



**Mémoire de Mercier-Ouest quartier en santé sur le
programme particulier d'urbanisme (PPU) dans la zone du
boulevard L'Assomption nord**

Présenté à l'Office de consultation publique de Montréal (OCPM)

9 mars 2017

Présentation de Mercier-Ouest quartier en santé

Mercier-Ouest quartier en santé (MOQS), organisme à but non lucratif, issu de la communauté depuis 1991 et incorporé en 1995, est une table de concertation de quartier, dont le membership est composé de représentants de divers organismes sociaux, institutionnels, communautaires et de citoyens du quartier Mercier-Ouest. L'organisme s'est donné pour mission de favoriser la concertation intersectorielle entre les citoyens et les organismes publics, privés et communautaires du milieu, et de soutenir les projets qui visent à améliorer la qualité et les conditions de vie des citoyens. MOQS vient de publier en 2016 un portrait du quartier Mercier-Ouest, suivi d'un sondage qualitatif auprès d'une centaine de citoyens sur leur vision de la qualité de vie dans un quartier.

MOQS considère positivement le développement prometteur du pôle L'Assomption nord qui manque actuellement de vitalité et qui souffre de l'absence d'une vision d'ensemble. MOQS s'intéresse à l'attrait industriel et commercial du secteur mais se préoccupe également de l'harmonisation du développement avec l'ensemble des besoins du quartier.

Développement d'un TOD dans le secteur L'Assomption nord

Dans le « *Guide d'aménagement pour les aires de TOD* » publié par la Communauté métropolitaine de Montréal, on peut lire que :

« *Situé à distance de marche d'un point d'accès important du réseau de transport collectif, le TOD offre des opportunités de logement, d'emploi et de commerce et n'exclut pas l'automobile.* »(p.11) Et plus loin à la même page: « *En bref, un aménagement TOD permet l'augmentation de la densité autour des points d'accès au transport en commun, privilégie l'utilisation du transport en commun et crée des milieux de vie.* »

Dans la revue française en ligne *Objectif liberté*, on peut également lire que : « *Une critique de ce concept est la « gentrification » qu'il peut entraîner, en attirant des classes sociales plus solvables que les populations préexistantes des zones périurbaines. Une autre critique réside dans la finalement faible attractivité des transports en communs, même vivifiés par le concept de TOD, à l'échelle métropolitaine et dans sa faiblesse relative face à la voiture* »*.

*<http://www.objectifliberte.fr/2010/03/dans-quelle-ville-voulons-nous-vivre-demain.html> [archive]

Le projet de TOD tel que présenté actuellement souscrit bien sûr à l'objectif de densifier autour d'une station de métro sous-utilisée, la station L'Assomption, mais ne semble pas tenir compte suffisamment des points suivants :

- des critères qui en feraient un milieu de vie attrayant pour la population qui s'y installerait;

- de la densité du trafic routier généré à la fois par le fait qu'il s'agit d'un point de sortie de la ville par la proximité du pont-tunnel Louis-H.-Lafontaine, d'un point d'accès au seul hôpital de l'est de l'île et d'un secteur industriel appelé à se développer et à générer un plus grand trafic automobile.

Développer un milieu de vie

Le concept actuel de TOD pour le secteur désigné nous semble manquer d'attrait pour attirer une nouvelle population. Quels seront les services de proximité qui se développeront dans ce secteur qui, pour l'instant, est occupé principalement par l'industrie? Le dernier sondage mené auprès de la population de Mercier-Ouest indique que les citoyens déplorent souvent le manque de petits commerces comme par exemple des boulangeries, fruiteries, petits cafés, etc. Le principal pouvoir que possède l'arrondissement pour permettre ce type de développement réside dans la superficie permise pour le développement de nouveaux commerces dans le secteur. Il faudrait donc favoriser le développement de commerces de petites surfaces, contribuant à créer un effet « quartier ».

Comme le projet prévoit à terme 3 000 nouveaux logements pour une population de 4 500 résidents, il est clair que le développement de logements pour les familles n'est pas prévu dans le concept. Si on continue à vouloir densifier le secteur de petits logements pour personnes âgées seules ou en couples, il faudrait demander à cette clientèle quels sont les commerces qui manquent et qui rendraient ce secteur plus intéressant pour elle. À notre avis, il manque également d'infrastructures communautaires de proximité dans le projet.

Tenir compte des besoins en transport routier

À propos de l'intention de rétrécir le boulevard L'Assomption entre les rues Sherbrooke et Hochelaga pour apaiser la circulation : si nous comprenons bien le projet de développement de ce secteur, le trafic routier vers le pont-tunnel Louis-H.-Lafontaine ne passerait plus par la rue Dickson (au sud d'Hochelaga) mais bien par un nouveau tronçon du boulevard L'Assomption. Est-ce exact ? Que prévoit-t-on faire de la rue Dickson au sud de la rue Hochelaga ? Ces questions, parmi bien d'autres, renvoient à la nécessité de considérer les développements des secteurs sud et nord de L'Assomption dans leur ensemble. Il est difficile d'avoir une vision claire actuellement parce que les deux secteurs sont traités séparément.

Le projet envisage donc actuellement de réduire les voies routières sur le boulevard L'Assomption, entre autres en élargissant les trottoirs. Par où passerait donc le trafic automobile en provenance du nord de la rue Sherbrooke ? Les automobilistes devront-ils faire la queue de longues minutes sur L'Assomption, comme c'est le cas actuellement sur la rue Dickson ?

Compte tenu de :

- la fermeture possible de la sortie Dickson pour rejoindre le pont-tunnel,
- la présence du seul hôpital de l'est de Montréal sur le boulevard L'Assomption et de la présence d'une importante école secondaire,
- l'augmentation du nombre d'emplois et du nombre de résidents prévue dans ce secteur,
- de la présence de nombreuses industries existantes dans le secteur,
- que le prolongement du boulevard L'Assomption au sud d'Hochelaga deviendrait une nouvelle entrée/sortie de la ville et la nouvelle entrée dans le quartier Mercier-Ouest,

Il nous apparaît souhaitable de favoriser la fluidité du transport et de conserver la capacité routière actuelle du boulevard L'Assomption sur toute sa longueur.

Respecter le trajet initial proposé pour le prolongement du boulevard L'Assomption au sud de la rue Hochelaga et le prolongement de Souigny

Dans le cadre du développement du Pôle logistique, secteur L'Assomption sud, le tracé actuellement proposé est problématique dans la mesure où il passe trop près des habitations. Nous pensons, à l'instar de la proposition déposée par Carole Poirier à l'Assemblée Nationale le 20 février 2017, qu'il serait préférable de revenir au tracé original prévu depuis de nombreuses années, qui passe entre autre par la relocalisation du bingo Hochelaga. La rue Souigny pourrait rejoindre le boulevard L'Assomption sans toutefois se poursuivre plus à l'ouest, près des habitations. Voici encore un exemple qui nous amène à soulever la problématique du faible arrimage dans la planification de ces deux pôles de développement.

Apaiser le trafic sur la rue Dickson

Les mesures d'apaisement de la circulation prévues pour le boulevard L'Assomption devraient plutôt être développées sur la rue Dickson au nord d'Hochelaga, une rue résidentielle de quartier qui a suffisamment souffert d'une circulation routière trop importante pour sa capacité, et ce durant de longues années.

Améliorer le transport en commun existant

Compte tenu de l'augmentation de la population âgée dans ce secteur et de la proximité de l'hôpital Maisonneuve-Rosemont, il est suggéré de négocier avec la STM afin de bonifier de manière significative le service de l'autobus 131 L'Assomption. Le métro Assomption pourrait ainsi devenir l'une des principales voies d'accès à l'hôpital pour l'ensemble de la population de l'est de Montréal répondant ainsi à plusieurs objectifs en matière de gestion des déplacements

et en lien avec le TOD, soit l'augmentation de la fréquentation de la station de métro et des nouveaux commerces qui vont éventuellement s'y déployer.

Améliorer la sécurité des piétons et des cyclistes

Toujours en considérant l'importance de la population aînée dans ce secteur, mais aussi la proximité de l'école secondaire, il est également demandé à l'arrondissement de sécuriser la traverse piétonne nord-sud sur la rue Sherbrooke, traverse largement utilisée par les élèves de l'école secondaire Marguerite de Lajemmerais.

Enfin, il faut prévoir dans le projet de vraies pistes cyclables et non de simples bandes cyclables insuffisantes pour la sécurité des cyclistes.

Logement social : aller plus loin que la politique d'inclusion actuelle

La politique d'inclusion actuelle de logements sociaux dans les projets d'habitation ne s'applique que lorsque ledit projet déroge à la réglementation du secteur, pour 15% de la partie en dérogation.

Comme il est prévu de modifier au préalable la réglementation actuelle du secteur L'Assomption nord, nous craignons qu'il n'y ait aucune obligation pour les promoteurs d'inclure un 15% de logement social ou abordable à leurs projets immobiliers.

Il faut donc aller plus loin dans l'intention de permettre aux personnes moins nanties d'accéder à du logement abordable dans ce secteur. MOQS rappelle que les projets de logements sociaux sont peu nombreux dans le quartier Mercier-Ouest. MOQS tient à rappeler que 62,5% de la population du quartier est locataire alors que son parc de logement locatif comprend à peine 7,9% de logements sociaux et communautaires, comparativement à 11,3% à Montréal et 14,4% chez nos voisins d'Hochelaga-Maisonneuve. Une proportion largement insuffisante considérant le niveau de défavorisation de la population. Pour MOQS, le développement de nouveaux projets de logement sociaux est donc une priorité!

Avant le projet en construction de l'organisme Escale Famille Le Triolet qui prévoit une vingtaine de logements temporaires pour les femmes en parcours de retour aux études ou d'insertion professionnelle, le dernier projet remonte à 2008, soit l'ouverture d'une coopérative pour aînés, la coop Émile-Nelligan, sur les terrains de l'hôpital Louis-H.-Lafontaine. Une coop pour les familles, initialement prévue, n'a jamais vu le jour...

Si on prévoit construire principalement des logements pour personnes seules ou en couple, peut-on penser construire une résidence pour étudiants ? La proximité du Cégep Maisonneuve et de l'École de l'Aérospatiale pourrait en bénéficier.

Une zone d'habitation qui pourrait prendre de l'ampleur

La zone résidentielle prévue tout de suite à l'ouest (à l'arrière) de la rue Dickson nous paraît bien intégrée au quartier existant, d'autant qu'il est prévu y ajouter des places publiques. Pour ajouter de l'ampleur à cette partie du projet, il est proposé d'allonger la zone résidentielle plus au sud, jusqu'à l'avenue Pierre-de-Coubertin, dès que possible, d'autant que ce secteur nous apparaît beaucoup plus propice au développement résidentiel que l'axe de la rue Sherbrooke ou du boulevard L'Assomption.

Planifier l'aménagement d'espaces verts

Nous avons été agréablement impressionnés par la qualité des espaces publics planifiés dans le projet qui nous a été proposé lors de la séance d'information.

Toutefois, un espace public n'étant pas nécessairement un espace vert, est-il prévu d'ajouter un parc ou de conserver et d'aménager une partie du « boisé » de ce secteur ?

Une solution à plusieurs embûches potentielles : une réserve de terrains

Le projet va éventuellement impliquer le déménagement de certaines entreprises et, nous l'espérons, le développement d'une plus grande zone résidentielle. L'arrondissement aurait avantage à prévoir se munir d'une réserve de terrains permettant d'offrir des alternatives à ces industries et ainsi assurer leur maintien dans le quartier. Cette approche aurait aussi l'avantage de diversifier les activités économique du pôle logistique, une autre raison de l'importance d'arrimer la planification du développement des deux secteurs.

De plus, il serait aussi important de se munir d'une réserve de terrains à l'intérieur des zones résidentielles pour le développement d'éventuel projet de logements sociaux et d'infrastructures communautaires.

Sur les exemptions de taxes pour les promoteurs

Lors de la première séance de consultation publique du 15 février dernier, le conseiller au développement économique de l'arrondissement a mentionné la possibilité d'offrir des exemptions de taxes aux promoteurs qui veulent développer des projets. Ces exemptions sont-elles nécessaires ? Par sa proximité avec les grands axes routiers et avec le port de Montréal, le

secteur semble suffisamment attrayant pour intéresser les investisseurs et les taxes prélevées sont des revenus que l'administration municipale pourrait utiliser pour développer certains services ou pour l'achat de réserves de terrains.

En conclusion : un développement important qui mérite une réflexion approfondie

Il suffit de se promener dans le secteur L'Assomption, que ce soit le long de boulevard, de l'avenue Pierre-de-Coubertin ou de la rue de Marseille pour constater le potentiel du territoire mais aussi le grand besoin de revitalisation. Plusieurs terrains vagues, stationnement ou édifices vacants ou placardés sont présents. On y voit également de grandes bâtisses à un seul ou deux étages qui occupent d'immenses surfaces de terrain.

Le secteur est propice au développement d'une mixité d'usages et revêt une importance pour plusieurs développeurs. Mais une mixité réussie demande une réflexion approfondie. MOQS souhaite que les usages existants - proximité du seul hôpital dans l'est de Montréal, présence de plusieurs résidences pour aînés, voies routières importantes autant pour le commerce, l'industrie que pour les résidents – soient bonifiés, tout en améliorant la trame urbaine du quartier. Le développement du secteur L'Assomption nord est également l'occasion de proposer du logement social dans le quartier Mercier-Ouest qui en a bien besoin.