

**PROJET DE REQUALIFICATION DU
SECTEUR NAMUR-JEAN-TALON OUEST**

RAPPORT DE CONSULTATION PUBLIQUE

Le 19 février 2010

Édition et diffusion

Office de consultation publique de Montréal

1550, rue Metcalfe, bureau 1414

Montréal (Québec) H3A 1X6

Tél. : 514 872-3568

Télec. : 514 872-2556

Internet : www.ocpm.qc.ca

Courriel : ocpm@ville.montreal.qc.ca

Dépôt légal - Bibliothèque et Archives nationales du Québec, 2007

Dépôt légal - Bibliothèque et Archives Canada, 2007

ISBN 978-2-923638-57-7 (imprimé)

ISBN 978-2-923638-58-4 (PDF)

Le masculin est employé pour alléger le texte.

Tous les documents déposés durant le mandat de la commission ainsi que les enregistrements de toutes les interventions publiques sont disponibles pour consultation aux bureaux de l'Office de consultation publique de Montréal.



OFFICE
DE CONSULTATION PUBLIQUE
DE MONTRÉAL

**PROJET DE REQUALIFICATION DU
SECTEUR NAMUR–JEAN-TALON OUEST**

RAPPORT DE CONSULTATION PUBLIQUE

19 Février 2010



Montréal, le 19 février 2010

Monsieur Gérald Tremblay
Maire et président du comité exécutif
Ville de Montréal
275, rue Notre-Dame Est
Montréal (Québec) H2Y 1C6

**Objet : Rapport de consultation publique sur le projet de plan directeur
de requalification du secteur Namur–Jean-Talon Ouest**

Monsieur le Maire,

J'ai le plaisir de vous remettre le rapport de l'Office de consultation publique de Montréal portant sur le projet de plan directeur de requalification du secteur Namur-Jean-Talon Ouest présenté par l'arrondissement Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce.

Ce rapport rend compte du mandat que le comité exécutif confiait à l'OCPM, à la demande de l'arrondissement CDN–NDG. Tel que demandé, l'Office a tenu une consultation publique, dans le cadre d'une démarche participative, afin d'impliquer la population dans un processus d'idéation, de discussion et de bonification des concepts de revitalisation et d'aménagement de ce secteur.

Près de 260 personnes ont participé aux discussions avec les groupes ciblés, au forum public ou à l'une ou l'autre des séances d'audition des mémoires. Vingt-quatre mémoires ont été déposés auprès de la commission.

Les orientations proposées par l'arrondissement ont reçu un accord de principe et les participants sont conscients des améliorations que la revitalisation apportera. Le verdissement, tout particulièrement, fait l'objet d'un consensus et la commission recommande d'ailleurs de faire de la présence d'arbres et d'espaces verts publics une marque identitaire du secteur et une caractéristique des aménagements. Plusieurs reconnaissent l'intérêt de miser sur la proximité de trois stations de métro pour mettre

de l'avant un aménagement de l'espace qui favorise le piéton et les transports en commun.

Toutefois, bien que l'ensemble des orientations de base reçoivent un accueil favorable, les usagers actuels du secteur souhaitent que l'on apporte plus d'attention à leurs besoins, notamment quant à la disponibilité de logement social et communautaire, de stationnement extérieur à prix modique et quant à l'accès aux commerces.

Les participants ont fortement souhaité que la densification résidentielle serve à créer un quartier familial, cosmopolite et mixte sur les plans social et économique. Dans cette perspective, la place qui sera faite au logement social et communautaire et au logement abordable sera garante d'une bonne mixité, elle-même garante de la sécurité, de la richesse et de l'intérêt du secteur.

La situation évolue très rapidement sur le site et près du quart des unités d'habitation prévues au plan a déjà été autorisé. Le logement abordable y occupe une bonne position jusqu'à maintenant mais le logement social est absent. On le sait, la demande pour ce type de logement est très forte dans CDN-NDG et les opportunités plutôt rares. Dans ce contexte, plusieurs intervenants ont demandé que le pourcentage de logement social sur le site dépasse de beaucoup les 15 % prévus par la politique municipale.

La commission recommande à l'arrondissement, notamment, de regrouper immédiatement dans un plan intégré et chiffré tous les outils dont il dispose pour créer du logement social dans le secteur et dans les environs, construction de nouvelles unités, réfection ou reconversion de bâtiments existants et d'associer formellement les groupes communautaires à sa réalisation. La construction prévue de 98 unités à proximité de la station de métro de la Savane s'avère une bonne nouvelle.

Le risque d'embourgeoisement sur l'avenue Mountain Sights est réel. La commission recommande d'appliquer rigoureusement et systématiquement la réglementation municipale concernant la salubrité des logements sur l'avenue Mountain Sights et de travailler prioritairement et à court terme à la reconversion des bâtiments de cette avenue en logement social et communautaire.

Le peu de disponibilité de places de stationnement extérieur et à prix modique constitue un enjeu réel à moyen terme à cause de l'arrivée de plusieurs milliers de nouveaux usagers et à cause des aménagements qui seront requis pour les commerces et les places d'affaires que l'arrondissement veut conserver sur le site. Rappelons que le dynamisme du futur secteur repose sur la proximité des services et sur l'animation que créera la présence de commerces et de places d'affaires.

La commission recommande notamment qu'un portrait plus détaillé de l'offre et de la demande en stationnement pour les résidents, les commerces et les édifices à bureau soit établi. Elle suggère également que l'arrondissement examine les moyens qui permettraient à tous de s'adapter à la dominante piétonnière prévue au plan tout en poursuivant des activités florissantes. Une étude sur les impacts des modifications prévues à la grille de rues sur la circulation et les accès aux commerces devrait également être produite.

L'Office rendra ce rapport public le 5 mars 2010, à moins que vous ne souhaitiez qu'il le fasse à une date plus rapprochée. De plus, si vous le jugez opportun, je pourrais me rendre disponible pour présenter le rapport aux élus concernés.

Veillez agréer, Monsieur le Maire et président du comité exécutif, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

La présidente,

Louise Roy

c.c. M. Michael Applebaum
Maire de l'arrondissement CDN-NDG

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION	1
1. Le projet de réaménagement du secteur Namur–Jean-Talon Ouest.....	5
1.1 Mise en contexte du secteur Namur–Jean-Talon Ouest	5
Le Plan d’urbanisme et le Règlement d’urbanisme de CDN—NDG	6
1.2 Proposition d’aménagement de l’arrondissement CDN—NDG	7
La densité résidentielle et commerciale du secteur	8
La sécurité, la convivialité et l’environnement urbain du secteur	9
L’évolution du concept d’aménagement et sa mise en œuvre.....	12
2. Les préoccupations et les opinions des participants.....	13
2.1 L’accueil général du concept d’aménagement.....	13
2.2 La transformation du secteur	14
2.2.1 La vision résidentielle du secteur	14
2.2.2 Les bureaux et les commerces existants	16
2.3 La circulation et le transport	17
2.4 Le stationnement	19
2.5 Les services et les commerces de proximité	20
2.6 Les espaces verts et l’environnement	21
3. L’analyse de la commission	22
3.1 La vision d’aménagement	22
3.1.1 L’adhésion aux partis d’aménagement : un accord de principe	24
3.1.2 Interaction et interdépendance des usages	25
3.1.3 Densifier comment et pour qui ?	27
3.1.4 La qualité de l’environnement urbain, sécurité et convivialité.....	31
3.1.5 Les déplacements	33
3.2 L’avenue Mountain Sights.....	36
3.2.1 Profil de la population	36
3.2.2 Le logement	37

3.2.3	La sécurité des piétons.....	39
3.2.4	L'intégration de l'avenue Mountain Sights à l'ensemble du projet de réaménagement.....	40
3.3	Le secteur commercial actuel	41
3.3.1	Compatibilité des fonctions.....	42
3.3.2	Le stationnement	43
CONCLUSION		46
ANNEXE 1 LES RENSEIGNEMENTS RELATIFS AU MANDAT		48
ANNEXE 2 LA DOCUMENTATION		51

INTRODUCTION

L'arrondissement Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce (CDN–NDG) souhaite revitaliser le secteur Namur–Jean-Talon Ouest, une zone actuellement déstructurée du quartier, située entre la rue Jean-Talon et l'autoroute 40, et entre le boulevard Décarie et la rue de la Savane.

Ce rapport présente les résultats de la consultation publique tenue à la demande de l'arrondissement ainsi que l'analyse qu'en fait la commission mise sur pied par l'Office de consultation publique de Montréal (OCPM).

L'introduction situe le mandat de l'Office et décrit la démarche de consultation et les moyens utilisés pour informer les citoyens. Le chapitre 1 présente le plan d'aménagement proposé par l'arrondissement. Le chapitre 2 fait le portrait des questions qui ont été soulevées par les participants à la consultation ainsi que des points de vue et prises de position déposés devant la commission. Enfin, le chapitre 3 présente l'analyse des grands messages qui se dégagent des discussions publiques et les conclusions et recommandations que la commission soumet à l'attention des élus et de tous les intéressés.

Le mandat de l'OCPM

À la demande de l'arrondissement CDN–NDG, l'Office de consultation publique de Montréal a été mandaté par le comité exécutif de la Ville de Montréal afin de mettre en œuvre un processus de consultation participatif visant l'élaboration d'un plan directeur pour le réaménagement du secteur Namur–Jean-Talon Ouest. Il s'agissait donc pour l'OCPM d'accompagner l'arrondissement dans le processus de consultation afin que les citoyens du secteur puissent apporter une contribution à l'élaboration des principes d'aménagement du secteur à réaménager¹.

Les objectifs poursuivis par la consultation publique menée par l'OCPM sont de discuter et de bonifier, le cas échéant, les principes directeurs d'aménagement proposés par l'arrondissement. L'analyse de la commission tient compte des caractéristiques du secteur et des besoins de sa population, des objectifs et des contraintes de l'arrondissement, des gains potentiels pour le quartier à court, moyen et long termes ainsi que des caractéristiques de viabilité des projets.

¹ Sommaire décisionnel, doc 1.1, p. 4 ; Extrait authentique du procès-verbal d'une séance du conseil d'arrondissement – Séance ordinaire du 20 mai 2009 – CA09 170169, doc. 1.5.1; Extrait authentique du procès-verbal d'une séance du comité exécutif – Séance ordinaire du 20 mai 2009 – CE09 0825, doc. 1.5.2

La démarche de consultation

Pour réaliser son mandat, l'Office a mis de l'avant un processus de consultation particulier. Un dépliant comprenant un CD a été produit par l'Office et distribué à 7 500 adresses situées dans les alentours du secteur Namur–Jean-Talon Ouest afin d'informer de la tenue de la consultation publique et de rendre disponible la documentation du projet aux résidents du secteur. La documentation était également disponible au bureau Accès Montréal de l'arrondissement ainsi qu'au bureau de l'OCPM.

Les principales étapes suivies par l'Office pour mener à terme son mandat sont les suivantes : une tournée préparatoire des organismes communautaires du milieu, la création et l'animation d'un comité de suivi, la tenue de cinq rencontres avec des groupes ciblés, la tenue d'un forum public, la tenue de deux séances d'audition des opinions et finalement la rédaction du présent rapport.

La tournée préparatoire des organismes communautaires du milieu

Des rencontres avec des représentants de différents groupes communautaires du secteur ont été organisées afin de prendre le pouls du quartier et d'identifier les principaux enjeux concernant le projet de réaménagement. Ces différentes rencontres ont servi à établir un état des lieux, à brosser le contexte du développement du secteur et à cerner les principales préoccupations.

Le comité de suivi

Le rôle du comité de suivi a été de contribuer à l'identification des enjeux et à la réalisation d'activités visant à favoriser la participation à la consultation publique. Il devait également s'assurer que les intérêts et les préoccupations des parties intéressées étaient bien définis. Ce comité était formé de représentants de l'arrondissement CDN–NDG, du Service de l'habitation de la Ville de Montréal, du milieu de Côte-des-Neiges², du Centre de santé et des services sociaux (CSSS) de la Montagne, de l'école des Nations, de la commission scolaire et des membres de la commission de l'OCPM.

Les rencontres avec des groupes ciblés

Cinq rencontres ont eu lieu auprès de groupes ciblés durant la semaine du 26 octobre 2009 afin de dégager les principales préoccupations et suggestions des différents acteurs concernés par le plan de réaménagement du secteur proposé par

² M^{me} Caroline Guay, École des Nations; M^{me} Denyse Lacelle, Conseil communautaire Côte-des-Neiges; M. Claude Lauzon, CDEC; M. Charles Mercier, Société environnementale CDN (SOCENV); M^{me} Liza Novak, Centre Communautaire Mountain Sights; M^{me} Béatrice Nyambirigi, Éco-quartier Côte-des-Neiges; M^{me} Christine Rowan, CSSS de la Montagne; M^{me} Johanne Roy, Commission scolaire de Montréal (CSDM)

l'arrondissement. La commission a rencontré des résidents du projet Côté Ouest, des résidents du secteur Victoria, des commerçants et propriétaires d'immeubles et de terrains sur le site, des représentants des groupes communautaires membres du Conseil communautaire de Côte-des-Neiges et des résidents de l'avenue Mountain Sights. Une centaine de personnes ont participé à l'une ou l'autre de ces cinq rencontres. Une synthèse de ces rencontres a, par la suite, été présentée pour discussion au comité de suivi lors de la réunion du 4 novembre 2009. Les rapports de ces rencontres ainsi que la synthèse des préoccupations et des suggestions des participants peuvent être consultés sur le site Internet de l'OCPM.

Le forum public et la séance d'audition des opinions

Une séance publique d'information a eu lieu le dimanche 22 novembre 2009. Environ 75 personnes ont participé aux activités de cette journée.

Dans un premier temps, dans le cadre de l'évènement « Portes ouvertes », les citoyens étaient invités à visiter les kiosques d'information mis à leur disposition afin de se familiariser avec les enjeux du secteur à réaménager et les solutions proposées par l'arrondissement.

Liste des kiosques d'information du forum public

Sujets présentés	Organisme
Concept d'aménagement : proposition de plan de réaménagement du secteur Namur–Jean-Talon Ouest	Arrondissement CDN–NDG
Concept TOD	Arrondissement CDN–NDG
Programmes Accès logement et Accès condos	Direction de l'habitation de la Ville de Montréal
Sécurité dans le quartier	Tandem
Sécurité publique	Police de quartier
Concept de Quartier vert	Centre d'écologie urbaine
Le processus de consultation publique et une synthèse des préoccupations soulevées par les groupes ciblés	Office de consultation publique de Montréal
Proposition des résidents de Mountain Sights	Centre Communautaire de Mountain Sights

Tout au long du parcours d'information, les participants ont eu la possibilité de poser des questions aux responsables des différents kiosques.

Dans un deuxième temps, les participants ont eu l'occasion d'assister à la présentation du projet de plan de réaménagement proposé par l'arrondissement, de prendre

connaissance de la synthèse des préoccupations soulevées par les groupes ciblés, ainsi que de poser des questions à la commission et aux représentants de l'arrondissement et d'émettre des commentaires.

La commission a également tenu deux séances d'audition des opinions et des mémoires en soirée les 14 et 15 décembre 2009. Environ 80 personnes ont participé à ces soirées. La commission a reçu 24 mémoires écrits dont 16 ont été présentés oralement. Deux présentations orales sans dépôt de mémoire s'ajoutent à ce nombre, pour un total de 26 interventions.

1. Le projet de réaménagement du secteur Namur–Jean-Talon Ouest

Depuis 2005, l'arrondissement CDN–NDG travaille à l'élaboration d'un plan de revitalisation pour le secteur Namur–Jean-Talon Ouest. Dans le cadre de leur réflexion sur le devenir du secteur, l'arrondissement a demandé que soit mandaté l'OCPM afin de consulter la population sur leur projet de plan directeur. Ce chapitre propose donc une mise en contexte du secteur, une description de la proposition de l'arrondissement, l'explication du mandat de la commission de l'OCPM et une présentation de la démarche de consultation mise en place.

1.1 Mise en contexte du secteur Namur–Jean-Talon Ouest

Situé dans le nord de l'arrondissement CDN–NDG, à l'est du site de l'hippodrome de Montréal, le secteur à réaménager est délimité par l'avenue Mountain Sights à l'ouest, la rue de la Savane au nord et le chemin de fer du Canadien Pacifique au sud. Le secteur qui forme un triangle d'environ 40 hectares est facilement accessible par le boulevard Décarie, les rues Jean-Talon et Victoria ainsi que par les stations de métro Namur et de la Savane³.

Figure 1 : Localisation du secteur à l'étude



Source : Présentation de l'arrondissement lors du forum public du 22 novembre 2009, Doc. 3.10, diapo 4

³ Sommaire décisionnel, doc. 1.1, p. 1; Etude de rentabilité, doc. 3.2, p. 1

Le secteur concerné par le plan de réaménagement de l'arrondissement est actuellement occupé, entre autres, par des activités commerciales, pour la plupart liées au domaine de l'automobile. On y retrouve également des industries légères, des édifices à bureaux et une zone résidentielle concentrée sur l'avenue Mountain Sights⁴.

Malgré la présence de certains bâtiments neufs ou récemment rénovés, la plupart des édifices commerciaux et industriels situés dans le périmètre du plan de réaménagement de l'arrondissement sont vieillissants.

La zone résidentielle de l'avenue Mountain Sights, qui comprend environ 900 logements, est isolée des autres secteurs résidentiels du quartier en raison de l'enclavement du site par trois grandes artères et la voie ferrée.

Le recensement de 2006 de Statistique Canada nous indique également que la grande majorité des logements de ce secteur ont été construits avant 1986 et 15,8 % d'entre eux nécessitent des rénovations majeures⁵.

Le secteur ne semble pas être utilisé à son plein potentiel puisque l'on y retrouve plusieurs terrains asphaltés servant de stationnements de surface et ce, malgré la localisation stratégique du secteur.

De plus, l'espace public du secteur, constitué essentiellement du réseau de rues, a été conçu pour desservir la circulation de transit, le rendant ainsi peu invitant pour les piétons et les cyclistes. Les intersections sont mal aménagées et la largeur des rues démesurée, ce qui les rend dangereuses à traverser pour les piétons⁶.

Le Plan d'urbanisme et le Règlement d'urbanisme de CDN—NDG

Identifié comme un secteur de planification détaillée dans le chapitre de l'arrondissement du Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal, le secteur à l'étude est considéré comme un secteur à transformer ou à construire. Il est désigné comme un secteur à vocation mixte où il est permis de construire des édifices de 2 à 12 étages avec un coefficient d'occupation du sol (COS)⁷ de 1 à 6. Le Plan d'urbanisme mentionne notamment que le secteur identifié est sous-utilisé et sans vocation clairement définie, que les voies de circulation sont surdimensionnées et peu sécuritaires pour les piétons,

⁴ Sommaire décisionnel, doc. 1.1, p. 2

⁵ Statistique Canada, Recensement 2006, secteur de recensement 4620120.00, www.statcan.gc.ca

⁶ Sommaire décisionnel, doc. 1.1, p. 2 ; Présentation de l'arrondissement CDN—NDG, doc. 5.2.2, p. 8; Namur–Jean-Talon, doc. 3.1, p. 18

⁷ Le COS permet d'identifier la densité de construction autorisée dans un secteur donné. Le COS détermine la superficie de plancher autorisée de l'édifice en lien avec le pourcentage d'occupation au sol du bâtiment. Par exemple, avec un COS de 6, si un édifice devait occuper 50% de la superficie du terrain, le promoteur serait autorisé à construire un édifice de 12 étages. Si, par contre, l'édifice devait occuper 100% de la superficie du terrain, le bâtiment ne devrait pas dépasser 6 étages. (Présentation de l'arrondissement lors du forum public du 22 novembre 2009, doc 3.10, diapo 44)

que l'image du secteur est à améliorer et que la majorité des immeubles du secteur nécessitent des travaux de rénovation⁸.

À l'exception de l'avenue Mountain Sights où le Règlement d'urbanisme actuel prescrit un usage résidentiel de 3 à 4 étages, les usages autorisés pour le reste du secteur sont le commerce de gros, l'industrie légère, le commerce lié au domaine de l'automobile et les commerces de proximité. Les hauteurs autorisées sont de 4 à 16 mètres avec un taux d'implantation de 35 % à 85 % et une densité de 1 à 3⁹.

En 2007, l'arrondissement a modifié son Règlement d'urbanisme dans le but de densifier le secteur. Dorénavant, un bâtiment existant peut accueillir un usage commercial ou un équipement collectif et institutionnel lorsque ce bâtiment a un minimum de 4 étages. Depuis la modification du règlement, les activités commerciales ou les équipements collectifs ou institutionnels ne peuvent être implantés dans les bâtiments de moins de 4 étages. Les commerces établis sur le site avant la modification du règlement sont en situation de droit acquis, ce qui leur permet de poursuivre leurs activités même s'ils ne répondent pas aux nouvelles exigences du règlement sans toutefois pouvoir modifier l'usage¹⁰.

1.2 Proposition d'aménagement de l'arrondissement CDN—NDG

L'arrondissement CDN–NDG propose de revitaliser le secteur Namur–Jean-Talon Ouest en créant un milieu de vie sur la base du concept TOD (Transit Oriented Development).

Le concept TOD fait opposition au COD (Car Oriented Development) où la planification des quartiers et des villes est faite en fonction de l'automobile. La planification de type TOD s'articule, pour sa part, généralement autour d'une infrastructure de transport en commun importante. Dans le cas qui nous intéresse, cette infrastructure est composée des stations de métro Namur et de la Savane et possiblement d'une future station de train de banlieue¹¹. Ce type de planification favorise le transport collectif et actif en densifiant les abords de ces infrastructures et en encourageant la diversité des usages dans ces zones. Près des stations de métro, l'arrondissement envisage d'établir les zones résidentielles les plus denses ainsi qu'une multitude de services et de commerces de proximité. La convivialité des espaces et l'environnement urbain deviennent alors un élément important de la planification dans ce type de quartier puisqu'ils encouragent les résidents à faire leurs courses à pied ou à vélo¹².

⁸ Plan d'urbanisme de Montréal, chap. 4, arrondissement CDN–NDG, doc 4.1, p. 31

⁹ Règlement d'urbanisme de l'arrondissement CDN–NDG, doc. 4.6

¹⁰ Modification du règlement d'urbanisme CDN–NDG – 5 mars 2007, doc. 3.4, pp. 2m 4 ; présentation de l'arrondissement lors du forum public du 22 novembre 2009, doc. 3.10, p. 9; séance d'information du 22 novembre 2009, doc. 6.1, M. Nicolas Lavoie, L1699-1717, L1725-1732

¹¹ Plan d'urbanisme de Montréal, chap. 4, arrondissement CDN–NDG, doc. 4.1

¹² Présentation de l'arrondissement lors du forum public du 22 novembre 2009, doc. 3.10, pp. 13, 16

Inspiré de ces principes, l'arrondissement a établi les six objectifs de développement suivants afin de guider le réaménagement du secteur¹³ :

- Augmentation de la densité résidentielle
- Implantation de nouveaux services de quartier adaptés aux besoins
- Maximisation du potentiel de développement généré par la proximité du métro
- Amélioration de la sécurité et de la convivialité du secteur
- Bonification de la qualité de l'environnement urbain
- Création d'une identité propre

La densité résidentielle et commerciale du secteur

Un des principaux objectifs du plan de réaménagement proposé par l'arrondissement CDN–NDG est d'augmenter la densité résidentielle du secteur. Le plan vise ainsi la construction de 3 200 unités de logements sur un horizon temporel de 15 ans.

Cette densification résidentielle devrait se réaliser, selon les vœux de l'arrondissement, en favorisant une mixité de typologie de logements et une mixité sociale afin de respecter les différentes politiques et stratégies de la Ville de Montréal, dont notamment, la Stratégie d'inclusion de logements abordables.

Suivant les principes de distribution des hauteurs et de densité d'une planification de type TOD, le plan de l'arrondissement propose de répartir les immeubles les plus élevés sur les deux axes menant aux deux stations de métro, soit la rue Jean-Talon (8 à 12 étages) et la rue de la Savane (6 à 8 étages). Les édifices de moindre hauteur (3 à 4 étages) seraient autorisés au cœur du secteur dans l'îlot formé par les rues Paré et Buchan. Le bâti résidentiel de 3 à 4 étages sur l'avenue Mountain Sights serait maintenu.

¹³ Namur –Jean-Talon Ouest : concept et vision d'ensemble – Etude de design urbain, avril 2009, doc. 3.1, p. 3

Figure 2 : Les hauteurs autorisées (en étages)



Source : Présentation de l'arrondissement lors du forum public du 22 novembre 2009, doc. 3.10, diapo 30

Afin de tirer parti du potentiel de développement généré par la proximité de la station de métro Namur, l'arrondissement propose de densifier et de diversifier les activités sur la rue Jean-Talon. L'arrondissement propose de renforcer la zone commerciale entre la voie ferrée et la rue Jean-Talon et de créer une zone à usages mixtes rue Jean-Talon où seraient autorisés les commerces et les services aux premiers étages des édifices résidentiels. Des espaces commerciaux pourraient également être autorisés au rez-de-chaussée des immeubles de 36 unités et plus du secteur, ce qui permettrait l'implantation des commerces et des services de proximité, notamment dans l'axe du métro de la Savane.

La sécurité, la convivialité et l'environnement urbain du secteur

Toujours en lien avec les principes d'une planification de type TOD, le plan de réaménagement de l'arrondissement propose d'améliorer la sécurité, la convivialité et l'environnement urbain du secteur. Dans cet esprit, plusieurs rues seraient réaménagées afin de faciliter les déplacements à pied et à vélo, réduisant ainsi la place accordée à l'automobile dans le secteur.

L'arrondissement propose également de fermer la rue Victoria à partir de l'intersection de la rue Jean-Talon, de manière à diminuer le flux de véhicules utilisant actuellement les rues du secteur pour accéder à l'autoroute 15 et au boulevard Décarie. L'espace ainsi récupéré serait réaménagé en parc pour les résidents.

Les intersections des rues Paré et Buchan donnant sur l'avenue Mountain Sights seraient modifiées afin de les rendre plus faciles à traverser et plus sécuritaires. Un parc linéaire serait aménagé en bordure des rues Paré et Buchan ce qui implique, par conséquent, la réduction de la largeur de ces rues ainsi que la disparition du stationnement sur ces deux rues.

Le plan de l'arrondissement propose également de verdir le secteur, notamment afin de le rendre plus agréable pour les résidents, les piétons et les cyclistes. Ce verdissement pourrait être réalisé en récupérant les espaces laissés vacants par le réaménagement des rues et des intersections, ou encore sur les terrains privés à l'aide des règlements de zonage.

L'évolution du concept d'aménagement et sa mise en œuvre

Le plan de réaménagement proposé lors du forum public du 22 novembre dernier a évolué depuis 2005. Il s'agit de la troisième proposition de concept d'aménagement élaborée par l'arrondissement afin de réaménager le secteur.

Deux exemples de projet actuellement en construction illustrent bien les possibilités de mise en œuvre de ce plan pour le secteur : celui des condos Côté Ouest dont la construction de la deuxième phase est terminée et celui du projet Tricots Dorés dont la construction de la première phase a débuté en novembre dernier. La première phase du projet Côté Ouest a été réalisée en partenariat avec la Société d'habitation et de développement de Montréal (SHDM) dans le cadre du programme Accès Condos. La majorité des unités de cette phase du projet étaient considérées comme étant des logements abordables selon la Stratégie d'inclusion de logements abordables de la Ville de Montréal. L'arrondissement a également négocié avec le promoteur du projet Tricots Dorés l'aménagement d'une allée piétonne publique qui traverserait le site du projet afin de faciliter l'accès au métro Namur.

2. Les préoccupations et les opinions des participants

Ce chapitre propose une synthèse des préoccupations et des opinions exprimées par les participants. Environ 255 personnes ont assisté ou participé aux rencontres avec les groupes ciblés, au forum public ou à l'une ou l'autre des deux séances d'audition des mémoires.

Le nombre total de mémoires reçus s'élève à 24 dont 16 ont fait l'objet d'une présentation à la commission. À cela s'ajoutent 2 présentations orales sans dépôt de mémoire. La majorité des interventions ont été faites par des groupes communautaires du quartier CDN, des organismes publics, des propriétaires d'immeubles ou de terrains de la zone à l'étude, ainsi que par des organismes œuvrant dans le domaine de l'environnement.

La synthèse des interventions entendues ou lues par la commission précise dans un premier temps l'accueil général réservé au concept d'aménagement proposé par l'arrondissement CDN–NDG. Elle aborde ensuite les principaux thèmes soulevés par les participants.

2.1 L'accueil général du concept d'aménagement

Une grande majorité des participants est en accord avec les principes de bases du concept mis en avant par l'arrondissement. Ils accueillent favorablement la volonté de l'arrondissement de vouloir créer un milieu de vie paisible, verdoyant, basé sur une mobilité durable où il fait bon vivre en plein cœur de la ville. Ils considèrent que c'est un bon projet et ils approuvent la densification du secteur, la typologie variée de logement proposée et les aménagements pour les cyclistes et les piétons afin de favoriser le transport actif¹⁴. En se référant à la mixité des fonctions, à la proximité des commerces et des services ainsi qu'aux aménagements qui favoriseront le transport actif que prévoit le plan de l'arrondissement, le représentant de la Direction de la santé publique (DSP) a mentionné que la proposition de réaménagement « [...] est un projet générateur de santé et de bien-être »¹⁵.

Certains participants approuvent le souhait de l'arrondissement de faire du projet de revitalisation du secteur Namur–Jean-Talon Ouest un projet basé sur les principes TOD. Le secteur est considéré comme un bon endroit pour ce type de projet en raison de la présence de trois stations de métro. Toutefois, l'Association locale d'arrondissement

¹⁴ Conseil Régional de l'Environnement de Montréal (CRE-Montréal), doc. 7.1.15, p. 4; Association locale d'arrondissement CDN-NDG de Projet Montréal, doc. 7.1.5, p. 2; CSSS de la Montagne et DSP, doc. 7.1.9, p. 10; séance d'audition des opinions du 14 décembre 2009, doc. 6.2, L825-830, L875 et L876-902; Centre d'écologie urbaine, doc. 7.1.11, p. 3

¹⁵ Séance d'audition des opinions du 14 décembre 2009, doc. 6.2, M. Louis Drouin, L876-877

CDN–NDG de Projet Montréal, tout en considérant qu’il s’agit d’un premier pas encourageant, soulève les lacunes du plan de l’arrondissement quant à son adhésion aux principes fondamentaux d’un TOD. L’association questionne, entre autres, le fait que les zones les plus denses du projet soient situées dans les franges les plus éloignées des stations de métro alors qu’elles devraient, selon les principes d’un TOD, être les plus près du pôle de transport¹⁶.

À l’instar de quelques participants, le représentant de la Société environnementale CDN estime que le plan de l’arrondissement doit proposer une stratégie qui décourage l’utilisation de la voiture et qui favorise l’utilisation du transport en commun et les déplacements à pied. Il considère que la revitalisation du secteur présente une opportunité de construire quelque chose de nouveau et d’oser en maximisant le verdissement¹⁷.

Plusieurs préoccupations ont toutefois été soulevées quant à l’application de ces principes et tout particulièrement les impacts de la transformation résidentielle de la zone sous étude, les effets sur la circulation et le stationnement dans le secteur, la présence des commerces et des services de proximité et l’aménagement des espaces verts.

2.2 La transformation du secteur

2.2.1 La vision résidentielle du secteur

Tous les aspects touchant la transformation résidentielle du secteur ont été de loin les sujets les plus abordés tout au long du processus de consultation publique. Malgré le fait que des éléments concernant la densité et la clientèle visée par le projet en préoccupent plusieurs, la proposition de transformer ce secteur dégradé et négligé a été reçue de manière positive par la majorité des participants.

Certains considèrent comme excessive la densité proposée par le plan de réaménagement de l’arrondissement. La densité prévue risque, selon eux, de compromettre la qualité de vie des résidents actuels, de diminuer l’ensoleillement des unités de logement et de bloquer les vues sur le Mont-Royal. Ils proposent donc d’imposer des règles claires concernant la distance entre les édifices, de revoir le plan afin d’y incorporer des édifices de moindre hauteur et de limiter la hauteur maximale des édifices¹⁸.

¹⁶ CRE-Montréal, doc 7.1.15, p. 4; Les immeubles Devmont, doc 7.1.4, p.1; Association locale d’arrondissement CDN-NDG de Projet Montréal, doc 7.1.5, pp. 2-4

¹⁷ Société environnementale CDN, séance d’audition des opinions du 15 décembre 2009, doc. 6.3, L875-882 et L939-946; Association locale d’arrondissement CDN-NDG de Projet Montréal, doc. 7.1.5, p. 4

¹⁸ M. et Mme Savopol, doc 7.2.5; Centre d’écologie urbaine, doc. 6.2, L539-544

Il a été souligné que le secteur à réaménager est situé dans un quartier où les besoins en logement sont importants. Des problèmes de salubrité et de surpeuplement des logements, en raison du manque d'entretien des propriétaires et de la taille des familles, ont été soulevés par plusieurs intervenants du milieu¹⁹.

De l'avis de quelques participants, le projet de réaménagement selon le concept TOD pourrait avoir des effets négatifs sur la population à faible revenu du quartier. Ils mentionnent notamment la spéculation sur les terrains des environs et l'embourgeoisement du site qui affecteraient le prix des loyers, non seulement sur le site, mais également dans les secteurs voisins²⁰. Selon bon nombre de participants, il est donc primordial d'éviter l'embourgeoisement du secteur et de créer un lien, une continuité physique et sociodémographique avec le quartier CDN afin de permettre aux résidents actuels du site et des environs d'être parties prenantes du projet²¹.

Plusieurs groupes ont également souligné l'importance de favoriser la mixité sociale en assurant une typologie variée de logement sur le site. Pour répondre aux besoins de la population du quartier, cette mixité doit, selon eux, comprendre une grande proportion de logements à prix modique et de grands logements pour les familles nombreuses. Il a également été proposé d'inclure une résidence pour personnes âgées. Une participante précise qu'une bonne mixité sociale favorise un environnement sécuritaire et stable²².

Le logement social

Le logement social, l'application de la Stratégie d'inclusion de logements abordables de la Ville de Montréal et la protection des résidents de Mountain Sights ont été des sujets abordés par tous les organismes communautaires qui ont participé aux consultations. Il est important, selon ces derniers, de profiter de la revitalisation du site pour répondre aux besoins criants en logement social de la population du quartier. Ils s'entendent tous sur le fait que la Stratégie d'inclusion doit être respectée et même dépassée dans son volet logement social. Des taux allant de 20 % à 50 % de logement social sur le site ont été mis sur la table tout au long du processus de consultation. La notion d'« *abordabilité* » de la Stratégie d'inclusion a également été remise en question, car les prix des logements dits abordables les rendent inaccessibles à une bonne partie des résidents de CDN²³.

¹⁹ CSSS de la Montagne et DSP, Des populations à statut précaire, doc 7.1.9.1, p. 2; compte rendu de la rencontre avec les citoyens du secteur Victoria, doc 5.3.2, p. 2

²⁰ Corporation de développement communautaire de CDN, Mémoire, doc. 7.1.8, pp.2-3; POPIR – Comité de logement, doc. 7.2.2, p. 2

²¹ Centre d'écologie urbaine, doc. 7.1.11, p. 3, CSSS de la Montagne et DSP, doc. 7.1.9.1, p. 6; R.O.M.E.L, séance d'audition des opinions du 14 décembre 2009, doc. 6.2, L1893-1901

²² Association locale d'arrondissement CDN-NDG de Projet Montréal, doc. 7.1.5, p. 5; Centre d'écologie urbaine, doc. 7.1.11, p. 4; Comité citoyen Milton-Parc, doc. 7.1.13, p. 2;

²³ Projet Genese, doc 7.1.7, p. 3 et 5; séance d'audition des opinions du 14 décembre 2009, doc. 6.2, L1298-1304; CSSS de la Montagne et DSP, séance d'audition des opinions du 14 décembre 2009, doc. 6.2, L903-909; Centre d'écologie urbaine, doc. 7.1.11, p. 4; Centre communautaire Mountain Sights, doc. 7.1.12, p. 2; Société environnementale CDN, séance d'audition des opinions du 15 décembre 2009, doc. 6.3, L976-996; POPIR - Comité

Afin d'éviter les effets de la spéculation sur les terrains, il a été suggéré de construire les logements sociaux en début de processus ou encore de créer une réserve foncière au profit de la Ville de Montréal²⁴.

Les groupes communautaires demandent également que soit remis en marche le programme d'acquisition de la SHDM et que les logements de l'avenue Mountain Sights soient transformés en coopératives d'habitation ou gérés par des organismes à but non lucratif (OBNL) spécialisés. Ils demandent qu'une série de mesures contraignantes visant les propriétaires soit prises afin de faire respecter les règlements en matière de salubrité et que plus de ressources soient consacrées à l'inspection des bâtiments dans le quartier²⁵.

2.2.2 Les bureaux et les commerces existants

La transformation du secteur selon le plan proposé par l'arrondissement CDN–NDG inquiète tout particulièrement les propriétaires d'édifices locatifs commerciaux, d'édifices à bureaux ou de commerces. Quelques-uns d'entre eux considèrent que le projet d'embellissement du secteur est intéressant et même que la revitalisation du site est nécessaire, mais ils sont également préoccupés par les conséquences du plan de l'arrondissement sur la viabilité de leur entreprise²⁶.

Certains d'entre eux ont souligné que le projet de l'arrondissement ne prend pas en considération les besoins des commerçants existants. Ils se demandent comment concilier les objectifs du concept TOD avec les exigences de leurs activités commerciales et, notamment, un accès facile en automobile. Plusieurs commerçants considèrent que le plan de l'arrondissement pourrait entraîner le départ d'entreprises bien installées et florissantes, qu'il pourrait compromettre la fonction bureau et créer de l'incertitude pendant 10 à 15 ans pour le secteur. Pour ces raisons, ils demandent que le plan soit revu et offrent leur collaboration²⁷.

Quelques propriétaires d'immeubles commerciaux locatifs ont également mentionné que le projet rend déjà la location et le développement des bâtiments difficiles en raison

de logement, doc. 7.2.2, pp. 1, 2, 3; NDG Community Council, doc 7.2.7; Association locale d'arrondissement CDN-NDG de Projet Montréal, doc 7.1.5, p. 5

²⁴ R.O.M.E.L, séance d'audition des opinions du 14 décembre 2009, doc 6.2, L1975-1987; Projet Genese, doc. 7.1.7, p.7; Corporation de développement communautaire de CDN, doc. 7.1.8, pp. 4 et 7; Centre d'écologie urbaine, doc. 7.1.11, p. 4; POPIR - Comité de logement, doc. 7.2.2, p. 2; NDG Community Council, doc 7.2.7

²⁵ CSSS de la Montagne et DSP, doc. 7.1.9.1; POPIR-Comité de logement, doc. 7.2.2, pp. 2, 3 ; Corporation de développement communautaire de CDN, doc. 7.1.8, pp. 4 et 7 et séance d'audition des opinions du 15 décembre 2009, doc. 6.3, L1920-1925; Projet Genese, doc. 7.1.7, p. 8; Centre communautaire Mountain Sights, doc. 7.1.12, p. 2; R.O.M.E.L, séance d'audition des opinions du 14 décembre 2009, doc 6.2, L1921-1928; NDG Community Council, doc 7.2.7; L'ŒIL, doc 7.1.16, p.10

²⁶ M. Rudolf Komsic, doc. 7.2.1, pp. 2, 3; Positron Inc., doc. 7.1.3, p. 2; Uptown Automobiles Inc., doc. 7.1.2, p. 2

²⁷ M. Rudolf Komsic, doc. 7.2.1, p.3; Uptown Automobiles Inc., doc. 7.1.2, p. 2; Adlexco Management LTD, doc. 7.1.10, p. 1; Positron Inc., doc. 7.1.3, p. 2

des modifications du règlement de zonage qui limitent toute nouvelle activité commerciale ou institutionnelle aux bâtiments de quatre étages et plus²⁸.

2.3 La circulation et le transport

La circulation et le transport ont été des sujets abondamment discutés tout au long du processus de consultation publique. Il a surtout été question des effets de la fermeture de la rue Victoria et du réaménagement des rues Paré et Buchan sur la congestion routière dans le secteur et sur l'accès aux commerces existants, du désenclavement du secteur, de la desserte en transport en commun et de la sécurité des piétons.

La fermeture de la rue Victoria et le réaménagement des rues Paré et Buchan auraient pour conséquence, selon plusieurs participants, de faire augmenter la circulation automobile sur les rues périphériques déjà saturées aux heures de pointe. Il a particulièrement été question de la congestion déjà réelle sur la rue Jean-Talon en direction du boulevard Décarie²⁹.

Certains résidents des nouveaux condos du projet Côté Ouest craignent de voir augmenter la circulation sur la rue de la Savane advenant la fermeture de la rue Victoria. Cette rue est déjà, selon eux, très achalandée. Elle le sera encore plus avec la venue de nouveaux résidents et avec le réaménagement des rues du secteur. Ils considèrent donc que le plan de circulation de l'arrondissement devrait être pensé comme un tout, en incluant la rue de la Savane³⁰.

De plus, les propriétaires de commerces et d'édifices à bureaux sont préoccupés par les impacts du réaménagement sur la visibilité et la viabilité de leur entreprise. L'un d'entre eux a souligné qu'en réduisant l'accès en automobile à son édifice, il perd son avantage sur les édifices à bureaux situés au centre-ville. Afin de permettre un accès facile en automobile aux entreprises existantes sur le site, un commerçant a proposé notamment de fermer la rue Victoria au coin de la rue Paré plutôt qu'au coin de la rue Jean-Talon³¹.

Plusieurs participants ont souligné que la fermeture de la rue Victoria risquerait d'isoler encore plus le secteur et ainsi créer des problèmes de sécurité urbaine et une difficulté d'accès à certains services³². Le Centre d'écologie urbaine craint : « [...] *que la très forte*

²⁸ M. Rudolf Komsic, doc. 7.2.1, p. 2 ; Adlexco Management LTD, doc. 7.1.10, p.1; compte rendu de la rencontre avec les commerçants et les propriétaires d'immeubles et de terrains sur le site à aménager, doc. 5.3.3, p. 2

²⁹ Positron Inc., doc. 7.1.3, p. 3; Adlexco Management LTD, doc. 7.1.10, p. 2; Joel Friedman., doc. 7.2.8, p. 3

³⁰ M. et Mme Savopol, doc. 7.2.5; compte rendu de la rencontre avec les résidents des condos Côté Ouest, doc. 5.3.1, p. 2

³¹ Joel Friedman, doc. 7.2.8, pp. 2, 3 ; Positron Inc., doc. 7.1.3, p. 3; Adlexco Management LTD, doc. 7.1.10, p. 1; Uptown Automobiles Inc, doc. 7.1.2, pp. 1-2 et séance d'audition des opinions du 14 décembre 2009, doc. 6.2, L2370-2375 et L2376-2395

³² Projet Genese, doc. 7.1.7, p. 8; Centre d'écologie urbaine, doc. 7.1.11, p. 3; Centre communautaire Mountain Sights, doc. 7.1.12, p. 3

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, rende plus difficiles les déplacements actifs au pourtour du site en concentrant la circulation sur les voies de contournement [...] »³³. Les représentants des résidents de l'avenue Mountain Sights se préoccupent également des effets de la fermeture de la rue Victoria et du réaménagement des rues Paré et Buchan sur la fluidité de la circulation. Le plan des résidents propose: « [...] la création d'une trame urbaine fluide rejoignant les secteurs voisins par des routes afin d'offrir à la population une meilleure mobilité »³⁴.

Par contre, certains participants sont favorables à la fermeture de la rue Victoria car ils considèrent qu'elle permettrait de libérer du terrain pour la création d'un espace vert³⁵.

Afin de désenclaver le secteur, des participants ont suggéré d'implanter un passage à niveau sur la voie ferrée, de recouvrir le boulevard Décarie et de le transformer en parc ou tout simplement de construire des passerelles permettant de traverser plus facilement l'autoroute³⁶.

Certains groupes ont fait remarquer qu'il est important de réduire la circulation de transit et d'améliorer la trame de rues afin d'assurer une meilleure sécurité pour les piétons. Il a été suggéré de réduire la largeur des rues, actuellement démesurée, en intégrant des trottoirs en saillies, d'implanter des dos d'ânes ou encore d'utiliser des bancs de végétaux. Il a également été proposé d'améliorer la sécurité des piétons et la convivialité du secteur en modifiant certaines intersections pour les rendre plus claires et de réduire la vitesse autorisée, tout particulièrement sur le chemin des écoliers et autour du métro³⁷.

Le transport en commun

Quelques participants ont souligné que pour réduire la place de l'automobile dans le secteur à réaménager, la desserte en transport en commun doit être améliorée et offrir une véritable alternative³⁸.

³³ Centre d'écologie urbaine, doc. 7.1.11, p. 7

³⁴ Centre communautaire Mountain Sights, doc. 7.1.12, p. 3

³⁵ Société environnementale CDN, séance d'audition des opinions du 15 décembre 2009, doc. 6.3, L963-974; Centre d'écologie urbaine, doc. 7.1.11, p. 6

³⁶ Centre d'écologie urbaine, doc 7.1.11, pp. 7 et 9; Société environnementale CDN, séance d'audition des opinions du 15 décembre 2009, doc. 6.3, L1020-1032; CSSS de la Montagne et la DSP, doc. 7.1.9.1 et séance d'audition des opinions du 14 décembre 2009, doc. 6.2, L1143-1151 et 1159

³⁷ Centre d'écologie urbaine, doc. 7.1.11, p. 6; Association locale d'arrondissement CDN-NDG de Projet Montréal, doc. 7.1.5, p. 6 et séance d'audition des opinions du 14 décembre 2009, doc 6.2, L2988-2992; CRE – Montréal, doc. 7.1.15, p. 8; Positron Inc, doc. 7.1.3, p. 3; Centre communautaire Mountain Sights, doc. 7.1.12, p. 2 et séance d'audition des opinions du 15 décembre 2009, doc. 6.3, L225-265; CSSS de la Montagne et la DSP, doc 7.1.9.1, p. 6

³⁸ Association locale d'arrondissement CDN-NDG de Projet Montréal, doc. 7.1.5, p. 7; Centre communautaire Mountain Sights, doc. 7.1.12, p. 3; Association locale d'arrondissement CDN-NDG de Projet Montréal, séance d'audition des opinions du 14 décembre 2009, doc. 6.2, L3133-3146

En plus de la modification du trajet de la ligne d'autobus 92 et de l'implantation d'un arrêt au coin de l'avenue Mountain Sights et de la rue Paré, demandées par le Centre communautaire Mountain Sights depuis plusieurs années, d'autres propositions ont été formulées afin d'améliorer la desserte en transport en commun du secteur. Il a été proposé d'étendre la ligne de tramway prévue sur la rue Côte-des-Neiges jusqu'au métro Namur et de faire bifurquer un certain pourcentage des autobus de la ligne 165 vers la ligne de métro orange³⁹.

2.4 Le stationnement

Plusieurs propriétaires de commerces ou d'édifices dans le périmètre touché par le réaménagement ainsi que les résidents de l'avenue Mountain Sights ont fait connaître leurs préoccupations concernant la disponibilité des places de stationnement.

Les propriétaires d'édifices à bureaux, de commerces et de lieux de culte s'inquiètent des modifications prévues par le plan de l'arrondissement, principalement aux rues Paré et Buchan. Jumelées à l'implantation de nouveaux projets résidentiels, ils craignent que ces modifications affectent la disponibilité des espaces de stationnement et mettent en péril leurs activités dans le secteur. Ils soulignent que la majorité de leurs employés, de leurs clients ou encore de leurs membres – dans le cas des lieux de culte – proviennent de partout dans la région de Montréal et n'utilisent pas le transport en commun. Ils constatent également que depuis la construction du projet Côté Ouest, il est déjà plus difficile de se stationner dans le secteur⁴⁰. Les représentants des résidents de l'avenue Mountain Sights ont aussi mentionné le manque de stationnements publics dans le secteur⁴¹.

Plusieurs intervenants ont fait connaître leur accord avec l'orientation prise par l'arrondissement de réduire le stationnement et la place de l'automobile dans le secteur⁴². Le Conseil Régional de l'Environnement de Montréal (CRE-Montréal) souhaite même que l'arrondissement réduise à 0,5 le nombre d'unités de stationnement par logement pour les nouveaux projets résidentiels⁴³. Deux groupes ont toutefois mentionné qu'il ne faudrait pas fragiliser la viabilité des projets de logement social – ou

³⁹ Uptown Automobiles Inc., doc. 6.2, L2396-2402; Centre communautaire Mountain Sights, doc. 7.1.12, p. 2 et séance d'information du 22 novembre 2009, doc 6.1, L3004-3032 ; Association locale d'arrondissement CDN-NDG de Projet Montréal, doc. 7.1.5, p. 7; Projet Genese, séance d'audition des opinions du 14 décembre 2009, doc. 6.2, L1361-1362; M. Daniel Nonen, doc 7.1.1, p.1. et compte rendu de la rencontre avec les résidents de la rue Mountain Sights, doc. 5.3.5, p. 2

⁴⁰ Positron Inc., doc. 7.1.3, pp. 2-3; Joel Friedman, doc.7.2.8, pp. 2, 3; Uptown Automobiles Inc., doc. 7.1.2, p. 2; SGI Canada, doc. 7.2.6; Father Jozo Grubisic, doc. 7.2.4, p. 1

⁴¹ Centre communautaire Mountain Sights, doc. 7.1.12, p. 4

⁴² Société environnementale CDN, séance d'audition des opinions du 15 décembre 2009, doc. 6.3, L909-917; CSSS de la Montagne et DSP, doc. 7.1.9, p. 17; Centre d'écologie urbaine, doc 7.1.11, p. 8

⁴³ CRE-Montréal, doc. 7.1.15, p. 8

encore destinés à une clientèle peu fortunée – en imposant des stationnements souterrains qui coûtent plus cher⁴⁴.

Tout au long de la consultation publique, plusieurs propositions ont été faites concernant le stationnement. Différentes variantes touchent les rues Buchan et Paré. Il a été suggéré de permettre le stationnement sur un seul côté des rues, de permettre le stationnement en angle sur un seul côté afin de laisser l'autre côté libre pour un corridor vert ou encore de réduire la largeur des rues mais de laisser le stationnement sur les deux côtés⁴⁵. Il a également été proposé de construire un stationnement étagé, un stationnement public près du métro Namur, de faire la promotion de l'auto-partage (Communauto) ou encore d'inciter les entreprises à utiliser les services du centre de gestion des déplacements Mobiligo afin de réduire la dépendance des employés à l'automobile⁴⁶.

2.5 Les services et les commerces de proximité

À l'instar du Centre d'écologie urbaine, la grande majorité des participants est en accord avec l'augmentation de la densité résidentielle et la mixité fonctionnelle du secteur qui permettraient l'émergence et le maintien de services et de commerces de proximité.⁴⁷ Il est important, selon plusieurs participants, de créer une vie de quartier avec le projet de réaménagement du secteur en répondant aux besoins des résidents en services et commerces de proximité de toutes sortes. Ils ont tout spécialement mentionné la nécessité de services institutionnels (écoles, centres de la petite enfance (CPE), services de santé, etc.), de services communautaires (jardins communautaires, centre communautaire, centre récréatif, etc.) et de commerces de proximité (pharmacie, épicerie, buanderie, dépanneur, nettoyeur, etc.)⁴⁸. Il a également été question de ne pas seulement concentrer les services et les commerces de proximité sur la rue Jean-Talon mais de les répartir sur le site⁴⁹.

⁴⁴ Centre d'écologie urbaine, doc. 7.1.11, p. 8; Société environnementale CDN, séance d'audition des opinions du 15 décembre 2009, doc. 6.3, L931-937

⁴⁵ Uptown Automobiles Inc., doc. 7.1.2, p. 2; Les immeubles Devmont, doc. 7.1.4, p. 3; Joel Friedman, doc. 7.2.8, p. 3

⁴⁶ M. Daniel Nonen, doc. 7.1.1, p. 2; Centre d'écologie urbaine, doc. 7.1.11, pp. 8-9; Société environnementale CDN, séance d'audition des opinions du 15 décembre 2009, doc. 6.3, L1107-1116; compte rendu de la rencontre avec les commerçants et les propriétaires d'immeubles et de terrains, doc. 5.3.3, p. 2

⁴⁷ Centre d'écologie urbaine de Montréal, doc. 7.1.11, p. 3; séance d'information du 22 novembre 2009, Mme Liza Novak, séance d'information du 22 novembre 2009, doc. 6.1, L673-675 et L689-691; compte rendu de la rencontre avec les résidents des condos Côté Ouest, doc. 5.3.1, p. 2; compte rendu de la rencontre avec les citoyens du secteur Victoria, doc. 5.3.2, p. 3; compte rendu de la rencontre avec les représentants des groupes communautaires de CDN, doc. 5.3.4, p. 2; compte rendu de la rencontre avec les résidents de la rue Mountain Sights, doc. 5.3.5, p. 3

⁴⁸ Projet Genese, doc. 7.1.7, p. 9; Association locale d'arrondissement CDN-NDG de Projet Montréal, doc. 7.1.5, p. 5 et séance d'audition des opinions du 14 décembre 2009, doc. 6.2, L2941-2943; Corporation de développement communautaire de CDN, doc. 7.1.8, p. 3 et séance d'audition des opinions du 15 décembre 2009, doc. 6.3, L1739-1749; Centre communautaire Mountain Sights, doc. 7.1.12, p. 3; Centre d'écologie urbaine, doc. 7.1.11, p. 5

⁴⁹ M. et Mme Savopol, doc. 7.2.5; Compte rendu de la rencontre avec les résidents des condos Côté Ouest, doc. 5.3.1, p.

Le Centre d'écologie urbaine précise, à l'instar de quelques participants, qu'il serait important dans la planification du secteur de porter une attention particulière aux besoins des enfants et des adolescents en les consultant directement⁵⁰.

2.6 Les espaces verts et l'environnement

Le CRE-Montréal est heureux, au même titre que d'autres participants, de « [...] constater que l'arrondissement CDN–NDG souhaite faire de l'aménagement de nouveaux parcs urbains et d'espaces verts un élément central de la revitalisation du site. »⁵¹

Afin de maximiser le verdissement du site, il a été proposé à l'arrondissement de faire la promotion des toits verts et d'intégrer le concept d'agriculture urbaine dans leur plan. Ce verdissement peut être, selon les participants, effectué autant sur le domaine public en récupérant l'emprise publique à la suite du réaménagement des rues que sur le domaine privé en utilisant les marges de recul prévues. Le représentant de la Société environnementale de Côte-des-Neiges souligne toutefois que les espaces verts doivent pouvoir être utilisés par les résidents.⁵²

Il a également été souligné que l'augmentation des espaces verts réduit non seulement les îlots de chaleur mais aussi les problèmes de ruissellement en permettant à l'eau de pluie de percoler dans le sol⁵³.

En plus du verdissement du secteur, quelques suggestions ont également été faites afin d'améliorer la performance environnementale du plan de réaménagement proposé par l'arrondissement. En ce qui concerne la gestion de l'eau sur le site, il a été proposé, en plus de l'augmentation des surfaces perméables par le verdissement, d'assurer la captation de l'eau de pluie afin de la réutiliser sur le site et d'établir des normes de performance concernant l'utilisation de l'eau potable en se rapprochant des exigences LEED ND. Le CRE-Montréal a également proposé d'atteindre les normes LEED ND concernant la récupération des matériaux des bâtiments existants et la gestion écologique des déchets durant les travaux. Dans un même ordre d'idées, il considère que des installations pour le recyclage et le compostage devraient être prévues sur les lieux publics et dans les bâtiments⁵⁴.

⁵⁰ Centre d'écologie urbaine de Montréal, doc. 7.1.11, p. 5; Centre communautaire Mountain Sights, séance d'information du 22 novembre 2009, doc. 6.1, L730-735; Tandem, séance d'information du 22 novembre 2009, doc. 6.1, L2685-2705

⁵¹ CRE-Montréal, doc. 7.1.15, p. 4; Centre communautaire Mountain Sights, séance d'information du 22 novembre 2009, doc. 6.1, L676; Centre d'écologie urbaine, doc. 7.1.11, p. 3

⁵² CSSS de la montagne et DSP, doc. 7.1.9, p. 17; CRE-Montréal, doc. 7.1.15, p. 11; Centre d'écologie urbaine, doc. 7.1.11, pp. 6 et 9; Société environnementale CDN, séance d'audition des opinions du 15 décembre 2009, doc. 6.3, L963-974

⁵³ CRE-Montréal, doc. 7.1.15, p. 9; CSSS de la montagne et DSP, séance d'audition des opinions du 14 décembre 2009, doc 6.2, L832-834; Centre d'écologie urbaine, doc 7.1.11, p. 9

⁵⁴ CRE-Montréal, doc. 7.1.15, pp. 9 et 10

3. L'analyse de la commission

L'arrondissement CDN–NDG souhaite créer un nouveau milieu de vie où se côtoieraient de nombreux résidents, des commerçants ainsi que le personnel des bureaux avoisinants dans un secteur Namur-Jean-Talon Ouest reverdi. À la demande des autorités de l'arrondissement, le comité exécutif de la Ville a mandaté l'OCPM afin d'impliquer la population dans un processus d'idéation, de discussion et de bonification des concepts de revitalisation et d'aménagement de ce secteur.

Conformément au mandat reçu, le présent chapitre présente l'analyse de la commission sur le degré d'adhésion des participants aux orientations d'aménagement, sur les suggestions pour améliorer la situation actuelle et favoriser la transformation graduelle du secteur. L'analyse s'articule autour des sujets suivants :

- La vision d'aménagement
- L'avenue Mountain Sights
- Le secteur commercial actuel

3.1 La vision d'aménagement

Le secteur à requalifier est actuellement utilisé pour des activités commerciales et industrielles légères. On y trouve aussi des édifices à bureaux et environ 900 logements surtout localisés sur la rue Mountain Sights. Le Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal (2004) en fait un des secteurs en dehors du centre-ville qui offre les plus intéressants potentiels immobiliers, à condition qu'on en facilite le redéveloppement et la densification aux abords du métro. Le chapitre d'arrondissement de CDN–NDG indique de son côté une volonté d'encourager les modes de transport alternatifs à l'automobile et de créer un milieu de vie favorisant le piéton⁵⁵.

Dans ce contexte de planification concernant le secteur Namur–Jean-Talon Ouest, l'arrondissement CDN–NDG propose de créer un milieu convivial qui s'appuie sur six principes s'inspirant des orientations qui fondent le concept d'aménagement TOD (Transit Oriented Development). Le secteur serait ainsi transformé sur un horizon d'environ dix à quinze ans :

- en augmentant la densité résidentielle
- en implantant de nouveaux services de quartier adaptés aux besoins
- en améliorant la sécurité et la convivialité du secteur
- en dotant le secteur d'une identité propre

⁵⁵ Sommaire décisionnel doc. 1.1, p. 2.

-
- en tirant parti du potentiel de développement généré par la proximité des stations de métro
 - en améliorant la qualité de l’environnement urbain⁵⁶

La zone d’étude. L’arrondissement appuie sa décision d’opter pour un concept d’aménagement basé sur les principes TOD sur la présence, à proximité, de trois stations de métro dont deux, les stations Namur et de la Savane, situées à distance de marche, sont dans l’environnement immédiat du site. Dans ce contexte, il est surprenant de constater que la partie située au nord du site, entre la station de métro de la Savane et le cimetière Baron de Hirsch, n’est pas incluse dans la zone d’étude. On le sait, l’environnement sécuritaire des stations de métro et le caractère convivial des parcours menant de la station jusqu’aux zones résidentielles revêtent une importance stratégique dans le choix que les résidents feront de leur mode de transport. De plus, cette zone actuellement peu structurée est appelée à se redévelopper. L’annonce récente de la construction de près d’une centaine d’unités de logement social au coin des rues Sax et Labarre laisse entrevoir une revitalisation qui mériterait d’être planifiée de concert avec celle qui a déjà commencé au sud.

Si, par ailleurs, la station de métro Namur est incluse dans la zone d’étude, toute la bande de terrains située tout juste au nord de cette station, entre l’avenue Mountain Sights et le boulevard Décarie, de la rue Jean-Talon jusqu’à la rue de la Savane, en est exclue. À l’instar de plusieurs intervenants, la commission souligne l’intérêt de tenir compte du potentiel de cette partie commerciale, immédiatement attenante à la zone d’étude, le long du boulevard Décarie, dans une approche TOD multi-usages et multifonctions. Elle longe la partie résidentielle située sur l’avenue Mountain Sights et pourrait offrir des espaces pour créer cette interface souhaitée avec les commerces de proximité, permettant aux résidents de trouver, à distance de marche, plusieurs produits de première nécessité.

Soulignons également que les terrains de l’ancien hippodrome Blue Bonnets seront redéveloppés à la suite de l’abandon des activités reliées aux courses de chevaux. La vision proposée par l’arrondissement concernant le secteur Namur–Jean-Talon Ouest a été développée sans lien explicite avec la réflexion qui a cours sur Blue Bonnets. Même si les décisions gouvernementales se font attendre dans ce dernier cas et même si l’on peut comprendre l’intérêt de ne pas manquer les fenêtres d’opportunité qui peuvent se présenter pour revitaliser le secteur Namur qui en a besoin, la proximité des deux zones et la dimension de l’espace qui redeviendrait disponible à des fins résidentielles et commerciales, tout juste de l’autre côté du boulevard Décarie, obligent à une approche cohérente et complémentaire.

⁵⁶ Namur – Jean-Talon Ouest : concept et vision d’ensemble, doc. 3.1, p. 2.

-
- ***La commission recommande d'étendre la zone d'étude jusqu'au boulevard Décarie vers l'ouest et d'inclure également la partie aux abords de la station de métro de la Savane.***
 - ***La commission propose également que soit élaborée pour le secteur Namur–Jean-Talon Ouest une approche de revitalisation qui soit cohérente et complémentaire avec celle en développement pour le secteur de l'hippodrome Blue Bonnets.***

Dans les sections qui suivent, les commentaires recueillis qui concernent à la fois la bande le long du boulevard Décarie et la répartition des fonctions résidentielle et commerciale sur les terrains de Blue Bonnets seront donc consignés.

3.1.1 L'adhésion aux partis d'aménagement : un accord de principe

Les principes d'aménagement mis de l'avant ont, en général, été bien reçus par les participants aux consultations publiques à cause de leur intérêt en soi et des améliorations pressenties à la situation actuelle.

Rappelons que, d'emblée, la Direction de la santé publique (DSP) a parlé de projet générateur de santé et de bien-être, notamment grâce au verdissement du secteur et à la place faite au piéton et au transport en commun. La qualité de l'air extérieur du secteur devrait s'en trouver améliorée et on devrait noter une diminution des îlots de chaleur. De plus, les aménagements prévus, en favorisant les déplacements à pied ou à vélo, permettraient aussi aux futurs résidents de garder la forme physique et de lutter contre le surpoids qui gagne du terrain. Plusieurs autres intervenants ont salué le caractère innovateur du projet et l'émergence d'une planification urbaine visant à créer des milieux de vie paisibles et verdoyants⁵⁷.

À l'instar de plusieurs intervenants, la commission salue la proposition novatrice de revitalisation de l'arrondissement.

La question des modes de cohabitation des usages et des fonctions a toutefois été posée dès le départ, autant par les résidents actuels que par les commerçants et les propriétaires d'édifices qui ont tous souhaité que la revitalisation conduise à une amélioration de leurs conditions de vie et d'exercice de leurs activités. On l'imagine, la revitalisation du secteur passe par une réorganisation de l'espace qui suppose des arbitrages sur la place à accorder à chaque usage et sur les conditions favorisant leur

⁵⁷ CSSS de la Montagne et DSP, doc. 6.2, L832-834, L825-830 et L875; Conseil Régional de l'Environnement (CRE-Montréal), doc. 7.1.15, p. 4 et 9-10; Association locale d'arrondissement CDN-NDG de Projet Montréal, doc. 7.1.5, p. 2; Charles Mercier, Société environnementale CDN, doc. 6.3, L875-882

développement. L'arrondissement a indiqué son intention de ne pas exproprier les utilisateurs actuels et de tenter d'éviter l'embourgeoisement du quartier⁵⁸.

Par ailleurs, les participants ont soulevé plusieurs enjeux dont la place faite au logement social et familial, l'amélioration des conditions de vie des résidents de l'avenue Mountain Sights, la valeur accordée au secteur commercial existant, l'augmentation du trafic, le stationnement et la circulation en général dans la zone. La sécurité et la convivialité des trajets jusqu'aux stations de métro ont aussi fait l'objet de plusieurs commentaires ainsi que l'intégration du secteur au quartier environnant de CDN⁵⁹.

3.1.2 Interaction et interdépendance des usages

La revitalisation proposée repose sur la présence de plusieurs usages sur un même site et sur une interaction positive entre les résidences, les commerces, les lieux de travail et les équipements publics (écoles, CPE, centres de santé, etc.). La réduction et l'encadrement de l'usage de l'auto visent à créer un milieu de vie paisible et sain. Pour réaliser ses objectifs, l'arrondissement utilise la proximité et le zonage comme outil principal. On donne pignon sur la rue Jean-Talon aux édifices à bureaux et aux commerces. Ailleurs sur le site, on opte pour une densification résidentielle à distance de marche des stations de métro. On permet aux services de proximité de s'installer aux premiers étages des tours d'habitation, extensionnant ainsi la zone de services prévue sur la rue Jean-Talon.

L'arrondissement n'a pas présenté d'autres stratégies favorisant cette interaction positive entre résidences, commerces et lieux de travail qui caractérise le concept TOD. Peut-on imaginer que les employés et usagers du secteur viennent, à moyen terme, habiter à proximité ou dans la partie résidentielle du site ? Selon le mémoire déposé par l'entreprise Positron, pour 90 % des employés oeuvrant dans cet édifice, le transport en commun de leur résidence à leur lieu de travail n'est pas vraiment une option⁶⁰. Cette donnée, malgré son importance, ne doit pas être considérée comme une barrière infranchissable puisqu'aucun des moyens connus pour encourager une gestion des déplacements favorisant les transports en commun ou en groupe n'a été tenu en compte dans le calcul. Il ne faudrait pas présumer que les comportements actuels des employés seront immuables si le contexte change et si de nouveaux services leur sont offerts.

⁵⁸ Compte rendu de la rencontre avec les citoyens du secteur Victoria, doc. 5.3.2, p.2; compte rendu de la rencontre avec les commerçants et propriétaires, doc. 5.3.3, p. 2; Rudolf Komsic, doc. 7.2.1; Reginald Weiser, Positron, doc. 7.1.3, p. 2.

⁵⁹ Corporation de développement communautaire CDN, doc. 6.3, L1937-1946; Projet Genèse, doc. 7.1.7, p. 3; Reginald Weiser, Positron Inc., doc. 7.1.3, p. 1.

⁶⁰ Positron Inc., doc. 7.1.3, p. 9

Par ailleurs, les institutions situées à proximité du secteur Namur–Jean-Talon Ouest représentent un bassin d’employés considérable dont plusieurs habitent la banlieue et se déplacent en automobile pour venir au travail. Les grands hôpitaux de Montréal ont déjà indiqué, notamment à l’occasion des consultations publiques sur le projet d’agrandissement de l’hôpital Sainte-Justine, leur difficulté à garder un personnel en demande qui choisit un emploi à l’extérieur de Montréal si le stationnement bon marché n’est pas disponible sur le lieu de travail. La création d’un milieu de vie sécuritaire et convivial à proximité des grandes institutions de CDN, universités, collèges et services publics, accessibles facilement en transport en commun, pourrait s’avérer un atout.

Comme le souligne l’étude de rentabilité commandée par l’arrondissement, le regroupement des volets commerciaux, d’affaires et institutionnels du secteur est une condition essentielle pour assurer le dynamisme du projet. Or, les auteurs de l’étude de rentabilité et les commerçants qui se sont exprimés en consultation partagent le même point de vue : dans le marché du bureau de la périphérie du centre-ville de Montréal, le stationnement à loyer modique constitue l’avantage qui permet d’entrer dans la compétition⁶¹. Cette problématique est au centre du développement de la fonction commerciale et d’affaires sur le site.

Dans la même veine, les résidents de la rue Mountain Sights ont insisté sur l’importance d’amener sur le site des commerces de première nécessité, marché d’alimentation, CPE, pharmacie et clinique médicale, et ainsi leur permettre de s’approvisionner à proximité. L’arrivée de boutiques de spécialités ethniques serait également très bien accueillie⁶². Ces activités commerciales amélioreraient la situation actuelle et inciteraient à se déplacer à pied ou en transport en commun. Plusieurs ont suggéré que la bande de terrains longeant le boulevard Décarie soit utilisée pour développer cet espace commercial cosmopolite et apporter une signature au nouveau quartier Namur–Jean-Talon Ouest.

La consultation permet donc de préciser les orientations d’aménagement en faveur d’une interaction positive entre le secteur commercial et le secteur résidentiel. La commission propose que l’arrondissement prenne en considération les éléments suivants pour favoriser une bonne interaction entre les fonctions :

- ***Les résidents du secteur Namur–Jean-Talon Ouest devraient pouvoir s’approvisionner en biens de première nécessité, idéalement à distance de marche, ou en utilisant une desserte en autobus facile d’accès.***

⁶¹ Étude de rentabilité, doc. 3.2, p.2

⁶² Sheetal Pathak, séance d’information du 22 novembre 2009, doc. 6.1, L2014-2017; compte rendu de la rencontre avec les résidents de la rue Mountain Sights, doc. 5.3.5, p. 3; compte rendu de la rencontre avec les résidents Côte Ouest, doc. 5.3.1, p. 2; Projet Genèse, doc. 7.1.7, p. 9.

-
- *L'arrondissement devrait faciliter l'arrivée de commerces de produits alimentaires de diverses régions du monde, notamment pour confirmer le caractère cosmopolite du secteur.*
 - *L'arrondissement et la Ville-centre devraient supporter les propriétaires d'édifices à bureaux et les entreprises locatrices dans le développement d'incitatifs qui rendrait attrayante l'utilisation de modes de transport en commun ou en groupe par leurs employés.*
 - *L'arrondissement, en association avec la Ville-centre, devrait établir des collaborations entre les promoteurs immobiliers et les grands employeurs déjà installés dans CDN avec l'objectif d'offrir sur le site un produit d'habitation qui intéresse les banlieusards qui viennent dans CDN pour travailler.*

3.1.3 Densifier comment et pour qui ?

L'arrondissement propose de créer plusieurs zones résidentielles, l'une constituée de plex de 3 à 4 étages destinés au logement social et aux familles au centre du site, l'autre, en bordure de la rue de la Savane, jusqu'au commerce Bureau en Gros où les édifices pourraient atteindre 8 étages. Le long de l'avenue Mountain Sights, les bâtiments résidentiels demeurerait dans un gabarit de 3-4 étages, à l'exception d'un espace localisé près de la rue Jean-Talon où des édifices de 4 à 10 étages seraient permis. Les résidences de 8 à 12 étages seraient autorisées également sur la rue Jean-Talon, au-dessus des premiers étages consacrés aux commerces.

La mise en œuvre du concept d'aménagement proposé par l'arrondissement entraînerait une densification résidentielle majeure du site. Rappelons qu'à terme, sur un horizon de 15 ans, le nombre d'unités d'habitation passerait d'environ 900 logements à 4 100 et le nombre de résidents d'environ 1 500 à plus de 6 000.

Prolonger un quartier familial. Plusieurs participants ont réclamé que l'arrondissement fasse du secteur Namur–Jean-Talon Ouest une prolongation du quartier mixte, cosmopolite et familial de CDN. Ils souhaitent que le développement réponde d'abord aux besoins des résidents et des usagers actuels du secteur ainsi que des gens du quartier. On pense tout particulièrement aux familles, les jeunes familles et les grandes familles, et aux plus démunis qui sont nombreux à résider déjà dans les environs, souvent dans des conditions insalubres ou très difficiles.

Selon les études menées par l'arrondissement, la clientèle des familles à revenus moyens constituerait un marché naturel pour le secteur Namur–Jean-Talon⁶³.

⁶³ Verbatim de la séance d'info de l'après-midi du 22 novembre 2009, p.44

L'intervention en faveur des familles fait consensus parmi les participants. Or, les représentantes de la commission scolaire et de l'École Des Nations l'ont répété, les infrastructures scolaires des environs sont utilisées à surcapacité. Plusieurs se sont aussi questionnés sur la présence d'équipements collectifs, centres communautaires, parcs et équipements sportifs, si importants dans la vie d'une communauté de quartier. L'espace pour implanter ces équipements doit être prévu dès les présentes phases de planification.

- ***La commission recommande que la revitalisation du secteur Namur–Jean-Talon Ouest fasse une place importante aux familles, en application de la politique familiale de la Ville.***
- ***La commission recommande que l'arrondissement évalue, en partenariat avec la commission scolaire et les autres partenaires éventuels, les besoins en équipements collectifs d'une communauté nouvelle de plus 6 000 résidents, dont un nombre significatif de familles, et les options pour y répondre.***
- ***La commission recommande d'introduire ces données immédiatement dans l'exercice de planification de l'espace qui est en cours.***

Prolonger un quartier mixte. Le projet de condos de type abordable *Côté Ouest* dont les deux premières phases ont déjà été autorisées par l'arrondissement ont trouvé preneurs, selon le promoteur Devmont, en bonne partie parmi les résidents du quartier de CDN⁶⁴. Comme certains l'ont toutefois indiqué, le prix de ces unités d'habitation les rend inaccessibles aux plus démunis déjà présents sur le site et aux alentours. Le mémoire de la Corporation de développement communautaire de Côte-des-Neiges insiste sur les dangers d'embourgeoisement et de remplacement d'une population à faibles et modestes revenus déjà présente sur place, par une population aisée, comme cela s'est produit dans certains cas aux États-Unis à la suite de la mise en œuvre de concepts TOD⁶⁵.

L'arrondissement a, par ailleurs, indiqué son intention de faire respecter la Stratégie municipale d'inclusion de logements abordables incluant son volet concernant le logement social.

Il faut le souligner, la demande en logement social est grande dans CDN. Près de 2 000 personnes ont fait une demande auprès des organismes communautaires spécialisés. Dans un environnement immobilier où les terrains sont rares et chers, l'arrondissement CDN–NDG ne dispose sur son territoire que de 3 % de logement social. Plusieurs résidents ont témoigné au sujet des conditions d'insalubrité inacceptables de leur

⁶⁴ M. Sam Scalia, Les immeubles Devmont, séance d'audition des opinions du 14 décembre, doc. 6.2, p. 63.

⁶⁵ Corporation de développement communautaire de Côte-des-Neiges, doc. 7.1.8, p. 3

logement ou de l'attitude des propriétaires qui n'entretiennent pas leurs logements et profitent de la vulnérabilité de leurs locataires. Des organismes communautaires ont corroboré les faits.

On peut comprendre que l'espoir soit grand de voir l'écart entre l'offre et la demande comblé, du moins en partie, grâce à la revitalisation d'un des rares grands secteurs encore disponibles.

La Stratégie d'inclusion de logements abordables mise de l'avant par la Ville n'a pas été appliquée aux projets déjà autorisés dans son volet concernant le logement social, malgré les intentions annoncées. Bien que le plan de l'arrondissement réserve un espace pour le logement social au centre du site, aucune acquisition de terrain ne semble prévue à cette fin, ni par la Ville, ni par un organisme public ou par un organisme à but non-lucratif. La zone dédiée au logement social est constituée de terrains privés actuellement occupés par deux entreprises florissantes. On pourrait alors se demander comment la Ville compte réaliser son objectif. De plus, on peut s'interroger sur le sort qui sera réservé aux bâtiments qui abritent des logements sociaux sur l'avenue Mountain Sights, bâtiments qui, pour l'instant, constituent le seul groupe de logements sociaux sur le site.

Plusieurs intervenants ont réclamé que la part de logement social sur le site dépasse de beaucoup les 15 % prévus par la Stratégie municipale d'inclusion, compte tenu du déficit actuel dans l'arrondissement.

Par ailleurs, on sait que des projets de reconversion de logements insalubres en logements convenables à prix modiques sont en cours dans le quartier. Ces projets sont menés notamment par des organismes qui visent une gouvernance coopérative. Rappelons le cas de deux bâtiments sur la rue Vézina qui ont récemment été acquis dans le cadre des programmes d'aide à la rénovation et Accès Logis. Environ 238 unités seront rénovées en logement social. On sait aussi que près d'une centaine de logements sociaux devraient être construits par Devmont, hors site, dans les environs immédiats de la station de métro de la Savane. De plus, on sait que les grands espaces auparavant exploités par l'hippodrome Blue Bonnets seront revitalisés à d'autres fins dans les prochaines années et que le logement social pourrait y avoir une place importante.

A l'examen des diverses phases des projets de Devmont et du Groupe Canvar, on constate que, sur les 1 429 unités d'habitation déjà planifiées dans les différentes phases complémentaires à celles déjà autorisées, c'est-à-dire environ 44 % des 3 200 unités d'habitation prévues sur le site, au moins 277 se qualifient comme logement abordable en vertu des critères de la SHDM. Cela signifie qu'au minimum 19 % des unités déjà autorisées peuvent être qualifiées d'abordables. Pour l'instant, les 98 unités de logement social annoncées ont été localisées hors site, près de la station de métro de la Savane. Qu'en sera-t-il des 1 771 unités supplémentaires qui pourraient s'ajouter sur le site? Quelle part sera faite au logement abordable et au logement social ?

L'expérience le démontre, la sécurité d'un quartier, son intérêt, sa richesse reposent sur une bonne mixité sociale et économique. Cette bonne mixité permet également d'éviter l'embourgeoisement et de limiter la ghettoïsation des populations. Or, les promoteurs manifestent beaucoup d'intérêt pour le secteur Namur–Jean-Talon et les projets se développent à grande vitesse⁶⁶.

- ***Pour que s'installe une bonne mixité dans la nouvelle zone d'habitation, la commission est d'avis que l'arrondissement devra s'assurer de l'intégration et de la bonne distribution de logement social sur le site dans les prochaines phases des projets et faire en sorte que soit maintenue la part de logement abordable et de grands logements offerts aux familles.***

La commission partage le sentiment qu'un coup de barre est nécessaire pour répondre aux besoins en logement social et abordable dans le quartier et qu'il ne faut pas rater l'opportunité qui se présente à l'occasion de la revitalisation du site Namur–Jean-Talon Ouest. Les moyens retenus devraient dépasser la seule application de la Stratégie d'inclusion de logement abordable et social sur le site. La réponse aux besoins requiert que l'on fasse appel rapidement et concurremment à une panoplie de solutions.

- ***La commission recommande que soit développé un plan intégré de réponse aux besoins en logements social et communautaire dans le secteur de CDN situé à proximité du site Namur–Jean-Talon Ouest, avec des objectifs chiffrés.***
- ***La commission propose que la réponse aux besoins repose sur un regroupement de toutes les initiatives de construction d'unités d'habitation neuves sur les sites Namur et Blue Bonnets et aux environs, de réfections et de reconversions d'immeubles. L'acquisition de terrains par la SCHL et la réserve foncière sont des outils qui ne devraient pas être écartés d'entrée de jeu.***
- ***La commission recommande que l'arrondissement s'assure d'une bonne mixité socio-économique dans le secteur Namur–Jean-Talon Ouest, à court terme, en travaillant prioritairement à la rénovation des bâtiments sur l'avenue Mountain Sights en vue d'y maintenir les résidents.***
- ***La commission propose que l'arrondissement s'associe aux partenaires du milieu dans un comité formel dont le mandat serait de suivre la réalisation des objectifs chiffrés du plan.***

⁶⁶ Les deux phases du projet Côté Ouest comprennent 298 unités, dont 277 sont considérées comme des unités de logement abordable. Le nombre d'unités prévues sur le site de Tricots Dorés du groupe Canvar est d'environ 750 unités et le dernier projet du groupe Devmont sur le site de Bureau en Gros prévoit la construction d'environ 381 unités. Il s'agit donc d'un total de 1429 unités qui sont déjà en bonne voie de réalisation sur un nombre estimé de 3200 nouvelles unités.

3.1.4 La qualité de l’environnement urbain, sécurité et convivialité

L’arrondissement propose d’améliorer la qualité de l’environnement urbain en réduisant de façon significative la circulation automobile et de transit, en verdissant le secteur et en soignant l’architecture des bâtiments et du mobilier urbain.

Le verdissement. Le plan présenté implique la conservation du parc de la Savane, la création de parcs linéaires le long des rues Paré et Buchan dont l’emprise serait réduite et le verdissement des sentiers piétonniers conduisant au métro. On semble aussi prendre pour acquis que les projets immobiliers le long de la rue de la Savane comprendront une zone verte à laquelle les résidents auront accès. Ces transformations amélioreraient grandement la situation actuelle. Mais serait-ce suffisant, compte tenu de la densité résidentielle que l’arrondissement compte atteindre sur le site ?

Les parcs. Les parcs linéaires représentent un atout à plusieurs égards mais on peut se demander s’ils répondront aux besoins de la clientèle-famille. Ils sont étroits et n’offrent pas de réels espaces de jeu pour les enfants. Le parc de la Savane serait alors le seul équipement vert collectif. L’espace-parc dans les environs immédiats de la zone prévue de logement social est actuellement inexistant, exception faite d’une pointe verte qui serait récupérée si la rue Victoria était fermée à la circulation. Cette dernière proposition est remise en question par plusieurs intervenants. Nous y reviendrons plus loin.

- **La commission recommande que la création d’un quartier vert devienne une orientation majeure explicite du concept de revitalisation du secteur Namur – Jean-Talon Ouest et fasse partie intégrante de l’identité du secteur.**
- **La commission propose que les besoins des familles fassent l’objet d’une attention particulière dans l’élaboration du concept de verdissement.**

Puisque les parcs de bonnes dimensions sont rares, le parc de la Savane jouera un rôle essentiel au sein de la nouvelle communauté. L’accès au parc et la sécurité de cet espace vert commun représentent donc un enjeu majeur.

La proposition du plan d’aménagement de l’arrondissement prévoit la construction de bâtiments résidentiels le long de l’impasse Place de la Savane. La circulation accrue des résidents sur Place de la Savane pourrait améliorer la sécurité autour de l’impasse. Cependant, le parc de la Savane n’est bordé ni de voies de circulation, ni de façades de maisons. Il est long, étroit, clôturé avec un bâtiment, des bosquets et des haies qui créent une grande partie centrale aveugle.

Le porte-parole du programme Tandem a rappelé l'importance de considérer les aspects reliés à la sécurité dès l'étape de la planification de l'aménagement d'un site⁶⁷. Quant à eux, les résidents de l'avenue Mountain Sights ont suggéré que l'accès au parc soit rendu plus visible et plus sécuritaire pour les piétons⁶⁸.

- ***La commission recommande que l'arrondissement se concerte avec les résidents du site, TANDEM et le service de police communautaire du quartier, pour assurer que le plan d'aménagement tienne compte dès maintenant des enjeux de sécurité sur le site.***
- ***Une réflexion particulière devrait porter sur les accès au parc de la Savane, notamment l'impasse de la Savane, et sur l'ouverture du parc sur le milieu.***

Certains intervenants ont noté qu'une grande partie des nouveaux résidents seraient logés dans des édifices qui longent la rue de la Savane, une artère où le trafic de transit serait redirigé. Ce choix leur paraît être une incongruité, vu l'objectif de création d'un milieu de vie paisible et sain. L'architecture des bâtiments devrait tenir compte de cette situation.

Le plan proposé par l'arrondissement verdit les alentours des tours d'habitation sur la rue de la Savane et l'avenue Mountain Sights. Ces terrains sont privés et on comprend que l'arrondissement a l'intention de faire du verdissement une condition d'autorisation des projets. Dans un contexte résidentiel aussi dense, compte tenu du peu d'espaces publics et de la concentration d'une proportion importante de nouveaux résidents le long de la rue de la Savane, les espaces verts en terrains privés constitueront un équipement essentiel à la santé et à la qualité de vie de la communauté. Ils devraient être inscrits dans un réseau vert d'intérêt public, rester accessibles au public et être aménagés de façon conviviale, pour favoriser les rencontres et la vie communautaire sur le site.

La mise en place de ruelles vertes aux alentours de l'avenue Mountain Sights a été évoquée aussi comme une initiative qui contribuerait à augmenter de façon significative l'espace public de jeu et de détente⁶⁹.

Les consultations publiques ont permis de dégager un consensus concernant l'importance de verdir le secteur. Pour certains des participants, la présence d'espaces

⁶⁷ Alain Makarios, séance d'information du 22 novembre, doc. 6.1, p. 63, L2656-2682.

⁶⁸ Liza Novak, séance d'information du 22 novembre, doc. 6.1, L2977-2987; Compte rendu de la rencontre avec les résidents de la rue Mountain Sights, doc. 5.3.5, p. 3.

⁶⁹ Anil Patel, séance d'information du 22 novembre 2009, doc. 6.1, L2211-2212; Liza Novak, séance d'information du 22 novembre 2009, doc. 6.1, L730-735; Charles Mercier, Société environnementale CDN, séance d'audition des opinions du 15 décembre, doc. 6.3, L963-974 et L1237-1247.

verts de toute nature et la présence d'arbres en bordure des rues et de ruelles vertes constituent même un élément stratégique de la personnalité du secteur.

- ***La commission recommande à l'arrondissement de systématiser ses interventions de verdissement sur le domaine public et d'inclure systématiquement des conditions de verdissement des terrains aux autorisations octroyées aux promoteurs privés afin que les espaces verts en terrains privés s'inscrivent dans un réseau vert d'intérêt public.***

3.1.5 Les déplacements

Le secteur Namur–Jean-Talon Ouest présente des lacunes d'organisation physique. Les rues larges et les intersections mal définies créent actuellement des problèmes de sécurité des déplacements. L'automobile est le mode de transport qui, de loin, domine les autres, malgré la présence de deux stations de métro. La desserte en autobus est offerte presque exclusivement sur la rue Jean-Talon. Le site compte, par ailleurs, de nombreux stationnements extérieurs pour les résidents et les usagers des commerces et des édifices à bureaux.

Conformément aux principes d'aménagement TOD, l'arrondissement propose de réduire la place de l'automobile. Les transports actifs seraient privilégiés par l'aménagement de sentiers piétonniers qui rendraient les déplacements à pied agréables et efficaces sur le site, notamment en direction du métro, et par l'aménagement de pistes cyclables.

La place de l'automobile. L'approche de l'arrondissement quant au ratio places de stationnement par unité d'habitation et pour les commerces et bureaux n'est pas claire. Par ailleurs, l'arrondissement propose de libérer le secteur de la circulation de transit et de réduire la largeur des rues pour créer des parcs linéaires sur le domaine public à même le terrain récupéré. Les gains en espaces verts seraient donc réalisés aux dépens du stationnement sur rue.

Cette perspective suscite beaucoup d'inquiétudes chez tous les usagers actuels du site et surtout chez les commerçants et les propriétaires d'édifices à bureaux. Alors que tous s'entendent sur la nécessité et l'intérêt de verdir, pour ces derniers, la disponibilité de stationnements extérieurs gratuits ou à prix modique fait partie intégrante des conditions de viabilité de leurs activités. L'enjeu est de taille.

Plusieurs grandes politiques de la Ville, son plan d'urbanisme et son plan de transport notamment ont annoncé une volonté claire d'optimiser l'utilisation du réseau de transport en commun en densifiant à des fins résidentielles tout autour. Le plan déposé par l'arrondissement est conforme à ces grandes intentions. Il faut donc considérer que la disparition d'un certain nombre de places de stationnement extérieur est une

conséquence inévitable de la transformation du secteur en zone urbaine paisible où le piéton est favorisé dans ses déplacements.

Des résistances se sont exprimées lors des consultations face à la dominante piétonne que l'arrondissement voudrait donner au secteur. On peut comprendre la difficulté pour les participants de faire le bilan au net des avantages et des inconvénients d'une transformation aussi importante. Cependant, plusieurs intervenants⁷⁰ ont démontré que l'application des principes TOD et l'implantation des quartiers verts ailleurs dans le monde ont donné des résultats probants. Toutefois, puisque c'est l'interaction entre les différents usages résidentiel, commercial et d'affaires qui devrait assurer la vitalité du quartier, on ne peut pas tourner complètement le dos à l'automobile. La place accordée à l'automobile est donc au cœur des choix et des arbitrages stratégiques.

Il faut trouver comment réduire cette place tout en accommodant pour l'essentiel les commerçants, les propriétaires d'édifices à bureau et les résidents.

Rappelons que l'étude de rentabilité déposée par l'arrondissement indique qu'il sera nécessaire de réserver près de 1 000 places de stationnement uniquement pour répondre aux besoins des espaces locatifs des édifices à bureaux. Jusqu'à maintenant, l'arrondissement n'a pas révélé sa stratégie pour mettre en place les conditions qui permettront à chaque fonction résidentielle, commerciale et d'affaires de se développer.

- ***La commission recommande que l'arrondissement confirme son parti pris en faveur du piéton.***
- ***La commission suggère que soit développé un portrait de l'offre et de la demande en stationnement dans le secteur en incluant la zone située entre l'avenue Mountain Sights et la rue Décarie.***
- ***La commission recommande que, sur la base de cet état des lieux, l'arrondissement définisse les options et les conditions pour accommoder les volets résidentiel, commercial et d'affaires du secteur dans le respect de la dominante piétonne.***

L'accès au site et l'aménagement des intersections. Autant les résidents de l'avenue Mountain Sights que les commerçants ont signalé leur perception d'enclavement. Dans les deux cas, le message est le même : l'accès serait rendu trop difficile en automobile, particulièrement à cause de la fermeture de la rue Victoria aux voitures. Cette rue s'avère être le lien principal avec le quartier CDN. Pour certains commerçants, il s'agit là d'un problème majeur qui mettrait en cause la survie de leurs activités⁷¹. Selon eux, les

⁷⁰ Le Centre d'écologie urbaine, le Conseil régional de l'environnement, Projet Montréal, doc. 7.1.11, p. 7

⁷¹ Uptown Automobiles, séance du 22 nov 2009 doc.6.1, ligne 2055

bouchons qui pourraient se former surtout aux heures de pointe rue Jean-Talon et de la Savane réduiraient considérablement l'accès à leurs commerces⁷². Rappelons par ailleurs que pour le CSSS et la Société environnementale de CDN, le nouvel espace vert qui serait créé grâce à cette fermeture est assez grand et utilisable⁷³. Il en existerait peu sur le site à part le parc de la Savane.

La rue Jean-Talon constitue une barrière majeure à cause de sa largeur et surtout de l'intensité du trafic. De plus, la voie ferrée adjacente ne permet pas l'accès à la partie sud de CDN sauf par la rue Victoria. Depuis déjà quelques années, les résidents de l'avenue Mountain Sights se mobilisent pour obtenir que l'arrondissement mette en place des passages piétonniers sécuritaires qui permettraient de traverser la rue Jean-Talon. Les enfants qui doivent se rendre à l'École des Nations sont particulièrement à risque. Nous en reparlerons à la section 3.2.3.

Plusieurs suggestions ont été faites pour conserver un accès par la rue Victoria, notamment par des commerçants qui considèrent qu'il est possible de réduire la circulation sur le site tout en conservant un accès pour les commerces⁷⁴.

Le réaménagement des intersections fait l'objet d'un consensus. Tous les intervenants qui se sont penchés sur ce sujet ont conclu en l'importance de rendre les intersections plus lisibles et plus sécuritaires, particulièrement pour les piétons mais également pour les automobilistes. Plus généralement, la commission a constaté l'absence d'études de circulation qui auraient permis de mieux comprendre l'impact du réaménagement des intersections, de la fermeture de la rue Victoria et de la concentration du trafic de transit sur les rues Jean-Talon et de la Savane.

- ***La commission recommande que la volonté d'établir des liens physiques entre le secteur Namur–Jean-Talon Ouest et le quartier environnant devienne une orientation d'aménagement explicite.***
- ***La commission considère que les piétons devraient pouvoir traverser la rue Jean-Talon facilement et en toute sécurité en plusieurs endroits.***
- ***La commission recommande qu'une étude de circulation soit réalisée afin d'évaluer les impacts des modifications envisagées dans le plan d'aménagement et notamment les impacts dus à la fermeture de la rue Victoria sur l'accès aux commerces.***

⁷² Adelxo, doc. 6.3, ligne 13645-1370

⁷³ Séance d'audition des opinions du 14 décembre 2009, doc 6.2, ligne 890

⁷⁴ Uptown Automobiles, Doc.6.1, ligne 2055; Uptown Automobiles, doc.7.1.2, pp.1 et 2

3.2 L'avenue Mountain Sights

Apparaissant déjà sur la carte en 1907⁷⁵, l'avenue Mountain Sights a été bâtie, à travers les décennies, d'immeubles locatifs où se sont concentrés les résidents du secteur Namur-Jean-Talon Ouest. Les résidents se trouvent isolés du reste du quartier Côte-des-Neiges parce que l'avenue Mountain Sights est enclavée entre un secteur industriel, une voie ferrée et une autoroute.

En septembre 2005, quand l'arrondissement de CDN-NDG suggère la modification radicale de la vocation⁷⁶ du secteur Namur – Jean-Talon Ouest, les résidents de l'avenue Mountain Sights constituent l'essentiel de la population résidentielle établie au coeur du secteur à réaménager.

3.2.1 Profil de la population

Aujourd'hui, la population de l'avenue Mountain Sights compte 1 520 résidents repartis en 900 ménages. Cette population vit, pour la majorité, une situation socioéconomique précaire. Avec un revenu moyen de 16 400 \$, soit la moitié de celui des montréalais et un taux de chômage de 17,6 %, soit deux fois plus élevé que la moyenne montréalaise, la majorité des résidents vit sous le seuil de faible revenu. Ils forment une communauté dont 65 % des membres sont nés à l'extérieur du Canada, 24,3 % sont des immigrants nouvellement arrivés et 13,5 % n'ont l'usage ni du français ni de l'anglais⁷⁷.

Depuis 1992, l'animation de la rue par le Centre communautaire Mountain Sights a contribué à l'émergence d'une vie communautaire. Des résidents ont progressivement développé un sentiment d'appartenance en s'organisant pour améliorer leur cadre de vie. D'ailleurs, c'est dans ce contexte qu'a été élaboré un document qui expose la vision des résidents pour le projet de redéveloppement de leur quartier⁷⁸. Cette vision s'appuie sur la conviction, partagée par de nombreux intervenants à l'audience, que le réaménagement du secteur devrait se faire d'abord pour répondre aux besoins et aux intérêts des résidents de ce secteur.

⁷⁵ Centre communautaire Mountain Sights, doc 7.1.12, p.5

⁷⁶ Sommaire décisionnel, doc 1.1, p.1

⁷⁷ CSSS De la Montagne / Direction de la Santé Publique, doc. 7.1.9, pp.3-4 ; doc. 7.1.12.1; doc. 7.1.12, p.2

⁷⁸ Centre communautaire Mountain Sights , Plan intégré de revitalisation urbaine, avenue Mountain Sights, Vision du quartier selon les résidents locaux, doc. 7.1.12, p. xxxxxx

3.2.2 Le logement

Sur l'avenue Mountain Sights, la quasi-totalité des résidents sont locataires et plus de 40 % de ceux-ci consacrent 30 % et plus de leur revenu pour payer leur loyer.⁷⁹ De nombreux participants aux consultations sont venus témoigner des mauvaises conditions de logement que vivent ces résidents. Plusieurs bâtiments ont un besoin important de rénovations majeures. Des problèmes chroniques d'insalubrité présentent un risque pour la santé des résidents dont un fort pourcentage sont des enfants.⁸⁰

En 2008, la Ville de Montréal a mené une intervention dans l'arrondissement lors de laquelle 736 logements ont fait l'objet d'inspection, dont environ 300 unités de logement sur l'avenue Mountain Sights⁸¹. Tel que mentionné par le Centre communautaire Mountain Sights, ces inspections ont donné lieu à 6 658 avis de non-conformité au code de logement et au règlement sur la salubrité, alors que seulement 21 % de ces avis auraient fait l'objet des travaux correctifs par la suite⁸².

Une des particularités du secteur est le grand nombre de familles avec des jeunes enfants qui, en raison de leur faible revenu, habitent de petits logements. En résulte ainsi un sérieux problème de surpeuplement. Des statistiques mises de l'avant par la DSP et le CSSS de la Montagne lors de la consultation mettent clairement ce phénomène en lumière⁸³.

La commission constate que bien que le projet de réaménagement du secteur contribuera à améliorer les conditions de vie des résidents de l'avenue Mountain Sights, entre autres par le verdissement de la rue, la sécurité accrue des piétons et les commerces de proximité, il ne traite pas des problèmes sérieux de logement vécus par les résidents.

Et qui plus est, le réaménagement du site risque d'entraîner le refoulement progressif des résidents de l'avenue Mountain Sights en dehors du secteur. Nombreux ont été les intervenants qui ont manifesté des inquiétudes quant au phénomène d'embourgeoisement qui accompagne souvent le redéveloppement d'un secteur. En effet, le processus de revitalisation a été concrètement lancé par la mise en vente des condos Côté Ouest. Les acheteurs ont réagi très favorablement et les condominiums se sont vendus beaucoup plus rapidement que prévu. Cet engouement des acheteurs a donné le ton à une ambiance spéculative autour du projet. Déjà deux autres projets de

⁷⁹ CSSS De la Montagne / Direction de la Santé Publique, doc. 7.1.9, p.3

⁸⁰ CSSS De la Montagne / Direction de la Santé Publique - 24,3% des résidents de l'avenue Mountain Sights ont moins de 15 ans. Doc. 7.1.9, p.4

⁸¹ Centre communautaire Mountain Sights, doc 7.1.12.4, p.2

⁸² *Ibid.*

⁸³ CSSS De la Montagne / Direction de la Santé Publique Sur l'avenue Mountain Sights en moyenne 2,7 personnes habitent dans 3,1 pièces alors qu'à Montréal, 2,1 personnes habitent dans 4,7 pièces. Doc 7.1.9, p. 4

construction de condominium sont lancés. Devant ce succès, il est permis de croire que les propriétaires partout sur le site chercheront l'occasion de rentabiliser leur investissement, y inclus les propriétaires des édifices sur l'avenue Mountain Sights et, que ce faisant, ils rechercheront une clientèle plus aisée au détriment des résidents actuels.

Selon la commission, les résidents de l'avenue Mountain Sights ne devraient pas subir de conséquences négatives dû au réaménagement de leur milieu de vie. Le maintien des résidents « in situ » ainsi que l'amélioration de leur qualité de vie sont apparus comme un enjeu majeur pour un grand nombre des participants aux consultations, notamment les résidents et les organismes publics et communautaires de l'arrondissement.

Par ailleurs, il apparaît important de maintenir cette population qui est enracinée sur la rue, afin d'assurer un minimum de mixité sociale à court terme dans le futur développement. Il est à noter qu'en ce moment, aucun logement social et communautaire n'est assuré sur le site à redévelopper bien que des autorisations de construire aient déjà été accordées pour plus de 800 logements dans le cadre de trois ensembles immobiliers. La population de l'avenue Mountain Sights sera un élément important de la mixité sociale qui est souhaitée par la majorité des participants à l'audience et favorisée par l'arrondissement.

La commission, à l'instar de plusieurs intervenants à la consultation, croit que des mesures concertées devraient être mises en place afin de protéger les résidents de l'avenue Mountain Sights de l'embourgeoisement et de les maintenir dans leurs milieux de vie. À cet égard le programme d'acquisition de logements mené par la SHDM sur la rue Barclay et leur conversion en logements sociaux et communautaires représente, selon des intervenants à la consultation, un type d'action qui serait souhaitable et qui pourrait servir de modèle dans le cas de l'avenue Mountain Sights. Les récentes acquisition et rénovation de 238 unités de logement sur la rue Vézina pour en faire du logement social et communautaire pourraient aussi servir d'exemple.

- ***Face aux problèmes chroniques d'insalubrité dans les édifices de l'avenue Mountain Sights et afin d'exercer une pression sur les propriétaires récalcitrants, la commission, à l'instar des participants à la consultation, est d'avis que les autorités municipales devraient veiller à l'application rigoureuse de la réglementation en matière d'entretien et de salubrité des logements de la Ville de Montréal.***
- ***La commission est d'avis que les résidents actuels de l'avenue Mountain Sights ne devraient pas subir de préjudice causé par le projet de réaménagement et le processus de spéculation qui en résulte. Elle est d'avis que le réaménagement du secteur devrait plutôt servir à améliorer davantage leur qualité de vie, notamment leurs conditions de logement.***

-
- ***Afin de maintenir la population de l’avenue Mountain Sights sur les lieux et d’améliorer leurs conditions de logement, la commission est d’avis que la Ville de Montréal devrait tout mettre en œuvre prioritairement et à court terme afin de convertir les immeubles privés de l’avenue Mountain Sights en logement social et communautaire.***

3.2.3 La sécurité des piétons

Depuis 2001, le comité des résidents de l’avenue Mountain Sights, avec l’appui du Centre communautaire Mountain Sights, revendique une série de mesures qui devraient être prises afin d’améliorer la sécurité des piétons dans le voisinage. Lors de la présente consultation, les résidents ont reformulé encore une fois leurs demandes qui étaient restées sans résultats, la sécurité piétonnière étant toujours au centre de leurs préoccupations.

Les résidents suggèrent, entre autres, de mettre en place des mesures d’apaisement de la circulation afin de favoriser le respect de la limite de la vitesse sur l’avenue Mountain Sights et une série de modifications à apporter aux intersections qu’ils jugent non sécuritaires.

Dans la documentation déposée⁸⁴, les résidents identifient certaines intersections à reconfigurer afin de les rendre plus lisibles et sécuritaires, telles : rue Paré/avenue Mountain Sights, rue Buchan/avenue Mountain Sights, rue de la Savane/avenue Mountain Sights. Tracée dans les années 50, la trame des rues est non conventionnelle. Plusieurs intersections ne sont pas à angles droits et comportent plusieurs voies dont des baies de virages favorisent la vitesse des voitures, présentant ainsi un risque pour la sécurité des piétons.

Quant à elle, l’intersection de la rue Jean-Talon et de l’avenue Victoria est large et achalandée. L’absence de mesures suffisantes visant à faciliter la traversée sécuritaire des piétons rend cette intersection inhospitalière.

Par ailleurs, l’entrée au parc de la Savane à partir de l’avenue Mountain Sights constitue elle aussi une traverse piétonnière non sécuritaire. Il n’y a pas de signal avancé qui avertit les automobilistes de la présence d’une entrée pour le parc, ni de marquage au sol sur la chaussée, ni d’arrêt obligatoire pour les véhicules. Des voitures sont souvent stationnées sur les deux côtés de la rue, ce qui entrave la visibilité des piétons et des automobilistes.

⁸⁴ Centre communautaire Mountain Sights, doc. 7.1.12 *Plan intégré de revitalisation urbaine, avenue Mountain Sights, Vision du quartier selon les résidents locaux*; p.10 ; annexe

Le projet de développement de l'arrondissement propose, sur un horizon de 15 ans, le réaménagement des intersections pour les rendre sécuritaires et favorables à la circulation des piétons. Certaines de ces intersections sont parcourues régulièrement par les enfants, soit en route vers le parc ou sur le chemin de l'école. Le porte-parole de l'arrondissement a mentionné que les services municipaux travaillent de concert avec les représentants des résidents de l'avenue Mountain Sights à sécuriser les passages piétonniers⁸⁵.

Pour la commission, la sécurité des enfants aux intersections qu'ils doivent emprunter régulièrement ne peut souffrir de délais. Ces intersections doivent être rendues sécuritaires de façon prioritaire et immédiatement

- ***La commission est d'avis que l'arrondissement devrait rapidement mettre en place des mesures afin de sécuriser les passages piétonniers qui donnent accès au parc de la Savane et qui sont sur le chemin de l'école. Ceci est d'autant plus important que ces trajectoires sont empruntées quotidiennement par les enfants du secteur.***

3.2.4 L'intégration de l'avenue Mountain Sights à l'ensemble du projet de réaménagement

Le projet d'aménagement propose une modification significative des caractéristiques du secteur. Les résidents de l'avenue Mountain Sights feront désormais partie d'une communauté de plus de 6 000 résidents. L'intégration de l'avenue Mountain Sights et de ses résidents au futur développement devient un enjeu important souligné notamment par les organismes publics et communautaires du quartier.

Dans son projet de redéveloppement, l'arrondissement met de l'avant certaines mesures d'aménagement qui contribueront à l'intégration physique de l'avenue Mountain Sights à l'ensemble du secteur, tel le traitement architectural des nouveaux édifices. Par exemple, la hauteur des nouveaux édifices à construire sur l'avenue Mountain Sights sera de 4 étages en façade, la couleur et les matériaux de revêtement extérieur devront favoriser un lien avec les bâtiments résidentiels du secteur⁸⁶. En outre, le traitement de la voie publique, tel que le verdissement, le mobilier urbain, l'optimisation des trajets piétons à travers tout le site, sont autant d'éléments intégrateurs des différentes parties du site.

Le parc de la Savane s'avère être un lieu privilégié d'activité et de rassemblement communautaire alors que l'entrée au parc par la rue Mountain Sights a présentement

⁸⁵ Séance d'information du 22 novembre 2009, doc. 6.1, p.11

⁸⁶ Projet particulier de l'immeuble Tricots Dorés, 3 août 2009, doc. 3.6, p.6

l'air d'une entrée de stationnement entre deux édifices résidentiels⁸⁷. Elle devrait, selon la commission, recevoir un traitement particulier qui rende sa fonction clairement lisible et qui l'intègre au parc et à l'ensemble des espaces publics verts du site. Cette intervention s'ajouterait aux mesures d'aménagement mises de l'avant par l'arrondissement pour favoriser l'intégration physique de l'avenue Mountain Sights à l'ensemble du secteur.

- ***La commission est d'avis que l'entrée au parc de la Savane par l'avenue Mountain Sights devrait faire l'objet d'un traitement particulier qui rendrait sa fonction clairement lisible et qui l'intégrerait au parc ainsi qu'à l'ensemble des espaces publics verts du site.***

Quant à l'intégration sociale des résidents de l'avenue Mountain Sights au futur voisinage, la majorité des participants à l'audience comptent sur la mixité des divers types de logements à y être bâtis pour la promouvoir. Plus précisément, l'inclusion de logements sociaux et communautaires dans le nouveau développement, ainsi que la répartition de ceux-ci sur le site, préviendraient un enclavement d'ordre social, une sorte de ghettoïsation des logements destinés aux ménages à revenu modeste qui seraient autrement confinés sur l'avenue Mountain Sights.

En outre, un programme éventuel d'embauche locale, mentionné par plusieurs, serait un outil pertinent d'intégration des résidents. Non seulement un tel programme répondrait aux besoins des résidents de l'avenue Mountain Sights qui vivent actuellement un taux de chômage de 17,6 %, mais il favoriserait, grâce aux emplois à proximité, l'application des principes TOD.

Par ailleurs, dans le but d'encourager l'intégration sociale des résidents du futur développement, la commission croit que, dès le début du processus de planification du projet, une attention particulière devrait être accordée à la localisation et à l'aménagement soigné des espaces publics et des espaces verts afin de favoriser les échanges entre les résidents de l'ensemble du site.

- ***La commission est d'avis que l'arrondissement doit favoriser l'intégration des résidents de l'avenue Mountain Sights en assurant la mixité par l'inclusion de logements sociaux et communautaires dans le nouveau développement ainsi que par la répartition de ceux-ci sur le site.***

3.3 Le secteur commercial actuel

C'est, sans contredit, de la part des propriétaires de terrains, de commerces et d'édifices à bureaux que s'est faite entendre la résistance la plus tangible au projet.

⁸⁷ Séance d'audition des opinions du 15 décembre 2009, doc. 6.3, p.29

La consultation a permis à la commission de mieux comprendre les problèmes que le projet pose aux propriétaires des commerces et d'édifices à bureaux qui sont déjà actifs sur le site. Ces problèmes concernent principalement les espaces de stationnement, l'accès au site pour les employés et les clients des commerces, mais également la compatibilité des activités commerciales avec le modèle de développement proposé par l'arrondissement.

Les propriétaires, faut-il le préciser, ne sont pas de prime abord défavorables à l'idée d'embellir, de verdier et de structurer un secteur qui a grand besoin d'un tel plan de redressement⁸⁸. Toutefois, ils ont tenu à souligner auprès de la commission que ce plan proposé par l'arrondissement ne tient pas suffisamment compte de leurs besoins et qu'il y a risque pour la survie de leurs activités s'il n'est pas modifié⁸⁹.

3.3.1 Compatibilité des fonctions

Les propriétaires et les commerçants s'interrogent sur la logique qui guide la planification de l'espace urbain proposée par l'arrondissement, particulièrement la sélection des terrains dont la fonction devrait être réorientée. Ils constatent que plusieurs édifices de construction récente, entièrement rénovés ou en voie de l'être, sont appelés à disparaître dans le plan de revitalisation de l'arrondissement⁹⁰. Ils considèrent que ces édifices ont grandement contribué, pendant plusieurs années, à l'amélioration de la qualité du secteur ainsi qu'à son dynamisme économique. Ils se demandent pourquoi vouloir chasser des activités qui fournissent actuellement de bons emplois permanents dans des secteurs de pointe et de haute technologie plutôt que de chercher à faciliter leur développement puisque le maintien sur le site des fonctions commerciales et d'affaires est considéré indispensable au dynamisme du secteur Namur–Jean-Talon. Ils souhaiteraient que la Ville mette plus d'énergie à favoriser leur développement. De plus, selon eux, le fait de ne pas conserver des bâtiments neufs ou rénovés va même à l'encontre d'un des principes du développement durable, celui de la réutilisation des structures existantes⁹¹.

La commission est d'avis que cette préoccupation soulevée par les propriétaires et les commerçants s'avère pertinente puisqu'elle pose la question fondamentale du type d'activités commerciales et d'affaires que l'arrondissement devrait encourager sur le site dans une approche de mixité d'usages. L'approche de l'arrondissement s'appuie sur une certaine interdépendance des usages pour réaliser ses objectifs de revitalisation dans un espace urbain où les transports actifs et les transports communs sont favorisés.

⁸⁸ Chapitre 2, partie 2.2.2 : *Les bureaux et les commerces existants*, p. 16

⁸⁹ Positron Inc., M. Reginald Weiser, mémoire, doc. 7.1.3, pp. 1 et 4.

⁹⁰ Il s'agit, entre autres, des bâtiments de Uptown Automobiles sur les rues Paré et Buchan, de l'édifice d'Axelco Management LTD sur la rue Jean-Talon et de l'édifice Cominar au 4700, de la Savane, qui est occupé par une bonne vingtaine d'entreprises.

⁹¹ Positron, M. Raphaël Fischler, mémoire, doc. 7.1.3, p. 2.

Les commerces d'alimentation et de biens de première nécessité ainsi que les services publics apparaissent tout indiqués dans un contexte de densification résidentielle importante. Les résidents pourraient trouver, à distance de marche, une réponse à leurs principaux besoins. Ce contexte favoriserait également la mise en œuvre des orientations d'aménagement qui privilégient les transports actifs et limiterait les besoins en places de stationnement puisqu'une partie de la clientèle des commerces habiterait dans les environs.

Les édifices à bureaux ou les commerces dont le rayonnement est régional attirent une autre clientèle qui vient de plus loin et utilise l'automobile pour se déplacer. Rappelons que, selon l'étude de rentabilité déposée par l'arrondissement, dans le marché du bureau de la périphérie du centre-ville de Montréal, la disponibilité de places de stationnement à prix modique s'avère un facteur déterminant du succès des affaires. Jusqu'à quel point les conditions d'épanouissement des places d'affaires et des commerces à rayonnement régional et, en particulier, leur dépendance de l'automobile, sont-elles compatibles avec l'environnement que l'arrondissement souhaite créer sur le site Namur–Jean-Talon Ouest ?

- ***La commission est d'avis que des clarifications s'imposent sur la place qui pourrait être accordée à des activités à rayonnement régional qui dépendent de l'automobile pour leur survie, sur un site Namur–Jean-Talon Ouest que l'on veut aménager en quartier vert.***
- ***L'arrondissement devrait préciser sa vision du développement commercial et d'affaires dans le contexte de la revitalisation qui s'amorce.***

Le site compte actuellement un pôle de haute technologie formé des entreprises installées dans les édifices Positron et Cominar. D'autres propriétaires sont en train de rénover leur édifice pour offrir des espaces à bureau. Uptown Automobiles est un détaillant de voitures haut de gamme. Des garagistes offrent leurs services de réparation automobile. Tous ont besoin de stationnement pour leurs employés et leurs clients. Certains craignent déjà la disparition de leurs places de stationnement de surface au profit de la densification résidentielle.

3.3.2 Le stationnement

Le problème du manque de places de stationnement a été souligné non seulement par les propriétaires d'édifices à bureaux, mais aussi par les autres propriétaires de bâtiments dans le secteur. Plusieurs intervenants ont également indiqué que la venue des nouveaux propriétaires de condos de la Phase I du projet Côté Ouest sur la rue de la Savane a déjà aggravé la compétition pour les places de stationnement sur rue. Ils sont nombreux à craindre que la construction de 3 200 unités d'habitation sur le site ne leur

réserve un avenir sombre si l'offre en stationnement à prix modique n'est pas augmentée.

D'une manière générale, selon l'étude de rentabilité effectuée pour le compte de l'arrondissement, il faut d'emblée écarter la possibilité de fournir en souterrain les 1 000 cases de stationnement nécessaires pour répondre aux seuls besoins de stationnement des édifices à bureaux à cause du coût important de cette formule dans un secteur périphérique comme celui de Namur – Jean-Talon Ouest⁹².

Les représentants de l'Église croate, située sur Place de la Savane, ainsi que ceux du centre SGI Canada, situé sur la rue Buchan, ont aussi exprimé leurs inquiétudes. Ces deux édifices sont des lieux de culte dont les activités regroupent des membres qui viennent d'un peu partout sur le territoire de la grande région métropolitaine. Les activités se tiennent surtout en soirée et durant les fins de semaine. Les représentants se disent inquiets pour leurs membres si le stationnement sur rue n'est pas maintenu. Selon eux, il y aura inévitablement compétition pour les espaces disponibles entre leurs membres et les résidents des nouveaux condos⁹³.

Quant à eux, les résidents de la rue Mountain Sights subissent déjà l'envahissement de leur rue par les utilisateurs des édifices à bureaux et ils craignent que la situation n'empire⁹⁴.

Selon le plan déposé, les places de stationnement sur rue actuellement disponibles le long des rues Paré et Buchan disparaîtraient en bonne partie au profit d'aménagements qui rendront les parcours piétons sécuritaires, conviviaux et agréables. C'est en réaménageant les rues pour installer des parcs linéaires sur le domaine public ainsi dégagé que l'arrondissement a l'intention de créer cet environnement vert que tous souhaitent.

L'enjeu du stationnement est bien réel et il devra faire l'objet d'arbitrages importants. Même si des solutions étaient identifiées pour accommoder les résidents et les usagers d'affaires au détriment de la mise en place d'espaces verts, en conservant les places sur les rues Paré et Buchan, les problèmes réapparaîtront au fur et à mesure que les secteurs commercial et d'affaires se développeront. Il existe déjà, sur le site ou à distance de marche, des équipements qui pourraient être utilisés pour combler un certain déficit dont, notamment, le stationnement incitatif de l'Agence métropolitaine des transports.

⁹² Groupe Althus, Étude de rentabilité, 15 avril 2008, doc. 3.2, pp. 2 et 69.

⁹³ SGI Canada, Jeff Deeprose, mémoire, doc. 7.2.6, p. 1; M. Jozo Grubisic, mémoire, doc. 7.2.4, p. 1; Nik Komsik, séance d'information du 22 novembre 2009, doc. 6.1, L. 2382-2387;

⁹⁴ Centre communautaire Mountain Sights, mémoire, doc. 7.1.12, p. 4; Liza Novak, séance d'information du 22 novembre 2009, doc. 6.1, L. 726-730.

Les entreprises florissantes présentes sur le site bénéficient déjà pour la plupart d'un espace de stationnement dont elles sont propriétaires et qui satisfait à leurs besoins. Ces dernières ne sont pas en difficulté. D'autres, au contraire pourraient perdre un atout. Il n'en reste pas moins que l'enjeu du stationnement mérite d'être reconsidéré au moment de la révision du projet afin de trouver la bonne combinaison d'accommodements pour les résidents, les employés et les clients des édifices à bureaux et des commerces.

- ***La commission est d'avis, tout comme plusieurs intervenants lors des consultations, que les solutions pour atténuer les problèmes de stationnement sur le site ne doivent pas se faire au détriment des espaces verts et d'une option claire en faveur des piétons et du transport actif.***

La commission croit que la disparition d'un certain nombre de places de stationnement extérieur et de stationnement sur rue est une conséquence inévitable de la transformation du secteur. Toutefois, la présence des stations de métro pourrait favoriser l'utilisation des terrains disponibles à proximité, à la fois pour accommoder les commerces, les édifices à bureaux et les résidents du secteur et pour offrir des stationnements incitatifs aux banlieusards en route vers le centre-ville.

La commission recommande d'étudier la possibilité :

- ***de réserver un espace pour un stationnement étagé en dehors du site, par exemple le long de l'autoroute Décarie;***
- ***d'utiliser à cette fin le stationnement actuel de l'Agence métropolitaine de transport (AMT) situé tout près du métro Namur;***
- ***de maintenir le stationnement sur les rues Jean-Talon et de la Savane;***
- ***de maintenir temporairement le stationnement sur un côté des rues Paré et Buchan durant la période d'aménagement du site et au rythme d'implantation des caractéristiques TOD;***
- ***de mettre en place un système de vignettes pour résidents, notamment pour ceux de Mountain Sights.***

CONCLUSION

La revitalisation du secteur Namur–Jean-Talon Ouest entraînera l'arrivée de plus de 5000 nouveaux résidents, de nouveaux commerces et places d'affaires. Ce secteur est appelé à se transformer drastiquement. La commission tient à saluer, à l'instar de plusieurs intervenants, le caractère novateur de la proposition de l'arrondissement. Selon la Direction de la santé publique, il s'agit d'un projet générateur de santé et de bien-être à cause de l'ajout d'un nombre significatif d'espaces verts et de l'importance accordée aux aménagements favorisant le piéton et les transports actifs.

Ce rapport a cherché à préciser les orientations de développement proposées par l'arrondissement à la lumière des commentaires et prises de position des participants à la consultation publique.

Au chapitre des grandes orientations, la commission recommande que la revitalisation du secteur Namur–Jean-Talon Ouest s'étende jusqu'au boulevard Décarie à l'ouest et inclut les abords de la station de métro de la Savane. Le redéveloppement devrait être axé sur la création d'un quartier familial où se retrouverait une population mixte et cosmopolite dans un environnement caractérisé par la qualité et la pertinence de ses aménagements verts. Les partis pris en faveur de la réduction de la place de l'automobile, de la valorisation des deux stations de métro et des aménagements favorisant les déplacements à pied devraient être confirmés.

La consultation a révélé les problèmes d'insuffisance en grands logements et en logements salubres à prix modiques auxquels l'arrondissement CDN–NDG est confronté. Cette transformation du secteur Namur–Jean-Talon Ouest offre une occasion importante d'y répondre par la création de logements sociaux et communautaires et de logements abordables. Les projets immobiliers se développent vite. Près de 44 % des 3200 unités d'habitation ont déjà été planifiées et environ le quart d'entre elles a déjà été autorisé. Le logement abordable y est situé en bonne position (au minimum 19 %). Le logement social est absent du site et se développe en périphérie.

Pour ne pas manquer la fenêtre d'opportunité, la commission propose à l'arrondissement notamment de regrouper à court terme tous ses moyens d'intervention en logement social et communautaire (construction de logements neufs, programme de rénovation et de conversion) dans un plan intégré et chiffré et de s'assurer aussi de l'intégration et la bonne distribution de logement social et communautaire sur le site dans les prochaines phases des projets. La commission recommande également de travailler prioritairement et à court terme à la rénovation et la reconversion des bâtiments sur l'avenue Mountain Sights.

Par ailleurs, il est admis que c'est sur l'interaction et l'interdépendance des usages résidentiel, commercial et d'affaires que repose le dynamisme futur du secteur. Or, le

manque de place de stationnement à prix modique risque de faire perdre aux commerces et aux propriétaires d'édifices leur avantage concurrentiel dans le marché du bureau en périphérie du centre-ville.

La commission considère que l'arrondissement devrait travailler de concert avec les entreprises pour mettre en place un ensemble de moyens connus et efficaces qui viennent compenser la diminution des places de stationnement sur le site. Côte-des-Neiges compte de nombreuses institutions, des universités, des collèges et des services publics. La création d'un milieu de vie sécuritaire et convivial à proximité, accessible facilement en transport en commun, pourrait s'avérer un atout pour attirer les travailleurs dans le quartier.

Quelques grandes stratégies restent encore à établir. La commission voudrait attirer l'attention de l'arrondissement, tout particulièrement sur l'importance de réfléchir aux options disponibles pour répondre aux besoins en équipements collectifs, écoles, équipements sportifs et culturels inhérents à la vie d'une communauté de plus de 6000 résidents. La sécurité du site devrait aussi faire l'objet d'une stratégie d'aménagement qui, pour être efficace, devrait être pensée dès la présente phase de planification. Finalement, une étude sur les impacts du plan de revitalisation sur la circulation automobile sur le site, sur la rue Jean-Talon, la rue de la Savane et aux alentours, devrait être réalisée.

Fait à Montréal, le 19 février 2010

Louise Roy
Présidente

Judy Gold
Commissaire

Annexe 1 Les renseignements relatifs au mandat

Le mandat

À la demande de l'arrondissement CDN–NDG, l'Office de consultation publique de Montréal a reçu du comité exécutif de la Ville de Montréal le mandat de mettre en œuvre un processus de consultation participatif visant l'élaboration d'un plan directeur pour le réaménagement du secteur Namur–Jean-Talon Ouest, conformément à la résolution CE09 0825 du 20 mai 2009. Ce mandat est encadré par l'article 83 de la Charte de la Ville de Montréal (L.R.Q., c. C-11.4).

La consultation publique

En octobre dernier, l'Office rendait disponible sur son site Internet la documentation relative au projet de réaménagement du secteur Namur–Jean-Talon Ouest. Près de 7 500 dépliants avec un CD comprenant la documentation relative au projet ont été distribués dans les secteurs riverains du site.

Une tournée préparatoire des organismes communautaires du milieu a été organisée afin de prendre le pouls du quartier et d'établir les principaux enjeux concernant le projet. Par la suite, la commission a créé un comité de suivi et organisé des rencontres avec des groupes ciblés. Les comptes rendus des rencontres avec le comité de suivi et les groupes ciblés sont disponibles sur le site Internet de l'OCPM (documents 5.3.1 à 5.4.1).

Une rencontre préparatoire avec les représentants de l'arrondissement CDN–NDG a eu lieu le 5 octobre 2009 dans les locaux de l'Office.

La commission a organisé un forum public le dimanche 22 novembre 2009 auquel environ 75 personnes ont participé. Cette séance publique d'information a eu lieu à l'École des Nations. La commission a également tenu deux séances d'audition des opinions les 14 et 15 décembre 2009 au Centre Gelber. Environ 80 personnes ont participé à ces deux soirées.

Environ 255 personnes ont participé à l'une ou l'autre des activités organisées dans le cadre de la consultation publique sur le projet de réaménagement du secteur Namur–Jean-Talon Ouest en incluant les rencontres avec les groupes ciblés, le forum public et les séances d'audition des opinions.

La documentation de référence a été rendue disponible tout au long de la consultation au bureau de l'OCPM et sur son site Internet ainsi qu'au bureau Accès Montréal de l'arrondissement CDN–NDG.

La commission et son équipe

M^{me} Louise Roy, présidente de la commission
M^{me} Judy Gold, commissaire
M. Henry Goulet, analyste
M^{me} Élise Naud, analyste
M. Luc Doray, secrétaire général
M. Gilles Vézina, attaché de recherche et de documentation
M^{me} Anik Pouliot et M. Louis-Alexandre Cazal, responsables de la logistique
M. Alexis Musanganya, webmestre
M. Jimmy Paquet-Cormier, analyste
M. Gabriel Lemonde-Labrecque, M^{me} Delphine Dusabe et M. Nhat Tan Le, responsables de l'accueil

Les porte-parole et les personnes-ressources

Les représentants de l'arrondissement CDN–NDG et de la Ville de Montréal

M. Daniel Lafond, directeur de l'aménagement urbain et des services aux entreprises
M. Louis Brunet, chef de division - urbanisme
M. Nicolas Lavoie, conseiller en aménagement
M. Gilles Benoit, conseiller en développement de l'habitation

Les représentants de CDN faisant partie du comité de suivi

M^{me} Caroline Guay, directrice, École des Nations
M. Charles Mercier, directeur, Société environnementale CDN (SOCENV)
M^{me} Denyse Lacelle, coordonnatrice, Conseil communautaire Côte-des-Neiges
M. Claude Lauzon, directeur général, CDEC
M^{me} Liza Novak, directrice, Centre communautaire Mountain Sights
M^{me} Béatrice Nyambirigi, coordonnatrice, Éco-quartier Côte-des-Neiges
M^{me} Christine Rowan, CSSS de la Montagne
M^{me} Johanne Roy, Commission scolaire de Montréal (CSDM)

Les participants au forum public du 22 novembre 2009 (par ordre d'inscription)

M ^{me} Liza Novak	M. Nik Komsic
M. Jean Hébert	M. Ildar Bekbay
M. Rudolf Komsic	M. Charles Hammer
M ^{me} Milli Nath	M ^{me} Reza Aslani
M ^{me} Sheetal Pathak	M. Anil Patel
M ^{me} Magalie Rabeau	M. Alain Mankarios
	M ^{me} Laura Hardy

La liste des citoyens et organismes qui ont soumis un mémoire avec ou sans présentation orale apparaît à l'annexe 2 sous la rubrique 7.

Annexe 2 La documentation

1. Mandat

- 1.1. Sommaire décisionnel
- 1.2. Recommandation
- 1.3. Intervention – Mise en valeur du territoire et du patrimoine – Direction du développement économique et urbain
- 1.4. Pièces jointes
 - 1.4.1. L’affectation du sol
 - 1.4.2. La densité de construction
 - 1.4.3. La densité des secteurs à construire
 - 1.4.4. Plan d’urbanisme – Planification détaillée secteur Namur – Jean-Talon
- 1.5. Résolutions
 - 1.5.1. Extrait authentique du procès-verbal d’une séance du conseil d’arrondissement – Séance ordinaire du lundi 4 mai 2009 – CA09 170169
 - 1.5.2. Extrait authentique du procès-verbal d’une séance du comité exécutif – Séance ordinaire du mercredi 20 mai 2009 – CE09 0825

2. Démarche de consultation

- 2.1. Dépliant
- 2.2. Inscription et mémoire – formulaire

3. Documentation déposée par l’arrondissement

- 3.1. Namur – Jean-Talon Ouest : concept et vision d’ensemble – Étude de design urbain – avril 2009
- 3.2. Étude de rentabilité
- 3.3. Carte du secteur Namur – Jean-Talon Ouest

- 3.4. Modification du règlement d’urbanisme CDN - NDG – 5 mars 2007
- 3.5. Projet Particulier – 4950, rue de la Savane et 5025, rue Paré (côté Ouest)
– 20 juin 2007
- 3.6. Projet Particulier de l’immeuble Tricots Dorés – 3 août 2009
- 3.7. Dépliant – Réaménagement Namur – Jean-Talon (Français)
- 3.8. Dépliant – Réaménagement Namur – Jean-Talon (Anglais)
- 3.9. Animation 3D – Réaménagement du secteur Namur – Jean-Talon Ouest
- 3.10. Présentation de l’arrondissement lors du forum public du 22 novembre
2009
- 3.11. Projet particulier – coin Jean-Talon et Victoria – 7 décembre 2009
- 3.12. Projet de jeux d’eau au parc de la Savane
- 3.13. Avis du CAU – 7 avril 2006

4. Documents de référence et liens utiles

- 4.1. Plan d’urbanisme de Montréal – chap.4 – Arrondissement CDN–NDG
- 4.2. Profil de district électoral – Arrondissement CDN–NDG
- 4.3. Plan Vert – CDN–NDG
- 4.4. Stratégie d’inclusion de logements abordables
- 4.5. Stratégie de logements abordables – Mise en œuvre
- 4.6. Règlement d’urbanisme de l’arrondissement CDN–NDG

5. Les travaux de la commission

- 5.1. Compte rendu de la rencontre avec le comité de suivi du 20 octobre 2009
- 5.2. Les documents présentés lors de la rencontre du 20 octobre 2009
 - 5.2.1. Présentation de l’OCPM sur la démarche de consultation
 - 5.2.2. Présentation de l’arrondissement CDN–NDG
 - 5.2.3. Présentation du concept de quartier vert par le Centre d’écologie
urbaine

- 5.2.4. Présentation du concept de collectivité viable par Vivre en ville
 - 5.2.5. Présentation de l’approche de sécurité urbaine par la Direction de la santé publique (DSP)
 - 5.3. Compte rendu des rencontres avec les groupes ciblés
 - 5.3.1. Compte rendu de la rencontre avec les résidents des condos Côté Ouest
 - 5.3.2. Compte rendu de la rencontre avec les citoyens du secteur Victoria
 - 5.3.3. Compte rendu de la rencontre avec les commerçants et les propriétaires d’immeubles et de terrains sur le site à réaménager
 - 5.3.4. Compte rendu de la rencontre avec les représentants des groupes communautaires de Côte-des-Neiges
 - 5.3.5. Compte rendu de la rencontre avec les résidents de la rue Mountain Sights
 - 5.4. Compte rendu de la rencontre avec le comité de suivi – 4 novembre 2009
 - 5.4.1. Synthèse des rencontres avec les groupes ciblés
- 6. Transcriptions**
- 6.1. Transcriptions de la séance d’information du 22 novembre 2009
 - 6.2. Transcriptions de la séance d’audition des opinions du 14 décembre 2009
 - 6.3. Transcriptions de la séance d’audition des opinions du 15 décembre 2009
- 7. Mémoires**
- 7.1. Mémoires avec présentation orale
 - 7.1.1. M. Daniel Nonen
 - 7.1.2. Uptown Automobiles Inc.
 - 7.1.3. Positron Inc.
 - 7.1.4. Les Immeubles Devmont
 - 7.1.5. Association locale d’arrondissement CDN-NDG de Projet Montréal

- 7.1.6. Caribbean Pioneer Women of Canada Inc.
 - 7.1.7. Projet Genese
 - 7.1.8. Corporation de développement communautaire de Côte-des-Neiges
 - 7.1.9. CSSS De la Montagne / Direction de la Santé Publique Agence de la Santé et des Services Sociaux de Montréal
 - 7.1.9.1. Présentation Power Point
 - 7.1.10. Adlexco
 - 7.1.11. Centre d'écologie urbaine de Montréal
 - 7.1.12. Centre Communautaire Mountain Sights
 - 7.1.12.1. Présentation Power Point
 - 7.1.12.2. Pétition
 - 7.1.12.3 Rapport final du projet pilote en salubrité sur l'avenue Mountain Sights – novembre 2007
 - 7.1.12.4 Lettre concernant les problèmes d'insalubrité des logements sur l'avenue Mountain Sights
 - 7.1.13. Comité citoyen Milton-Parc
 - 7.1.14. M. Marcellin Cardinal
 - 7.1.15. Conseil Régional de l'Environnement de Montréal
 - 7.1.15.1. Huit principes pour construire la ville du transport durable
 - 7.1.15.2. Essai de David Garant
 - 7.1.16. Œil – Organisation d'éducation et d'information logement de CDN
- 7.2. Mémoires sans présentation orale
- 7.2.1. M. Rudolf Komsic
 - 7.2.2. POPIR-Comité logement
 - 7.2.3. Mme Elizabeth Leiva Suero
 - 7.2.4. Father Jozo Grubisic
 - 7.2.5. Mme Rodica Savopol et M. Florin Savopol

7.2.6. SGI Canada

7.2.7. NDG Community Council

7.2.8. Joel Friedman

7.3. Présentations orales sans dépôt de mémoire

7.3.1. R.O.M.E.L

7.3.2. Société environnementale de CDN