

SOLIDARITÉ ST-HENRI

*Plan de Développement
Populaire de l'ouest de
Saint-Henri*

présenté à

l'Office de Consultation Publique de Montréal

*dans le cadre de la consultation publique sur le Plan de
développement urbain, économique, et sociale*



SOLIDARITÉ
SAINT-HENRI

21 JUIN 2017



***Lettre à la commission de l'Office de consultation publique de Montréal :
Pourquoi un plan populaire?***

Aux membres de la commission de consultation publique sur le PDUES,

Par la présente, nous tenons à clarifier les raisons qui ont amené Solidarité Saint-Henri à soumettre ce mémoire sous forme d'un Plan de développement populaire de l'ouest de Saint-Henri.

Nous résumons ici les positions qui font consensus parmi la population de l'ouest de Saint-Henri et les organismes communautaires qui travaillent dans le secteur. Chaque élément du plan présenté ci-bas est issu de plusieurs séries d'ateliers et de discussions avec les résident-e-s, dont les résultats ont été récoltés et peaufinés dans le cadre de l'une des nombreuses démarches de consultation participative menées par Solidarité Saint-Henri depuis 2008.

Solidarité Saint-Henri a le mandat de représenter les organismes communautaires et les résident-e-s de Saint-Henri. Nos prises de position sont basées uniquement sur les positions qui font consensus au sein de la communauté de Saint-Henri. Sur la base de la période couverte par nos démarches de consultation participative, du nombre et de la diversité des résident-e-s qui y ont participé et de la constance et la cohérence des résultats à travers le temps et entre les démarches, nous considérons que notre Plan de développement constitue le résultat d'une vaste consultation publique et que les recommandations de l'OCPM dans le cadre de sa propre consultation sur le Plan de développement urbain, économique et social (PDUES) devront se baser sur ce plan.

Le mémoire adopte la structure suivante : après une mise en contexte sur les enjeux touchant le quartier et le cadre dans lequel ce mémoire a été élaboré, nous effectuons un survol des démarches participatives qui ont donné lieu aux positions que nous défendons. Ensuite nous présentons nos plans d'aménagement, structurés en fonction des grands enjeux identifiés. Chaque chapitre contient un encadré évaluant les propositions contenues dans le PDUES en fonction de leurs cohérence avec nos positions et du caractère exhaustif des mesures prévues pour aborder ces enjeux.

Nous concluons avec un sommaire de nos recommandations pour le PDUES, suivi de quelques réflexions sur le processus de consultation de l'OCPM. Nous terminons en invitant l'équipe du PDUES à réfléchir avec nous aux moyens de renforcer sa collaboration avec les tables de quartier, qui sont les acteurs incontournables en démocratie participative dans les quartiers de Montréal.

Nous vous remercions pour l'attention que vous porterez à ce document et pour tous les efforts que vous avez déployés pour consulter la population de notre quartier.

Les membres de Solidarité Saint-Henri





Contenu

LETRE À LA COMMISSION DE L'OFFICE DE CONSULTATION PUBLIQUE DE MONTRÉAL :	3
INTRODUCTION	7
VISION POUR L'OUEST DU QUARTIER	8
LES DÉMARCHES PARTICIPATIVES QUI ONT MENÉ À L'ÉLABORATION DU PLAN DE DÉVELOPPEMENT POPULAIRE (PDP) DE L'OUEST DE SAINT-HENRI	9
1. MOBILISATION TURCOT ET SA DÉCLARATION DE PRINCIPES (2008-2013)	9
2. CONCERTATION INTERQUARTIER ET L'ALLIANCE DE RECHERCHE UNIVERSITÉ-COMMUNAUTÉ (ARUC) (2009-2014)	10
3. ATELIER CITOYEN SUR L'APAISEMENT DE LA CIRCULATION (2011) ET CONSULTATION PUBLIQUE SUR LE RÉAMÉNAGEMENT DU SECTEUR LIONEL-GROULX (2012)	12
4. CHARRETTE SUR L'ACCÈS AU CENTRE UNIVERSITAIRE DE SANTÉ MCGILL (2013)	12
5. LA MOBILISATION CONTRE UN MÉGAPROJET DE CONDOMINIUMS À LA CANADA MALTING (2013)	13
6. FORUMS SUR LA GENTRIFICATION DU QUARTIER (2014)	13
7. OPÉRATION POPULAIRE EN AMÉNAGEMENT DE SAINT-HENRI (2014)	14
8. L'ATELIER AMÉNAGEMENT COMMUN-AUTAIRE DE LA PLACE SAINT-HENRI (2015)	15
9. L'ATELIER DE DÉVELOPPEMENT D'UN PROJET 100 % COMMUNAUTAIRE SUR LE SITE DE LA CANADA MALTING (2017)	15
10. LES ATELIERS DE CONSULTATION SUR LE PLAN RÉCRÉOTOURISTIQUE DU PÔLE GADBOIS	16
EN SOMME: QUI DÉCIDE?	17
STRUCTURE DU DOCUMENT	19
SURVOL DU PDPI DE L'OUEST DE SAINT-HENRI	20
DES PLANS D'AMÉNAGEMENT POPULAIRE	21
LA RÉDUCTION DE LA POLLUTION LOCALE POUR AMÉLIORER LA SANTÉ DES RÉSIDENT·E·S	25
LA DIMINUTION DE L'UTILISATION DE L'AUTOMOBILE ET L'AUGMENTATION DE L'OFFRE DE TRANSPORT COLLECTIF	27

<u>LE DÉSENCLAVEMENT DES QUARTIERS TOUCHÉS</u>	30
<u>DES LOGEMENTS ABORDABLES POUR LA POPULATION À FAIBLE REVENU</u>	32
<u>AUTRES MESURES VISANT L'AMÉLIORATION DE LA QUALITÉ DE VIE DES RÉSIDENT·E·S ET FINANCEMENT POUR LA MISE EN OEUVRE DU PDUES</u>	35
<u>CONCLUSION : PERSPECTIVES</u>	38
<u>RECOMMANDATIONS DE SOLIDARITÉ SAINT-HENRI EN LIEN AVEC LE PDUES</u>	38

Introduction

Solidarité Saint-Henri est une table de concertation en développement social qui vise l'amélioration des conditions de vie de la communauté de Saint-Henri. Nous sommes l'une des 30 tables de quartier de la ville de Montréal et nous regroupons une trentaine d'organismes communautaires et d'institutions actif-ve-s 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, laquelle vise le changement et la transformation sociale. Solidarité Saint-Henri appuie et réalise des actions collectives ciblant plusieurs enjeux liés à la lutte contre la pauvreté et l'amélioration des conditions de vie des résident-e-s de notre territoire depuis maintenant trente ans.

Nous travaillons sur plusieurs dossiers en lien avec le développement urbain, économique et social de Saint-Henri. Tous les acteur-ric-e-s concerné-e-s par la lutte à la pauvreté locale contribuent à la rédaction de nos plans d'action triennaux. Le plan d'action triennal intégré du quartier pour 2016-2019 inclut les orientations suivantes en lien avec le PDUES :

- Lutter contre les mesures d'austérité et l'appauvrissement des résident-e-s de Saint-Henri
- Améliorer l'accès aux commerces et aux services de proximité
- Améliorer l'aménagement des espaces publics et des infrastructures de transport pour mieux répondre aux besoins des résident-e-s
- Améliorer les conditions de vie dans l'ouest du quartier
- Défendre le droit au logement dans un contexte de gentrification
- Agir sur la précarité des conditions de logement et l'itinérance

Vision pour l'ouest du quartier

La vision pour le développement de l'ouest du quartier présentée ici répond à trois grandes lignes directrices. Elle doit, en premier lieu, répondre aux enjeux prioritaires identifiés par les résident·e·s dans la première phase de l'Opération populaire en aménagement (OPA) de Solidarité Saint-Henri, à laquelle plus de 200 personnes ont participé, à savoir:

- le manque de logements sociaux
- le manque de services et de commerces de proximité
- l'impact négatif de la circulation automobile
- le manque de jardins communautaires
- le manque d'épiceries et d'accès aux aliments

Elle doit, en second lieu, refléter les demandes présentées dans la Déclaration de principe de Mobilisation Turcot, qui fut formellement endossée par des centaines d'acteur·trice·s locaux·ales, régionaux·ales et nationaux·ales, à savoir:

- La réduction de la pollution locale pour améliorer la santé des résident·e·s
- La diminution de l'utilisation de l'automobile et l'augmentation de l'offre de transport collectif
- Le désenclavement des quartiers touchés
- Des logements abordables pour la population à faible revenu
- Un soutien économique particulier aux quartiers touchés pour financer des mesures visant l'amélioration de la qualité de vie des résident·e·s

Elle doit, en dernier lieu, être cohérente avec le Plan d'action intégré en lutte à la pauvreté de Solidarité Saint-Henri. Ce plan est basé sur une vision globale des besoins du quartier et est élaboré par les organismes communautaires et les résident·e·s de Saint-Henri, avec le soutien du Centre intégré universitaire de santé et de services sociaux du Centre-Sud-de-l'île-de-Montréal (CIUSSS), de l'arrondissement Le Sud-Ouest (« arrondissement ») et d'autres acteurs locaux en développement social, et ce, au cours d'un processus de planification intégré. Les actions qui s'y retrouvent sont portées collectivement par les partenaires et membres de Solidarité Saint-Henri, et visent l'amélioration des conditions de vie pour l'ensemble des résident·e·s de Saint-Henri.

Les démarches participatives qui ont mené à l'élaboration du Plan de développement populaire (PDP) de l'ouest de Saint-Henri

Dès l'annonce du projet de reconstruction de l'échangeur Turcot par le gouvernement du Québec en 2008, les membres de Solidarité Saint-Henri ont priorisé l'enjeu de l'intégration urbaine de l'autoroute. Nos actions ont visé une mobilisation large des résident-e-s et de tou-te-s acteur-trice-s concerné-e-s par ce mégaprojet pour en réduire le plus possible les impacts négatifs sur la population de Saint-Henri.

Le comité aménagement de Solidarité Saint-Henri est au cœur de ces actions. Ce petit groupe de huit organismes et institutions travaille sans cesse sur les enjeux liés à l'échangeur depuis presque une décennie. Ensemble, nous avons réussi à mettre sur pied des consultations et mobilisations auxquelles ont participé plus de 2000 résident-e-s et 100 organismes, institutions, et décideurs au niveau local, régional et même national.

Nous présentons ici quelques-unes des actions qui ont permis de dégager la vision mise de l'avant pour le développement du quartier, en ciblant particulièrement les démarches en lien avec l'échangeur Turcot et le secteur du PDUES, soit :

1. Mobilisation Turcot et sa déclaration de principes (2008-2013)
2. Concertation InterQuartier (CIQ) et l'Alliance de recherche communautaire-universitaire (2009-2014)
3. L'atelier citoyen sur l'apaisement de la circulation (2011) et la consultation publique sur le réaménagement du secteur Lionel-Groulx (2012)
4. La charrette sur l'accès au Centre universitaire de santé McGill (2013)
5. La mobilisation contre un mégaprojet de condominiums à la Canada Malting (2013)
6. Le forum sur la gentrification du quartier (2014)
7. L'opération populaire en aménagement de Saint-Henri (2014)
8. L'atelier Aménagement communautaire de la Place Saint-Henri (2015)
9. L'atelier de développement d'un projet 100 % communautaire sur le site de la Canada Malting (2017)
10. Les ateliers de consultation sur le plan récréotouristique du Pôle Gadbois (2017)

1. Mobilisation Turcot et sa Déclaration de Principes (2008-2013)

Mobilisation Turcot a été formé par les résident-e-s du Village des Tanneries à Saint-Henri et du secteur Galt à Côte-Saint-Paul, avec le soutien des organismes communautaires locaux et des deux tables de quartier. Ces personnes ont d'abord mis sur pied une « Table des partenaires mobilisés sur le projet Turcot » qui est par la suite devenue Mobilisation Turcot. Leurs objectifs étaient les suivants: s'informer sur les impacts du projet proposé par Transport Québec auprès d'experts; informer la population des résultats de ces expertises; et se préparer pour le rendez-vous du Bureau des Audiences publiques sur l'Environnement (BAPE), qui a eu lieu en juin 2009. Grâce à cette mobilisation, plus de 400 mémoires ont été déposées au BAPE, dont plus de 90 %

9



étaient défavorables au projet. Suite à l'audience du BAPE, la mobilisation s'est poursuivie pendant 4 ans avec nombreuses actions qui ont forcé un débat public sur les enjeux liés à la reconstruction de l'échangeur. Ce fut un exercice de mobilisation et de participation citoyenne considérable, qui a contraint le Ministère des transports du Québec (MTQ) à modifier certains aspects du projet et qui a permis au milieu de développer une expertise sur les impacts de l'échangeur et les solutions possibles.

Malheureusement, le manque d'écoute des décideurs de la Ville de Montréal et du MTQ ont miné la confiance de la population envers les instances publiques en ce qui concerne la planification du territoire. Les travaux au PDUES offrent à l'arrondissement Le Sud-Ouest et à la Ville de Montréal la possibilité de reconstruire ce lien de confiance en impliquant les milieux locaux dans la rédaction et la réalisation du Plan.

La rédaction d'une Déclaration de principe, à laquelle des centaines d'acteur-trice-s locaux-ales, régionaux-ales et nationaux-ales ont formellement adhéré, a marqué une grande victoire pour Mobilisation Turcot. Plus de 10 000 personnes ont signé une pétition s'adressant à l'Assemblée nationale en soutien à ces principes. Leurs demandes sont aujourd'hui plus pertinentes que jamais et constituent la base de notre Plan de développement pour l'ouest du quartier. Ces demandes sont les suivantes:

- La réduction de la pollution locale et l'amélioration de la santé publique;
- La diminution de l'utilisation de l'automobile et une augmentation de l'offre de transport collectif;
- Le désenclavement des quartiers touchés;
- Le maintien de l'offre de logements;
- Un soutien économique particulier aux quartiers touchés par les travaux durant la période de construction.

2. Concertation InterQuartier et l'Alliance de recherche université-communauté (ARUC) (2009-2014)

Pendant 5 ans, Solidarité Saint-Henri a contribué aux activités de recherche de l'ARUC réalisées dans le cadre de l'initiative « Mégaprojets au service des communautés ». Ce projet d'action-recherche portait sur les impacts du campus Glen du Centre universitaire de santé McGill (CUSM) et de l'échangeur Turcot sur les quartiers environnants. Le projet faisait appel à la fois à la recherche universitaire et à la recherche-action. Les partenaires impliqués dans l'ARUC cherchaient à comprendre :

- comment des projets d'envergure s'intègrent dans leur milieu urbain environnant;
- comment les décisions relatives à la gestion et à l'aménagement urbain sont prises et mises en œuvre; et
- comment des groupes communautaires de quartier alliés à des chercheurs universitaires peuvent favoriser la réalisation de grands projets efficaces sur les plans environnemental, social et économique, tant sur le site du projet que dans le milieu environnant.

Les domaines prioritaires nécessitant une attention particulière pour assurer une intégration harmonieuse du site Glen comprennent des études sur les thèmes suivants :

- études des impacts sociaux, économiques et environnementaux du campus Glen du CUSM, de l'échangeur Turcot, du Centre hospitalier de l'université de Montréal (CHUM), du campus Outremont de l'Université de Montréal ou de cas similaires dans la région de Montréal;
- études des dynamiques liées à la résidence dans les quartiers montréalais avoisinant les aménagements énumérés ci-dessus, incluant: les besoins en matière de logement (social, familial, subventionné) de quartiers spécifiques, la présence d'immeubles locatifs de qualité inférieure aux normes en vigueur dans la zone adjacente au projet, les types de mutation de propriétés foncières et les politiques visant à lutter contre l'embourgeoisement, la stabilisation de la population résidentielle et la création de partenariats visant à établir des projets de logement abordable ou à favoriser la mixité.
- analyse quantitative des déterminants spatiaux (conditions socio-économiques et environnementales) affectant la qualité de vie et l'état de santé des populations des quartiers voisins du CUSM et de l'échangeur Turcot (données disponibles pour analyse).
- développement de politiques visant à promouvoir le développement économique local à proximité des hôpitaux, des complexes médicaux et des campus universitaires;
- détermination du rôle du militantisme communautaire, de la table de quartier et des organismes communautaires dans l'aménagement des quartiers situés dans les secteurs jouxtant les projets énumérés ci-haut;
- établissement de processus participatifs liés aux projets à grande échelle énumérés ci-haut;
- études de cas sur les processus décisionnels relatifs à l'aménagement urbain et la conception de mégaprojets à Montréal; et
- analyse des moyens visant à promouvoir des changements sur le plan des politiques gouvernementales

Plus de 100 partenaires universitaires, communautaires et institutionnels ont contribué à ce projet et une abondante documentation sur le développement des quartiers adjacents à l'échangeur a été produite sur 5 ans. Solidarité Saint-Henri a été au coeur de ce partenariat universitaire-communautaire et a contribué de façon significative à la production de connaissances liées aux impacts de l'échangeur Turcot sur les quartiers avoisinants.

En 2016, la recommandation suivante a été adressée à l'équipe du PDUES par les membres de SSH:

Pour profiter de la connaissance déjà accumulée par l'ensemble des partenaires de l'ARUC, et pour éviter des dépenses inutiles, nous recommandons que l'arrondissement Le Sud-Ouest se serve le plus possible des recherches effectuées dans le cadre du projet d'action-recherche de l'ARUC – « Les mégaprojets au service de la communauté ».

Bien que l'arrondissement n'ait pas pris cette recommandation au sérieux, nous la réitérons ici car nous sommes convaincues que les connaissances accumulées dans le cadre de ce projet de recherche peuvent

guider la conception et la mise en oeuvre du PDUES, en particulier les recherches portant sur la gentrification du quartier et ses impacts.

3. Atelier citoyen sur l'apaisement de la circulation (2011) et consultation publique sur le réaménagement du secteur Lionel-Groulx (2012)

L'un des projets de recherche que nous avons réalisés avec l'appui de l'ARUC portait sur l'apaisement de la circulation à Saint-Henri. Plusieurs groupes communautaires et résident-e-s y ont participé, et la recherche a été réalisée en partenariat avec la Direction de la santé publique de Montréal. Les résultats ont démontré la présence d'intersections très dangereuses pour les piéton-ne-s dans le quartier. Suite à une présentation des résultats, le comité aménagement de Solidarité Saint-Henri a décidé d'organiser une série d'ateliers de planification avec les résident-e-s du quartier pour identifier les problèmes et les solutions possibles. Nous avons travaillé avec le Centre d'écologie urbaine et le coordonnateur de l'ARUC pour développer des techniques d'animation participative. Une quarantaine de résident-e-s ont participé, avec l'appui de 8 experts en urbanismes et 12 étudiant-e-s de l'université McGill. L'arrondissement Le Sud-Ouest était présent à chaque étape de ce processus.

Suite à cette expérience de planification participative, les membres de Solidarité Saint-Henri ont entrepris en 2012 de réaliser un atelier sur le réaménagement du secteur Lionel-Groulx, qui fut organisé par six membres du comité aménagement avec l'appui du Centre d'écologie urbaine et de l'école d'urbanisme de l'université McGill. La Société des transports de Montréal (STM) et l'arrondissement ont assisté à l'atelier afin d'écouter les recommandations des 120 participant-e-s. Le rapport de cette consultation est également joint en annexe. L'arrondissement et la Ville de Montréal ont apporté quelques modifications au plan de réaménagement du secteur Lionel-Groulx pour répondre aux recommandations des résident-e-s, mais plusieurs problèmes sont demeurés sans solution.

4. Charrette sur l'accès au Centre universitaire de santé McGill (2013)

Tel que mentionné ci-haut dans la Déclaration de principe de Mobilisation Turcot, l'enclavement constitue l'un des problèmes majeurs vécus dans le secteur. Le nouvel échangeur aura pour effet d'enclaver davantage le quartier, ce qui rendra particulièrement difficile l'accès au CUSM et au quartier Notre-Dame-de-Grâce. Pour tenter d'améliorer l'accès au CUSM pour les piétons et cyclistes du Sud-Ouest, Solidarité Saint-Henri et le CUSM ont organisé une « charrette », c'est-à-dire un atelier d'aménagement intensif réunissant des résident-e-s, des organismes locaux et des urbanistes des deux arrondissements, de la Ville de Westmount et la Ville de Montréal. Plusieurs administrateurs du CUSM y ont également participé. Cinq groupes de travail ont proposé des solutions concrètes.

5. La mobilisation contre un mégaprojet de condominiums à la Canada Malting (2013)

En 2013, l'arrondissement a rendu public un projet immobilier visant le site de l'ancienne usine de la Canada Malting. SSH a alors appris que des promoteurs immobiliers étaient en pourparlers avec le propriétaire du site et l'arrondissement dans le but d'obtenir un changement de zonage et des dérogations aux règlements d'urbanisme pour permettre la construction d'environ 650 unités de logement privés de luxe. Solidarité Saint-Henri a rapidement organisé une séance d'information publique pour présenter les détails du projet aux résident-e-s et pour soutenir la mise en place d'actions par celles-ci. Plus de 60 résident-e-s ont participé à la rencontre et toutes les personnes présentes se sont exprimé contre le projet. À la fin de la rencontre, une vingtaine de personnes ont décidé de faire circuler une pétition pour demander un moratoire sur le changement de zonage pour le site.

Étant donné les impacts néfastes d'un tel projet sur tissu social et le loyer médian dans l'ouest du quartier, les membres de Solidarité Saint-Henri se sont positionnés contre le projet et en appui aux résident-e-s. Nous avons soutenu la diffusion de la pétition des résident-e-s, qui comptait plus de 2000 signatures lorsqu'elle a été présentée aux élu-e-s en automne 2013. Les résident-e-s ont également organisé plusieurs événements de sensibilisation et de mobilisation pour faire connaître les enjeux liés au projet. Les élu-e-s ont accepté de suspendre tout changement de zonage sur le site. Par la suite, Solidarité Saint-Henri a organisé une Opération populaire en aménagement ciblant entre autres le site de l'ancienne usine dans le but de dégager une vision commune et populaire sur l'avenir de la Malting.

6. Forums sur la gentrification du quartier (2014)

En 2014, les membres du comité aménagement de Solidarité Saint-Henri ont organisé des réflexions sur les impacts de la gentrification du quartier et les solutions à mettre en place. Quatre stratégies pour agir face à cette problématique se sont dégagées de cet exercice:

- la mise en réserve des terrains pour la construction de logements sociaux et communautaires
- la création d'une nouvelle catégorie de zonage visant des usages spécifiques aux organismes communautaires, aux OSBL, aux entreprises d'économie sociale et aux commerces de proximité qui offrent des services essentiels à la population (« zonage communautaire »)
- la création d'une certification « Ami-e-s de Saint-Henri » pour mettre en valeur les commerces et services qui répondent aux besoins de la population du quartier, tout en restant accessibles et accueillants pour tout-e-s
- Une campagne à grande échelle contre la gentrification qui rende visible le fait que les agents gentrificateurs n'arrivent pas dans un quartier vierge, qu'il y a à Saint-Henri des gens, une vie de quartier et un tissu social bien présents.

7. Opération populaire en aménagement de Saint-Henri (2014)

Afin d'assurer que les besoins, visions et rêves des résident·e·s de l'ouest de Saint-Henri obtiennent la place qui leur revient dans la planification de ce secteur, les membres du comité aménagement de Solidarité Saint-Henri ont décidé d'organiser une opération populaire en aménagement. L'objectif principal de cette démarche, nommée « À qui Saint-Henri? », est de créer des occasions pour les résident·e·s du quartier de développer leur propre plan d'aménagement pour l'ouest de Saint-Henri.

Dans le cadre de la démarche « À qui Saint-Henri? », des membres du comité aménagement de Solidarité Saint-Henri ont invité les résident·e·s du quartier à remplir un sondage populaire sur les besoins et les enjeux liés à l'aménagement du territoire dans l'ouest du quartier, aux abords de l'échangeur Turcot, puis à participer à des ateliers de planification populaire. Ces premières activités de consultation populaire ont eu lieu entre mai et octobre 2014 et elles ont permis à plus de 100 résident·e·s du quartier d'exprimer leurs besoins et leurs rêves pour l'aménagement de ce secteur, qui risque de subir des impacts négatifs majeurs liés à la reconstruction de l'échangeur et à la spéculation foncière.

Les premiers ateliers et le sondage avaient comme objectif de cibler les enjeux à aborder pour améliorer l'aménagement du quartier à l'ouest de la rue Saint-Rémi afin de répondre aux besoins de la population locale. Une fois colligés, les questionnaires et les résultats d'ateliers indiquaient clairement l'existence de plusieurs problématiques importantes, tel que:

1. Le manque de logements sociaux
2. Le manque de services et de commerces de proximité
3. Des problèmes liés à la circulation d'automobile
4. Le manque de jardins communautaires
5. L'absence d'épiceries et les barrières à l'accès aux aliments

Le sondage invitait également les résident·e·s à réfléchir à des solutions concrètes pour l'aménagement de neuf (9) sites situés dans le secteur et détenant un potentiel de développement. Au prochain chapitre, nous présenterons les plans de développement populaires ciblant les sites retenus.

L'atelier de planification populaire du 4 octobre 2014

Au cours d'un atelier de l'OPA tenu le 4 octobre 2014, une quarantaine de résident·e·s du quartier se sont penché·e·s sur 6 des 9 sites ciblés dans l'ouest du quartier, à savoir:

- Les terrains de la Canada Malting et de l'usine Brenntag
- Le terrain vacant situé à l'intersection du chemin de la Côte-Saint-Paul et de la rue Saint-Ambroise.
- La cour de l'école Saint-Zotique
- Le parc Yamaska

- L'intersection de la rue Sainte-Clothilde et du Chemin de la Côte-Saint-Paul
- Le 780 Saint-Rémi

Leur objectif était de proposer des solutions aux problématiques soulevées dans le cadre du sondage et des ateliers précédents. Travaillant en sous-groupes, les résident-e-s ont proposé des pistes d'actions à court, moyen et long terme pour améliorer l'aménagement de ces 6 sites.

En plus de fournir les fondements nécessaires à la poursuite de la démarche de planification populaire de l'aménagement du territoire à l'ouest de la rue Saint-Rémi, l'atelier du 4 octobre a permis de dégager plusieurs pistes d'actions prioritaires pour les résident-e-s du quartier, tel que: la construction de logements abordables de qualité et adaptés aux réalités de différents types de ménages (familles, aîné-e-s, personnes seules, etc.), le verdissement du milieu pour contrer le bruit et la pollution provenant de l'échangeur Turcot, l'accès à des commerces de proximité (pharmacie, épicerie, magasin général, etc.), la création d'espaces publics intergénérationnels, et l'amélioration de l'offre de transport collectif.

8. L'atelier Aménagement communautaire de la Place Saint-Henri (2015)

Le 12 mars 2015, à l'initiative du comité aménagement de Solidarité Saint-Henri, une trentaine de résident-e-s et représentant-e-s d'organismes du milieu se sont réuni-e-s pour développer une vision commune et communautaire pour l'aménagement de la Place Saint-Henri. Ces orientations se veulent des lignes directrices applicables à tout éventuel plan d'aménagement ciblant la Place Saint-Henri.

9. L'atelier de développement d'un projet 100 % communautaire sur le site de la Canada Malting (2017)

Au printemps 2017 une cinquantaine de résident-e-s de l'ouest de Saint-Henri ont participé à un atelier participatif organisé aux Habitations Carillon par Solidarité Saint-Henri. L'objectif de l'atelier était de développer les grandes lignes d'un projet 100 % communautaire sur le site de l'ancienne usine de maltage de Canada Malting aux abords du Canal Lachine. La démarche vise à présenter, revendiquer, et mettre en oeuvre une alternative aux projets de développement privé qui contribueraient de manière significative à la gentrification de l'ouest du secteur, en plus de priver la population de Saint-Henri de l'accès à l'un des derniers sites donnant directement sur le canal de Lachine.

Les participant-e-s ont mis en place les grandes lignes d'un projet de développement communautaire qui répond à plusieurs enjeux prioritaires dans le secteur. Le projet contient:

- des logements sociaux multiusage, autant pour les familles que pour les personnes âgées
- un centre de services de proximité, incluant une épicerie solidaire, une pharmacie et un bureau de poste

- des espaces verts garantissant l'accès au canal Lachine pour tou-te-s et des aires de jeux pour enfants et pour adolescent-e-s
- un centre communautaire
- un jardin collectif avec potager
- la conservation des silos et autres éléments patrimoniaux du bâtiment

L'initiative a donné naissance au comité « À nous la Malting », composé d'une vingtaine de résident-e-s et soutenu par Solidarité Saint-Henri et le POPIR Comité Logement. Le comité travaille à la concrétisation du plan populaire pour le site, dont une version préliminaire a été présentée à la table des élu-e-s du Sud-Ouest et aux élu-e-s municipaux lors d'une action de visibilité devant l'Hôtel de Ville. Le comité s'emploie également à la recherche de soutien et des fonds nécessaire à la mise en oeuvre du plan, la première étape étant la mise en réserve du terrain par la Ville de Montréal, démarche appuyée par le maire et les élu-e-s de l'arrondissement.

10. Les ateliers de consultation sur le plan récréotouristique du Pôle Gadbois

Suite à la publication par la Ville de Montréal du plan de développement récréotouristique du Pôle Gadbois, Solidarité Saint-Henri a organisé une série d'ateliers dans les organismes du quartier pour présenter le plan et pour sonder les résident-e-s au sujet de la réalisation de son objectif déclaré : dédommager les résident-e-s de l'ouest de Saint-Henri pour les effets néfastes causés par la proximité de l'échangeur Turcot sur leur qualité de vie. En tout, une soixantaine de personnes ont donné leur opinion dans le cadre d'ateliers tenus aux Habitations Carillon, à Famijeunes, au Carrefour Jeunesse Emploi, au café jeunesse du CRCS Saint-Zotique et au Centre communautaire des femmes actives. Voici les grandes lignes des positions qui sont ressorties de ces ateliers :

- Le plan récréotouristique rend le quartier plus attirant pour les gens qui habitent à l'extérieur du quartier, mais ne répond aucunement aux besoins prioritaires des résident-e-s du secteur
- L'argent est investi sur un secteur trop petit. Les réaménagements devront s'étendre à tout l'ouest du quartier (jusqu'à la rue Saint-Rémi) et servir à rénover et à bonifier les parcs et les aménagements publics existants
- Saint-Henri a besoin d'au moins 500 unités de logement social, et le plan n'en prévoit aucune!
- Aucune mesure visant l'implantation d'une épicerie dans le quartier n'est prévue!
- Les jeunes sont satisfaits des terrains de basket-ball et de baseball, considérant que ceux-ci sont prévus à un endroit où ils pourront en profiter sans déranger les familles avec de jeunes enfants. Cependant elles et ils jugent qu'un skatepark n'est plus tant à la mode et que celui de Verdun, en plus d'être très populaire, répond bien aux besoins des jeunes.

- Le plan ne répond pas aux enjeux de l'accessibilité touchant le quartier. À titre d'exemple, il ne contient aucune mesure visant la bonification des lignes d'autobus ou l'établissement d'un centre d'achat hébergeant des commerces de proximité abordables.

Ces ateliers nous ont permis de confirmer que nos demandes font toujours consensus parmi les résident-e-s du quartier et sont cohérentes avec leur analyse – sauf possiblement en ce qui a trait au skatepark, exemple qui illustre de façon frappante l'évolution des besoins tout comme l'écoulement de plusieurs années sans que la population ait eu une réponse satisfaisante à ses demandes. Les participant-e-s ont par ailleurs longuement déploré l'occasion manquée de faire une vraie différence dans la vie des gens du quartier que représente le plan récréotouristique. Alors qu'une somme importante – 35 millions de la MTQ, bonifiés de 10 millions de la Ville de Montréal – est disponible et n'est rattachée à aucun programme, celle-ci est gaspillée pour dérouler un tapis rouge à la gentrification. Elles et ils expriment leur découragement face aux consultations de la Ville, et plusieurs partagent leur impression que le plan est « canné d'avance » et que leurs perspectives et besoins comptent pour bien peu dans l'esprit des décideurs.

En somme: Qui décide?

Solidarité Saint-Henri considère que les résident-e-s de Saint-Henri forment la seule instance de prise de décision légitime en ce qui a trait aux décisions concernant des projets dont les conséquences les affecteront au quotidien. De plus, nous considérons que ce sont elles et eux qui détiennent l'expertise nécessaire pour identifier les mesures nécessaires à l'amélioration de leurs conditions de vie. Les organismes communautaires travaillent pour soutenir les résident-e-s dans une optique d'autonomisation et d'empowerment. Le mandat de l'OCPM est de sonder l'opinion publique et de faire des recommandations pour le bien de la communauté. Nous invitons l'OCPM à agir en cohérence avec son propre mandat en recommandant des changements au PDUES nécessaires pour respecter la volonté des résident-e-s de Saint-Henri.

Comparaison de la démarche de consultation du PDUES à celle du PDPI

Avec la soumission d'un premier mémoire en 2016, les membres de Solidarité Saint-Henri ont choisi de présenter leurs recommandations sur la base des nombreuses activités de consultation, de concertation et de mobilisation réalisées par SSH depuis 2008. Nous voulons ainsi souligner que la communauté de Saint-Henri possède une riche tradition de démocratie participative. Les acteurs en développement social du quartier se réunissent autour des instances de Solidarité Saint-Henri pour faire vivre cette tradition avec les résident-e-s du quartier.

Nous, les membres de Solidarité Saint-Henri, avons choisi de participer aux consultations publiques portées par l'OCPM sur le PDUES Turcot. Cependant, plusieurs d'entre nous avons senti que ce processus ne permet pas la reconnaissance de tout notre travail de consultation et de participation citoyenne. À titre d'exemple, Solidarité Saint-Henri et la Concertation Ville-Émard-Côte-Saint-Paul ont été invités à participer aux tables rondes de

l'OCPM au même titre que d'autres acteurs de l'extérieur de Saint-Henri, sans reconnaissance du fait que nos positions sont des positions collectives issues d'un consensus parmi tou-te-s acteur-ric-e-s concerné-e-s par le développement social de nos quartiers, positions qui reflètent d'abord et avant tout les besoins des résident-e-s qui y vivent.

Nous reconnaissons les grands effort déployés par l'OCPM pour consulter la population de Saint-Henri, ainsi que le travail réalisé par l'équipe PDUES pour intégrer l'ensemble des recommandations que nous avons déposées cette année. Nous avons cependant choisi de rédiger notre propre Plan de développement populaire (PDP) pour l'ouest de Saint-Henri pour atteindre trois objectifs, à savoir:

- regrouper l'ensemble des positions communes dégagées au cours de la dernière décennie à travers des actions de mobilisation et de consultation réalisées selon les principes de la démocratie participative et portées par les membres de Solidarité Saint-Henri et ses partenaires.
- souligner les différences entre le PDUES et ces positions communes
- guider nos futures interventions auprès de l'arrondissement et de la Ville de Montréal en lien avec la réalisation du PDUES.

Pour que le PDUES soit cohérent avec les opinions et besoins exprimés par les résident-e-s, nous recommandons fortement qu'il intègre les résultats des consultations participatives menées par Solidarité Saint-Henri:

- Le PDUES doit apporter des solutions aux problèmes soulevés lors des ateliers de planification populaire sur l'apaisement de la circulation et le réaménagement du secteur Lionel- Groulx.
- Le PDUES doit intégrer les éléments de solution proposés lors de la charrette sur l'accès au CUSM pour les piétons et cyclistes du Sud-Ouest.
- Le PDUES doit prévoir des mesures permettant la mise en réserve du site de l'ancienne usine de la Canada Malting à des fins communautaires, et le développement de la vision pour l'aménagement du site par et pour les résident-e-s.
- Le PDUES doit tenir compte des impacts négatifs de la gentrification sur la population du quartier et intégrer un soutien aux quatre (4) stratégies mises en place par les membres de Solidarité Saint-Henri.
- Le PDUES doit prévoir des mesures pour répondre aux problématiques identifiées par les résident-e-s de Saint-Henri dans le cadre de la première phase de l'Opération populaire en aménagement de Solidarité Saint-Henri, à savoir le manque de logements sociaux, le manque de services et de commerces de proximité, les problèmes liés à la circulation automobile, le manque de jardins communautaires et l'absence d'épiceries et le manque d'accès aux aliments.
- Dans le cadre du PDUES, l'arrondissement Le Sud-Ouest devrait financer le développement et la mise en oeuvre, par le comité OPA de Solidarité Saint-Henri, des pistes de solution proposées lors de l'atelier populaire du 4 octobre 2014.
- Le plan de développement actuel pour le Pôle Gadbois devrait être révisé en profondeur afin de mieux refléter les besoins exprimés par l'ensemble des acteur-trice-s locaux-ales et d'accorder la priorité aux besoins des résident-e-s du secteur.

Structure du document

Les chapitres suivants présentent les détails du plan de développement populaire de l'ouest de Saint-Henri, organisés en fonction des lignes directrices de la Déclaration des principes de Mobilisation Turcot et des recommandations formulées par des membres de Solidarité Saint-Henri relativement au PDUES, telles que soumises à l'OCPM en novembre 2016 suite à l'invitation de l'Office à se joindre au comité de suivi du PDUES. Chaque chapitre est suivi d'un encadré comparant les mesures prévues au PDUES à celles du plan populaire et analysant le degré auquel ces dernières répondent aux demandes des résident-e-s. En guise de conclusion, nous résumons les recommandations adressées par Solidarité Saint-Henri à la commission.

Survol du PDPI de l'ouest de Saint-Henri

Le Plan de développement populaire intégré de l'ouest de Saint-Henri est basé sur les aménagements nécessaires identifiés dans le cadre de l'Opération populaire en aménagement pour l'ouest de Saint-Henri, à laquelle des résident-e-s du quartier, des étudiant-e-s de l'école secondaire James Lyng et des membres des organismes communautaires du quartier ont participé. Le Plan populaire présente les mesures devant être adoptées pour améliorer la qualité de vie des résident-e-s de l'ouest du quartier et atténuer les effets négatifs des travaux sur l'échangeur Turcot. Il propose des mesures pour lutter contre la pollution de l'air et la pollution sonore, ainsi que pour augmenter la canopée et les espaces verts en vue de réduire les îlots de chaleur. Il inclut des mesures de bonification du transport en commun et du transport actif et des mesures d'apaisement de la circulation pour rendre l'ouest du quartier plus sécuritaire, accessible et agréable pour tou-te-s. Toujours dans l'optique de rendre l'ouest plus accessible, il contient des plans visant à mieux connecter le quartier aux quartiers voisins malgré la présence d'importantes barrières physiques. Un chapitre est dédié à l'identification des terrains et des bâtiments qui sont présentement inoccupés et devront être convertis en logements sociaux pour pallier au manque criant de logements abordables dans le quartier. Finalement, nous abordons des plans pour le développement de commerces de proximité, de zones d'emploi et d'autres éléments qui complètent le plan populaire.

Comparaison de la démarche de consultation du PDUES à celle du PDPI

Bien que le PDUES identifie également les enjeux décrits ci-haut, il leur accorde un poids moindre dans la prise de décision et n'établit pas de distinction entre les objectifs des mesures proposées. Ainsi, développement commercial et constructions de condos sont traités sur un pied d'égalité avec développement communautaire et logements sociaux, sans refléter l'urgence de répondre aux besoins essentiels des résident-e-s de Saint-Henri. À titre d'exemple, alors que le plan comprend des mesures visant la revitalisation des artères commerciales, il n'aborde nulle part le criant besoin de commerces abordables. D'autre part, les actions et objectifs proposés sont beaucoup plus variés en matière de verdissement qu'en ce qui a trait au logement social et à la mise en réserve des terrains. De même, l'emphase est mise sur le transport actif plutôt que sur le transport en commun qui est pourtant plus accessible à plusieurs groupes démographiques vulnérables du secteur.

Des plans d'aménagement populaire

Depuis 2014, des regroupements de résident·e·s, accompagné·e·s des groupes communautaires du quartier, travaillent au développement de plans d'aménagement populaire pour certains sites ciblés dans le cadre des ateliers de planification de l'Opération populaire en aménagement. Certains des travaux sont suffisamment avancés pour permettre la présentation d'un plan d'aménagement visant certains terrains ciblés. Nous présentons ci-bas les plans d'aménagement populaires développés pour le secteur Gadbois, pour le site de la Malting (projet «100% communautaire» développé dans le cadre de la mobilisation « À nous la Malting») et pour la cour d'école Saint-Zotique. De plus, nous présentons les besoins en aménagement identifiés pour les terrains vacants situés à l'intersection du chemin côte Saint-Paul et de la rue Saint-Ambroise, le village des Tanneries, le village Turcot et le parc Sainte-Élisabeth.

Dans le cadre du PDUES, l'arrondissement Le Sud-Ouest devrait financer le développement et la mise en oeuvre des pistes de solutions et des plans d'aménagement proposés (ou en développement) dans le cadre de l'Opération populaire en aménagement de Solidarité Saint-Henri. Pour chaque site énuméré, nous recommandons une série de mesures identifiées lors des consultations et ateliers de planification populaire décrits ci-haut, lesquelles visent à répondre aux besoins des résident·e·s du quartier.

Aménagement du Pôle Gadbois:

- S'impliquer dans la réalisation d'un plan d'aménagement pour le Pôle Gadbois qui sera développé par et pour le milieu local. Pour ce faire, le plan de développement actuel pour ce secteur devrait être révisé de façon importante afin de mieux intégrer les besoins des résident·e·s du secteur.

Notamment, en étroite collaboration avec les élèves de l'école James Lyng, et en les incluant dans les réflexions et la prise de décisions concernant l'aménagement urbain des environs de leur école, le plan d'aménagement du pôle Gadbois devrait inclure les éléments suivants :

- Prévoir que le *skatepark* proposé par le projet de réaménagement du pôle Gadbois soit situé à proximité de l'école secondaire James Lyng
- Prévoir du mobilier urbain (bancs, poubelles, etc.) et la plantation d'arbres autour de la zone sportive proposée par le projet de réaménagement du pôle Gadbois, à l'emplacement actuel du stationnement
- Sécuriser le passage des élèves de l'école James Lyng à la sortie de l'autobus (actuellement il n'y a pas de passage pour les piétons)
- Installer des paniers de basket-ball
- Réserver davantage d'espaces dédiés à l'agriculture urbaine pour les élèves de l'école James Lyng
- Construire une aire de pique-nique avec des bancs, des balançoires et un pavillon sur le terrain de l'école

- Repenser l'emplacement de l'arrêt d'autobus actuellement situé au coin des rues Carillon et Notre-Dame en direction ouest pour favoriser une meilleure cohabitation des étudiant·e·s avec les résident·e·s des Habitations Carillon

Terrain Saint-Ambroise et Côte Saint-Paul :

- S'impliquer dans la réalisation du plan d'aménagement populaire pour les espaces vacants au coin de la rue Saint-Ambroise et du chemin de la Côte-Saint-Paul, incluant la création d'un espace intergénérationnel en face de la résidence Saint-Paul
- Construire une coopérative d'habitation sur les terrains mis en réserve au coin de la rue Saint-Ambroise et du chemin de la Côte-Saint-Paul, selon le plan d'aménagement populaire pour ce secteur

Canada Malting :

- Mettre en réserve le site de l'ancienne usine de la Canada Malting à des fins communautaires
- Mettre en oeuvre la vision 100 % communautaire pour l'aménagement du site développée par et pour les résident·e·s du quartier
- Valoriser le patrimoine environnemental et industriel du site

Cour d'école Saint-Zotique

- Intégrer le comité de suivi du plan d'aménagement proposé par des parents et résident·e·s pour la cour d'école Saint-Zotique et le parc de la Traite-des-Fourrures et contribuer à la mise en oeuvre du plan
- Assurer le financement du plan

Village des Tanneries

- Créer un parc au centre du village des Tanneries en utilisant les lots vacants situés entre les rues Walnut et Saint-Rémi (lots 4140513, 4140514 et 4140515)
- Fusionner ce parc aux projets de développement de l'allée des Tanneries et du 780, rue Saint-Rémi
- Développer le terrain du 780, rue Saint-Rémi de façon réfléchie, en fonction des besoins des résident·e·s et selon un plan d'aménagement qui sera développé par eux. Ce terrain a le potentiel de servir de plaque tournante entre le CUSM, le centre Gadbois et le village des Tanneries.

Village Turcot

- Collaborer avec les résident·e·s et les organismes communautaires qui oeuvrent au développement d'un plan d'aménagement pour sécuriser l'intersection du village Turcot et mettre en oeuvre le plan proposé

Parc Sainte-Élisabeth

- Mettre en oeuvre le plan d'aménagement populaire qui sera développé pour le parc Sainte-Élisabeth afin de s'assurer que l'aménagement du parc réponde aux besoins des enfants et des résident·e·s

Participation du quartier dans la prise de décisions et la mise en oeuvre de celles-ci

- S'assurer que les aménagements soient réalisés avec la participation en amont des résident·e·s du quartier
- S'assurer que de l'animation soit prévue dans un objectif d'appropriation des espaces publics par les résident·e·s.
- Soutenir les initiatives citoyennes; il en existe plusieurs à Saint-Henri!

Comparaison de la démarche de consultation du PDUES à celle du PDPI

Après avoir pris connaissance des mesures contenues dans le PDUES en lien avec les sites énumérés ci-haut, nous formulons les recommandations suivantes: que les aménagements prévus à l'intersection du Village Turcot soient réalisés en concertation avec les résident·e·s; que les objectifs du PDUES incluent le financement du plan d'aménagement de la cour d'école Saint-Zotique; et que le développement d'un projet 100 % communautaire soit inclus dans les balises encadrant l'aménagement du site de la Canada Malting, en plus des démarches pour la mise en réserve du terrain et le financement du projet. Nous recommandons également que le PDUES inclue une alternative compensatoire aux unités de logement sociaux préalablement prévus dans la construction et au jardin communautaire exigé par les résident·e·s du village des Tanneries sur le site 676 Saint-Rémi. Nous recommandons que les investissements dans le réaménagement des parcs incluent du mobilier urbain, notamment pour rendre le parc Sainte-Élisabeth accessible à la petite enfance en remédiant au manque de modules de jeux et de clôtures.

Pôle Gadbois : Les six orientations du plan de la Ville pour le pôle Gadbois, qui auraient émergé lors des consultations menées par la Ville (p.18) sont loin de refléter les demandes de la population. C'est un constat que Solidarité Saint-Henri répète depuis 2014, et dont la justesse a été confirmée lors d'une récente tournée d'ateliers visant à présenter le plan proposé aux résident·e·s. Une partie du problème vient selon nous du fait que les résident·e·s n'ont été consulté·e·s à aucun moment sur le plan, les démarches de visionnement organisées par la Ville n'ayant été accessibles que sur invitation seulement, et l'encadrement des participant·e·s lors des séances alignant la vision vers une orientation récréotouristique.

Les sommes investies dans le Pôle Gadbois ne sont affectées à aucun programme, et leur investissement n'est encadré par aucun règlement. Cela représente donc une occasion unique de réellement répondre aux besoins du quartier! Cette chance est gaspillée dans un projet "canné d'avance" servant uniquement les intérêts de personnes vivant hors du quartier. Cela est d'autant plus regrettable que les fonds du MTQ visent à dédommager les gens de Saint-Henri pour les effets néfastes de la reconstruction de l'échangeur Turcot.

Les actions proposées dans le PDUES s'arriment à des programmes existants et à des budgets déjà affectés qui ne répondent pas vraiment aux besoins de la population locale. On cite le manque de fonds pour motiver cette décision. Pourquoi ne pas saisir l'occasion d'investir les fonds destinés au Pôle Gadbois sur l'ensemble de

l'ouest de Saint-Henri et de mettre en oeuvre un plan d'aménagement qui respecte l'opinion et les besoins des résident·e·s de Saint-Henri?

La réduction de la pollution locale pour améliorer la santé des résident-e-s

La qualité de vie des résident-e-s de l'ouest du quartier est sévèrement affectée par la pollution de l'air et la pollution sonore engendrées par les travaux sur l'échangeur. Ces nouveaux polluants s'ajoutent aux impacts du trafic et des îlots de chaleur déjà présents dans le secteur: même sans travaux de rénovation majeurs, l'échangeur Turcot augmente de façon significative la proportion de sols asphaltés dans le secteur, ainsi que le niveau de bruit et de poussière que les résident-e-s doivent endurer. Le plan populaire prévoit des mesures spécifiques pour répondre aux trois types de polluant présents dans le secteur et exige des interventions considérées comme prioritaires par les résident-e-s du secteur. Les interventions nécessaires incluent notamment l'évaluation de la qualité de l'air et l'adoption urgente de mesures de purification de l'air autour de l'échangeur Turcot, le verdissement et l'augmentation significative de la canopée dans les secteurs directement attenants à l'échangeur, ainsi que la mise en place de mesures antibruit. Pour chaque problématique énumérée, nous recommandons une série de mesures identifiées lors des consultations et ateliers de planification populaire décrits ci-haut, lesquelles visent à répondre aux besoins des résident-e-s du quartier.

Pollution

- Estimer la quantité d'émissions polluantes présentes dans l'air dans les quartiers de Saint-Henri et de Côte-Saint-Paul résultant de la nouvelle configuration de l'échangeur Turcot et identifier le type de polluants présents dans l'air
- Une fois les données précises obtenues, mettre en place une série de mesures dans le but d'assainir l'air : plantations de végétaux ayant des propriétés dépolluantes sur les territoires visés, construction de murs végétaux le long de l'autoroute et de l'échangeur, augmentation d'espaces verts et de toits verts, etc.
- Installer des systèmes de purification/échangeur d'air dans les écoles, hôpitaux et autres lieux d'importance (ex: Centre universitaire de santé McGill (CUSM))

Îlots de chaleur et verdissement

- Poursuivre les efforts nécessaires pour augmenter la superficie des surfaces construites avec des matériaux réfléchissants afin de réduire les îlots de chaleur, ceci dans le but de minimiser les impacts négatifs sur la santé des populations qui vivent dans ce secteur
- Augmenter la couverture végétale et la canopée dans le secteur visé
- Verdir les environs adjacents à l'échangeur; plus particulièrement à l'aide d'arbres et de vignes (et pas uniquement par la pose de gazon)
- Répandre la verdure dans les rues/ruelles/emprises/friches avec densité décroissante près des infrastructures. Prévoir des murs végétaux, de l'agriculture urbaine (les connaissances actuelles en agriculture urbaine indiquent qu'il est possible de jardiner à proximité de lieux poussiéreux et dans un

milieu dont l'air est pollué à condition de bien laver les légumes avant de les manger), des toits verts, etc.

- Mettre en place des corridors de biodiversité, des traverses qui favorisent la circulation de la faune aviaire et pédestre

Bruit

- Mettre en place de mesures d'atténuation du bruit, telles que l'installation de murs antibruit des deux côtés de l'échangeur, afin de se conformer aux limites sonores prescrites par l'OMS, soit de 55 dB(A) 24 heures sur tout le territoire du PDUES. Intervenir en priorité dans les secteurs habités et où se trouvent les écoles
- Installer des fontaines, des jeux d'eau et autres équipements pour la création de bruits blancs

Comparaison de la démarche de consultation du PDUES à celle du PDPI

Les enjeux liés à la pollution nommés dans le PDUES correspondent à l'analyse des résidentes (p.36) et le PDUES exprime la volonté d'instaurer des mesures compensatoires (p.48). Spécifiquement le PDUES prévoit la plantation d'au moins 500 arbres et l'instauration de mesures de mitigation environnementale aux abords de l'Autoroute 15. Quoique le PDUES prévoie des méthodes de verdissement diversifiées (pp. 60 - 61), nous considérons qu'en soi cela n'est pas suffisant pour répondre à l'ensemble des nuisances identifiées par les résident-e-s. Des plans concrets pour verdir les abords de l'autoroute sont notamment absents du plan. Les mesures incluses dans le plan populaire vont beaucoup plus loin en demandant des types de verdissement très spécifiques, notamment l'utilisation de végétaux aux propriétés dépolluantes, en identifiant des sites précis pour la plantation des arbres et en recommandant la réglementation des matériaux de construction et l'adoption de mesures de purification de l'air. Nous recommandons l'inclusion de ces exigences pour préciser et compléter les mesures prévues dans le PDUES.

La diminution de l'utilisation de l'automobile et l'augmentation de l'offre de transport collectif

Le secteur de Saint-Henri le plus affecté par l'échangeur Turcot est aussi le plus défavorisé. L'enclavement de cette zone est d'autant plus problématique qu'une bonne partie de la population ne possède ni voiture ni vélo et dépend du transport en commun pour sortir du quartier. Il est donc prioritaire d'augmenter l'offre de transport collectif, notamment en bonifiant la fréquence des lignes d'autobus 36 et 37. Le transport actif est également un moyen de désenclaver le secteur. Cependant, il est essentiel de considérer les obstacles économiques et physiques auxquels est confrontée une grande partie de la population du secteur: l'achat et l'entretien d'un vélo, tout comme d'une voiture, sont hors portée pour les personnes à faible revenu, et les personnes âgées et les familles monoparentales à plusieurs enfants peuvent difficilement se déplacer à vélo dans tous les cas. La construction de pistes cyclables doit donc nécessairement aller de pair avec des mesures visant à rendre possibles l'acquisition et l'entretien de vélos, des mesures visant à rendre plus sécuritaires les déplacements des piétons, et des mesures pour bonifier le transport en commun. Si ces enjeux ne sont pas abordés de manière intégrée, les mesures adoptées risquent de passer à côté des besoins des résident·e·s du secteur et de contribuer au contraire à l'accélération de la gentrification du secteur.

Le plan populaire propose donc de bonifier le transport en commun et d'adopter des mesures concrètes pour favoriser le transport actif qui prennent en considération les caractéristiques démographiques de l'ouest de Saint-Henri et leurs défis particuliers. Pour chaque problématique énumérée, nous recommandons une série de mesures identifiées lors des consultations et ateliers de planification populaire décrits ci-haut, lesquelles visent à répondre aux besoins des résident·e·s du quartier.

Transport collectif

- Mettre en place des actions favorisant le développement de l'offre de transport collectif dans l'ouest du quartier. Une attention particulière doit être portée aux secteurs où vivent des populations à risque comme les aîné·e·s, les enfants et les femmes enceintes.

Transport actif

- Réaliser des aménagements urbains sécuritaires favorisant l'occupation des « no man's land » – ces zones inhabitées près de l'échangeur Turcot, par exemple le secteur entre le Boulevard Monk et le Centre Gadbois
- Assurer des déplacements en toute sécurité pour les cyclistes, les piéton·ne·s et les utilisateur·trice·s d'aide à la marche motorisée en augmentant le temps de traversée des feux pour piétons et en aménageant des marquages au sol
- Prévoir des aménagements permettant de distinguer entre les différents utilisateur·trice·s de la route en identifiant clairement les différents usages et à l'aide de marquages au sol
- Maintenir autant que possible les pistes cyclables ouvertes, ou à défaut, prévoir des détours protégés, sécuritaires ainsi qu'une bonne signalisation pendant les travaux

- Désenclaver le quartier en aménageant des pistes cyclables propres
- Aménager une voie cyclable et piétonne sécuritaire le long du chemin de fer reliant l'allée des Tanneries et le métro Place Saint-Henri
- Aménager un sentier piéton reliant l'ouest de la rue Notre-Dame et le métro Place Saint-Henri
- Prolonger le réseau de pistes cyclables afin de relier plus efficacement le village des Tanneries au reste du réseau existant
- Aménager une piste cyclable sur la rue Saint-Ambroise, une rue très utilisée par les cyclistes qui n'est actuellement pas aménagée
- Sécuriser la piste cyclable de la rue de Courcelle en la transformant en piste cyclable propre
- Développer un atelier/centre/carrefour pour les vélos entre le Centre Gadbois et la piste cyclable pour réparer et proposer des services de vélos communautaires
- Remodeler l'intersection des rues Saint-Rémi et Saint-Ambroise pour les piéton-ne-s et les cyclistes. Malgré le fait que le Woonerf et le chemin du parc du Lac-à-la-Loutre débouchent sur cette intersection il n'existe actuellement pas de passage pour les piétons et cette intersection est l'une des plus dangereuses de tout Saint-Henri
- Calculer la proportion d'automobiles en fonction du nombre d'habitant-e-s dans le secteur du PDUES (prorata)
- Soutenir les initiatives citoyennes liées au transport actif : prévoir un espace pour le café-réparation, créer une maison du marcheur urbain, initier une place publique du vélo, etc.
- Considérer les déplacements dans une perspective régionale et non uniquement locale. De ce point de vue, relier les projets de déplacement sur le territoire du PDUES en intégrant les projets régionaux. Développer en particulier des infrastructures cyclables et piétonnières dans le cadre du PDUES pour le projet de piste cyclable Oka/Saint-Hilaire qui passe près de Pointe-Saint-Charles

Apaisement de la circulation

Mettre en place des mesures pour sécuriser les intersections suivantes :

- De Courcelle et Saint-Ambroise
- De Courcelle et Saint-Jacques
- Saint-Rémi et Saint-Ambroise
- Saint-Rémi et Acorn
- Saint-Rémi et Cazélais
- Notre-Dame et chemin de la Côte-Saint-Paul

Comparaison de la démarche de consultation du PDUES à celle du PDPI

Parmi ses orientations, le PDUES favorise le transport actif et collectif. La réfection de deux des six intersections jugées peu sécuritaires pour les piétons et cyclistes se retrouve dans les stratégies annoncées (p. 76). Par contre, le fait de miser uniquement sur « la bonification de l'offre en transport alternatif » (p. 38) n'est pas suffisant pour favoriser le transport collectif. La population de l'ouest de Saint-Henri réclame depuis plusieurs années des lignes d'autobus plus fréquentes; cependant, l'étude de la question en collaboration avec la STM (p.78) n'est ni suffisamment concrète ou rigoureuse pour répondre à cette demande de manière satisfaisante. Après tant d'années, il faut des réponses plus exhaustives. Sans la bonification du transport collectif, les pistes cyclables, le lien fédérateur entre les quartiers et les mesures de verdissement serviront uniquement à rendre le quartier plus attirant pour les visiteur·euse·s de l'extérieur du quartier, et pour une nouvelle vague de population plus aisée. Les aînées, les familles monoparentales, et celles et ceux qui subissent directement les effets néfastes de l'échangeur Turcot, n'y trouveront pas leur compte et s'en trouveront encore plus aliéné·e·s. Nous recommandons des mesures concrètes pour bonifier le transport en commun, et nous demandons à l'arrondissement de rester à l'écoute des besoins locaux pour pouvoir adopter une approche intégrée quant aux stratégies à adopter concernant le transport actif. Cela bénéficiera l'ensemble de la population de l'ouest de Saint-Henri.

Le désenclavement des quartiers touchés

Tel que mentionné dans les chapitres précédents, l'enclavement des quartiers adjacents à l'échangeur Turcot accentue les impacts négatifs de celui-ci. L'ouest de Saint-Henri est circonscrit par l'échangeur Turcot, mais également par le canal Lachine et la voie ferrée qui traverse le quartier. Le trajet entre le village des Tanneries et le Village Turcot à l'intérieur de Saint-Henri présente des défis pour les piéton·ne·s et les cyclistes au même titre que pour les voitures, et l'accès aux quartiers voisins en transport en commun est extrêmement limité, impliquant souvent de longs détours. Solidarité Saint-Henri travaille depuis plusieurs années de concert avec les résident·e·s du secteur ainsi qu'avec des organismes et institutions de Saint-Henri, de NDG, et de Westmount pour trouver des solutions adaptées aux besoins locaux. Le plan d'aménagement de l'ouest du quartier propose plusieurs mesures nécessaires, et la connexion entre Saint-Henri, Westmount et NDG constitue également un axe prioritaire du travail de la Concertation Interquartier pour l'intégration du CUSM.

Pour remédier à l'enclavement du quartier, nous recommandons une série de mesures identifiées lors des consultations et ateliers de planification populaire décrits ci-haut, lesquelles visent à répondre aux besoins des résident·e·s du quartier:

- Mettre en place différentes mesures pour désenclaver les quartiers : rendre les tunnels sécuritaires et conviviaux, aménager des circuits pour faciliter les déplacements en transport en commun à l'intérieur des quartiers et vers les ressources et services (incluant le CUSM), et mettre en place une signalisation adéquate
- Développer et mettre en place une approche intégrée et proactive visant à préparer le quartier à la connectivité, et éviter les initiatives à l'emporte pièce dépendant d'autres projets. Prévoir en particulier l'ouverture de l'ouest de Saint-Henri pour faciliter et sécuriser l'accès à la falaise Saint-Jacques, la cour Turcot et le canal de Lachine.
- S'impliquer dans le suivi des solutions proposées lors de l'atelier d'aménagement organisé par Solidarité Saint-Henri et le CUSM pour améliorer l'accès à l'hôpital pour les piéton·ne·s et les cyclistes
- Intégrer des projets citoyens de verdissement qui relient les quartiers et les grands espaces verts (parcs linéaires) et qui décroissent les quartiers (ceinture verte)
- Mettre en oeuvre un désenclavement tant physique que psychologique : prévoir des services de navettes et de bateaux et la construction de passerelles surélevées; favoriser et privilégier l'accès pour tou·te·s aux espaces les plus intéressants et importants sur le canal et dans les quartiers;
- Installer des téléphones publics dans les zones isolé·e·s du secteur.

Comparaison de la démarche de consultation du PDUES à celle du PDPI

Le défaut de planifier l'augmentation de la connectivité entre l'ouest de Saint-Henri et les quartiers voisins, surtout en direction nord, demeure une lacune du PDUES. Outre la création d'un lien fédérateur cyclable (p.79), le PDUES ne propose aucune solution concrète pour remédier à l'enclavement de ce secteur. Le fait de miser uniquement sur le réseau cyclable pour assurer la connectivité entre quartiers ne répond pas aux besoins de la population locale. Le fait d'aborder cette problématique de façon isolée n'améliore pas les options de la population en ce qui a trait aux déplacements vers d'autres secteurs et risque d'accélérer la gentrification et le déplacement des résident-e-s du secteur. Nous recommandons l'ajout de mesures de désenclavement pour le transport en commun et les piétons, en accordant la priorité aux connexions de transport en commun entre les quartiers.

Des logements abordables pour la population à faible revenu

Saint-Henri est un quartier de locataires habité par des ménages dont les revenus se situent en-deçà de la moyenne montréalaise. Cependant, le quartier vit des changements intenses en raison de la gentrification. La proportion des condos ne cesse d'augmenter dans le quartier tandis que la proportion de familles diminue en raison de la transformation des logements familiaux en lofts et de l'augmentation significative des loyers. Les maisons de chambres sont également menacées de fermeture et de conversion, augmentant ainsi le risque d'itinérance pour leur clientèle. Pour répondre à ces besoins criants, le Front d'action populaire en réaménagement urbain (FRAPRU) exige la construction de 4500 nouveaux logements sociaux dans le Sud-Ouest, dont un minimum de 500 à Saint-Henri.

Les résident-e-s de toutes les tranches d'âge réclament à l'unisson la protection et le développement des logements abordables, identifiant cette mesure comme étant la priorité première pour l'amélioration de leur qualité de vie. Nous entendons souvent les familles vivant à Saint-Henri depuis plusieurs générations parler d'un sentiment de dépossession, du fait que leurs enfants doivent quitter le quartier en raison de la hausse des loyers et l'absence des logements familiaux, que des personnes habitant un appartement ont dû quitter pour se loger en maison de chambre et craignent que l'itinérance les attende au détour.

Dans ce contexte, la stratégie actuellement prévue dans le PDUES, soit d'inclure une proportion de 15% de logements sociaux dans les projets de construction, est loin d'être suffisante: la proportion globale des condos dépasse déjà largement celle des logements sociaux et la stratégie proposée ne fera qu'accélérer cette tendance. Il s'agit maintenant de mettre en place des mesures d'urgence pour lutter contre le déplacement de la population défavorisée du quartier afin d'éviter la disparition de la mixité sociale.

Solidarité Saint-Henri exige des investissements massifs et des mesures concrètes pour la mise en réserve des terrains vacants pour la construction de logement sociaux et communautaires, des mesures pour freiner la hausse des loyers et la construction de condos.

Nous recommandons les mesures suivantes, identifiées lors des consultations et ateliers de planification populaire décrits ci-haut, lesquelles visent à répondre aux besoins des résident-e-s du quartier:

- Mettre en place des mesures pour éviter le déplacement des populations locales, forcé par le manque de logements abordables et salubres
- Soutenir les initiatives locales visant à freiner la hausse des loyers sur le marché privé
- Imposer un moratoire sur la construction de condos et sur toute conversion en copropriété divisée ou indivise des logements locatifs dans le secteur
- Exiger que la Ville de Montréal mette en place une réserve de bâtiments et de terrains vacants et accorde les budgets nécessaires pour le développement de logements sociaux

- Assurer la mise en réserve de terrains dans le secteur du PDUES pour la construction de logements sociaux
- Prévoir des logements sociaux abordables sur le bord du canal et dans d'autres beaux espaces du secteur (paysages, endroit paisible), dont sur le site de la Canada Malting
- Respecter le patrimoine architectural de Saint-Henri, qui inclut notamment les duplex, triplex, jardins et ruelles

Comparaison de la démarche de consultation du PDUES à celle du PDPI

Malgré la volonté affirmée de l'arrondissement de donner la priorité à la construction de logements sociaux, le PDUES demeure peu ambitieux à ce chapitre et ne prévoit aucune action structurante pour ce faire. Les mesures actuellement prévues au PDUES, à savoir la consolidation des territoires et le développement d'une offre résidentielle diversifiée (p. 51) ne constituent pas des mesures suffisantes pour atteindre cet objectif. Nous exigeons l'adoption de mesures structurantes pour lutter contre le déplacement de la population du secteur.

Le PDUES doit également appuyer les initiatives des résident-e-s visant à empêcher le développement résidentiel privé, notamment sur le site du 767 rue Saint-Rémi, ainsi qu'à développer un projet 100% communautaire sur le site de la Canada Malting, qui inclut du logement social.

Conservation des terrains

La préservation du parc locatif (p. 66) n'est pas suffisante si elle n'est pas accompagnée de mesures visant à protéger les logements abordables et à freiner la hausse des loyers.

La stratégie d'inclusion décrite dans le plan (p.11) n'est plus suffisante pour conserver une diversité résidentielle. Saint-Henri a besoin de plus de logements sociaux sans que le taux de condominiums augmente.

La révision du règlement sur la conversion en copropriété divise (p.62) est une option intéressante pour freiner le développement de condos, mais doit être complémentée par d'autres actions plus concrètes.

Balises d'aménagement par site

767 rue Saint-Rémi: l'avenir du site est déjà scellé, le propriétaire étant en possession d'un permis de construction résidentielle. Les balises d'aménagement incluses dans le PDUES ne respectent pas la volonté des résident-e-s du Village des Tanneries de convertir ce terrain en parc.

Pôle Gadbois: Ce secteur présente un potentiel énorme, mais les plans de la ville semblent déterminés d'avance, sans égard aux besoins des résident-e-s du secteur. Nous sommes satisfait-e-s de la volonté de conserver un site pour du logement social, mais exigeons des engagements plus concrets quant au

financement et à la réalisation de ce projet. Nous ne sommes pas en faveur d'un pôle récréo-touristique si les besoins plus prioritaires ne sont pas comblés en priorité.

Canada Malting: Les résident·e·s de Saint-Henri veulent y voir une mixité d'usage, mais pas de mixité sociale, surtout parce que le secteur est déjà amplement "condoisé". Le PDUES doit appuyer le projet 100% communautaire développé par le comité de résident·e·s "À nous la Malting" et inclure des mesures concrètes pour soutenir sa réalisation.

Mise en réserve: La mise en réserve des terrains inclus dans le PDUES est déjà réalisée ou prévue par l'arrondissement et un investissement de 1,5 millions pour tout le Sud-Ouest a déjà été annoncé. Cela n'est pas suffisant. Le PDUES doit inclure des actions concrètes pour augmenter le nombre de terrains mis en réserve et intensifier les engagements pour le financement de logements sociaux. Une première étape serait de travailler sur une politique de mise en réserve au niveau de la Ville de Montréal. La mise en terrain doit être priorisé avant les investissements dans les mesures de verdissement.

Nous espérons que l'objectif de préserver et mettre en valeur le patrimoine (p.49) s'étendra à la préservation des ruelles, jardins et maisons duplex et triplex, et à la préservation du paysage architectural dans son ensemble.

Autres mesures visant l'amélioration de la qualité de vie des résident-e-s et financement pour la mise en oeuvre du PDUES

La gentrification progressive de Saint-Henri n'a pas seulement pour effet de contribuer à la hausse des loyers et au manque de logements abordables pour les résident-e-s du quartier. Elle a également un impact négatif sur l'offre commerciale disponible pour les résident-e-s du quartier. En effet, les commerces de proximité offrant des services essentiels et abordables ferment leurs portes pour être remplacés par des restaurants haut de gamme et des commerces de luxe. Le plan communautaire propose plusieurs mesures pour protéger et implanter des commerces abordables dans l'ouest de Saint-Henri, incluant notamment la création d'une épicerie solidaire et une campagne de valorisation visant à offrir une plus grande visibilité aux commerces et restaurants abordables qui ne contribuent pas à la gentrification du quartier et où tou-te-s sont la bienvenue.

La protection des zones d'emploi et de l'accès au Canal Lachine sont également au cœur des solutions incluses dans le plan. Le projet de développement du site de la Canada Malting tient compte de ces deux objectifs, garantissant un accès public et l'aménagement du terrain aux abords du canal Lachine et prévoyant l'établissement de commerces de proximité sur le site, tout en priorisant l'embauche locale.

Les mesures proposées dans le plan communautaire sont développées par les résident-e-s de Saint-Henri et répondent à leurs besoins. Ils visent à améliorer leurs conditions de vie et à les dédommager pour les effets négatifs de la vie dans l'ombre de l'échangeur Turcot. Ainsi, nous revendiquons auprès du MTQ et des instances publiques et privées impliquées dans la reconstruction de l'échangeur un financement adéquat pour soutenir la réalisation de ce plan.

Commerces et services de proximité

- Mettre en place des mesures de soutien aux commerces de proximité qui répondent aux besoins des populations les plus défavorisées de l'ouest de Saint-Henri (épicerie, pharmacie, etc.), par exemple, sur la rue Notre-Dame et sur le site de la Canada Malting
- Réserver des espaces pour permettre le développement d'initiatives communautaires et d'économie sociale
- Prévoir un soutien financier stable et à long terme pour les initiatives communautaires, dans le respect des principes de l'action communautaire autonome et en évitant d'adopter un modèle de sous-traitance régi par les « ententes de services » avec l'arrondissement
- Soutenir les actions en autonomie alimentaire qui intègrent des projets luttant contre le gaspillage alimentaire
- Soutenir les initiatives en autonomie alimentaires portées par les membres de Solidarité Saint-Henri
- Favoriser l'agriculture urbaine et la biodiversité végétale indigène (insectes, abeilles);

- Prévoir des services alimentaires et culturels de proximité dans tout le secteur visé par le PDUES, notamment en favorisant les maillages avec les commerces existants (additions de vocations, partenariats)
- Soutenir la campagne « AmiEs de Saint-Henri » portée par Solidarité Saint-Henri : une campagne de sensibilisation auprès des commerçants sur l'accessibilité économique pour les résident-e-s vivants dans des ménages à faible revenu
- Travailler avec Solidarité Saint-Henri pour créer un nouveau type de zonage « communautaire » pour les OBNL et les entreprises d'économie sociale

Zones d'emploi

- Bien baliser les zones d'emploi dans le secteur à l'étude et y inclure la cour Turcot
- 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 cotravail, etc.)
- Soutenir des initiatives et politiques d'inclusion visant l'embauche de main-d'œuvre locale
- Aménager des zones tampons entre les secteurs industriels et résidentiels et concentrer les usages industriels et commerciaux à côté de l'autoroute
- Créer des ponts entre les usages industriels lourds et des commerces plus légers et utiles au quotidien. Promouvoir l'emploi local et les employeurs qui embauchent localement; favoriser les déplacements à pied, vélo et en transport en commun
- Financer le Regroupement économique et social du Sud-Ouest (RÉSO) pour leur mission en soutien au développement économique communautaire local

Accès au Canal de Lachine

- Mettre en place les aménagements nécessaires pour rendre les berges du canal sécuritaires et plus facilement accessibles pour les populations locales
- Aménager et animer les berges du canal de Lachine pour favoriser son utilisation par la population locale défavorisée et isolée, entre autres pour inclure des activités physiques accessibles à tous les budgets et pour tous les groupes d'âge
- Aménager des accès sécuritaires aux plans d'eau et autres lieux d'intérêt tels que les infrastructures sportives et culturelles

Financement des initiatives communautaires/populaires

- Mettre en place un mécanisme de soutien financier pour assurer la pérennité et l'autonomie des futures initiatives issues de la communauté

- Allouer un financement adéquat pour la réalisation des interventions prévues dans le PDUES. Prévoir ce financement non seulement pour la mise en place des actions, mais aussi pour leur viabilité et leur maintien dans le temps
- Revendiquer une contribution financière importante de la part du Ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports du Québec (MTQ) et d'autres instances publiques et privées impliquées dans la reconstruction de l'échangeur pour financer les mesures présentées dans ce document

Accessibilité universelle

- Assurer que les aménagements prévus respectent les normes d'accessibilité universelle et qu'une attention particulière soit consacrée aux besoins de différentes populations : enfants, familles, jeunes, aîné-e-s, personnes à mobilité réduite, etc.

Comparaison de la démarche de consultation du PDUES à celle du PDPI

Nous saluons le PDUES pour l'inclusion d'un mécanisme de soutien des initiatives du milieu (p. 71) pour le développement économique. Le Plan ne prévoit cependant aucune mesure pour garantir le développement des commerces abordables dans le secteur et aucune mesure concrète visant à contrer le désert alimentaire dans l'ouest de Saint-Henri. La promotion de l'agriculture urbaine (p. 71) ne suffit pas pour nourrir une population de plus de 5000 personnes dans un milieu urbain dense où une bonne partie des terres sont contaminées.

Le PDUES doit inclure des propositions de financement plus complètes que les programmes de verdissement qui existent déjà, ainsi que des mesures garantissant le développement de commerces abordables et remédiant au désert alimentaire de l'ouest de Saint-Henri.

Conclusion : Perspectives

Solidarité Saint-Henri continuera à appuyer les résident-e-s dans la réalisation de notre Plan de développement populaire intégré pour l'ouest de Saint-Henri. Nous continuerons à consulter et à encourager la participation des résident-e-s à chaque étape du processus. Nous appuierons les initiatives des résident-e-s et concerterons les organismes communautaire et autres partenaires pour développer une vision cohérente et globale des priorités pour Saint-Henri. Nous exigeons, de la part de toute instance publique ou privée qui songe intervenir en aménagement et en développement urbain dans Saint-Henri, une réelle écoute des résident-e-s de. Nous continuerons à revendiquer des aménagements qui permettent aux résident-e-s de Saint-Henri de trouver leur place dans un quartier qui leur appartient.

Nous invitons l'équipe PDUES et l'OCPM à s'allier à nous sur ce chemin, et à travailler avec nous pour que Saint-Henri devienne le quartier que nous envisageons : une communauté forte, saine, solidaire, autonome et vibrante.

Recommandations de Solidarité Saint-Henri en lien avec le PDUES

Nous recommandons

- que l'orientation principale du PDUES soit l'appui au développement d'une stratégie de mise en oeuvre du plan de développement populaire de l'ouest de Saint-Henri
- que le PDUES soit revu en profondeur pour réorienter de façon radicale les plans pour le Pôle Gadbois de façon à répondre aux demandes des résident-e-s du quartiers
- que le PDUES appuie le développement 100% communautaire du collectif « À nous la Malting » sur le site de la Canada Malting
- que le PDUES inclue des mesures concrètes et structurantes pour augmenter le nombre de terrains mis en réserve et le nombre de logements abordables dans le secteur
- que le PDUES devienne un outil pour soutenir les résident-e-s du quartier de Saint-Henri dans la mise en oeuvre des aménagements prévus dans le plan populaire pour améliorer de façon tangible leur qualité de vie et pour construire une communauté forte, saine, solidaire, autonome et vibrante.

Nos recommandations en détail

Des plans d'aménagement populaire

- que les aménagements prévus sur l'intersection du Village Turcot soient réalisés en concertation avec les résident-e-s
- que le PDUES inclue dans ses objectifs le financement du plan d'aménagement de la cour d'école Saint-Zotique

- que le développement d'un projet 100 % communautaire soit inclus dans les balises énoncées pour le site de la Canada Malting, ainsi que les démarches pour la mise en réserve du terrain et le financement du projet
- que le PDUES inclue une alternative compensatoire aux unités de logement sociaux prévus dans la construction et au jardin communautaire exigé par les résident·e·s du village des Tanneries sur le site 676 Saint-Rémi
- que les investissements dans le réaménagement des parcs incluent du mobilier urbain, notamment pour combler le manque de modules de jeux et de clôtures pour rendre le parc Sainte-Élisabeth accessible à la petite enfance

La réduction de la pollution locale pour améliorer la santé des résident·e·s

- que des plans concrets pour verdir les abords de l'autoroute soient intégrés
- que des types de verdissement très spécifiques, tels les végétaux aux propriétés dépolluantes et l'identification de sites précis pour la plantation des arbres, soient intégrés
- que des mesures liées à la réglementation des matériaux de construction et à la purification de l'air soient ajoutées

La diminution de l'utilisation de l'automobile et l'augmentation de l'offre de transport collectif

- que des mesures concrètes pour bonifier le transport en commun soient prévues
- rester à l'écoute des besoins locaux pour avoir une approche plus intégrée quant aux stratégies à adopter pour mettre en valeur le transport actif

Le désenclavement des quartiers touchés

- que des mesures de désenclavement pour le transport en commun et les piétons soient ajoutées, en priorisant les connexions de transport en commun entre les quartiers

Des logements abordables pour la population à faible revenu

- que des mesures structurantes pour lutter contre le déplacement de la population soient mises en place
- que le plan prévoie l'appui aux initiatives des résident·e·s qui interviennent sur le développement résidentiel du quartier, tel·le·s les citoyen·ne·s du Village des Tanneries et le collectif « À nous la Malting »
- que des actions structurantes pour le contrôle des loyers, pour protéger les logements abordables, et pour freiner la hausse des loyers soient intégrées
- que des actions concrètes pour augmenter le nombre de terrains mis en réserve soient prévues et que des engagements fermes pour le financement des logements sociaux soient pris
- qu'une stratégie pour mettre en place une politique de mise en réserve des terrains à la Ville de Montréal soit incluse

Autres mesures visant l'amélioration de la qualité de vie des résident-e-s et soutien financier pour la réalisation du PDUES

- que des mesures pour garantir le développement des commerces abordables et pallier au désert alimentaire de l'ouest de Saint-Henri soient mises en place