



**POUR DES QUARTIERS EN SANTÉ QUI RÉPONDENT AUX BESOINS DE BASE**

**MÉMOIRE SUR LA VERSION PRÉLIMINAIRE DU  
PLAN DE DÉVELOPPEMENT URBAIN, ÉCONOMIQUE ET SOCIAL (PDUÉS) TURCOT**

---

CIUSSS du Centre-Sud-de-l'Île-de-Montréal  
Direction adjointe / Bureau du président-directeur général adjoint  
Partenariat et soutien à l'offre de service  
Coordination territoriale Santé publique et développement des communautés locales  
– Réseau local Sud-Ouest-Verdun

*Montréal, le 19 juin 2017*

## TABLE DES MATIÈRES

<b>PRÉSENTATION DU CIUSSS CENTRE-SUD-DE-L'ÎLE-DE-MONTRÉAL .....</b>	<b>3</b>
<b>VOLET ENVIRONNEMENT URBAIN .....</b>	<b>4</b>
▪ <b>ÎLOTS DE CHALEUR.....</b>	<b>4</b>
▪ <b>CLIMAT SONORE.....</b>	<b>5</b>
▪ <b>QUALITÉ DE L'AIR .....</b>	<b>6</b>
<b>VOLET SOCIAL .....</b>	<b>7</b>
▪ <b>ENCLAVEMENT DES QUARTIERS.....</b>	<b>7</b>
▪ <b>TRANSPORT .....</b>	<b>8</b>
▪ <b>SERVICES DE PROXIMITÉ.....</b>	<b>9</b>
▪ <b>LOGEMENTS ACCESSIBLES ET DE QUALITÉ .....</b>	<b>10</b>
▪ <b>ACCÈS AU CANAL DE LACHINE .....</b>	<b>11</b>
▪ <b>EMPLOIS.....</b>	<b>12</b>
<b>CONCLUSION .....</b>	<b>13</b>
<b>RECOMMANDATIONS GÉNÉRALES : .....</b>	<b>17</b>

## PRÉSENTATION DU CIUSSS CENTRE-SUD-DE-L'ÎLE-DE-MONTRÉAL

Le Centre intégré universitaire de santé et de services sociaux (CIUSSS) du Centre-Sud-de-l'Île-de-Montréal (CCSMTL) est issu de la fusion d'établissements publics et de l'Agence de la santé et des services sociaux de Montréal. La desserte en première ligne aux populations locales du territoire du CIUSSS demeure majoritairement assurée par les établissements liés antérieurement aux :

- Centre de santé et de services sociaux du Sud-Ouest-Verdun, comprenant les territoires des CLSC de Verdun, de Saint-Henri, de Ville-Émard-Côte-Saint-Paul;
- Centre de santé et de services sociaux Jeanne-Mance incluant les territoires des CLSC des Faubourgs, du Plateau-Mont-Royal et Saint-Louis-du-Parc.

### ✓ MISSION

Pour assurer une véritable intégration des services offerts à la population à l'intérieur de son réseau territorial de services, le CCSMTL a notamment **la responsabilité d'assurer la prestation de soins et de services à la population de son territoire socio sanitaire, incluant le volet santé publique.**

Pour ce faire, dans le cadre des mandats locaux, régionaux et suprarégionaux qui lui sont dévolus, le CCSMTL offre une large gamme de services de santé et services sociaux généraux et spécialisés en s'assurant de les rendre accessibles, efficaces, efficients et de qualité.

Une collaboration étroite avec les différents niveaux de gouvernement, la Ville de Montréal, les arrondissements, le milieu de l'habitation, les entreprises d'économie sociale, les ressources non institutionnelles et les organismes communautaires est l'une des conditions de succès pour le développement d'une vision cohérente des actions pouvant améliorer la santé et le bien-être de la population du Sud-Ouest - Verdun. La Coordination territoriale Santé publique et développement des communautés locales est responsable de la mise en œuvre local du Plan d'action régional intégré de santé publique et travaille en priorité, à soutenir l'émergence de diverses stratégies de renforcement des principaux déterminants de la santé dans la communauté.

## ✓ PDUÉS


C'est avec conviction que nous croyons pertinent de soumettre notre point de vue sur la version préliminaire du *Plan de développement urbain économique et social* (PDUÉS). Ce grand chantier affecte grandement la santé et le bien-être de la population (qualité de l'air, nuisances sonores, ...). Il comporte toutefois des opportunités de mieux penser le territoire, d'assurer la sécurité des installations mises en place, de développer des initiatives répondant aux enjeux en lien avec les déterminants de la santé (logement, sécurité alimentaire, ...)


En mai 2016, la coordination territoriale du CCSMTL participait à la consultation sur l'avenir des quartiers avoisinants l'échangeur Turcot. À la lecture de la version préliminaire du PDUÉS, nous saluons l'intégration de plusieurs des recommandations qui avaient été formulées dans le mémoire.

Toutefois, certains aspects touchant directement ou indirectement la santé sont absents ou mériteraient d'être précisés. Nous soulignerons donc dans ce mémoire, les éléments que nous jugeons positifs pour nos quartiers et sa population intégrés dans le PDUÉS (préliminaire), mais insisterons sur les éléments manquants ou incomplets qui nécessitent d'être intégrés si l'on souhaite tendre vers des quartiers complets : des milieux en santé qui répondent aux besoins de base de la population en place.

### VOLET ENVIRONNEMENT URBAIN

#### ▪ ÎLOTS DE CHALEUR

 Les îlots de chaleur sont omniprésents dans les secteurs avoisinants l'axe autoroutier et constituent une préoccupation et un risque réel pour la santé des résidents les plus vulnérables (jeunes enfants et personnes âgées en premier lieu). La première recommandation du mémoire de 2016 était «d'augmenter la couverture végétale et la canopée dans le secteur visé». Dans **L'Axe 5.1 Espaces verts et verdissement**, nous constatons que la volonté d'accélérer la plantation de végétaux et d'arbres est bien présente, ce que nous saluons. Dans les stratégies de verdissement énumérées, l'on retrouve des actions notamment sur les domaines public et privé.

 Nous sommes étonnés de ne voir apparaître nulle part des actions sur les stationnements alors que Montréal s'est dotée d'une **Politique sur le stationnement** en juin 2016. Éliminer le nombre de cases de stationnement excédentaires ou gérer les espaces de stationnement existants privés et publics selon des caractéristiques éco responsables est sans doute, une stratégie incontournable si l'on veut saisir de nouvelles opportunités pour verdier et réduire les espaces minéralisés.

En plus du verdissement, l'une des stratégies connues pour lutter contre les îlots de chaleur, est d'opter pour des matériaux ayant une grande capacité réfléchissante afin de réduire l'absorption de rayons solaires par les surfaces. Des matériaux de construction de couleur pâle peuvent être utilisés pour les infrastructures routières ou pour les bâtiments. Cet élément de notre recommandation émise en 2016 ne se retrouve pas dans la version préliminaire du PDUES. Nous savons pourtant que d'importants travaux de réfection des rues sont envisagés, des aménagements d'espaces publics, en plus de nouveaux aménagements pour la création du *Pôle récréotouristique Gadbois*. Nous nous attendons à ce que l'arrondissement et la Ville de Montréal soient extrêmement rigoureux dans le choix des matériaux de revêtement et on optant pour ceux à capacité de réflexion maximale.

#### *Ilots de chaleur – Recommandation 1 :*

1.1 - Ajouter dans la section 1.5.1, l'arrimage à la Politique de stationnement de la Ville de Montréal;

En conformité avec cette politique :

1.2 - Spécifier dans l'axe 5.1 que des actions seront faites pour la gestion du stationnement de manière durable;

1.3 - Mentionner que les matériaux de revêtement utilisés dans les travaux projetés seront réfléchissants afin de limiter l'effet d'îlot de chaleur.

#### ▪ CLIMAT SONORE

○ À notre grande surprise, malgré que la problématique soit effleurée à la section 2.3 « Environnement, paysage et patrimoine », le document préliminaire du PDUES ne fait pas de propositions spécifiques pour instaurer des mesures de mitigation pour contrer les effets néfastes du bruit. Pourtant, on sait que cet aspect peut affecter grandement la qualité de vie des citoyens vivant en bordure d'une telle installation. Nous savons que *le Ministère des Transports du Québec* a prévu des murs antibruit, mais certains secteurs ne seront pas compensés et continueront de subir des niveaux sonores nettement plus élevés que les valeurs recommandées par l'Organisation mondiale de la Santé (OMS) soit de 55 dB(A) (décibels pondérés pour l'oreille humaine) sur 24 heures. Le secteur Cabot accueillera d'ailleurs des niveaux sonores plus élevés qu'auparavant, là où des résidents et travailleurs passent de nombreuses heures par jour et par semaine. En ce sens, nous devons réitérer nos recommandations de 2016.

#### *Climat sonore – Recommandation 2 :*

2.1 - Nous recommandons la mise en place de mesures d'atténuation du bruit, comme l'installation de murs antibruit **des deux côtés de l'échangeur**, afin

d'atteindre la valeur recommandée par l'OMS, soit de 55 dB(A) 24 heures, et ce, **sur tout le territoire du PDUES**. Des interventions doivent être faites en priorité dans les secteurs habités, les secteurs d'emploi et là où se trouvent les écoles;

2.2 - Nous recommandons de mettre en place un mécanisme d'aide financière, la où

l'installation d'une barrière acoustique n'est réellement pas possible ou est insuffisante, afin d'amener les propriétaires à améliorer l'insonorisation des immeubles occupés (privés et commerciaux);

2.3 - Pour ce faire, assurer les représentations nécessaires afin que les propriétés situées dans les secteurs où l'on observe une dégradation du climat sonore puissent bénéficier d'une aide compensatoire pour améliorer l'insonorisation de leur propriété.

## ▪ QUALITÉ DE L'AIR

⊕ Une fois de plus, nous sommes très encouragés par les efforts qui seront mis de l'avant pour maximiser le verdissement dans les quartiers avoisinants l'échangeur. Ces actions ont toutefois peu d'impact sur la rétention des émissions de gaz à effet de serre, ce qui n'améliorera pas la qualité de l'air respiré aux alentours. Toutefois, nous croyons que les différentes stratégies pour augmenter le couvert végétal pourraient être communiquées aux riverains, *in situ* ou sur le site web dans le but d'identifier les propriétés des espèces plantées et leur utilité en tant qu'agent de mitigation (embellissement, lutte aux îlots de chaleur, etc.).

⊖ Malheureusement, la qualité de l'air aux abords des infrastructures est et sera grandement affectée. On constate déjà que dans les zones où les structures de l'autoroute ont été déplacées, les bretelles bétonnées atterrissent pratiquement dans les cours et les balcons des habitations riveraines. Nous croyons important d'insister sur le fait que la mesure **la plus efficace** pour capter les polluants demeure les murs antibruit avec plantation de conifères du côté de la circulation. Malheureusement, bien qu'efficace, l'option choisie par le MTQ est les murs antibruit transparents. Dans ce contexte, les édifices privés ou publics situés à proximité de l'échangeur devraient être dotés d'installation de systèmes de ventilation pour filtrer l'air. Un mécanisme d'aide aux propriétaires devrait être mis sur pied afin de les encourager financièrement.

### **Qualité de l'air – Recommandation 3 :**

3.1 - Faire des représentations pour l'obtention de murs antibruit et écran de conifères du côté de la circulation;

3.2 - Mettre en place, là où les niveaux de qualité de l'air sont détériorés, un mécanisme d'aide financière afin d'amener les propriétaires de bâtiments publics et privés à installer des systèmes de filtration d'air;

3.3 - Informer la population des diverses stratégies de verdissement visant à amenuiser les impacts de l'échangeur sur les milieux de vie, via internet et/ou *in situ*.

## VOLET SOCIAL

### ▪ ENCLAVEMENT DES QUARTIERS

+ L'un des défis d'aménagement pour les quartiers avoisinants l'échangeur Turcot est de diminuer l'enclavement en facilitant les transitions d'un lieu à un autre. Nous constatons que certains éléments recensés dans le mémoire de 2016 ont été repris, notamment l'amélioration de la convivialité et la sécurité des viaducs et tunnels. Il s'agit d'un aspect primordial si l'on souhaite que les citoyens les empruntent. Pour sécuriser ces lieux, il faut prévoir des **espaces suffisants pour la circulation piétonne et cycliste, assurer un éclairage adéquat, agrémenter par l'art ou le verdissement des murs des infrastructures.**

- L'une des mesures majeures qui diminuerait significativement les frontières urbaines créées par l'échangeur est l'ajout d'une dalle-parc, initialement prévue dans le chantier. L'arrondissement pourrait porter la voie des citoyens avec conviction et signaler qu'il est en faveur d'un projet d'infrastructure verte qui vise à encourager les déplacements à vélo et à pied entre les quartiers avoisinants l'échangeur. Ce projet doit être considéré comme une mesure majeure de mitigation puisqu'elle crée de nouveaux ponts inter-quartiers et s'inscrit dans une lignée d'actions permettant les transferts modaux. Il est toutefois primordial que le tracé original soit revu pour connecter les milieux de vie existants, sinon, l'aménagement des abords de la dalle-parc doit être planifié pour créer des zones vitalisées (pour l'emploi par exemple) et rendre conviviaux ses accès.

En ce qui a trait à la desserte par le réseau d'autobus, nous sommes étonnées qu'elle ne soit pas déjà en place et active. La Société de Transport de Montréal (STM) doit impérativement être l'une des parties prenantes de la mise en œuvre du PDUES et du futur Plan local de déplacement. Les exigences émises par la population sont nombreuses et sont nommées depuis bien avant la réfection de l'échangeur. Les déplacements à l'intérieur de l'arrondissement sont complexes et insatisfaisants. On note l'offre limitée de trajets et la fréquence insuffisante des autobus entre St-Henri et Ville-Émard/Côte-St-Paul, de même qu'entre ces quartiers et les arrondissements limitrophes. De plus, l'accès au Centre universitaire de santé Mc Gill (CUSM) depuis

St-Henri est laborieux, malgré qu'il ne soit qu'à quelques centaines de mètres. Les résidents qui subissent les travaux de l'échangeur doivent au mieux bénéficier d'une offre de transport en commun fiable et efficace pour limiter l'usage de leur véhicule qui complexifie encore plus la circulation.

Une autre de nos recommandations de 2016 qui n'a pas été reprise consiste à diminuer l'effet de barrière des infrastructures présentes par des mesures qui pourraient être implantées à moindre coût. En fait, nous suggérons que des **panneaux de signalisation soient installés**, près de l'échangeur, du canal de Lachine, du canal de l'Aqueduc, du chemin de fer du Canadien National, et autres lieux constituant un obstacle dans le cheminement. L'objectif principal de ces installations est de permettre aux passants de connaître la durée (en minutes de marche) de la distance à parcourir entre les lieux d'intérêts et les services offerts à proximité dans les quartiers. Il s'agit d'une mesure que l'on retrouve dans plusieurs villes et qui permet de mesurer ses capacités pour effectuer certains trajets et d'encourager la découverte du territoire en ayant quelques indications préalables.

#### *Enclavement des quartiers – Recommandation 4 :*

- 4.1 - Indiquer que l'arrondissement est favorable à l'accueil d'une dalle-parc favorisant le transport actif et liant les quartiers de part et d'autre de la cour Turcot;
- 4.2 – Faire les représentations nécessaires afin que la STM aménage des circuits pour faciliter les déplacements en transport en commun inter-quartiers. De plus, une signalisation harmonisée permettant d'orienter et d'informer les passants doit être mise en place afin de contribuer à désenclaver les quartiers;
- 4.3 – Faire installation des panneaux de signalisation pour inciter les passants à s'aventurer dans le territoire et pour permettre aux utilisateurs d'évaluer leurs capacités à effectuer certains trajets. Cette signalisation devra être harmonisée avec les panneaux existants dans les quartiers.

#### ■ TRANSPORT

+ Nous reconnaissons que les actions pour la mobilité et les déplacements actifs développées dans la version préliminaire du PDUES s'arriment à la vision de rues complètes à laquelle nous adhérons. D'abord, **sécuriser les intersections et intégrer des mesures d'apaisement de la circulation** contribuent à améliorer la cohabitation entre les différents utilisateurs de la rue, favorisant les plus vulnérables en premier lieu, soit les piétons, jeunes et âgés, et les cyclistes. Hormis l'ajout de saillies et de traverses piétonnes, d'autres mesures d'apaisement de la circulation sont à envisagées telles que l'addition de feux de circulation piétons et l'allongement des temps de traverse, réduire le nombre de voies et l'ajout d'îlot-refuge à mi-traverse sur les artères. D'ailleurs, toutes voies inscrites au Programme



de réfection des rues (PRR) de la Ville de Montréal devraient être réaménagées selon les principes des rues complètes. La **promotion de la mobilité durable** permettra également de créer les conditions gagnantes pour faciliter l'utilisation du transport actif par les populations de nos quartiers. La **création d'un lien fédérateur cyclable** dont une bonne partie sera en site propre au potentiel également d'encourager l'utilisation du vélo ou même de sécuriser et repousser les limites des déplacements des personnes utilisant une aide à la mobilité motorisé (AMM).

- Nous aimerions qu'une plus grande attention soit accordée à la création de circuits de marche sécuritaires. Déjà, dans le mémoire de 2016, il était suggéré de baliser le chemin emprunté par de nombreux résidents le long de la voie ferrée du Canadien National entre l'Allée des Tanneries et le métro Place St-Henri. De plus, considérant qu'un nombre important de résidences pour personnes âgées sont situées près de la rue Notre-Dame dans l'Ouest de St-Henri, et qu'il s'agit d'une rue qui accueille un flot important de camions, l'aménagement d'un sentier de marche allant jusqu'au métro Place St-Henri serait favorable à la pratique de la marche dans un environnement plus sécuritaire. L'ajout de bancs ou de mobilier urbain conçu pour faire la pause est primordial.

#### *Transport – Recommandation 5 :*

- 5.1 – Que toutes nouvelles réfections de rues suivent les principes des rues complètes ;
- 5.2 - Les mesures d'apaisement de la circulation tels que l'addition de feux de circulation piétons et l'allongement des temps de traverse, la réduction du nombre de voies, l'élargissement des trottoirs et l'ajout de liens cyclables, l'implantation d'îlot-refuges centraux sur les artères, sont à envisager lorsque possible ;
- 5.3 - De façon générale, nous recommandons de planifier et d'aménager des sentiers de marche et cyclables agréables et sécuritaires dans le secteur mais particulièrement :
  - entre l'Allée des Tanneries et le métro Place St-Henri, le long de la voie ferrée du CN ;
  - entre le métro Place St-Henri et l'Ouest de St-Henri.

#### ▪ **SERVICES DE PROXIMITÉ**

Il est bien documenté que les secteurs de Côte-St-Paul et l'ouest de St-Henri sont mal desservis en services et commerces de proximité. Ils sont d'ailleurs qualifiés de désert alimentaire puisque l'accès à des produits frais et de qualité est négligeable voir nul. Le document préliminaire du PDUES identifie notamment la rue De l'Église comme nécessitant une planification détaillée et souhaite entre autres, consolider

l'occupation commerciale aux intersections. On note également que la rue Notre-Dame Ouest bénéficiera d'une étude de positionnement et de caractérisation du cadre bâti comme celle qui a été réalisée sur le boulevard Monk. Ces actions annoncent une volonté d'améliorer l'aspect physique des bâtiments, de stimuler la diversité commerciale, ce qui en soit permettrait de tendre vers un milieu plus complet.

- Toutefois, afin de maintenir les populations en place, une sensibilité aux effets négatifs que peut avoir une telle amélioration du quartier sur eux, doit être comprise par les fonctionnaires et les élus pour prévoir des mécanismes adéquats. Le **programme de soutien à la diversité commerciale** pour ces deux secteurs devrait préciser que les nouveaux commerces doivent répondre à des besoins de base non-comblés et miser sur l'abordabilité des produits. En ce sens, nous réitérons les demandes du mémoire de 2016 :

#### *Services de proximité – Recommandation 6 :*

- 6.1 - Mettre en place des mesures de soutien aux commerces et services de proximité qui répondent aux besoins des populations les plus défavorisés de l'ouest de Saint-Henri et de Côte-St-Paul (épicerie, pharmacie, magasin de vêtement, etc.);
- 6.2 – Réserver des espaces pour permettre le développement d'initiatives communautaires et/ou d'économie sociale;
- 6.3 – Prévoir un soutien financier stable et à long terme pour assurer le développement et la consolidation des initiatives communautaires mises en place afin de répondre aux besoins des populations en place.

#### ▪ **LOGEMENTS ACCESSIBLES ET DE QUALITÉ**

- . Les actions proposées pour le développement immobilier sont encourageantes notamment en ce qui a trait à l'élaboration d'une **Stratégie d'habitation inclusive et spécifique au secteur** qui touche la salubrité, l'abordabilité et la taille des logements. Nous accordons beaucoup d'intérêt à cette future stratégie et aux moyens financiers pour la mettre en place. Dans le mémoire de 2016, les recommandations adressaient d'ailleurs ces trois éléments.

- La version préliminaire du PDUES identifie sept sites au potentiel de développement. Parmi ceux-ci, selon l'ampleur du projet résidentiel, la moitié se verrait exiger la stratégie d'inclusion de 20% de logements sociaux, ce qui **représente l'ajout de moins d'une centaine d'unités de logements sociaux**. Selon le portrait de la Direction de l'habitation de la Ville de Montréal, ce sont **1000 personnes qui sont en attente d'un logement dans une habitation de l'Office municipal de l'habitation de Montréal dans le Sud-Ouest**. En considérant que le coût des loyers augmente rapidement tant à Côte-Saint-Paul qu'à Saint-Henri, la pression est toujours plus forte sur les ménages qui peinent à joindre les deux bouts, les poussant à quitter le quartier. Puisque le PDUES souhaite contrer le départ des populations d'origine, nous jugeons qu'il doit redoubler d'effort pour dégager des terrains propices au développement de projets d'habitation sociale. *En ce sens, nous recommandons à nouveau :*

#### *Logements accessibles et de qualité – Recommandation 7 :*

- 7.1 - D'identifier des mécanismes concrets dans la stratégie d'habitation inclusive pour éviter le déplacement des populations locales, faute de logements abordables et salubres;
- 7.2 - de soutenir les initiatives locales visant à freiner les hausses de loyer sur le marché privé;
- 7.3 - de réserver des terrains pour le développement de projets de logements sociaux.

#### ▪ **ACCÈS AU CANAL DE LACHINE**

- La version préliminaire du PDUES mentionne les efforts qui seront faits afin de faciliter l'accès aux berges du canal Lachine. Du côté de Côte-Saint-Paul, dans le secteur Cabot, on note l'ajout de traversées piétonnes sur la rue Saint-Patrick où circulent de nombreux camions, en plus de l'aménagement d'un sentier piéton en bordure du canal dans le secteur Cabot. Du côté de Saint-Henri, la barrière formée par les anciens bâtiments industriels ne laisse que quelques chemins pour lier les berges au quartier. On note que parmi les balises d'aménagement du 5022, rue Saint-Ambroise (Canada Malting), le promoteur devra proposer un accès public aux berges du canal de Lachine. Finalement, nous savons que le projet du nouveau pôle Gadbois prévoit le développement d'une zone nautique aux abords de l'échangeur et du canal mais peu de détails n'ont été révélés jusqu'à présent.

- Nous voulons insister sur l'importance de prendre en considération les intérêts et besoins des résidents des quartiers voisins, le canal de Lachine étant propice

pour des aménagements favorisant les activités sportives, accessibles aux jeunes et moins jeunes et à tous les budgets. Il serait souhaitable que des équipements et installations, des aménagements pour tous les groupes d'âge, une animation invitante, combinés à un éclairage adéquat en soirée, soient disponibles afin de permettre une utilisation par toutes et tous des berges et de la piste cyclable.

**Accès au Canal Lachine – Recommandation 8 :**

- |  |
|--|
| <p>8.1 -Mettre en place les aménagements nécessaires pour rendre les berges sécuritaires et plus facilement accessibles pour les populations locales ;</p> <p>8.2- Animer les berges du canal de Lachine pour favoriser son utilisation par la population locale, entre autres pour des activités physiques accessibles à tous les budgets et pour tous les groupes d'âge.</p> |
|--|

▪ **EMPLOIS**

**+** Nous voyons d'un très bon œil que le secteur Cabot fasse l'objet d'une planification détaillée afin notamment de redéfinir son positionnement économique et d'y attirer de nouvelles entreprises. Il est important de conserver ou de créer des pôles d'emplois dans les quartiers puisqu'ils contribuent à la notion de quartier complet, là où les résidents peuvent vivre, travailler et entretenir des rapports sociaux conviviaux.

**-** Quelques résidences sont présentes dans le secteur et la cohabitation des usages doit être réfléchi et aménagée. En ce sens, nous réitérons qu'une zone tampon doit être aménagée pour éviter les conflits potentiels d'usage. La revitalisation des artères Monk et Notre-Dame offre la possibilité de créer de nouveaux emplois pour la population locale. L'arrondissement doit réfléchir avec les différents acteurs socioéconomiques et les citoyens pour définir la vision souhaitée sur ces artères afin qu'en premier lieu elle réponde aux besoins locaux et contribue à l'embauche locale.

**Emploi – Recommandation 9 :**

- |   |
|---|
| <p>9.1 - S'assurer que des zones tampons sont prévues afin d'éviter les conflits d'usage ;</p> <p>9.2- Mettre en place des conditions qui favorisent la rétention, la consolidation et l'attractivité des entreprises dans le secteur (incluant les entreprises d'économie sociale, les espaces de co-travail, etc.) ;</p> <p>9.3- Définir le rôle de l'arrondissement dans l'acceptation des projets et favoriser une approche qui s'appuie sur l'ensemble des acteurs socioéconomiques et des citoyens;</p> |
|---|

## CONCLUSION

En guise de conclusion, nous soulevons quelques éléments qui nous apparaissent importants, tant dans la planification des aménagements et des travaux à venir que dans leur maintien dans le temps.

- **Aménagements participatifs et accessibles**

Comme nous le disions dans notre premier mémoire en mai 2016, « les processus démontrent que la mise à profit des personnes qui sont appelées à profiter des espaces publics sont les mieux placées pour définir leur milieu de vie ». On sait aussi que l'utilisation de ces nouveaux espaces sera favorisée puisque les personnes qui les ont « dessinés » en amont en seront fières et développeront un sentiment d'appartenance au quartier.

Nous réitérons aussi l'importance de prévoir des aménagements qui soient accessibles universellement pour répondre aux besoins de tous les groupes d'âge et de conditions (déambulateur, chaise roulante, poussette, etc.)

Finalement, nous sommes convaincus que la participation sociale des citoyens est essentielle au processus décisionnel. Toutefois, à l'heure actuelle, nous croyons que l'arrondissement devrait aller à la rencontre des populations qui sont peu enclines à se déplacer en soirée, notamment les aînés et les femmes. Des ateliers de réflexion sur le PDUÉS auraient pu être organisés à même les activités de certains groupes, dans les habitations de personnes âgées et dans les groupes communautaires. En ce sens, nous souhaitons sensibiliser l'arrondissement à revoir ses pratiques de consultation.

- **Mécanisme de soutien aux initiatives citoyennes**

Nous sommes très satisfaits de constater qu'une des actions identifiées cible la mise en place d'un mécanisme de soutien aux initiatives du milieu. Nous croyons cependant que l'équipe du PDUÉS doit aller plus loin que de soutenir l'adoption d'un plan de financement. Des éléments concrets doivent être prévus pour que l'intention de soutenir des initiatives du milieu ne reste pas que théorique. Un engagement ferme en ce sens est attendu.

- **Comité de suivi des travaux**

L'action 17 dans la section 5.3.4 énonce qu'un comité de suivi sera mis en place pour « favoriser l'implication des partenaires comme partie prenante à l'élaboration et à la

mise en œuvre du PDUÉS ». À la lumière de la dernière année, nous croyons nécessaire de mieux définir le rôle d'un tel comité afin d'éviter des malentendus et ainsi assurer le bon fonctionnement du comité. Dans le même ordre d'idée, les pouvoirs réels de ce comité devront être clarifiés pour bien baliser les échanges sur les travaux qui seront entrepris.

Bien que la version préliminaire du PDUÉS soit porteuse d'espoir pour le milieu et les partenaires qui veillent au bien-être de la population, il reste des insatisfactions, soit par manque de clarté ou de précisions, ou bien parce que certains éléments que nous croyons importants ont été écartés.

Nous déposons donc ce document dans l'espoir que le document final qui servira de guide et de plan pour les années à venir soit le plus complet possible et le plus près de ce que les citoyens du milieu sont en droit d'attendre.

## RESUME DES RECOMMANDATIONS

### *Ilots de chaleur - Recommandations 1 :*

1.1 - Ajouter dans la section 1.5.1, l'arrimage à la Politique de stationnement de la Ville de Montréal;

En conformité avec cette politique :

1.2 - Spécifier dans l'axe 5.1 que des actions seront faites pour la gestion du stationnement de manière durable;

1.3 - Mentionner que les matériaux de revêtement utilisés dans les travaux projetés seront réfléchissants afin de limiter l'effet d'îlot de chaleur.

### *Climat sonore - Recommandations 2 :*

2.1 - Nous recommandons la mise en place de mesures d'atténuation du bruit, comme l'installation de murs antibruit **des deux côtés de l'échangeur**, afin d'atteindre la valeur recommandée par l'OMS, soit de 55 dB(A) 24 heures, et ce, **sur tout le territoire du PDUES**. Des interventions doivent être faites en priorité dans les secteurs habités, les secteurs d'emploi et là où se trouvent les écoles;

2.2 - Nous recommandons de mettre en place un mécanisme d'aide financière, là où l'installation d'une barrière acoustique n'est réellement pas possible ou est insuffisante, afin d'amener les propriétaires à améliorer l'insonorisation des immeubles occupés (privés et commerciaux);

2.3 - Pour ce faire, assurer les représentations nécessaires afin que les propriétés situées dans les secteurs où l'on observe une dégradation du climat sonore puissent

bénéficier d'une aide compensatoire pour améliorer l'insonorisation de leur propriété.

***Qualité de l'air - Recommandations 3 :***

3.1 - Faire des représentations pour l'obtention de murs antibruit et écran de conifères du côté de la circulation;

3.2 - Mettre en place un mécanisme d'aide financière, là où les niveaux de qualité de l'air sont détériorés, afin d'amener les propriétaires de bâtiments publics et privés à installer des systèmes de filtration d'air;

3.3- Informer la population des diverses stratégies de verdissement visant à amenuiser les impacts de l'échangeur sur les milieux de vie, via internet et/ou *in situ*.

***Enclavement des quartiers - Recommandations 4 :***

4.1 - Indiquer que l'arrondissement est favorable à l'accueil d'une dalle-parc favorisant le transport actif et liant les quartiers de part et d'autre de la cour Turcot;

4.2 - Faire les représentations nécessaires afin que la STM aménage des circuits pour faciliter les déplacements en transport en commun inter-quartiers. De plus, une signalisation harmonisée permettant d'orienter et d'informer les passants doit être mise en place afin de contribuer à désenclaver les quartiers;

4.3 - Nous suggérons que des panneaux de signalisation soient installés pour inciter les passants à s'aventurer dans le territoire et pour permettre aux utilisateurs d'évaluer leurs capacités à effectuer certains trajets. Cette signalisation devra être harmonisée avec les panneaux existants dans les quartiers.

***Transport - Recommandation 5 :***

5.1- Que toutes nouvelles réfections de rues suivent les principes des rues complètes;

5.2- Les mesures d'apaisement de la circulation tels que l'addition de feux de circulation piétons et l'allongement des temps de traverse, la réduction du nombre de voies, l'élargissement des trottoirs et l'ajout de liens cyclables, l'implantation d'îlot-refuges centraux sur les artères, sont à envisager lorsque possible ;

5.3- De façon générale, nous recommandons de planifier et d'aménager des sentiers de marche et cyclables agréables et sécuritaires dans le secteur mais particulièrement :

- Entre l'Allée des Tanneries et le métro Place St-Henri, le long de la voie ferrée du CN;
- Entre le métro Place St-Henri et l'Ouest de St-Henri.

#### ***Services de proximité – Recommandations 6 :***

6.1- Mettre en place des mesures de soutien aux commerces et services de proximité qui répondent aux besoins des populations les plus défavorisés de l'Ouest de St-Henri et de Côte-St-Paul (épicerie, pharmacie, magasin de vêtement, etc.);

6.2- Réserver des espaces pour permettre le développement d'initiatives communautaires et / ou d'économie sociale;

6.3- Prévoir un soutien financier stable et à long terme pour assurer le développement et la consolidation des initiatives communautaires mises en place afin de répondre aux besoins de la population en place.

#### ***Logements accessibles et de qualité – Recommandations 7 :***

7.1- D'identifier des mécanismes concrets dans la stratégie d'habitation inclusive pour éviter le déplacement des populations locales, faute de logement abordables et salubres;

7.2- De soutenir les initiatives locales visant à freiner les hausses de loyer sur le marché privé;

7.3- De réserver des terrains pour le développement de projets de logements sociaux.

#### ***Accès au Canal Lachine – Recommandations 8 :***

8.1- De mettre en place les aménagements nécessaires pour rendre les berges sécuritaires et plus facilement accessibles pour les populations locales;

8.2- D'animer les berges du canal de Lachine pour favoriser son utilisation par la population locale, entre autres, pour des activités physiques accessibles à tous les budgets et pour tous les groupes d'âges.

#### ***Emploi – Recommandations 9 :***

9.1- S'assurer que des zones tampons sont prévues afin d'éviter les conflits d'usage;

9.2- Mettre en place des conditions qui favorisent la rétention, la consolidation et l'attractivité des entreprises dans le secteur (incluant les entreprises d'économie sociale, les espaces de co-travail, etc.);



9.3- Définir le rôle de l'arrondissement dans l'acceptation des projets et favoriser une approche qui s'appuie sur l'ensemble des acteurs socioéconomiques et des citoyens;

9.4- Soutenir des initiatives et des politiques d'inclusion visant demain d'œuvre locale.

#### **RECOMMANDATIONS GÉNÉRALES :**

##### ***Aménagements participatifs et accessibles :***

- Élaborer les aménagements avec les citoyens;
- Trouver des stratégies pour rejoindre les citoyens moins enclins à se déplacer pour ce genre d'événement;
- Prévoir des aménagements accessibles universellement.

##### ***Mécanisme de soutien aux initiatives citoyennes :***

- Prévoir des éléments concrets pour soutenir les initiatives du milieu ;
- Prendre un engagement ferme en ce sens.

##### ***Comité de suivi des travaux :***

- Définir le rôle du comité qui sera chargé de suivre les travaux;
- Clarifier les pouvoirs réels de ce comité pour bien baliser les échanges sur les travaux qui seront entrepris.