



OEIL

ORGANISATION D'ÉDUCATION
ET D'INFORMATION LOGEMENT
DE CÔTE-DES-NEIGES

Organisation d'éducation et d'information logement de Côte-des-Neiges

**Résidents de
Côte-des-Neiges,
vos élus sont en train
de vous remplacer!**

par Claude Dagneau

Un document produit par



OEIL

ORGANISATION D'ÉDUCATION
ET D'INFORMATION LOGEMENT
DE CÔTE-DES-NEIGES

**Organisation d'éducation
et d'information logement
de Côte-des-Neiges**

3600, Barclay, bureau 344
Montréal (Québec) ; H3S 1K5

Octobre 2009

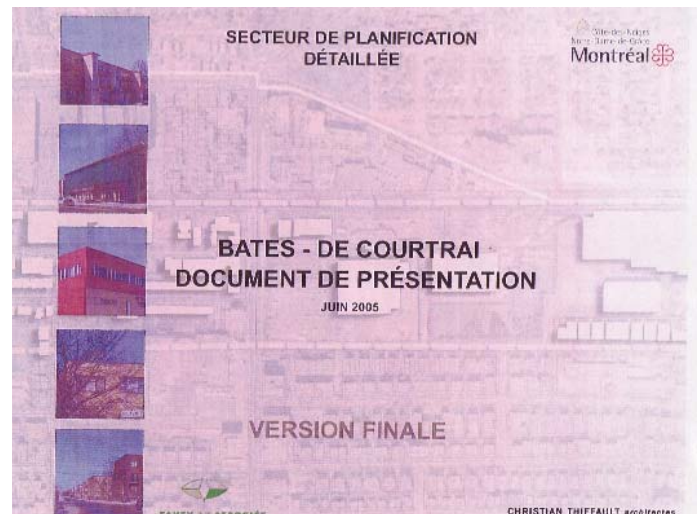
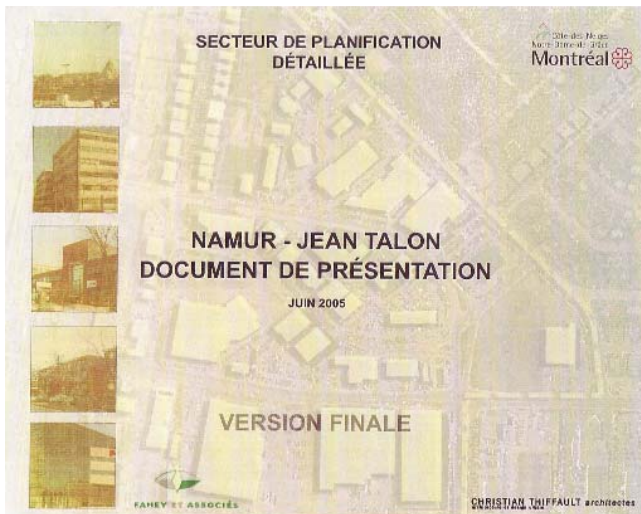
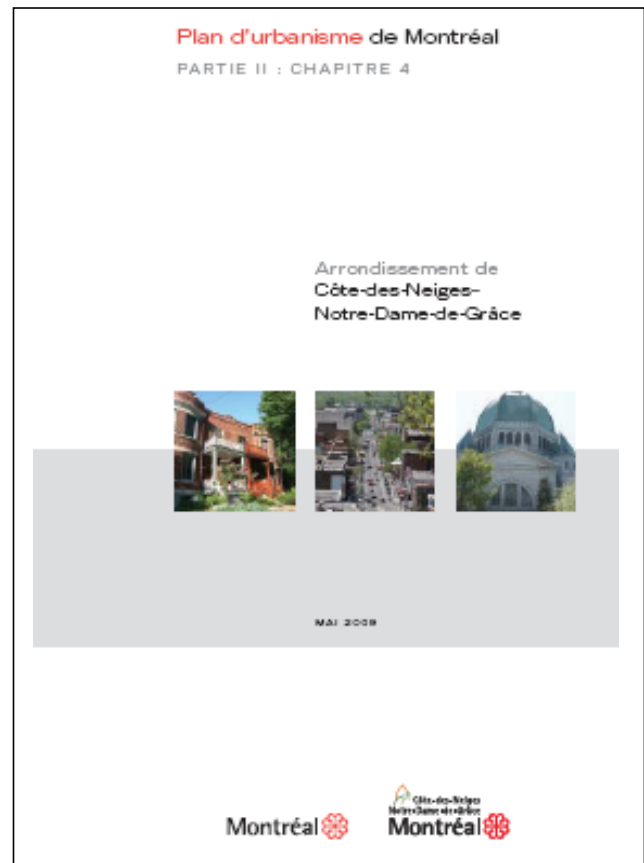
La transformation de deux secteurs de Côte-des-Neiges fut annoncée dans le plan d'urbanisme de l'arrondissement Côte-des-Neiges/Notre-Dame-de-Grâce en 2004.

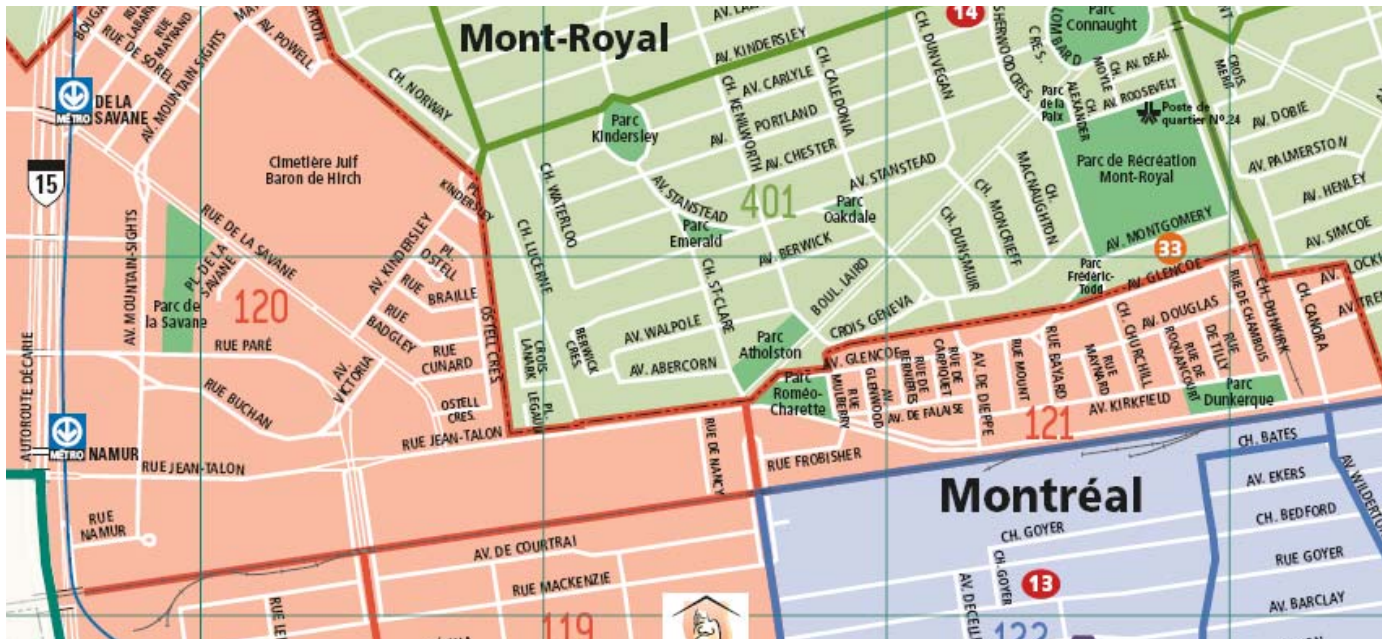
Le premier forme un triangle dont les côtés sont le chemin de fer, l'avenue Mountain-Sights et la rue de la Savane. Il est dorénavant désigné comme «secteur Namur/Jean-Talon ».

Le second est situé immédiatement au sud du chemin de fer. Il est composé de la rue de Courtrai entre l'avenue Victoria et le chemin de la Côte-des-Neiges, du territoire qui se trouve entre la rue Bedford et le chemin de fer à partir du chemin de la Côte-des-Neiges jusqu'à la rue Darlington, et de la rue Bates à partir de la rue Wilderton jusqu'à Outremont. Il est désigné comme « secteur Bates/de-Courtrai ».

L'arrondissement Côte-des-Neiges/Notre-Dame-de-Grâce commanda pour chacun de ces deux secteurs une étude de design urbain. Les deux études furent produites en juin 2005.

Les auteurs proposèrent la construction de 540 logements dans le secteur Namur/Jean-Talon et de 872 dans le secteur Bates/deCourtrai.





Le secteur Namur/Jean-Talon

La proposition ne fut pas agréée par les élus. Ceux-ci, assistés des fonctionnaires du Service de l'Aménagement urbain et du service aux entreprises décidèrent d'utiliser un concept élaboré aux Etats-Unis selon lequel on développe l'habitation en fonction des transports en commun, le concept du Transit Oriented Development (le TOD).

Les élus commandèrent une deuxième étude de design urbain pour le secteur Namur/Jean/Talon. Elle fut produite en 2007.

Cette étude prévoit la construction de 3200 logements dont 85 % seront des condos et 15 % du logement social.

Le secteur Bates/de Courtrai

Les élus n'ont pas encore commandé une deuxième étude de design urbain pour ce secteur. L'étude de 2005 est donc le seul document officiel de propositions, pour le moment.

L'évolution du dossier Namur/Jean-Talon montre qu'il y aura pour Bates/de Courtrai une autre ou d'autres études de design urbain. Surtout que le projet actuel ne propose comme hauteur maximale des immeubles à construire que quatre étages, alors que le plan d'urbanisme prévoit six étages, plan qui pourrait être lui-même modifié pour aller plus haut encore.

Il est certain que ce dossier sera présenté en version finale éventuellement car il était prévu dans le plan d'urbanisme. Quand ? Certainement pas avant l'élection du 1^{er} novembre 2009.

Qu'est-ce qu'un TOD?

Le TOD consiste à densifier les lieux d'habitation autour de pôles de transport (une station de métro, une gare). On construit en pyramide en insérant dans la partie la plus élevée, autour de l'axe de transport choisi, des immeubles résidentiels, des commerces de nécessité quotidienne et des bureaux. Le TOD comporte des espaces verts et est conçu pour encourager et faciliter les déplacements à pieds. La distance du point de transport jusqu'à la limite du noyau central du TOD devrait être d'environ 500 mètres et serait franchie en cinq minutes. L'arrondissement Côte-des-Neiges/Notre-Dame-de-Grâce a retenu 800 mètres et dix minutes. Les immeubles les plus élevés auront douze étages.



Présentation du TOD, internet, Carfree.free.fr

Les condos « abordables »

15 % de condos «abordables» seront construits dans le secteur Namur/Jean-Talon. Le même pourcentage devrait s'appliquer pour Bates/de Courtrai éventuellement.

Pour qui ces condos seront-ils abordables ? Pour le déterminer, j'ai retenu au hasard les données relatifs à quatre condos du 4950 de la Savane, seul immeuble du projet Namur/Jean-Talon à avoir été construit et vendu. Ce sont donc quatre cas réels. Je ne donne pas le numéro de porte.

Type	Superficie	date d'achat	Prix	Crédit SHDM	Prix pour posséder
Studio	22 M. ²	3 oct. 2008	136 500 \$	13 650 \$	122 850 \$
1 c.c. (3 ½)	26,74 M. ²	30 sept. 2008	165 800 \$	16 580 \$	149 220 \$
2 c.c. (4 ½)	29 M. ²	20 oct. 2008	179 900 \$	17 990 \$	161 910 \$
3 c.c. (5 ½)	37,71 M. ²	9 mai 2008	236 910 \$	23 691 \$	213 219 \$

Comment déterminer le revenu annuel minimal requis

Exemple pour un studio

Hypothèque de 123 000 \$ X taux d'intérêt de 5,25 % X 25 ans = \$733 par mois.

Coûts pour ce condo **par mois**:

Capital et intérêts	=	733 \$
Électricité	=	100 \$
Taxes	=	129 \$
Frais de condos	=	100 \$
Total par mois		<u>1 062 \$</u>
	X	12 mois
		<u>12 744 \$ par année</u>

12 744 \$ doit représenter au plus 30 % des revenus totaux annuels de l'emprunteur

donc $12,744 \times 100 / 30 = 42\,480$ \$

Appliquons le calcul à chacun des quatre cas.

Type	Hypothèque par mois	Autres frais plus taxes	Coût mensuel total	Coût annuel	Revenu annuel minimal requis
Studio 123 000 \$	733 \$	200 \$ + taxes: 129 \$	1 062 \$	12 744 \$	42 480 \$
1 c.c. (3 ½) 149 000 \$	888 \$	200 \$ + taxes : 158 \$	1 246 \$	14 975 \$	49 916 \$
2 c.c. (4 ½) 162 000	965 \$	200 \$ + taxes : 178 \$	1 343 \$	16 116 \$	53 720 \$
3 c.c. (5 ½) 213 000	1 269 \$	200 \$ + taxes : 229 \$	1 698 \$	20 376 \$	67 920 \$



*Condominiums
situés au
4950 de la Savane*

À qui sont destinés les logements du secteur Namur/Jean-Talon, et aussi ceux du secteur Bates/de Courtrai?

Un document intitulé « Évaluation du potentiel de développement résidentiel » produit par la Direction de la planification du territoire en janvier 2007 identifie une clientèle qui réside déjà sur l'île de Montréal.

L'étude établit les niveaux minimaux de revenus annuels nécessaires pour acheter des condos aux prix d'aujourd'hui.

- ♦ Pour les personnes qui habitent seules, il faut un minimum de 40 000 \$ par année.
- ♦ Pour les couples sans enfant, les couples avec enfants et les familles monoparentales, il faut 50 000 \$ et plus par année.

Pour la presque totalité des ménages, l'âge retenu est de 45 ans et moins.

L'étude a établi deux zones de clients potentiels:

- Une zone dite primaire: Côte-des-Neiges, Mont-Royal et Outremont.
- Une zone dite secondaire: la moitié de Notre-Dame-de-Grâce, la moitié de Saint-Laurent, Côte-St-Luc, Petite-Patrie, Parc-Extension, la moitié du Plateau Mont-Royal.

Note: L'étude comporte une carte indiquant ces zones pour Bates/De Courtrai et une autre pour Namur/Jean-Talon. Comme les mêmes zones ont été retenues pour les deux secteurs, avec une différence mineure (Outremont se trouve dans la zone primaire pour Bates/de Courtrai, alors qu'elle est dans la zone secondaire pour Namur/Jean-Talon), j'ai retenu les données de Bates/de Courtrai qui, à mon avis, s'appliquent tout autant à Namur/Jean-Talon.

Il y a dans l'ensemble des quartiers et des villes considérées 121 550 ménages disposant des revenus minimaux nécessaires pour acquérir un condo.

Or, compte tenu de facteurs qui ne sont pas exposés dans l'étude (tels, probablement, le désir d'acheter un condo, la gamme des prix et des revenus nécessaires qui leur correspondent, et d'autres...), les auteurs ne retiennent que 30 125 ménages sur ces 121 550 ménages comme acheteurs potentiels, soit 24,8 %.

C'est donc très peu de ménages sur le total des ménages résidant sur le vaste territoire considéré dans l'étude qui ont la capacité d'acheter un condo, et qui en ont aussi le goût.

Les projets à réaliser à Côte-des-Neiges se feront donc en tentant d'écrémer le quart de la crème d'une partie de l'île. Il y aura aussi des acheteurs provenant d'ailleurs, bien sûr.

Les condos abordables doivent être vus dans cette perspective.

Le programme Accès-condos de la SHDM vise les acheteurs potentiels disposant tout juste des revenus minimaux pour se qualifier. Non pas les ménages ayant des revenus inférieurs aux minimaux. L'expression « condo abordable » est trompeuse parce que le mot abordable ici ne concerne que ceux qui se trouvent sur et tout juste au-dessus de la ligne de démarcation, et qui sont dans une position financière fragile parce que à la limite.

Les projets des secteurs Namur/Jean-Talon et Bates/de Courtrai ont un seul but : générer des taxes. Les besoins de la population résidant déjà à Côte-des-Neiges n'ont pas fait partie des facteurs qui ont servi à élaborer ces projets.

Le piège du logement social

Pour faire accepter le projet Namur/Jean-Talon, l'arrondissement annonce que 15 % des 3200 logements seront du logement social, soit environ 500 logements.

Ces logements seront réalisés au moyen du programme québécois Accès-logis qui comporte une moitié de logements dont les loyers sont plafonnés à 25% des revenus des locataires et une autre dont les loyers sont dits «du marché».

À Côte-des-Neiges 35,8% des familles (9 685 ménages) et 56,5 % des personnes demeurant seules (13 169 ménages) ont des revenus qui les situent sous le seuil de pauvreté défini par Statistique Canada.

250 logements ajustés à 25% des revenus sont prévus pour les 22 854 ménages sous le seuil de pauvreté. 250 autres logements sont prévus à la fois pour ces mêmes ménages sous le seuil et pour les ménages qui sont la majorité des résidents de Côte-des-Neiges et dont les revenus se trouvent

entre le seuil de pauvreté et la ligne de démarcation pour acheter un condo (les oubliés des programmes).

Le logement social est un leurre que les élus brandissent devant le milieu communautaire de Côte-des-Neiges pour le faire taire et pour pouvoir procéder en paix au remplacement des résidants.

Un territoire utilisé pour des condos est un territoire en moins pour du logement destiné aux actuels résidants du quartier. L'enjeu n'est pas de gagner quelques logements sociaux. Il est de sauver le parc des logements actuels de Côte-des-Neiges où habite une population nombreuse composée de résidants à faibles revenus et à revenus dits «modestes», et d'accroître ce parc dans les secteurs ciblés pour du développement dans des proportions qui soient conformes au quartier actuel.

Qu'arrivera-t-il des résidants de Mountain-Sights?

Rien n'est dit à leur sujet. Aucun projet de changement du zonage de la partie de Mountain-Sights où se trouvent les immeubles actuels n'est annoncé. L'arrondissement semble ne vouloir rien changer à ce lieu.

On ne peut croire qu'une rue se trouvant au cœur du TOD demeurera en contradiction avec le secteur nouvellement créé, conservant indéfiniment des immeubles de trois étages.

L'arrondissement a, en fait, décidé de livrer ce lieu aux forces du marché. Le scénario probable : les propriétaires de Mountain-Sights voyant surgir les nouveaux complexes immobiliers découvriront la grande valeur de leurs propriétés. Ils rénoveront, sans subvention pour éviter de devoir plafonner leurs loyers, et doubleront ces loyers. Les actuels locataires seront obligés de partir et seront remplacés par des locataires de même statut social et de mêmes niveaux de revenus que les nouveaux résidants propriétaires de condos du reste du secteur. Les propriétaires des immeubles de la rue Mountain-Sights s'adresseront alors à l'arrondissement pour demander de passer d'un zonage de trois étages à un de dix étages. Et le TOD sera alors complété.

À quoi s'attendre dans la partie Nord de Côte-des-Neiges

Une carte du plan d'urbanisme de Côte-des-Neiges/Notre-Dame-de-Grâce montre toute la partie Nord du quartier entourée d'une ligne jaune. Il est indiqué qu'il s'agit d'un secteur « à revitaliser ».

Que signifie ceci ? Que les immeubles résidentiels locatifs actuels seront rénovés comme le souhaitent les résidents ? Ou bien que l'arrondissement continuera à ne pas appliquer la réglementation sur la salubrité des logements, comme durant les sept ans du mandat de l'administration Tremblay ainsi que durant les mandats des administrations précédentes, et qu'on attendra une détérioration des immeubles assez avancée et visible pour invoquer la nécessité de sortir la démolisseuse pelle mécanique comme à Place l'Acadie ?

Démolir des immeubles permet de changer la fonction (de locatif à condo), ce que ne permet pas la rénovation.

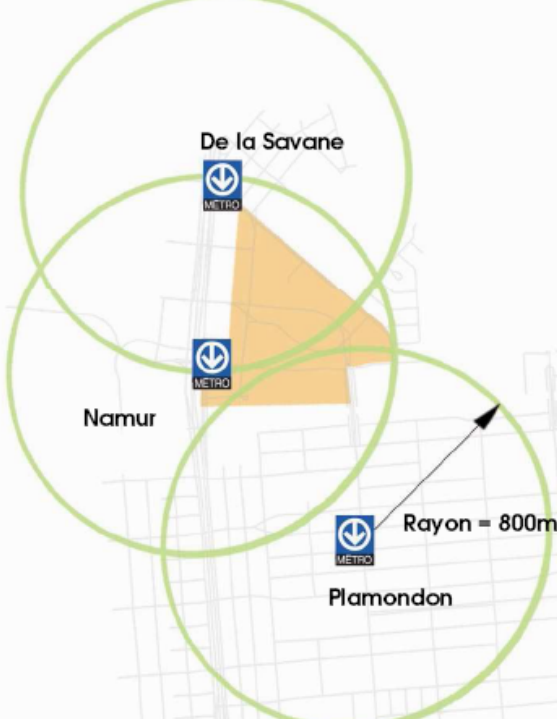
Peut-on avec raison soupçonner l'arrondissement de faire de tels calculs ?

Si ce n'est pas ce qui se passe, comment explique-t-on que, depuis 2004 l'année de l'adoption du

Inspirés de l'approche de TOD (Transit Oriented Development) et des critères LEED for Neighborhood Development, les principaux objectifs de développement sont :

- Augmenter la densité résidentielle;
- Améliorer la sécurité et la convivialité du secteur;
- Doter le secteur d'une identité propre;
- Implanter de nouveaux services de quartier adaptés aux besoins;
- Tirer parti du potentiel de développement généré par la proximité des stations de métro;
- Améliorer la qualité de l'environnement urbain;

NOTE: Le cercle vert illustre un rayon de 800m donc 8 à 10 minutes à pieds.



plan d'urbanisme, aucune démarche pour rénover l'habitat de la partie Nord n'a été entreprise alors que des énergies considérables sont mises dans des projets destinés à une population autre que celle de Côte-des-Neiges ?

Le secteur Victoria/Van Horne suivra-t-il le même courant ?

Le plan d'urbanisme n'indique aucun changement dans ce secteur. Alors, que doit-on penser de la page 3 de l'étude de design urbain Namur/Jean-Talon version de 2007?

On y voit le cercle et le symbole TOD pour la station de métro Plamondon. Envisage-t-on un TOD à cet endroit? Il ne s'agirait plus, dans ce cas, de déplacer des manufactures et des commerces, mais de démolir des immeubles résidentiels habités. On construirait à douze étages au centre, décroissant jusqu'à 800 mètres, ou même plus de 800 mètres.

Nous n'aurons évidemment pas la réponse à cette question avant l'élection du 1^{er} novembre.

Des mensonges

Après avoir élaboré le projet Namur/Jean-Talon dans un mutisme qu'ils ont maintenu le plus longtemps qu'ils le pouvaient, les élus l'ont dévoilé en en faisant une fausse présentation.



De gauche à droite: Michael Applebaum, Gérald Tremblay, Marvin Rotran.

« Puisque la vie sociale est au cœur du projet, nous misons sur une mixité dans la construction à l'image de celle que l'on retrouve actuellement dans le quartier. »

Déclaration d'une fausseté ridicule, il suffit de prendre minimalement connaissance du projet pour s'en rendre compte. Celle-ci est faite dans un petit vidéo rendu public le 16 juin 2009 et produit par la firme privée qui a élaboré les études de design urbain Namur/Jean-Talon versions 2007 et 2009.

Le maire Gérald Tremblay a fait mieux encore le 16 juin 2009. Accompagné du maire de l'arrondissement Côte-des-Neiges/Notre-Dame-de-Grâce, Michael Applebaum et du conseiller du district où se trouve le secteur Namur/Jean-Talon, Marvin Rotrand, il a fait un discours pour inaugurer officiellement le projet. À la première page de ce discours, il déclare :

«Nous devenons faire confiance à l'expertise locale que nous avons, avec des élus comme Michael et Marvin, d'autant que ces élus savent faire appel aux groupes communautaires, aux organismes socioéconomiques et aux résidents pour développer des projets comme celui qui vous est présenté. »

— Gérald Tremblay

16 juin 2009

Il sait très bien que les élus, locaux et centraux, n'ont approché ni les organismes communautaires ni les résidents sur ce dossier.

S'il ment sur la participation du milieu c'est qu'il sait que le concept TOD a été développé en ayant parmi ses principes la collaboration des résidents à l'élaboration de tout projet TOD. Il tente de faire entrer le projet Namur/Jean-Talon dans le lot des projets TOD nord-américains alors que ce projet est une corruption du concept TOD sur ce point. Dans les documents qui expliquent le concept ainsi que dans ceux qui présentent des projets TOD, le maintien des résidents vivant déjà sur les lieux et leur implication dans l'élaboration elle-même des projets sont des données de base.

Que faire ?

Ce qu'il faut faire en premier lieu est d'informer les résidents de Côte-des-Neiges sur les projets d'urbanisme que les élus de l'arrondissement tentent de leur imposer en douce.

Il faudra ensuite réorienter ces projets en fonction des besoins des résidents **actuels** du quartier. Ce qui ne sera pas une mince tâche.

Bibliographie

FAHEY et Associés, THIFFAULT, Christian, Namur/Jean-Talon, Document de présentation, juin 2005

FAHEY et Associés, THIFFAULT, Christian, Bates/de Courtrai, Document de présentation, juin 2005

BRIÈRE, Gilbert et Associés, Namur/Jean-Talon, concept et vision d'ensemble, 2008

Direction de la planification du développement du territoire, Ville de Montréal, Secteurs St-Jacques-Upper Lachine - Bates/de Courtrai - Namur/Jean-Talon, Evaluation du potentiel de développement résidentiel, janvier 2007

HARVEY, Pascal, LALIBERTÉ, Pierre, LABRIE, Frédéric, Étude de rentabilité, réaménagement du secteur de planification détaillée Namur/Jean-Talon, Groupe Altus, avril 2008

BRIÈRE, Gilbert et Associés, Secteur Namur/Jean-Talon, design urbain, juin 2009

Plan d'urbanisme, chapitre Côte-des-Neiges/Notre-Dame-de-Grâce, Ville de Montréal, 2004

Règlement d'urbanisme de l'arrondissement Côte-des-Neiges/Notre-Dame-de-Grâce - 01-276

Procès-verbaux des réunions du Conseil d'arrondissement de Côte-des-Neiges, 2004 à 2009.

Autres lectures suggérées

CALTHORPE, Peter, The Next American Metropolis, Princeton Architectural Press, 1993.
(*ce livre se trouve en bibliothèque. Ouvrage écrit par un des principaux concepteurs du TOD.*)

FISCHLER, Raphael, Vers un nouvel urbanisme, Rapport final soumis à la Ville de Montréal, avril 2003.
(*Ouvrage qui, je crois, a servi de guide pour les élus et les fonctionnaires de la Ville de Montréal pour définir les TOD de Montréal.*)

LE COLLETTER, Emmanuel, Transit-Oriented Development, principes et potentiel pour la Région de Montréal, Agence Métropolitaine de transport, Mars 2002.

JUNCA ADENOT, Florence, TOD 12 cas d'études, Ubatod, 2006, Université du Québec à Montréal, 2006

GLEAVE, Steer Davies, A Guide to Transit Oriented Development, Sacramento Regional Transit, avril 2009

What is Transit Oriented Development? Brentwood Station Area Redevelopment Plan, The City of Calgary, Novembre 2008.

Reconnecting America, Washington, Why Transit Oriented Development and Why Now?

MOSCOVICH, Jose Luis, San Francisco Transportation Authority, Transbay Transit Center Portal del Trem de Alta Velocidad, 2006 (*ce document est en espagnol*)

Ville de Montréal, La stratégie d'inclusion de logements abordables dans les nouveaux projets résidentiels, septembre 2007.

Ville de Montréal, C'est possible de construire des projets pour familles en milieu urbain, avril 2008.

Des projets sont présentés dans le document Namur/Jean-Talon concept et vision d'ensemble.
(On peut trouver des documents sur ceux-ci sur Internet.)

Un document produit par



OEIL

ORGANISATION D'ÉDUCATION
ET D'INFORMATION LOGEMENT
DE CÔTE-DES-NEIGES

Organisation d'éducation et d'information logement de Côte-des-Neiges

3600, Barclay, bureau 344
Montréal (Québec) ; H3S 1K5
téléphone: 514-738-0101 ; télécopieur : 514-738-2231
www.oeilcdn.org ; oeilcdn@videotron.ca