

Consultation publique dans le cadre du projet de dans le secteur Pierrefonds-Ouest:

**MÉMOIRE PRÉSENTÉ PAR
CONCERTATION OUEST-DE-L'ÎLE**

Déposé à l'Office Municipal de Consultation Publique de Montréal

Avril 2017

Concertation Ouest-de-l'Île
114 Donégani, Pointe-Claire
(514) 694-6404
concertation-odi@crcinfo.ca
www.concertation-odi.com

Rédigé par :
Anne-Marie Angers-Trottier, coordonnatrice de Concertation Ouest-de-l'Île

En collaboration avec :
Marie-Ève Perreault, Agente de mobilisation pour l'équipe de développement social de l'Ouest-de-l'Île



TABLE DES MATIÈRES

1.	Concertation Ouest-de-l'Île	3
2.	Contexte du territoire	4
3.	Éléments de réflexions proposés	6
	3.1 Dimension sociale	6
	3.2 Dimension écologique	8
	3.3 Dimension économique	9
4.	Conclusion	9
5.	Bibliographie	10

1. CONCERTATION OUEST-DE-L'ÎLE

Concertation Ouest-de-l'Île (CODI) soutient l'agir ensemble en favorisant la communication entre les diverses instances, en misant sur la mobilisation et la création de partenariats, ainsi qu'en facilitant l'émergence de projets structurants contribuant au développement des communautés dans l'Ouest-de-l'Île. CODI favorise la prise en charge collective des enjeux transversaux (tels le transport et le logement) de l'Ouest-de-l'Île en rassemblant les acteurs clés au sein d'initiatives adaptées à la réalité complexe de notre territoire.

Les acteurs actuels mobilisés dans le cadre des projets et des actions actuels de CODI sont les suivants :

- **Secteur économique** : PME MTL West Island, Chambre de Commerce de l'Ouest-de-l'Île;
- Instances de concertation : les 2 tables de quartier du territoire (TQNOIM et TQSOI) ainsi que de multiples concertations sectorielles (TCEFJOI, Ma Communauté en Santé, Grandir Ensemble, etc.);
- **Secteur de la santé** : Direction de la santé publique, ainsi que le CIUSSS ODIM
- De multiples organismes communautaires (ex. : YMCA West Island, Centre de Ressources Communautaires, etc.)
- **Secteur de l'éducation** : la Commission scolaire LBPSB, CPE Luminou.
- **Des élus ainsi que les départements d'aménagement urbain** des 11 villes-liées et/ou arrondissements de notre territoire.
- La firme **MOBA**;

2. CONTEXTE DU TERRITOIRE

Dans le cadre du développement d'un projet immobilier d'envergure comme celui qui est proposé à Pierrefonds-Ouest, il est important de bien saisir le contexte du territoire dans lequel il s'inscrit. En ce sens, vous trouverez ci-bas certains enjeux du territoire qui sont pertinents à prendre en considération :

Pauvreté et populations vulnérables:

L'Ouest-de-l'Île est reconnu comme un milieu de vie prospère où il fait bon vivre. On peut toutefois y observer des problématiques sociales, qui malgré leur incidence sur la qualité de vie du territoire, sont souvent peu connus. Ces problématiques sont plus marquées dans le secteur nord de l'Ouest-de-l'Île, notamment à Cloverdale-À-Ma-Baie, Pierrefonds-Centre, Roxboro, Sainte-Geneviève et Dollard-Des-Ormeaux-Est.

- On dénombre 27 000 personnes à faible revenu dans l'Ouest-de-l'Île, dont plus de la moitié habitent Pierrefonds (9250) et Dollard-Des-Ormeaux (6005). (Centraide, 2016)
- On note aussi une présence accrue de nouveaux immigrants : 62% des immigrants récents de l'Ouest-de-l'Île habitent à Pierrefonds ou à Dollard-des-Ormeaux. En fait, 58 % des personnes immigrantes de l'Ouest-de-l'Île résident à Pierrefonds (23 800) et à Dollard-Des-Ormeaux (19 405). (TQNOIM, 2014 et Centraide, 2016)
- Dans le secteur nord de l'Ouest-de-l'Île, la proportion des familles monoparentales est passée de 18% en 1996 à 24% en 2011. (TQNOIM, 2014)
- Les proportions d'enfants vulnérables dans au moins un domaine de développement à l'entrée à la maternelle sont supérieures à la moyenne montréalaise (29 %) pour Pierrefonds Centre Nord (31 %), Cloverdale-À-Ma-Baie (35 %), Dollard-Des-Ormeaux-Est (36 %) et Sainte-Geneviève (37 %). (Centraide 2016)

Logement :

Le territoire de l'Ouest-de-l'Île est caractérisé par des habitations de type « maison individuelle ». Cette caractéristique engendre certains enjeux en termes de logement :

- Des quartiers à faibles densité résidentielle, à faible mixité des usages et en carence de services de proximité (MOBA, 2016)

- Un tissu urbain qui est morcelé et enclavé. Cela a des incidences sur d'autres enjeux tels que la mobilité, l'accès à des aliments sains ainsi que l'accès aux services de santé, par exemple. (MOBA, 2016)
- Un manque important de logements **locatifs, abordables** et **adaptés** aux besoins spécifiques et aux revenus des populations plus vulnérable (jeunes, familles, aînés, santé mentale, etc.). (Croteau, 2013)
- Des logements sociaux et communautaires inégalement répartis sur le territoire. (Croteau, 2013)
- Manque d'hébergement d'urgence pour les individus et familles en situation de crise ou de vulnérabilité (AJOI, 2017)

Mobilité :

L'enjeu de la mobilité dans l'Ouest-de-l'Île demeure une problématique de taille dont témoignent les constats décrivant la réalité du territoire :

- Plusieurs quartiers sont difficilement accessibles sans voiture. (MOBA, 2016)
- Le transport collectif est désavantagé au profit de l'automobile. En effet, on peut observer une très faible utilisation du transport actif (3% de marche et 1% de vélo) et une forte proportion de population obèse et souffrant d'embonpoint. On remarque aussi de nombreuses contraintes physiques décourageant le transport actif, peu d'infrastructures qui lient le nord et le sud de l'Ouest-de-l'Île, et une discontinuité du réseau cyclable (MOBA, 2016)
- Le réseau routier actuel favorise la circulation inutile (boucles, croisants, impasses). (MOBA, 2016)
- Un tissu urbain de faible densité qui rend les déplacements longs et coûteux. (MOBA, 2016)

Un diagnostic complet de la mobilité dans l'Ouest-de-l'Île a été accompli par CODI en collaboration avec la firme MOBA. L'ensemble des constats présentés ci-haut en découle.

Insécurité alimentaire :

Bien que méconnus dans l'Ouest-de-l'Île, les enjeux de sécurité alimentaire existent et peuvent être résumé comme suit :

- Accès limité, en termes financier, à des aliments sains et nutritifs de manière abordable (difficulté des ménages à faible revenus à faire face à l'augmentation du coût des aliments).
- Accessibilité géographique limitée à des aliments sains et nutritifs (l'accès aux commerces d'alimentation, à distance de marche est difficile pour la majorité de la population du territoire).
- Selon la Direction de la Santé Publique, la majorité de l'Ouest-de-l'Île peut être qualifié de «désert alimentaire». (DSP, 2006)

3. ÉLÉMENTS DE RÉFLEXIONS PROPOSÉES

Nous croyons que **tout projet de développement immobilier, surtout celui d'une envergure comme celui proposé pour le secteur Pierrefonds-Ouest, doit être réfléchi dans une perspective de développement durable**. Nous partageons la vision du gouvernement du Québec qui définit le concept de développement durable comme étant :

*« (...) un développement qui répond aux besoins du présent sans compromettre la capacité des générations futures à répondre aux leurs. Le développement durable s'appuie sur **une vision à long terme qui prend en compte le caractère indissociable des dimensions environnementale, sociale et économique des activités de développement.** »*

Ces trois dimensions étant aussi privilégiées dans le cadre des documents encadrant l'aménagement urbain de la grande région de Montréal, nous croyons qu'il faut être conséquent et appliquer la même logique pour tout nouveau projet de développement. Ainsi, vous trouverez ci-bas les réflexions que nous vous proposons.

3.1 DIMENSION SOCIALE

Voici quelques éléments qui devraient être pris en considération pour ce qui est de la dimension sociale du développement résidentiel à Pierrefonds-Ouest :

A) Il serait primordial de miser sur la mixité des usages en termes d'aménagement urbain afin de favoriser un quartier vivant, où les individus et les familles peuvent habiter, travailler et vivre. Ainsi le secteur doit pouvoir accueillir :

- Des types d'habitations variées (maisons individuelles, duplex/triplex, unités locatives, etc.) permettant à des familles et des individus de tous types de pouvoir s'y installer. En diversifiant le type d'habitation, la Ville de Montréal pourra faciliter la mixité sociale et l'atteinte de leur objectif pour ce qui est du logement abordable (30%).
- Des services de proximité pour assurer le bien-être de la communauté par exemple des épiceries, des pharmacies, banques, cliniques médicales, etc. Ces lieux servent à la fois à assurer la vitalité économique du secteur, mais aussi à tisser des liens entre les habitants d'un quartier.
- Des espaces commerciaux abordables et favorisant le *coworking* (comme le nouvel espace 735 à Lachine) pourraient aussi être très utiles pour les travailleurs autonomes du quartier.
- Des écoles et des garderies afin, entre autres, de ne pas surcharger davantage les institutions existantes. La documentation relative au projet mentionne la construction de 3 écoles et de 8 garderies. Il est impératif que celles-ci soient construites en parallèle avec les habitations pour assurer que les familles aient accès aux institutions dès leur emménagement. Il faut aussi s'assurer que des espaces à loyer modiques soient prévus d'avance pour les CPE qui ont des budgets très limités.
- Des espaces verts, des espaces publics ainsi que des installations sécuritaires (ex. : parcs) où les jeunes, les familles et tous les citoyens peuvent se réunir et se divertir. Idéalement, les parcs peuvent être réfléchis afin en fonction des besoins des citoyens (espaces clôturés pour les tout-petits, parc pour chiens, espaces dédiés aux jeunes, sentiers pédestres, etc.).

B) Des installations utilitaires et sécuritaires pour le transport actif (pistes cyclables, pistes multifonctionnelles) afin de favoriser la mobilité active. Un plan direction vélo doit être réalisé afin d'assurer que les pistes cyclables soient connectées entre elles, mais aussi aux services, aux installations et infrastructures publiques, ainsi qu'au réseau de transport en commun. Il serait aussi pertinent de planifier des stationnements sécuritaires pour les vélos, les poussettes. On pourrait aussi réfléchir à ajouter une desserte de vélos *Bixi* pour le quartier.

C) Une desserte adéquate de transport en commun, favorisant la mobilité active et minimisant ainsi l'utilisation de l'automobile. Le rabattement au projet potentiel du Réseau Électrique Métropolitain doit aussi être pris en considération dans l'aménagement urbain.

D) L'implantation d'un service *Communauto* ainsi que d'un service ou des incitatifs au co-voiturage.

E) Une réglementation permettant de développer des projets et des initiatives durables et innovantes en matière d'habitation pour le reste du territoire: *co-housing*, *infill housing*, suite intergénérationnelle, etc.

3.2 DIMENSION ÉCOLOGIQUE

Notons tout d'abord que l'agglomération de Montréal s'est engagée à protéger 10% de milieux naturels dans son Schéma d'aménagement et de développement (SAD) et que la Communauté Métropolitaine de Montréal (CMM) a choisi, dans son Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD), de viser la protection de 17% de zones boisées, de corridors forestiers et de milieux humides situés en milieux terrestres.

Des études environnementales, comme l'évaluation écologique du site réalisée par la Fondation David Suzuki, ont répertorié plus de 270 espèces de plantes et d'animaux, incluant plusieurs espèces rares, sur le terrain visé par le projet de Pierrefonds-Ouest ((Roy, Gravel et Dupras, 2016). Le vaste secteur de l'Anse-à-l'Orme est reconnu comme étant une zone écologique d'une grande richesse et d'une grande diversité, composée de bois, de milieux humides et de friches naturelles.

En ce sens, nous croyons que **les impacts environnementaux à court, à moyen et à long terme du développement résidentiel proposé doivent être pris en compte de façon prioritaire** dans la vision pour le secteur.

3.3 DIMENSION FINANCIÈRE

Les coûts associés au projet ne doivent pas être sous-estimés. En effet, des investissements majeurs de la part des trois paliers gouvernementaux devront être faits afin d'assurer le succès du projet.

Comme le projet résidentiel vise un secteur non développé et la création de 5500 unités d'habitation, les coûts associés au déploiement d'infrastructures de base doivent être considérés. Par infrastructures de base, nous entendons : les routes, le réseau d'électricité, les voiries (entretien et administration), les aqueducs, les égouts, la création d'espaces publics et l'achat d'équipements collectifs. Le projet dépend aussi du développement d'un boulevard urbain, afin d'assurer l'accès et la circulation fluide dans le secteur. Finalement, la Société de Transport de Montréal (STM) devra aussi investir des montants importants afin d'assurer que le secteur soit desservi adéquatement en termes de transport collectif.

Il serait pertinent que la Ville de Montréal et l'arrondissement Pierrefonds-Roxboro présentent à la communauté un portrait détaillé complet des dépenses publiques associées au projet.

4. CONCLUSION

Concertation Ouest-de-l'Île est fier de prendre part à la consultation publique organisée par l'arrondissement Pierrefonds-Roxboro dans le cadre du projet résidentiel du secteur Pierrefonds-Ouest.

Les éléments de réflexion apportés serviront, nous l'espérons, à alimenter la discussion relative au plan d'urbanisme particulier prévu pour le secteur. Nous souhaitons mentionner qu'il est primordial que l'ensemble des acteurs clés (citoyens, groupes environnementaux, élus, milieu scolaire et économique, etc.) soient partis prenants des prochaines étapes. Cet élément est selon nous un incontournable pour la suite des démarches. En effet, c'est en travaillant ensemble que nous pourrions améliorer la qualité de vie de l'ensemble des citoyens et citoyennes du territoire.

5. BIBLIOGRAPHIE

Les données utilisées dans ce mémoire proviennent des texte/hyperliens suivants :

<http://ocpm.qc.ca/fr/pierrefonds-ouest>

<http://ocpm.qc.ca/fr/pierrefonds-ouest/documentation#5>

http://ocpm.qc.ca/sites/ocpm.qc.ca/files/pdf/P85/5.1.4_report_connectivity_pierrefonds.pdf

<http://ocpm.qc.ca/sites/ocpm.qc.ca/files/webGIAApp/pierrefonds/index.html>

http://plus.lapresse.ca/screens/91dc38c3-2ed2-4c45-8bd5-15487330dca1%7C_0.html

http://tqnoim.org/uploads/3/4/3/3/34334564/portrait_territoire_tqnoim_aout_2014.pdf

http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=9517,123331573&_dad=portal&_schema=PORTAL

http://www.centraidemtl.org/documents/5524/upload/documents/PortraitDeTerritoire_OuestDeLile_Fr_4.pdf

http://www.cremtl.qc.ca/sites/default/files/upload/analyse_des_contraintes_couts_et_impacts_-_lanse-a-lorme_-_j._rajaonson.pdf

http://www.cremtl.qc.ca/sites/default/files/upload/documents/publications/2016-04-12_etude_pierrefonds-roxboro.pdf

<http://www.davidsuzuki.org/fr/publications/Press%20release%20-%20Two%20ecological%20studies%20-%20Anse-a-lOrme%20in%20Pierrefonds%20West%20-feb232016.pdf>

<http://www.davidsuzuki.org/fr/publications/Rapport%20sur%20les%20connectivites%20-%20Pierrefonds.pdf><http://www.lapresse.ca/debats/commentaires-du-jour/201201/13/01-4485719-st-jean-sur-richelieu-isole-par-le-pmad.php>

<http://www.lapresse.ca/debats/votre-opinion/201510/07/01-4907647-montreal-et-ses-espaces-naturels.php>

<http://www.lapresse.ca/debats/votre-opinion/201510/07/01-4907647-montreal-et-ses-espaces-naturels.php>

<http://www.mddelcc.gouv.qc.ca/developpement/definition.htm>

<http://www.sauvons-lal.ca/>

https://media.wix.com/ugd/dcfefbc_8e8c921a6e464f0985926100a945630f.pdf

https://media.wix.com/ugd/dcfefbc_a8026416263e4764bcb58c186ca1fad8.pdf

https://publications.santemontreal.qc.ca/uploads/tx_asssmpublications/2-89494-516-7.pdf