



SOLIDARITÉ
SAINT-HENRI

**Mémoire sur le projet de schéma
d'aménagement et de développement de
l'agglomération de Montréal**

**Présenté à la Commission sur le schéma d'aménagement et de
développement de Montréal**

Solidarité Saint-Henri

Montréal, le 7 novembre 2014

PRÉSENTATION DE SOLIDARITÉ ST-HENRI

Solidarité St-Henri est une table de concertation communautaire qui vise l'amélioration des conditions de vie de la communauté de St-Henri. Nous sommes une des 30 tables de quartier de la ville de Montréal, et nous regroupons une vingtaine d'organismes communautaires et d'institutions actifs dans le quartier avec l'objectif de lutter contre la pauvreté, de concerter nos membres, de mobiliser notre milieu et de soutenir des actions collectives. Pour ce faire, nous utilisons une approche démocratique et inclusive, concertée et solidaire, critique et mobilisatrice visant le changement et la transformation social.

St-Henri compte quelques 16,000 habitants, une population en croissance depuis 2001. Selon le recensement de 2011, 34% de la population doit vivre avec un faible revenu. Ce chiffre augmente de façon significative dans le secteur Ouest du quartier, et nous observons également une augmentation des autres indicateurs de défavorisation sociale, tels que le nombre de personnes vivant seules, le taux de familles monoparentales, la concentration des résidents non-permanents et le mauvais état des logements. Les membres de Solidarité St-Henri voient un lien important entre cette défavorisation et la qualité de l'environnement urbain. Le paysage de ce secteur est dominé par l'échangeur Turcot et enclavé par les deux autoroutes qui se croisent à l'échangeur, ainsi que par le canal Lachine et le voie ferrée du CN.

Nous poursuivons des actions collectives sur plusieurs enjeux touchant l'aménagement et le développement de notre territoire. Nous mobilisons donc les acteurs locaux autour de la reconstruction de l'échangeur Turcot, de l'implantation du CUSM, de l'apaisement de la circulation, de la question du logement et de la gentrification, ainsi que sur des questions en matière de sécurité alimentaire.

Nous sommes interpellés par le schéma d'aménagement et voulons alimenter la vision de la commission permanente sur le schéma d'aménagement par la perspective des acteurs communautaires et citoyens de notre quartier. Nous avons écrit ce mémoire parce que nous souhaitons exprimer notre soutien aux grandes orientations du schéma, mais également pour formuler certaines préoccupations et recommandations que la commission devrait prendre en considération lors de l'adoption du schéma définitif.

CHAPITRE 1 : LA VISION DE L'AVENIR

1.3 : Le concept d'organisation spatiale

Nous félicitons la Commission sur le schéma d'aménagement de penser à la conservation et la mise en valeur du patrimoine industriel et écologique de St-Henri dans la réorganisation spatiale du secteur Turcot-Lachine Est. Cependant, la qualité de vie des résidents aux abords des secteurs en transformation tout au long des travaux devrait également faire partie des priorités de réaménagement. Nous recommandons l'inclusion de lignes directrices claires sur la réduction des nuisances, tels le bruit et la pollution dans le schéma d'aménagement.

CHAPITRE 2 : LES GRANDES ORIENTATIONS

2.1 : Favoriser un cadre de vie de qualité

Habitation

Nous soutenons pleinement la priorisation des aires résidentielles diversifiées du schéma d'aménagement, et particulièrement l'emphase sur l'accès aux logements pour familles et aux logements abordables. Cependant, le développement privé dans les quartiers comme St-Henri privilégie les logements plus coûteux pour une nouvelle population plus aisée. La stratégie d'inclusion de la ville de Montréal, qui prévoit le développement de 15% de logement social pour les grands projets d'habitation, est certes une stratégie qui contribue à la diversification des quartiers, et à l'accessibilité des logements abordables pour les personnes à faible revenu. Cependant, la stratégie d'inclusion n'est pas une politique obligatoire, et elle n'est pas appliquée de façon rigoureuse. Nous recommandons fortement que le schéma d'aménagement inclut **la mise en place d'un moratoire sur les grands projets d'habitation privé dans les quartiers à risque de gentrification jusqu'à ce que suffisamment de logements sociaux puissent être construits afin d'éviter le déplacement forcé des personnes à faible revenu. De plus, nous encourageons la commission d'adopter une application obligatoire de la stratégie d'inclusion sur l'ensemble du territoire du Grand Montréal.**

L'activité commerciale et les secteurs d'emploi

Nous souhaitons voir le développement des commerces de proximité ainsi que le développement et la conservation des zones à usage mixte, commercial et résidentiel, prendre une place plus proéminente dans le schéma d'aménagement. Encourager l'installation de petits commerces de proximité dans les quartiers résidentiels évite la création de déserts alimentaires, tel que celui dans l'ouest de St-Henri, ainsi que la création des quartiers 'dortoirs', surtout dans les secteurs qui sont ciblés pour l'augmentation de la densité de la population.

Les espaces verts : mitigation des îlots de chaleur et poumons urbains

Plusieurs îlots de chaleur se trouvent sur le territoire de St-Henri et nous sommes heureux que la lutte contre ceux-ci fasse partie des objectifs du schéma d'aménagement. Nous considérons que l'augmentation des espaces verts et des parcs est un outil efficace contre la formation d'îlots de chaleur, et félicitons la commission pour la reconnaissance de la Falaise St-Jaques en tant que territoire de valeur écologique. Cependant, le schéma d'aménagement ne mise pas assez sur le potentiel des espaces verts comme mesures de mitigation de la pollution causée par les grosses infrastructures routières. Les impacts des autoroutes et de l'échangeur Turcot qui découpent St-Henri et le Sud-Ouest illustrent bien la nécessité d'augmenter davantage le nombre de parcs urbains. Les émissions de gaz à effet de serre, le bruit, la pollution ainsi que la poussière qui encrassent actuellement l'ensemble de l'arrondissement ne vont que s'aggraver avec la reconstruction de l'échangeur. Les parcs du canal de Lachine, l'éco-territoire de la falaise St-Jacques et le parc Angrignon s'avèrent être les seuls tampons des gaz à effet de serre émis par les centaines de milliers de véhicules qui passent chaque jour par les autoroutes du Sud-Ouest, et ils n'en capent pas suffisamment pour réduire la pollution. Il est donc urgent de développer plus de mesures de mitigation et amoindrir les impacts sur l'environnement et la santé par l'augmentation d'espaces verts.

Pour ce faire, **nous réclamons que la Commission sur le schéma d'aménagement inclue des cibles précises autour des grandes infrastructures routières, et qu'elle porte une attention particulière à la protection de la Falaise St-Jacques, qui longe l'autoroute 20 et les abords nord-ouest de l'échangeur Turcot.**

2.2 : Soutenir le dynamisme de l'agglomération et du centre de la métropole

Solidarité St-Henri accueille très favorablement les initiatives visant à prioriser l'investissement dans les infrastructures de transport en commun et la modernisation du réseau routier, et ce, afin d'optimiser l'efficacité du transport terrestre et de lutter contre la congestion et les gaz à effet de serre.

Transports en commun

Nous félicitons la commission pour avoir priorisé une hausse de la part modale des déplacements effectués en transport en commun. Cependant, nous aimerions voir une cible chiffrée de l'augmentation de la part modale du transport en commun projeté, préférablement au-delà des 30% visés par le PMAD, que nous considérons trop peu ambitieux. Avec les investissements majeurs dans le réseau de transport collectif proposé par le schéma d'aménagement, **nous espérons que la commission n'hésitera pas à établir des objectifs clairement définis et plus élevés que ceux du PMAD.**

Nous tenons également à souligner l'absence d'une préoccupation relativement à l'accessibilité au transport collectif pour les personnes à faible revenu dans les objectifs visés par le PMAD et par le schéma d'aménagement. Les Montréalais se sont vus imposer une augmentation importante des tarifs du transport collectif au cours de la dernière décennie, au point où les déplacements en métro et en autobus deviennent de plus en plus inaccessibles pour les personnes vivant sous le seuil de pauvreté. **Nous recommandons fortement l'inclusion de lignes directrices concernant les tarifs des sociétés de transport dans le schéma d'aménagement afin de garantir l'accessibilité de ces services à toute la population.**

L'échangeur Turcot

L'échangeur Turcot, qui assure la jonction de deux axes autoroutiers majeurs, est situé au centre de notre quartier, et la population de St-Henri subit quotidiennement les impacts négatifs de cet achalandage routier sur leur santé et leur qualité de vie. Nous croyons que cette congestion est principalement le résultat des déplacements pendulaires, qui représentent un important potentiel de transfert modal vers le transport collectif si des services rapides et efficaces étaient offerts. Nous croyons que la modernisation et le développement du réseau de transport en commun est une solution à privilégier afin de diminuer la place de l'auto-solo, et conséquemment, les problèmes de congestion et de pollution associés à ce mode de transport urbain, qui se veut coûteux et inefficace.

Nous identifions le train de l'Ouest comme une infrastructure de transport en commun à prioriser afin d'offrir une alternative efficace à l'autoroute pour ces déplacements pendulaires. L'utilisation de ce service est déjà près du point de saturation, et il est par conséquent urgent d'en augmenter l'offre. Nous appuyons le projet qui propose

de développer davantage ce service comme mesure de mitigation aux travaux de l'échangeur Turcot, **et nous encourageons fortement la Commission sur le schéma d'aménagement à soutenir la continuation de ces éventuels nouveaux services sur une base permanente, au-delà des travaux qui seront effectués sur l'échangeur Turcot.** En investissant dans une alternative à l'autoroute, le schéma d'aménagement catalysera des retombées positives non seulement pour la qualité de l'air et la santé publique du Grand Montréal, mais également pour le développement économique de la région, en améliorant la performance du transport des marchandises et en réduisant les coûts occasionnés par la congestion routière.

Les déplacements à vocation économique

Solidarité St-Henri appuie l'objectif de réduire la congestion et d'améliorer les conditions de circulation des camions pour le transport des marchandises, et ce, **particulièrement par la réduction des déplacements intra-urbains des auto-solos sur les autoroutes, et non par l'augmentation de la capacité du réseau routier.** Nous comprenons que des composantes majeures du réseau autoroutier métropolitain devront être réaménagées afin de maintenir et renforcer l'efficacité et la fluidité du réseau. Cependant, notre expérience avec le plan de réaménagement de l'échangeur Turcot témoigne d'une tendance à planifier de tels travaux selon le principe qu'une augmentation de la capacité routière diminue la congestion, et ce malgré les nombreuses études qui démontrent le contraire. Nous sommes préoccupés par la possibilité que les travaux prévus pour le réseau routier soient planifiés en fonction de ces principes erronés, comme ce fut le cas avec l'échangeur Turcot, entraînant de nombreuses conséquences désastreuses sur l'environnement et la santé publique de l'ensemble de la métropole. **Nous recommandons alors que le schéma d'aménagement inclue des lignes directrices pour l'aménagement des autoroutes sur son territoire, lesquelles limiteront la capacité routière et décourageront l'utilisation des autoroutes comme boulevards urbains pour le transport inter-quartiers.**

2.3 : Mettre en valeur les territoires d'intérêt.

La protection du patrimoine : Une première étape qui mérite d'être développée davantage

Solidarité St-Henri applaudit la Commission sur le schéma d'aménagement pour l'inclusion d'une orientation axée sur la protection de l'environnement naturel et bâti. Les paysages et les écosystèmes existent à une échelle plus large que l'ensemble des municipalités individuelles, et leur protection demande un exercice de planification régional. Les divers objectifs du schéma témoignent de l'importance que la commission veut donner à la biodiversité sur son territoire, ainsi que de la volonté d'amorcer un changement de paradigme qui tend vers le développement durable. Cependant, nous avons l'impression que certains critères et objectifs restent vagues, et nous croyons qu'ils méritent d'être exposés et précisés davantage. L'adoption du schéma d'aménagement est une opportunité pour implanter des mesures de protection qui visent à établir des connexions entre les différents milieux naturels, en plus d'assurer une plus grande cohérence d'actions possibles à l'échelle municipale. **Nous demandons que la Commission renforce les mesures recommandées, particulièrement en ce qui concerne la protection des milieux aquatiques et le patrimoine bâti.**

L'importance de protéger l'accès aux sites patrimoniaux pour tous: l'exemple du canal de Lachine

Nous sommes très satisfaits de l'inclusion du secteur du canal de Lachine comme un élément significatif du patrimoine bâti métropolitain. Toutefois, depuis la réouverture du canal à la navigation en 2002, plusieurs promoteurs ont construit des condominiums sur ses berges, contribuant ainsi à créer une barrière visuelle entre les quartiers limitrophes et le canal. Cette situation, qui se répète de plus en plus, limite l'accès au canal pour les citoyens qui ne résident pas dans ces nouvelles habitations, alors que ces espaces sont publics.

Nous demandons que la Commission sur le schéma d'aménagement inclue un critère qui assure aux citoyens l'accès aux éléments du patrimoine bâti comme le canal Lachine.

Les conditions de vie des résidents: une priorité pour la commission?

Selon nous, une motivation majeure pour protéger notre milieu naturel est notamment l'amélioration des conditions de vie, particulièrement pour ceux qui vivent dans les milieux urbains dégradés et pollués. Nous questionnons ainsi l'absence d'une préoccupation pour la qualité et les conditions de vie des résidents de la part de la Commission relativement à cette orientation du schéma d'aménagement. **Les objectifs et les critères proposés nous semblent trop axés sur l'attractivité du secteur, sans accorder une place prioritaire aux besoins des résidents.**

CHAPITRE 3 : L'AFFECTATION DU SOL ET LA DENSITÉ D'OCCUPATION

3.1 : L'affectation du territoire : une place pour l'agriculture urbaine

Solidarité St-Henri, comme de nombreuses tables de quartier à Montréal, travaille pour améliorer l'accès des résidents aux aliments frais et locaux dans les secteurs identifiés comme déserts alimentaires par la Direction de la santé publique, entre autres par la réalisation de marchés saisonniers. Nous privilégions l'achat local afin d'assurer la qualité des produits, en plus de maximiser les retombées économiques pour la communauté. **Nous appuyons donc l'objectif du schéma d'aménagement d'augmenter la superficie des terres en culture afin de soutenir les agriculteurs de notre région et la disponibilité des produits locaux.**

Plusieurs initiatives communautaires qui visent à contrer les déserts alimentaires sur l'île de Montréal favorisent l'aménagement de jardins urbains, communautaires ou collectifs. Toutefois, ce moyen d'augmenter la superficie des terres en culture n'est mentionné que brièvement dans le schéma comme étant une solution à mettre de l'avant. **Nous recommandons que la Commission sur le schéma d'aménagement considère l'aménagement de petits terrains dédiés à l'agriculture urbaine comme une contribution à un développement qui respecte les besoins de la population.**

3.2 : La densité d'occupation : Des quartiers de type TOD

Solidarité St-Henri souhaite particulièrement exprimer son appui quant à l'objectif de réaliser des quartiers de type TOD autour des points d'accès du réseau de transport en commun. Nous considérons que ce type de développement peut avoir plusieurs impacts positifs, notamment en matière d'accessibilité aux services de proximité, et sur la réduction de la dépendance à l'automobile (et sur celle de la congestion routière et des émissions des gaz à effet de serre par le fait même). Cependant, la densification résidentielle des quartiers centraux tels que St-Henri, qui sont déjà très denses et qui ont subi une intense spéculation foncière, peut avoir des impacts négatifs sur les conditions de vie du quartier. L'évolution récente du quartier, surtout autour des stations de métro, nous amène à identifier certaines conséquences des TODs sur les territoires avoisinants, en plus de formuler des recommandations sur les façons d'atténuer ces impacts.

La densification et l'embourgeoisement des quartiers

La carte 32 du projet du schéma montre les secteurs à construire ou à transformer afin de densifier davantage plusieurs quartiers, y compris St-Henri. Nous avons observé à St-Henri, ainsi que dans les autres quartiers de notre arrondissement, que l'attrait des nouveaux développements immobiliers à proximité des stations de métro Place St-Henri et Lionel-Groulx, lesquelles facilitent l'accès au centre-ville de Montréal, ont causé une croissance rapide de valeurs immobilières, et contribué à l'embourgeoisement de notre quartier durant la dernière décennie. Conséquemment, des ménages à faible revenu se déplacent dans des logements décentrés, lesquels sont éloignés des zones de transport en commun. Pour protéger l'accès pour tous aux points d'accès du réseau de transport collectif, **nous recommandons que le schéma intègre également des critères de densités pour le logement social et abordable, surtout dans les quartiers centraux.** La ville de Montréal dispose actuellement d'une stratégie d'inclusion de 15% de logements sociaux pour tous nouveaux développements immobiliers de 200 unités de logements ou plus. Bien que cette stratégie contribue à atténuer les impacts de l'embourgeoisement, elle n'est pas une politique obligatoire et elle ne s'applique pas aux petits développements le plus souvent privilégiés dans les régions urbaines de haute densité qu'on retrouve aux abords des stations de métro. Afin d'assurer le maintien des ménages à faible revenu dans ces secteurs recherchés, nous recommandons que l'agglomération initie une politique d'inclusion non-négociable dans les aires TOD pour tous les nouveaux immeubles de 10 logements ou plus.

Croissances des ménages avec automobiles

Nous nous questionnons aussi sur la probabilité que l'aménagement des quartiers de type TOD attirera de nouveaux résidents de classe aisée, qui seront possiblement de moins grands utilisateurs de transport en commun et de plus grands utilisateurs des automobiles, et qui contribueront par le fait même à la congestion routière. Par ailleurs, **l'objectif de faciliter les déplacements à pieds ou à vélo dans les aires TOD, et d'intégrer les réseaux piétonniers et les voies cyclables aux infrastructures de transport collectif est un moyen efficace pour décourager l'utilisation des autos par ces nouveaux résidents. Nous recommandons également que le schéma intègre un critère de densité maximum en ce qui a trait aux places de stationnement (incluant les stationnements à des fins résidentielles) associées aux aires TOD afin d'encourager les alternatives à l'automobile.**

L'importance de maintenir des zones d'emplois dans les quartiers résidentiels d'haute densité

Les quartiers comme St-Henri, qui ont été ciblés comme des aires TOD dans le schéma, s'approchent ou atteignent déjà la densité ciblée. Cependant, nous observons une forte spéculation foncière qui peut augmenter la densité bien au-delà du seuil minimum prévu dans le schéma. Pour éviter la sur-densification, nous suggérons que **des micro-territoires à l'intérieur des tels quartiers soient réservés à des usages autre que du résidentiel afin d'assurer une mixité de fonctions dans les quartiers**. Cela évitera le développement des quartiers 'dortoirs' de haute densité et promouvra le développement des milieux de vie complets.

CONCLUSION : NOS RECOMMANDATIONS

Solidarité St-Henri souhaite apporter son soutien à la Commission pour son schéma d'aménagement, que nous considérons une étape importante vers un développement cohérent et durable de la région métropolitaine du Grand Montréal. Cependant, nous demandons que la Commission prenne les recommandations suivantes en considération :

- La mise en place d'un moratoire sur les grands projets d'habitation privés dans les quartiers à risque de gentrification jusqu'à ce que suffisamment de logements sociaux puissent être construits;
- L'inclusion des cibles précises pour le développement des espaces verts autour des grandes infrastructures routières;
- La protection de la Falaise St-Jacques et son inclusion dans la liste des milieux naturels métropolitains considérés;
- L'augmentation soutenue de la part modale du transport en commun; avec des objectifs claires et chiffrés;
- L'inclusion de lignes directrices concernant les tarifs des sociétés de transport afin de garantir l'accessibilité de ces services à toute la population;
- La continuation de ces éventuels nouveaux services du train de l'Ouest sur une base permanente, au-delà des travaux qui seront effectués sur l'échangeur Turcot;
- L'inclusion de lignes directrices pour l'aménagement des autoroutes sur son territoire, lesquelles limiteront la capacité routière et décourageront l'utilisation des autoroutes comme boulevards urbains pour le transport inter-quartiers;
- La priorisation des besoins des résidents dans les objectifs qui visent à protéger l'environnement naturel et bâti;
- L'inclusion d'un critère qui garantit aux citoyens l'accès aux éléments du patrimoine bâti comme le canal de Lachine;
- L'aménagement de petits terrains dédiés à l'agriculture urbaine comme une contribution à l'augmentation de la superficie des terres en culture;
- L'ajout de directives claires pour les promoteurs actifs dans des zones TOD afin d'assurer la disponibilité des logements abordables;
- La préservation de territoires à l'intérieur des quartiers TOD dédiés à des usages autres que du

résidentiel afin d'assurer une mixité de fonctions dans les quartiers;

- L'intégration des réseaux piétonniers et des voies cyclables aux infrastructures de transport collectif;
- L'ajout d'un critère de densité maximum en ce qui a trait aux places de stationnement associées aux aires TOD afin d'encourager les alternatives à l'automobile.

Montréal, le 7 novembre 2014

Solidarité Saint-Henri

75, Sir Georges-Étienne Cartier, bureau 201

Montréal (QC) H4C 3A1

(514) 937-9813

coordination@solidarite-sh.org

LISTE DES MEMBRES DE SOLIDARITÉ SAINT-HENRI

Ancre des Jeunes

Bâtir son quartier

Centre communautaire des femmes actives

CEDA

Centre Saint-Paul

Centre de santé et services sociaux Sud-Ouest / Verdun; CLSC Saint-Henri

Corporation de l'Étincelle

École secondaire Saint-Henri

Famijeunes

Fondation québécoise pour les jeunes contrevenants

Loisirs Saint-Henri

Maison de jeunes La Galerie

Milieu éducatif La Source

Mission Bon Accueil

Organisation d'aide aux sans-emploi (ODAS)

P.O.P.I.R.

Prévention Sud-Ouest

Pro-Vert Sud-Ouest

RESO

Carrefour jeunesse emploi du Sud-Ouest

TRAC

YMCA