

Centre de santé et de services sociaux
de la Montagne



Centre affilié universitaire

**Agence de la santé
et des services sociaux
de Montréal**

Québec 

Mémoire dans le cadre de la consultation publique
sur le projet de développement Namur – Jean-Talon Ouest

Présenté conjointement par :

**La Direction de santé publique
de l'Agence de la santé et des services sociaux de Montréal**

et

Le CSSS de la Montagne

Déposé par :

Louis Drouin, M.D., responsable du secteur Environnement urbain et santé
Direction de santé publique, Agence de la santé et des services sociaux de Montréal

et Christine Rowan, M.Sc., directrice de la Direction de la santé publique
CSSS de la Montagne

Le jeudi 10 décembre 2009
à l'Office de consultation publique de Montréal

Audition :

Le lundi 14 décembre 2009

Préambule

Mot des directeurs

L'environnement bâti d'une ville comprend l'organisation territoriale des fonctions urbaines, l'architecture des édifices et espaces publics ainsi que ses infrastructures et son système de transport. On reconnaît de plus en plus le rôle important que jouent ces trois composantes comme déterminants de la santé et du bien-être d'une population. Le projet Namur-Jean-Talon, aujourd'hui soumis à la consultation publique, nous offre une occasion privilégiée de réfléchir aux meilleures pratiques pour façonner un milieu qui soit générateur de santé et de bien-être pour la population qui y vit, qui y travaille ou simplement qui y circule.

La revitalisation du secteur Namur-Jean-Talon est un projet d'envergure qui revêt une importance non seulement pour le quartier Côte-des-Neiges et sa population présente, mais aussi pour l'avenir et pour la ville dans son ensemble.

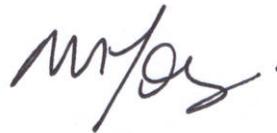
C'est pourquoi la Direction de santé publique de l'Agence de la santé et des services sociaux de Montréal et le Centre de santé et de services sociaux de la Montagne investis chacun d'une responsabilité populationnelle, respectivement à l'échelle régionale et locale, pour la santé et le bien-être de la population participant à la présente consultation. La requalification d'un secteur aussi vaste que Namur-Jean-Talon et son retissage dans la trame montréalaise peuvent en effet mettre en place les conditions favorables pour réaliser une ville où les citoyens peuvent vivre et se développer en santé.

Le Directeur de santé publique



Richard Lessard, M.D.

Le directeur général du CSSS
de la Montagne



Marc Sougavinski

Table des matières

Introduction	1
Portrait de la population	3
Une situation économique précaire	3
De petits logements locatifs densément habités	3
Une population jeune	4
Une population multiethnique	4
Préoccupations et besoins locaux	6
Des problèmes d'insalubrité	6
Favoriser le maintien dans les lieux	6
Favoriser la mixité : respecter la stratégie d'inclusion	7
Répondre aux besoins des familles	8
Créer des emplois ; favoriser l'embauche locale	8
L'environnement bâti : un déterminant de la santé et du bien-être	10
Namur-Jean-Talon Ouest : Une occasion de créer un quartier générateur de santé et de bien-être	12
Des points importants à surveiller	13
Des projets inspirants près de nous	15
Conclusion	17
Références	19

Introduction

Dans chaque région du Québec, le directeur de santé publique s'est vu confier par le législateur le mandat d'informer la population sur l'état de sa santé et sur les conditions qui en sont les déterminants. Il doit aussi identifier des pistes d'action pouvant prévenir les problèmes et promouvoir la santé de tous les citoyens. Au plan local, les Centres de santé et de services sociaux (CSSS), mis en place en 2004, intègrent les CLSC, les CHSLD, les centres hospitaliers et d'autres établissements de santé et de services sociaux. Le CSSS de la Montagne intègre, pour sa part, les CLSC Côte-des-Neiges, Parc-Extension et Métro, de même que la Maison de naissance de Côte-des-Neiges et la centrale Info-Santé. Il a la responsabilité populationnelle de 219 100 personnes. Un des principaux volets de la mission des CSSS consiste à connaître l'état de santé et de bien-être de leur population et à assurer le leadership des actions visant à l'améliorer.

C'est en vertu de cette responsabilité populationnelle que la Direction de santé publique (DSP) de l'Agence de la santé et des services sociaux de Montréal et le CSSS de la Montagne participent à cette consultation sur le réaménagement du secteur Namur-Jean-Talon Ouest. L'environnement bâti est, en effet, un déterminant de la santé et du bien-être dont l'importance est de mieux en mieux reconnue et documentée. Le projet Namur-Jean-Talon Ouest (comme d'ailleurs le développement éventuel du secteur connexe des terrains de l'hippodrome de Montréal) nous offre une occasion peu commune de concrétiser les meilleures pratiques pour requalifier en profondeur et globalement un aussi vaste secteur.

Il est heureux que les autorités municipales aient entrepris un large processus de consultation auprès des membres de la communauté afin que la renaissance du secteur Namur-Jean-Talon Ouest réponde le mieux possible aux besoins de la communauté, présente et future, de l'arrondissement Côte-des-Neiges-Notre-Dame-de-Grâce.

Nous tenons à souligner particulièrement la vision et les valeurs de développement durable qui ont guidé l'élaboration du projet, notamment l'approche de TOD et les critères LEED, de même que la volonté d'en faire un véritable milieu de vie urbain, notamment par la mixité de ses fonctions. La mise en valeur de ces aspects rejoint nos préoccupations en matière d'aménagement urbain favorisant la santé et les saines habitudes de vie.

Néanmoins, nous avons à cœur que ce projet s'intègre à la réalité existante des populations qui y vivent directement, soit les 1 520 résidents de l'avenue Mountain Sights, ou à proximité, telle la population du secteur nord de Côte-des-Neiges. Ces populations font face à d'importants besoins, dont la plupart sont directement liés aux déterminants de la santé. Le développement du présent projet ne doit pas se faire au détriment de ces populations. Il doit également intégrer l'opportunité d'améliorer la qualité de vie de ces résidents et permettre leur maintien dans les lieux.

En premier lieu, le mémoire dresse un portrait de la population du secteur de Mountain Sights et de Côte-des-Neiges Nord. Ce portrait permet d'apprécier, notamment, les importants besoins en termes de logements sociaux convenant à des familles. Nous présentons, ensuite, les principes de l'environnement bâti comme déterminants de la santé et du bien-être, en lien avec le présent projet de développement. Après avoir exposé quelques éléments de projets similaires inspirants, nous procédons à nos recommandations.

Portrait de la population

Nous désirons rappeler aux membres de la commission les principales caractéristiques des résidents du secteur Mountain Sights (MS) et de Côte-des-Neiges Nord (CDN-N). Ce que l'on désigne comme le secteur Mountain Sights est un territoire enclavé par l'autoroute Décarie, le boulevard Jean-Talon Ouest, un cimetière ainsi qu'un secteur industriel et commercial au Nord-Est. En fait, les habitations se concentrent sur la rue du même nom, soit Mountain Sights. Le secteur Côte-des-Neiges Nord est délimité par le chemin de la Côte Ste-Catherine au Sud, les limites de l'arrondissement d'Outremont et de Ville Mont-Royal à l'Est, l'autoroute Décarie à l'Ouest et la rue Jean-Talon Ouest et Glencoe au Nord. Selon le recensement 2006, 1 520 personnes vivent à Mountain Sights, versus 56 831 dans Côte-des-Neiges Nord.

Une situation économique précaire

Plusieurs indicateurs démontrent l'état de pauvreté dans lequel peuvent se trouver plusieurs ménages de Mountain Sights. Ainsi, les personnes âgées de 25 à 64 ans sans diplôme d'études secondaires y sont plus nombreuses qu'ailleurs, soit 22,0% à Mountain Sights contre 12,0% à CDN-N et 13,8% à Montréal. À l'inverse, la proportion des personnes de cette même catégorie d'âge ayant un diplôme universitaire y est moins élevée, soit 30,4% à MS contre 39,5% à Montréal. Cette proportion est de 46,5% à CDN-N, ce qui peut s'expliquer par la présence d'étudiants dans le secteur. Le taux de chômage est plus élevé à MS (17,6%) qu'à CDN-N (13,4%) et Montréal (8,8%), alors que le taux d'emploi y est plus faible : 47,9% à MS, 53% à CDN-N et 58% à Montréal.

Le revenu moyen des particuliers avant impôts des résidents de Mountain Sights (16 400 \$) est la moitié de celui des Montréalais (32 946 \$) et représente 62% de celui des résidents de CDN-N (26 364 \$). Il n'est pas étonnant de constater que 57% des résidents de Mountain Sights vivent sous le seuil du faible revenu contre 43,6% à CDN-N et 29% à Montréal.

De petits logements locatifs densément habités

Presque la totalité des ménages sont locataires à Mountain Sights (98,2%), contre 81,1% à CDN-N et 62,1% à Montréal. Malgré un coût de loyer plus bas (528 \$ à MS, 620 \$ à CDN-N et 662 \$ à Montréal), la proportion des ménages locataires qui consacrent au moins 30% de leur revenu au coût du loyer est plus élevée à Mountain Sights (41,6%) qu'à Montréal (38,4%) et comparable à CDN-N (42,6%).

Le nombre moyen de pièces par logement est de 49,5 % plus élevé à Montréal (4,7) qu'à Mountain Sight (3,1), et de 66,7 % plus élevé concernant le nombre de chambres à coucher (1,2 à MS contre 2 à Montréal). Le nombre moyen de personnes par logement est de 29,3 % plus élevé qu'à Montréal (soit 2,7 à MS contre 2,1 à Montréal). Devant l'ensemble de ces indicateurs, il n'est pas étonnant que 56,5% des personnes âgées de 5 ans et plus aient déménagé entre 2001 et 2006. C'est donc dire qu'en 5 ans, plus de la moitié de la population a changé. Cette proportion est de 48,8% dans CDN-N et de 43,3% à Montréal. Nous pouvons supposer que le secteur Mountain Sights est en bonne partie un secteur de transition pour une population immigrante, souvent nouvellement arrivée, et à faible revenu. Étant donné que les logements ne conviennent pas aux familles, ni l'environnement, ces dernières quittent lorsque leur situation économique s'améliore.

Une population jeune

La structure de la population présente plusieurs caractéristiques propres à ce secteur. Ainsi, les moins de 15 ans y représentent près du quart de la population (24,3%), contre 15,4% à Montréal et 19,7% dans CDN-N. À l'inverse, la population de 65 ans et plus ne représente que 6,3% de la population à Mountain Sights, contre 15,5% à Montréal et 12,8% à CDN-N. Par ailleurs, peu de personnes vivent seules, soit 10,6% à Mountain Sights, 14,6% à CDN-N, contre 17,5% à Montréal. Le contraste est d'autant plus frappant chez les personnes de 65 ans et plus qui vivent seules, puisqu'elles ne sont que 12,5% à Mountain Sights, contre 37,7% à CDN-N et 35,9% à Montréal. Les familles monoparentales sont peu nombreuses à Mountain Sights (15,5%), comparativement à CDN-N (30,8%) et à Montréal (33,0%).

Une population multiethnique

Les deux secteurs se caractérisent par une très forte concentration d'immigrants, soit 65,5% à Mountain Sights et 57,0% à CDN-N, contre 30,7% à Montréal. Les nouveaux immigrants représentent 24,3% de la population de Mountain Sights, contre 18,7% de celle de CDN-N et 7,5% de celle de Montréal. La proportion de minorités visibles¹ y est aussi extrêmement élevée, soit 83,6% pour Mountain Sights, 56,2% à CDN-N et 25% à Montréal. De la même façon, la proportion d'allophones est de 67,8% à Mountain Sights, 55,2% à CDN-N et 31,7% à Montréal. De plus, 13,5% de la population de Mountain Sights ne connaissent ni l'anglais, ni le français, contre 4,8% à CDN-N et 2,6% à Montréal.

¹ Selon la *Loi sur l'équité en matière d'emploi*, font partie des minorités visibles « les personnes, autres que les Autochtones, qui ne sont pas de race blanche ou qui n'ont pas la peau blanche », Dictionnaire du recensement de 2006.

En résumé, la population de Mountain Sights est à forte proportion immigrante, allophone et composée de minorités visibles. Il s'agit d'une population très jeune qui comporte plusieurs familles. Les indicateurs socio-économiques démontrent, pour la plupart, l'état de pauvreté des ménages. Ainsi, la population est faiblement scolarisée, le taux d'emploi est faible alors que le taux de chômage est élevé. Le revenu moyen est très bas. Malgré le coût moyen des loyers moins élevé qu'ailleurs à Montréal, le nombre de personnes allouant plus de 30% de leur revenu au logement demeure élevé. Les logements sont plus petits et plus densément habités. Enfin, près de la totalité des résidents sont locataires et le taux de mobilité, au cours des cinq dernières années, y est très important.

Préoccupations et besoins locaux

Avec la venue de commerces de proximité, le verdissement du secteur et l'amélioration des aménagements piéton, les résidents du secteur Mountain Sights devraient voir la qualité de vie environnante s'améliorer grandement. Néanmoins, nous croyons que le développement du secteur Namur-Jean-Talon Ouest doit tenir davantage compte des besoins des résidents déjà en place et de la population avoisinante dans le secteur Côte-des-Neiges Nord. À la lumière du portrait de population énoncé ci-dessus, il appert, en effet, que cette population fait face à des besoins particuliers, principalement en matière de logement social et abordable de qualité et répondant aux besoins des familles.

Nous croyons que l'opportunité actuelle de requalification du secteur devrait intégrer les préoccupations des résidents du secteur et voir à leur maintien dans les lieux et à l'amélioration de leurs conditions de logement.

Des problèmes d'insalubrité

Le parc de logements, situé sur la rue Mountain Sights, souffre de graves problèmes d'insalubrité (présence, notamment, de punaises de lit, coquerelles, vermine). Ne pourrait-on pas profiter de ce plan d'ensemble pour, par exemple, améliorer les inspections qui y sont faites, de même que les amendes remises aux propriétaires en cas d'infraction. Il s'agit, également, d'une opportunité pour faire connaître aux propriétaires les programmes d'aide à la rénovation de la Ville de Montréal. En plus de l'aide financière pouvant être accordée pour la rénovation, l'intérêt de ces programmes est de limiter la hausse des loyers en raison de rénovation.

Favoriser le maintien dans les lieux

En effet, malgré le plein appui que nous donnons au plan de revitalisation du secteur, nous sommes préoccupés par l'effet d'embourgeoisement qu'il pourrait engendrer. Comme nous l'avons vu précédemment, l'effort consenti par les ménages pour le paiement des loyers est déjà important. En augmentant davantage la pression financière sur les ménages, une hausse des loyers pourrait avoir des conséquences sur l'état de santé des résidents ou en contraindre plusieurs à quitter le secteur.

Favoriser la mixité : respecter la stratégie d'inclusion

Nous croyons important de tout mettre en œuvre pour favoriser la mixité sociale de ce secteur. D'ailleurs, ce principe est à la base de la Stratégie d'inclusion de logements abordables dans les nouveaux projets résidentiels de la Ville de Montréal. En effet, un des objectifs de la Stratégie est d'encourager le développement d'une gamme diversifiée de logements dans les grands sites, afin de répondre aux besoins des citoyens ayant des revenus variés. Le deuxième objectif est de stimuler la production de propriétés à prix abordable pour les ménages avec un revenu annuel variant entre 35 000 \$ et 55 000 \$. Enfin, le dernier objectif est de **faciliter la réalisation de logements sociaux et communautaires pour les ménages les moins nantis**, soit les ménages ayant un revenu annuel inférieur à 35 000 \$. L'importance de la mixité, tant à l'échelle de la Ville que de ses quartiers est à la base du raisonnement tenu par la Ville pour développer sa stratégie. On mentionne, d'ailleurs, dans la stratégie que la mixité sociale est un critère de développement durable, qu'elle permet d'éviter la ségrégation sociale et le cercle vicieux de l'appauvrissement, et enfin, que la mixité sociale est un moyen pour assurer le maintien des gens dans leur milieu (Ville de Montréal, 2005, p.9). Les notions de solidarité et de responsabilité sociale sous-tendent également cette stratégie.

Nous aimerions, en ce sens, insister sur l'importance du respect de la Stratégie d'inclusion de logements abordables dans les nouveaux projets résidentiels de la Ville de Montréal qui stipule que tout projet de 200 logements ou plus, ainsi que tout projet situé sur un terrain appartenant à un grand propriétaire foncier public, doit inclure un minimum de 30% de logements abordables, dont un minimum de 15% de logements sociaux et communautaires.

Compte-tenu des besoins flagrants de logements sociaux pour les familles du secteur, nous proposons également **l'intégration de 25% de logements sociaux et communautaires**, plutôt que les 15% prévus dans la Stratégie. En effet, nous constatons que les ménages du secteur n'ont pas les moyens de se porter acquéreur des logements dits abordables. Plusieurs auraient, ainsi, tenté d'accéder aux nouveaux condos abordables construits par la SHDM, Côté Ouest, sur la rue de la Savane, mais sans succès².

² Liza Novak (octobre 2009), Lettre ouverte de Liza Novak, Journal Actualités Côte-des-Neiges, www.lesactualites.ca, site visité le 19 novembre 2009.

En ce sens, nous joignons notre voix à celle du Centre communautaire Mountain Sights qui recommande de « remettre en marche un programme d'acquisition (ex. : SHDM), afin d'acheter un maximum d'immeubles existants sur l'avenue Mountain Sights et de les transformer en coopératives d'habitation et en logements communautaires/OSBL³ », ainsi que de « créer une réserve foncière pour l'achat de terrains à être développés plus tard en logement social⁴ ». Le travail entrepris par l'arrondissement avec l'organisme ROMEL, sur le secteur Tricots dorés, pour la construction de 48 unités de logements abordables et sociaux est un bon pas dans cette direction. Nous croyons qu'il importe de multiplier ce type d'entente avec les organismes s'occupant du développement de logements sociaux et communautaires sur le territoire.

Répondre aux besoins des familles

Il importe également qu'une proportion importante des logements sociaux et communautaires, de même que des unités dites abordables, conviennent à des familles, c'est-à-dire qu'elles comportent au moins deux chambres à coucher, de même que des espaces de rangement et un accès à un espace extérieur sécuritaire. En continuité avec le quartier Côte-des-Neiges dans lequel il se trouve, le futur secteur Namur-Jean-Talon Ouest devrait, en effet, accueillir une grande mixité sociale, tant sur le plan socio-économique que sur le plan ethnoculturel et générationnel. Les édifices et les espaces publics devraient répondre aux besoins des familles, ce qui implique certaines caractéristiques des unités d'habitation en termes de taille, de qualité et de coût. Ainsi, la localisation (proximité des commerces et des transports), la qualité du logement et de son aménagement extérieur de même que son prix abordable, apparaissent être des éléments discriminants quant à la satisfaction des familles avec enfants à habiter dans des complexes de moyenne à forte densité (Leloup et Séraphin 2009). Les critères du programme *Habitations urbaines* pour familles de la Ville de Montréal (grandeur des logements et des espaces de rangements, espace privatif extérieur, insonorisation supérieure, prix maximal, etc.) devraient être appliqués, ou du moins inspirer les planificateurs de ce nouveau quartier.

Créer des emplois : favoriser l'embauche locale

Nous sommes heureux de constater que le projet prévoit le développement de commerces de proximité et d'espaces de bureaux. Nous désirons insister sur cet aspect. La mixité des usages, incluant des emplois à même le site, est un élément qui contribue à façonner un véritable milieu de vie.

³ *Idem*

Considérant la scolarisation plus faible des résidents de Mountain Sights et de Côte-des-Neiges Nord, et le taux de chômage plus élevé, nous croyons qu'il s'agit d'une opportunité de favoriser l'employabilité de la population du secteur. Ainsi, des ententes pourraient être conclues pour favoriser l'embauche locale et des organismes communautaires en employabilité pourraient offrir des formations visant à répondre aux besoins des futurs employeurs.

En dernier lieu, nous suggérons qu'une attention particulière soit portée au développement d'installations culturelles, sportives et communautaires qui contribueront à l'animation de la vie de quartier. Les aménagements des parcs devraient considérer cet aspect. De la même manière, des espaces et des locaux abordables devraient être prévus pour des organismes communautaires œuvrant auprès de la population actuelle et de celle qui viendrait s'installer.

⁴ *Idem*

L'environnement bâti : un déterminant de la santé et du bien-être

L'environnement bâti comprend essentiellement trois composantes (Handy *et al.* 2002) :

- ❖ La distribution des usages et fonctions sur un territoire (fonctions résidentielle, commerciale, institutionnelle, etc.)
- ❖ Le design ou l'aménagement des espaces et des bâtiments
- ❖ Le système de transport avec ses infrastructures et les mouvements de personnes et de marchandises qu'il rend possible

La façon dont on développe ces trois composantes peut exercer une grande influence sur la santé et le bien-être d'une population. Ainsi, la mixité des fonctions et la diversité des usages dans un secteur donné, permettant notamment la cohabitation de résidences et de services de proximité, favorisent les déplacements à pied pour atteindre un certain nombre de destinations importantes dans la vie quotidienne (faire des courses, aller à l'école, aller au travail, etc.). Les déplacements actifs constituent une façon importante de prévenir l'embonpoint et l'obésité, avec les multiples problèmes de santé qu'ils entraînent ainsi que de réduire l'émission de gaz à effet de serre. Une densité d'occupation du sol (mesurée en termes de résidants et d'emplois combinés par hectare) raisonnable justifie et facilite l'implantation d'un bon service de transport collectif. Or, l'utilisation du transport collectif génère moins de polluants et de gaz à effet de serre par passager-km que l'automobile. De plus, les utilisateurs du transport en commun marcheraient en moyenne une vingtaine de minutes par jour, répondant par là même aux 2/3 de ce qui est recommandé comme activité physique quotidienne minimale.

Les aménagements physiques du système de transport jouent un grand rôle pour assurer la sécurité des usagers de la route : mesures d'apaisement de la circulation afin de diminuer la probabilité et la sévérité des accidents ainsi que des aménagements piétonniers et cyclables qui protègent l'intégrité physique des usagers de la route les plus vulnérables. De plus, la réalisation de conditions plus sécuritaires pour la marche et le vélo contribue à augmenter la pratique de ces modes de transport actif.

L'intégration de végétation dans l'espace urbain a aussi des impacts favorables à la santé. D'une part, les espaces verts, sous la forme de parcs, permettent un accès facile, s'ils sont à proximité, pour des activités sportives.

D'autre part, le couvert végétal d'un quartier, par des parcs et par la présence d'arbres le long des rues, contribue à la lutte aux îlots de chaleur urbains qui peuvent se révéler extrêmement dangereux pour des populations vulnérables en période de canicule.

L'aménagement urbain joue aussi un rôle pour prévenir la criminalité et favoriser la sécurité des espaces publics. Le sentiment de sécurité qu'on peut ressentir, en circulant dans un quartier, constitue certainement une composante essentielle du bien-être. De plus, il est connu que le sentiment d'insécurité dans les lieux publics nuit à la pratique de la marche et à l'usage du transport collectif, particulièrement chez les femmes et les personnes âgées.

Les principes d'aménagement sécuritaire touchent aux éléments suivants :

- ❖ La signalisation
- ❖ La visibilité (éclairage, bon champ de vision, absence de cachette, d'obstacle visuel et d'espace couloir à déplacement prévisible, surveillance naturelle de par les espaces privés)
- ❖ L'achalandage et l'animation des lieux
- ❖ La surveillance formelle et l'accès à de l'aide
- ❖ L'entretien et un aménagement urbain agréable qui répondent aux besoins des usagers et qui différencient les espaces privés et publics
- ❖ La concertation des acteurs pour agir ensemble

C'est donc en fonction de cette compréhension générale du lien entre l'organisation de l'environnement bâti et la santé et le bien-être de la population que le projet Namur-Jean-Talon Ouest sera examiné.

Namur-Jean-Talon Ouest : Une occasion de créer un quartier générateur de santé et de bien-être

Dans son ensemble, en cherchant à requalifier un espace urbain aujourd'hui dégradé, le projet soumis à la consultation poursuit des objectifs intéressants. Il faut souligner la volonté des autorités municipales de *s'inspirer de l'approche TOD (Transit oriented development) et LEED-ND (neighbourhood development)*. Le site possède un remarquable potentiel de développement, grâce à la proximité de deux stations de métro (à moins de 800 mètres des points les plus éloignés du secteur à l'étude). Il offre la possibilité de transformer un lieu de transit en un milieu de vie convivial et diversifié, qui soit bien connecté au quartier dans lequel il s'insère ainsi que dans l'ensemble montréalais. La vision proposée pour ce secteur s'accorde avec les principes promus dans le plan d'urbanisme et dans le cadre d'aménagement de la CMM. Elle nous semble propice à la pratique du transport actif et au développement d'un quartier durable.

Avant de procéder à l'analyse du projet et à diverses recommandations, nous désirons porter à votre attention que rien dans le projet ne semble faire un lien avec le projet adjacent de requalification des terrains de l'hippodrome. Peut-être est-ce en raison de l'état d'avancement qui n'est pas le même. Quoi qu'il en soit, étant donné la proximité ainsi que le potentiel élevé de nouvelles unités de logements, nous croyons que les planificateurs concernés devraient privilégier une approche intégrée, ou à tout le moins, prévoir d'éventuelles passerelles entre les deux ensembles. Par exemple, des passerelles vertes au-dessus d'autoroutes ont déjà été conçues, ailleurs dans le monde. La récente rétrospective de l'œuvre du grand architecte Luc Durand, à la Maison de la culture Notre-Dame-de-Grâce, avait d'ailleurs présenté une proposition de recouvrement de l'autoroute Décarie qui mériterait considération.

Le projet actuel comporte beaucoup d'avantages, comparativement à la situation actuelle. Entre autres, le développement et la diversification de services et de commerces de proximité, près de la rue Jean-Talon Ouest, viendront rompre la déficience en cette matière, observée dans le secteur. La place du marché, les activités commerciales, tels que des restaurants qui sont au niveau de la rue contribueront à l'animation de certaines portions du site. De même, l'idée de fermer la rue Victoria, au croisement de la rue Jean-Talon Ouest, apparaît comme une bonne solution pour obtenir une certaine quiétude sur le site. De plus, le verdissement marqué qui l'accompagnera diminuera l'empreinte minéralisée. Toutefois, les orientations qui guideront la conception des édifices pourraient-elles aller plus loin et proposer l'aménagement de jardins sur les toits ou de toits verts ?

Des points importants à surveiller

Le projet veut favoriser les déplacements piétonniers, ce qui est, d'un point de vue santé, une excellente idée. Cependant, sa concrétisation exigera que l'on porte une attention particulière aux aspects de sécurité urbaine et routière qui sont des obstacles au transport actif.

En ce qui a trait à la sécurité urbaine, les allées piétonnes, les abords de la station de métro Namur, la voie cyclable et le parc de la Savane constituent des espaces prioritaires pour appliquer les principes d'aménagement sécuritaire identifiés dans le guide *Pour un environnement sécuritaire* de la Ville de Montréal (2002).

Présentement, le parc est difficile d'accès, enclavé et présente des problèmes de sécurité urbaine. L'arrivée de nombreux résidents constitue une opportunité pour en améliorer l'aménagement et l'offre d'équipements. Les acteurs locaux pourraient organiser une marche exploratoire, technique très connue pour améliorer la sécurité urbaine, afin d'identifier les éléments problématiques dans le parc de la Savane. Des marches pourraient aussi être effectuées dans d'autres secteurs de ce voisinage.

Pour ce qui est de la sécurité routière, la création d'un milieu de vie sain exige, comme le recommande l'Organisation mondiale de la santé, que l'on planifie d'abord en fonction des besoins des usagers les plus vulnérables, c'est-à-dire les enfants et les aînés. À cet effet, la diminution de la vitesse à 30 km/heure, la réduction du volume de circulation, la sécurisation des intersections et le développement du transport collectif et actif sont des solutions reconnues efficaces. La fermeture de la rue Victoria, au sud de Jean-Talon Ouest, est une mesure qui favorise la sécurité; il faudra toutefois que la redirection de la circulation automobile se fasse en s'assurant d'une cohabitation sécuritaire entre les divers usagers de la route, sur les autres rues où se déploiera cette circulation motorisée.

La rue Jean-Talon Ouest est planifiée comme étant le lien principal entre le métro Namur et le secteur à redévelopper. La fonction commerciale y sera intensifiée. Conséquemment, la rue Jean-Talon Ouest deviendra un lieu de destination pour les résidents du secteur, mais aussi pour ceux des alentours. La proximité du métro Namur constituera aussi un générateur de déplacements piétonniers. Il importe, donc, de s'assurer que les carrefours soient sécuritaires pour la traverse des piétons. À cet effet, les intersections, le long de l'artère Jean-Talon Ouest, devraient être sécurisées.

Des mesures d'apaisement de circulation, de marquage au sol et de feux de circulation avec feux pour piétons à décompte numérique sont au nombre des mesures recommandées.

Les intersections qualifiées de portes d'entrées au secteur devront être aménagées avec soin, pour assurer le confort et la sécurité des piétons et cyclistes. On pourrait, par exemple, faire des intersections texturées autrement que le reste de la chaussée ou des traverses piétonnières surélevées (aussi appelées « trottoirs traversants ») – toutes mesures qui signalent à l'automobiliste que le carrefour appartient d'abord au piéton.

Les rues Paré et Buchan, qui traversent le site, sont des rues locales où devraient être implantées des mesures d'apaisement de la circulation (pour réduire la vitesse et la circulation de transit).

Les abords de la station Namur, qui deviendront de plus en plus achalandés, pourraient aussi être améliorés afin d'élargir les trottoirs et d'installer du mobilier urbain qui favorise le confort des piétons et des usagers.

Considérant la proximité de deux stations de métro, il serait judicieux que l'arrondissement émette des prescriptions sur des normes maximales de stationnement, comme le recommande le Plan d'urbanisme (2004) pour les sites à moins de 500 mètres d'une station de métro. Il serait raisonnable de prévoir des espaces de stationnement pour un service d'auto-partage. Des supports à vélo, sécuritaires et bien placés, devraient aussi se retrouver sur différents îlots du secteur. La réflexion sur les exigences relatives au nombre d'unités de stationnement dans les projets résidentiels est déjà amorcée dans une étude de la Direction de l'habitation du Service de la mise en valeur du territoire et du patrimoine (2004). Nous suggérons que cette réflexion soit étendue à tout le parc résidentiel et non seulement aux logements sociaux et communautaires du secteur. Ceci nous apparaît pertinent, considérant l'impact environnemental et sanitaire des stationnements et de l'usage généralisé de l'auto solo. Ceci nous semble cohérent avec le parti d'aménagement et le document complémentaire du Plan d'urbanisme de Montréal et la vision du plan stratégique de développement durable de la collectivité montréalaise. Le tout semble avoir du sens, quand on prend en compte la proximité de deux stations de métro (et même de trois, si on inclut Plamondon) et l'orientation TOD qui est prévue pour le secteur Namur-Jean-Talon Ouest.

Des projets inspirants près de nous

Nous aimerions porter à votre attention certains éléments de projets de développement immobilier récents qui ont intégré des principes soumis dans ce mémoire.

La requalification des anciens ateliers municipaux, dans le quartier Rosemont, a fait l'objet d'un vaste plan d'aménagement et de développement. Dans la présentation du projet, on peut y lire que « la proposition retenue répond aux objectifs de la Stratégie d'inclusion de logements abordables dans les nouveaux projets résidentiels, en assurant une mixité de produits résidentiels (coopératives d'habitation, logements gérés par des organismes à but non lucratif, logements privés, etc.) pour différents types de ménage (personnes seules, familles, personnes âgées, etc.). Le plan de mise en valeur du site permettra la construction de 400 à 500 nouveaux logements, dont près de 50% seront gérés par des coopératives ou des organismes à but non lucratif. De plus, ce projet poursuit les principes du TOD en favorisant l'usage du transport en commun et du transport actif.

Dans le même sens, l'entente sur la requalification des terrains, autour de la tour Radio-Canada, prévoit 20% de logements sociaux et communautaires, soit davantage que la proportion prévue dans la Stratégie d'inclusion. La Ville de Montréal a, de plus, négocié 10% d'unités abordables. Également, une proportion importante d'unités de logements est prévue pour les familles.

Moins récent, le développement de la phase 1 du secteur Angus a favorisé la construction de divers types d'habitation (condos, maisons de villes, coopératives, OBNL, etc.), incluant de grands logements familiaux, avec 40% de logements sociaux ou abordables. Le développement parallèle d'un secteur industriel et commercial a créé de nouveaux emplois. Des ententes ont favorisé l'embauche locale. Dans le même sens, le développement de la TOHU, dans le quartier St-Michel, a favorisé l'embauche locale. Des organismes d'insertion ont offert de la formation aux jeunes du quartier, afin de répondre aux besoins d'embauche.

Ces projets démontrent qu'il est possible de dépasser le seuil minimal de 15% de logements sociaux et communautaires dans les grands projets, recommandé dans la Stratégie d'inclusion de la Ville de Montréal. De plus, cet objectif de 15% concerne l'ensemble des nouveaux logements construits à Montréal. Or, comme de nombreux projets n'intègrent aucun logement social et communautaire, il importe que d'autres projets dépassent ce seuil afin d'atteindre l'objectif global.

Ils démontrent, de plus, qu'il est possible de concevoir une portion d'unités répondant aux besoins spécifiques des familles. Toutefois, pour des questions de rentabilité financière, nous concevons qu'il soit parfois difficile de réaliser de telles unités. C'est pourquoi, il importe qu'une « orientation famille » soit clairement énoncée et appuyée par les programmes et politiques de la Ville de Montréal en la matière. Si nous ratons de telles opportunités de rétention des familles dans les projets de revitalisation d'envergure, comme celui du secteur Namur-Jean-Talon Ouest, l'exode de ces dernières vers les couronnes Sud et Nord se poursuivra, avec les incidences que nous connaissons sur l'environnement et la santé de la population.

Conclusion

La Direction de la santé publique de l'Agence de la santé et des services sociaux de Montréal et le CSSS de la Montagne tiennent à souligner l'initiative et les efforts consentis, par l'arrondissement Côte-des-Neiges – Notre-Dame-de-Grâce, dans cette importante planification de requalification du secteur Namur-Jean-Talon Ouest. Cette initiative permettra, non seulement de revitaliser un secteur informel, sans vocation déterminée et de réparer les erreurs du passé en matière de planification urbaine, mais surtout de mettre de l'avant des principes novateurs d'aménagement durable, plaçant le citoyen au cœur du développement d'un véritable milieu de vie, tout en prenant en considération le développement économique.

Afin de bonifier l'actuel projet, nous jugeons important de tenir compte des besoins de la population en place et environnante, en matière de logements réellement abordables et convenant à des familles. Nous estimons, en ce sens, que le projet Namur-Jean-Talon Ouest devrait inclure un minimum de 30% de logements abordables et devrait aller plus loin que le minimum de 15% de logements sociaux et communautaires, prévu dans la Stratégie d'inclusion, avec **une proportion de 25% de logements de type communautaire et social**. Il importe également d'insuffler une réelle « orientation famille » aux nouveaux projets de développement, afin de s'assurer d'un minimum d'unités répondant à leurs besoins. Une attention particulière devrait être portée à des programmes d'embauche locale, dans les nouveaux commerces qui viendront s'installer dans le secteur.

Par ailleurs, nous croyons que la sécurité piétonnière pourrait être renforcée aux endroits stratégiques, c'est-à-dire le long de l'artère Jean-Talon Ouest ainsi que des rues Paré et Buchan, de même qu'aux abords de la station de métro Namur. L'orientation TOD pourrait être renforcée en limitant le nombre d'unités de stationnement, en développant des places de stationnement en auto-partage, en améliorant l'aménagement pour le transport actif, tel que les pistes cyclables et les supports à vélo. Enfin, le verdissement et la réduction des îlots de chaleur pourraient être renforcés par l'intégration de concepts comme les jardins sur les toits ou les toits verts, dans la conception même des édifices.

En somme, nous recommandons :

- Que l'arrondissement Côte-des-Neiges – Notre-Dame-de-Grâce vise un objectif de 25 % de logements sociaux et communautaires plutôt que la cible de 15% de la Stratégie d'inclusion de logements abordables de la Ville de Montréal.
- Que l'arrondissement Côte-des-Neiges – Notre-Dame-de-Grâce fasse la promotion du programme Habitations urbaines pour familles et offre son soutien pour l'accessibilité de ces unités aux familles du secteur;
- Que l'arrondissement Côte-des-Neiges – Notre-Dame-de-Grâce favorise l'amélioration du cadre bâti des logements existants sur l'avenue Mountain Sights, notamment par des inspections régulières, dans les cas d'insalubrité et par la promotion des programmes de rénovation pour les logements vétustes;
- Que l'arrondissement Côte-des-Neiges – Notre-Dame-de-Grâce favorise les projets intégrant des concepts comme les toits verts ou les jardins sur les toits, à la conception des édifices;
- Que l'arrondissement Côte-des-Neiges – Notre-Dame-de-Grâce émette des prescriptions de normes maximales de stationnement à l'ensemble du parc résidentiel;
- Que l'arrondissement Côte-des-Neiges – Notre-Dame-de-Grâce applique les principes d'aménagement sécuritaire, dans le design des espaces publics du site et de ses alentours;
- Que le projet prévoit des mesures d'apaisement de la circulation et de sécurité piétonne, dans les axes de déplacement importants;
- Que le présent projet d'aménagement soit planifié de façon intégrée avec le projet de requalification de l'hippodrome et que ces deux secteurs soient ressoudés par le recouvrement de l'autoroute Décarie;

Références

Handy SL, MG Boarnet, R Ewing, RE Killingsworth, (2002). "How the built environment affects physical activity; Views from urban planning", *Am J Prev Med*, 23(2S): 64-73.

Leloup X. et I. Séraphin (2009). *Étude post occupation de projets résidentiels pour familles en milieu urbain dense*. Rapport remis à la Direction de l'habitation du Service de mise en valeur du territoire de la Ville de Montréal.

Statistique Canada (2006). *Recensement 2006*.

Ville de Montréal (2002) *Pour un environnement urbain sécuritaire*

Ville de Montréal (2004). *Plan d'urbanisme*

Ville de Montréal. *Programme Habitations urbaines pour familles*, http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_dad=portal&_pageid=4977,15865620&_schema=PORTAL (consulté le 25 novembre 2009)

Ville de Montréal. (2004) *Exigences relatives au nombre d'unités de stationnement dans les projets de logements sociaux et communautaires*. Étude produite par la Direction de l'habitation du Service de mise en valeur du territoire de la Ville de Montréal.

Ville de Montréal (2005). *Stratégie d'inclusion de logements abordables dans les nouveaux projets résidentiels de la Ville de Montréal*.