



# Mémoire relatif au réaménagement du secteur Namur – Jean-Talon

Par

l'Association locale d'arrondissement Côte-des-Neiges – Notre-dame de-Grâce de Projet Montréal

Déposé le 10 décembre 2009  
à l'Office de Consultation Publique de Montréal

## TABLE DES MATIÈRES

<b>PRÉAMBULE</b>	<b>2</b>
<b>LE CONTEXTE ACTUEL</b>	<b>2</b>
<b>UN PROJET NOVATEUR MAIS ENCORE TROP TIMIDE</b>	<b>3</b>
<b>UN EMPLOI EXCESSIF DE L'EXPRESSION <i>TRANSIT ORIENTED DEVELOPPEMENT</i>...</b>	<b>3</b>
QU'EST-CE QUE LE <i>TOD</i> ?	3
LA RÉALITÉ DU PROJET	4
... POUR DES CHOIX DÉJÀ FIXÉS?	4
<b>DÉPASSER LES ÉCUEILS ET FAIRE DE CE SECTEUR UN MODÈLE DE DÉVELOPPEMENT</b>	<b>4</b>
<b>UN LIEU DE VIE RENOUVELÉ</b>	<b>5</b>
ASSURER LA MIXITÉ SOCIALE PAR LE LOGEMENT	5
ASSURER LA PRÉSENCE DE COMMERCE ET SERVICES DE PROXIMITÉ	5
<b>VERS UN QUARTIER DES TRANSPORTS COLLECTIFS : ALLER AU BOUT DE LA DÉMARCHE</b>	<b>6</b>
APAISER LA CIRCULATION	6
RÉDUIRE LA PLACE DE L'AUTOMOBILE	6
<b>PLACE AUX FAMILLES : DE GRANDS LOGEMENTS À PRIX ABORDABLES</b>	<b>7</b>

## PRÉAMBULE

Chaque année, Montréal enregistre un bilan inacceptable au chapitre des migrations interrégionales, soit une perte nette de population atteignant en moyenne 23.000 personnes, correspondant à environ 10.000 ménages par année. Ce sont très majoritairement les familles qui quittent l'île de Montréal pour les banlieues périphériques. Ces dernières doivent s'y résigner quand elles ne peuvent pas trouver le « produit résidentiel » à la hauteur de leurs besoins de jeunes ménages. Elles pourront aussi considérer que la ville centre n'est pas un environnement suffisamment sécuritaire pour leur enfants.

Pour retenir les jeunes, les familles et les talents à Montréal, il faut être en mesure de leur offrir une qualité de vie exceptionnelle à des prix abordables. Cela créera un environnement économique prospère, propice à la création et au maintien des emplois. Or, si la tendance se maintient, d'ici 2013, 70 % des logements seraient construits en banlieue et 30 % à Montréal.

Le projet de réaménagement urbain dans le secteur Namur–Jean-Talon constitue donc un premier pas très encourageant dans l'émergence de planifications urbaines équilibrées permettant simultanément de réduire la consommation d'énergie et la congestion urbaine tout en créant des milieux de vie paisibles et verdoyants où il fait bon vivre en plein cœur de la ville.

Les citoyens membres de l'Association locale d'arrondissement Côte-des-Neiges-Notre-Dame de Grâce de Projet Montréal tiennent donc à souligner les efforts majeurs consentis en vue de revitaliser ce quartier notamment en le transformant en un milieu de vie agréable pour ses résidents actuels et futurs, centré autour du transport collectif et des espaces verts. Toutefois, soucieux de contribuer au développement harmonieux de leur ville, ils tiennent, par ce mémoire, à attirer l'attention de leur administration sur certaines possibilités d'amélioration. À cet égard, ils invitent leurs élus d'arrondissement à étudier avec la plus grande attention les pistes de réflexion qui sont développées.

## LE CONTEXTE ACTUEL

La réalité du secteur Namur–Jean-Talon est sans équivoque : Il s'agit d'un secteur enclavé, négligé, sans zonage cohérent. Les quelques 1 500 personnes qui l'habitent sont très majoritairement des immigrants, souvent pauvres, et payant des loyers certes peu élevés mais pour des surfaces de logements souvent trop petites pour accueillir dignement leurs familles. Ainsi, il n'existe pour ainsi dire pas de 5 ½ ou de 6 ½.

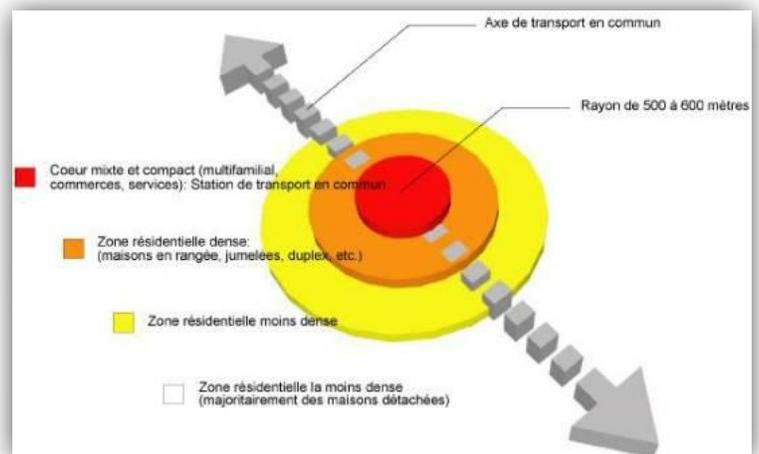
Le revenu annuel familial en moyenne est d'environ 30 000\$ par an, soit environ 47% de moins que la moyenne montréalaise de 57 000\$ par an.

## UN PROJET NOVATEUR MAIS ENCORE TROP TIMIDE

### UN EMPLOI EXCESSIF DE L'EXPRESSION *TRANSIT ORIENTED DEVELOPPEMENT*...

#### QU'EST-CE QUE LE *TOD*?

Les Transit Oriented Development, ou l'aménagement axé sur le transport en commun favorise l'utilisation d'un pôle de transport en commun en l'entourant de zones mixtes de densités élevées. Ces zones mixtes regroupent du zonage résidentiel, commercial ou institutionnel concentré dans un rayon de 400 à 800 mètres du pôle de transport. Cette distance permet de maximiser l'accessibilité des piétons aux transports collectifs parce qu'il s'agit d'une distance qui est acceptable à parcourir à pied. Les zones plus éloignées du pôle de transport diminuent progressivement en densité et sont constituées de zonage résidentiel.



Pour reprendre la définition de Mike Burton, *Executive Officer* du Metro de Portland (OR) :

« Dans le cadre du TOD, les arrêts et les stations de transport en commun servent de point de concentration des activités socio-économiques d'un quartier et d'une ville. Les fonctions sont mélangées, avec une plus haute densité autour des arrêts et stations de transport en commun. Des routes directes et des facilités pour une variété de modes de transport (marche, transport en commun, vélo, automobile) sont des normes » (actes du colloque Vers des collectivités viables, Vivre en Ville, 2001, p. 63).

L'expression entend donc regrouper en un même projet les éléments suivants :

- une conception favorisant l'accès piétonnier;
- un nœud de transport en tant que centre névralgique du quartier;
- des nœuds excentrés autour desquels se regroupent, de façon hétérogène, des bureaux, des commerces, du logement et des locaux institutionnels;
- une densité relativement élevée pour assurer l'accès rapide (10 min maximum) aux transports collectifs;
- la présence de modes de transports alternatifs (bus, tramways, etc.) ou voies de transports alternatives (pistes cyclables, voies piétonnes, etc.) pour faciliter l'accès au cœur du quartier;
- enfin, une réduction des espaces de stationnement dans la zone la plus centrale.

## LA RÉALITÉ DU PROJET

Quoiqu'en laisserait penser la prétention de *TOD*, l'éloignement relatif des stations Namur et de la Savane peu constituer un handicap à l'offre de transports pour une portion non négligeable du secteur.

Par ailleurs, si l'on ajoute à cela la préexistence d'édifices limitant la densification possible de leurs abords, cela constitue autant de lacunes évidentes au concept évoqué. Les schémas proposés pour le quartier attestent que des îlots densifiés se situeront dans les franges les plus éloignées (> 8 minutes de marche) particulièrement en ce qui concerne l'esplanade de condos sur la rue de la Savane. Suite à l'habitation de plusieurs unités de la première tour de l'esplanade, le nombre élevé de véhicules stationnés sur rue témoigne du mode de transport choisi ainsi que de la problématique de stationnement à venir dans le cas où la construction des prochaines tours multiplierait la demande actuelle.

Par ailleurs, nous regrettons que le rapport aux rues avoisinantes n'ait pas été étudié plus profondément. Nous pensons notamment ici aux commerces qui se situent en bordure de l'autoroute Décarie, à quelques centaines de mètres du secteur étudié.

### ... POUR DES CHOIX DÉJÀ FIXÉS?

Avant même le dépôt de la proposition du plan directeur, deux projets immobiliers ont d'ores et déjà été approuvés, et un troisième est annoncé. Le premier – deux tours d'habitation « Côté Ouest » qui incluent des logements dits « abordables » est construit et en vente. Le deuxième projet vient tout juste d'ouvrir un bureau de vente sur la rue Mountain Sights à l'angle de Jean-Talon. On y verra une tour de dix étages en face des logements existants et de la SPCA.

**Nous craignons que ces projets hypothèquent d'avance le développement harmonieux du secteur suivant les recommandations qui émergeront de la consultation et du débat public en cours.**

## DÉPASSER LES ÉCUEILS ET FAIRE DE CE SECTEUR UN MODÈLE DE DÉVELOPPEMENT

Afin d'aller au bout de la démarche visant l'obtention de quartiers à échelle humaine, sécuritaires et attrayants liés aux transports collectifs et favorisant les déplacements à pied tout en réduisant la place de l'automobile, il faut que le secteur Namur–Jean-Talon devienne ce que nous appelons communément un « quartier du métro ».

Un quartier du métro est un quartier où la densité de la population est suffisante pour justifier la présence de tous les commerces de proximité à distance de marche et où les résidents ont bien sûr un accès immédiat au métro lorsqu'ils doivent se rendre dans un autre secteur de la ville. Il s'agit d'un concept du XXI<sup>e</sup> siècle conciliant qualité de vie, environnement et développement économique. Ce concept, qui peut aussi être décliné en quartiers de la gare et quartiers du nouveau tramway, devrait graduellement transformer la ville au cours de la décennie à venir.

### ASSURER LA MIXITÉ SOCIALE PAR LE LOGEMENT

Nous souhaitons que les projets immobiliers permettent l'émergence de cadres de vie marqués par l'accessibilité aux résidents actuels du secteur, principalement concentrés sur la rue Mountain-Sights, ainsi que des nouveaux résidents issus de générations et de groupes sociaux variés. Pour assurer la vitalité économique, sociale et culturelle de Montréal par la relance de sa croissance démographique, il faut accorder une place toute particulière aux grands logements abordables afin de retenir les jeunes familles à Montréal.

Au chapitre des logements familiaux abordables et sociaux, il ne faut surtout pas laisser toute la place à l'initiative des promoteurs privés. Sans réels incitatifs soutenus, une direction municipale claire et forte, nous craignons que la proportion de ce type de logement sans doute « moins payant » pour le secteur privé ne soit pas atteinte.

Plusieurs mesures financières contribueraient à l'accession de la propriété aux jeunes familles. Offrir gratuitement une carte CAM durant deux ans à chaque ménage emménageant dans un logement neuf aurait le double avantage de subventionner leur achat et les inciter à privilégier le transport en commun dans leurs déplacements.

Récemment, le Front d'action populaire en réaménagement urbain (FRAPRU) constatait que, de 2003 à 2007, le nombre total de logements locatifs, toutes tailles confondues, est passé de 376 970 à 367 887 au niveau de l'île de Montréal, soit une baisse de 2,4 %. Face à cette problématique, le réaménagement du secteur Namur-Jean-Talon au sein de l'arrondissement Côte-des-Neiges – Notre-Dame-de-Grâce n'est pas en reste : déjà l'arrivée des premières tours de condos laisse entrevoir une diminution de la proportion de logements locatifs dans le secteur.

De plus, pour contribuer au développement du secteur Namur-Jean-Talon et assurer l'harmonie sociale, nous préconisons la réalisation d'ensembles de logements variés incluant des coopératives d'habitations et des unités permettant l'accès à la propriété.

Il nous paraît capital que la proportion demandée aux promoteurs immobiliers de 15 % de logements abordables ainsi que le 15 % de logements sociaux soit certes respectée, mais concerne aussi les logements familiaux.

### ASSURER LA PRÉSENCE DE COMMERCES ET SERVICES DE PROXIMITÉ

La renaissance de quartiers à taille humaine implique logiquement la présence de services essentiels à la portée des citoyens. Nous demandons donc à l'administration une attitude proactive et incitative, notamment sur le plan fiscal, face au développement du secteur afin de favoriser l'implantation de commerces de proximité. L'implantation d'une place du marché serait d'ailleurs l'occasion d'y créer un lieu dynamique.

Commerce de proximité de tout premier ordre, une épicerie serait de nature à dynamiser le tissu local tout en réduisant l'utilisation de transports motorisés. L'implantation de services institutionnels, notamment une école, dès que la population locale s'approchera du seuil minimal nécessaire, constituerait un atout essentiel pour attirer des familles.

Enfin, nous souhaitons voir émerger des services de proximité. Il s'agirait là d'entreprises proposant des services marchands ou semi-marchands, s'ancrant sur des besoins nouveaux, non couverts par les activités économiques classiques et s'organisant dans une proximité géographique. Ils ont pour objectif notamment de favoriser la cohésion sociale, géographique ou intergénérationnelle. Le milieu communautaire et les entreprises d'économie sociale doivent être au cœur de ce projet.

## VERS UN QUARTIER DES TRANSPORTS COLLECTIFS : ALLER AU BOUT DE LA DÉMARCHE

Depuis le début de la décennie, le parc automobile de la région métropolitaine a augmenté de 350 000 unités, ce qui a provoqué une croissance spectaculaire du trafic de transit et des problèmes qui en découlent : bouchons perpétuels, mauvaise qualité de l'air, environnement sonore stressant, multiplication des accidents impliquant des piétons, difficulté pour les résidents de trouver un espace de stationnement dans leurs propres quartiers, maintien des cicatrices urbaines que sont les autoroutes.

Ces considérations ne sont pas anodines pour le secteur Namur–Jean-Talon puisqu'elles sont cristallisées par l'autoroute Décarie ainsi que des rues telles que Buchan et Paré qui sont utilisées par une circulation de transit à haute vitesse. En bref, le voisinage direct du secteur Namur–Jean-Talon est une des principales victimes de la circulation environnante.

### APAISER LA CIRCULATION

De nombreuses rues du secteur Namur–Jean-Talon ont une largeur démesurée qui favorise les excès de vitesses des véhicules et complique les déplacements des piétons. Apaiser la circulation automobile au sein du secteur permettra d'y augmenter la qualité de vie et d'y maintenir des familles qui éprouveront d'avantage de sécurité lors de leurs déplacements. Pour y parvenir, uniformiser la largeur des voies de circulation et intégrer des trottoirs en saillies aux passages piétonniers sont des mesures à privilégier car elles modifieront l'environnement de déplacement en faveur des piétons.

Afin d'atténuer les perturbations que pourrait occasionner la fermeture complète de la rue Paré, nous recommandons une fermeture progressive en commençant par limiter la circulation aux résidents, aux clients des commerces, ainsi qu'aux autobus dont le tracé modifié se rendrait à la ligne orange. En plus des changements de configuration proposés ici, des outils tels que des dos d'ânes et des bacs végétaux pourraient être utilisés pour réduire l'attrait de la rue Paré à la circulation de transit.



Trottoir en saillie photographié par Richard Drdul

### RÉDUIRE LA PLACE DE L'AUTOMOBILE

#### Faire du futur tramway un levier de développement local

Quelles que soient les conclusions de la phase 2 de l'étude de faisabilité de la ligne de 12,5 km de tramway sur Côte-des-Neiges, il est de notre avis que ce mode de transport est parfaitement adapté à la liaison du territoire entourant la station de métro Namur au centre-ville.

Transportant davantage de passagers que des autobus et étant bien moins coûteux qu'une prolongation du métro, le nouveau tramway serait l'occasion d'humaniser des artères capitales pour l'arrondissement de Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce. Cette augmentation de l'offre de transports collectifs aux abords du secteur Namur–Jean-Talon y réduirait le taux de motorisation et créerait un environnement incitant les familles à s'y établir.

En tout état de cause, il nous paraît donc évident que le réaménagement que nous étudions présentement doit être perçu comme une occasion majeure eu égard du projet d'implantation de tramway. En



l'état, le projet déposé par

l'administration municipale ferait

remonter la ligne « Côte-des-Neiges » jusqu'à Jean-Talon. Nous préconisons donc que ladite ligne de Tramway se prolonge sur Jean-Talon Ouest jusqu'à la station de métro Namur pour faire du nouveau quartier un exemple de plateforme multimodale de transports collectifs. Il serait tout naturel ensuite d'envisager son prolongement vers les nouveaux quartiers à venir sur le site de l'Hippodrome de Montréal.

### Accroître l'offre de service d'autobus

Une possibilité pour augmenter rapidement cette offre est de fractionner les destinations terminales de la ligne d'autobus 165 (535 en heure de pointe). Les derniers kilomètres de cette ligne d'autobus menant au centre de Ville-Mont-Royal sont présentement sous-utilisés. Faire bifurquer une partie de ces autobus vers la ligne de métro orange en traversant le secteur Namur-Jean-Talon permettra d'augmenter la qualité de l'offre de transport collectif aux résidents de ce secteur.

## PLACE AUX FAMILLES : DE GRANDS LOGEMENTS À PRIX ABORDABLES

Plusieurs éléments sont réunis pour assurer la valorisation et le développement de ce quartier si longtemps négligé.

Le plan directeur proposé est réalisable et assurerait un avenir prometteur pour le secteur. L'aménagement axé vers le transport en commun contribuera à sa densification et profitera de l'atout que constitue la proximité de deux stations de métro. Là où se trouvent aujourd'hui des terrains vagues, des bâtiments industriels abandonnés ou désuets et une circulation de transit incontrôlée et désastreuse pour le tissu du quartier, des promoteurs pourraient y voir les projets d'un quartier fort ancré dans une véritable mixité sociale et économique.

Toutefois, la Ville de Montréal ne doit pas rater cette occasion; il faut pousser l'audace jusqu'au bout.

Il est nécessaire de garantir 15 % de logements abordables et 15 % de logements sociaux, avec une variété d'unités offertes en condos, en location ainsi qu'en coopératives. Il faut s'assurer que plusieurs de ces logements soient développés pour attirer les familles en y offrant 3 ou 4 chambres à coucher.

D'ici le moment où un tramway rendra encore plus efficace le transport collectif offert aux résidents du quartier, l'implantation de circuits d'autobus plus rapprochés des foyers de populations contribuera à son ouverture vers les commerces qui lui manquent présentement.

Le secteur Namur-Jean-Talon est l'instrument parfait pour commencer à renverser la tendance de l'exode des familles vers les banlieues. Il est facile de s'imaginer vivre dans ce quartier potentiellement exceptionnel offrant un environnement sécuritaire, agréable et moderne. Ne ratons pas cette occasion.