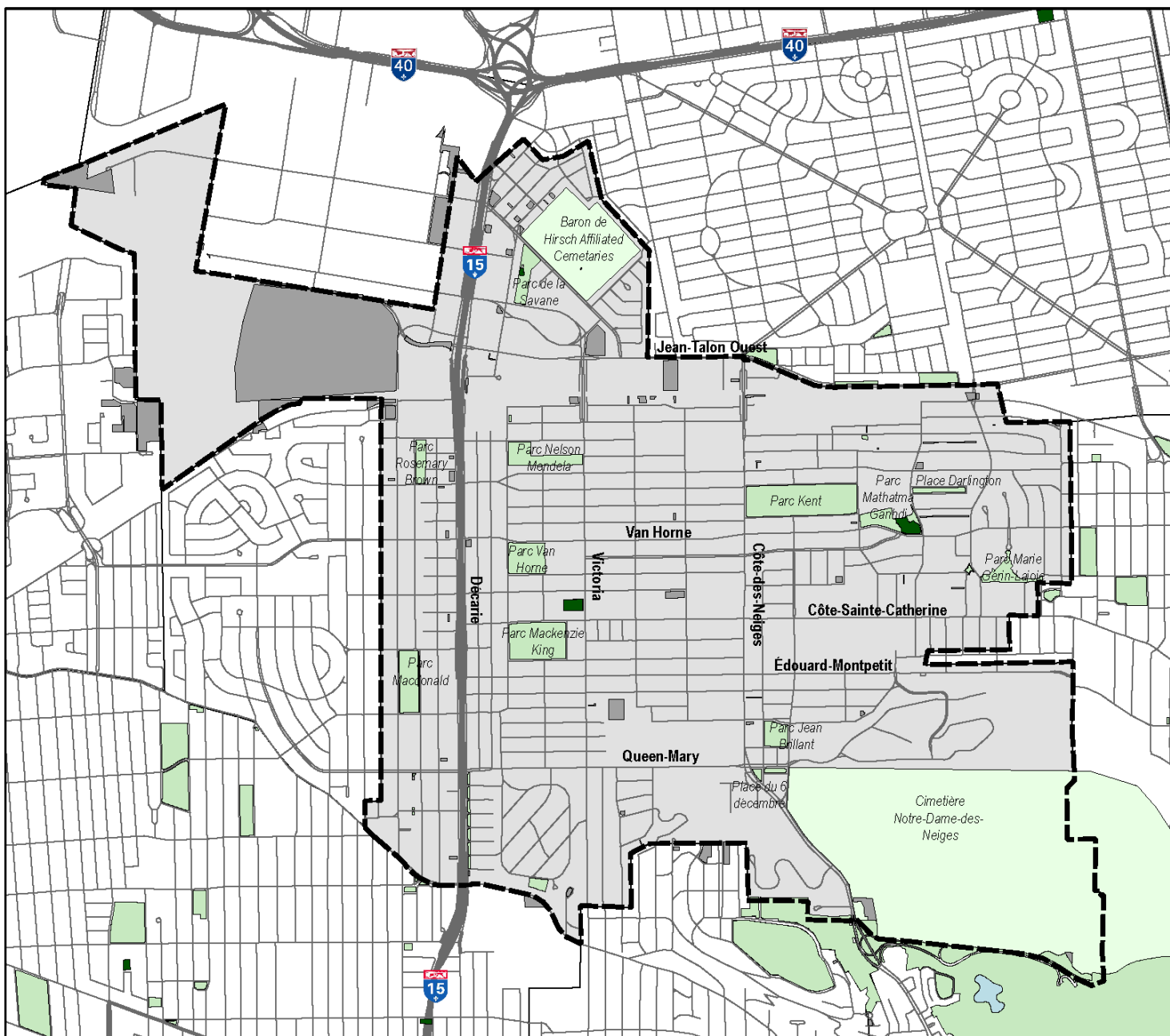
La Corporation de développement communautaire de Côte-des-Neiges (CDC de CDN), fondée il y a 25 ans sous le nom de « Conseil communautaire Côte-des-Neiges/Snowdon », a comme mission de regrouper les organismes communautaires de Côte-des-Neiges, afin de favoriser entre eux solidarité et concertation, dans la perspective d'améliorer les conditions de vie de ce quartier et de lutter contre la pauvreté, la discrimination et toute forme d'exclusion. Plus de quarante organismes sont membres de la CDC de CDN. La CDC travaille de plus étroitement avec un large réseau de partenaires (Arrondissement, CSSS, écoles, MICC, etc.)

Notre organisme travaille activement sur cinq priorités adoptées en congrès en 2010 : le logement, l'emploi, les enfants, la pauvreté et le développement d'un projet local qui s'intitule « Saveurs du monde à Côte-des-Neiges ». Trois « axes transversaux », femmes, diversité culturelle et environnement, s'intègrent également à notre travail.

Nous remercions l'Office de consultation publique de Montréal de l'occasion de participer à ce processus. Nous tenons comme points de départ que Montréal est une ville pour tout le monde, qu'un des objectifs d'un tel plan est d'assurer que tout le monde puisse atteindre son potentiel, et qu'il faut donc assurer que le développement de la ville profite à tous et toutes ses résidentEs.

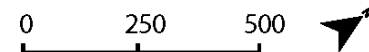
Nous désirons par le présent mémoire apporter la perspective de notre quartier, tout en sachant bien que de nombreux enjeux que nous vivons sont vécus ailleurs. Afin de contextualiser nos commentaires, nous débuterons avec une présentation de notre quartier et accorderons une attention spécifique à un enjeu particulièrement criant, le logement. Nous passerons par la suite à notre analyse du document de consultation.

Nous désirons souligner la contribution de la firme Rayside Labossière pour la cartographie. De même, en tant que membre de la Coalition des tables de quartier, nous tenons à souligner notre appui au mémoire qu'elle a déposé et attirerons votre attention sur certains passages particulièrement importants pour nous.



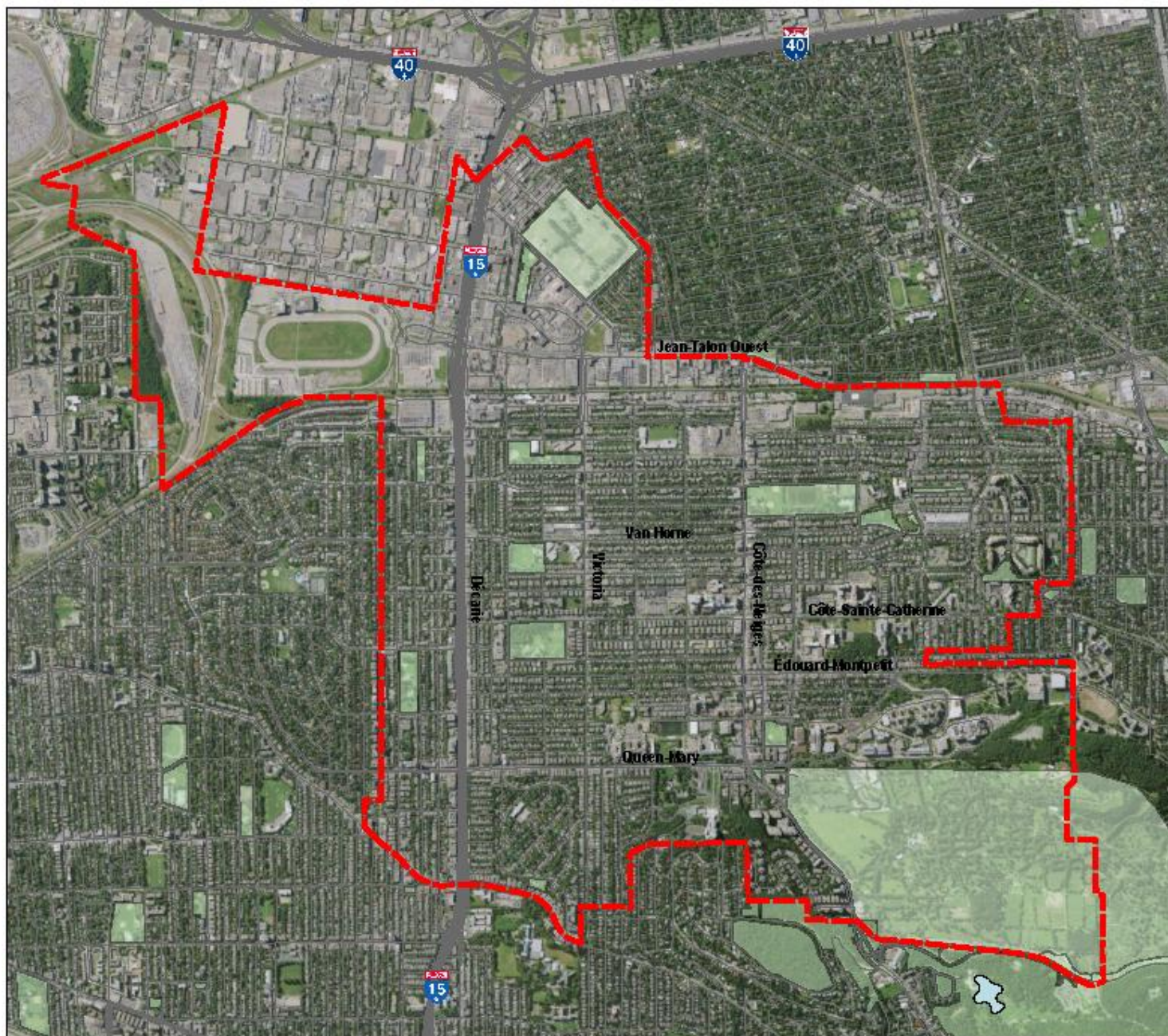
### TERRITOIRE DE CÔTE-DES-NEIGES

- Autoroute
- Parc
- Cimetière
- Jardin communautaire
- Terrain vacant



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





### PHOTO AÉRIENNE DE CÔTE-DES-NEIGES

Autoroute



Parc



Cimetière



Limite géographique de Côte-des-Neiges



0 250 500



Fond de plan : Ville de Montréal, Adresses  
Québec, Google Maps

## 2 CÔTE-DES-NEIGES : UN PORTRAIT

### 2.1 QUELQUES STATISTIQUES

Selon les données du recensement de 2006, 99 174 personnes résident dans le quartier Côte-des-Neiges.<sup>1</sup> Nous y retrouvons des populations importantes de tous les âges et types de ménages :

- Les personnes âgées de 65 ans et plus constituent 13,5 % de la population, et les jeunes de moins de 15 ans en constituent 16,8 %;
- Presque trois quarts des résidants (71,9 %) vivent en famille (en couple avec ou sans enfant, ou en famille monoparentale).
- On compte 15 655 familles avec enfants dans le quartier. Parmi les 27 720 enfants habitant avec leurs parents, 26 % sont âgés de moins de 6 ans.
- 17,5 % de la population (16 970 personnes) reste seule. C'est le cas notamment pour 42,3 % des personnes âgées.

#### Un quartier de toutes les origines

Côte-des-Neiges est un quartier d'accueil pour de nombreuses personnes d'origine immigrante. En fait, les personnes immigrantes et les résidents non-permanents constituent 58,1 % de la population. La population immigrante vient de partout au monde, faisant du quartier un des plus culturellement diversifiés au Canada.

- Selon le recensement 2006, presque le tiers des personnes d'origine immigrante (16 805 personnes) sont arrivées au Canada dans les cinq dernières années, et 64,6 % sont arrivées dans les quinze dernières années.
- Presque 27 % de la population parle français comme langue maternelle, 20 % parle anglais, et 48,8 % parle une langue maternelle autre que le français ou l'anglais. Après le français et l'anglais, les six langues les

plus fréquemment parlées sont l'arabe, le tagalog, l'espagnol, le roumain, le tamoul, et le russe.

#### Une population scolarisée, mais des taux de pauvreté très élevés

Une forte proportion de la population de Côte-des-Neiges a un niveau de scolarité élevé : 45,5 % de la population âgée de 15 ans et plus détient un diplôme universitaire, comparé à 30,2 % pour la Ville de Montréal.

Malgré cela, en 2005, 41 % de la population vivaient **sous les seuils de faible revenu** établis par Statistique Canada.

- Le revenu de 30,6 % des ménages était inférieur à 20 000 \$, tandis que 13,7 % avaient un revenu dépassant 80 000 \$.
- Le revenu moyen des résidants est de 27 871 \$, comparé à 30 117 \$ pour Montréal.
- Une forte proportion de la population se retrouve en **chômage**, et l'intégration économique des personnes d'origine immigrante, dont les qualifications et l'expérience ne sont, trop souvent, pas reconnues, demeure un défi particulièrement important.

#### Un quartier densément peuplé, une forte proportion de locataires et une population mobile

Côte-des-Neiges est un quartier densément peuplé, avec 8 542 résidants par km<sup>2</sup>.<sup>2</sup> La vaste majorité de résidants du quartier – 80,7 % – sont locataires. Il y a également un taux de mobilité élevé : lors du recensement 2006, 50,4 % des résidants âgés de 5 ans et plus n'habitaient pas le même logement que 5 ans auparavant.

#### Une population impliquée et un attachement au quartier

Il existe une vie communautaire dynamique dans Côte-des-Neiges. Par le biais de leur implication dans les multiples organismes communautaires du quartier et en tant qu'individus, les résidants de Côte-des-Neiges font

---

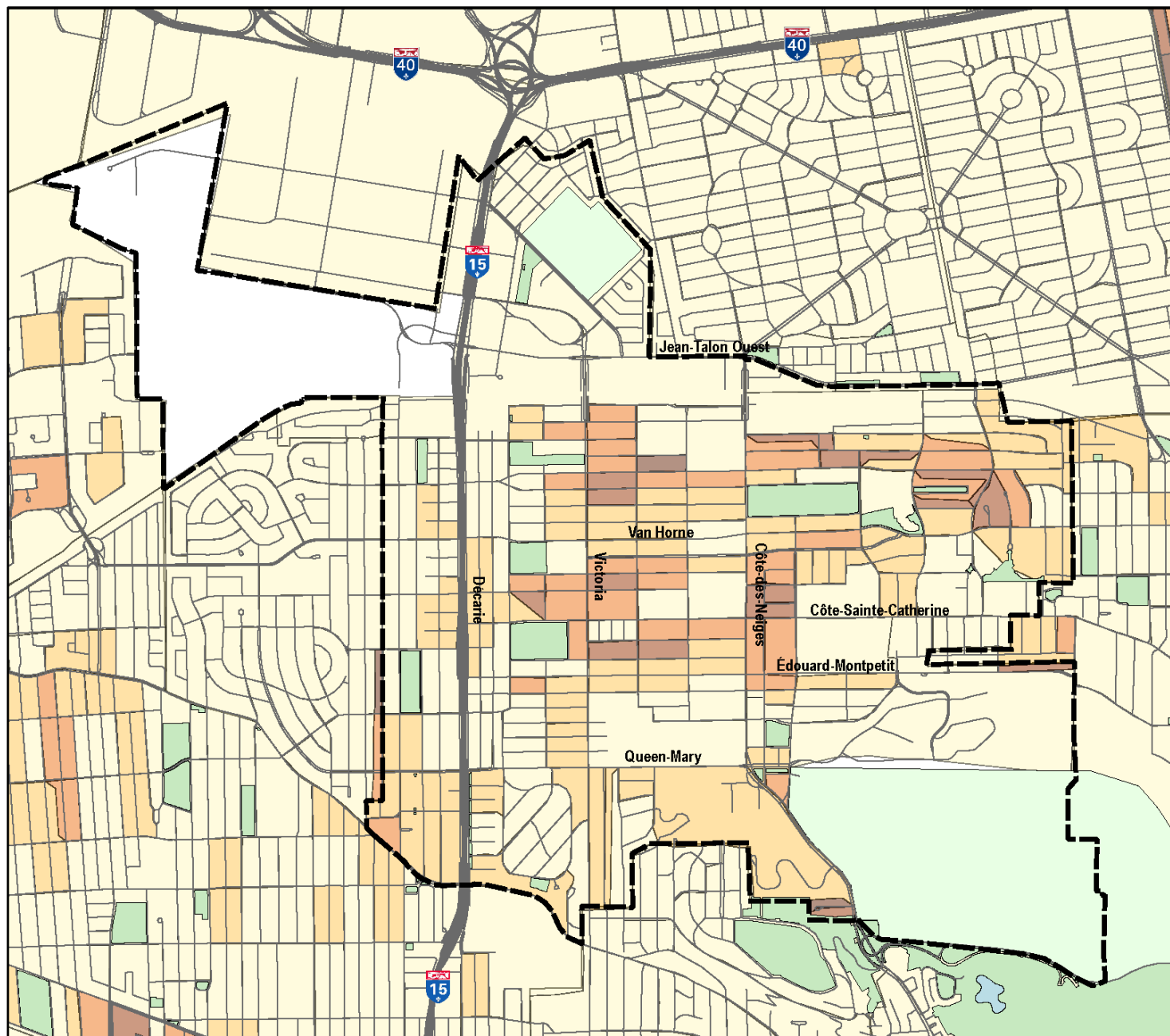
<sup>1</sup> Toutes les données dans cette section proviennent du CSSS de la Montagne, Portrait statistique (données du recensement 2006), Profil de la population du territoire du Conseil communautaire de Côte-des-Neiges.

---

<sup>2</sup> CSSS de la Montagne, Portrait statistique (données de 2006), Profil de la population du territoire du Conseil communautaire de Côte-des-Neiges, p. 21.

d'importants efforts afin d'améliorer leurs conditions de vie, y compris leurs conditions de logement. Il existe un sentiment fort d'appartenance au quartier chez de nombreux résidants.





### DENSITÉ DE POPULATION (2006)\*

Nombre de personnes à l'hectare

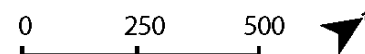
- 1 à 100
- 101 à 200
- 201 à 300
- 301 à 400
- 401 et plus

Autoroute

Parc

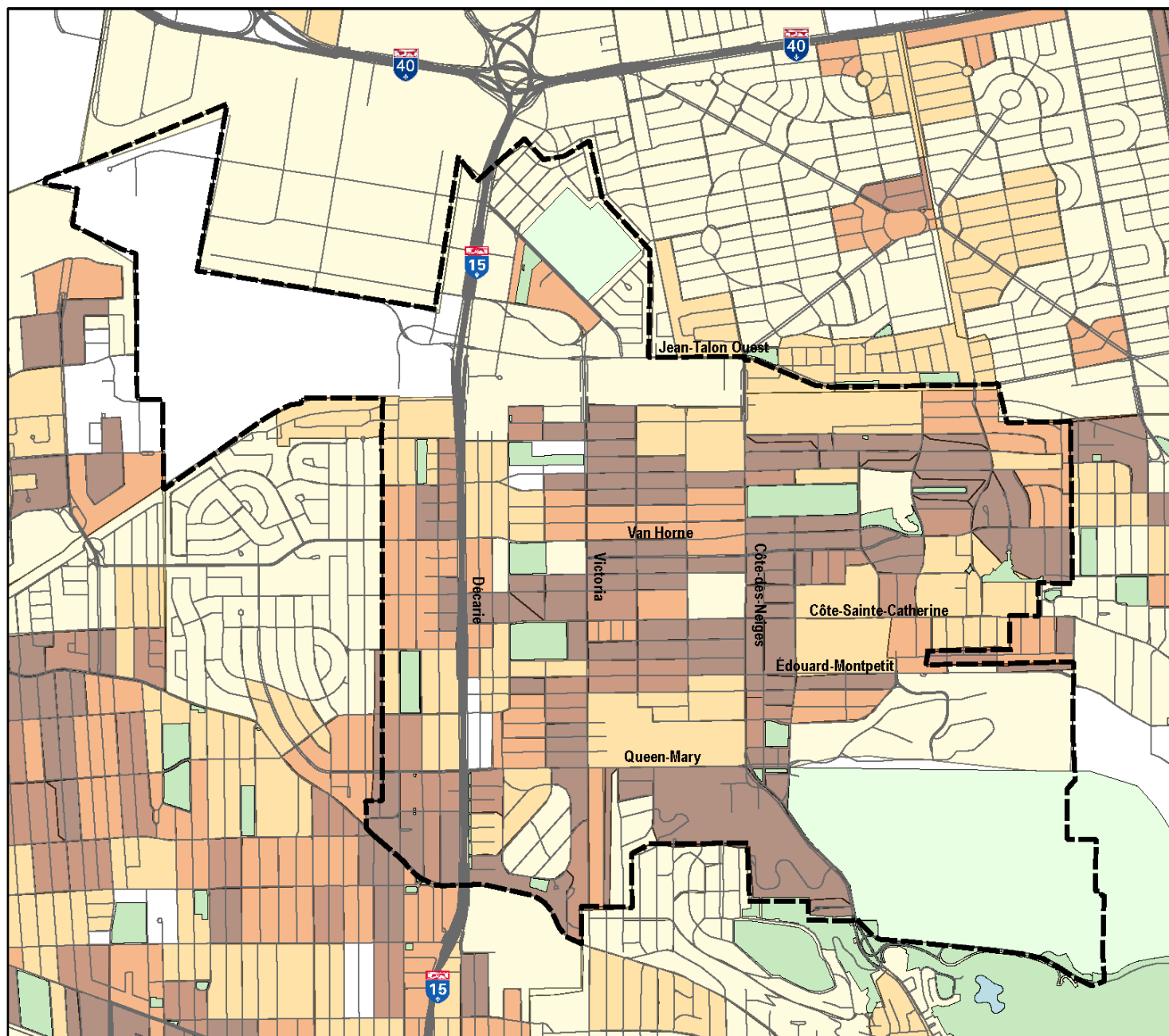
Cimetière

\* Par aire de diffusion



Source : Statistique Canada : Recensement de 2006  
Fond de plan : Ville de Montréal, Adresses Québec





### DENSITÉ DE LOGEMENT (2006)\*

Nombre de logements à l'hectare

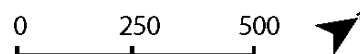
- 1 à 15
- 16 à 30
- 31 à 45
- 46 à 60
- 61 et plus

Autoroute

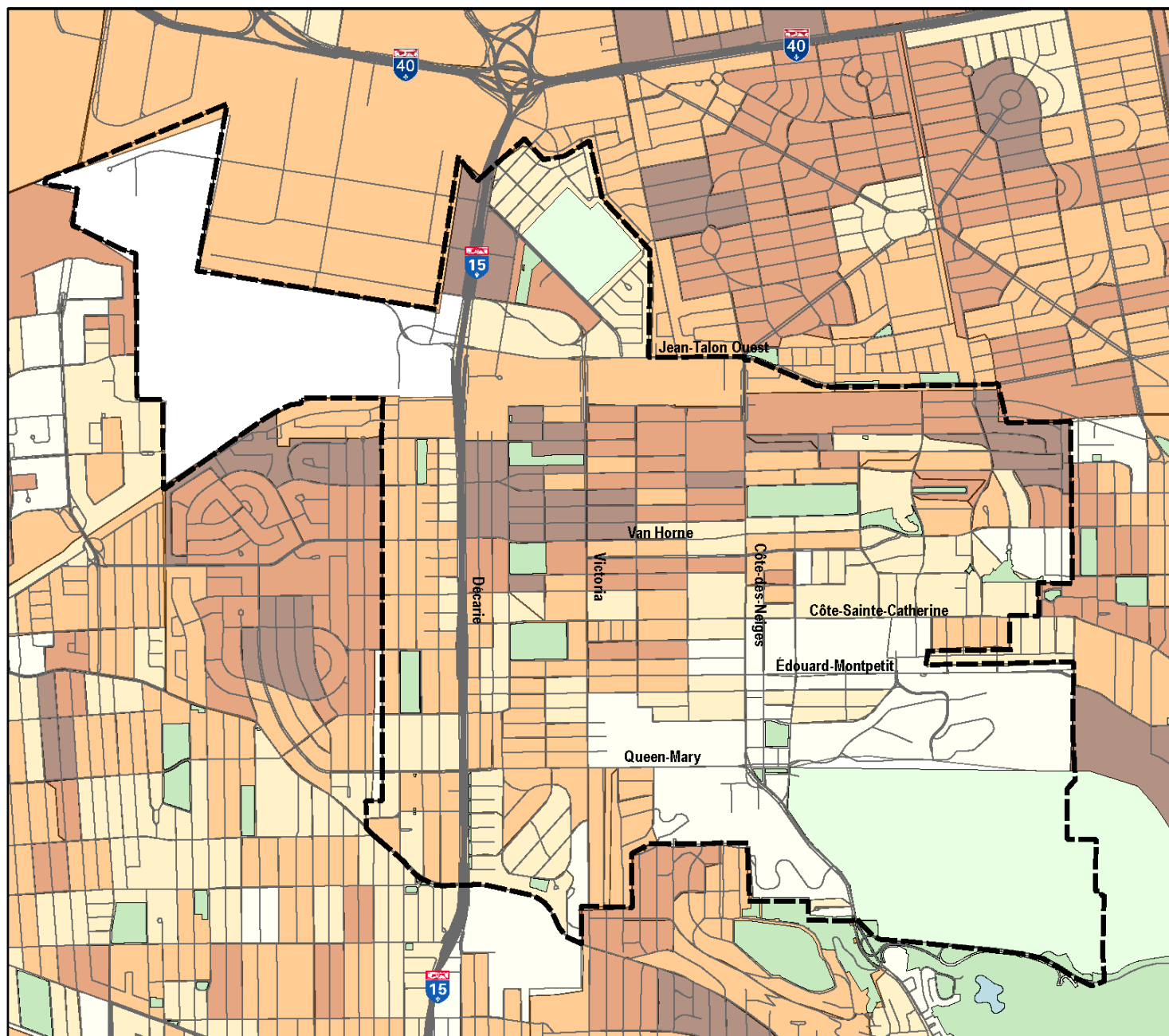
Parc

Cimetière

\* Par aire de diffusion



Source : Statistique Canada : Recensement de 2006  
Fond de plan : Ville de Montréal, Adresses Québec



PROPORTION D'ENFANTS  
DE 14 ANS ET MOINS  
(2006)\*

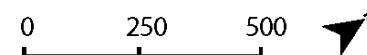
- 0% - 10%
- 11% - 15%
- 16% - 20%
- 21% - 25%
- 25% et plus

Autoroute

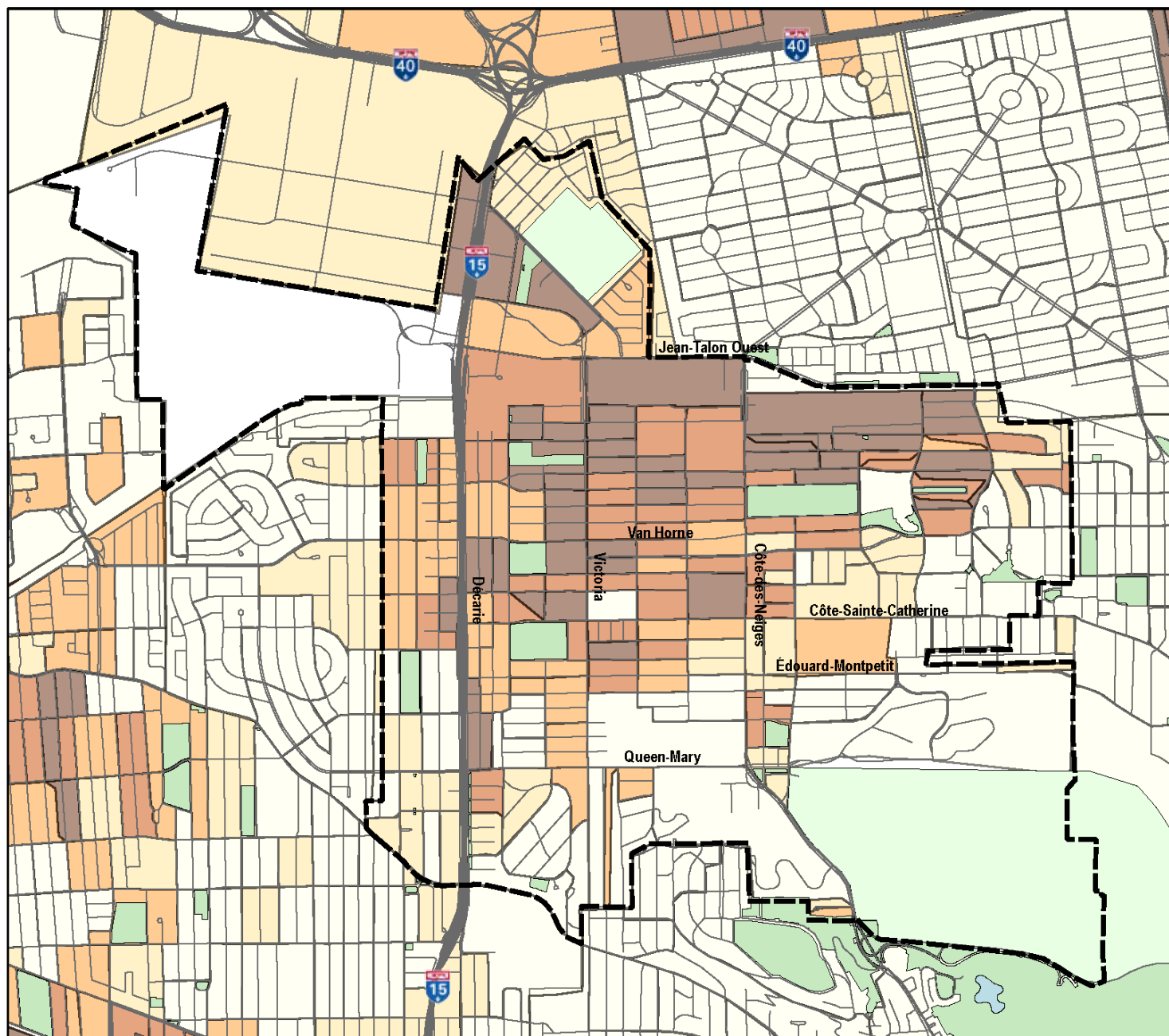
Parc

Cimetière

\* Par aire de diffusion



Source : Statistique Canada : Recensement de 2006  
Fond de plan : Ville de Montréal, Adresses Québec



### DÉFAVORISATION MATÉRIELLE (2006)\*

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

Autoroute

Parc

Cimetière

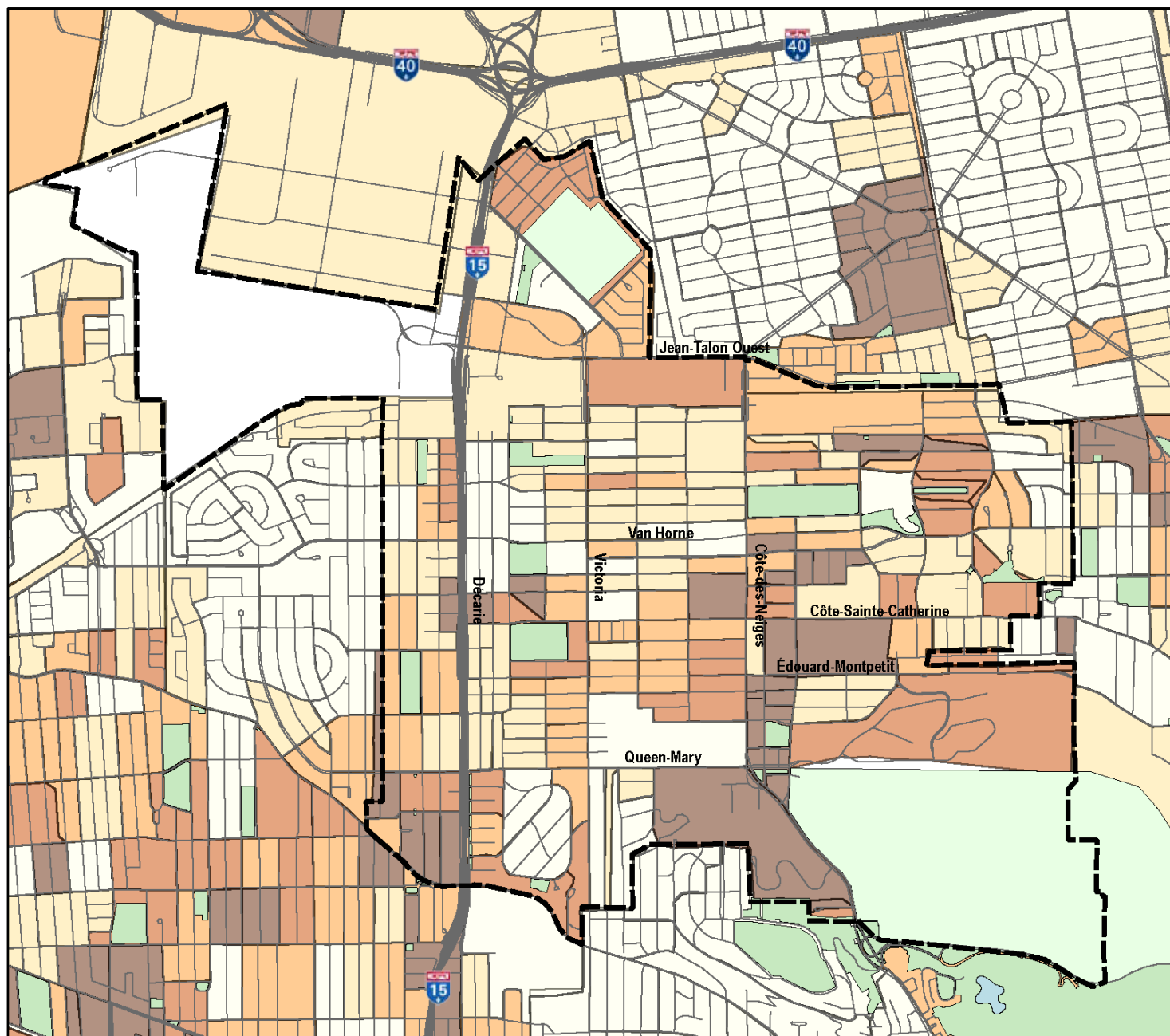
La défavorisation matérielle reflète la privation de biens et de commodités de la vie courante (Atlas Santé Montréal).

\* Par aire de diffusion

0 250 500



Source : Agence de la santé et des services sociaux de Montréal  
Fond de plan : Ville de Montréal, Adresses Québec



### DÉFAVORISATION SOCIALE (2006)\*

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

Autoroute

Parc

Cimetière

La défavorisation sociale souligne la fragilité du réseau social, de la famille à la communauté (Atlas Santé Montréal).

\* Par aire de diffusion



Source : Agence de la santé et des services sociaux de Montréal  
Fond de plan : Ville de Montréal, Adresses Québec

## 2.2 LES CONDITIONS DE LOGEMENT : UN ENJEU DE TAILLE

Se trouver un logement abordable, de taille appropriée et de qualité dans le quartier Côte-des-Neiges est devenu un défi important pour de nombreux résidents, notamment depuis la crise de logement au début des années 2000.

### L'augmentation des loyers

Selon les données de la SCHL, entre 2005 et 2011, le loyer moyen dans Côte-des-Neiges a augmenté d'au moins 15 % pour chaque catégorie de grandeur de logement, et de 23,9 % pour les logements avec 3 chambres à coucher et plus. (La zone utilisée par la SCHL comprend Mont-Royal et Outremont dont les loyers sont plus élevés, mais ces secteurs ont moins de logements locatifs).

Tableau 1 : Variation en loyers moyens, zone 5\* (2005 – 2011)

	Studios	1 c.c.	2 c.c.	3 c.c. et plus	Tous les logements
2005	461 \$	605 \$	760 \$	922 \$	672 \$
2011	546 \$	705 \$	875 \$	1 142 \$	794 \$
% d'augmentation	18,4 %	16,5 %	15,1 %	23,9 %	18,2 %

\* Zone 5 = CDN, Mont-Royal, Outremont; limites de Westmount et voie Camilien-Houde (sud), limites de Ville Mont-Royal (nord), limites d'Outremont (est), boul. Décarie (ouest)  
 Source : SCHL, *Rapports sur le marché locatif, RMR de Montréal*. Calcul d'augmentation : CDC de CDN.

En 2012 les loyers ont baissé dans toutes les catégories, mais (pour tout sauf les studios) ils demeurent plus élevés que la moyenne montréalaise.

Tableau 2 : Loyer moyen, octobre 2012

Zone	Studios	1 c.c.	2 c.c.	3 c.c. et plus	Tous les logements
5	531 \$	695 \$	848 \$	1 064 \$	771 \$
Île-de-Mtl	543 \$	646 \$	724 \$	917 \$	698 \$

Source : SCHL, Rapport sur le marché locatif, RMR de Montréal, automne 2012, p. 12.

### Les locataires paient trop pour se loger

Une proportion très importante des locataires de Côte-des-Neiges paie trop pour se loger. Tel que démontré au tableau 3, plus qu'un ménage locataire sur cinq consacre 50 % ou plus de son revenu au logement, et 4 245 ménages y consacrent 80 % ou plus.

Tableau 3 : Pourcentage de ménages locataires consacrant 30 %, 50 % et 80 % et plus du revenu au logement, quartier Côte-des-Neiges

Année	Payent 30 % et plus		Payent 50 % et plus		Payent 80 % et plus	
	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%
2006	15 165	43,9 %	7 980	23,1 %	4 245	12,3 %
2001	14 315	40,1 %	7 385	20,7 %	n.d.	
% de variation	5,9 %		8,1 %			

Source : Compilation FRAPRU des données du recensement 2006, Dossier noir 2009 (tableau reproduit)

Des populations spécifiques éprouvent encore plus de difficultés en ce qui concerne l'accès à un logement abordable. À titre d'exemple :



- 55,2 % (8 005) des ménages locataires composés d'une personne seule paient 30 % et plus de leur revenu pour se loger, et 31,9 % (4 625) de ces derniers paient plus de 50 %<sup>3</sup>.
- 50,6 % (1 840) des ménages dont le principal soutien financier est une femme âgée de 65 ans et plus consacre 30 % et plus au logement.<sup>4</sup>
- 62 % (1 580) des locataires qui ont immigré entre 2001 et 2006 et qui vivent hors famille économique paient 30 % et plus pour se loger, et 37,6 % (960) y consacrent 50 % ou plus.<sup>5</sup>
- 62,1 % (2 560) de locataires avec une difficulté ou une réduction d'activité qui vivent hors famille économique paient 30 % ou plus pour se loger, et 33,3 % y consacrent 50 %.<sup>6</sup>

### Le surpeuplement et la pénurie de logements abordables pour familles

Parmi les familles ayant un enfant âgé de 6 mois à 12 ans et vivant dans le territoire du CLSC Côte-des-Neiges, 20,1 % ont plus d'un occupant par pièce au domicile, comparé à 10 % pour l'île de Montréal.<sup>7</sup> Les organismes travaillant avec les locataires constatent que souvent les familles sont obligées de prendre un logement trop petit, faute de moyens pour payer un logement plus grand.

### La qualité des logements : un enjeu important de santé publique

Les conditions de logement sont reconnues comme étant un des déterminants sociaux de la santé. À Côte-des-Neiges, malheureusement, de nombreux ménages sont aux prises avec des problèmes de salubrité, problèmes qui peuvent avoir un impact important sur la santé physique et mentale de leurs membres. À titre d'exemple :

- Selon le recensement 2006, 13,4 % des logements ont besoin de réparations majeures, comparé à 9,6 % pour la Ville de Montréal. Cela représente une augmentation de 21,4 % depuis 1996. Presque le tiers de logements ont besoin de réparations mineures, représentant une augmentation de 23,7 %<sup>8</sup>.
- Selon *l'Étude sur la santé respiratoire des enfants montréalais* de la Direction de santé publique de Montréal (2011), en 2006 des problèmes d'humidité excessive ou de moisissures étaient présents dans 38,4 % des domiciles où vivent des enfants âgés de 6 mois à 12 ans sur le territoire du CLSC Côte-des-Neiges. L'étude a également chiffré la présence de coquerelles ou rongeurs à 22,6 % de ces domiciles, comparé à 9,8 % pour l'île de Montréal.<sup>9</sup>(p. 21)
- Cette même étude a conclu que, sur le territoire du CSSS de la Montagne, 20 % des cas d'asthme actif, 12 % des infections respiratoires et 14 % des cas de rhinite allergique hivernale chez les enfants de 6 mois à 12 ans seraient attribuables au facteur d'humidité excessive et de moisissures dans les logements.<sup>10</sup>
- De 2009 à 2011, le service d'inspection de l'arrondissement a fait 5 398 inspections en vertu du *Règlement sur la salubrité, l'entretien et la sécurité des logements* de la Ville de Montréal. Pendant cette période un total de 1 913 avis d'infraction a été émis, ainsi que 316 constats d'infraction.<sup>11</sup> En 2012 ce service a fait 1 969 inspections et 215 dossiers ont été transmis à la Cour municipale.<sup>12</sup>
- Entre 2007 et novembre 2011, l'équipe d'inspection de la Ville centre a effectué des inspections dans 2 064 logements à Côte-des-Neiges dans

<sup>3</sup> Commande spéciale du FRAPRU à Statistique Canada (Recensement 2006)

<sup>4</sup> Commande spéciale du FRAPRU à Statistique Canada (Recensement 2006)

<sup>5</sup> CSSS de la Montagne, données du recensement 2006, commande spéciale pour la CDC de CDN, p.22

<sup>6</sup> CSSS de la Montagne, données du recensement 2006, commande spéciale pour la CDC de CDN, p.23.

<sup>7</sup> Direction de la santé publique de Montréal, *Étude sur la santé respiratoire, Portrait CSSS de la Montagne*, (2011), p. 25.

<sup>8</sup> CDC de CDN Portrait statistique (Recensement 2006), p. 18.

<sup>9</sup> Direction de la santé publique de Montréal, *l'Étude sur la santé respiratoire des enfants montréalais, Portrait du CSSS de la Montagne* (2011), p. 22, 21.

<sup>10</sup> Direction de la santé publique de Montréal, *l'Étude sur la santé respiratoire des enfants montréalais, Portrait du CSSS de la Montagne* (2011), p. 41.

<sup>11</sup> Demandes d'accès à l'information; Comité d'arrondissement sur le logement (CDN-NDG).

<sup>12</sup> Arrondissement Côte-des-Neiges – Notre-Dame-de-Grâce, *Salubrité des logements : L'arrondissement de CDN—NDG accroît la surveillance sur son territoire*. (Communiqué de presse, le 13 juin 2013).

le cadre du *Plan d'action pour l'amélioration de la salubrité des logements*. Cette équipe a identifié 13 267 cas de non-conformité.<sup>13</sup>

Les problèmes de salubrité ne sont pas limités aux logements moins chers. À Côte-des-Neiges, bon nombre de locataires sont aux prises avec des problèmes de salubrité et un loyer trop cher en même temps.

Il est à noter que la grande majorité de logements de notre quartier se retrouve en blocs d'appartements, soit de moins de cinq étages (63,6 %) ou de cinq étages ou plus (23,4 %), ce qui peut faciliter la transmission de certains problèmes de logement, tels que les punaises de lit. Les duplex représentent 8,6 % des logements, et les immeubles individuels non attenants et jumelés ne comptent que pour 3,4 % du parc.<sup>14</sup>

Le vieillissement du parc de logement est également un facteur dans le maintien et la salubrité. Presque 40 % des logements privés se retrouvent dans des immeubles construits avant 1960, et 19,3 % dans des blocs datant d'avant 1946. Seulement 3 % des logements ont été construits entre 1991 et 2006.<sup>15</sup>

### L'itinérance

Si les chiffres à ce sujet sont difficiles à trouver, l'expérience des groupes démontre que l'itinérance est un phénomène croissant dans le quartier. L'itinérance à Côte-des-Neiges peut prendre plusieurs formes différentes. L'itinérance a été adoptée comme axe d'intervention par la CDC de Côte-des-Neiges (dans le cadre de la priorité pauvreté) en février 2012.

### Le logement social : Un rattrapage d'unités qui s'impose

Pour la CDC de CDN, le logement social représente la réponse la plus complète à l'ensemble de ces problèmes. Or, force est de constater que dans le quartier, comme dans la Ville dans son ensemble, le nombre de logements sociaux est très loin de répondre aux besoins.

Un travail de recensement des logements sociaux dans le quartier mené par notre Table de concertation sur le logement social évalue actuellement le nombre à 2 708, dont seulement 1 532 logements subventionnés à 25 % du revenu. En août 2013, 166 unités de logement social sont en développement, dont 44 unités coopératives (avec 22 unités subventionnées à 25 % du revenu) et 122 unités OSBL (avec 62 unités subventionnées à 25 % du revenu). Un autre projet de 55 à 100 unités est également en planification.

### Les Habitations à loyer modique (HLM)

Le décompte des logements HLM démontre que le quartier Côte-des-Neiges a proportionnellement beaucoup moins d'unités de logement social que d'autres quartiers. Tel qu'illustré dans le tableau suivant, l'Arrondissement CDN-NDG, l'arrondissement le plus peuplé de la Ville de Montréal et aussi l'arrondissement ayant le nombre le plus de ménages ayant des besoins impérieux en logement ne compte que 1 562 unités d'HLM (dont 921 à CDN). À titre de comparaison, le Sud-ouest en compte 3 569, Mercier/Hochelaga-Maisonneuve 2 492, Ville-Marie 2 139, Villeray-St-Michel-Parc-Extension 1 966, et Rosemont/Petite-Patrie 1 723.<sup>16</sup>

<sup>13</sup> Comité d'arrondissement sur le logement (CDN-NDG), décembre 2011.

<sup>14</sup> CSSS de la Montagne, *Portrait statistique (données du recensement 2006)*, *Profil de la population du territoire du Conseil communautaire de Côte-des-Neiges*, p.18.

<sup>15</sup> CDC de CDN, *Portrait statistique (Données du recensement 2006)*, p. 18.

<sup>16</sup> OMHM, <http://www.omhm.qc.ca/arrondissements-villes>, le 21 septembre 2012.

Tableau 4 : Unités HLM, Ville de Montréal

Arrondissement	Total d'unités HLM	Nombre de ménages avec besoins impérieux <sup>17</sup>
Ahuntsic-Cartierville	1 437	15 675
Anjou	331	3 610
<b>CDN/NDG</b>	<b>1 562 (921 à CDN)</b>	<b>25 545</b>
Lachine	725	4 190
LaSalle	373	7 190
Plateau Mont-Royal	1 256	18 000
Île-Bizard/Ste-Gen.	12	590
Mercier/H-M	2 491	18 245
Mtl-Nord	426	12 355
Outremont	75	1 440
Rosemont/Petite-Patrie	1 723	21 785
RDP/PAT	781	5 910
St-Laurent	306	7 450
St-Léonard	304	7 105
Sud-ouest	3 569	11 290
Verdun	595	8 685
Ville-Marie	2 139	17 015
Villeray-St-Michel-Parc Extension	1 966	21 040
<b>Total</b>	<b>21 071</b>	<b>207 120</b>

Source : Office municipal d'habitation de Montréal, <http://www.omhm.gc.ca/arrondissements-villes>, le 21 septembre 2012; dernière colonne : Ville de Montréal, Direction d'habitation (2009), Profil statistique en habitation de la Ville de Montréal, p. 25.

<sup>17</sup> Le seuil des besoins impérieux en logement est une mesure utilisée par la Société d'habitation du Québec pour certains de ses programmes (par exemple l'admissibilité aux HLM et aux suppléments de loyer). Les seuils utilisés dans le document source (Direction de l'habitation, 2009) étaient de 25 000 (en 2005) pour les personnes seules, les couples sans enfants, les familles monoparentales et les ménages de deux personnes ou plus n'ayant pas de lien familial, de 30 000\$ pour les couples avec enfants, et de 40 000\$ pour les ménages multifamiliaux (p. 25).

Au mois de février 2013, il y avait 2 489 ménages en attente pour d'un logement HLM dans l'arrondissement Côte-des-Neiges/Notre-Dame-de-Grâce<sup>18</sup>. De plus, des milliers de locataires de Côte-des-Neiges qui seraient admissibles au logement social, et en ont besoin, ne sont pas sur ces listes.

### La proportion de logements sociaux et communautaires dans le parc locatif global

Un tableau publié par la Direction de l'habitation de la Ville de Montréal fait état du rapport entre le nombre de logements sociaux et communautaires des arrondissements et le parc locatif global. Il démontre qu'avec 4 465 logements sociaux et communautaires sur 55 535 logements loués (8,0 %), CDN/NDG se retrouve au 10<sup>e</sup> rang parmi les arrondissements de la Ville<sup>19</sup>. À ces constats basés sur des données d'arrondissement s'ajoute le fait que le quartier Côte-des-Neiges compte beaucoup plus de résidents et beaucoup plus de ménages à faible revenu que Notre-Dame-de-Grâce. Un rattrapage s'impose!

### La fin des conventions fédérales

Notre organisme s'inquiète profondément de l'impact de la fin des conventions fédérales sur le parc existant de logements sociaux. Dans un contexte de pénurie de logements sociaux, cela risque de fragiliser sinon de fermer plusieurs de nos coopératives d'habitations.

### Le développement dans Côte-des-Neiges : beaucoup de condos, très peu d'unités locatives

Selon les données de la SCHL, entre janvier 2002 et juillet 2013, 2 144 logements ont été construits dans Côte-des-Neiges :

- 26 logements propriétaire-occupant;
- 85 unités locatives;

<sup>18</sup> OMHM, Demandeurs par territoire de résidence, février 2013.

<sup>19</sup> Ville de Montréal, Direction de l'habitation, *Profil statistique en habitation de la Ville de Montréal* (2009), p. 28.

- 178 unités coopératives;
- 1 822 unités de copropriété, dont 1 562 unités entre janvier 2009 et juillet 2013<sup>20</sup>.

Ces chiffres illustrent bien les tendances du marché à Montréal : la construction d'un nombre très important de condominiums, mais très peu d'unités locatives.

Des projets majeurs de développement sont en cours dans notre quartier : tel qu'indiqué dans le document de consultation, le secteur Namur/Jean-Talon fait l'objet d'un développement intense prévoyant la construction d'environ 4 000 nouveaux logements, et le site de l'ancien Hippodrome de Montréal accueillera entre 5 000 et 8 000 nouveaux logements. Des projets importants sont également prévus pour le secteur de la Savane. Il s'agit de l'ajout de dizaines de milliers de nouveaux résidents à un quartier qui est déjà très densément peuplé.

### Le développement Namur/Jean-Talon

Pour nous, le développement de ce secteur illustre bien les enjeux autour du développement dans Côte-des-Neiges, notamment en ce qui concerne le droit au logement pour les locataires à faible et moyen revenu et la spéculation au niveau des terrains.

Plusieurs organismes communautaires du quartier ont participé à la consultation publique sur le développement du secteur Namur/Jean-Talon, tous prônant la construction d'une proportion importante de logements sociaux. Le rapport final de l'OCPM a retenu cette orientation, notant, entre autres :

La commission partage le sentiment qu'un coup de barre est nécessaire pour répondre aux besoins en logement social et abordable dans le quartier et qu'il ne faut pas rater l'opportunité qui se présente à l'occasion de la revitalisation du site Namur-Jean-Talon Ouest. Les moyens retenus devraient dépasser la seule application de la Stratégie

d'inclusion de logement abordable et social sur le site. La réponse aux besoins requiert que l'on fasse appel rapidement et concurremment à une panoplie de solutions.

La Commission recommande que soit développé un plan intégré de réponse aux besoins en logements social et communautaire dans le secteur de CDN situé à proximité du site Namur-Jean-Talon Ouest, avec des objectifs chiffrés.<sup>21</sup>

Dans le cadre du développement de ce secteur, on doit constater les efforts réels accomplis par notre Arrondissement. Néanmoins, ils n'ont pas été à la hauteur des recommandations de l'Office. Environ 1 700 unités de condos ont été réalisées ou sont en voie de réalisation pour décembre 2013. Au niveau du logement social, l'arrondissement applique la Stratégie d'inclusion des logements abordables : à date un OBNL de 98 unités a été construit, et le développement de deux autres projets totalisant 111 unités de logement social est en cours. Un quatrième projet de 55 à 100 unités est également prévu, mais pas encore confirmé (dépendamment du nombre d'unités dans ce dernier projet, la proportion de logements sociaux représente 15 % à 18 %). Des projets de logement social construits ou en cours, un est à l'intérieur du site, un est situé à quelques coins de rue du secteur, et l'autre est hors site et plus loin; celui qui n'est pas encore confirmé est prévu pour l'intérieur du site. Il est important de noter que pour les projets en bas de 200 unités, l'Arrondissement a exigé des contributions à un fonds pour le développement de logements sociaux, qui totalisent environ 700 000 \$ en ce moment.<sup>22</sup>

La construction de ces unités est évidemment une très bonne chose pour le quartier, et la volonté de l'Arrondissement d'appliquer la Stratégie est reconnue et appréciée. Cependant, pour nous ce développement soulève de nombreux enjeux :

- Les projets de condo sont réalisés plus rapidement que les projets de logement social.
- Si le point de départ est le respect de la Stratégie d'inclusion, le nombre de logements sociaux construits peut être perçu comme élevé.

<sup>20</sup> Compilation de deux commandes auprès de la Société canadienne d'hypothèques et de logement (SCHL), « Côte-des-Neiges: Mises en chantier », 3 mars 2012; 22 août 2013. Ces renseignements sont reproduits et distribués « tels quels » avec l'autorisation de la SCHL.

<sup>21</sup> Office public de consultation de Montréal, Projet de requalification du secteur Namur-Jean-Talon Ouest, Rapport de consultation publique, p. 30.

<sup>22</sup> Données fournies par l'Arrondissement CDN-NDG.

Cependant vu de la perspective des besoins dans le quartier – notre perspective – le nombre de logements sociaux est très faible (rappelons, par exemple, que 4 245 ménages locataires consacrent 80 % ou plus de leur revenu pour se loger). Pendant ce temps le nombre de condos augmente très rapidement, et ces milliers de nouvelles unités de condo transforment la nature du quartier. Nous nous joignons ici à la CMTQ pour souligner l'urgence de se pencher sérieusement sur le phénomène de gentrification.

- Les condos dits abordables sont vendus à des prix trop chers pour une très grande proportion des résidents du quartier. Selon le document de consultation pour un Forum d'experts sur le projet Hippodrome, la définition d'abordable est de jusqu'à 265 000 \$ pour une unité avec deux chambres à coucher et de 310 000 \$ pour trois chambres à coucher.<sup>23</sup>
- Dans certains projets de condo plus récents, il y a eu l'inclusion de 10 à 15 % d'unités familiales, mais globalement les condos construits sont majoritairement des petites unités, et donc ne répondent pas au besoin de grands logements pour familles.
- La spéculation créée par le développement rend la réalisation des projets de logement social dans le secteur lui-même extrêmement difficile, et donc l'objectif de la mixité au sein du développement est très difficile à atteindre. Le résultat est une concentration d'immeubles haut de gamme dans le secteur.
- La spéculation créée rend également difficile le développement d'autres projets dans le secteur : les CPE, les projets de développement économique communautaire, etc.
- Les contributions au Fonds sont un élément positif, mais puisqu'elles ne sont pas suffisantes pour monter un projet, elles ne peuvent pas être utilisées tout de suite. La spéculation fait en sorte qu'elles perdent rapidement leur valeur.
- Nous craignons l'impact de cette spéculation sur les loyers des locataires à faible revenu qui sont déjà là, notamment sur la rue Mountain-Sights, voire la survie des immeubles comme tels. Ces risques ont été reconnus dans le rapport de l'OCPM qui a consacré une section

spécifique à ce secteur et a recommandé, entre autres, « que la Ville de Montréal devrait tout mettre en œuvre prioritairement et à court terme afin de convertir les immeubles privés en logement social et communautaire »<sup>24</sup>.

- Bref, le rapport de l'OCPM était très intéressant, mais les recommandations n'ont pas été suivies dans leur ensemble.

À notre avis, bien que la Stratégie d'inclusion ait permis la construction de plus de 250 logements sociaux bien appréciés dans le quartier, la politique telle quelle n'arrive pas à assurer une mixité dans le cadre de ce développement ni à contrer les impacts de la spéculation sur le quartier et ses résidents.

### **L'aménagement du site de Blue Bonnets : une occasion exceptionnelle pour un développement réellement inclusif**

Depuis plus de vingt ans, les résidents et les organismes du quartier Côte-des-Neiges se mobilisent pour des logements sociaux sur le site de l'Hippodrome de Montréal, un immense terrain de 43,48 hectares (5 millions de pieds carrés) à l'ouest de notre quartier. Lors de son congrès d'orientation de 2005, le Conseil communautaire de Côte-des-Neiges (maintenant la CDC de CDN) a formellement adopté une revendication de 2 500 logements sociaux sur le site. En 2009, la CDC de CDN a adopté des balises pour le développement du terrain de l'Hippodrome, et ces balises, qui traitent de l'habitation, mais également des enjeux touchant le développement durable, le développement économique, la qualité de vie et l'accès au site, ont été mises à jour à l'automne 2012. Les mobilisations à travers les années témoignent de l'importance de ce dossier pour les résidents et les groupes communautaires.

Le processus de planification actuellement en cours pour le développement de ce site suscite beaucoup d'intérêt et constitue à notre avis un moment extrêmement important pour notre quartier. Nous sommes tout à fait d'accord avec l'idée d'y aménager un projet innovateur et exemplaire, écologique, axé sur la qualité de vie des familles et d'autres résidents, et nous avons

<sup>23</sup> Ville de Montréal, Mise en valeur du secteur de l'hippodrome de Montréal, Document préparatoire au Forum d'experts, Les 9, 10 et 11 décembre 2012, p. 31.

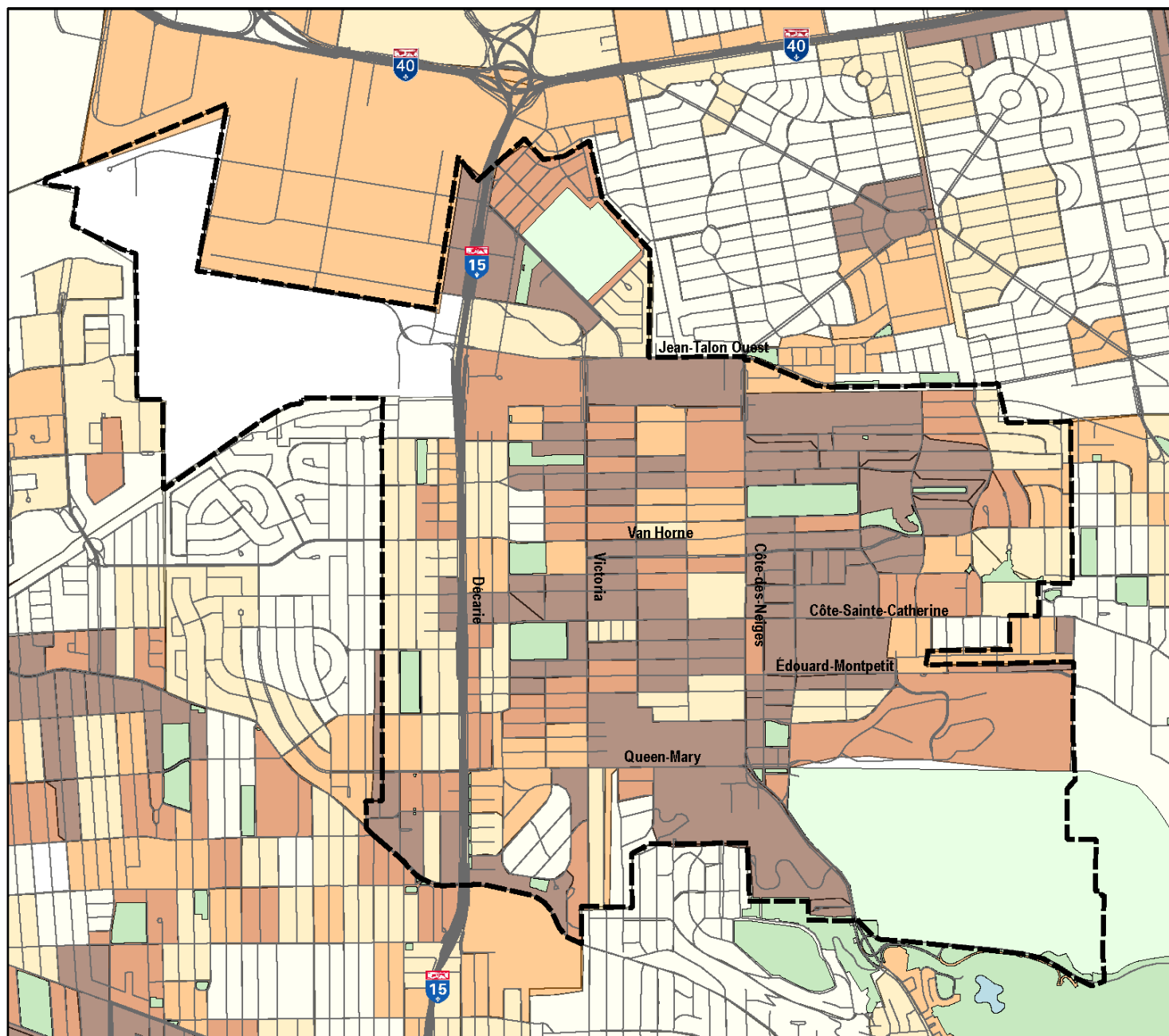
<sup>24</sup> Office public de consultation de Montréal, Projet de requalification du secteur Namur-Jean-Talon Ouest, Rapport de consultation publique, p. 39.



beaucoup d'idées à apporter. Cependant, pour nous la question de départ est simple : qui va pouvoir y résider?

Pour les organismes membres de la CDC de CDN, il faut d'abord reconnaître que le terrain de l'ancien Hippodrome de Montréal n'est pas un nouveau quartier, et que son développement doit se faire dans la continuité du quartier existant. Pour nous, ce développement doit comprendre une réponse aux besoins criants en matière de logement des ménages à faible et moyen revenu dans Côte-des-Neiges; dans un contexte de pénurie de terrains et de spéculation intense, il faut absolument saisir cette occasion pour assurer que ce projet profite à ceux et celles qui sont déjà dans le quartier. L'exemple de la première phase du développement des terrains d'Angus, qui a incorporé 40 % de logements sociaux dans son projet de 2 587 unités, est fort pertinent à cet égard. **Le fait que le site de l'Hippodrome appartient à la Ville assure notamment la possibilité de contrôler les prix des terrains, de bien planifier tout l'aménagement et de prévoir une intégration des logements sociaux à travers le site.**

Dans un contexte où, tel que reconnu dans le document de consultation, près de 23 % des ménages à Montréal vivent en sous les seuils de faible revenu, nous croyons que ce développement peut aussi servir d'exemple quant à la façon dont le développement à Montréal peut être réellement inclusif, afin d'assurer que le droit au logement de tous les Montréalais soit respecté.



### PROPORTION DE LOCATAIRES (2006)\*

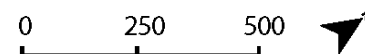
- 0% - 28%
- 29% - 57%
- 58% - 71%
- 72% - 83%
- 84% - 100%

Autoroute

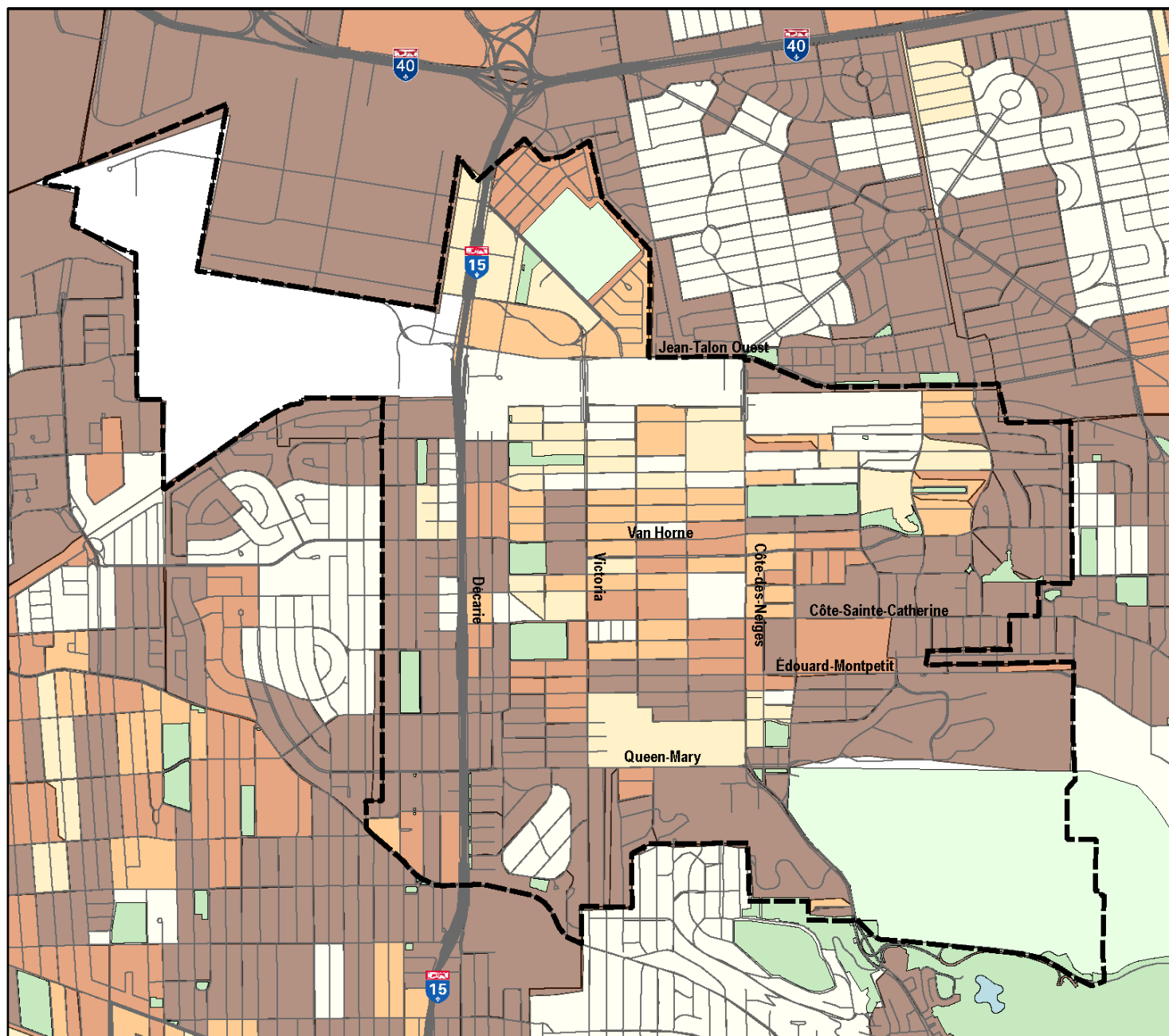
Parc

Cimetière

\* Par aire de diffusion



Source : Statistique Canada : Recensement de 2006  
Fond de plan : Ville de Montréal, Adresses Québec



### LOYER BRUT MOYEN (2006)\*

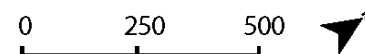
- 0\$ - 524\$
- 525\$ - 586\$
- 587\$ - 634\$
- 635\$ - 714\$
- 715\$ et plus

Autoroute

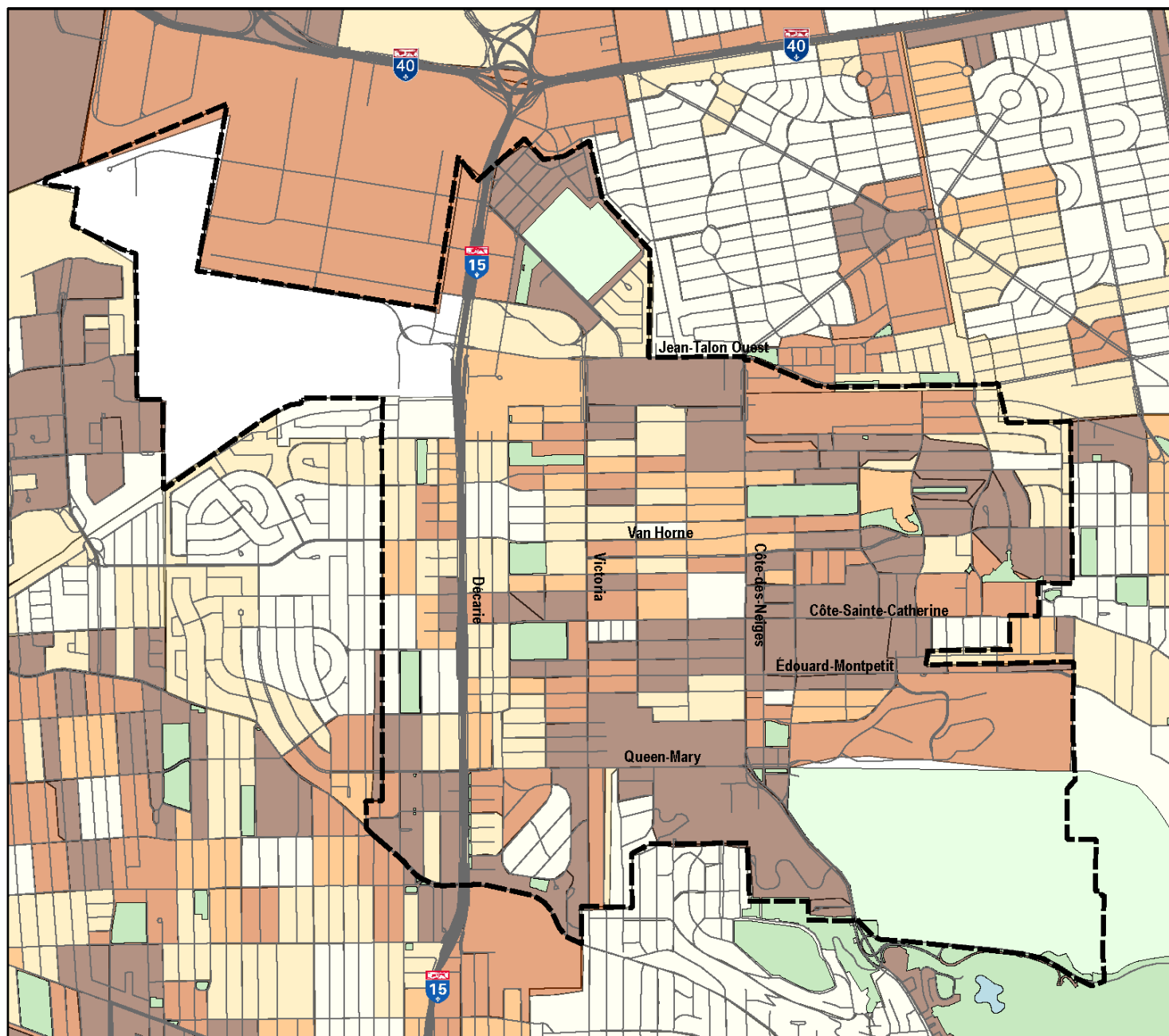
Parc

Cimetière

\* Par aire de diffusion



Source : Statistique Canada : Recensement de 2006  
Fond de plan : Ville de Montréal, Adresses Québec



### MÉNAGES LOCATAIRES CONSCRIVANT 30% OU PLUS DU REVENU DU MÉNAGE AU LOYER BRUT (2006)\*

Nombre de ménages locataires  
conscrivant 30% ou plus du revenu  
du ménage au loyer brut

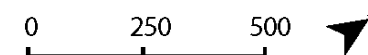
- 0 à 15
- 16 à 40
- 41 à 60
- 61 à 95
- 96 et plus

Autoroute

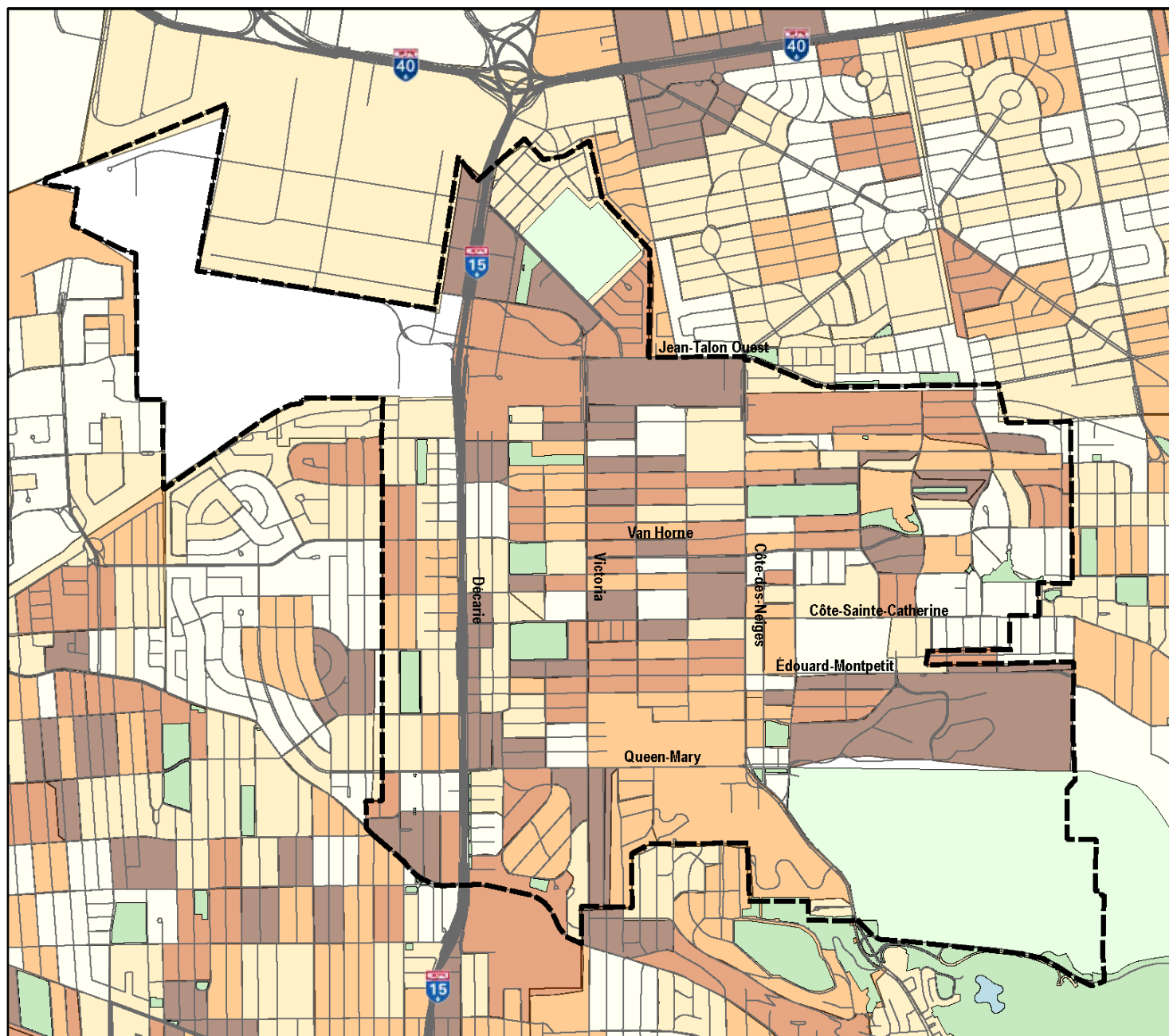
Parc

Cimetière

\* Par aire de diffusion



Source : Statistique Canada : recensement de  
2006  
Fond de plan : Ville de Montréal, Adresses  
Québec



PROPORTION DE LOGEMENT:  
QUI NÉCESSITENT DES  
RÉPARATIONS MAJEURES  
(2006)\*

- 0% - 3%
- 4% - 6%
- 7% - 10%
- 11% - 14%
- 15% - 45%

Autoroute

Parc

Cimetière

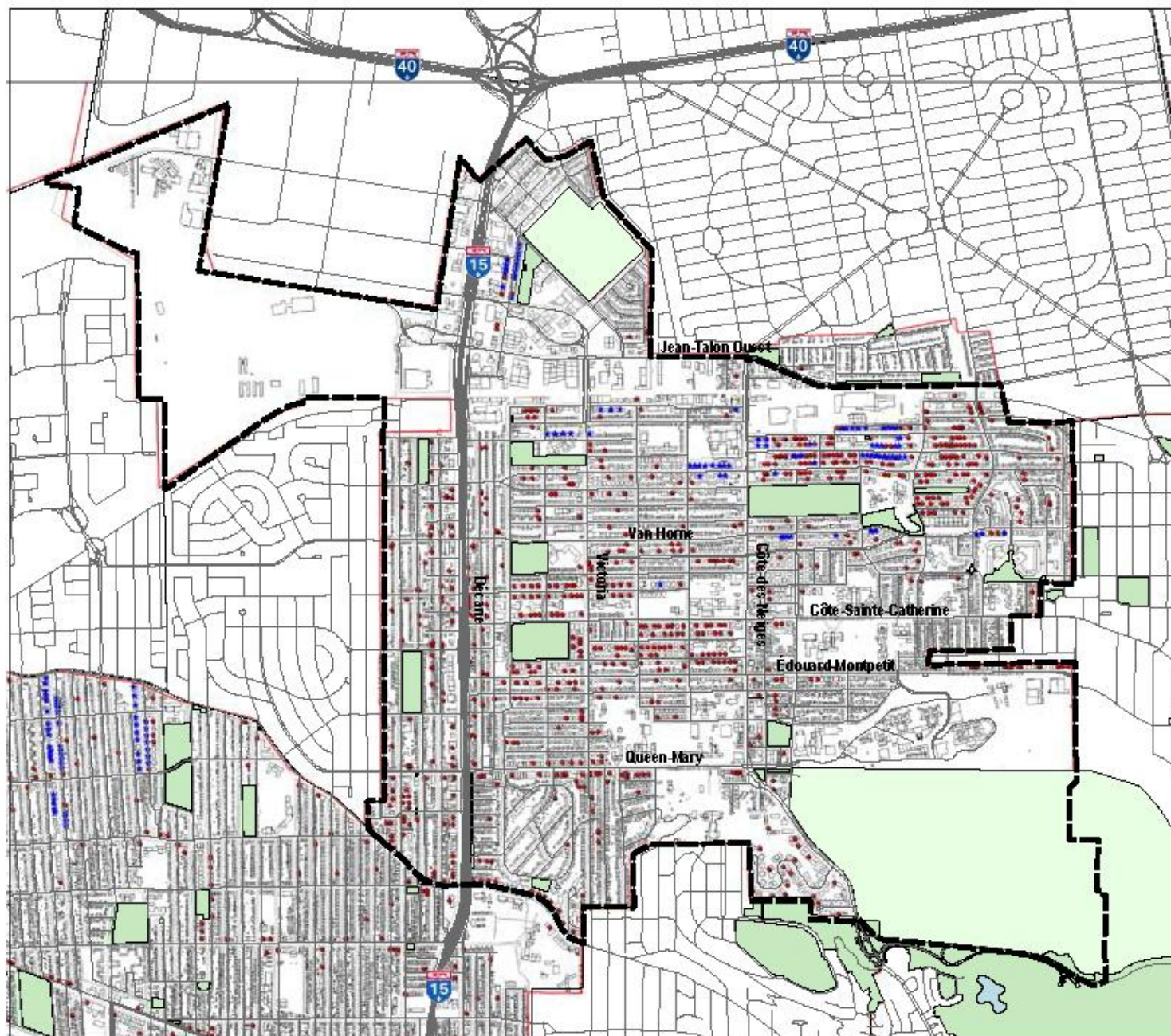
\* Par aire de diffusion

0 250 500



Source : Statistique Canada : Recensement  
2006  
Fond de plan : Ville de Montréal, Adresses  
Québec





## INSALUBRITÉ DES LOGEMENTS (2012)

### Insalubrité des logements

- Requête faite en date de février 2012
- ★ Immeuble en état avancé

### Autoroute



### Parc



### Cimetière



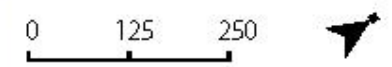
Sources : Ville de Montréal: SIURS  
Fond de plan : Ville de Montréal, Adresses Québec





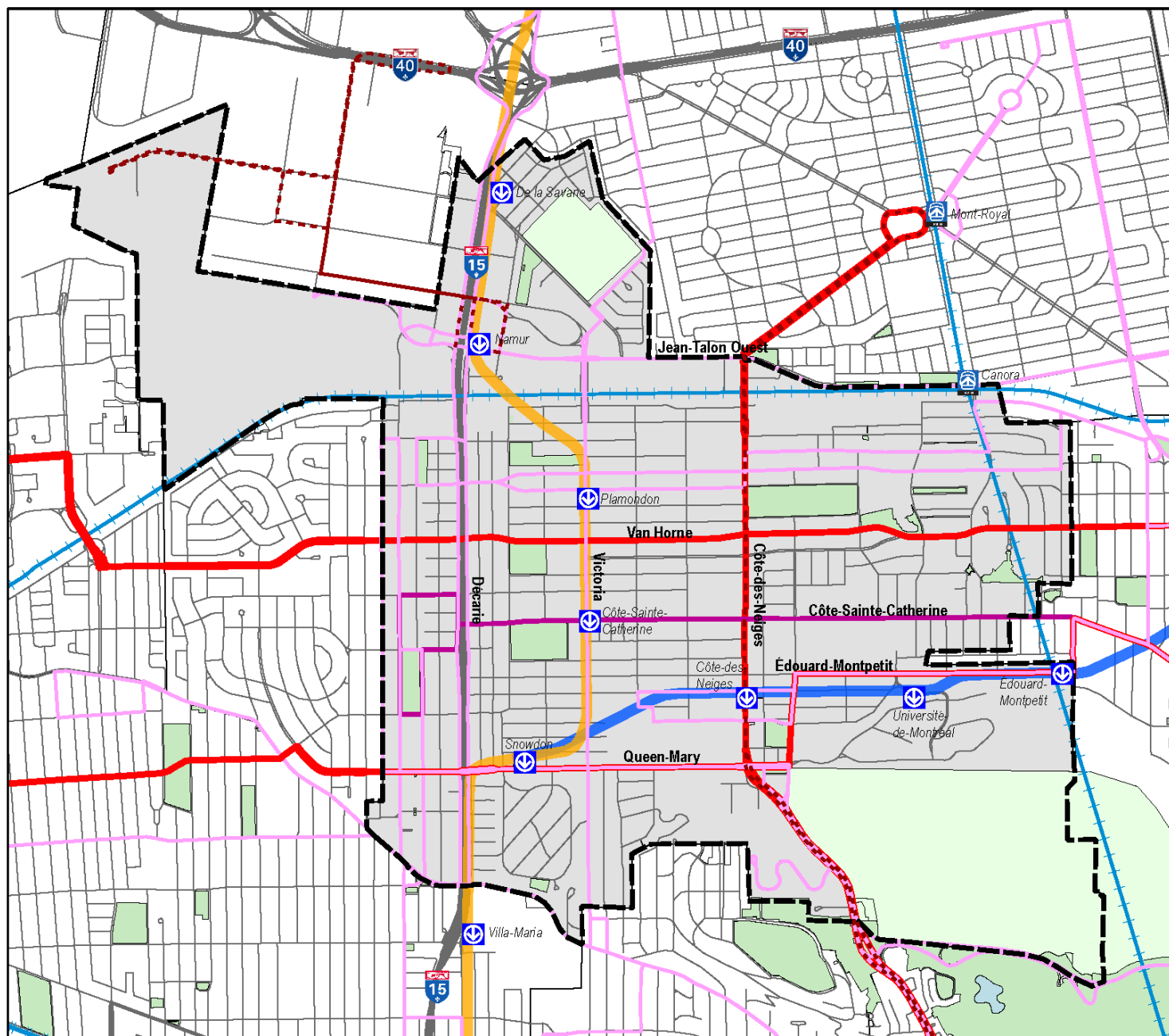
PHOTO AÉRIENNE DES  
SECTEURS DE  
L'HIPPODROME ET DU  
TRIANGLE

- Autoroute  
—
- Parc  
■
- Cimetière  
■
- Limite géographique de Côte-des-Neiges  
□



Fond de plan : Ville de Montréal, Adresses Québec, Google Maps





## TRANSPORTS COLLECTIFS

Ligne d'autobus

— 10 minutes

— 10 à 29 minutes

— 30 minutes et plus

- - - Heure de pointe

Ligne de métro et train de banlieue

— Bleue

— Orange

— Train de banlieue

Autoroute

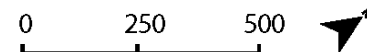
—

Parc

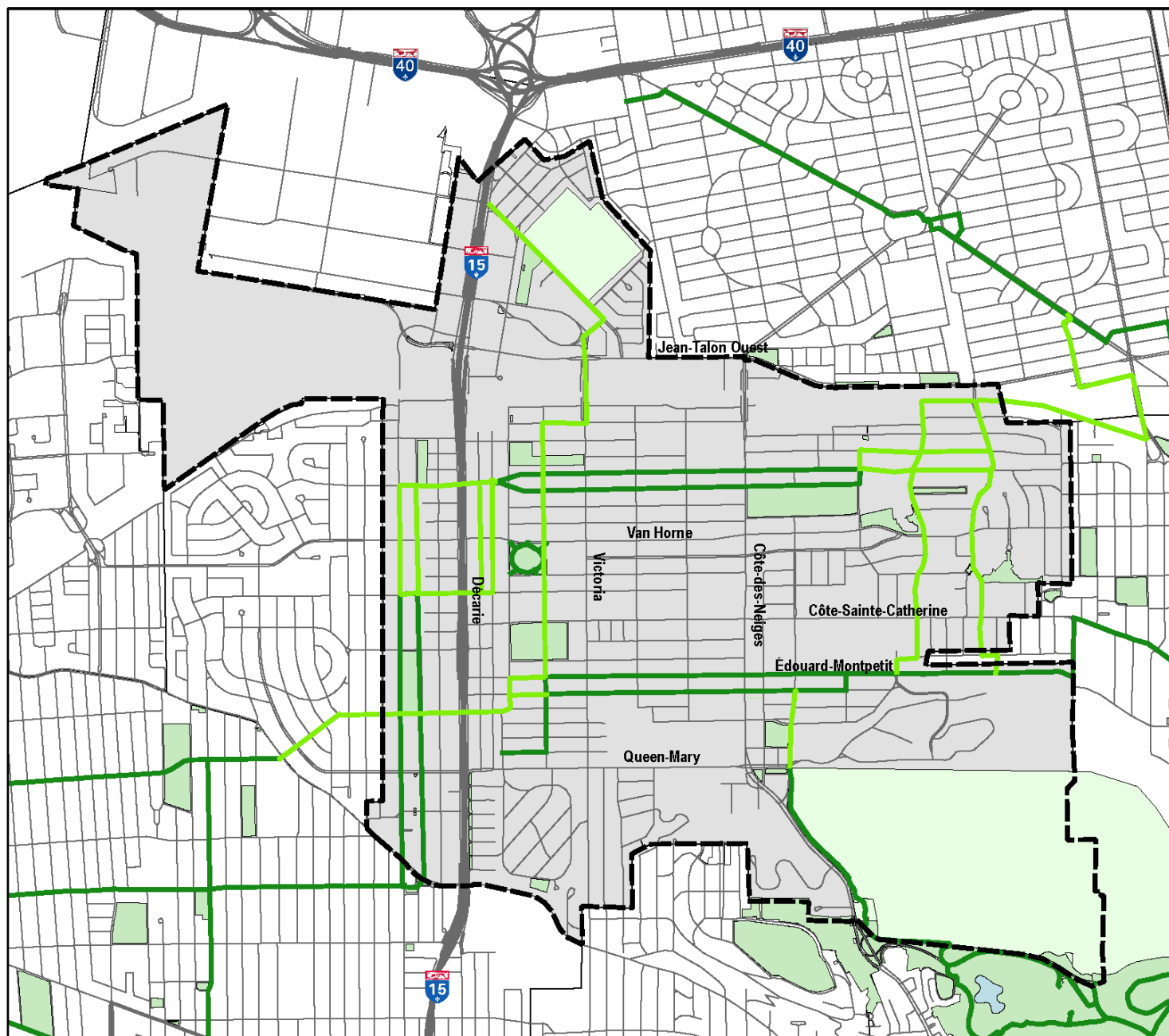
■

Cimetière

■



Sources : Ville de Montréal, STM, AMT  
 Fond de plan : Ville de Montréal, Adresses Québec



## RÉSEAU CYCLABLE

Réseau cyclable

— Existant

— Projeté

Autoroute

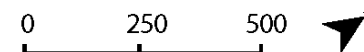
—

Parc

■

Cimetière

□



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

### 3 NOS COMMENTAIRES SUR LE DOCUMENT DE CONSULTATION

D'entrée de jeu, nous pouvons dire du document de consultation qu'il est, comme la plupart des plans et politiques produits par la Ville centre ou par notre Arrondissement : enthousiasmant, pertinent, frappant. Mais comme pour les autres, on lui souhaite un autre avenir qu'une tablette où accumuler la poussière. Avec quel ravissement avons-nous lu et commenté le Plan de transport...

Vivre et grandir à Montréal, Travailler et étudier à Montréal, Agir sur la ville : ces trois axes de développement sont pertinents. Et bien que la question soit abordée à l'intérieur de ceux-ci, on pourrait ajouter « Habiter et continuer d'habiter à Montréal ». Les pages qui précèdent sont éloquentes à ce sujet.

#### 3.1 LA VISION DE DÉVELOPPEMENT

Nous sommes d'accord avec la vision large de développement que propose le document de consultation, notamment « un développement économiquement efficace, socialement équitable et écologiquement soutenable pour ses citoyens actuels et les générations à venir, en encourageant la participation de tous les acteurs de la société à la prise de décision »<sup>25</sup>. Nous nous retrouvons dans les principes de développement articulés, particulièrement « des milieux résidentiels sains et sécuritaires », « une ville inclusive et solidaire qui reconnaît les besoins de sa population la plus vulnérable », « une offre adéquate de logements abordables et de logements pour les familles et les aînés » et « des services collectifs pour tous les groupes d'âge ».<sup>26</sup>

#### Vivre et grandir à Montréal

On aborde là un ensemble de dimensions. Nous retenons le maintien de la diversité de la population, l'amélioration des quartiers existants et la

croissance résidentielle. Soulignons quelques situations locales qui nous interpellent.

Force nous est faite de constater, au niveau du **cadre bâti et des infrastructures**, que les défis sont imposants. Nos équipements collectifs, pour plusieurs, tombent en ruines. Même le 6767, pourtant le plus récemment acquis, nécessite des travaux majeurs.

En ce qui concerne **l'offre de commerces et de services de proximité**, on doit mentionner la fermeture de toutes les succursales des banques dans le nord du quartier (à l'exception de la Banque Laurentienne sur Van Horne) et leur remplacement par des comptoirs d'échange de chèques. Si l'offre alimentaire reste relativement bonne, on ne peut cependant que se désoler de l'état de la Plaza. En plus d'être l'expression parfaite de la pollution visuelle, l'implantation d'un Walmart questionne, et le reste des commerces également (dont l'offre de cinéma uniquement en anglais). La perte d'espace que constituent les stationnements de la Plaza et du Maxi contribue également à une déstructuration de l'espace public.

Notre quartier pullule de services de garde privés ou en milieu familial. Mais nous manquons cruellement de CPE. Le rapport du Directeur de la DSP, publié l'an dernier, soulignait que c'est dans les milieux défavorisés que les CPE sont le plus utiles... et les moins présents. Le coût du terrain dans le quartier et la densité de construction ne sont peut-être pas étrangers à cet état de fait.

Le **transport actif et collectif** pose son lot de défis. La congestion constante du chemin de la Côte-des-Neiges étant probablement le plus important. La circulation de transit pose des problèmes majeurs. L'attraction de nos nombreuses institutions d'éducation et de santé également. L'Université de Montréal attire une jeunesse pour laquelle la marche et le vélo pourraient être davantage favorisés, et elle est de plus assise sur la ligne bleue... Mais « nos » hôpitaux ne peuvent en dire autant : on y va en char!

Évidemment, la densité de la circulation automobile nuit à l'efficacité des transports en commun et décourage la pratique du vélo. Les toutes nouvelles bandes cyclables dessinées sur les rues Goyer et Barclay sont certes une louable initiative. Mais des voies réservées sur Côte-des-Neiges, dans les deux sens et du matin jusqu'au soir, le seraient davantage. D'autres villes ont pris ce virage. Oui, il entraîne des réorganisations majeures, au niveau

<sup>25</sup> Ville de Montréal, *Projet de Plan de développement de Montréal (Version révisée, avril 2013)*, p. 13.

<sup>26</sup> Ibid, p. 14.



de la livraison notamment, ainsi que du recyclage et de la collecte des ordures. Mais ça se fait. Réorganiser le stationnement sur rue également!

**Marchés publics.** Celui sis à proximité du Centre communautaire de loisirs suffit à démontrer l'intérêt que représente un marché public, même petit. Le stationnement de la Plaza pourrait être exploité en partie à cette fin. Il y a tout lieu d'en planifier la réalisation tant dans le secteur du Triangle que dans celui de « Hippodrome ». Mais il y a plus! On pourrait aller plus loin et favoriser « l'interculturel » : peut-on penser un marché public qui aurait également une vocation de « découverte des saveurs » et qui favoriserait la découverte des produits du Québec par notre population immigrante? Inversement, peut-on penser un marché public où les producteurs pourraient être sensibilisés à explorer les possibilités de produire localement des légumes qu'on a davantage l'habitude d'importer?

**Activité physique et sportive.** Nous avons là un puissant levier pour agir à de nombreux niveaux. La santé, d'abord et avant tout. Mais également, nous pouvons saisir cette perche pour favoriser mieux et plus la cohésion sociale, la mixité, le métissage, la rencontre des cultures. Faisons de la diversité culturelle une caractéristique incontournable de nos équipes sportives! Nous créerons ainsi un jouer-ensemble et un gagner-ensemble qui changeront le visage du quartier! On pourrait penser l'aménagement des parcs dans cette perspective également.

**État des logements.** Au niveau du logement, nous trouvons que plusieurs défis importants sont identifiés et reconnus : l'accès à un logement abordable, la salubrité, le vieillissement du parc locatif, la pénurie de logements pour les familles et pour d'autres populations, les conditions de logement dans certains secteurs défavorisés. Cela dit, nous n'insisterons pas ici plus lourdement que nécessaire, compte tenu de ce qui a été dit plus haut et de qui suivra dans la section sur le Plan d'action.

**Assurer la croissance résidentielle.** Une offre résidentielle variée est indispensable. Le document le note. Nous l'avons noté d'entrée de jeu également. Le défi fondamental pour nous, c'est de développer le Triangle et l'Hippodrome en continuité avec le quartier. Nos ne voulons pas d'un dix-trente ou d'un Griffintown désincarné!

## Travailler et étudier à Montréal

Deux courts commentaires sur cette section du document de consultation. Le premier concerne non seulement notre quartier, mais toute l'agglomération montréalaise et il s'agit du transport des marchandises. Le développement de la pratique du « just-in-time » a des impacts catastrophiques sur les grandes villes nord-américaines, dont Montréal. Le gaspillage de temps et les concentrations d'échappement de gaz à effet de serre qui caractérisent tous nos matins et tous nos soirs ont deux causes. La première est l'insuffisance de l'offre en transport collectif. La deuxième, c'est le camionnage. Des villes européennes (dont Grenoble, en France) ont réglé ce problème. Les camions sont effectivement interdits sur les autoroutes ceinturant les villes importantes, en heures de pointe. Tout le monde y trouve son compte : automobilistes comme camionneurs. Certes, ces derniers ont d'abord ronchonné à l'idée de travailler essentiellement de nuit. Mais ce handicap de départ a largement été compensé par la réduction drastique des pertes de temps dans les bouchons : quand t'es payé au voyage, prendre moitié moins de temps pour livrer, c'est payant!

Le second porte sur le renforcement du pôle économique que constitue le chemin de la Côte-des-Neiges par la mise en œuvre d'une ligne de tramway. Peut-être. Des solutions à la congestion doivent être trouvées. Mais l'autre facette concerne l'accès même au transport en commun, dont les coûts ne cessent d'augmenter. Les divers modèles de tarification sociale en cours dans plusieurs villes méritent d'être étudiés, afin d'assurer l'accès au transport pour les populations défavorisées.

## Aménager la ville – Renforcer l'identité de Montréal

Peu de commentaires ici, si ce n'est de souligner l'importance de conserver « l'échelle humaine propre à Montréal », l'importance de renforcer l'identité de Montréal, notamment par l'accès à l'eau et aux rives, l'importance de planifier des espaces publics en amont des projets. Et oui, les changements climatiques entraîneront de plus en plus d'épisodes de pluies extrêmes, face auxquelles il faut se prémunir.

L'identité de Montréal, par ailleurs, c'est une identité de plus en plus diverse sur le plan ethnoculturel. Si la Ville s'est jointe au programme de l'UNESCO

des *Cités interculturelles*, bien peu de réalisations sont à son actif à ce chapitre.

### 3.2 AGIR SUR LA VILLE – PLAN D’ACTION MUNICIPALE 2013-2017

De façon générale, nous trouvons que le **Plan d’action municipal 2013-2017** ne propose que très peu d’objectifs clairs ou de moyens spécifiques qui permettraient de faire face à ces défis, notamment en ce qui concerne les personnes et familles à faible et moyen revenu.

#### Renforcer le leadership de Montréal à titre de métropole

L’aspect qui nous touche le plus dans cette section est la réalisation des « projets urbains dans d’autres secteurs stratégiques hors du centre-ville ». Nous comprenons que la Ville a des objectifs de croissance résidentielle, et que notre quartier est un qui héberge des « grands secteurs stratégiques ». Nous apprécions le constat général que les projets urbains « doivent être élaborés et réalisés dans une perspective intégrée pour assurer des retombées économiques et sociales positives et pour mettre en valeur ces secteurs avoisinants »<sup>27</sup>. Cependant, nous sommes frappés par l’absence de discussion sur les impacts de ce développement extrêmement intense et la spéculation qu’il crée.

Par exemple, l’objectif du développement du secteur Namur – Jean-Talon est identifié comme « d’accroître les activités économiques et résidentielles dans ce secteur aux abords des stations de métro existantes »<sup>28</sup>. Plus tard, la planification du secteur Namur - de la Savane « devra mettre en valeur ses atouts de localisation afin de renforcer le pôle économique de l’ouest, en lien avec la consolidation des activités résidentielles sur les sites du Triangle et de l’ancien hippodrome. Ces sites offrent la possibilité de construire des quartiers durables, de plus de 10 000 logements, axés sur le transport collectif et sur une gestion environnementale performante ».<sup>29</sup> Or, les enjeux

et les impacts potentiels sur le quartier et notamment sur les résidents actuels que nous avons identifiés ci-haut ne sont nullement abordés.

S’il peut y avoir quelques retombées positives dans ces quartiers, entre autres en ce qui concerne des équipements collectifs, des services et le transport en commun, ces services ne profiteront pas du tout aux résidents actuels s’ils se retrouvent déplacés dans quelques années en raison de loyers qui deviennent trop chers ou des prix dans les commerces autour qui s’élèvent en relation d’une nouvelle clientèle. Il faut donc discuter directement et clairement des moyens d’assurer le maintien dans les lieux des résidents actuels, des façons de maintenir l’abordabilité à long terme des logements et du contrôle de la spéculation.

Le logement social, qui sera abordé davantage dans la prochaine section, est un incontournable dans cette discussion. Nous trouvons donc étrange que la Stratégie d’inclusion des logements abordables, l’outil spécifiquement créé pour promouvoir une mixité au sein de ces développements, était presque totalement absente du document de consultation. Il faudrait faire un bilan de cette politique et discuter de plusieurs dimensions :

- Sa nature non-obligatoire (si elle est bien appliquée dans notre arrondissement, ce n’est pas le cas dans plusieurs autres quartiers)
- L’absence de lien entre la proportion de logements sociaux et les besoins dans le quartier
- Le coût des logements dit « abordables »
- La grandeur des logements construits, en relation aux besoins des familles
- Globalement, la proportion de condos construits, même quand la stratégie est respectée.

#### Améliorer la qualité de vie des collectivités dans les quartiers - favoriser l’accès à des logements abordables et de qualité notamment pour les familles

Nous sommes tout à fait d’accord avec l’objectif de « favoriser l’accession à des logements abordables et de qualité notamment pour les familles, les

<sup>27</sup> Ibid, p. 51.

<sup>28</sup> Ibid, p. 56.

<sup>29</sup> Ibid., p.60-61.

ménages à faible revenu et les aînés »<sup>30</sup>. Nous apprécions également la reconnaissance des limites du marché comme réponse aux besoins en matière de logement : « Les conditions du marché résidentiel ont favorisé la construction de logements en copropriété, souvent de petite taille. Bien que ce cette tendance réponde à une demande du marché et permette de soutenir le rythme de croissance du parc résidentiel, elle se fait au détriment de la construction de logements locatifs, ou de logements offrant une superficie adéquate pour les familles »<sup>31</sup>.

Cependant, l'affirmation à l'effet que « le maintien d'une offre résidentielle abordable, tant privée que sociale, ne demande que la poursuite des actions déjà menées... » (p.64) nous inquiète hautement. C'est faux et archi-faux. **Il faut faire plus et mieux.**

### Le logement social

Nous trouvons cependant qu'afin d'atteindre cet objectif, il faut être direct et spécifique dans une discussion des réponses et des moyens. Le logement social, mentionné en passant dans le document, doit être un pilier du plan d'action. De la même manière que le plan formule des propositions concrètes dans d'autres domaines (par exemple, l'implantation du SRB Pie-IX, le prolongement de la ligne bleue, accroître la proportion de cycliste de 15 % à 18 %, etc.), il faut absolument établir des objectifs clairs et chiffrés en matière de développement des logements sociaux, et ce en fonction des besoins.

Le budget de 18 millions pour 2013, nettement inférieur au budget de programmes de rénovation (26,2 millions), est totalement insuffisant pour cette tâche. Nous reconnaissons la difficulté présentée par l'absence du financement fédéral et l'insuffisance du programme Accès-Logis, et partageons le constat que « Montréal a entre autres besoin que les programmes d'habitation clés soient, d'une part, reconduits et assurés d'un cadre financier pluriannuel afin de permettre des interventions réellement structurantes, et d'autre part, ajustés sur les plans financier et normatif en

fonction des caractéristiques spécifiques de la métropole »<sup>32</sup>. Cependant, il faut être plus proactif sur cette question et préciser quelles actions Montréal prendra afin d'obtenir ce financement. Des pressions sur les deux paliers de gouvernement sont nécessaires.

L'enjeu du financement du parc actuel de logements sociaux, bien que reconnu dans le document, requiert également une attention directe et urgente.

Il est important de souligner le fait que, tel que reconnu dans le document de consultation, presque 23 % des ménages montréalais vivent sous les seuils de faible revenu. Dans notre quartier cette proportion est de 41 %. Fort malheureusement la pauvreté n'est pas un phénomène marginal à Montréal. À notre avis Montréal ne pourra pas atteindre l'objectif d'un développement « socialement équitable » ni d'améliorer les conditions de vie locales sans une expansion substantielle de son parc de logement social.

### La salubrité

L'enjeu de la salubrité est identifié dans le plan d'action, mais nous trouvons que l'ampleur de la problématique ainsi que l'urgence d'agir ne sont pas suffisamment reconnues, et encore une fois des objectifs et moyens clairs sont absents. Pour nous cette question relève non seulement de la qualité de vie, mais du droit à un logement décent et de la santé physique et mentale des résidentEs de la Ville. Rappelons qu'en 2011, la Direction de Santé publique a conclu que la moisissure ou l'humidité excessive étaient présentes dans plus du tiers des logements où résident des enfants de 6 mois à 12 ans, et qu'environ 10 000 enfants sont touchés par des problèmes de santé en conséquence.<sup>33</sup> Le vieillissement du parc locatif ainsi que le manque de construction de nouveaux logements locatifs font en sorte que sans interventions importantes les conditions s'empirent. Nous sommes de l'avis que la Ville peut et doit assurer à tous ses résidents la possibilité de vivre dans des conditions saines et sécuritaires.

<sup>30</sup> Ibid, p. 64.

<sup>31</sup> Ibid, p. 64.

<sup>32</sup> Ibid, p. 64.

<sup>33</sup> Agence de la santé et des services sociaux de Montréal, Un enfant montréalais sur quatre atteint d'une maladie respiratoire : humidité excessive et moisissures au domicile des enfants à la tête des facteurs de risque à améliorer. Communiqué de presse, le 2 juin 2011.

Avec les organismes logement de notre arrondissement, nous travaillons sur le dossier de la salubrité depuis plusieurs années. Nous avons vu plusieurs changements positifs, dont la création de nouveaux outils destinés aux locataires, l'ajout d'un poste supplémentaire en inspection et la mise sur pied d'un projet d'inspection proactive qui vise un minimum de 550 portes dans un secteur particulièrement difficile de notre quartier. Il faut bâtir sur ces améliorations pour aller beaucoup plus loin, notamment avec davantage de ressources.

Au niveau de la Ville, la Commission permanente sur le développement économique urbain et l'habitation a émis ses recommandations le 26 juin dernier. On y retrouve plusieurs recommandations pertinentes, notamment le développement d'une planification stratégique, l'intégration de l'approche proactive, des mesures pour faciliter l'accès pour les locataires et davantage de formation. La Recommandation 15 reconnaît également le besoin pour plus de ressources : « Que le budget de la Direction de l'habitation consacré à la lutte à l'insalubrité soit augmenté de manière à lui permettre de se doter de ressources qui rendront possible de soutenir davantage les arrondissements qui en manifesteront le besoin et de répondre aux nouveaux défis qui se posent à elle particulièrement en regard de la problématique des moisissures ». <sup>34</sup> Il est clair que le montant de 1,4 million accordé actuellement à ce dossier est insuffisant, et que la Ville doit se donner les moyens pour faire beaucoup plus.

Un élément qui manque entièrement au rapport de la Commission est l'utilisation plus systématique des mesures coercitives. Le *Règlement sur la salubrité, l'entretien et la sécurité des logements* comprend plusieurs outils, dont les amendes et la possibilité de faire le travail en lieu et place du propriétaire. Pour nous une application rigoureuse du Règlement comprend l'utilisation régulière des mesures coercitives afin d'envoyer un message clair. Il faut également se donner de nouveaux outils afin de pouvoir saisir ou exproprier des immeubles présentant de nombreuses infractions, en vue de les transformer en logement social.

Nous pouvons nous inspirer de la Ville de Los Angeles, qui, part le biais de son *Systematic Code Enforcement Program*, inspecte tous les immeubles locatifs ayant deux unités ou plus sur un cycle de quatre ans. Ce programme est financé par des frais de 35,52 \$ par unité locative, chargés aux propriétaires à chaque année (même les années où leur immeuble n'est pas inspecté). <sup>35</sup> La Ville de New York, selon le site web du *Department of Housing Preservation and Development*, peut effectuer ou contracter pour des réparations urgentes, et facture le propriétaire pour les coûts, qui sont considérablement plus chers à cause des règlements qui doivent être respectés, plus des frais associés. Si le propriétaire ne paie pas, la Ville émet une hypothèque légale, qui accumule des intérêts et l'immeuble peut être vendu ou saisi. Des informations au sujet des ordres pour des travaux sont disponibles sur une page web de la Ville et les propriétaires doivent faire la demande pour qu'elles soient enlevées une fois les problèmes corrigés. <sup>36</sup> Une liste d'immeubles ayant des infractions à corriger (« à risque ») est également disponible sur le site internet. <sup>37</sup> Selon le *Housing Litigation Division*, la Ville peut également imposer des amendes et dans des cas où le propriétaire est particulièrement récalcitrant, aller jusqu'à des sanctions comme l'emprisonnement. <sup>38</sup>

## Recommandations logement

Afin d'assurer le droit au logement à tous et toutes les résidentEs de Montréal, la CDC de CDN recommande :

Dans Côte-des-Neiges :

- Assurer l'intégration de 2 500 logements sociaux au développement du site de l'ancien Hippodrome de Montréal.

À Montréal :

- Tel que revendiqué par le FRAPRU, se donner l'objectif de développer au moins 22 500 logements sociaux en 5 ans à Montréal, et intervenir

---

<sup>34</sup> Ville de Montréal, Commission permanente sur le développement économique urbain et l'habitation, *Recommandations sur le Bilan de l'action municipale pour l'amélioration de la salubrité des logements 2008-2012*, le 26 juin 2013.

---

<sup>35</sup> <http://cris.lacity.org/cris/informationcenter/code/index.htm>

<sup>36</sup> <http://www.nyc.gov/html/hpd/html/owners/Division-of-Maintenance-ERP.shtml>

<sup>37</sup> <http://www.nyc.gov/html/hpd/html/owners/Proactive-Preservation.shtml>

<sup>38</sup> <http://www.nyc.gov/html/hpd/html/about/housing-litigation-div.shtml>

auprès des gouvernements supérieurs afin d'obtenir le financement récurrent de ces unités.

- Tel que revendiqué par le FRAPRU, préserver l'intégrité du parc de logements sociaux bâtis sur le territoire montréalais en réclamant des gouvernements supérieurs qu'ils y maintiennent leurs engagements financiers à long terme et en y maintenant les propres engagements de Montréal, au-delà de la durée des accords d'exploitation signés avec les gouvernements du Canada et du Québec
- Assurer le développement de logements pour familles à faible et moyen revenu
- Assurer une application rigoureuse du *Règlement sur la salubrité, l'entretien et la sécurité de logements* qui comprend, notamment, une augmentation importante des ressources et l'utilisation accrue des mesures coercitives.
- Mettre en place des mécanismes qui permettent de faire main basse sur les immeubles des propriétaires délinquants notoires afin de les transformer en logements sociaux.
- Tel que recommandé par la CMTQ, adopter des mécanismes afin de contrer les effets de la gentrification, dont le déplacement des populations locales.

### Améliorer l'offre en équipements collectifs municipaux.

Comme nous l'avons mentionné dans la section précédente, nos équipements collectifs (centres communautaires, aréas, etc.) ont besoin d'un urgent investissement dans la rénovation. De plus, le secteur du Triangle se développe avec rapidité, sans que des équipements (loisir, CPE, etc.) y soient intégrés. Le développement du site de l'hippodrome doit inclure la planification de ces équipements.

En ce qui concerne la gestion des matières résiduelles, il faut agir autrement. Nos rues puent.

Quant aux artères commerciales, nous souhaitons que le Plan de mise en valeur amorcé par la Ville inclue un projet sur lequel nous avons commencé à travailler : la mise en valeur de l'offre alimentaire sur l'avenue Victoria,

projet baptisé "Saveurs du monde à Côte-des-Neiges" (voir description sommaire de ce projet dans la section sur les marchés publics).

### Verdir les quartiers

Nous sommes entièrement en accord avec les orientations dans cette section.

### Agir sur les secteurs défavorisés

Cette section fait la part belle à l'approche de revitalisation urbaine intégrée. Nous en sommes! Nous voulons ici simplement souligner que les Tables de quartier jouent ce rôle depuis des années, qu'elles comptent un projet RUI sur leur territoire ou pas.

Par ailleurs, au nombre des préoccupations d'ordre social, il est évident pour nous que l'intégration des personnes immigrantes est un enjeu fondamental. Parmi les différentes facettes auxquelles renvoie cette préoccupation (emploi, logement, discrimination, etc.) nous voulons en soulever deux autres, moins discutées. La réussite scolaire est un objectif partagé par toutes les écoles du Québec. Cependant, dans un quartier comme le nôtre, on doit commencer par apprendre le français. Nombre d'enfants de CDN ne fréquentent pas un CPE et ne sortent de la maison que pour aller à la maternelle. Ils commencent là leur apprentissage de la langue, avec autour d'eux bien peu de francophones. C'est là un défi à faire reconnaître (en espèces sonnantes et trébuchantes) par le MELS, et la Ville peut en ce sens assurer un rôle de leadership. De même, Montréal a déjà adhéré au programme de l'ONU sur les cités interculturelles. Cela a cependant peu de visibilité. Nous souhaitons doter notre quartier d'un « branding » local célébrant sa diversité culturelle. En plus de générer des projets novateurs, un tel branding pourrait avoir un impact positif sur le sentiment d'appartenance au quartier et, du coup, favoriser la participation citoyenne.

Finalement, soulignons que cette section met en évidence une absence dans l'ensemble du plan, soit la nécessité de doter la Ville d'un Plan en développement social. Il en est de même pour l'Analyse différenciée selon les sexes (ADS).



## Accroître l'utilisation du transport collectif et actif

Mesures préférentielles pour autobus : le bus 165 Côte-des-Neiges dispose d'une voie réservée d'un côté de la rue le matin et de l'autre le soir. C'est bien, mais insuffisant. La congestion sur cette rue, à presque toute heure du jour, entrave la circulation des autobus. Nous savons que ces voies réservées soulèvent des oppositions. Il en était de même du port de la ceinture en auto. Si nous voulons avancer, il faut faire face.

Par ailleurs, pour favoriser et sécuriser les déplacements piétons et cyclistes, il y a fort à faire. D'abord, réparer les trous et fissures en bordure de route, là où circulent les cyclistes. Ensuite, assurer la sécurité des intersections. La plus problématique chez nous est celle de Victoria et Jean-Talon. Difficile traversée pour des adultes, c'est un enfer pour les enfants et les personnes âgées. Les enfants sont d'ailleurs transportés à l'école en autobus scolaire, malgré la faible distance, en raison de la dangerosité de la circulation à cet endroit.

Lors de la présentation du plan de transport de Montréal, nous avons soumis un mémoire dans lequel nous prenions les positions suivantes, qui sont pour la plupart toujours d'actualité :

« » Au cours des cinq dernières années, le Conseil a animé une vaste démarche de réflexion et d'animation autour de la question des droits des résidentEs. Ces travaux ont convergé vers un Congrès d'orientation, l'adoption d'un Manifeste de quartier et d'un ensemble de 88 revendications, de même qu'à l'identification de cinq priorités à long terme, qui guident son action depuis.

Tenu en novembre 2005, ce Congrès a permis au Conseil de prendre position notamment sur la question du transport. On peut lire dans le Manifeste de quartier, sous le « droit à un environnement sain » (...).

*Nous devons aussi favoriser les transports non polluants : amélioration du transport en commun pour le rendre plus accessible en toute saison; des trajets d'autobus mieux adaptés aux besoins des résidents à l'intérieur du quartier; un réseau de pistes cyclables reliées à l'ensemble du réseau montréalais. De même, des moyens doivent être mis en œuvre pour civiliser la circulation.*

De façon plus précise, le Conseil adoptait 10 revendications à ce sujet :(dont)

Les transports non polluants doivent être favorisés par un développement urbain conséquent et harmonieux et par des politiques de développement durable. Le transport en commun doit être revu et corrigé pour devenir prioritaire comme moyen de transport et accessible à tous et à toutes quelle que soit la saison. De même, il est urgent de mettre en place les mécanismes qui permettront l'application des accords de Kyoto.

Nous revendiquons :

Pour le transport et la circulation :

7.5 Que les gouvernements développent, de manière prioritaire, le système de transport en commun selon les critères suivants :

> tarifs incitatifs à l'usage des transports en commun et compensation des coûts par une taxation de l'essence, des immatriculations et du stationnement

> services réguliers et accessibles pour les personnes handicapées, les aînéEs, les parents avec poussettes, etc.

> aires d'attente protégées et sécuritaires

7.6 La mise sur pied, par la STM, de trajets d'autobus mieux adaptés aux besoins à l'intérieur du quartier et l'utilisation de navettes pour relier certains points de services

7.7 L'adoption de mesures incitatives pour l'utilisation du transport en commun, du co-voiturage, du vélo et autres moyens de transport diminuant la pollution et augmentant l'activité physique

7.8 La mise en place d'un réseau de pistes cyclables reliées aux autres quartiers et à l'ensemble du réseau montréalais

7.9 L'application plus stricte des règlements de la circulation, notamment les limites de vitesse, et l'adoption de mesures pour réduire le trafic dans le quartier

7.10 L'installation de « penalty boxes » à certaines intersections et l'ajout d'un plus grand nombre de passages piétonniers.

### Des commentaires généraux sur le plan de transport

Le Maire de Montréal affirme d'emblée que ce plan « affiche un parti pris non équivoque pour les transports collectif et actif ». On vise un « équilibre durable entre les besoins de déplacement de la population et

*la qualité de l'environnement* ». C'est là un objectif particulièrement important à nos yeux. Les citoyenNEs de Côte-des-Neiges font particulièrement les frais des « inconvénients » signalés par le Responsable du transport collectif : « *Les Montréalais sont inconvénients par les milliers des véhicules qui envahissent tous les jours les quartiers centraux et débordent dans les rues locales* ». Notre quartier en effet, traversé par l'autoroute Décarie et par le chemin de la Côte-des-Neiges, constitue une voie de transit pour des milliers d'automobilistes gagnant le centre-ville depuis la rive nord ou l'ouest de l'île. La congestion qui en découle a tôt fait de se déverser dans les quelques rares artères nord-sud, compromettant la quiétude et la sécurité de tous. Aussi les objectifs ambitieux proposés par le plan de transport sont-ils, de façon générale, bienvenus.

Il nous apparaît cependant important de souligner que la plus grande attention doit être apportée aux moyens de mise en œuvre afin d'éviter que la poursuite d'un objectif soit incompatible avec d'autres. Nous pensons particulièrement au 19<sup>e</sup> chantier : Faciliter le transport des marchandises et les déplacements à vocation économique. Certes, le rôle de métropole que nous souhaitons maintenir pour notre ville commande des actions à ce niveau. Mais elles ne doivent pas se faire au détriment de la « *quiétude et de l'ambiance des quartiers où nous habitons, (de) la sécurité et (de) la santé des citoyens (...)* ».

Finalement, la quatrième partie du plan porte sur des avenues de financement. Il nous semble que la plupart des possibilités qui y sont soulevées sont tout à fait réalistes et réalisables. Nous avons cependant des réserves plus que sérieuses face à la perspective de d'autres augmentations de tarifs. Déjà, une partie importante de la population n'a pas les moyens d'utiliser les transports en commun. Les tarifs réduits offerts par la STM pour les jeunes, les personnes âgées et les étudiantEs sont certainement les bienvenus pour ces personnes. Mais elles ne sont pas toutes à faible revenu. Ce sont les pauvres qui sont les plus pénalisés par les tarifs actuels. Dans notre quartier, plus de 41 000 personnes vivent dans un ménage à faible revenu. C'est beaucoup de monde! Aussi appuyons-nous sans réserve la revendication d'une **tarification sociale** portée par la TROVEP de Montréal ».

### 3.3 LE CADRE FINANCIER

Bien sûr, on ne peut pas dépenser l'argent qu'on n'a pas. Permettez-nous de reprendre ici les commentaires de notre Coalition (CMTQ) à ce sujet :

Nous avons été surpris de constater que nous ne retrouvons que deux pages sur le cadre financier qui devrait permettre la mise en œuvre du PDM. Nous l'avons déjà mentionné, la très grande majorité des sommes engagées dans le PDM proviennent du PTI, ce que reconnaît le projet de PDM en page 82. Plusieurs interventions sont tributaires des choix que prendront les paliers de gouvernement supérieurs, comme en transport collectif, en logement social, en culture, en interventions en itinérance ou dans les secteurs défavorisés, etc.

Le PDM souligne d'ailleurs que les gouvernements du Québec et du Canada seront appelés à contribuer au financement du PDM. Il faudra toutefois assumer un fort leadership sur cette question et s'appuyer sur l'ensemble de la communauté pour obtenir des gains substantiels.

➤ Ce sont là de sérieuses limites à un développement de Montréal. Cela pose toute la question du sous-financement systémique de Montréal (à ce sujet voir la présentation effectuée le 4 juin dernier à l'OCPM par Mme Danielle Ripeau, de la Conférence régionale des élus de Montréal, sur la part de Montréal dans les budgets de Québec) et de l'inévitable débat citoyen que nous devons avoir sur la diversification des sources de revenus de la Ville.

Le PDM ouvre la porte à une plus grande contribution promoteurs à ce chapitre et nous le saluons :

« notamment dans le cadre d'ententes particulières soutenant le développement immobilier » (page 81).

D'autres avenues existent et il faudra ouvrir un chantier sur la diversification des revenus de la Ville de Montréal. Lorsqu'on pense aux sommes qui ont été détournées, comme nous l'apprend la commission Charbonneau, on ne peut plus nous répondre ad nauseam que la Ville n'a pas d'argent pour développer Montréal.

En terminant, le projet de PDM souligne que la « mise en œuvre du Plan de développement aura, par ailleurs, des effets positifs sur l'économie montréalaise, notamment parce qu'une meilleure utilisation du territoire et du potentiel immobilier de certains secteurs se traduira par une croissance des valeurs foncières et, par conséquent, des revenus fiscaux de la Ville de Montréal et des gouvernements » (page 82).

➤ Pour notre part, en réaction à cette affirmation, nous terminerons ce mémoire en soulignant les impacts de la croissance des valeurs foncières sur le coût des immeubles et des loyers (et donc des baux

commerciaux), sur le coût du loyer résidentiel ainsi que sur la réalisation des projets de logements et d'équipements collectifs. Il est déjà très difficile de développer dans nos milieux et nous croyons qu'avec une stratégie de développement uniquement axée sur le développement immobilier nous ne ferons que détériorer l'accessibilité au logement et aux services, et donc la qualité de vie.

## 4 CONCLUSION

Selon nous, l'enjeu principal est d'assurer que le développement de la Ville profite à tous et toutes les MontréalaisEs. Nous partageons le principe que « vivre et grandir à Montréal, c'est pouvoir s'y épanouir tout au long de sa vie<sup>39</sup> ». Pour ce faire, il est nécessaire que le développement apporte une réelle amélioration de la qualité de vie à l'ensemble de ses résidentEs, notamment ceux et celles à faible et moyen revenu. L'atteinte de ces objectifs passe par l'adoption d'objectifs clairs, des plans structurés et l'obtention et l'allocation des ressources adéquates.

---

<sup>39</sup> Ville de Montréal, *Projet de Plan de développement de Montréal* (Version révisée, avril 2013), p. 17.