



3516, Avenue du Parc
Montréal (Québec) H2X 2H7

Tél. : 514.282.8378

www.ecologieurbaine.net

VERS UN QUARTIER DURABLE DANS LE SECTEUR NAMUR–JEAN-TALON OUEST

Mémoire présenté par le Centre d'écologie urbaine de Montréal

dans le cadre de la consultation publique de l'OCPM sur le

Réaménagement du secteur Namur – Jean-Talon Ouest

10 décembre 2009

PRÉSENTATION DU CENTRE D'ÉCOLOGIE URBAINE DE MONTRÉAL

Mission et approche

Le Centre d'écologie urbaine de Montréal (CÉUM) intervient sur le territoire de la Ville de Montréal depuis 1996. Il a pour mission de développer et de partager une expertise quant aux approches les plus viables et démocratiques de développement urbain durable. Notre approche s'inspire de l'écologie sociale qui questionne les relations entre la société et la nature, qui traite conjointement les enjeux sociaux et environnementaux, qui priorise l'échelle des quartiers et de la ville et qui insiste sur le droit fondamental des citoyens à prendre part aux décisions relatives à la planification et à la gestion des affaires urbaines. Nous développons des actions spécifiques qui permettent de faire des avancées tout en nous efforçant de comprendre et d'agir sur les rapports sociaux qui freinent la mise en œuvre des changements requis afin de faire face à ces enjeux de manière adéquate.

Principales actions

Parmi les actions qui lui permettent d'accomplir sa mission, le CÉUM mène depuis un an le projet « Quartiers verts, actifs et en santé » qui vise à repenser l'aménagement urbain pour favoriser la pratique de la marche, du vélo et des autres modes de déplacement actifs, en portant une attention particulière aux besoins des enfants et des jeunes. Pour y arriver, une vision globale de ce qu'est un quartier vert, actif et en santé a été développée, plus de cent exemples inspirants d'aménagements et de politiques favorables à la création de quartiers verts partout dans le monde ont été documentés dans un recueil à paraître au début de 2010 et cinq communautés locales seront accompagnées dans un processus participatif de planification de quartiers verts en deux ans.

Par ailleurs, le CÉUM a construit le premier toit vert sur un bâtiment résidentiel à Montréal et mène depuis 2007 des projets de lutte contre les îlots de chaleur urbains engageant les résidents. Il réalise actuellement la planification du réaménagement paysager de la cour intérieure d'un complexe de HLM dans Rosemont dans une démarche qui implique les résidents à chaque étape. Le CÉUM a élaboré, avec les citoyens du quartier Milton-Parc dans Le Plateau-Mont-Royal, un plan de développement durable pour le quartier qui traite les dimensions du transport, de la gestion des matières résiduelles, de la consommation énergétique, de la conservation de l'eau et du verdissement. Le CÉUM a aussi été le principal organisateur des 5 Sommets citoyens de Montréal tenus entre 2001 et 2009 et a accompagné l'arrondissement Le Plateau-Mont-Royal, en collaboration avec des organisations communautaires locales, dans la conception et la mise en place du premier processus de Budget participatif au Québec.

Intérêt pour le projet de revitalisation Namur–Jean-Talon Ouest

Tous ces projets visent à faire de Montréal une ville plus écologique et plus démocratique. La volonté de l'arrondissement Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce de faire du secteur Namur–Jean-Talon Ouest un quartier vert suscite donc un grand enthousiasme au CÉUM.

Nous saluons particulièrement l'ouverture à la participation du public dont a fait preuve l'arrondissement en demandant une consultation menée par l'OCPM alors que rien ne l'y obligeait. Par ailleurs, nous appuyons entièrement les principes directeurs établis par l'arrondissement qui sont de densifier et de verdir le secteur, d'offrir des habitations variées incluant des logements sociaux et de miser sur la mobilité durable. Nous accueillons très favorablement les objectifs établis :

- 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.

Dans un secteur fortement déstructuré, minéralisé, sous-utilisé, la réalisation du projet apportera une bouffée d'air frais qui a le potentiel de redynamiser tout le secteur et ses environs. Toutefois, nous tenons à soulever certaines préoccupations quant à certains enjeux liés au projet : 1) l'embourgeoisement prévisible et la possibilité pour les résidents actuels, dont les familles, d'améliorer leurs conditions de logement, voire de demeurer dans le secteur, 2) le maintien de l'enclavement du secteur qui pourrait, d'une part, générer des problèmes de sécurité urbaine en limitant la surveillance naturelle et, d'autre part, entretenir les difficultés d'accès à certains services, 3) la question du stationnement et 4) la qualité de l'environnement, dont la qualité de l'air. Dans les prochaines sections, nous analyserons cinq des objectifs du projet et proposerons certaines modifications qui pourraient, nous l'espérons, contribuer à leur atteinte.

ANALYSE DU PROJET

1) Augmenter la densité résidentielle et implanter de nouveaux services de quartier adaptés aux besoins

Évidemment, nous appuyons la volonté de l'arrondissement d'accroître la densité résidentielle et la mixité fonctionnelle du secteur. La densité et la mixité sont des facteurs essentiels de l'aménagement urbain durable. Une densité du bâti assure une concentration de population suffisante à l'émergence et au maintien de services et de commerces de proximité. Sur le plan environnemental, densité et mixité permettent de raccourcir les déplacements quotidiens, facilitant ainsi les alternatives à l'automobile et contribuant, du même coup, à réduire les émissions de gaz à effet de serre, la pollution automobile et les risques d'accidents. Elles favorisent les déplacements effectués à pied ou à vélo, ce qui contribue à réduire les impacts sur la santé de notre mode de vie généralement sédentaire.

Dans le contexte où la Ville de Montréal souhaite freiner l'exode des jeunes familles vers les banlieues, l'offre de plus de 3 000 logements dans un quartier dont la localisation rend faciles

l'accès aux services de proximité ainsi que les déplacements vers les autres quartiers et le centre-ville est donc fort bienvenue. Certaines conditions doivent toutefois être mises en place pour assurer la réussite du projet :

a) Assurer la mixité sociale et la capacité de la population déjà en place de rester dans le secteur si elle le désire

Un quartier urbain durable doit offrir un milieu de vie à une diversité d'habitants, que ce soit en termes de statut socioéconomique, d'origine ethnique, de groupe d'âge, etc. Cela implique une diversité de typologies, de tailles et de prix de logements. Par ailleurs, on ne peut prétendre à l'équité sociale, dimension essentielle du développement durable, si un projet de requalification urbaine, en augmentant la valeur foncière dans le secteur, chasse les résidents déjà en place qui n'ont plus les moyens de s'y loger. La revitalisation d'un quartier devrait en premier lieu bénéficier à la population locale en améliorant ses conditions de vie.

Étant donné qu'une grande proportion de la population du secteur et des quartiers environnants (nord de Côte-des-Neiges) vit dans une situation économique des plus précaires, le projet doit porter une attention toute particulière à l'offre de logements à prix modique. Pour les ménages vivant sous le seuil de faible revenu, nombreux dans le quartier, même la notion de « logements abordables », telle que définie dans la Stratégie d'inclusion de logements abordables dans les nouveaux projets résidentiels de la Ville de Montréal, ne s'applique pas. La situation des condos du complexe Côté Ouest, dont très peu de résidents du quartier ont pu se porter acquéreurs en dépit du crédit d'achat accordé par le programme Accès Condo, le démontre de manière éloquente.

L'« inabordabilité » des logements conventionnels doit alors être compensée par une offre accrue de logements sociaux ou communautaires. C'est pourquoi nous jugeons essentiel que le projet de revitalisation comporte une part de logements sociaux et communautaires de loin supérieure à ce que propose la Stratégie d'inclusion afin de permettre aux ménages de s'y loger, et ce, à long terme. À l'instar des groupes communautaires de Côte-des-Neiges, nous demandons à l'arrondissement d'explorer des mécanismes tels que la création d'une réserve foncière qui faciliterait la réalisation des logements sociaux en réduisant les difficultés liées à l'achat de terrains par les Groupes de ressources techniques (GRT).

Par ailleurs, les familles nombreuses composent une forte partie de la communauté locale. Le projet doit donc comporter une bonne part de grands logements (3 chambres à coucher et plus et espaces de rangement adaptés), ce qui ne semble pas être prévu pour l'instant. La présence des familles dans le secteur revitalisé doit être planifiée dès la conception du projet pour s'assurer que les besoins particuliers de ces ménages soient réellement pris en compte dans le design des logements et des espaces extérieurs. Nous souhaitons qu'un nombre suffisant de grands logements intégrant les critères proposés par le programme Habitations urbaines pour familles de la Ville de Montréal soit prévu.

Enfin, certaines typologies d'habitation répondent mieux au besoin des familles (maisonnettes sur deux ou trois étages intégrées à des immeubles de plus grande taille, maisons en rangée,

unités de type *plex*, etc. qui donnent facilement accès à l'extérieur au niveau du sol)^{1,2} et nous invitons l'arrondissement CDN-NDG à explorer les formules de financement qui permettraient de les intégrer au projet.

b) Offrir des services commerciaux, de santé, communautaires et de loisirs adaptés à la population

L'arrivée dans le quartier de 3 200 nouveaux ménages, dont une bonne part avec enfants, aura nécessairement comme conséquence l'utilisation fortement accrue des services de proximité offerts, notamment en termes de services actuels de santé, d'éducation, de loisirs et autres services communautaires. Ces derniers n'ont pas été prévus pour cette population et qui ont même déjà du mal à répondre à la demande actuelle. Ainsi, l'école des Nations pourra-t-elle accueillir les nouveaux élèves que le projet amènera? Y a-t-il suffisamment de garderies à proximité? De cliniques médicales, centres de loisirs, lieux culturels, etc.? Le projet doit dès maintenant tenir compte des nouveaux besoins et prévoir les installations en conséquence en les concentrant à proximité des stations de métro Namur et de la Savane, des zones actuellement exclues du projet, et de la rue Jean-Talon. Un facteur à prendre en compte pour assurer le transfert modal souhaité de la voiture vers le transport collectif est la répartition « logique » des services (garderies, écoles, lieux de travail, services, loisirs, etc.) connectés de manière à faciliter une séquence de déplacements en transport collectif.

Ce faisant, il serait important de prendre en compte le fait que l'aménagement urbain est presque toujours planifié et conçu selon la perspective des adultes – et généralement des adultes motorisés, sans attention particulière aux besoins des enfants qui, pourtant diffèrent de ceux des adultes³. Dans un milieu aussi jeune que le secteur nord de Côte-des-Neiges, il serait des plus pertinent d'accorder une place prépondérante aux enfants et adolescents, **en les consultant directement**, dans le plan d'ensemble et la conception des aménagements particuliers. Dans le contexte du secteur Namur–Jean-Talon Ouest, le réaménagement du parc de la Savane pour y inclure des équipements de loisirs pour les jeunes est particulièrement important.

c) Offrir des espaces extérieurs de qualité et en nombre suffisant pour palier l'effet de la compacité

L'accès à un espace extérieur de qualité dans un milieu densément construit contribue énormément au bien-être des résidents et est déterminant dans la décision de nombreuses familles de s'installer en ville ou non. Plusieurs ménages avec enfants acceptent de se passer

¹ Leloup, Xavier et Isabelle Séraphin. 2009. *Étude post occupation de projets résidentiels pour familles en milieu urbain dense*. INRS Centre – Urbanisation Culture Société. 146 p. <http://www.ucs.inrs.ca/pdf/LogementFamille.pdf>

² Ville de Montréal. 2008. *C'est possible de construire des projets pour familles en milieu urbain*. Présentation pour l'Atelier sur l'avenir de l'ancien site de Postes Canada. 21 avril 2008. <http://www.lesbassins.ca/pdf/library/Wexler2.pdf>

³ Torres, Juan. 2009. *L'enfant et la ville: Aménager pour grandir ensemble*. Institut Vanier de la famille, Collection Tendances contemporaines de la famille. 25 p. http://www.vifamily.ca/library/cft/Torres/enfant_ville.pdf

d'une cour privée s'ils ont facilement accès à un espace extérieur tel qu'une terrasse, un grand balcon ou un parc² qui permet à la famille de se rassembler, idéalement avec une certaine intimité¹. Les espaces extérieurs doivent être aménagés de manière à permettre une transition de l'espace privé à l'espace public, en passant par l'espace semi-privé et l'espace commun², favorisant un « sentiment d'intimité et l'appropriation des lieux par leurs occupants »¹. L'aménagement extérieur doit aussi offrir dans les zones communes des lieux de rencontre accueillants, particulièrement importants pour les personnes âgées. Nous recommandons de favoriser une multitude de petites places de proximité.

2) Améliorer la sécurité et la convivialité du secteur

Nous nous réjouissons de la volonté de l'arrondissement d'améliorer la sécurité et la convivialité du quartier en rééquilibrant le partage des rues entre leurs divers usages. La reconfiguration des principales intersections afin de les rendre plus sécuritaires pour les piétons et, particulièrement, pour en faciliter l'interprétation par les enfants; les modifications apportées à la rue Victoria, actuellement fortement utilisée comme voie de transit aux heures de pointe, ainsi que la conversion des rues Paré et Buchan, actuellement d'une largeur totalement démesurée, en espace partagé constituent des éléments très favorables à l'atteinte des objectifs. Elles permettront des parcours plus sécuritaires pour tous à l'intérieur et à l'extérieur du secteur, favoriseront les déplacements actifs, réduiront la pollution et le bruit et permettront l'aménagement d'espaces verts dans le cœur même de la zone revitalisée.

La sécurisation des intersections dangereuses, à l'intérieur du site mais également en périphérie, notamment celles que doivent traverser les enfants pour se rendre à l'école, ainsi que celles menant aux stations de métro doit être réalisée à brève échéance. Nous encourageons également l'arrondissement à profiter de l'emprise actuelle des rues Buchan et Paré, de tenure publique, pour aménager des placettes publiques qui créeront des zones de rencontre et favoriseront l'animation du secteur.

Les implications de la fermeture à la circulation automobile du tronçon de la rue Victoria situé au nord de la rue Jean-Talon doivent être considérées avec beaucoup d'attention. L'idée de réduire considérablement la circulation automobile pour accroître la sécurité et la convivialité est évidemment bienvenue. Nous craignons toutefois que la très forte restriction de la circulation sur le site, d'une part, renforce l'effet d'enclavement de ce dernier, ce qui ne mène généralement pas à un développement sain des quartiers, et, d'autre part, rendent plus difficiles les déplacements actifs au pourtour du site en concentrant la circulation sur les voies de contournement obligatoires que deviendraient les rues Jean-Talon et de la Savane.

Une autre option serait de tracer une grille de rues (incluant la rue Victoria) plus serrée, bien connectée mais dont l'aménagement découragerait le trafic de transit (par exemple, ces rues pourraient être aménagées comme des espaces partagés, tel que prévu pour les rues Paré et

Buchan). Quelle que soit l'option choisie, elle devra être réalisée dans le respect des principes d'aménagement sécuritaire⁴, en matière de prévention tant du crime que des accidents.

Par ailleurs, la reconfiguration proposée ne résout pas le problème d'enclavement dû à la voie ferrée longeant le secteur au sud et à l'autoroute Décarie à l'ouest. La proximité de la station de métro Namur facilite les déplacements de moyenne ou longue distance vers le sud et le nord mais les déplacements courts vers le sud-est restent difficiles puisque les seules ouvertures au-delà de la voie ferrée sont la rue Victoria et le boulevard Décarie, tous deux fort peu accueillants pour les piétons et les cyclistes.

Nous suggérons l'aménagement d'un passage pour déplacements actifs pour traverser la voie ferrée entre le boulevard Décarie et la rue Victoria. Ce passage faciliterait les déplacements des enfants vers l'école des Nations et les déplacements de l'ensemble des résidents vers le parc Mandela, le centre commercial Plaza Côte-des-Neiges et les autres centres de services localisés au sud de la voie ferrée. Encore ici, ce passage doit être conçu selon les principes d'aménagement sécuritaire. Certains aménagements, tels les passerelles aériennes, constituent des « couloirs à passage prévisible » qui rendent leurs usagers vulnérables aux agressions⁴. La possibilité d'aménager un passage à niveau, plus ouvert, serait à envisager (voir les sites existants dans Parc-Extension, Ville Mont-Royal, Pointe-aux-Trembles).

De même, il nous semble nécessaire de faciliter, par des aménagements adaptés, le passage de l'autoroute Décarie pour les déplacements actifs vers l'ouest de l'arrondissement. Le besoin pour ces aménagements sera de plus en plus criant avec l'arrivée des nouveaux résidents non seulement du secteur Namur–Jean-Talon Ouest mais aussi du secteur Décarie–Cavendish–Jean-Talon Ouest de l'autre côté de Décarie.

3) Tirer parti du potentiel de développement généré par la proximité des stations de métro

La planification selon les principes du Transit-Oriented Development est aussi un élément extrêmement intéressant du projet. Il est généralement reconnu qu'il n'est plus possible de développer nos quartiers et nos villes comme nous l'avons fait au cours des 50 dernières années, c'est-à-dire en favorisant *par l'aménagement* les déplacements automobiles. Il est toutefois complexe d'infléchir cette tendance en misant sur les modes de transport alternatifs. Nous saluons donc le courage du parti pris par l'arrondissement en faveur des transports collectifs et actif.

La mise en œuvre de cette position ne se fera toutefois pas sans heurt ni opposition et doit être planifiée avec soin. La question du stationnement, notamment, est soulevée par plusieurs. Si on souhaite accueillir des familles, et les familles de grande taille qui possèdent

⁴ En bref : « principes de visibilité, d'éclairage, d'absence de cachette et de couloir à déplacement prévisible, de sélection et de disposition de la végétation, de proximité de lieux pouvant offrir de l'aide, d'accès facile pour les patrouilles et de signalétique » (DSP-Montréal. 2008. *Moderniser la mobilité*. Mémoire de l'Agence de la santé et des services sociaux de Montréal dans le cadre des consultations publiques sur le Projet de modernisation de la rue Notre-Dame)

généralement une voiture, il faut pouvoir les accommoder en leur fournissant un espace de stationnement.

La proposition de l'arrondissement de miser sur les stationnements souterrains est intéressante puisqu'elle accroît de beaucoup la superficie disponible pour les espaces verts et de rencontre. Elle accroît aussi la sécurité des piétons et cyclistes, en particulier celle des enfants. La construction de stationnements souterrains augmente toutefois les coûts des projets immobiliers, ce qui fait hausser le prix des logements, rendant cette solution particulièrement inadéquate pour les projets de logements sociaux et communautaires. Une certaine mixité des types de stationnements (souterrains et de surface) serait donc à envisager pour faciliter la venue de ménages peu fortunés. Ceci dit, nous espérons tout de même que l'orientation soit clairement marquée par l'imposition d'un nombre maximal d'unités de stationnement par unité de logement, équilibré entre la volonté de réduire les déplacements automobiles et les besoins des familles.

Les stationnements hors rue évitent aussi à leurs utilisateurs d'avoir à déplacer fréquemment leur voiture en raison d'une interdiction de stationner d'un côté de la rue aux heures de pointe ou pour le nettoyage de la rue. On peut supposer que cette situation est susceptible d'inciter plusieurs travailleurs à laisser leur voiture au domicile et à recourir à d'autres modes de transport pour se rendre au travail. Une telle hypothèse, sur laquelle l'arrondissement pour réduire les déplacements automobiles des résidents, devrait toutefois être validée (nous n'avons pas trouvé dans la littérature de références permettant de la confirmer). Une entente avec l'entreprise d'auto-partage Communauto pour aménager de nombreux points de services, accompagnée d'une large campagne de visibilité auprès des résidents afin de faire connaître et valoriser le potentiel de l'auto-partage, est aussi une orientation à ne pas négliger.

Le stationnement pour les nombreux employés des commerces et bureaux, pourtant situés très près des métros Namur et de la Savane pour la plupart, est également un sujet maintes fois soulevé par les employeurs. Pour diminuer les besoins en stationnement pour les travailleurs, il serait des plus pertinents d'intégrer dès maintenant le centre de gestion des déplacements Mobiligo pour développer avec les entreprises des programmes allégo (promotion de choix de transport alternatifs à l'automobile en solo sur les lieux de travail et d'études), d'autant plus facilités par la présence du métro.

4) Améliorer la qualité de l'environnement urbain

La qualité de l'environnement du quartier a grandement besoin d'être rehaussée pour procurer un cadre de vie intéressant pour les résidents, actuels comme futurs, ce que le projet proposé permettra de faire par le verdissement, la réduction considérable des surfaces pavées, un cadre bâti recherché et des aménagements piétonniers et cyclables qui remplaceront les nombreux stationnements et espaces vacants.

L'augmentation de la présence de végétation est particulièrement cruciale dans ce secteur excessivement minéralisé où l'effet d'îlot de chaleur urbain et les problèmes de ruissellement

des eaux de pluie se manifestent avec une intensité alarmante. La carte des îlots de chaleur à Montréal montre clairement que le problème est aigu dans le secteur⁵, ce qui ne doit pas étonner étant donné la superficie de sol asphalté et bétonné ainsi que la proximité de deux autoroutes. Nous encourageons donc l'arrondissement à profiter de toutes les possibilités de verdissement qui s'offrent sur le domaine public et à imposer aux projets immobiliers des critères fermes pour verdir, verdi, verdir ce milieu qui en a tant besoin. À cet égard, les toits des bâtiments offrent des surfaces potentielles considérables. Comme l'aménagement de toits verts est beaucoup moins coûteux quand il est intégré à la conception de nouveaux bâtiments, nous suggérons de le considérer dès maintenant dans la planification du projet.

L'intégration de l'agriculture urbaine dans le secteur contribuerait à répondre à la fois aux besoins de verdissement et de sécurité alimentaire de la population. La planification de jardins collectifs et la plantation d'arbres fruitiers seraient donc à envisager. Plusieurs expériences montrent que la participation à des activités de verdissement ou d'agriculture urbaine aide à créer et consolider les liens sociaux entre les résidents.

Enfin, nous espérons que, à moyen terme, des mesures telles que le recouvrement de l'autoroute Décarie seront appliquées de manière à améliorer la qualité de l'air dans le secteur, paramètre déterminant dans la qualité de l'environnement urbain. Il est reconnu depuis quelques années que le fait de vivre à courte distance d'axes de transport majeurs porte atteinte à la santé, notamment des enfants⁶, et la proximité du secteur avec l'autoroute Décarie et même le carrefour formé par cette dernière et l'autoroute métropolitaine fait que l'air y est généralement de très mauvaise qualité.

CONCLUSION

En résumé, nos principales recommandations sont:

- 1) assurer une plus grande proportion de logements sociaux et communautaires;
- 2) assurer une offre suffisante de grands logements adaptés aux familles;
- 3) planifier des espaces extérieurs favorisant l'appropriation par l'ensemble des résidents;
- 4) planifier l'offre supplémentaire de services communautaires et commerciaux ;
- 5) intégrer les jeunes dans la conception des aménagements qui les concernent;
- 6) la sécurisation à court terme des intersections problématiques;
- 7) examiner attentivement les implications sur l'effet d'enclavement de la fermeture de la rue Victoria;
- 8) améliorer l'accès à l'ouest et au sud du secteur en aménageant des passages adaptés aux piétons et cyclistes au-dessus de l'autoroute Décarie et de la voie ferrée;

⁵ Guay, Frédéric. *Représentation thermique de l'île de Montréal – 11 août 2001*. UQAM, mémoire de maîtrise en géographie, décembre 2001

⁶ DSP-Montréal. 2006. *Le transport urbain, une question de santé*. Rapport annuel 2006 sur la santé de la population montréalaise, 133 p.

- 9) miser sur l'auto-partage pour réduire le taux de motorisation et les besoins en stationnement;
- 10) favoriser le développement de programmes allégo chez les grands employeurs du secteur.

En conclusion, soulignons que des quartiers qualifiés de verts, offrant un cadre de vie de grande qualité incluant des bâtiments écologiques et de nombreux espaces extérieurs biens aménagés existent déjà à Montréal mais ont généralement été conçus pour des populations à l'aise financièrement. Le défi est énorme d'appliquer ces principes dans un secteur où les revenus des ménages sont de loin sous la moyenne de la population montréalaise et où une très forte proportion vit même sous le seuil de faible revenu, voire de pauvreté.

Nous sommes conscients que la prise en compte de toutes ces contraintes dans un aménagement cohérent adapté à tous dans le contexte du projet Namur–Jean-Talon Ouest, soit sur des terrains en propriété privée, avec une population fragile sur le plan socioéconomique et dans un contexte de restriction des finances publiques, représente une complexité extrême pour l'arrondissement CDN-NDG. Toutefois, la volonté affirmée de ce dernier de créer un milieu de vie dynamique, notamment pour les familles du secteur, est des plus prometteuses et nous encourageons vivement les responsables de l'arrondissement à explorer toutes les avenues possibles pour faire de cette vision une réalité.