



OFFICE
DE CONSULTATION PUBLIQUE
DE MONTRÉAL

QUARTIER SAINT-RAYMOND ET LES ABORDS DU CUSM

PREMIÈRE ÉTAPE DE LA CONSULTATION VISANT L'ÉTABLISSEMENT D'UN PROGRAMME PARTICULIER D'URBANISME (PPU)

Rapport de consultation publique

Le 4 juillet 2013

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, 2013
Dépôt légal - Bibliothèque et Archives Canada, 2013
ISBN 978-2-924002-45-2 (imprimé)
ISBN 978-2-924002-46-9 (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.



1550, rue Metcalfe
Bureau 1414
Montréal (Québec) H3A 1X6
Téléphone : (514) 872-3568
Télécopieur : (514) 872-2556
ocpm.qc.ca

Montréal, le 4 juillet 2013

Monsieur Laurent Blanchard
Maire par intérim
Madame Josée Duplessis
Présidente du comité exécutif
Ville de Montréal
275, rue Notre-Dame Est
Montréal (Québec)
H2Y 1C6

Objet : Rapport de consultation publique sur le Quartier Saint-Raymond et les abords du CUSM - Première étape de la consultation visant l'établissement d'un programme particulier d'urbanisme (PPU)

Monsieur le Maire,
Madame la Présidente du comité exécutif,

L'Office de consultation publique de Montréal a reçu le mandat du Comité exécutif de la Ville de Montréal de tenir des activités de consultation afin de faire participer la population à l'élaboration d'un Programme particulier d'urbanisme (PPU) portant sur les abords du CUSM et le quartier Saint-Raymond. L'arrivée du CUSM et la configuration du nouvel échangeur Turcot transformeront ce secteur de façon importante au cours des prochaines années. Le PPU viendrait donc compléter le Plan d'urbanisme pour ce territoire. Rappelons que plusieurs institutions municipales et provinciales¹ sont impliquées dans le projet d'envergure métropolitaine que constitue l'implantation du CUSM et dans le réaménagement du secteur qui s'en suit et qu'une dizaine de consultations publiques ont déjà été tenues depuis 2005.

¹ Les arrondissements Notre-Dame-de-Grâce et du Sud-Ouest et les services de la ville-centre de Montréal, le CUSM, la Société de transports de Montréal (STM) et l'Agence métropolitaine de transport, le ministère des Transports du Québec et la Ville de Westmount.

Dans un premier temps, l'Office a procédé à une préconsultation auprès d'acteurs du milieu afin de mettre à jour les enjeux et cadrer le processus à suivre. Un comité de travail de seize personnes réunissant des représentants des milieux municipal, institutionnel et communautaire a présidé à l'établissement de l'état des lieux, à la définition des enjeux et à leur discussion pour en dégager des éléments de vision et des orientations d'aménagement du territoire. Le grand public a, lui aussi, été informé puis consulté sur les résultats des travaux. La commission a reçu 34 mémoires et présentations verbales.

D'entrée de jeu, la commission constate que le climat de travail est chargé d'émotions à cause des difficultés quotidiennes générées par les travaux en cours et à cause de dynamiques déjà instaurées dans des rapports assez difficiles entre les parties.

Tous s'entendent toutefois sur un état de situation marqué par :

- Une absence de vision commune qui favoriserait le séquençement adéquat des travaux d'infrastructures; des enjeux importants de sécurité et de santé; une carence de services de proximité et d'équipements collectifs; des liens déficients entre les différents secteurs du territoire.

Des conditions préalables. On comprendra, dans ce contexte la requête formelle pour la mise en place de mécanismes permanents de concertation associant les institutions de tous les niveaux et la communauté locale afin d'assurer l'harmonisation des visions et l'intégration des aménagements proposés notamment pour les abords du CUSM et l'écoterritoire de la falaise Saint-Jacques.

Il faut rappeler que le PPU des abords du CUSM et du quartier Saint-Raymond verra sa première décennie de mise en œuvre se réaliser dans un contexte de grands travaux dont la nature et les agendas sont en constante évolution. La mise en place de certaines conditions favorisant à court terme un allègement des impacts subis par les résidents et les usagers est essentielle, selon la commission, pour préserver la pertinence du futur PPU, tout en incarnant la vision partagée d'aménagement du secteur.

La production et la présentation publique d'un plan d'ensemble du séquençement des travaux à l'aide d'outils de modélisation qui permettent de bien en saisir la portée a été requise au premier chef. De plus, la mise en place de stratégies et d'actions de transition permettant de sécuriser les intersections dangereuses pour les piétons et les cyclistes² ainsi que les accès à la station de métro Vendôme et d'éviter d'augmenter l'enclavement du quartier Saint-Raymond font également partie de ces conditions préalables. Le maintien de la circulation automobile sur Upper Lachine pendant les travaux est fortement souhaité.

² Décarie, Upper Lachine, De Maisonneuve

Il faudra être très attentif à ce que ce développement métropolitain se fasse de façon équitable pour les communautés locales. Sur ce thème, la commission recommande notamment une adaptation de la Stratégie d'inclusion de logements sociaux et abordables de la Ville en vue de favoriser la construction de ce type de logements aussi dans les projets de moins de 200 unités.

La Vision

Une option largement majoritaire s'est dégagée en faveur d'un quartier dont le développement devrait s'appuyer sur un caractère familial, villageois, vert, convivial et sécuritaire. Le développement devrait miser aussi sur :

- la diversité ethnoculturelle de la population actuelle;
- les transports collectifs et actifs comme moyen de déplacement privilégié;
- des stratégies de désenclavement physique du quartier notamment par une attention spéciale aux liens nord-sud et au réaménagement de certaines artères est-ouest;
- des stratégies de désenclavement visuel utilisant les perspectives le long de la rue St-Jacques, tout comme le potentiel que présentent à la fois la falaise St-Jacques et certains corridors visuels vers le nord et le sud;
- un espace d'expérimentation de technologies vertes et écologiques pour améliorer la qualité de l'air et réduire la pollution atmosphérique causée par les infrastructures routières.

Sécurité des déplacements et désenclavement

Les déplacements aux abords du CUSM et dans le quartier Saint-Raymond préoccupent au plus haut point les résidents et les groupes du secteur.

La requalification d'Upper Lachine. Le réaménagement du tunnel Upper Lachine et sa fermeture à la circulation automobile inquiètent beaucoup pour plusieurs raisons, dont la sécurité et l'accès à la station de métro Vendôme pour les piétons et les cyclistes, l'accès au quartier Saint-Raymond et aux commerces situés sur Upper Lachine.

Il se dégage des travaux de la commission un appui important à l'utilisation future de la rue Upper Lachine comme une artère commerciale du quartier avec services de proximité, terrasses et cafés. L'arrivée de l'école primaire projetée confirmerait au secteur d'Upper Lachine la vocation de cœur du quartier. Dans ce contexte, l'aménagement de la partie est de la rue en place publique et espace vert d'envergure proposé par la Ville, à l'angle du boulevard Décarie, recevrait un accueil plus chaleureux si les résidents avaient l'assurance que le nouvel espace vert ne donne pas lieu à la création de zones moins sécuritaires dites « zones grises » pour les femmes ou les personnes vulnérables.

La rue Saint-Jacques. On souhaite que la réfection de l'échangeur Turcot serve à amorcer la transformation de la vocation de la rue Saint-Jacques en rue plus conviviale pour les piétons et les cyclistes. Le parc linéaire que pourrait constituer la falaise Saint-Jacques devrait être mis en valeur. Les commerces actuels pourraient laisser place graduellement à du logement afin de

confirmer le caractère familial de Saint-Raymond et à des commerces de destination, liés par exemple aux activités du CUSM.

Les abords du métro Vendôme. Nombreux sont ceux qui ont souligné que l'implantation d'un 2^e édicule à la station de métro Vendôme, universellement accessible pour les personnes à mobilité réduite et pour les personnes âgées en particulier, représente une condition majeure d'insertion du CUSM dans le milieu et que sa construction est urgente. Une piste cyclable sécuritaire ainsi qu'un accroissement de l'offre en transport en commun sont également souhaités.

La commission a formulé de nombreuses autres suggestions et recommandations pour la mise en œuvre des orientations et des principes d'aménagement qu'elle propose de retenir et en l'occurrence le partenariat et la concertation; le désenclavement du quartier Saint-Raymond; la préservation de l'infrastructure sociale et des populations existantes; l'amélioration de la qualité des milieux de vie; l'apaisement de la circulation; l'encadrement du tissu urbain à une échelle humaine; le verdissement et la mise en valeur de la falaise Saint-Jacques.

L'Office rendra ce rapport public le 18 juillet 2013, 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.

Je vous prie d'agréer, monsieur, madame, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

La présidente,

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Louise Roy', is placed over a faint, light blue circular stamp.

Louise Roy

LR/II

- c. c. Monsieur Alain Tassé, responsable de l'OCPM
 Monsieur Lionel Perez, maire de l'arrondissement de Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce

TABLE DES MATIÈRES

Introduction.....	1
1. Le programme particulier d'urbanisme (PPU) du quartier Saint-Raymond.....	3
1.1 Le mandat	3
1.2 Le contexte.....	4
1.2.1 Description du territoire à l'étude	4
1.2.2 Un secteur en mutation	7
1.3 Le processus de la consultation	9
1.3.1 Préconsultation et création d'un comité de travail sur les orientations	9
1.3.2 Exposition et soirées d'information.....	10
1.3.3 Séances d'audition des mémoires	13
2. Les préoccupations et les opinions exprimées par les participants....	13
2.1 La gouvernance	13
2.1.1 Accueil du projet	13
2.1.2 Les outils pour assurer une participation continue	14
2.1.3 Les éléments de vision proposés	15
2.2 Les enjeux d'accès, d'enclavement et de mobilité	16
2.2.1 Circulation et transports alternatifs	16
2.2.2 Intersection Upper Lachine à l'angle Décarie	17
2.2.3 Secteur De Maisonneuve et accès cyclable	19
2.2.4 Station Vendôme et l'accès au CUSM.....	21
2.2.5 Tunnel Melrose : réaménagement et sécurité	22
2.2.6 Rue Girouard	23
2.3 Les enjeux de réaménagement et requalification	24
2.3.1 Les limites du PPU et les liens avec les quartiers avoisinants	24
2.3.2 Le développement immobilier et les besoins à combler.....	25

2.3.3	Le développement commercial et économique	27
2.3.4	Chemin Upper Lachine.....	29
2.3.5	Rue Saint-Jacques	30
2.4	Les enjeux de développement communautaire	31
2.5	Espaces verts et falaise Saint-Jacques	32
2.6	Les grands principes de planification.....	33
3.	Constat et analyse de la commission	35
3.1	L'état de situation du territoire à l'étude	36
3.1.1	Les défis particuliers du territoire à l'étude	37
3.1.2	Les opportunités	40
3.2	Les éléments de vision retenus et des orientations pour soutenir cette vision	42
3.2.1	Les conditions préalables et les orientations qui doivent soutenir cette vision	42
3.2.2	Les mesures de transition et mitigation	43
3.3	Les orientations.....	44
3.3.1	Le partenariat et la concertation	44
3.3.2	Le désenclavement du quartier Saint-Raymond	45
3.3.3	Le maintien des populations existantes et le développement de l'infrastructure locale	47
3.3.4	Amélioration de la qualité des milieux de vie.....	49
3.4	Les grands principes d'aménagement	51
3.4.1	L'apaisement de la circulation	51
3.4.2	L'encadrement du tissu urbain à échelle humaine.....	52
3.4.3	Verdissement et mise en valeur de la falaise	54
	Conclusion.....	57
	Annexe 1 – Les renseignements relatifs au mandat.....	59
	Annexe 2 – La documentation.....	63
	Annexe 3 – Dispositions du Plan d'urbanisme applicables au territoire à l'étude	67

Annexe 4 – Liste des consultations tenues sur le territoire à l'étude	69
Annexe 5 – Suivi des recommandations du rapport de 2005 de l'OCPM par la Ville de Montréal	71
Annexe 6 – Résumé des recommandations du présent rapport	75
Annexe 7 – Questionnaire	79

Introduction

Le sud de l'arrondissement Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce est le théâtre d'une série de grands projets métropolitains qui auront des retombées certaines sur le quartier. L'arrivée du Centre universitaire de Santé McGill (CUSM), la construction du nouvel échangeur Turcot et les diverses opérations de revitalisation et de réfection prévues engendreront de nouvelles activités et modifieront la dynamique urbaine.

Dans ce contexte, l'arrondissement de Notre-Dame-de-Grace, de concert avec la Ville de Montréal, a décidé d'élaborer un Programme particulier d'urbanisme (PPU) pour les abords du CUSM et le quartier Saint-Raymond afin d'encadrer le mieux possible les futurs développements du secteur.

L'Office de consultation publique de Montréal (OCPM) a reçu le mandat du comité exécutif de tenir des activités de consultation afin de faire participer la population en amont du projet. Ce mandat constitue donc la première étape d'une démarche en deux temps. Une seconde consultation publique portant sur le PPU intégré pour l'ensemble du territoire visé devrait se tenir vers la fin 2014.

Le présent rapport comprend trois chapitres. Le premier introduit le mandat donné à l'OCPM, décrit le contexte du territoire à l'étude ainsi que le processus de consultation. Le second chapitre couvre l'ensemble des propos recueillis lors des différentes phases de la consultation publique : comité de travail, soirée d'information, soirées d'auditions de mémoires, mémoires écrits sans présentation orale. Les enjeux de gouvernance, d'aménagement urbain, de mobilité et d'environnement, entre autres, y sont abordés ainsi que les grands principes de planification et les éléments de vision proposés par la communauté. Le troisième chapitre présente l'analyse de la commission et propose une vision des grandes orientations et divers éléments pouvant contribuer à l'articulation du PPU.

1. Le programme particulier d'urbanisme (PPU) du quartier Saint-Raymond

1.1 Le mandat

Le 4 juillet 2012, l'OCPM a reçu le mandat du comité exécutif de la Ville de Montréal de tenir une consultation publique sur l'élaboration du Programme particulier d'urbanisme (PPU) pour le quartier Saint-Raymond et les abords du Centre universitaire de Santé McGill (CUSM). Ce mandat vise à dresser un état de la situation du territoire à l'étude, à identifier les enjeux relatifs à sa mise en valeur et à définir les principes d'une vision d'aménagement urbain. La Ville souhaite que cette consultation se concrétise par la tenue d'activités d'interaction avec le public. Ce processus se réalise donc en amont³, c'est-à-dire avant que le projet de PPU soit élaboré, mais ne fait pas table rase du passé. Les décisions antérieures et les chantiers en cours doivent être pris en considération. Une fois élaboré, le projet de PPU fera l'objet d'une nouvelle consultation.

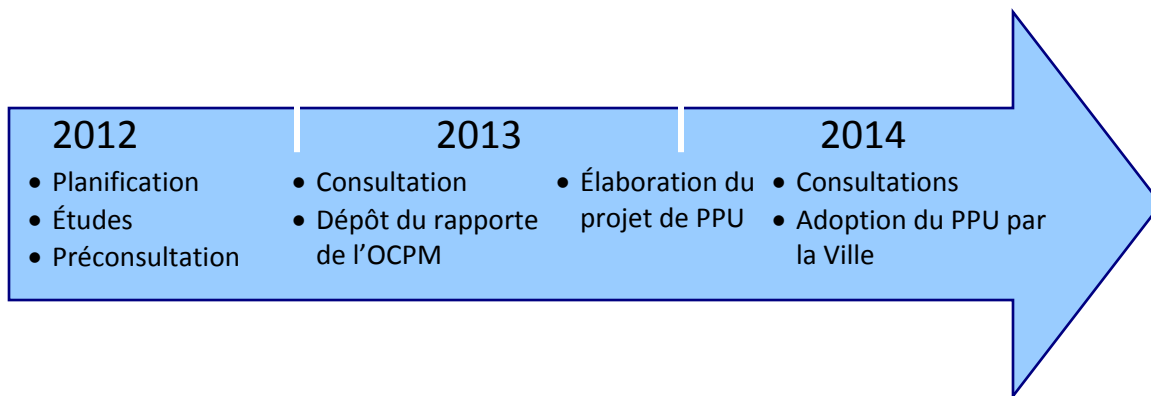


Figure 1 : échéancier d'élaboration et d'adoption du PPU de Saint-Raymond et des abords du CUSM

Rappelons que le PPU est un outil d'encadrement du développement urbain d'un quartier mis à la disposition des municipalités québécoises par la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (LAU). Partie intégrante du plan d'urbanisme, il permet d'apporter plus de précisions quant à la planification de certains secteurs spécifiques qui demandent une attention toute particulière.

Le plan d'urbanisme identifie ce territoire comme devant faire l'objet d'un PPU et comprend déjà des balises d'aménagement et une planification détaillée de portée locale pour le secteur Saint-Jacques et Upper Lachine que l'on retrouve à l'annexe 3. Il ne contient toutefois pas de vision d'aménagement ou d'orientations précises sur le développement, mais certaines indications sont données pour le secteur Saint-Jacques / Upper Lachine :

- *Consolider les fonctions résidentielle et commerciale*
- *Améliorer l'accessibilité du secteur*

³ Il s'agit du quatrième mandat de consultation de ce type tenu par l'OCPM et cette démarche s'inscrit dans les nouvelles pratiques de l'Office

- *Améliorer l'image générale du secteur*
- *Préserver et mettre en valeur la falaise Saint-Jacques*

Le programme particulier d'urbanisme du quartier Saint-Raymond et des abords du CUSM viendra donc compléter le Plan d'urbanisme pour ce territoire. Les objectifs recherchés par cet éventuel PPU sont multiples. Il s'agit d'encadrer le développement urbain afin d'assurer une intégration cohérente des nouveaux bâtiments et fonctions avec le quartier, de permettre un développement qui réponde aux besoins du secteur, d'améliorer la qualité du milieu de vie et, enfin, de maximiser le potentiel de mise en valeur et les gains pour le milieu.⁴

1.2 Contexte

1.2.1 Description du territoire à l'étude

Le territoire couvert par la présente consultation est situé dans la partie sud-est de l'arrondissement de Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce. Il est bordé par la ville de Westmount à l'est et l'arrondissement du Sud-Ouest au sud. Sa superficie est de 1,4 km² et comptait 6 300 résidents en 2006.⁵ Il s'agit d'un territoire hétérogène, marqué par de nombreuses scissions physiques liées au développement des infrastructures de transports terrestres. On y trouve, entre autres, la voie ferrée du Canadien Pacifique (CP) ainsi que les grands axes routiers métropolitains, développés durant les grands chantiers des années 1960, dont l'échangeur Turcot. L'autoroute 15 divise le territoire en deux parties bien distinctes à l'est et à l'ouest.

La partie à l'est de l'autoroute 15 est bordée au nord par la rue Sherbrooke. On y retrouve, entre autres, le campus du Centre universitaire de Santé McGill (CUSM). Ce site accueillait autrefois l'ancienne gare de triage du CP. Au nord du site Glen se trouve une zone résidentielle bien établie, construite principalement durant la première moitié du 20^e siècle.⁶ La composition de la population pour cette zone compte une forte portion de jeunes adultes âgés entre 20 et 34 ans. Pour leur part, les jeunes de moins de 19 ans et les personnes entre 55 et 64 ans représentent des catégories de population sous-représentées par rapport à la moyenne montréalaise.⁷ Cette portion de territoire comprend également une offre commerciale mixte et diversifiée, le long de la rue Sherbrooke et du boulevard De Maisonneuve Ouest. L'accès à toute cette partie est facilité grâce à une offre multimodale située à la station Vendôme (métro, train de banlieue, voiture, vélo), ce qui en fait un secteur prisé pour le développement immobilier, que ce soit commercial, institutionnel ou résidentiel.

⁴ Dans ce rapport, l'usage du mot « territoire à l'étude » réfère à l'ensemble contenu dans les limites proposées du PPU, le mot secteur réfère à des portions ou sous-sections du territoire à l'étude et le quartier fait référence à Saint-Raymond

⁵ Doc. 3.3.1

⁶ Doc. 5.1, p. 29-30

⁷ Doc. 5.1, p. 19

QUARTIER SAINT-RAYMOND ET ABORDS DU CUSM : PORTRAIT DU TERRITOIRE À L'ÉTUDE

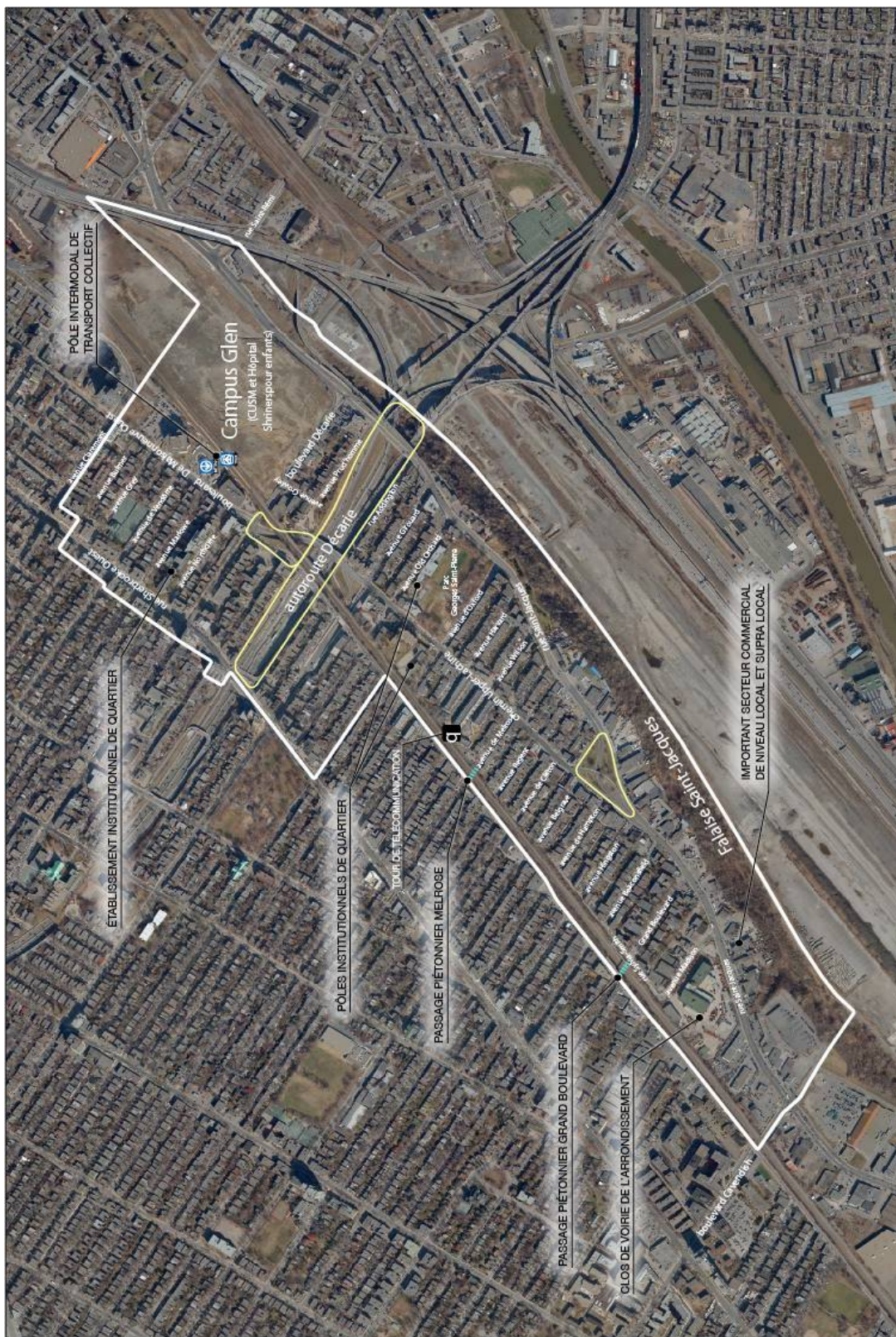


Figure 2 : portrait du territoire à l'étude

La partie à l'ouest de l'autoroute 15 comprend le quartier Saint-Raymond dont la frontière au nord est délimitée par la voie ferrée du CP et au sud par la falaise Saint-Jacques. Ce secteur comprend également le petit quadrilatère situé au nord de Saint-Raymond bordé par la rue Sherbrooke au nord, de l'avenue Marcell à l'ouest et de la rue Addington à l'est. Les composantes tant commerciales qu'en terme d'habitation du quadrilatère nord sont sensiblement les mêmes que celles de la zone au nord du campus Glen. On y retrouve un cadre bâti typique du quartier Notre-Dame-de-Grâce, des commerces le long de la rue Sherbrooke, cafés, bouquinistes, restaurants, etc. Le parc Notre-Dame-de-Grâce et l'ancien cinéma Empress, dont la réouverture est attendue prochainement, constituent les principaux points d'intérêts de ce secteur.

Le quartier Saint-Raymond, pour sa part, a été développé principalement durant la deuxième moitié du 20^e siècle et comprend majoritairement des multiplexes résidentiels à vocation locative. Le quartier est enclavé par la voie ferrée au nord, la falaise Saint-Jacques au sud et l'autoroute Décarie à l'est. Cette zone est caractérisée par des commerces principalement liés à l'automobile. En raison du développement routier du milieu du 20^e siècle, le secteur a vu sa circulation automobile augmenter de façon importante.⁸

La population du quartier Saint-Raymond est composée à 80 % de locataires. Les petits ménages représentent la majorité et 47 % des personnes vivent seules. Il y a, par ailleurs, une population importante de nouveaux arrivants et de personnes immigrantes (44 %). Au niveau des caractéristiques linguistiques, une majorité de la population se dit bilingue, alors que les unilingues anglophones représentent environ 35 % de la population.⁹ Le revenu médian des ménages pour Saint-Raymond serait également moindre que celui enregistré sur l'île de Montréal. Notons qu'un complexe de condominiums a également été construit en 2006 sur les rues Wilson et Harvard, à l'intersection du chemin Upper Lachine.

Finalement, la falaise Saint-Jacques caractérise la partie extrême sud du territoire. Elle était autrefois une colline escarpée nommée Coteau Saint-Pierre dont les plateaux avaient des fonctions principalement agricoles.¹⁰ Elle s'est transformée au fil du temps en site de remblais suite aux constructions des infrastructures routières environnantes. Depuis, la végétation s'est densifiée et la falaise est maintenant déclarée écoterritoire par la Ville de Montréal ce qui en fait un milieu protégé par la Politique de protection des milieux naturels.¹¹ Cette politique précise qu'un plan de mise en valeur et de protection doit être élaboré en concertation avec les arrondissements concernés, soit le Sud-Ouest et Côte-des-Neiges—Notre-Dame-de-Grâce. Les

⁸ Implantation d'infrastructures routières majeures et déclin des activités ferroviaires. Source : Montréal 2025, Mise en valeur de la partie sud-est du quartier NDG : Secteur Saint-Raymond et abords du futur CUSM, Diagnostic et enjeux, mai 2012

⁹ Doc. 3.3.1

¹⁰ Doc. 3.2.4

¹¹ Doc. 3.2.2

balises d'aménagement et principes de protection et de mise en valeur sont décrites dans le tableau ci-dessous.

Tableau 1 : falaise Saint-Jacques - détails de protection et de mise en valeur¹²

Les balises du plan d'urbanisme	Principes de protection	Principes de mise en valeur
Ensemble non-construc-tible incluant une bande de protection de 5 mètres le long de la crête	Favoriser une utilisation et une gestion judicieuses des abords de la falaise afin de consolider le caractère naturel	Créer des cours d'eau ou des zones humides dans le contrebas de la falaise
Maintien du couvert végétal pour contrer l'éro-sion des sols de la falaise	Dissuader l'accès intensif du site par les promeneurs	Prévoir des accès au site pour les citoyens par l'implantation de sentiers périphériques et de belvédères
Encadrer le développement des sites Glen et Turcot	Préserver la structure et la variété de l'habitat en place	Favoriser des points de vue vers la falaise et valoriser les vues vers le centre-ville à partir de la falaise
Poursuivre l'acquisition de terrains aux fins de parcs le long de la falaise Saint-Jacques		Favoriser des liens entre les quartiers environnants et avec le grand réseau vert montréalais

Bref, ces principes et balises favorisent à la fois la mise en valeur de la falaise par l'implantation d'accès au site tout en assurant sa protection par, entre autres, le maintien du couvert végétal et la conservation des espaces verts le long de la crête. Des projets sont en cours et concernent principalement la protection du couvert végétal.

1.2.2 Un secteur en mutation

L'arrivée du CUSM et la configuration du nouvel échangeur Turcot transformeront le secteur de façon importante au cours des prochaines années et affecteront, entre autres, le tissu social du quartier, le développement économique et le marché immobilier. Ces grands projets sont en évolution constante et des changements à la conception initiale surviennent régulièrement. En conséquence, il est parfois difficile pour les résidents d'évaluer l'ampleur des changements qui seront induits par ces grands chantiers.

¹² Documents 3.2.1, 3.2.3 et 6.3.2

Les consultations autour du projet d'implantation du CUSM ont commencé en 2005. D'après les échéanciers prévus, le CUSM accueillera son premier patient à l'été 2015 et comptera plus de 13 000 employés, patients et visiteurs se rendant sur le site.¹³ Selon le programme actuel, un espace commercial supplémentaire de 3 000 mètres carrés sera développé sur le Campus Glen. On sait également que le site abritera l'Hôpital des Shriners et des discussions sont en cours pour y adjoindre l'Hôpital neurologique de Montréal, dont la construction devrait débuter en 2015.

L'intégration d'un tel projet pose des défis en matière d'accessibilité et de déplacements, dont la nécessité d'assurer le lien avec la desserte de transport en commun, principalement avec la station multimodale Vendôme. Cette station comprend déjà un édicule et la construction d'un deuxième édicule est prévue par la STM en partenariat avec le CUSM afin de desservir la future clientèle reliée au centre hospitalier.

De son côté, le chantier de l'échangeur Turcot est en discussion depuis 1990 et, selon les derniers plans, sa réfection devrait se poursuivre jusqu'en 2020. Le nouvel échangeur prévoit un débit véhiculaire journalier de 300 000 véhicules.¹⁴ Ce projet de 3,7 milliards de dollars¹⁵ modifiera les déplacements tant métropolitains que locaux et la qualité de l'environnement dans le territoire à l'étude. Afin de contrer en partie ces effets, un réaménagement du bas de la falaise Saint-Jacques est prévu par le ministère des Transports du Québec (MTQ) qui propose la création d'un espace vert d'une superficie de 97 000 m² composé de zones boisées et de milieux humides.¹⁶

Combinés, ces deux grands projets, CUSM et Turcot, totalisent des investissements de plus de 6 milliards de dollars qui généreront des retombées certaines sur Montréal et sur l'arrondissement de Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce en particulier.

Conséquemment aux grands chantiers métropolitains, des projets de portée locale sont également entrepris. Le réaménagement de plusieurs intersections se réalise, de même que la construction d'infrastructures de plus petites échelles : intersection Upper Lachine à l'angle de Décarie et De Maisonneuve, reconfiguration du boulevard Décarie entre Saint-Jacques et De Maisonneuve. En plus de ces travaux, il faut ajouter certains ouvrages ayant lieu simultanément dans le quartier : réaménagement du carrefour sur le chemin Upper Lachine à l'angle de la rue Saint-Jacques, reconstruction d'une école de quartier, ouverture du cinéma NDG et autres

¹³ CUSM, *Flash sur le Glen*, bulletin d'information, « Un budget de 2,355 milliards pour répondre aux besoins du Québec en matière de santé », janvier 2012

http://campusglen.ca/en/Archives/2012/01/INFO-08/Industrie_et_Commerce_CUSM.pdf

¹⁴ Transports Québec, *Projet Turcot*, « Turcot en un coup d'œil », mars 2013

http://www.turcot.gouv.qc.ca/SiteCollectionDocuments/Turcot%20en%20un%20coup%20d%20oeil_mars2013.pdf

¹⁵ Transports Québec, *Projet Turcot*, « Turcot en un coup d'œil », mars 2013

http://www.turcot.gouv.qc.ca/SiteCollectionDocuments/Turcot%20en%20un%20coup%20d%20oeil_mars2013.pdf

¹⁶ Transports Québec, *Projet Turcot*, « Verdissement », page consultée le 7 mai 2013

<http://www.turcot.gouv.qc.ca/projet/description/caracteristiques/pages/environnement.aspx>

petits projets immobiliers. Le visage du quartier sera donc, à l'issue de tous ces travaux, profondément modifié tant dans ses fonctions que dans sa configuration.

1.3 Le processus de la consultation

Le processus adopté par l'Office pour la présente consultation s'est déroulé en trois étapes. La première étape a consisté en une tournée de préconsultation auprès des principaux acteurs du quartier et la création d'un comité de travail sur les orientations avec les parties prenantes. Une soirée d'information du public jumelée à des kiosques d'information ont constitué l'essentiel de la seconde étape, alors que les séances de dépôt et d'audition des mémoires ont clôturé la troisième et dernière étape.

1.3.1 Préconsultation et création d'un comité de travail sur les orientations

Le processus de consultation de l'OCPM a débuté à l'automne 2012 avec une première tournée auprès de groupes communautaires et d'organismes impliqués dans le quartier. Un comité de travail a été mis sur pied afin de dresser l'état de la situation, partager l'information sur les projets en cours et dégager une vision consolidée des enjeux. Le choix des membres invités à participer au comité a été basé sur la recherche d'une représentation équilibrée entre le milieu institutionnel, le milieu communautaire et les citoyens. Au total, seize membres ont fait partie du comité.¹⁷ D'autres groupes ou personnes ont également été invités sur une base ponctuelle afin d'assister le comité dans ses travaux. Les représentants municipaux ont ainsi pu avoir un premier coup de sonde des préoccupations et opportunités identifiées par les membres du comité.

Quatre rencontres du comité ont eu lieu aux bureaux de l'OCPM. Le portrait du territoire, la mobilité, l'accès et la qualité de vie ont aussi été les thématiques abordées durant ces rencontres. La dernière rencontre a comporté des ateliers visant à dégager des possibilités d'aménagement. Les constats, enjeux et éléments de vision étant ressortis de ce comité ont été présentés par la commission lors de la soirée d'information.¹⁸ Tous les comptes rendus de ces rencontres sont disponibles sur le site Internet de l'OCPM.¹⁹ De nombreuses idées, propositions et opportunités qui seront abordées dans le chapitre deux ont résulté de ces premiers échanges.

¹⁷ Agence métropolitaine de Transport, Arrondissement Notre-Dame-de-Grâce, Alliance de recherche universitaire Communauté, Association des résidents de Saint-Raymond, Bienvenue à NDG, Corporation de développement économique et communautaire NDG, Cinéma NDG, Comité de suivi du Quartier vert, Conseil communautaire CDN/NDG, Concertation inter quartier, Commission scolaire de Montréal, Centre universitaire de Santé McGill, NDG Food Depot, Semaine des arts à NDG, Société de transport de Montréal, Ville de Montréal

¹⁸ Doc. 6.6

¹⁹ <http://ocpm.qc.ca/node/3520>

1.3.2 Exposition et soirées d'information

Les séances publiques ont été amorcées à la suite des rencontres du comité de travail sur les orientations. Une soirée d'information a été tenue le 12 février 2013 à l'Église Trinity Church, précédée d'une activité d'interaction de type « porte ouverte » où les groupes du milieu ont été invités à venir exposer leurs projets sous forme de kiosques et à en discuter avec le public. Onze kiosques ont été présentés lors de cet événement.²⁰

PHOTOS – SOIRÉE PORTE OUVERTE



Vue générale sur les kiosques



Kiosque de l'ARUC sur l'aménagement du territoire



Kiosque de l'AMT



Kiosque de Transports Québec sur le projet Turcotte

²⁰ Ville de Montréal, OCPM, ministère des Transports du Québec, CUSM, Alliance de recherche universitaire Communauté, Association des résidents de Saint-Raymond, Quartier vert actif et en santé, Cinéma NDG, AMT, STM, Exposition des étudiants de l'École d'architecture de l'Université de Montréal



Kiosque de la Ville de Montréal sur le territoire du PPU



Maquette du CUSM



Kiosque de l'Association des résidents de Saint-Raymond



Kiosque des étudiants de l'École d'architecture de l'Université de Montréal

Les citoyens ont ainsi pu s'informer tant sur les travaux en cours (CUSM, Turcot, Cinéma NDG), que sur les défis du transport (Agence métropolitaine de transport (AMT), Société de transport de Montréal (STM)) et les possibilités d'aménagement urbain (Quartiers verts actifs et en santé (QVAS), Alliance de recherche universités-communautés (ARUC), l'École d'architecture de l'Université de Montréal, Ville de Montréal). Un questionnaire, dont on retrouve copie à l'annexe 7, a également été mis à la disposition du public par l'OCPM pour connaître leur point de vue sur les enjeux du quartier. Au total, plus de 150 personnes ont participé à cette soirée.

1.3.3 Séances d'audition des mémoires

Les séances d'audition des mémoires ont eu lieu les 11, 12 et 18 mars 2013 au Centre communautaire Saint-Raymond. La commission a entendu 26 présentations orales lors de ces soirées et 34 mémoires écrits ont été déposés. Tous les mémoires ainsi que les transcriptions des séances d'audition sont disponibles sur le site Internet de l'OCPM : www.ocpm.qc.ca.

La commission tient sincèrement à remercier tous les membres du comité de travail, les collaborateurs qui ont tenu des kiosques, les acteurs institutionnels, les groupes et les citoyens qui ont enrichi la documentation ainsi que la discussion et ont rendu la réalisation de ce mandat possible.

2. Les préoccupations et les opinions exprimées par les participants

Ce chapitre aborde les opinions et les préoccupations exprimées lors des différentes activités de la consultation publique. Il est divisé en trois parties. La première partie concerne les questions de gouvernance et de participation comme condition de mise en œuvre du PPU. Les éléments de vision sont également couverts dans cette partie. La deuxième partie concerne les grands enjeux soulevés : les accès, l'enclavement, la mobilité, les requalifications, le développement communautaire et les espaces verts. Finalement, les grands principes de planification proposés par les participants sont présentés en troisième et dernière partie.

2.1 La gouvernance

2.1.1 Accueil du projet

De manière générale, le processus de consultation avant même l'élaboration du PPU a été bien accueilli. Plusieurs participants à la consultation ont salué l'initiative de la Ville de Montréal d'entreprendre cette démarche de consultation.²¹

Toutefois, la question de la participation de la communauté locale à l'élaboration du projet de PPU a fait l'objet de nombreux commentaires. Les critiques entendues concernent plus spécifiquement les nombreuses consultations tenues depuis 2005 et la prise en compte des opinions émises lors de ces occasions. Rappelons que plus d'une dizaine de consultations publiques ont été tenues sur le développement du secteur qui a demandé un engagement continu de la part de la communauté locale depuis les dix dernières années (voir liste des consultations en annexe 4). Notons, entre autres, le Centre universitaire de Santé McGill (CUSM) avec la consultation de 2005 menée par l'OCPM; l'échangeur Turcot avec celle du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) en 2009 ainsi que les diverses séances d'information et de consultation à portée locale menées par le CUSM et l'arrondissement de Côte-des-neiges–Notre-Dame-de-Grâce sur l'état d'avancement des travaux du CUSM et des projets de réfection routière.

Certains ont l'impression que les opinions et recommandations livrées n'ont pas toujours été considérées.²² Ce contexte génère une certaine méfiance envers le processus en cours par crainte que leurs contributions ne soient pas prises en considération. Les décisions parcellaires et le manque de suivi ont été déplorés : « *On a eu des décisions [à la pièce] et très souvent, la réponse quand on soulevait des préoccupations, c'était : Il y a eu une consultation en 2005, les décisions sont prises. Alors, c'était très décourageant.* »²³ Certaines critiques ont aussi été formulées sur le manque de vision harmonisée et de coordination tout au long du

²¹ Conseil communautaire NDG (CCNDG), doc. 8.1.3; Marlo Turner Ritchie, doc. 8.1.24; Jill Prescesky, doc. 8.1.7

²² Sharon Leslie, doc. 7.2, p. 65, L.1995; Pierre Brisset, doc. 7.2, p. 11, L. 370; Marlo Turner Ritchie, doc. 8.1.24, p. 2; Mme Susan Gyetvay et M. Roger Haughey, doc. 8.2.7, p. 1; Melanie Stuy, doc. 8.2.5, p. 12

²³ Sharon Leslie, doc. 7.2, p. 65, L. 2015

développement du chantier du CUSM²⁴ : « *To put it quite simply: the original team for the MUHC [...] did not have a vision of urban integration that gave value to mass transit and active transport* ». ²⁵ Certains groupes ont exprimé leur difficulté à connaître le suivi fait par le MTQ, le CUSM et la Ville des recommandations des consultations précédentes.

Dans un même ordre d'idées, plusieurs ont déploré la multiplicité des acteurs et le manque de collaboration avec les communautés locales, principalement en ce qui a trait au CUSM.²⁶ « *The lack of collaborative, joint planning between the institutional partners, the MUHC, the CDN / NDG borough, [...] the city of Montreal, [...] residents and community organizations has been extremely disappointing and discouraging* ». ²⁷

L'enjeu de la transparence a également été soulevé et plusieurs participants ont dit espérer que les gestionnaires partagent les informations et transforment leurs processus décisionnels pour créer des espaces d'échanges où générer des idées créatives.²⁸ À ce sujet, certains citoyens ont posé des questions sur le financement alloué au redéveloppement de Saint-Raymond par la Ville et sur la ventilation des montants. Les réponses fournies par les représentants municipaux parlent d'un budget de plus de 40 millions de dollars, mais l'information concernant la ventilation des sommes n'a pas été précisée.²⁹

2.1.2 Les outils pour assurer une participation continue

Un très grand nombre de voix se sont élevées pour faire valoir l'importance de l'intégration des citoyens dans le processus de planification des projets se développant sur leur territoire et aux abords de leur milieu de vie. En effet, les groupes communautaires, les citoyens et les commerçants ont indiqué qu'ils souhaitaient que la collaboration se poursuive tout au long de l'élaboration des projets et que des mécanismes soient mis en place pour s'assurer d'un processus formel et pleinement participatif.³⁰ Plusieurs ont suggéré le concept de « *Community Building* » où les acteurs locaux et les citoyens sont directement impliqués dans le développement de leur quartier. Ceux-ci espèrent que le redéveloppement du secteur se fasse en concertation avec les gens d'affaires, les citoyens, la Ville de Montréal, les arrondissements touchés, les institutions impliquées et les ministères concernés.

Des mécanismes de participation ont été proposés par plusieurs. De manière générale, les souhaits formulés ont trait à la participation continue des parties prenantes à la planification et

²⁴ Westmount Walking and Cycling Association (WWCA), Vision Montréal

²⁵ WWCA, doc. 8.1.12, p. 6

²⁶ Vision Montréal, doc. 8.1.20; NDG Women's Group (NDGWG), doc. 8.1.11

²⁷ Coop la Maison verte, doc. 8.1.26, p. 2

²⁸ Marlo Turner Ritchie, doc. 8.1.24, p. 2

²⁹ Doc. 7.1, L. 820 à 865

³⁰ Projet Montréal, doc. 8.1.19, CDEC/Momesso, doc. 8.1.2, p. 2; Vision Montréal, doc. 8.1.20, p. 6; NDGWG, Coop la Maison verte, doc. 8.1.26, p. 6; Conseil communautaire NDG, doc. 8.1.3, p. 7

à une meilleure coordination entre les partenaires. Ces propositions se résument en trois points :

- Créer une structure pour établir une planification conjointe impliquant les résidents, la communauté et les institutions (forum, comité de coordination ou comité de bon voisinage élargi). Cette structure pourrait comprendre les principaux problèmes de planification urbaine entre tous les acteurs.³¹
- Fournir les outils et la formation nécessaires aux parties prenantes pour qu'elles puissent participer efficacement aux processus de planification.³²
- Appliquer les recommandations suivant cette consultation.³³

2.1.3 Les éléments de vision proposés

Un des principaux éléments faisant consensus est celui d'une vision intégrée basée sur le développement d'un quartier durable où l'économie locale, l'aménagement des espaces verts, la richesse culturelle, les transports durables et la qualité de vie à long terme représentent des valeurs clés.³⁴

Certains ont, par exemple, suggéré de « *retenir des principes et des orientations de développement favorisant un modèle endogène, empreint de convivialité du secteur Saint-Raymond* ». ³⁵ Ces participants suggèrent également de développer plus amplement le sentiment d'appartenance au quartier sous un modèle de « village », ce qui permettrait de développer un pouvoir d'attraction basé sur des caractéristiques uniques au quartier³⁶ : « *I think to attract more visitors and potential residents to St. Raymond's, the neighbourhood has to offer something unique and different from other neighbourhoods* ». ³⁷ Ils tablent également sur la richesse culturelle et linguistique du quartier comme caractéristiques distinctives.

Par ailleurs, l'importance d'une vision permettant de **s'adapter aux défis environnementaux** et qui s'inspire des modèles d'aménagement européens allant dans ce sens a été soulignée³⁸ : « *The need to adapt to new style of green living in our urban environment is required* ». ³⁹

³¹ Coop la Maison verte, doc. 8.1.26, p. 3; WWCA, doc. 8.1.12, p. 6; Vision Montréal, doc. 8.1.20

³² Coop la Maison verte, doc. 8.1.26, p. 3; NDG WG, doc. 8.1.11, p. 9

³³ Melanie Stuy, doc. 8.2.5, p. 12; NDG WG, doc. 8.1.11, p. 9

³⁴ NDG Cycling and Pedestrian Association (NDG CPA), doc. 8.1.10, p. 1; CDEC/Momesso, doc. 8.1.2; Quartiers verts actifs et en santé (QVAS), doc. 7.3, p. 22, L. 690; Projet Montréal, doc. 8.1.19; Marlo Turner Ritchie, doc. 8.1.24, p. 1; Conseil communautaire NDG (CC NDG), doc. 8.1.3, p. 7; Centre d'écologie urbaine de Montréal (CEUM), doc. 8.1.13; Dominique Barsalou, doc. 7.3, p. 22, L. 690; Vision Montréal, doc. 8.1.20; Direction d'arrondissement du Sud-Ouest, doc. 8.2.9, p. 2; ARUC, doc. 4.3.2

³⁵ CDEC CDN/NDG / Restaurant Momesso, doc. 8.1.2, p. 1

³⁶ Melanie Stuy, doc. 8.2.5, p. 4; Seena Cultural Center, doc. 4.8

³⁷ Melanie Stuy, doc. 8.2.5, p. 4

³⁸ École d'architecture, Université de Montréal, doc. 8.2.8; Dominique Barsalou, doc. 7.3

³⁹ Doc. 4.8

Cette vision devra s'appuyer aussi sur le bien-être des jeunes générations⁴⁰ par, entre autres, l'application du Plan d'action familles de Montréal. Les indicateurs inclus dans ce Plan, comme la sécurité du trajet pour se rendre à l'école, peuvent servir de critères dans la vision de l'aménagement selon la CSDM : « [...] On voit l'importance de s'assurer que nos enfants se développent et grandissent également dans un quartier qui est sécuritaire [...] et [c'est un] des critères requérant des mesures d'aménagement devant être menées [par] la Ville de Montréal. »⁴¹

2.2 Les enjeux d'accès, d'enclavement et de mobilité

La question des transports a été l'un des thèmes les plus abordés au cours de cette consultation. Elle est intimement liée au contexte d'enclavement que vit le quartier Saint-Raymond et à la problématique de déplacements à l'intérieur du territoire du PPU ainsi que dans les quartiers avoisinants. Cette section couvre donc les enjeux de circulation véhiculaire et de transports alternatifs ainsi que des voies d'accès névralgiques du quartier : chemin Upper Lachine, rue Saint-Jacques, boulevard De Maisonneuve, tunnel Upper Lachine, rue Girouard ainsi que la rue Sherbrooke et le boulevard Décarie.

2.2.1 Circulation et transports alternatifs

Les déplacements aux abords du CUSM et dans le quartier Saint-Raymond préoccupent de façon prépondérante les résidents et groupes du secteur. L'aménagement de la circulation a fait l'objet d'inquiétudes non seulement pendant la période des travaux du CUSM et de l'échangeur Turcot, mais aussi dans une perspective à plus long terme une fois que ces travaux seront terminés. Beaucoup de citoyens se sont dits préoccupés par le séquençement des fermetures des différentes bretelles d'accès et autres réaménagements routiers donnant accès aux divers quartiers.⁴²

Les **nuisances environnementales** causées par la circulation, la densité du trafic et les travaux sur les artères devenues des voies de transit interpellent de façon importante la communauté. Un consensus s'est ainsi dégagé pour prioriser les **transports alternatifs**, plus particulièrement la marche et le vélo, comme condition d'amélioration de la qualité de vie et de désenclavement. Le Centre d'écologie urbaine résume bien les positions en suggérant d'aménager les artères selon une vision intégrée mettant l'accent sur les transports actifs et collectifs.⁴³

⁴⁰ CSDM, À deux mains, Jeunes et en santé

⁴¹ Marie-Josée Mastromonaco, doc. 7.4, p. 10

⁴² Jason Forester, doc. 7.1, p. 52, CDEC / Restaurant Momesso, doc. 8.1.2; Projet Montréal, doc. 8.1.19; NDG Women's group, doc. 8.1.11

⁴³ CEUM, doc. 8.1.13

2.2.2 Intersection Upper Lachine à l'angle Décarie

L'annonce de la fermeture à la circulation automobile de la portion du chemin Upper Lachine situé à l'angle des boulevards Décarie et De Maisonneuve, communément appelé « Tunnel Upper Lachine », a grandement interpellé la population et les groupes communautaires. La Ville a expliqué lors des comités de travail que cette fermeture était rendue indispensable, car l'aménagement actuel du carrefour qui compte cinq branches comporte des risques importants au niveau de la sécurité.⁴⁴

Le Centre d'écologie urbaine de Montréal appuie cette décision de fermeture : « *Nous saluons la proposition de la Ville de retirer la « 5^e branche » du carrefour de Maisonneuve/Décarie/Upper Lachine grâce au détournement du chemin Upper Lachine vers la rue Crowley. Le nouvel aménagement du carrefour sera beaucoup plus sécuritaire pour les piétons et les cyclistes* ». ⁴⁵

Une ébauche d'aménagements qui transforme ce passage en une place publique pour piétons et vélos a été soumise par la Ville lors de la consultation.



Figure 3 : proposition d'aménagement de la Ville de Montréal du passage Upper Lachine à l'angle du boulevard Décarie

Ce nouvel aménagement fait craindre à plusieurs la création d'une zone « grise-verte », où l'on crée un espace vert qui occasionne aussi des zones moins sécuritaires dites « zones grises ». Ainsi, des inquiétudes importantes sont soulevées pour la **sécurité** des usagers du tunnel, particulièrement les femmes et les personnes vulnérables. « *It looks like there are too many places where aggression and sexual assault could happen* ». ⁴⁶ « *The issue of safety and security is not just in regard to negotiating an empty tunnel, but the dead space that will continue for*

⁴⁴ Doc. 6.4.8

⁴⁵ CEUM, doc. 8.1.13, p. 17

⁴⁶ À deux mains, doc. 8.1.5, p. 2

several blocks after the tunnel on Upper Lachine ». ⁴⁷ L'arrivée d'une quatrième voie ferrée, tel que prévu par l'Agence métropolitaine de transport (AMT) et le Canadien Pacifique (CP), fait également craindre un prolongement du passage souterrain qui aurait pour effet d'amplifier l'effet de tunnel et ainsi nuire au sentiment de sécurité. ⁴⁸

De plus, de nombreux citoyens craignent que le phénomène d'enclavement du quartier Saint-Raymond ne s'accroisse davantage avec cette fermeture et que les résidents du quartier n'aient encore plus de difficultés à accéder aux quartiers voisins. ⁴⁹ Ce sentiment est exacerbé par l'annonce de la fermeture de la rue Saint-Jacques pendant les travaux de l'échangeur Turcot. Certains commerçants considèrent, pour leur part, que l'intersection est un carrefour stratégique pour l'activité commerciale sur Upper Lachine et estiment qu'elle devrait rester ouverte jusqu'à ce que d'autres voies d'accès soient disponibles. ⁵⁰

Dans un même ordre d'idées, certains sont d'avis que la fermeture réduira l'accessibilité au métro Vendôme. ⁵¹ Ils craignent que les temps de déplacements en transport collectif ne s'accroissent considérablement. ⁵² Le détour proposé sur Crowley causera une pression immense sur les rues résidentielles, selon eux, et le conflit entre les piétons et automobilistes au coin de la rue Prud'homme risque de s'amplifier avec la densité supplémentaire générée par le trafic détourné. ⁵³

Parallèlement aux préoccupations d'accès, d'enclavement et de sécurité, plusieurs critiques sont adressées à la Ville concernant la planification liée à cette intersection. ⁵⁴ Certains remettent en questions les études de circulation présentées par la Ville et le CUSM à l'appui de la décision. ⁵⁵ Ils déplorent, entre autres, le manque de rigueur des méthodologies utilisées d'une étude à l'autre (comptages automobiles effectués ni aux mêmes heures, ni aux mêmes périodes). Cette lacune a pour effet de mettre en doute la validité des conclusions formulées sur la nécessité de fermer cette intersection.

Des critiques sont aussi formulées sur le manque de consultation concernant la fermeture du tunnel Upper Lachine à la circulation motorisée. Au moment de la prise de décision, les citoyens n'auraient pas eu l'occasion de s'exprimer suffisamment et la décision finale aurait été mal

⁴⁷ Melanie Stuy, doc. 8.2.5, p. 1

⁴⁸ Malaka Ackaoui et Vincent Asselin, doc. 8.1.6, p. 2

⁴⁹ WWCA, doc. 8.1.12; À Deux Mains, doc. 8.1.5, NDG Women's Group, doc. 8.1.11, Susan Gyetvay et Roger Haughey, doc. 8.2.7; Melanie Stuy, doc. 8.2.5, CDEC / Momesso, doc. 8.1.2; Malaka Ackaoui et Vincent Asselin, doc. 8.1.6; Daniel Guerra, doc. 8.1.27; GRUHM, doc. 8.1.1; Pierre Zovilé, doc. 8.1.21; Projet Montréal, doc. 8.1.19

⁵⁰ CDEC / Momesso, doc. 8.1.2, p. 2

⁵¹ Mme Susan Gyetvay et M. Roger Haughey, doc. 8.2.7

⁵² À deux mains, doc. 8.1.5; Projet Montréal, doc. 8.1.19; WWCA, doc. 8.1.12; GRUHM, 8.1.1, Zovilé; doc. 8.1.21

⁵³ Malaka Ackaoui et Vincent Asselin, doc. 8.1.6, p. 1

⁵⁴ Daniel Guerra, doc. 8.1.27; GRUHM, doc. 8.1.1; Pierre Zovilé, doc. 8.1.21; WWCA, doc. 8.1.12; À Deux Mains, doc. 8.1.5, NDG Women's Group, doc. 8.1.11; Susan Gyetvay et Roger Haughey, doc. 8.2.7; Melanie Stuy, doc. 8.2.5; CDEC / Momesso, doc. 8.1.2; Malaka Ackaoui et Vincent Asselin, doc. 8.1.6; Pierre Zovilé, doc. 8.1.21; Projet Montréal, doc. 8.1.19

⁵⁵ Daniel Guerra, doc. 8.1.27; GRUHM, doc. 8.1.1; Pierre Zovilé, doc. 8.1.21; CEUM, 8.1.13, p. 17

communiquée. « *Also, the city claims that this decision was made five years ago in consultation with the public. I think that there was a problem with this consultation process, as many citizens didn't know about it. It must not have been properly promoted and citizen participation was clearly not encouraged enough* ». ⁵⁶

En résumé, un bon nombre de participants préféreraient garder cette intersection ouverte aux automobiles. « *Keep Upper Lachine Road open to cars and keep the southwest part of NDG a coherent community; and Crowley and the surrounding area as a residential part of this community* ». ⁵⁷ À ce sujet, une pétition a été signée par les résidents du quartier afin que celle-ci demeure ouverte aux transports motorisés pendant la période des travaux de réfection de l'échangeur Turcot. ⁵⁸

Néanmoins, plusieurs suggestions d'aménagement ont été apportées advenant que la décision de fermer cette intersection soit irréversible. Pour répondre aux questions d'enclavement, plusieurs proposent que la fonction du tunnel réaménagé permette d'attirer les gens du secteur de l'hôpital vers le quartier Saint-Raymond et que ce nouvel espace soit transformé en espace culturel dynamique. Sur le même sujet, certains font remarquer que cette intersection donne accès aux transports intermodaux de la station Vendôme et qu'un « *travail sérieux devra être fait pour réanimer le chemin Upper Lachine d'est en ouest pour le relier de manière socialement acceptable et sécuritaire au métro Vendôme* ». ⁵⁹ Cet espace devrait donc être invitant pendant les quatre saisons et à toute heure de la journée. Tout en critiquant la fermeture, des participantes proposent une panoplie d'idées qui permettrait de garder le nouvel espace animé : patinoire, amphithéâtre, cours d'activités physiques pour jeunes ou adultes, jeu de lumières solaires, marchés publics, contes, journées pour les artistes locaux, cours de peinture extérieurs, galerie d'art extérieure, restaurants, serres, ruche d'art, sentiers piétons, murales, restaurants communautaires, bibliothèque. ⁶⁰

Pour répondre à la problématique de la sécurité, il faut, selon les participants, générer au moins dix raisons d'être présent dans ce carrefour en y ajoutant des formes d'activités (« *Power of 10* »). ⁶¹ Il est également suggéré de conserver la circulation pour le passage des autobus et véhicules d'urgence pour assurer qu'il y ait des « yeux » sur le secteur. ⁶²

2.2.3 Secteur De Maisonneuve et accès cyclable

Toujours concernant les accès dans le secteur à l'est de l'autoroute Décarie, le réaménagement de la rue De Maisonneuve et de la station Vendôme a été le sujet de nombreuses discussions.

⁵⁶ Melanie Stuy, doc. 8.2.5, p. 1

⁵⁷ Mme Susan Gyetvay et M. Roger Haughey, doc. 8.2.7, p. 2

⁵⁸ Doc. 8.1.19.2

⁵⁹ Malaka Ackaoui et Vincent Asselin, doc. 8.1.6, p. 3

⁶⁰ Melanie Stuy et Jill Precesky : doc. 8.2.5, p. 2 et doc. 8.1.7

⁶¹ Melanie Stuy, doc. 8.2.5, p. 2; NDGWG, doc. 8.1.11, p. 2, Jill Precesky, doc. 8.1.7

⁶² CEUM, doc. 8.1.13, p. 13, p. 1; NDGWG, doc. 8.1.11, p. 2; Melanie Stuy, doc. 8.2.5

Plusieurs ont critiqué l'aménagement actuel de la configuration De Maisonneuve, en particulier en ce qui a trait à la piste cyclable.⁶³ Les participants se sont montrés inquiets de la **sécurité** des cyclistes entre Décarie et Claremont et de l'arrimage entre les différents modes de transport. Un groupe signale qu'une augmentation de 20 % des cyclistes a été enregistrée entre 2010-2011 par la Ville de Montréal et qu'une projection de passer à une part modale de 11 % de cyclistes en 2020 est probable.⁶⁴ Dans cette perspective, la sécurité des cyclistes devient, pour eux, un enjeu crucial.

Les données rapportées démontreraient que l'intersection De Maisonneuve / Décarie / Upper Lachine est le site de nombreux accidents, tant pour les piétons, cyclistes que les automobilistes.⁶⁵ « *Même si ces accidents n'ont entraîné aucun décès ou blessure grave, leur nombre démontre clairement des problèmes de sécurité, réels ou perçus, problèmes qui ne peuvent qu'être accentués avec la hausse appréhendée des volumes de circulation si aucune modification n'est apportée à l'aménagement des intersections.* »⁶⁶

La Ville, pour sa part, soutient que les conflits aux abords du métro Vendôme ne sont pas entre les cyclistes et les autobus, mais entre les piétons et les autobus. En plus de mesures visant à atténuer ce phénomène et pour améliorer la sécurité des cyclistes, elle propose d'élargir la piste unidirectionnelle de chaque côté du boulevard De Maisonneuve. Cette proposition est loin de faire l'unanimité. Plusieurs ont suggéré l'idée d'un pont cyclable le long de la voie ferrée et passant au-dessus du boulevard Décarie et du chemin Upper Lachine.⁶⁷ Selon eux, une piste cyclable en site propre à cet endroit serait plus appropriée et sécuritaire que le long De Maisonneuve. Suite à des études effectuées, la Ville a conclu que cette option n'était pas réalisable. Le résumé des explications justifiant cette décision a été rendu disponible lors de la consultation.⁶⁸

Des critiques sont aussi adressées à la Ville pour le manque d'intégration du développement du boulevard De Maisonneuve dans la foulée de la planification initiale du chantier du CUSM et le manque de transparence des processus décisionnels.⁶⁹ Pour pallier ces problèmes de gouvernance, des participants recommandent que la planification de l'aménagement de cette section du boulevard De Maisonneuve soit faite en collaboration avec les acteurs locaux, plus précisément avec les associations de cyclistes.⁷⁰

⁶³ NDGWG, Coop la Maison verte, Projet Montréal, Vision Montréal, le GRUHM, NDGCPA, doc. 8.1.10, p. 2; WWCA, doc. 8.1.12, p. 4; Diane Delaney, doc. 7.1, p. 60; QVAS, doc. 8.1.4, p. 33

⁶⁴ WWCA, doc. 8.1.12, p. 3

⁶⁵ Projet Montréal, doc. 8.1.19, p. 9; QVAS, doc. 4.1, p. 39

⁶⁶ CEUM, doc. 8.1.13, p. 17

⁶⁷ WWCA, doc. 8.1.12 p. 4; Coop la Maison verte, doc. 8.1.26, p. 5; NDGCPA, doc. 8.1.10, p. 4; NDG Women's Group, doc. 8.1.11, p. 3; Melanie Stuy, doc. 8.2.5, p. 10; Mme Susan Gyetvay et M. Roger Haughey, doc. 8.2.7, p. 2; Projet Montréal, doc. 8.1.19, p. 8; Daniel Guerra, 8.1.27; P. Zovilé, doc. 8.1.21, p. 13; GRHUM, doc. 8.1.1

⁶⁸ Doc. 6.7.1

⁶⁹ NDGWG, doc. 8.1.11, p. 3; WWCA, 8.1.12, p. 6; Coop la Maison verte, doc. 8.1.26, p. 5

⁷⁰ Coop la Maison verte, doc. 8.1.26, p. 5

2.2.4 Station Vendôme et l'accès au CUSM

La station multimodale Vendôme à proximité du CUSM comprend présentement un édicule avec un tunnel passant sous les voies ferrées pour rejoindre la station de train de banlieue de l'AMT. Les plans d'aménagement et d'accessibilité du CUSM prévoient un prolongement de ce tunnel jusqu'au site Glen ainsi qu'une passerelle supplémentaire qui aboutirait sur le côté est du présent édicule. Tant l'Hôpital que la STM sont conscients que ces aménagements ne permettent pas de répondre adéquatement aux problèmes d'accessibilité universelle ou de faire face à l'augmentation de débit anticipé. Différentes solutions ont ainsi été envisagées par la STM et le CUSM, mais des contraintes physiques complexifient le processus.

L'option présentement retenue est celle de la construction d'un deuxième édicule qui permettrait une nouvelle entrée au CUSM à partir de la station Vendôme. Le projet a été présenté par la STM à l'automne 2012 et a réjoui tous les participants puisqu'il permettra d'améliorer l'accès au site et de favoriser les transports durables.

Toutefois, certains intervenants déplorent que ce deuxième édicule n'ait pas été planifié au même moment que les échéanciers du CUSM et que son financement ne soit pas encore sécurisé.⁷¹ Un retard qui démontre, selon eux, le degré de priorité que l'on donne aux transports alternatifs et à cette gare intermodale. Des craintes sont exprimées sur la possibilité que le retard dans la construction du deuxième édicule par rapport à l'ouverture du CUSM ne décourage le changement potentiel des habitudes de déplacement par les usagers. « *In fact this dedicated second entrance from the Vendôme intermodal station to the MUHC Glen will not be open at the most crucial time for mass transit success, that is when hospital staff establish their transportation patterns. It will not be operational on Opening Day* ». ⁷²

Des mesures de mitigations temporaires ont donc été proposées par les participants comme la mise en place d'une navette afin de permettre l'accès au CUSM en attendant.⁷³ Plusieurs soulignent que le deuxième édicule représente une condition majeure d'insertion du CUSM dans le milieu et sa construction est urgente. « *It is incomprehensible to any citizen, not to mention any urban planner, how this dedicated second entrance from the Vendôme intermodal station to the MUHC Glen had not been the priority way of accessing this mega hospital from day one of planning given this stated objective of 60% [of its staff arriving at work by means other than a private vehicle].* » ⁷⁴

Concernant l'aménagement de cette station, plusieurs insistent que le nouvel accès soit universellement accessible pour les personnes à mobilité réduite et pour les personnes âgées,

⁷¹ Projet Montréal, Vision Montréal, Conseil communautaire NDG, QVAS, CEUM, WWCA, À deux mains, P. Zovilé

⁷² WWCA, doc. 8.1.12, p. 1

⁷³ Vision Montréal, doc. 8.1.20

⁷⁴ WWCA, doc. 8.1.12, p. 2

en particulier.⁷⁵ Parmi les éléments qui sont significatifs pour cette clientèle : l'accès aux transports publics, des intersections et lieux publics sécuritaires principalement la nuit, le déneigement des trottoirs, des lieux où s'arrêter accompagnés de mobiliers urbains. Cependant, la voiture demeure le mode de transport favori pour les personnes âgées qui utilisent ce mode dans une proportion de 63 %.⁷⁶ À cet effet, quelques groupes souhaiteraient que l'on augmente le nombre de stationnements réservés aux personnes à mobilité réduite. Le *Syndicat des professionnels de la santé en soins infirmiers du CUSM* souhaite aussi qu'il y ait suffisamment d'espace de stationnements pour les employés, tant sur le site du CUSM qu'aux abords avec les stationnements de rue. « *Le covoiturage est possible, mais demeure difficile pour les employés ayant des horaires atypiques [...]. Et c'est sûr la sécurité des gens [c'est bien important], parce que comme je vous dis, on travaille à 11 h 30 le soir. On peut être appelé à rentrer dans la nuit, sur appel.* »⁷⁷

Un accroissement de l'offre de transport en commun est également souhaité. Une préoccupation importante est soulevée concernant la surcharge des autobus, la ligne 105 en particulier.⁷⁸ L'AMT a également mentionné, lors des comités de travail, son intention d'augmenter la fréquence des trains de banlieue des lignes Blainville et Candiac. Elle prévoit donc l'ajout d'une quatrième voie ferroviaire pour améliorer le service.⁷⁹

2.2.5 Tunnel Melrose : réaménagement et sécurité

L'un des accès piétonniers principaux permettant de relier le quartier Saint-Raymond au boulevard De Maisonneuve et à la rue Sherbrooke est celui du tunnel Melrose. Il s'agit d'une connexion importante, mais qui est perçue par la population comme un endroit très peu convivial en raison de sa noirceur, son étroitesse et son aménagement général.

Plusieurs intervenants lors des soirées de consultation ont déploré le sentiment d'insécurité qui y règne et le fait qu'il ne contribue pas, comme il le devrait, au désenclavement du quartier, en particulier pour les accès nord-sud. On souhaite que des mesures soient mises en place pour rendre le tunnel plus sécuritaire et plus accessible.⁸⁰ La fréquentation de cet endroit est une préoccupation majeure pour les femmes qui évitent de l'emprunter.⁸¹ Les participants soutiennent par ailleurs que cet endroit devrait « *faire l'objet d'une attention particulière pour favoriser une augmentation des déplacements piétonniers* ». ⁸²

⁷⁵ À deux mains, doc. 8.1.5, p. 2; CAANDG, doc. 8.1.8

⁷⁶ CAA NDG, doc. 8.1.8, p. 2

⁷⁷ Line Laroque, Syndicat des professionnels en soins infirmiers cardio-respiratoires du CUSM, doc. 7.4, L. 2210

⁷⁸ CAA NDG, doc. 8.1.8, p. 4

⁷⁹ AMT, doc. 6.4.4, p. 15

⁸⁰ NDGWG, doc. 8.1.11; Maxime Denoncourt, doc. 7.3; Melanie Stuy, doc. 8.2.5, p. 9; Projet Montréal, Vision Montréal. Exemple de mesures proposées : rampes à pente douce pour faciliter l'accès aux cyclistes et personnes à mobilité réduite, lumières, détecteurs de mouvements, miroirs, murales ou mosaïques, entretien préventif pour éviter les risques en hiver

⁸¹ NDGWG, doc. 8.1.11, p. 5; Maxime Denoncourt, doc. 7.3, L. 2100

⁸² CDEC / Momesso, doc. 8.1.2, p. 2

« *The Melrose tunnel has been an irritant in our community for decades, with no significant improvements made. Everyone knows the security cameras don't work, or that nobody is watching them.* »⁸³

On suggère donc d'explorer d'autres potentiels d'accès nord-sud et de sortir des sentiers battus. D'autres rues qui pourraient permettre une pente plus douce, un meilleur accès ou l'aménagement d'une autre passerelle comme celle de la rue Grand, devraient être, selon eux, des solutions envisageables. Il a également été mentionné que des négociations entre la Ville et le CP sont présentement en cours au sujet des différents secteurs pour réaménager des tunnels ou implanter des passages à niveau.⁸⁴ Les participants souhaitent inclure le secteur Saint-Raymond dans la négociation afin d'y intégrer un projet de réfection du tunnel Melrose et l'ajout d'un autre passage potentiel entre les rues Grand et Girouard.

2.2.6 Rue Girouard

La rue Girouard est aussi un accès important reliant le sud de Notre-Dame-de-Grâce à la partie nord du quartier Saint-Raymond. Celle-ci donnait également accès à l'autoroute 15 Sud par une bretelle qui est maintenant temporairement fermée pour permettre la mise à double sens de ce tronçon de rue pendant la durée des travaux de réaménagement du pont ferroviaire. À l'origine, il était prévu de rouvrir la bretelle et de rétablir le sens unique une fois l'hôpital en fonction et les nouvelles configurations de flux automobile réalisées.⁸⁵

Considérant l'avenir de la rue Girouard, les avis sont partagés. Certaines personnes souhaitent que la circulation automobile soit gardée dans les deux directions, principalement si le tunnel Upper Lachine doit être fermé à ce type de circulation.⁸⁶ Au contraire, d'autres participants croient que l'aménagement de ce tronçon devrait redevenir à sens unique et souhaitent que la bretelle donnant accès à l'autoroute soit rouverte.⁸⁷ Enfin, d'autres sont plutôt d'avis que la nouvelle zone dégagée par la fermeture de la bretelle devrait être utilisée afin de verdir le secteur, d'améliorer la qualité de l'air et faciliter les transports actifs. Ils suggèrent de planifier un aménagement intégré du tunnel Upper Lachine jusqu'au tunnel Girouard.⁸⁸ Enfin, tous s'accordent pour dire que la circulation piétonne et cycliste doit être sécurisée sur la rue Girouard. On suggère, entre autres, une canopée d'arbres séparant les voies motorisées des autres voies.

⁸³ Sharon Leslie, doc. 7.2, L. 2035

⁸⁴ Dominique Barsalou, Comité de suivi du QVAS, doc. 7.3, L. 635-640

⁸⁵ Doc. 4.2

⁸⁶ Melanie Stuy, doc. 8.2.5, p. 9

⁸⁷ Mme Susan Gyetvay et M. Roger Haughey, doc. 8.2.7, p. 2

⁸⁸ Jill Precesky, doc. 8.1.7

2.3 Les enjeux de réaménagement et requalification

L'aménagement des principales artères, espaces publics et la requalification de certaines zones ont été abordés tout au long de cette consultation. Plusieurs enjeux ont été soulevés par les participants concernant différentes localisations. De nombreux travaux ont été produits par les groupes sur des projets possibles d'aménagement dans le quartier.⁸⁹ De manière générale, les souhaits formulés concernent l'utilisation mixte des espaces à développer et l'arrimage entre les besoins en espace des groupes communautaires et des locaux qui pourraient être rendus disponibles par les institutions présentes sur le territoire.

Dans ses propositions d'aménagement, le Quartier vert actif et en santé (QVAS) met l'emphasis sur le réaménagement d'une partie de Saint-Raymond.



Figure 4 : exemple d'aménagement proposé par le QVAS d'une partie de la rue Upper Lachine
Source : doc. 4.1

L'amélioration de la circulation piétonne, l'atténuation du bruit et l'amélioration de la qualité de l'air font partie des solutions envisagées par ce groupe. Quatre orientations principales sont proposées pour favoriser le transport actif : l'aménagement de rues conviviales par la réduction de la largeur des chaussées, la sécurisation des intersections par des aménagements physiques, une bonne gestion de la signalisation et des feux de circulation, et enfin, l'amélioration de la qualité des lieux de fréquentation et leur accessibilité.⁹⁰ Plusieurs insistent sur l'importance de rendre ce quartier davantage convivial, principalement le chemin Upper Lachine et la rue Saint-Jacques, au moyen de plans de valorisation basés sur le verdissement, l'aménagement de voies pour les transports actifs et la sécurisation des intersections.

2.3.1 Les limites du PPU et les liens avec les quartiers avoisinants

Les limites proposées pour le PPU ont été remises en question. Plusieurs personnes se sont interrogées sur le choix de ces limites et l'exclusion de certaines zones. Des participants ne

⁸⁹ QVAS, ARUC ainsi que différents projets menés par les étudiants de l'École d'architecture de l'Université de Montréal

⁹⁰ QVAS, doc. 8.1.4

comprennent pas pourquoi les rues avoisinant le nord du boulevard De Maisonneuve, aux abords de Saint-Raymond, ne font pas partie du territoire couvert.⁹¹

Certains ont ainsi proposé d'étendre le territoire en prolongeant le quadrilatère au nord-ouest jusqu'à la rue Melrose, de prolonger au nord jusqu'au métro Villa Maria et Côte-Saint-Luc, ou encore d'inclure les abords de la rue Saint-Jacques et du chemin Glen afin de mieux intégrer le quartier Saint-Henri.⁹² Dans un même ordre d'idées, la Direction d'arrondissement du Sud-Ouest fait remarquer que la limite territoriale de l'arrondissement du Sud-Ouest, dans ce secteur, emprunte la crête de la falaise Saint-Jacques. Elle suggère par conséquent de revoir la limite sud du PPU ou de s'assurer que toute démarche empruntant cette délimitation soit réalisée en concertation entre les deux arrondissements.⁹³

2.3.2 Le développement immobilier et les besoins à combler

Le réaménagement et la requalification du secteur sont intimement liés au développement immobilier. Ce dernier peut soulever divers enjeux tels que la gentrification, la densification, le logement abordable, la mixité des usages et des fonctions.

Certains participants craignent particulièrement le phénomène de gentrification et s'inquiètent de la pression immobilière (l'impact du coût des loyers et des propriétés) créée par l'arrivée du CUSM sur les organismes communautaires et les résidents du quartier.⁹⁴ Ils ont tenu à rappeler que le quartier est composé d'une population plus vulnérable et moins fortunée que la moyenne montréalaise.

Le sujet de la densité comme moyen de revitaliser le secteur a été soulevé par les différents groupes ayant participé à la consultation. Le QVAS, le CEUM et le Conseil communautaire NDG parlent d'une densité à échelle humaine, c'est-à-dire qui favorise une vie de quartier et comporte des compensations pour les inconvénients que peuvent représenter les aménagements compacts.⁹⁵ Ces groupes suggèrent une forme particulière de densification dans le secteur Décarie et Saint-Jacques : « *Ainsi, la nouvelle densité pourra bénéficier d'une forme urbaine plus compacte, à échelle humaine et ainsi permettre de réduire davantage les distances entre les lieux de destination, de favoriser l'utilisation des transports actifs et d'accroître les services et commerces de proximité, tout en réduisant l'emprise du stationnement de surface.* »⁹⁶ De la même façon, la densité doit comporter des composantes de mixité sociale et de mixité d'usages (commerces, résidentiels locatif et privé, équipements collectifs). Les travaux menés par des étudiants de l'École d'architecture de l'Université de Montréal proposent une densification accompagnée d'une mixité aux abords de Cavendish et

⁹¹ Doc. 6.2.4 et 6.5.2

⁹² Comité de suivi du Quartier vert, doc. 7.3, L. 750-755; Vision Montréal, doc. 8.1.20

⁹³ Direction de l'arrondissement du Sud-Ouest, doc. 8.2.9, p. 1

⁹⁴ Doc. 7.2, p. 73; doc. 8.1.5, p. 2, doc. 8.2.5, p. 11; doc. 8.1.27; doc. 6.2.4

⁹⁵ CEUM, doc. 8.1.13, p. 6

⁹⁶ Ibid, p. 7

Saint-Jacques.⁹⁷ La mixité des usages est également proposée pour le tronçon du boulevard Décarie entre De Maisonneuve et Saint-Jacques afin de permettre l'établissement des activités auxiliaires au CUSM.⁹⁸ Cette densité permettrait pour plusieurs de stimuler le développement économique et commercial de Saint-Raymond qui pourrait ainsi profiter des retombées du CUSM.⁹⁹ Les intervenants tiennent également à ce que ces projets comprennent des logements abordables accessibles à la population en place. Néanmoins, plusieurs soulignent les effets collatéraux que pourrait entraîner la densification, telle l'augmentation de la circulation automobile.

Concernant les hauteurs, seulement quelques interventions ont porté sur le sujet. Les participants tiennent généralement à ce qu'une certaine limite de hauteur soit respectée (maximum 5-6 étages).¹⁰⁰ Selon eux, les projets de dérogation de règlement permettant d'augmenter les hauteurs pourraient être réalisés à condition de compenser par du logement social et abordable ou des espaces communautaires ayant des retombées sur la communauté.

Les solutions perçues par la communauté pour contrer le phénomène de gentrification se trouvent, entre autres, dans le logement social et abordable dont le développement a été négligé dans le quartier Notre-Dame-de-Grâce durant les dernières années. Certains déplorent le manque de financement municipal dédié au logement social et rappellent que 41.7 % des locataires de NDG dépensent plus du tiers de leurs revenus pour le logement comparativement à 38.4 % pour Montréal.¹⁰¹ « *The social housing stock is barely 3.1% of the total number of units, well below the average for the metropolitan region, which is 9.4%.* »¹⁰²

Une série de recommandations a ainsi été formulée par les différents groupes. Certains suggèrent, par exemple, que le logement social fasse partie intégrante du PPU et que l'arrondissement priorise des investissements dans ce type de logements pour le quartier Saint-Raymond.¹⁰³ Allant dans le même sens, l'idée de faire passer la proportion de logement social à 20 % au lieu des 15 % prévus à la Stratégie municipale d'inclusion a été évoquée. De plus, il est suggéré par plusieurs participants de l'appliquer à l'ensemble des projets d'un secteur plutôt que simplement aux projets de 200 unités.¹⁰⁴ De son côté, la CSDM juge essentiel qu'il existe dans le quartier une offre de logement à prix abordable comportant deux chambres au minimum pour encourager l'établissement des familles.¹⁰⁵

⁹⁷ École d'architecture de l'Université de Montréal, doc. 8.1.18.1

⁹⁸ CUSM, doc. 8.2.4, p. 3; Comité de travail de l'OCPM, doc. 6.5.2, p. 3

⁹⁹ École d'architecture de l'Université de Montréal, doc. 8.1.18, p. 11; CEUM, doc. 8.1.13; QVAS, doc. 8.1.4; CC NDG, doc. 8.1.3

¹⁰⁰ CEUM, doc. 8.1.13; Daniel Guerra, doc. 8.1.27

¹⁰¹ NDGWG, doc. 8.1.11 p. 4; Romel, doc. 8.1.25

¹⁰² NDGWG, doc. 8.1.11 p. 4

¹⁰³ Romel, doc. 8.1.25; NDGWG, doc. 8.1.11, p. 4; Projet Montréal, doc. 8.1.19

¹⁰⁴ Comité de travail, doc. 6.3.4 et 6.5.2; Romel, doc. 8.1.25; Projet Montréal, doc. 8.1.19

¹⁰⁵ Commission scolaire de Montréal, doc. 8.1.22

La protection du parc locatif existant s'est également révélée être une préoccupation puisque des suggestions ont été apportées afin que l'arrondissement exerce une vigie sur la transformation des unités de logement en copropriétés.¹⁰⁶ Certains désirent que le zonage ou tout changement de réglementation soit établi de façon à protéger ce parc résidentiel.¹⁰⁷

La création d'un fonds municipal servant à diverses fonctions a également été proposée par plusieurs. Certains souhaitent que les logements de basse qualité soient rénovés et que ces unités soient transformées en logement social advenant que les locataires décident de ne plus habiter leurs logements.¹⁰⁸ D'autres parlent d'une réserve foncière permettant de réserver par anticipation des sites avant que les promoteurs privés ne le fassent.¹⁰⁹ Enfin, certains proposent la création d'un programme gouvernemental d'achat de duplex à bon marché priorisant les anciens locataires du quartier afin de favoriser l'accès à la propriété.¹¹⁰

Finalement, des critiques sont adressées concernant l'intégration urbaine de certains projets de condominium et la conversion de logements en condominium par les propriétaires. Un citoyen déplore, par ailleurs, le type de construction réalisée sur la rue Wilson. Il faut, selon lui, éviter de répéter ce type de projet : « *Une chose sans doute à éviter est [...] la répétition des horreurs hors norme qui furent construits sur Wilson et Upper-Lachine, ainsi que la construction de nouveaux condominiums qui amènent une certaine gentrification non voulue à un secteur à haut pourcentage de gens à faible revenu. Je suis à 100 % contre ce que j'appelle la "Condomination" de Montréal.* »¹¹¹

2.3.3 Le développement commercial et économique

Au niveau des commerces, seulement trois groupes de ce type sont venus exprimer leurs opinions : la CDEC, le restaurant Momesso et la COOP la Maison verte.

L'une des préoccupations principales relevées concerne la vitalité des commerces locaux durant les travaux routiers. Les commerçants craignent les impacts immédiats des fermetures des voies routières, particulièrement la fermeture d'Upper Lachine, sur les petits établissements et la possible menace pour la survie des artères commerciales. Un restaurateur cite, à titre d'exemple, la perte de 30 % de son chiffre d'affaires lors de la fermeture de la sortie Saint-Jacques en 2012.¹¹² Un encadrement des travaux plus respectueux des réalités des entreprises commerciales sur le chemin Upper Lachine et la rue Saint-Jacques est souhaité, de même qu'un service de transport collectif plus efficace. À ce sujet, plusieurs voudraient qu'une desserte

¹⁰⁶ Projet Montréal, doc. 8.1.19

¹⁰⁷ NDG Food Depot et NDG WG, doc. 8.1.11, p. 4

¹⁰⁸ NDG WG, doc. 8.1.11, p. 5

¹⁰⁹ Projet Montréal, doc. 8.1.19

¹¹⁰ Daniel Guerra, doc. 7.4, L. 2095

¹¹¹ Daniel Guerra, doc. 8.1.27, p. 7

¹¹² CDEC CDN/NDG / Restaurant Momesso, doc. 8.1.2, p. 2 et 7.2, p. 52

ponctuelle, fiable et rapide du quartier soit considérée prioritaire par la STM dans le secteur Upper Lachine afin de favoriser la vitalité commerciale.¹¹³

Parmi les besoins commerciaux, plusieurs ont mentionné le manque de commerces et services de proximité comme des restaurants de qualité, des cafés, crèmeries ou commerces liés aux transports actifs.¹¹⁴ Pour le moment, les résidents de Saint-Raymond s'approvisionnent sur Sherbrooke ou dans les commerces supra locaux à l'angle de la rue Saint-Jacques et du boulevard Cavendish. « *For example, local residents shop at big box stores concentrated on Saint-Jacques west of Cavendish, between Saint-Raymond and Westhaven. These establishments, accessible by car or bus, provide competition for smaller operations located within the neighbourhood.* »¹¹⁵ L'offre commerciale sur la rue Sherbrooke semble se transformer, allant vers des commerces de plus haut de gamme, ce qui, selon un groupe de recherche, pourrait avoir des impacts sur les résidents de Saint-Raymond.¹¹⁶ L'enjeu de la compétitivité commerciale advenant qu'Upper Lachine soit développé au détriment de la rue Sherbrooke fait partie des inquiétudes.¹¹⁷

Pour les participants, les facteurs favorisant la revitalisation commerciale sont liés à la sécurité des rues, au dynamisme du quartier, aux mesures d'atténuation de la circulation automobile, à la desserte de transports collectifs et au verdissement.¹¹⁸ Une résidente espère que la trame commerciale puisse être prolongée, mais avoue la difficulté d'y parvenir en raison de la faible densité dans le quartier Saint-Raymond.¹¹⁹ Enfin, plusieurs intervenants parlent de mieux planifier le développement commercial sur la rue Saint-Jacques¹²⁰ et, dans cette optique, de relocaliser les commerces lourds éventuellement.¹²¹

Parmi les autres sujets couverts sur le développement commercial, la diversification de l'offre de proximité et les bénéfices possibles des retombées du CUSM sur le développement local ont été mentionnés à plusieurs reprises.¹²² Certains soulignent que les commerçants locaux pourraient être intéressés à combler l'offre commerciale avec le CUSM.¹²³ Paradoxalement, ce dynamisme potentiel fait craindre le phénomène de gentrification. Lors des comités de travail, des interrogations ont été soulevées sur le développement commercial du site Glen et le lien avec les commerces locaux de Saint-Raymond. Dans cette même perspective, certains ont suggéré qu'une alliance commerciale se réalise entre les commerçants du secteur et le CUSM pour explorer les opportunités pouvant répondre aux besoins du CUSM. La réglementation

¹¹³ CDEC CDN/NDG / Restaurant Momesso, doc. 8.1.2, p. 3 et 7.2, p. 50

¹¹⁴ Doc. 6.3.4, p. 4; Melanie Stuy, doc. 8.2.5

¹¹⁵ ARUC, doc. 4.3.1, p. 36

¹¹⁶ ARUC, doc. 4.3.1

¹¹⁷ ARUC, CDEC

¹¹⁸ Projet Montréal, Conseil communautaire, QVAS, CEU, Vision Montréal et CDEC / Momesso (doc. 8.1.2, p. 2)

¹¹⁹ Malaka Ackaoui et Vincent Asselin, doc. 8.1.6, p. 2

¹²⁰ Vision Montréal, doc. 7.2, p. 32, L. 990

¹²¹ Voir aussi section 2.3.5 sur la rue Saint-Jacques

¹²² CDEC CDN/NDG / Restaurant Momesso, doc. 8.1.2, p. 1

¹²³ Doc. 6.2.4, p. 4

encadrant le type de restaurants pouvant être implanté aux abords du CUSM a également été questionnée afin de voir la possibilité d'interdire les chaînes de restauration rapide et ainsi promouvoir une zone « santé ».¹²⁴

Les retombées locales du CUSM créent aussi des attentes sur la création d'emploi dans le secteur. Les participants souhaiteraient, par exemple, une entente visant l'embauche du maximum de personnes du secteur d'étude et la mise sur pied de mécanismes dédiés à cet objectif. Certains suggèrent de faire un partenariat formel entre le CUSM et le centre local d'emploi. L'embauche de clientèles locales spécifiques comme les jeunes, les nouveaux arrivants ou les personnes sans emploi a été mentionnée comme un bénéfice potentiel des retombées du CUSM.

« [We] heard around the earlier planning stage of this project that there would be “des retombées importantes” in terms of local jobs, and yet we haven't seen any targeted recruitment initiatives that actually reach out to the youth in this neighbourhood who face structural unemployment and who face barriers to accessing employment, and who would need truly targeted recruitment measures to give them access to this job market. »¹²⁵

2.3.4 Chemin Upper Lachine

Traversant le quartier Saint-Raymond, le chemin Upper Lachine est l'une des artères importantes pour les déplacements est-ouest du secteur. De nombreux citoyens et organisations communautaires se sont prononcés sur la vision d'aménagement de ce tronçon.¹²⁶ Plusieurs voient cette artère comme un moyen de désenclavement potentiel pour Saint-Raymond présentant des opportunités de revitalisation intéressante.

Des groupes communautaires et commerçants proposent, par exemple, de faciliter l'accès aux lieux de fréquentation par des trottoirs et passages piétons élargies, une piste cyclable, des stationnements vélos protégés en face des commerces et autres lieux publics, ainsi que des saillies à certaines intersections.¹²⁷ Dans un même ordre d'idée, certains suggèrent de permettre l'installation de terrasses extérieures pour les commerces de restauration tout en verdissant davantage le chemin Upper Lachine dans son ensemble. On désire également réanimer ce tronçon à partir de la station Vendôme de manière « socialement acceptable » et selon des caractéristiques multiculturelles du quartier afin que les communautés s'approprient les lieux et partagent leur culture.¹²⁸

¹²⁴ JES NDG, doc. 8.2.6, p. 7; Catherine Simard, Québec en forme, doc. 7.1, L. 885

¹²⁵ Jon McThedran Waizer, À deux mains, Hand in hands, doc. 7.3, p. 63, L. 1910

¹²⁶ Malaka Ackaoui et Vincent Asselin, CDEC / Momesso, Melanie Stuy, Marlo Turner Ritchie, QVAS

¹²⁷ CDEC / Momesso, doc. 8.1.2, p. 2; QVAS, doc. 8.1.4, p. 38

¹²⁸ Malaka Ackaoui et Vincent Asselin, doc. 8.1.6, p. 3; Melanie Stuy, doc. 8.2.5, p. 4 et 7

Finalement, des critiques ont également été formulées concernant l'aménagement du viaduc Upper Lachine au-dessus de l'autoroute Décarie. Parmi les inquiétudes soulevées, certains participants ont déploré la mauvaise qualité de l'air, le bruit, le vent froid durant l'hiver et le manque de verdure.¹²⁹ Des suggestions sont faites afin de valoriser le lien piétonnier, d'aménager une bande verte comme c'est le cas sur le viaduc de la rue Sherbrooke, de naturaliser certains talus existants le long de l'autoroute afin de verdir davantage les espaces et favoriser les innovations environnementales et les projets pilotes.¹³⁰

2.3.5 Rue Saint-Jacques

Les principales préoccupations exprimées concernant la rue Saint-Jacques ont été la vitesse et la densité de la circulation automobile ainsi que les nuisances environnementales causées par celle-ci et les industries environnantes. Plusieurs souhaitent que cette circulation ralentisse en aménageant l'artère de façon plus conviviale et en la verdissant.¹³¹ Un groupe propose d'ailleurs d'en revoir la géométrie et d'évaluer la faisabilité d'une voie réservée pour le transport en commun dans le but d'améliorer l'offre dans le quartier.¹³² De manière générale, plusieurs interventions proposent « d'optimiser l'espace accordé à la voiture pour libérer des espaces et densifier/tout en végétalisant les abords de rue en lien avec la falaise »¹³³. De façon plus précise, l'aménagement d'une traverse sécuritaire aux abords du parc Georges-St-Pierre et du Belvédère Terry Fox dans une perspective de développer un écorridor est aussi avancé.

De nombreuses interventions ont également porté sur les fonctions industrielles de la zone, les commerces de toiture et les garages automobiles. Bien que certaines de ces entreprises soient familiales, les questions de nuisances environnementales et l'impact de leur fonctionnement sur la qualité de vie du quartier semblent peser plus lourd. « *We understand that some of those roofing companies were "grandfathered in", but what about our grandmothers?* »¹³⁴ Un groupe s'inquiète des impacts de cette pollution sur la santé des résidents du quartier, plus particulièrement celle des enfants.¹³⁵

Finalement, le nouvel espace créé à l'angle de la rue Saint-Jacques et du chemin Upper Lachine par la reconfiguration de l'intersection routière a retenu l'attention de plusieurs. Les résidents suggèrent qu'il pourrait être converti en espace vert, jardin communautaire, habitations sociales et abordables ou accueillir une mixité de fonctions.

¹²⁹ Malaka Ackaoui et Vincent Asselin, doc. 8.1.6, p. 4 et doc. 7.2, p. 45

¹³⁰ Ibid

¹³¹ Daniel Guerra, CEUM, QVAS, École d'architecture Université de Montréal

¹³² CEUM, doc. 8.1.13

¹³³ École d'architecture Université de Montréal, doc. 8.1.18.1, p. 12

¹³⁴ NDG WG, doc. 8.1.11, p. 6

¹³⁵ NDG WG, doc. 8.1.11

2.4 Les enjeux de développement communautaire

La participation des groupes communautaires a été importante lors de cette consultation. Ceux-ci ont fait valoir leurs préoccupations sur le réaménagement du territoire à l'étude. Ils font valoir leurs besoins en espace. Ces groupes soutiennent qu'ils jouent un rôle important dans la communauté et que pour assurer leur pérennité, la disponibilité d'espaces leur étant dédiés doit être assurée.

Si certains applaudissent d'un côté l'arrivée du CUSM et les retombées positives anticipées sur le quartier, des craintes sont, du même souffle, exprimées sur les changements dans le marché immobilier qui affecteraient la capacité des groupes à poursuivre leurs activités. Deux groupes communautaires sont, par exemple, d'avis que l'arrivée du CUSM peut représenter une opportunité inestimable pour améliorer l'accès aux services de santé pour la population du quartier.¹³⁶ Ils y voient des possibilités d'y travailler et de pouvoir bénéficier de services complémentaires. Toutefois, le cas du NDG Food Depot, qui dessert une clientèle particulièrement démunie et qui s'est vu, selon eux, refuser la reconduction de son bail en raison de la spéculation immobilière survenant dans le secteur, provoque un sentiment de vulnérabilité généralisé au sein des groupes communautaires. Le manque d'espace affecte aussi l'organisme À deux mains qui doit tenir certaines activités à l'extérieur du quartier pour les jeunes. Une coalition de 15 organisations a été formée pour examiner des solutions. « *Something needs to be done now to ensure affordable spaces so that these groups can continue to carry out their missions* ». ¹³⁷ La possibilité de partager des espaces avec les institutions comme le CUSM ou la CSDM, par exemple, a été mentionnée à quelques reprises.

La sécurité alimentaire représente aussi un défi important pour ce secteur puisque 750 personnes par semaine, dont plusieurs nouveaux arrivants, font appel aux services alimentaires des groupes communautaires. Les projets d'agriculture urbaine et d'approvisionnement local ont ainsi été proposés par les groupes pour aider à la sécurité alimentaire. La mise en place de sites d'agriculture urbaine dédiés ou l'ajout de jardins communautaires au réseau existant est souhaité par plusieurs.¹³⁸ L'application des recommandations de la consultation de l'agriculture urbaine, la requalification du site des ateliers municipaux pour favoriser des projets de développement communautaire ainsi que l'idée d'un « Community Food Center » regroupant les missions des différentes organisations œuvrant dans ce domaine représentent toutes des suggestions évoquées par les groupes.¹³⁹

Le milieu communautaire désire aussi une reconnaissance du rôle qu'ils jouent dans le quartier.¹⁴⁰ En ce sens, plusieurs suggestions de partenariat avec le CUSM, la CSDM ou la Ville

¹³⁶ NDG Food Depot, doc. 8.1.9, p. 2; À deux mains, doc. 8.1.5, p. 2

¹³⁷ Melany Stuy, doc. 8.2.5

¹³⁸ Coop la Maison verte, doc. 8.1.26, p. 7; Jeunes en santé NDG, doc. 8.2.6, p. 6; Concept cuisine santé, doc. 8.2.3

¹³⁹ NDG Food Depot, Concept cuisine santé, Melanie Stuy, Coop la Maison verte, doc. 8.1.26, p. 4 et 7

¹⁴⁰ NDG Food Depot, doc. 8.1.9, p. 1-2

ont été mises de l'avant, soit pour combler les besoins en locaux, soit pour consolider les services à la population. D'ailleurs, lors de la présente consultation, la CSDM a offert de partager certains espaces avec les groupes communautaires.¹⁴¹ Le Conseil communautaire NDG suggère, pour sa part, d'intégrer les besoins en espace du milieu communautaire dans la stratégie de revitalisation pour le secteur.¹⁴²

La construction d'une nouvelle école par la CSDM sur le chemin Upper Lachine à l'angle de la rue Oxford a également été discutée lors des séances publiques. Bien qu'au moment des audiences, la démolition de l'ancien bâtiment n'ait pas été officiellement approuvée par la Ville, la CSDM a tout de même insisté sur la nécessité de l'insertion de cette future école dans le quartier et son adaptation au milieu.¹⁴³ La Commission scolaire désire des espaces d'activités physiques extérieurs, un milieu de vie agréable pour les jeunes, des déplacements sécuritaires et actifs. Certains groupes veulent profiter de cette nouvelle construction pour développer des aménagements dédiés aux activités communautaires comme l'agriculture urbaine.

2.5 Espaces verts et falaise Saint-Jacques

La problématique des nuisances environnementales comme la qualité de l'air, le bruit, les odeurs et les îlots de chaleur dans le quartier Saint-Raymond et aux abords du CUSM est ressortie comme une préoccupation constante des participants lors de la consultation. Plusieurs ont suggéré que les commerces locaux, incompatibles avec le secteur résidentiel et générant des pollutions atmosphériques ou autres, soient relocalisés avec compensation financière et que la vocation industrielle sur la rue Saint-Jacques et sur le chemin Upper Lachine soit modifiée.¹⁴⁴ Plus précisément, certains souhaitent qu'un plan d'action soit développé afin de faire le plus possible pour mitiger les dommages dus à la pollution environnementale, en particulier dans les zones plus industrielles et où le trafic automobile est le plus nuisible.¹⁴⁵ Des résidents mentionnent aussi le problème des stationnements, du déversement des déchets dans le haut de la falaise et du non-respect des exigences de plantation d'arbres par la Ville. « *La Ville n'a pas toujours les moyens de vérifier si les demandes sont faites (...) même si la Ville demande la plantation d'arbres aux concessionnaires, ils ne les plantent pas, puis il n'y a aucun recours* ». ¹⁴⁶

¹⁴¹ Marie-Josée Mastromonaco, René Morales, doc. 7.4, p. 15-16

¹⁴² CCNDG, doc. 8.1.3

¹⁴³ Louis Brunet, doc. 7.4, L. 2290; CSDM, doc. 8.1.22

¹⁴⁴ NDGWG, doc. 8.1.11, p. 7; Coop la Maison verte, doc. 8.1.26, p. 6

¹⁴⁵ NDGWG, doc. 8.1.11, p. 6; Comité de suivi du QVAS, doc. 8.1.4, p. 7

¹⁴⁶ Malaka Ackaoui, doc. 7.2, p. 47

Plusieurs propositions d'aménagement d'espaces verts ont été formulées :

- créer un écocorridor ou une trame verte entre le Belvédère Terry Fox, les parcs Notre-Dame-de-Grâce, Georges-Saint-Pierre et la falaise Saint-Jacques;¹⁴⁷
- aménager de petits parcs pour offrir des activités pour les familles et les jeunes en général;¹⁴⁸
- développer, à l'aide des études déjà réalisées par le passé, un parc linéaire le long du bas de la falaise Saint-Jacques afin de fournir un lien entre le canal de Lachine, la piste cyclable sur De Maisonneuve et le site Glen;¹⁴⁹
- élargir le haut de la falaise pour donner un meilleur accès à la falaise;¹⁵⁰
- assurer la connexion entre le bas et le haut de la falaise ainsi qu'avec l'arrondissement du Sud-Ouest afin de donner accès au site;¹⁵¹
- revaloriser la falaise comme paysage et augmenter sa visibilité;¹⁵²
- aménager le parc pour que les vélos, le ski de fond et d'autres activités de plein air puissent s'y dérouler.¹⁵³

Par ailleurs, le projet de réaménagement de la falaise ne daterait pas d'hier et des idées auraient déjà été mises de l'avant il y a plusieurs décennies : « *About 30 years ago, the city administration launched a major dream in terms of turning it into a recreation space, a linear park, cleaning it up, stabilizing it, possibilities of having a bike path, a cross-country ski path, making it clean and visible, reinstating a kind of ecosystem which would be a live urban forest.* »¹⁵⁴ En ce sens, certains suggèrent de reprendre les projets proposés de l'époque et de les concrétiser.

2.6 Les grands principes de planification

Au niveau des principes d'aménagement proposés, le sentiment d'appartenance, la sécurité, les accès aux quartiers, la transparence et la participation ont été des souhaits exprimés comme principes fédérateurs de la planification tout au long de la consultation.

En effet, la diversité culturelle des personnes habitant le quartier Saint-Raymond et les abords du CUSM doit être préservée. Il y a un attachement au quartier en raison de la diversité de la population ce qui en fait un endroit riche et unique où habiter : *"We have people of all ages,*

¹⁴⁷ École d'architecture de l'Université de Montréal, doc. 8.1.18; Vision Montréal, doc. 8.1.20, p. 8; Comité d'orientation OCPM, doc. 7.1, L. 710, QVAS, doc. 4.1, p. 37

¹⁴⁸ JESNDG, doc. 8.2.6, p. 6

¹⁴⁹ NDGWG, doc. 8.1.11, p. 7; Vision Montréal, doc. 8.1.20; Sam Boskey, doc. 8.1.23; Projet Montréal, doc. 8.1.19

¹⁵⁰ Malaka Ackaoui, doc. 7.2, p. 47

¹⁵¹ Malaka Ackaoui, doc. 7.2, p. 47, École d'architecture de l'Université de Montréal, doc. 8.1.18.1; Projet Montréal, doc. 8.1.19; Kevin Grégoire, doc. 7.1, p. 59

¹⁵² École d'architecture de l'Université de Montréal, doc. 8.1.18.1

¹⁵³ Projet Montréal, doc. 8.1.19

¹⁵⁴ Sam Boseky, doc. 7.4, L. 1210

backgrounds, races, religions, languages, circumstances and income levels living in NDG."¹⁵⁵ Les participants tiennent donc particulièrement à ce que le PPU tienne compte de cette réalité et que les caractéristiques socioculturelles y soient intégrées dans les aménagements. Certains groupes proposent, par exemple, d'intégrer des aménagements urbains en collaboration avec les communautés immigrantes, comme la communauté italienne.¹⁵⁶ Bref, le soutien au sentiment d'appartenance et à la solidarité, le respect de la diversité et le potentiel créatif du quartier sont de grandes caractéristiques s'étant dégagées des discussions avec les participants.

Un autre des grands principes étant ressorti tout au long de la consultation est celui de la sécurité.¹⁵⁷ Les interventions ont porté sur la sécurité des infrastructures, la sécurité générale lors des déplacements et la sécurité de clientèle spécifique : femmes, jeunes, aînés, familles et personnes à mobilité réduite. De nombreux mémoires ont émis le souhait de voir appliquer le concept d'accessibilité universelle dans les projets d'aménagement afin de répondre aux défis de sécurité. L'aménagement d'artères conviviales, la sécurité des parcours piétonniers et cyclables, la réduction de la vitesse de circulation près des lieux de fréquentation représentent des moyens proposés.

Dans un même ordre d'idée, l'amélioration des accès au quartier par la création de liens plus directs entre les quartiers résidentiels ainsi qu'une meilleure intégration entre le CUSM, Saint-Raymond et l'arrondissement du Sud-Ouest s'est dégagée tout au long de la consultation.¹⁵⁸

Finalement, la gouvernance, la participation et la transparence dans les prises de décision ont été suggérées par de nombreux groupes et citoyens comme principes afin de favoriser l'intégration des préoccupations locales.¹⁵⁹ Cette participation et transparence peut notamment passer par la création de partenariat entre les acteurs locaux et institutionnels.

¹⁵⁵ NDG Food Depot, doc. 8.1.9, p. 1

¹⁵⁶ Projet Montréal, QVAS

¹⁵⁷ MAB MACKAY, doc. 8.2.2, p. 3 et 4; Conseil des aînés de NDG, doc. 8.1.8; À deux mains, doc. 8.1.5; CC NDG, doc. 8.1.3; CSDM, doc. 8.1.22; René Morales, doc. 7.4, p. 8; GRUHM, 8.1.1.2; École d'architecture de l'Université de Montréal, doc. 8.1.18.1; Projet Montréal, doc. 8.1.19; Comité de suivi du QVAS, doc. 8.1.4

¹⁵⁸ Vision Montréal, doc. 8.1.20, p. 5; CC NDG, doc. 8.1.3, CEUM, doc. 8.1.13

¹⁵⁹ CC NDG, doc. 8.1.3; Gada Zhaki, doc. 7.3; Projet Montréal, doc. 8.1.19; Marlo Turner Ritchie, doc. 8.1.24; QVAS, doc. 4.1, P. Zovilé, doc. 8.1.21, Melanie Stuy, doc. 8.2.5, CEUM, doc. 8.1.13, NDG WG, doc. 8.1.11, JES NDG, doc. 8.2.6, Sam Boskey, doc. 7.4

3. Constat et analyse de la commission

La consultation publique dont ce rapport rend compte avait pour objet d'établir un état de situation du territoire à l'étude, d'articuler les opportunités et défis particuliers de Saint-Raymond et des abords du CUSM, de dégager en concertation avec les citoyens et les forces vives du milieu, des éléments de vision et des principes d'aménagement qui baliseraient l'élaboration du futur programme particulier d'urbanisme (PPU). Rappelons que ce PPU est jugé opportun à cause des retombées anticipées dans ce milieu au cours des prochaines années, notamment en lien avec le développement du futur Centre universitaire de Santé McGill (CUSM).¹⁶⁰ De plus, la revitalisation du secteur St-Jacques / Upper Lachine a été identifiée dans le Plan d'urbanisme comme devant faire l'objet d'un PPU.

La démarche de consultation publique, qualifiée de démarche d'amont, a été particulièrement enrichissante puisqu'elle a donné lieu à des interactions constantes entre les groupes communautaires, les représentants des milieux institutionnels et les citoyens. Toutefois, il est important de souligner que cet exercice ne partait pas de zéro. Les intervenants sur ce territoire sont nombreux et ils participent régulièrement à de multiples consultations et activités de concertation.¹⁶¹ Les expériences passées et les dynamiques déjà instaurées dans les rapports ont laissé des séquelles tangibles. La consultation s'est donc amorcée dans un contexte de prises de position tranchées et à partir de constats chargés d'émotions.

Contrairement aux exercices traditionnels menés par l'Office de consultation publique de Montréal, il n'y avait, dans ce cas, aucun projet précis avancé. De plus, l'analyse devait tenir compte de contraintes physiques et temporelles réelles, des chantiers en cours et de décisions déjà prises ou annoncées, même si celles-ci allaient, parfois, à l'encontre des désirs maintes fois exprimés des collectivités locales.

Lors du travail du comité d'orientation, la présence autour d'une même table des représentants des services concernés de l'arrondissement et de la Ville, d'institutions, de promoteurs de projets, d'organismes communautaires et de citoyens a permis à tous d'effectuer une mise à niveau des informations détenues par les uns et par les autres ainsi que de couvrir un grand nombre d'enjeux liés au territoire à l'étude.

En cette matière, la commission tient à souligner la richesse et la diversité de la documentation¹⁶² qui a été mise à sa disposition, tant par la Ville, par les organismes communautaires que par le milieu institutionnel. La disponibilité des personnes ressources ayant participé au processus ainsi que la qualité du matériel de référence ont largement contribué à nourrir les travaux du comité d'orientation et de la commission. Les échanges ont eu le mérite de sensibiliser les participants aux réalités et contraintes des multiples parties. Les

¹⁶⁰ Document 1.1 sommaire décisionnel

¹⁶¹ Voir le chapitre 1 section « Accueil du projet » et la liste des consultations en annexe 4

¹⁶² L'ensemble de la documentation est présenté à l'annexe 2 et est accessible sur le site web de l'office www.ocpm.qc.ca

discussions ont mis en lumière de nombreux points de convergence quant aux visions d'avenir ainsi que des divergences sur certaines propositions d'aménagement. La commission estime que les délibérations du comité d'orientation ont été fructueuses puisqu'au terme de celles-ci, en guise d'outil de travail, un certain nombre d'éléments d'orientations et de principes d'aménagement ont été présentés au public à la séance d'information du 11 février 2013. Plusieurs de ces hypothèses ont par la suite été largement commentées lors des audiences publiques du mois de mars et dans les différents mémoires qui nous ont été acheminés.

Ce sont ces opinions, commentaires et consensus recueillis à toutes les phases de la consultation, y compris durant les travaux du comité d'orientation, qui constituent la base de ce rapport et des recommandations de la commission. Il s'articule autour des éléments suivants :

- l'état de situation, élaboré à partir des opportunités et défis particuliers du territoire à l'étude;
- les éléments de vision dégagés et les conditions à mettre en place pour actualiser cette vision;
- et finalement, les propositions de principes d'aménagement.

3.1 L'état de situation du territoire à l'étude

Le territoire à l'étude est en fait constitué de trois secteurs bien distincts de l'arrondissement Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce qui n'ont de prime abord que peu de liens entre eux : les abords du futur CUSM, le quartier Saint-Raymond et la partie du secteur de Notre-Dame-de-Grâce bordé par la voie ferrée au sud et la rue Sherbrooke au nord. Tel que décrit dans le chapitre 1, cette partie de l'arrondissement est traversée par de grandes infrastructures métropolitaines qui, comme les participants nous l'ont maintes fois répété, fracturent la trame sociale, posent des défis d'enclavement majeurs et rendent les déplacements au sein du territoire et vers les quartiers avoisinants difficiles.

Cette situation d'enclavement et de fracture sociale a été complexifiée par les différents travaux annoncés pour les prochaines années. En effet, l'ampleur des chantiers envisagés à court terme ou présentement en cours fait en sorte que les résidents vont ressentir pendant près d'une décennie encore un ensemble d'impacts importants sur leur qualité de vie : artères fermées, circulation détournée, embouteillages, bruit accru, pollution atmosphérique, instabilité du marché immobilier.

Les divers intervenants acceptent et comprennent bien la vocation métropolitaine d'infrastructures telles l'autoroute Décarie, la voie de chemin de fer, la rue Saint-Jacques, la station intermodale Vendôme ou encore le futur Centre universitaire de santé McGill. Ils estiment que les décisions qui sont prises quotidiennement et à la pièce pour répondre aux impératifs métropolitains ont un impact important sur leur qualité de vie et changent de manière permanente les dynamiques locales.

La commission constate que s'il est un message qui est ressorti de la consultation comme un cri du cœur, c'est bien le désir que ce développement métropolitain ne se fasse pas indûment et de façon inéquitable pour les communautés locales. Dans ce contexte, l'élaboration d'un programme particulier d'urbanisme est vue d'un bon œil par tous.

3.1.1 Les défis particuliers du territoire à l'étude

Cette commission a suscité, il faut le souligner, une mobilisation et une participation importante de la part des institutions publiques, des groupes communautaires, des représentants municipaux et des citoyens. Tant durant les délibérations du comité d'orientation que durant l'audience, des consensus sur l'état de la situation sont rapidement apparus. Ce diagnostic partagé constitue un acquis important pour identifier les priorités d'intervention dans le cadre de l'élaboration du futur programme particulier d'urbanisme. Les participants relèvent un certain nombre d'enjeux que la commission a classé en quatre grands points qui sont développés ci-dessous :

- une absence de vision commune qui favoriserait le séquençage adéquat des travaux d'infrastructures;
- des enjeux importants de sécurité et de santé;
- une carence de services de proximité et d'équipements collectifs;
- des liens déficients entre les différents secteurs du territoire.

Une absence de vision commune qui favoriserait le séquençage adéquat des travaux d'infrastructures

La commission constate que la grande majorité des participants partage une impression générale d'improvisation en ce qui a trait au développement du territoire à l'étude. La mise en œuvre des divers projets déjà annoncés suppose l'intervention de plusieurs acteurs institutionnels. Bien que les participants reconnaissent que des efforts continus ont été déployés par la Ville et le CUSM pour assurer un certain niveau d'information et de collaboration, il manque, selon eux, une vision claire de l'avenir du secteur qui pourrait assurer la cohérence des interventions, permettre la coordination des interventions et le séquençage adéquat des travaux entre les acteurs.

Plusieurs exemples ont été amenés à l'appui de cette assertion. Citons à cet effet la problématique des liens entre l'hôpital et la station intermodale Vendôme. Alors que l'ouverture de l'hôpital est prévue pour 2015, qu'on veuille en favoriser l'accès par le transport en commun, il n'y a encore aucun passage à accessibilité universelle entre le métro et le CUSM. L'hypothèse de la construction d'un second édicule de métro a été avancée comme une solution à ce problème, mais à ce jour, l'étude de faisabilité est à peine entamée et aucun engagement ferme de la part des bailleurs de fonds n'a encore été constaté.

La reconfiguration des voies de circulation automobile dans le quartier constitue un autre exemple éloquent des déficiences de planification rapportées par les participants et qui

génèrent beaucoup d'inquiétudes. On réfère ici aux effets combinés des annonces de la fermeture permanente du Chemin Upper Lachine à l'angle Décarie pour permettre la reconfiguration du carrefour au coin du boulevard De Maisonneuve, de la mise à double sens d'une portion du boulevard De Maisonneuve pour rendre opérationnelle une nouvelle sortie de l'autoroute 15 Sud, ainsi que de la fermeture anticipée pendant au moins deux ans de la rue Saint-Jacques entre le boulevard Décarie et la rue Girouard, rendue nécessaire par les travaux de réfection de l'échangeur Turcot.

Ces chantiers auront pour effet de détourner des lignes d'autobus, de fermer de façon permanente des tunnels à la circulation automobile, de rediriger sur des rues résidentielles près de 10 000 véhicules par jour. Cela suscite, chez les citoyens, de l'incompréhension et des appréhensions. Ces diverses annonces deviennent, dans le contexte de l'élaboration du PPU, un véritable enjeu. En effet, devant ce qui est perçu comme un accroissement de l'enclavement, les résidents et commerçants du quartier Saint-Raymond craignent de devoir supporter les conséquences de décisions prises à la pièce pour favoriser des intérêts qu'ils estiment nettement externes au quartier.

Des enjeux importants de sécurité et de santé

Une préoccupation constante pour la sécurité et la protection de la santé des résidents s'est fait sentir tout au long de la consultation.

Les mémoires présentés rappellent constamment que la configuration actuelle de certaines intersections et le tracé de la piste cyclable devant la station intermodale Vendôme sont problématiques pour les piétons et les cyclistes.¹⁶³ Le partage de la voie publique ne se fait pas aisément et les accidents recensés sont nombreux selon les informations fournies par les participants.¹⁶⁴

De même, les tunnels qui traversent le territoire sont peu conviviaux et perçus comme des endroits d'extrême vulnérabilité pour les femmes, les personnes à mobilité réduite, les personnes âgées et les enfants.

À ces problèmes liés à la sécurité des déplacements se juxtaposent des enjeux environnementaux de qualité de l'air, de niveaux d'émissions sonores, d'odeurs et de rejets atmosphériques pouvant avoir des incidences directes sur la santé des résidents.

¹⁶³ Coop la Maison verte, doc. 8.1.26; NDG Women's Group, doc. 8.1.11; NDG FD, doc. 8.1.9; NDG CPA, doc. 8.1.10; WWCA, doc. 8.1.12; QVAS, doc.7.3

¹⁶⁴ Les données de la Direction de la santé publique ont été reprises plusieurs fois indiquant, entre autres, que les intersections sur le boulevard Décarie à l'angle de la rue Sherbrooke et du boulevard De Maisonneuve font l'objet de nombreuses collisions impliquant des piétons ou des cyclistes blessés. CEUM, doc. 8.1.13; QVAS, doc. 4.1; Projet Montréal, doc. 8.1.19; Dominique Sorel, doc. 7.3. Voir également la section 2.2.3 du présent rapport

Une carence de services de proximité et d'équipements collectifs dans le quartier Saint-Raymond

Le quartier Saint-Raymond abrite une plus forte proportion de personnes démunies que le reste de l'arrondissement et de Montréal.¹⁶⁵ De plus, toutes les études qui ont été déposées à la commission mettent en évidence l'absence de services de proximité dans ce secteur et l'impact d'une telle carence sur les perspectives de développement.¹⁶⁶ Or, selon plusieurs intervenants, l'artère principale du secteur, le chemin Upper Lachine, avec un plan de revitalisation adéquat, a le potentiel de devenir l'épine dorsale du quartier,¹⁶⁷ une aire propice à l'implantation d'un pôle de services.

La commission constate néanmoins que trois écueils majeurs se dressent entre la réalité et le rêve. Primo, la faible densité du quartier ne peut à elle seule soutenir des commerces florissants. Secundo, l'enclavement réel que vit ce secteur n'incite pas les résidents des secteurs avoisinants à se rendre dans cette partie de l'arrondissement et, finalement, les infrastructures sociales nécessaires à une densification de la population de Saint-Raymond font également cruellement défaut en ce moment. Les bibliothèques, lieux de culture, maisons de jeunes, services d'aides à la population sont tous situés à l'extérieur du périmètre du PPU à l'étude et, il faut le répéter, difficilement accessibles à cause de l'enclavement du quartier. Le secteur compte un seul Centre de la petite enfance (CPE), un centre d'éducation des adultes, un centre communautaire muni d'un gymnase et un seul terrain de jeu. On n'y retrouve aucune école primaire ou secondaire et peu de lieux de rencontre pour la communauté.

Des liens déficients entre les différents secteurs du territoire

La question de la gestion des déplacements a également été au cœur des problématiques évoquées par tous lors de cette consultation. Les discussions ont porté tant sur les barrières physiques à traverser telles la voie ferrée, l'autoroute ou la falaise que sur la fluidité des déplacements, motorisés ou non, entre les différents secteurs du territoire ou en direction des quartiers avoisinants. Les parcours d'accès au CUSM sont aussi cause d'insatisfaction. Selon les participants, pour des raisons de sécurité autant que de fonctionnalité, il faut absolument, dans le cadre de l'élaboration du futur PPU, assurer une véritable stratégie d'amélioration des accès visant à privilégier le transport en commun, à améliorer des liens cyclables et piétonniers et à assurer une meilleure répartition de la circulation. Ces mesures permettraient de contrer le phénomène d'enclavement vécu par le quartier Saint-Raymond tout en réduisant les nuisances.

La commission a aussi noté que la majorité des interventions entendues durant l'audience concernaient le quartier Saint-Raymond ainsi que les abords immédiats du CUSM. L'ensemble du territoire à l'étude recèle pourtant une série d'enjeux qui sont restés à peine évoqués. Par

¹⁶⁵ Ville de Montréal, doc. 3.3.1, 3.3.2 et 5.1; ARUC, doc. 4.3

¹⁶⁶ Études Ville, QVAS, CEUM, CC NDG, CDEC

¹⁶⁷ Études Ville, QVAS

exemple, toutes les questions de l'impact de l'insertion du CUSM sur le quartier situé au nord de la voie ferrée, que ce soit en termes de pression sur le marché immobilier ou de répercussion sur les artères de commerce ou sur les services locaux, ont fait l'objet de peu de commentaires du public, mais mériteraient certainement d'être considérées et analysées dans le contexte de l'élaboration du PPU.

3.1.2 Les opportunités

Les participants se sont également prêtés à l'exercice d'imaginer comment certaines interventions, perçues comme des nuisances aujourd'hui, pourraient être transformées en opportunités dans le cadre de l'exercice d'élaboration du futur PPU. La commission retient de la consultation les deux avenues d'intervention suivantes pour lesquelles des convergences d'opinion ont été largement notées et en suggère une troisième qui s'appuie sur les potentialités du territoire. Selon la commission, le PPU devrait :

- miser sur l'originalité du quartier Saint-Raymond pour en faire un milieu de vie attrayant;
- profiter des travaux pour requalifier certaines artères;
- prendre en considération les potentiels inexplorés.

Miser sur l'originalité du quartier Saint-Raymond pour en faire un milieu de vie attrayant

Malgré une certaine difficulté d'accès, la commission note que le territoire situé dans le quartier Saint-Raymond présente plusieurs attraits qui devraient être mis en valeur.

Les perspectives le long de la rue Saint-Jacques sont saisissantes et pourraient contribuer au désenclavement visuel du quartier. La falaise Saint-Jacques, limite naturelle sud du territoire, qui disparaît présentement dans la configuration des voies de circulation et des grands bâtiments, a aussi un potentiel intéressant.

La diversité ethnoculturelle de la population du quartier marque le paysage urbain en y incorporant certaines de leurs habitudes, notamment la transformation des ruelles arides en jardins. Elle favorise également l'éclosion de nouveaux commerces tels les restaurants, les pâtisseries ou les boucheries ethniques. À cet effet, plusieurs participants ont avancé qu'armé d'un plan de revitalisation adéquat, le chemin Upper Lachine pourrait devenir une artère de promenade et de commerces de proximité intéressante.

En combinant ces potentiels dans une signature forte, le quartier pourrait être dynamisé et devenir un milieu de vie diversifié et attrayant, et ce, malgré son enclavement.

Profiter des travaux en cours et à venir pour requalifier certaines artères

Implantation du CUSM, travaux importants d'infrastructure routière et ferroviaire, l'ampleur des chantiers prévus présente de véritables opportunités de développement que le PPU doit encadrer. Ainsi, tous les abords de la station de métro Vendôme, le quadrilatère sud-ouest de Décarie, le côté nord du boulevard De Maisonneuve entre le boulevard Décarie et la rue Addington sont ciblés comme pouvant accueillir une mixité d'usages intéressante. En plus de concentrer des besoins émergents de cliniques de médecins, laboratoires et autres services connexes, le changement de vocation de ces coins souvent déliquescents pourrait en faire des lieux de rencontre et de promenades, propices aux piétons et aux cyclistes.

Dans le même ordre d'idées, les travaux annoncés dans le cadre de la réfection de l'échangeur Turcot devraient servir à amorcer un changement de vocation de la rue Saint-Jacques. Utilisée aujourd'hui comme alternative à l'autoroute, c'est présentement une voie importante de circulation de transit, bordée de terrains vagues, de commerces liés à l'automobile, de cour à bois et d'industries lourdes. Puisqu'en raison des travaux, le lien direct vers l'est de la ville sera rompu pendant plus de deux ans, dirigeant ainsi la majorité du transit routier vers d'autres voies de circulation, le PPU est une bonne occasion de mettre en œuvre certaines mesures permanentes d'apaisement de la circulation sur cette artère entre le boulevard Cavendish et le boulevard Décarie. Élargissement des trottoirs, verdissement, ouverture sur la Falaise, transformation du zonage, de telles mesures pourraient contribuer de façon importante à changer l'image industrielle de la rue Saint-Jacques, à diversifier son économie et à mieux l'intégrer à la vie du quartier Saint-Raymond.

La reconfiguration de cette artère de circulation, du chemin Upper Lachine et le changement anticipé de vocation de la trame commerciale pourraient aussi permettre d'utiliser les territoires libres ou à être libérés, notamment l'intersection Upper Lachine / Saint-Jacques, pour densifier le quartier en stimulant la construction de logements dans le secteur. D'autres terrains occupés présentement par les industries liées à l'automobile, par des espaces de stationnement ou encore par les ateliers municipaux pourraient également être reconvertis pour faire place à des espaces verts, des lieux de rencontre, des commerces de destination et du logement, incluant le logement social et communautaire.

Prendre en considération les potentiels qui restent inexplorés

La commission constate que plusieurs opportunités sont restées inexplorées durant la consultation. Ainsi, le rôle de la culture et des artistes, bien que considéré important par tous et faisant partie intégrante du tissu social du secteur, n'a fait l'objet d'aucune recommandation porteuse des citoyens durant l'audience ou dans les mémoires déposés. Pourtant, la réouverture prévue du Cinéma Empress, les cafés et les bouquinistes de la rue Sherbrooke ainsi que le désir manifesté par les participants de voir accroître les œuvres d'art publiques dans les nouvelles places publiques à développer présentent un potentiel d'établissement d'un couloir culturel très intéressant.

La commission pense également qu'il faut, dans le cadre de l'élaboration du PPU, s'interroger sur l'impact que pourrait avoir le déplacement des commerces existants sur Saint-Jacques et Upper Lachine sur l'emploi dans le secteur. En concordance avec le désir de la population locale de faire de Saint-Raymond un milieu de vie durable, il importe de s'assurer dans la reconversion de l'économie que des pôles d'emplois à proximité de lieux de résidence des travailleurs sont préservés ou développés.

Considérant l'importance de ces sujets pour le développement du territoire, la commission suggère à l'arrondissement de tenir compte de ces éléments dans l'élaboration des enjeux et des objectifs du PPU.

3.2 Les éléments de vision retenus et des orientations pour soutenir cette vision

Une fois établi le diagnostic en ce qui concerne l'état de situation, les orientations qui seront retenues par la Ville dans l'élaboration du PPU devront permettre d'actualiser la vision quasi consensuelle de développement qui a émergé des travaux.

Recommandation 1

La commission recommande que la vision mise de l'avant par le PPU reflète les aspirations de la communauté locale pour le développement d'un quartier original, familial, convivial et sécuritaire où l'économie locale, l'aménagement des espaces verts, les transports actifs et la qualité de vie à long terme représentent des valeurs clés. Ces aspirations doivent peser aussi lourd que les impératifs métropolitains dans la balance des prises de décision de la Ville lors des prochaines étapes du développement du territoire à l'étude.

Pour ce faire, en concertation avec les forces vives locales, on y encouragera des constructions et transformations du cadre bâti qui assurent la mixité sociale et de fonctions, ainsi que la revitalisation de l'économie locale sur un modèle de noyau villageois pour créer un quartier qui se démarque par ses caractéristiques uniques et où l'animation et l'ambiance conviviale seront au rendez-vous.

En misant sur différents modes de transport durable, sur l'amélioration des voies d'accès entre les différents secteurs du territoire et vers les quartiers avoisinants, sur des aménagements d'espaces publics audacieux, sur la valorisation des espaces verts existants de la falaise Saint-Jacques ainsi que sur de nouvelles interventions de verdissement, le territoire se positionnera comme un milieu de vie dynamique, innovant et qui se soucie des valeurs associées au développement durable.

3.2.1 Les conditions préalables et les orientations qui doivent soutenir cette vision

De l'avis général, l'élaboration d'un programme particulier d'urbanisme pour les abords du CUSM et le quartier Saint-Raymond, ne peut pas se résumer à un simple exercice de vision et de réaménagement de l'espace urbain. En considérant l'ampleur des chantiers qui sont présentement en cours ou à venir, les retombées escomptées de l'insertion du CUSM, les

projets complémentaires annoncés et l'étendue de la période de nuisances déjà subies et encore à subir par les citoyens à cause des divers travaux, la commission estime que la démarche d'élaboration du PPU doit absolument tenir compte du fait que des décisions importantes, qui auront des impacts irréversibles sur les orientations d'ensemble, se prennent continuellement. Cette situation mine le capital de confiance des citoyens envers la Ville.

En effet, malgré l'invitation faite par la commission aux intervenants de faire abstraction des nuisances actuelles, de tenter de se projeter vers l'avenir et d'imaginer le territoire après l'adoption du PPU vers 2015, il n'en demeure pas moins un sentiment tangible de frustration des résidents et du milieu communautaire local qui ont largement l'impression de n'avoir que peu de prise sur des décisions qui affectent profondément leur vie quotidienne. Ainsi, un très grand nombre d'interventions ont porté sur l'importance de miser sur le partenariat et d'associer les communautés locales en amont des exercices de planification et au sein des divers comités de travail.

Il est aussi important de prendre note que la première décennie de mise en œuvre du PPU se déroulera dans un contexte de grands travaux dont les agendas sont en constante évolution et qui se modifient sensiblement au gré des changements tant politiques qu'économiques. Pour contrer ce phénomène, la commission croit qu'il faut prioriser dans l'élaboration du PPU des actions qui incarnent la vision à mettre de l'avant et offrent des gains à court terme aux communautés locales afin de les compenser pour l'ensemble des impacts qu'ils ont déjà subi et qu'ils auront encore à subir.

Recommandation 2

Dans cette perspective, la commission recommande que le PPU s'articule autour de quatre grandes orientations :

- ***le partenariat et la concertation;***
- ***le désenclavement du quartier Saint-Raymond;***
- ***le maintien des populations existantes et le développement de l'infrastructure sociale;***
- ***l'amélioration de la qualité des milieux de vie.***

Ces orientations sont détaillées dans la section 3.3. En ce qui a trait à la planification détaillée de certaines orientations, la commission suggère de les baliser au sein de trois principes d'aménagement présentés dans la section 3.4.

3.2.2 Les mesures de transition et mitigation

Il est indispensable de prévoir, d'ici l'élaboration et l'adoption du PPU, des mesures de transition et de mitigation qui préservent la pertinence du futur programme particulier d'urbanisme.

L'agenda des travaux en cours a déjà pour effet de fermer temporairement plusieurs voies d'accès au quartier et de prolonger les temps de déplacement en transport en commun, autant

de nuisances qui sont vécues de façon pénible par les populations locales. Beaucoup de citoyens manifestent des inquiétudes légitimes envers le séquençement des travaux futurs et craignent de voir accroître le sentiment d'enclavement par une fermeture simultanée du chemin Upper Lachine et de la rue Saint-Jacques.

La commission considère qu'il est crucial pour les partenaires institutionnels de bien communiquer aux citoyens le séquençement des travaux à venir. Elle est d'avis qu'avant même l'adoption du PPU, il est nécessaire d'élaborer des stratégies et actions de transition pour éviter d'augmenter l'enclavement du quartier Saint-Raymond.

La commission croit qu'il serait également bénéfique pour la Ville de produire, de concert avec ses partenaires institutionnels concernés, un plan d'ensemble du séquençement des travaux, d'harmoniser les différentes informations et de produire des outils de modélisation et de communication qui permettent visuellement à la population de bien saisir la portée des changements.

3.3 Les orientations

3.3.1 Le partenariat et la concertation

L'expérience récente de concertation au sein du quartier a connu des hauts et des bas. La commission comprend que les façons de faire, les débats et les décisions qui en ont découlé n'ont pas forcément l'assentiment de toutes les parties et qu'une nouvelle façon de travailler ensemble est encore à être développée.

Les exercices de collaboration citoyenne sont à Notre-Dame-de-Grâce une riche et ancienne tradition.¹⁶⁸ La société civile a émis beaucoup de commentaires lors de l'audience sur la difficulté de faire reconnaître par les autorités municipales les conclusions des exercices participatifs d'initiative communautaire et l'expression de la volonté des citoyens.

La commission est d'avis que le présent projet d'élaboration d'un PPU peut constituer le début d'un riche dialogue qui associe en amont les collectivités locales dans l'exercice de planification et de réglementation.

Recommandation 3

En conséquence, la commission recommande que soit intégrée au sein du PPU, la mise sur pied de mécanismes permanents de concertation qui assurent une communication continue ainsi que l'association de la communauté locale en amont et tout au long des exercices de planification. Cette recommandation vaut aussi pour la participation de la communauté aux différents comités déjà en place.

¹⁶⁸ Mémoire de S. Boskey et travaux de l'ARUC

Parallèlement, la commission estime que les partenaires institutionnels ont un rôle à jouer pour assurer que la vitalité communautaire et la mobilisation citoyenne soient inscrites au profit du plus grand nombre. Plusieurs mémoires ont démontré le potentiel de créativité et de pragmatisme que cette collaboration peut apporter.

De plus, la commission estime que des projets de l'ampleur de l'implantation du CUSM, de la réfection de l'échangeur Turcot, de l'élaboration d'un parc linéaire le long de la falaise Saint-Jacques ne sont pas des chantiers ordinaires. Ces équipements à vocation métropolitaine ont plusieurs types d'impacts et peuvent générer des retombées qui dépassent largement les limites du seul territoire à l'étude.

Le lien entre le campus Glen et les secteurs urbains adjacents, les diverses interventions routières prévues, tous ces dossiers demandent, selon la commission, pour les résoudre de façon efficace, audacieuse et participative, des ententes de concertation avec les arrondissements voisins et avec la Ville de Westmount.

Recommandation 4

La commission recommande que les impacts et les enjeux de l'insertion urbaine du CUSM soient considérés à l'intérieur du PPU dans une perspective élargie qui associe l'arrondissement du Sud-Ouest et la Ville de Westmount.

Recommandation 5

De plus, la commission recommande que des mécanismes de concertation soient renforcés avec les autorités municipales des territoires limitrophes, afin de faciliter l'harmonisation des visions et des aménagements proposés, notamment pour les abords du CUSM, pour l'écoterritoire de la falaise ainsi que pour la planification des interconnexions avec les secteurs avoisinants.

3.3.2 Le désenclavement du quartier Saint-Raymond

Les questions de l'enclavement et de l'organisation des voies d'accès au quartier Saint-Raymond ont été au cœur des discussions. Ces deux problématiques sont centrales à l'élaboration du PPU. Elles ont des répercussions sur la circulation, sur le bon fonctionnement des entreprises de proximité qui sont, et qui seront, installées le long du chemin Upper Lachine, sur la qualité de vie des résidents et sur l'attractivité du quartier.

Pour la commission, il y a urgence d'agir si on veut planifier de manière cohérente le développement de ce quartier. Il est impensable d'imaginer que la revitalisation et la densification se fassent en toute équité si les déplacements ne sont pas facilités entre les différents secteurs du territoire à l'étude.

À cet effet, il a été porté à l'attention de la commission que les rues avoisinant le nord du boulevard De Maisonneuve aux abords de Saint-Raymond ne sont pas incluses dans les limites

actuelles du PPU. Compte tenu de l'importance du pôle de services de proximité que représente cette portion de la rue Sherbrooke et du désir manifesté de voir également se développer le chemin Upper Lachine comme un pôle d'attraction unique, il apparaît opportun de reconsidérer les limites proposées du PPU. Ceci permettrait d'intégrer les points d'arrivée des deux liens piétonniers dans le secteur avoisinant.

Recommandation 5

La commission recommande que la limite ouest au nord de la voie ferrée du territoire proposé pour le PPU soit déplacée au boulevard Grand et que la limite nord englobe les deux côtés de la rue Sherbrooke.

De plus, la commission a été sensible aux arguments présentés par les participants sur l'absence de liens nord-sud cyclables ou accessibles pour personnes à mobilité réduite entre Saint-Raymond et le secteur situé au nord de la voie ferrée. On dénombre actuellement quatre accès : la passerelle du boulevard Grand; le tunnel Melrose, considéré particulièrement inadéquat pour ces clientèles à cause de son étroitesse et des nombreuses marches d'escalier à descendre et à monter; les tunnels Cavendish et Girouard, des environnements fortement bétonnés, hostiles, partagés avec les automobiles et les camions. Dans la configuration actuelle des liens, le détour imposé aux personnes à mobilité réduite, aux piétons et aux cyclistes peut représenter plusieurs kilomètres.

La commission pense qu'il est possible de promouvoir une cohabitation harmonieuse entre les activités ferroviaires qui contribuent à la vitalité économique de la métropole et les besoins en déplacements actifs des résidents de Saint-Raymond. La rénovation du tunnel Melrose et l'ajout potentiel d'un passage à niveau permettraient de canaliser les nombreux déplacements qui se font déjà de façon illégale et contribueraient à rendre plus accessibles les diverses destinations, pôles d'emploi et de services qui se trouvent de part et d'autre de l'emprise de la voie ferrée. Rappelons qu'il existe déjà dans la gare de Montréal-Ouest un passage à niveau sécurisé de ce type.

Recommandation 6

La commission recommande que le PPU mette de l'avant des moyens d'améliorer les accès piétonniers et cyclables nord-sud, notamment par la réfection majeure du tunnel Melrose et en considérant l'ajout d'un passage à niveau entre les rues Grand et Girouard.

Compte tenu du réaménagement planifié de divers tronçons du réseau routier local qui ajoutera des obstacles physiques supplémentaires à des déplacements qui sont, dans bien des cas, déjà problématiques, la commission est d'avis qu'il faut aussi reconsidérer dans le cadre du PPU tant les accès nord-sud que les voies est-ouest. Il s'agit d'un enjeu crucial.

La commission estime toutefois que l'enclavement vécu par le quartier Saint-Raymond n'est pas que physique. Les ruptures de la trame urbaine, les façades aveugles, les projets qui tournent le dos à la rue, les stationnements qui barrent la vue sur la falaise ne favorisent pas la

convivialité et l'utilisation des transports actifs. Il y aurait lieu d'innover dans Saint-Raymond et de penser aussi à des corridors visuels qui désenclavent vers le sud et vers le nord.

Recommandation 7

La commission recommande qu'à l'intérieur du PPU soient proposées des stratégies de désenclavement physique et visuelle. Ceci pourrait se réaliser notamment en créant au moins un autre lien piétonnier et cyclable entre Saint-Raymond et le quartier situé au nord de la voie ferrée, en conservant la rue Girouard à double sens, en aménageant le territoire couvrant la présente voie d'accès à l'autoroute 15 Sud pour favoriser les déplacements actifs, et en prolongeant au fur et à mesure de la transformation du quartier les grilles de rue de la partie sud de la rue Saint-Jacques jusqu'à la zone protégée de la falaise.

3.3.3 Le maintien des populations existantes et le développement de l'infrastructure locale

Le rôle des ONG dans l'infrastructure sociale du secteur est très important. Elles sont très présentes, visibles et répondent à des besoins criants de populations fragiles. Malheureusement, le contrecoup du développement du quartier et la forte pression immobilière des dernières années pèsent lourd sur le milieu communautaire qui éprouve de plus en plus de difficulté à trouver des lieux pour abriter les organisations, pour réaliser les activités liées à leur mission et pour stimuler la participation citoyenne au devenir du quartier. Quelques avenues qui permettraient de faire une place au mouvement communautaire ont été évoquées tout au long de la consultation. En premier lieu, il a été évoqué que certains espaces tels le stationnement du centre de santé Queen Elizabeth, l'Église Sainte-Trinité, les deux stations d'essence et le restaurant PFK situés au coin de la rue Sherbrooke et du boulevard Décarie, pourraient être identifiés dans le cadre du PPU comme pouvant, le jour où ils ne servent plus à leur usage courant, faire l'objet de reconversion pour favoriser des projets abritant aussi des espaces pour les groupes communautaires.

Dans le même ordre d'idées, la commission croit que la construction d'une nouvelle école primaire dans le quartier Saint-Raymond constitue une bonne occasion d'arrimer l'école à la communauté et pour combler certains besoins sociaux.

Finalement, dans la foulée de la requalification du quadrilatère sur le boulevard Décarie entre les rues Saint-Jacques et le boulevard De Maisonneuve, en compensation de certains projets, il serait envisageable de demander aux promoteurs de ménager des espaces communautaires.

Toutes ces interventions, dont plusieurs pourraient être initiées à titre de projet pilote, demandent un solide leadership de la Ville et une vision audacieuse et à long terme. Ainsi, l'arrondissement pourrait assumer un leadership actif pour soutenir le mouvement communautaire local, notamment à l'égard du grand besoin d'espaces permanents.

Recommandation 8

La commission recommande que les arrimages soient stimulés entre l'arrondissement et les partenaires institutionnels tels le CUSM et la commission scolaire, ainsi que le milieu des affaires pour encourager l'emploi local et préserver le rayon d'action et d'innovation du milieu communautaire, un acteur important pour le devenir du quartier.

Malgré l'ensemble des bouleversements que connaît le secteur, tant au niveau de la vocation métropolitaine des infrastructures que de la reconfiguration de la circulation véhiculaire ou des nouvelles demandes générées par l'insertion du CUSM dans le quartier, la commission est d'avis que le développement doit se faire en ayant à l'esprit le souci du bien-être des populations existantes du secteur à l'étude dont plus de 40 % vivent sous le seuil de la pauvreté.¹⁶⁹ Ainsi, une attention particulière nous semble devoir être portée aux fluctuations du marché de l'habitation et au phénomène de gentrification, notamment dans les zones plus vulnérables du territoire.¹⁷⁰

La commission a également pris acte des études déposées par la Ville, mentionnant un potentiel de développement limité pour le marché résidentiel neuf du quartier et l'absence d'une tendance claire de hausse du marché de la revente dans le secteur d'influence du CUSM.¹⁷¹

Néanmoins, les interventions faites devant la commission tendent plus à imputer ce phénomène à l'absence de terrain développable et aux caractéristiques du milieu tels l'enclavement, le manque de services de proximité et d'institutions ainsi que la présence d'une mono activité commerciale liée surtout à l'automobile, qui rendent ce secteur moins attractif. Ce portrait risque d'être fortement modifié par la portée des interventions du futur PPU, le changement de vocation de certaines artères et l'ouverture effective du CUSM. Les participants à la consultation souhaitent donc des garanties : il faut que la population actuelle soit soutenue et accompagnée pour ne pas être pénalisée par les effets de la revitalisation de leur quartier.

La commission a été saisie de la difficulté de trouver des terrains où développer des projets résidentiels comportant assez d'unité pour mettre en application la Stratégie d'inclusion de logements abordables dans les nouveaux projets résidentiels de la Ville de Montréal. Ainsi, elle estime qu'il faut que cette stratégie soit adaptée pour permettre la construction de logements sociaux et abordables dans le secteur.

A cet égard, des solutions innovantes ont été évoquées et gagneraient à être analysées. Ainsi, compte tenu du nombre actuel limité de terrains exploitables, à l'instar de ce qui se fait dans

¹⁶⁹ Document 3.3.1

¹⁷⁰ Selon l'étude *Évaluation du potentiel de développement économique et immobilier* (doc. 5.1), Saint-Raymond étant le secteur le plus déstructuré du territoire à l'étude du point de vue de son cadre bâti et du contraste évident, entre la portion commerciale au sud de Saint-Jacques, celle le long du chemin Upper Lachine et le tissu résidentiel dans les artères transversales, c'est dans ce quartier que les effets de la gentrification pourraient être le plus marqués

¹⁷¹ Document 5.1

d'autres quartiers,¹⁷² la possibilité de se servir des accords de développement pour convenir avec les promoteurs de projets résidentiels de moins de 200 logements, d'une contribution à un fonds de développement de logements sociaux et communautaires, devrait être soigneusement explorée. La commission voit également d'un œil favorable la proposition de déplacer les ateliers d'entretien municipaux dans le Sud-Ouest et de redévelopper le site ainsi créé pour apporter une réponse aux besoins en logement du milieu.¹⁷³ Advenant qu'une telle option soit retenue, une grande vigilance devra être exercée par l'arrondissement pour démontrer de la rigueur dans la mise en œuvre de la Stratégie d'inclusion qui devra être perçue par les promoteurs comme incontournable.

Parallèlement, la commission croit que l'arrondissement aurait intérêt à resserrer ses mécanismes de régulation des usages permis afin de protéger le parc locatif existant et éviter qu'on ne déplace des populations pour faire place à des cliniques médicales et autres commerces connexes à l'implantation du CUSM. Ces usages devraient être concentrés sur les artères commerciales autour du CUSM.

Recommandation 9

La commission recommande que l'arrondissement conduise, en partenariat avec les communautés locales, une réflexion détaillée sur les modalités, les lieux d'implantation et le pourcentage de logements sociaux et abordables à inclure dans le PPU.

Cette opération pourrait facilement être réalisée à partir des études déjà disponibles sur ce sujet¹⁷⁴ et qui ont été largement analysées durant les travaux de la commission.

Recommandation 10

La commission recommande que soit incluse dans le PPU une adaptation de la Stratégie d'inclusion de la Ville afin de favoriser la construction de logements sociaux et abordables dans les projets de moins de 200 unités.

3.3.4 Amélioration de la qualité des milieux de vie

Le développement du secteur de Saint-Raymond et des abords du CUSM devrait être orienté autour de ses forces, de son originalité et du désir exprimé des citoyens d'en faire un quartier vert, en santé et sécuritaire. Cela signifie donc que le futur PPU devra miser sur de bonnes pratiques de développement durable, notamment dans la réalisation des aménagements du domaine public. Il faudra penser à protéger le remarquable capital social du quartier et, dans la revitalisation du chemin Upper Lachine, veiller à tenir compte des demandes faites par le milieu de prévoir des espaces capables d'accueillir les différentes activités sociales qui reflètent la vie communautaire et les besoins du quartier.

¹⁷² Cette possibilité est inscrite dans des accords dans Sainte-Marie et dans le Sud-Ouest

¹⁷³ Coop la Maison verte, doc. 8.1.26

¹⁷⁴ Doc. 5.1, p. 100 à 113

L'apaisement de la circulation, l'encouragement à l'utilisation des transports collectifs et actifs, le verdissement des rues, ruelles et toitures du quartier sont aussi des pistes qui ont été identifiées par la communauté et les universités comme des moyens de répondre aux enjeux prioritaires.

Recommandation 11

La commission recommande que le PPU fasse la promotion des stratégies d'aménagement visant à faire du territoire à l'étude un espace d'expérimentation. À titre d'exemple, diverses technologies vertes et écologiques pourraient améliorer la qualité de l'air et réduire la pollution atmosphérique causée par les infrastructures routières. De telles mesures aideraient à atténuer les nuisances, à changer l'image du quartier et à augmenter son attractivité en lui offrant une signature singulière.

À cet effet, la commission salue le caractère novateur des aménagements proposés sur la portion sud du boulevard Décarie avec le projet de jardin humide, l'élargissement des trottoirs et l'introduction de bandes cyclables. Dans le même état d'esprit, elle invite l'arrondissement à considérer les abords du métro Vendôme et le tunnel Upper Lachine comme une nouvelle occasion d'innover.

La commission est sensible à la préoccupation des résidents de rendre plus conviviaux et sécuritaires les circuits de déplacement cyclistes et piétonniers dans des artères qui ont, à certaines heures, des caractères presque autoroutiers. La préoccupation majeure de réussir à connecter de façon attrayante et sécuritaire les deux sections de la piste cyclable du boulevard De Maisonneuve aux abords de la station intermodale Vendôme a suscité beaucoup d'interventions. Un certain nombre d'intervenants ont dénigré la solution de bande cyclable unidirectionnelle proposée par la Ville qui n'améliore pas, selon eux, le sentiment d'insécurité perçue des usagers et décourage l'utilisation plus répandue du vélo.

Après avoir examiné l'ensemble de la documentation disponible sur les solutions alternatives, dont celle d'un pont cyclable qui mènerait vers une déviation de la piste le long de la voie ferrée, la commission comprend les raisons techniques qui amènent l'arrondissement à subordonner ses solutions aux impératifs d'accessibilité au CUSM et d'expansion possible de l'AMT. Toutefois, elle insiste sur la nécessité de prendre en considération les priorités en matière de sécurité exprimées par les résidents qui lui semblent être largement étayées.

La commission suggère donc fortement à la Ville de considérer, comme cela se fait couramment en Europe et aussi dans d'autres secteurs de Montréal,¹⁷⁵ de réserver l'usage d'une large portion De Maisonneuve devant la station Vendôme aux piétons, cyclistes, autobus et véhicules d'urgence. Dans la prolongation de cette nouvelle place publique, le tunnel Upper

¹⁷⁵ Abords de la station Atwater, station de métro Laurier, parvis de la place Ville-Marie

Lachine réaménagé pourrait alors devenir une place animée, en continuité avec la station Vendôme et le symbole de la nouvelle identité du quartier Saint-Raymond qui mettrait l'accent sur la qualité du paysage urbain et valoriserait la qualité et la convivialité des transports actifs.

Recommandation 12

Dans une optique d'amélioration de la qualité du milieu de vie, la commission recommande que l'aménagement du quartier soit pensé pour répondre d'abord aux besoins du transport actif et du transport en commun, une priorité clairement identifiée par la communauté locale et en accord avec la vision du PPU issue des consultations publiques.

Recommandation 13

De plus, la commission recommande que le PPU porte une attention particulière à la mise en place de passages piétonniers et cyclistes sécuritaires dans les intersections jugées dangereuses, telles celles donnant accès au réseau autoroutier, aux abords des parcs et aux écoles.

Recommandation 14

La commission recommande également que la Ville fasse preuve d'audace et étudie la possibilité de faire d'une partie de la rue De Maisonneuve aux abords de la station intermodale Vendôme un espace réservé aux transports actifs et en commun.

3.4 Les grands principes d'aménagement

À l'appui de cette vision et des orientations proposées quant au développement d'un PPU pour le secteur à l'étude, la commission a identifié les trois principes d'aménagement suivants qui découlent de l'analyse des commentaires émis et précisent les orientations des interventions à privilégier en fonction des diverses préoccupations exprimées. Il s'agit de :

- l'apaisement de la circulation;
- l'encadrement du tissu urbain à une échelle humaine;
- le verdissement et la mise en valeur de la falaise.

3.4.1 L'apaisement de la circulation

Sur un territoire qui ne compte que 6 300 habitants et qui est particulièrement bien desservi par le transport en commun, il semble que l'essentiel de la circulation artérielle actuelle en est une de transit qui vient d'ailleurs et qui va ailleurs. Cette situation risque encore de s'aggraver avec l'ouverture du CUSM qui emmènera plus de 13 000 nouvelles personnes par jour sur son site. Les aspirations des résidents pour un quartier plus vert et convivial risquent fort d'entrer en contradiction avec la réalité des travailleurs vivant ailleurs et des usagers de l'hôpital qui seront principalement préoccupés par la rapidité et la sécurité des transports vers leur lieu de destination.

La commission considère d'un œil favorable la proposition du MTQ de réaménager le réseau autoroutier pour y conserver la circulation de transit le plus longtemps possible. Il lui semble néanmoins peu probable que les diverses opérations prévues (reconfiguration des bretelles des autoroutes 15 et 720) se réalisent à temps pour l'ouverture du CUSM prévue pour 2015.

La commission considère donc indispensable de trouver des mesures transitoires pour apaiser la circulation, mesures que le PPU pourrait rendre permanentes. Des solutions de type avancées de trottoir aux intersections et dos d'âne pourraient aider à ralentir la circulation et à sécuriser les abords des zones résidentielles. Des interventions de verdissement des artères amélioreraient la qualité de l'air et contribueraient à rendre les parcours de transports actifs plus attractifs, permettant ainsi de développer le plein potentiel des atouts majeurs du quartier, soit la bonne desserte de transport en commun, la présence de la station intermodale Vendôme et la piste cyclable De Maisonneuve.

Recommandation 15

La commission recommande que le PPU prévoie des interventions d'apaisement de la circulation, particulièrement sur les rues Saint-Jacques, le chemin Upper Lachine et aux abords du tunnel Girouard.

3.4.2 L'encadrement du tissu urbain à échelle humaine

Personne ne remet en question la nécessité de densifier l'occupation du secteur de Saint-Raymond afin de favoriser notamment la mise en place d'un pôle de services de proximité qui fait aujourd'hui cruellement défaut. Toutefois, la plupart des intervenants ont réitéré à la commission la nécessité que cette densification ne se fasse pas au détriment des populations en place. Pour les participants, Saint-Raymond a un cœur et une histoire qui stimulent un fort sentiment d'appartenance.

Des aménagements marquants sur Upper Lachine, l'installation d'œuvre d'art public, l'élargissement des trottoirs pour permettre l'installation de terrasses et de café et le développement de commerces de quartier à prix accessibles pourraient constituer la base de l'expression d'une identité de quartier forte et attractive.

La transformation progressive de la rue Saint-Jacques pour laisser place à plus de logements et à un autre type d'offre commerciale, plus en lien avec l'équipement majeur qu'est l'hôpital, complèterait ce nouveau visage de Saint-Raymond et permettrait de vivre mieux l'expérience urbaine.

Recommandation 16

Dans l'optique de protéger la trame résidentielle actuelle et future, la commission recommande de concentrer les cliniques médicales, laboratoires, bureaux et autres services qui découlent de l'arrivée de l'hôpital, soit sur la partie sud du boulevard Décarie ou le long de la rue Saint-Jacques, et ce, dans des bâtiments misant sur la mixité des fonctions et des usages.

À moyen et long termes, le zonage des sites le long de la rue Saint-Jacques mérite d'être revu afin de permettre des activités mixtes (résidentielles, commerciales, institutionnelles, et espaces verts), de densifier le secteur, d'augmenter la population résidentielle et d'offrir les services propres à une communauté en santé.

Recommandation 17

La commission recommande, de plus, que le PPU propose des stratégies et des mesures pour diversifier l'offre de logements afin de répondre notamment aux besoins des familles et éviter une certaine dépossession du milieu de vie qui résulterait d'une hausse de loyers ou du remplacement de l'offre actuelle.

La grande majorité des intervenants en conviennent, la typologie du quartier ne se prête pas du tout aux hautes tours. Le principe d'aménagement et de planification sous-jacent serait de penser dès maintenant les nouvelles constructions en fonction de la vie qu'on veut y voir se développer et de l'activité qu'on veut y créer. Ainsi, l'idée de favoriser dans ces nouvelles constructions une mixité d'usages qui pourrait permettre du commercial et des bureaux au rez-de-chaussée ainsi qu'au premier étage et du logement dans les étages supérieurs reçoit l'assentiment de toutes les parties. Il est également admis que la mise à la disposition d'espaces communautaires puisse faire partie des accords de développement.

La réalisation de tels objectifs de densification demande par conséquent des adaptations au plan d'urbanisme local. Tel qu'il est actuellement conçu, il prévoit des hauteurs de 2-3 étages pour Saint-Raymond et une densité plutôt faible.¹⁷⁶ Il faut donc que la densité soit revue afin d'augmenter la population et stimuler la revitalisation du secteur. Néanmoins, cette densification devrait suivre les principes d'une hauteur limitée. En effet, tel que démontré dans l'arrondissement du Plateau Mont-Royal, il est possible d'obtenir une densité plus élevée sans pour autant augmenter considérablement les hauteurs.

Recommandation 18

Dans une optique d'accroissement de la densité, la commission recommande que les hauteurs actuellement permises dans le cadre bâti du quartier Saint-Raymond soient reconsidérées afin d'en augmenter légèrement la limite établie.

Les participants se sont prononcés presque unanimement pour des hauteurs n'excédant pas six étages pour assurer la qualité de vie des résidents et respecter le cadre bâti. Parmi les conditions qui pourraient justifier un changement des hauteurs prévues, la commission souscrit à l'idée d'y inclure du logement social et abordable, le développement d'espaces verts et la mise à disposition de locaux pouvant servir au mouvement communautaire.

¹⁷⁶ Voir annexe 3 et doc. 3.2.1

3.4.3 Verdissement et mise en valeur de la falaise

Un simple regard à vol d'oiseau sur la configuration actuelle du territoire de Notre-Dame-de-Grâce permet de constater que les espaces verts y sont mal répartis. Alors que le côté nord de la voie ferrée offre de larges avenues bordées d'arbres matures et plusieurs parcs et espaces verts, le quartier Saint-Raymond, le secteur des abords du CUSM et du quadrilatère qui borde l'autoroute 15, sont quant à eux plus hétéroclites et affichent un déficit évident de verdure.

Il existe néanmoins des acquis et de beaux potentiels qui sont soit mal exploités ou carrément inexploités pour pallier la déficience dans la composition urbaine et végétale de ces axes et espaces. Par exemple, un système de ruelles vertes constitue un des trésors cachés de Saint-Raymond. Le Belvédère Terry Fox est présentement isolé et peu accessible. Il a pourtant le potentiel d'ouvrir l'accès à la falaise et pourrait abriter des jardins collectifs. De petites initiatives de verdissement des talus de l'autoroute commencent à donner fruit, simplement en accédant à la demande des résidents de ne plus tondre les espaces aux abords des grandes artères autoroutières. Aux dires des citoyens du secteur, on y dénote déjà la présence de petits arbustes.

Le verdissement dans le secteur de Saint-Raymond et des abords du CUSM est d'autant plus indispensable qu'il permettra de réduire les nuisances environnementales, d'apaiser la circulation, de diminuer les îlots de chaleur du secteur, d'améliorer la qualité de l'air, de créer plus facilement des réseaux verts et des parcours piétonniers plus agréables.

Recommandation 19

Conséquemment, la commission recommande, qu'en plus des mesures de verdissement déjà proposées par la Ville, des nouveaux espaces jardins du CUSM et de ceux proposés par le MTQ dans la foulée du réaménagement de l'échangeur Turcot, un vaste effort de plantation soit consenti en bordure des rues Upper Lachine, Saint-Jacques et du tunnel Girouard actuellement dépourvus de végétation.

La commission estime également que d'autres mesures de verdissement devraient être envisagées dans le cadre de l'élaboration du PPU telles la promotion des toits verts ou la récupération d'espaces actuellement dédiés aux stationnements pour permettre l'introduction d'initiatives de déminéralisation et d'agriculture urbaine.

La commission constate que la falaise Saint-Jacques sert d'infrastructure naturelle à l'échelle métropolitaine et joue un rôle important d'apaisement des nuisances environnementales qui ne doit pas être négligé. Elle est aussi sensible au rôle fédérateur que joue la falaise entre les arrondissements du Sud-Ouest et de Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce. Toutefois, sa vocation est principalement la conservation naturelle des pentes raides entre l'échangeur Turcot et la basse ville de Saint-Henri. De plus, le sens d'un écoterritoire protégé suppose peu d'interventions en faveur des activités récréotouristiques sur les déclivités.

La commission a noté l'absence de consensus en ce qui a trait au projet de parc linéaire au pied de la falaise, projet qui a fait partie des propositions de la Ville de Montréal qui ont été commentées par plusieurs participants lors du présent processus de consultation et abondamment rapportées dans la section 2.5 du présent rapport. Pour la commission, le projet n'a de sens que s'il est réalisé en concertation avec les territoires limitrophes et qu'il s'inscrit, un peu à l'instar de la piste cyclable du canal de Lachine, dans une vision à long terme. Dans une telle perspective, il faudrait prévoir des interconnexions avec le réseau cyclable existant et au moins un accès entre le haut et le bas de la falaise.

En ce qui concerne la partie supérieure de la falaise, la commission est d'avis qu'elle peut contribuer grandement à une stratégie de désenclavement visuel en prolongeant les vues vers le sud à travers les boisés. Plusieurs de ces corridors visuels pourront être alignés avec les rues nord-sud du quartier Saint-Raymond. Certains accès pourraient être dotés de belvédères. Ainsi, la mise en valeur du potentiel des vues vers le fleuve et les Montérégiennes à partir du plateau Saint-Raymond, telles que décrites dans les balises du Plan d'urbanisme, pourra se concrétiser.

Toutefois, dans sa configuration actuelle, l'occupation du sol de la crête jusqu'à la rue Saint-Jacques est marquée par des bâtiments liés au commerce lourd et à la réparation d'automobile. Un pourcentage important de la surface est consacré au stationnement et aux cours de matériaux.

La Ville de Montréal impose déjà une restriction contre toute construction dans un rayon de 5 mètres de la crête de la falaise.¹⁷⁷ La commission pense que ce n'est pas suffisant et que la Ville gagnerait à prolonger cette limite de quelques mètres. La bande ainsi dégagée pourrait améliorer l'offre d'espace vert du secteur tout en contribuant à la trame verte et en liant la falaise avec les parcs existants sur le territoire.

Recommandation 20

La commission recommande, à court et à moyen terme, d'élargir le territoire interdit à la construction le long de la crête de la falaise afin d'installer un corridor vert de quelques mètres de plus qui serviront à améliorer l'offre d'espace vert dans le secteur, à lier les corridors visuels le long de la falaise ainsi qu'à intégrer la falaise avec les parcs existants et futurs du secteur.

Recommandation 21

La commission recommande, en ce qui concerne la partie supérieure de la falaise, qu'une stratégie de désenclavement visuel soit mise en place, en prolongeant les vues vers le sud à travers les boisés. Plusieurs de ces corridors visuels pourront être alignés avec les rues nord-sud du secteur. Certains de ces corridors pourraient être dotés de belvédères pour mettre en valeur les vues vers le fleuve et les Montérégiennes.

¹⁷⁷ Document 6.3.2

CONCLUSION

Le territoire que nous avons étudié dans le présent rapport présentait de multiples défis. En effet, ce secteur a vu ses infrastructures profondément modifiées au cours de la dernière décennie par la venue sur son territoire d'un ensemble de nouveaux projets, dont le plus important est sans conteste l'implantation du Centre universitaire de santé McGill qui devrait accueillir son premier patient en 2015. Les retombées anticipées de ce projet, conjuguées à des modifications profondes des infrastructures routières et ferroviaires métropolitaines qui traversent le territoire, ont généré des débats riches, l'enjeu de fond étant de concilier les impératifs de ces équipements métropolitains avec les aspirations locales pour un milieu de vie accueillant et convivial.

La décision de la Ville de soumettre l'élaboration du projet de PPU à une concertation du milieu a été saluée par plusieurs et a fait ressortir le constat qu'un développement viable et équitable ne peut être réalisé en l'absence d'un partenariat entre tous ceux et celles qui sont concernés par la santé sociale, économique et physique du tissu urbain.

C'est dans cet esprit qu'un consensus s'est développé quant à la vision qui devrait servir de fil conducteur à l'élaboration du PPU du quartier Saint-Raymond et des abords du CUSM. Cette vision s'articule autour de la nécessité criante de rétablir un rapport équitable entre les forces locales et métropolitaines afin de répondre aux aspirations des résidents actuels pour le développement d'un quartier original, attrayant, familial, convivial et sécuritaire où l'économie locale, l'aménagement des espaces verts, les transports actifs et la qualité de vie à long terme représentent des valeurs clés.

La commission est d'avis que le PPU de Saint-Raymond et des abords du CUSM doit proposer des réponses audacieuses et novatrices aux défis du désenclavement du territoire à l'étude, de la rétention des populations actuelles, du développement des espaces et des équipements collectifs, de la gestion équilibrée des transports actifs et motorisés ainsi que du verdissement des grandes voies de circulation, des rues et ruelles. Une réflexion sur les parcs, l'aménagement des places publiques existantes et futures ainsi que sur la coulée verte de la falaise Saint-Jacques devraient aussi faire partie des éléments considérés et donner lieu à des expérimentations audacieuses. Les politiques, programmes et actions qui découleront du PPU auront comme objectif la mise en valeur de l'héritage historique, esthétique et naturel ainsi que la santé sociale et économique dans une perspective à très long terme.

Ce PPU a le potentiel, par son processus participatif, d'être non seulement un outil de planification, mais aussi une véritable feuille de route portant sur les moyens de revitaliser un quartier, d'en faire un meilleur milieu de vie pour les populations déjà résidentes, mais aussi pour celles que l'objectif de densification va inévitablement accueillir. L'exercice menant à l'adoption du PPU doit s'appuyer sur des constats partagés, sur la mobilisation de nombreux partenaires et sur la transparence des processus décisionnels.

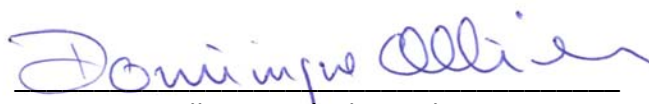
C'est pourquoi, la commission estime cruciale la mise sur pied de mécanismes permanents de concertation qui assurent la participation de la communauté locale en amont et tout au long des exercices de planification ainsi qu'au sein des différents comités de travail. Ce processus de concertation devra prendre place dans une perspective élargie qui associe aussi l'arrondissement du Sud-Ouest et la Ville de Westmount.

Il importe néanmoins d'agir avec célérité. Les résidents du territoire vivent avec des nuisances qui durent depuis une décennie et qui, compte tenu de l'ampleur des chantiers à venir, pourraient se poursuivre pour dix ans encore. Des décisions sont prises quotidiennement qui ont des impacts sur les problématiques d'enclavement, de mobilité sur le territoire, d'accessibilité au logement et de préservation des infrastructures sociales. Il ne faudrait pas qu'un travail de trop longue haleine vienne entacher la crédibilité du futur PPU en le subordonnant à un ensemble de décisions à la pièce déjà annoncées qui auraient comme effet de briser le lien de confiance de la population envers le processus.

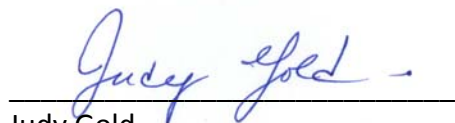
La commission croit aussi qu'il faut prévoir, dès maintenant, des mesures de mitigation, particulièrement en ce qui a trait aux déplacements et à la circulation, et des mesures de compensations qui prennent avantage des chantiers en cours et assurent aux collectivités locales des gains à court terme. Mais, il faut surtout profiter des énergies et des bonnes volontés qui se sont manifestées tout au long du présent exercice et qui créent une conjoncture particulièrement propice à l'action. La relance du secteur interpelle de nombreux acteurs : l'administration municipale certes, mais aussi les ministères des gouvernements supérieurs, les grandes institutions et les acteurs sociaux du milieu.

L'inscription du processus dans un exercice englobant représente pour ce secteur une opportunité exceptionnelle de poursuivre le travail de concertation locale enclenché, dans un projet novateur, ouvert, évolutif et sensible aux changements de conjoncture.

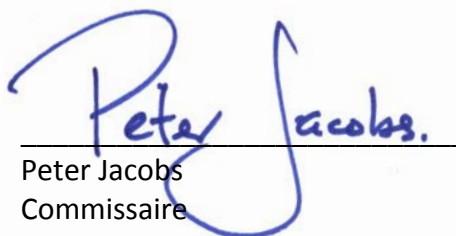
Fait à Montréal, le 4 juillet 2013.



Dominique Ollivier, présidente de commission



Judy Gold
Commissaire



Peter Jacobs
Commissaire

Annexe 1 – Les renseignements relatifs au mandat

Le mandat

Le 4 juillet 2012, l'Office de consultation publique de Montréal a reçu le mandat du comité exécutif de la Ville de Montréal (résolution CE12 1098), d'« *assurer la tenue d'activités d'interaction avec le public visant à dresser un état de la situation du secteur sud-est du quartier Notre-Dame-de-Grâce (secteur Saint-Raymond et abords du futur CUSM), à identifier les enjeux relatifs à sa mise en valeur éventuelle ainsi qu'à définir les principes d'une vision d'aménagement urbain, dans le cadre de la préparation d'un programme particulier d'urbanisme.* »

La consultation publique

La commission a été formée à l'automne 2012 et dès lors, un comité de travail regroupant les acteurs du milieu a été créé et la partie des séances publiques a débuté le 12 février. Les comptes-rendus de ces quatre rencontres de comité ont été rendus publics, en plus des transcriptions des soirées de consultation.

Des annonces sont parues dans les journaux 24h, les Actualités de CDN et le Suburban en février 2013, et plus de 15 893 dépliants d'information bilingue ont été distribués dans les résidences du territoire couvert par le PPU et le quadrilatère au nord du quartier Saint-Raymond. Finalement, un communiqué de presse a été publié et une campagne publicitaire a été faite sur les médias sociaux tels que Facebook et Twitter.

Les dates charnières de cette consultation :

- 7 décembre 2012 : première rencontre du comité de travail sur l'état de situation
- 14 décembre 2012 : deuxième rencontre du comité de travail sur la qualité de vie dans le quartier
- 15 janvier 2013 : troisième rencontre du comité de travail sur la mobilité et les transports
- 22 janvier 2013 : synthèse du comité de travail et exercices d'élaboration des grandes orientations
- 12 février 2013 : soirée porte ouverte et d'information sur les grands projets du quartier et le processus de consultation du PPU
- 11 mars 2013 : séance d'audition des mémoires
- 12 mars 2013 : séance d'audition des mémoires
- 18 mars 2013 : séance d'audition des mémoires

La commission et son équipe

Mme Dominique Ollivier, présidente de la commission
Mme Judy Gold, commissaire
M. Peter Jacobs, commissaire
Mme Ginette Thériault, secrétaire de la commission
Mme Estelle Beaudry, analyste

L'équipe de l'OCPM

M. Luc Doray, secrétaire général
M. Gilles Vézina, attaché de recherche et de documentation
M. Louis-Alexandre Cazal, webmestre
Mme Anik Pouliot, coordonnatrice des communications et de la logistique
Mme Brunelle-Amélie Bourque, adjointe à la logistique
M. Jimmy Paquet-Cormier, adjoint aux communications et à la logistique
M. Matthieu Fournier, Mme Liane Mbonyumuvunyi, M. José Fernando Diaz, M. Nhat Tan Le,
M. Laurent Maurice Lafontant et Mme Denise Mumporeze, responsables de l'accueil

Les porte-parole et personnes-ressources

Pour l'arrondissement Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce

M. Louis Brunet, chef de division – urbanisme
Mme Marlène Schwartz, conseillère en aménagement

Pour la Ville Centre

M. Luc Gagnon, chef de division, développement économique et urbain
Mme Lise Bernier, chef d'équipe
Mme Christine Caillé, conseillère en planification
Mme Sonia Vibert, chargée de projets
M. Marc Breton, conseiller en aménagement
Suzanne Chantal, conseillère économique
Louise Blanchet, architecte paysagiste
Érik Provost, conseiller en aménagement
Alain Trudeau, directeur associé, grands projets
David Therrien, ingénieur

Membres du comité d'orientation et participants à la soirée porte ouverte*

** La commission et l'OCPM tiennent à remercier et à souligner la participation de tous les membres du comité d'orientation et des kiosques d'information.*

AMT

M. Frédéric Côté, chargé d'études,
développement des réseaux

ARUC

Mme, Lisa Bornstein, directrice
M. Jason Prince, coordonnateur

Association des résidents de Saint-Raymond

Mme, Jill Prescesky

Centre d'écologie urbaine

Mme Odile Craig, conseillère en aménagement

Cinéma NDG

Mme Élane Étlier, directrice

Comité de bon voisinage

Mme Louise Fournier

Comité de suivi du Quartier vert

Mme Mélanie Stuy

Conseil communautaire CDN/NDG

Mme Halah Al-Ubaidi, directrice générale
Mme Catherine Thibault, organisatrice
communautaire

Concertation inter quartier (CIQ)

Mme Maureen Kiely, Westmount
Shannon Franssen, Sud-Ouest

Corporation de développement économique et communautaire NDG

M. Claude Lauzon, directeur développement
économique et communautaire NDG

CUSM

M. Pierre E. Major, directeur par intérim,
Redéploiement, planification et gestion
immobilière

Mme Julie Paquet, chef des communications,
nouveau CUSM

MTQ

Alain Dubé, directeur projet Turcot
Vicky Lachapelle, conseillère en communication
Représentante de la communauté italienne
Mme Luciana Perciballi

STM

Jean-Michel Lévesque, responsable des dossiers
stratégiques
Guylaine Di Tomaso, Directrice d'études
Alain Label, Chef de division, réseau et
planification

Vélo Québec

Jean-François Pronovost, VP développement et
affaires publiques

Les citoyens ayant pris la parole lors de la soirée d'information

Mme Marlo Turner Ritchie, Mme Catherine Simard, M. Daniel Guerra, M. Robert Menzies, M. Pierre Zovilé, M. Sam Boskey, M. Peter McQueen, M. Jason Forester, M. Maxime Denoncourt, M. Kevin Grégoire, M. Hossein Pourshafiey, Mme Diane Delaney, M. Daniel Guerra.

La liste des citoyens et organismes qui ont soumis un mémoire avec ou sans présentation orale apparaît à l'annexe 2 sous la rubrique 8.

Annexe 2 – La documentation

1. Procédure et objet du mandat

- 1.1. Sommaire décisionnel
 - 1.1.1. Secteur d'étude
- 1.2. Interventions
 - 1.2.1. Direction de l'aménagement urbain et des services aux entreprises – CDN-NDG
 - 1.2.2. Office de consultation publique de Montréal – Direction
- 1.3. Recommandation
- 1.4. Résolution du comité exécutif – séance du 4 juillet 2012 – CE12 1098

2. Démarche de consultation

- 2.1. Dépliant

3. Documents et liens utiles

- 3.1. Cartographie
 - 3.1.1. Portrait du milieu
 - 3.1.2. Diagnostic et enjeux
 - 3.1.3. Orientations et interventions potentielles
- 3.2. Orientations municipales liées au secteur
 - 3.2.1. Plan d'urbanisme de Montréal – Arrondissement de Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce
 - 3.2.2. Politique de protection et de mise en valeur des milieux naturels
 - 3.2.3. Écoterritoire de la falaise Saint-Jacques – Vocation et principes de mise en valeur du site
 - 3.2.4. Survol historique de la falaise Saint-Jacques
 - 3.2.5. Plan local de développement durable Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce 2012-2015
 - 3.2.6. Plan vélo Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce – Direction de l'aménagement urbain et des services aux entreprises – 19 juin 2008
 - 3.2.7. Rapport de consultation publique sur le CUSM et l'Hôpital des Shriners (2005)
http://www.ocpm.qc.ca/sites/default/files/rapports/rapport_cusm.pdf
- 3.3. Données statistiques
 - 3.3.1. Données socio-économiques du secteur
 - 3.3.2. Données en habitation de l'arrondissement
- 3.4. Présentation des travaux du MTQ liés à l'échangeur Turcot et au site Glen
http://www.turcot.gouv.qc.ca/SiteCollectionDocuments/Presentation%20MTQ_CUSM%20nov2012_FRA.pdf
- 3.5. Compte rendu de la soirée de Demain Montréal tenue le 5 décembre 2012 – Arrondissement de Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce – secteur Notre-Dame-de-Grâce

4. Documentation déposée par les intervenants

- 4.1. Plan du Quartier vert actif et en santé NDG Sud-Est – Centre d'écologie Urbaine de Montréal
- 4.2. Mise à niveau de l'étude d'impacts sur les déplacements CUSM – site de la cour Glen – CUSM et CIMA+ (2011)
 - 4.2.1. Étude d'impact sur la circulation et l'accessibilité du site Glen par Dessau Soprin (2005)
<http://ocpm.qc.ca/sites/default/files/pdf/PD06/3l.pdf>

- 4.2.2. Mise à jour des études d'impact sur la circulation du site Glen par Dessau Soprin (2007)
- 4.3. Alliance de recherche communauté-université / Community-University Research Alliance
 - 4.3.1. Saint Raymond 2011 Baseline Study
 - 4.3.2. Rethinking public street space in Saint Raymond: A brief in support of active transportation
 - 4.3.3. Murs végétalisés: mesures d'atténuation pour les mégaprojets?
 - 4.3.4. A new dinner guest: The emerging role of institutions in food system reform
- 4.4. Partnership agreement - Entente de partenariat CUSM et Concertation Inter-quartier (2004)
- 4.5. Entente de partenariat CUSM et Concertation Inter-quartier (2011-2015) (version anglaise)
- 4.6. Plan d'accessibilité 2007 au site Glen (CUSM)
 - 4.6.1. Description sommaire des interventions (version anglaise)
 - 4.6.2. Présentation détaillée des interventions (version anglaise)
- 4.7. Suivi du CUSM sur les recommandations de la consultation de 2005
- 4.8. Le Centre Culturel Seena

5. Documentation déposée par la Ville de Montréal

- 5.1. Évaluation du potentiel de développement économique et immobilier
- 5.2. Carte des terrains vacants et potentiels de développement
- 5.3. Suivi des recommandations de la Ville de Montréal à la consultation publique de 2005 sur le CUSM
- 5.4. Place Upper-Lachine : potentiels d'usage et exemples de réaménagement d'espaces publics
- 5.5. Présentation de la Ville de Montréal lors de la soirée d'information du 12 février 2013 (version anglaise)
- 5.6. Début des travaux du CUSM – Présentation du 14 septembre 2010
- 5.7. Reconstruction du pont ferroviaire – Présentation du 14 juillet 2011
- 5.8. Travaux prévus pour 2012 – Présentation du 24 janvier 2012
- 5.9. Travaux prévus pour 2013 – Présentation du 13 novembre 2012

6. Travaux de la commission

- 6.1. Comité de travail
 - 6.1.1. Sens de la démarche et règle encadrant les travaux
 - 6.1.1.1. Calendrier des activités
- 6.2. Séance du comité de travail – 7 décembre 2012
 - 6.2.1. Présentation de la Ville de Montréal
 - 6.2.2. Présentation du CUSM
 - 6.2.3. Présentation ARUC
 - 6.2.4. Compte rendu de la rencontre du 7 décembre 2012
- 6.3. Séance du comité de travail – 14 décembre 2012
 - 6.3.1. Présentation de la Ville de Montréal – Étude du potentiel économique et immobilier
 - 6.3.2. Présentation de la Ville de Montréal – falaise Saint-Jacques
 - 6.3.3. Présentation du Quartier vert actif et en santé
 - 6.3.4. Compte rendu de la rencontre du 14 décembre 2012
- 6.4. Séance du comité de travail du 15 janvier 2013
 - 6.4.1. Présentation de la Ville de Montréal sur les projets d'aménagement
 - 6.4.2. Présentation de CIMA + sur les impacts des déplacements du CUSM
 - 6.4.3. Présentation du Ministère des Transports du Québec

http://www.turcot.gouv.qc.ca/infocitoyens/activites_information/Documents/Pres%20MTQ_OCPM%2015%20janv%202013_Diapos.pdf

- 6.4.4. Présentation de l'AMT sur les projets de développement à venir
- 6.4.5. Présentation de la Société de transport de Montréal sur le terminus Vendôme
- 6.4.6. Présentation de la Société de transport de Montréal sur le concept à l'étude à la station Vendôme
- 6.4.7. Présentation de Vélo Québec
- 6.4.8. Compte rendu de la rencontre du 15 janvier 2013
- 6.5. Séance du comité de travail du 22 janvier 2013
 - 6.5.1. Présentation de la commission
 - 6.5.2. Compte rendu de la rencontre du 22 janvier 2013
- 6.6. Présentation de la commission lors de la soirée d'information du 12 février 2013 (version anglaise)
- 6.7. Demande de la commission à la Ville de documents complémentaires sur les options de piste cyclable étudiées par la Ville de Montréal sur le boulevard De Maisonneuve
 - 6.7.1. Document fourni par la Ville à la demande de la commission – Résumé de l'étude des scénarios d'aménagement de voies cyclables dans l'axe du boulevard De Maisonneuve aux abords du futur campus Glen du CUSM
- 6.8. Demande d'information supplémentaire concernant l'aménagement sous le pont ferroviaire Upper-Lachine à l'angle Décarie
 - 6.8.1. Réponse de la Ville de Montréal
- 6.9. Demande d'information à la STM sur les distances à parcourir entre les édicules de la station Vendôme et le site du CUSM
 - 6.9.1. Plan des distances entre les deux édicules et le CUSM

7. Transcriptions

- 7.1. Transcriptions de la séance d'information du 12 février 2013
- 7.2. Transcriptions de la séance d'audition des opinions du 11 mars 2013
- 7.3. Transcriptions de la séance d'audition des opinions du 12 mars 2013
- 7.4. Transcriptions de la séance d'audition des opinions du 18 mars 2013

8. Mémoires

- 8.1. Mémoires avec présentation orale
 - 8.1.1. Groupe en recherche urbaine Hochelaga-Maisonneuve (GRUHM)
 - 8.1.1.1. Addendum
 - 8.1.1.2. Présentation PowerPoint
 - 8.1.2. CDEC CDN/NDG / Restaurant Momesso
 - 8.1.3. Conseil communautaire Notre-Dame-de-Grâce
 - 8.1.4. Comité suivi Quartier Vert NDG Sud-Est
 - 8.1.4.1. Décret 1130-2002
 - 8.1.4.2. Aménagement de passages à niveau – communiqué
 - 8.1.4.3. Bilan des réalisations
 - 8.1.5. A deux mains/Head & Hands
 - 8.1.6. Mme Malaka Ackaoui et M. Vincent Asselin
 - 8.1.7. Mme Jill Prescesky
 - 8.1.7.1. Présentation PowerPoint
 - 8.1.8. Conseil des aînés et des aînées de N.D.G
 - 8.1.9. Depot alimentaire NDG
 - 8.1.10. NDG Cyclist and Pedestrian Association
 - 8.1.10.1. Document déposé

- 8.1.11. NDG Women's Group/Les Femmes du Quartier NDG
- 8.1.12. Westmount Walking and Cycling Association
- 8.1.13. Centre d'écologie Urbaine de Montréal
 - 8.1.13.1. Présentation PowerPoint
 - 8.1.13.2. Complément d'information
- 8.1.14. Architecture Verte et Écologie Urbaine – UdeM – secteur A
- 8.1.15. Architecture Verte et Écologie Urbaine – UdeM – secteur B
- 8.1.16. Architecture Verte et Écologie Urbaine – UdeM – secteur C
- 8.1.17. Architecture Verte et Écologie Urbaine – UdeM – secteur D
- 8.1.18. Architecture Verte et Écologie Urbaine – UdeM – secteur E
 - 8.1.18.1. Présentation PowerPoint – secteurs A à E
- 8.1.19. Projet Montréal
 - 8.1.19.1. Présentation PowerPoint
 - 8.1.19.2. Pétition
- 8.1.20. Vision Montréal
- 8.1.21. M. Pierre Zovilé
- 8.1.22. Commission scolaire de Montréal
- 8.1.23. M. Sam Boskey
- 8.1.24. Mme Marlo Turner Ritchie
- 8.1.25. ROMEL
- 8.1.26. Coopérative la Maison verte
- 8.1.27. Daniel Guerra
- 8.2. Mémoires sans présentation orale
 - 8.2.1. M. Sam Boskey (voir 8.1.23)
 - 8.2.2. Centre de réadaptation MAB-MACKAY
 - 8.2.3. Mme Sonya Girard
 - 8.2.4. Centre Universitaire de santé McGill
 - 8.2.5. Mme Melanie Stuy
 - 8.2.6. Jeunes en Santé NDG
 - 8.2.7. Mme Susan Gyetvay et M. Roger Haughey
 - 8.2.8. ARC3640 Architecture Verte et ARC3018D Écologie Urbaine (UdeM)
 - 8.2.9. Direction d'arrondissement – Le Sud-Ouest
- 8.3. Présentation orale sans dépôt de mémoire
 - 8.3.1. M. Maxime Denoncourt (voir transcriptions 7.3)
 - 8.3.2. SPSICR-CUSM (voir transcriptions 7.4)

Annexe 3 – Dispositions du plan d'urbanisme applicables au territoire à l'étude

Balises d'aménagement du plan d'urbanisme	Consolider la fonction résidentielle et améliorer la qualité du cadre bâti dans les sous-secteurs situés à l'est de l'avenue Madison et à l'ouest de la rue West Broadway.				
	Consolider les activités commerciales entre l'avenue Madison et la rue West Broadway et restreindre l'expansion des activités industrielles.				
	Réaménager l'échangeur Saint-Jacques–Upper Lachine afin de simplifier sa géométrie et aménager un parc sur l'espace récupéré.				
	Réaménager l'échangeur Upper Lachine-De Maisonneuve Ouest afin de le rendre plus sécuritaire et confortable pour les piétons et de réduire la circulation de transit.				
	Améliorer les liens entre le secteur et le reste de l'arrondissement.				
	Réaménager la voie cyclable du boulevard De Maisonneuve Ouest en site propre et la prolonger jusqu'à l'arrondissement de Westmount.				
	Rehausser la qualité de l'aménagement du domaine public et du paysage urbain de la rue Saint-Jacques, réduire la vitesse de la circulation de transit et améliorer la sécurité des piétons ainsi que l'image générale du secteur.				
	Encadrer l'insertion des nouvelles constructions sur la rue Saint-Jacques et y assurer une architecture de qualité.				
	Règlementer l'affichage commercial et l'implantation des panneaux-réclames de manière à limiter leur impact visuel.				
	Protéger et mettre en valeur la falaise Saint-Jacques ainsi que les vues vers le sud à partir de cette dernière.				
	Poursuivre l'acquisition de terrains aux fins de parcs le long de la falaise Saint-Jacques.				
		Secteur 04-01	Secteur 04-03	Secteur 04-10	Secteur 04-T3
	Hauteurs hors sol	2 ou 3 étages au sol	1 à 4 étages	2 à 10 étages	Deux étages ou plus
	Taux d'implantation au sol	Moyen	Faible ou moyen	Moyen ou élevé	Faible ou moyen
	COS minimal	NA	NA	NA	0.5
	COS maximal	NA	NA	NA	3.5
	Affectation des sols	Secteur résidentiel	Secteur d'emplois	Secteur mixte	Grand équipement institutionnel
	Patrimoine bâti	Ensemble urbain d'intérêt avec certaines zones à valeur exceptionnelle	NA	NA	NA
2.2 : Stimuler à l'aide de programmes existants et futurs, la conversion de bâtiments industriels se prêtant à la fonction résidentielle et la construction d'une gamme variée de logements sur les terrains propices à cette fin					
3.3 : Créer, à l'aide de dispositions réglementaires appropriées, une distinction plus nette entre les fonctions résidentielle et non résidentielle du secteur Upper Lachine, notamment lors du réaménagement de l'échangeur Saint-Jacques-Upper Lachine					
4.3 : Consolider les rues commerçantes suivantes en étroite collaboration avec les commerçants et les autres intervenants du milieu : chemin Upper-Lachine					
4.4 : Sensibiliser les intervenants du milieu à l'intérêt de rationaliser l'offre commerciale et la possibilité de convertir certains bâtiments à vocation commerciale à des fins résidentielles le long du chemin Upper-Lachine					
7.3 : Instaurer des mesures réglementaires appropriées afin de favoriser l'accueil d'activités de bureau à proximité de la station intermodale Vendôme					
8 : Encadrer l'expansion des grandes institutions					
8.1 : Procéder à une analyse détaillée des institutions en croissance ou en mutation afin de mieux définir les attentes de l'arrondissement concernant : l'architecture et le paysage, la densité de construction, la protection et la mise en valeur des éléments patrimoniaux et des espaces verts, l'accès aux équipements collectifs et aux espaces verts					
8.2 : Établir, dans le cadre d'une démarche de planification concertée avec chacun des partenaires institutionnels, les balises architecturales et urbanistiques applicables aux ensembles institutionnels					
9 : Optimiser les retombées économiques des grandes institutions					
9.1 : Instaurer des mesures réglementaires appropriées afin d'autoriser les activités complémentaires à celles des institutions de santé et d'enseignement à proximité de ces dernières					
9.2 : Instaurer des mesures réglementaires appropriées afin de privilégier l'établissement d'immeubles de bureaux et de cliniques médicales dans l'axe du chemin de la Côte-des-Neiges					
9.3 : Accroître, par la création d'un lieu d'échanges, la synergie entre les institutions qui attirent une clientèle touristique et les milieux commerciaux afin d'optimiser les retombées touristiques de ces grandes institutions					

	9.4 : Développer et consolider après une analyse de la capacité d'accueil actuelle, les infrastructures touristiques de l'arrondissement
	10.2 : Prévoir une liaison entre la station intermodale Vendôme et les constructions futures sur le site Glen
	10.4 : Améliorer l'aménagement aux abords des stations Vendôme et Villa-Maria afin de rendre l'environnement plus confortable et sécuritaire pour les usagers et notamment pour les personnes à mobilité réduite
	10.5 : Identifier et aménager de nouveaux liens cyclables reliant le réseau de parcs et d'espaces verts, les institutions, les stations de métro et les gares de trains de banlieue
	10.6 : Connecter les futures voies cyclables à celles des arrondissements limitrophes afin d'améliorer l'accessibilité à vélo de diverses destinations telles que le Centre de Montréal et le canal de Lachine
	11.2 : Réaménager le carrefour Saint-Jacques et chemin Upper-Lachine
	12.1 : Aménager des parcs dans le secteur Upper Lachine
	12.2 : Favoriser l'accessibilité visuelle à partir de la falaise Saint-Jacques par l'aménagement d'espaces de dégagement
	12.3 : Identifier les équipements et les espaces verts à caractère collectif et établir des ententes avec les institutions concernées afin d'assurer l'accessibilité de ces équipements et espaces verts à la population
	12.5 : Détermine les besoins de la population en équipements collectifs et mettre en œuvre les mesures jugées nécessaires.
	14.5 : Enfouir les réseaux de fils aériens situés le long du chemin Upper-Lachine, entre la rue Saint-Jacques et l'avenue Girouard

Annexe 4 – Liste des consultations tenues sur le territoire à l'étude

Liste non exhaustive des consultations et assemblées d'information tenues sur le territoire du PPU depuis 2005

CONSULTATION	RESPONSABLE	DATE
Campus Glen – Centre universitaire de santé McGill et Hôpital des Shriners	OCPM	Printemps 2005
Assemblées publiques sur les travaux du CUSM	CUSM et Ville de Montréal (travaux publics)	19 avril 2007
Projet de reconstruction du complexe Turcot, Montréal-Ouest et Westmount	BAPE	Printemps 2009
Série de consultations du Quartiers verts actifs et en santé	QVAS	Été et automne 2010
Assemblées publiques sur les travaux du CUSM : début des travaux	CUSM et Ville de Montréal (travaux publics)	14 septembre 2010
Assemblées publiques sur les travaux du CUSM : reconstruction du pont ferroviaire -	CUSM et Ville de Montréal (travaux publics)	14 juillet 2011
Assemblées publiques sur les travaux du CUSM : Travaux prévus pour 2012	CUSM et Ville de Montréal (travaux publics)	24 janvier 2012
Consultation du Conseil communautaire NDG	Conseil communautaire NDG	Automne 2012
Séance d'information publique sur l'évolution du CUSM	CUSM	13 novembre 2012
Les soirées Demain Montréal (Plan de développement de Montréal)	Ville de Montréal	Décembre 2012
Projet particulier d'urbanisme – abords du CUSM et Saint-Raymond	OCPM	2012-2013

Annexe 5 – Suivi des recommandations du rapport de 2005 de l'OCPM par la Ville de Montréal

SUIVI DES RECOMMANDATIONS DE LA COMMISSION DE L'OFFICE DE CONSULTATION PUBLIQUE DE MONTRÉAL (OCPM) AMÉNAGEMENT DU CAMPUS GLEN DU CENTRE UNIVERSITAIRE DE SANTÉ MCGILL (CUSM) ET DE L'HÔPITAL DES SHRINERS

RECOMMANDATIONS OCPM	RESPONSABLES	COMMENTAIRES/ACTIONS
Recommandation 1 <i>La commission recommande à la Ville de prendre acte, avec les autorités du CUSM et les autres partenaires, des déficiences à combler pour assurer l'insertion urbaine du projet et d'agir rapidement pour y remédier.</i>	Ville Arrondissement CUSM	L'implantation du CUSM au site Glen a été revue lors de l'élaboration du projet en partenariat public-privé, entre autres afin que le bâtiment n'ait pas seulement une façade sur le boulevard Décarie, mais qu'il s'ouvre également sur le nord, afin d'atténuer l'effet de barrière attribuable à la voie ferrée.
Recommandation 2 <i>La commission recommande à la Ville d'élaborer sans délai, avec ses partenaires, une stratégie de mise en valeur et un plan de réaménagement de la périphérie du campus Glen, en portant une attention particulière à l'espace compris entre la voie ferrée et le boulevard de Maisonneuve ainsi qu'aux abords de la station Vendôme.</i>	Ville Arrondissement CUSM	La Ville de Montréal et l'arrondissement de Côte-des-Neiges-Notre-Dame-de-Grâce élaborent une planification détaillée pour le secteur des abords du CUSM et du quartier Saint-Raymond, dans le contexte de l'implantation du CUSM au site Glen et de ses retombées éventuelles sur le milieu. Cette planification détaillée se fait en collaboration avec le CUSM qui vise une meilleure intégration de l'hôpital dans son environnement. De manière à s'assurer que les citoyens, la société civile ainsi que les acteurs économiques et institutionnels soient impliqués dans cet exercice de planification, un mandat de concertation a été confié à l'OCPM. Ultérieurement, l'OCPM pourrait tenir une consultation publique formelle sur le programme particulier d'urbanisme qui sera élaboré à partir des conclusions de la première démarche.
Recommandation 3 <i>La commission recommande à la Ville et au CUSM d'aménager des accès piétons plus nombreux et plus conviviaux vers le campus Glen.</i>	Ville CUSM	Outre les accès par le boulevard Décarie, des accès piétons efficaces, conviviaux et sécuritaires au campus Glen du CUSM sont prévus à plusieurs endroits sur le territoire de la Ville de Montréal : ➢ Trottoirs élargis dans les boulevards Décarie et De Maisonneuve; ➢ Deux accès protégés à partir de la station intermodale Vendôme (projet conjoint de l'Agence métropolitaine de transport (AMT), de la Société de transport de Montréal (STM) et du CUSM); ➢ Trottoir à partir de l'intersection de la rue Saint-Jacques et de l'accès sud au CUSM. La possibilité qu'un accès piéton soit réalisé dans l'axe de l'avenue Claremont relève de la Ville de Westmount.
Recommandation 4 <i>Dans les travaux routiers à entreprendre, la commission recommande d'accorder priorité à l'élargissement du boulevard Décarie entre Saint-Jacques et de Maisonneuve, à la reconstruction du viaduc de la voie ferrée et aux travaux sur la rue Saint-Jacques entre Saint-Rémi et l'accès souterrain du CUSM.</i>	Ville MTQ	Lors du phasage des travaux municipaux requis en vue de l'arrivée du CUSM au site Glen, la priorité fut accordée aux travaux d'élargissement du boulevard Décarie et de reconstruction du pont ferroviaire du Canadien Pacifique (CP), afin de minimiser les nuisances sur les résidents et commerçants du secteur. Les travaux d'infrastructures dans le boulevard Décarie sont terminés et l'aménagement final du boulevard est prévu en 2013. Les travaux de reconstruction du pont ferroviaire seront complétés en 2013.
Recommandation 5 <i>La commission recommande à la Ville et au ministère des Transports de différer et d'échelonner les autres travaux routiers, en particulier la</i>	Ville MTQ	Bien qu'elle soit déjà construite, la bretelle de sortie de l'autoroute 15 Sud vers le boulevard De Maisonneuve demeurera fermée tant que le réaménagement du carrefour des boulevards Décarie et De Maisonneuve ne sera pas complété, afin d'éviter des problèmes de sécurité routière et de pression sur le réseau municipal. Par ailleurs, il est impossible d'échelonner les travaux sur le domaine public à

**SUIVI DES RECOMMANDATIONS DE LA COMMISSION DE L'OFFICE DE CONSULTATION PUBLIQUE DE MONTRÉAL (OCPM)
AMÉNAGEMENT DU CAMPUS GLEN DU CENTRE UNIVERSITAIRE DE SANTÉ MCGILL (CUSM) ET DE L'HÔPITAL DES SHRINERS**

RECOMMANDATIONS OCPM	RESPONSABLES	COMMENTAIRES/ACTIONS
<i>construction des nouvelles bretelles de l'autoroute 15, en fonction de la progression du projet hospitalier et de ses effets sur la circulation.</i>		partir d'une évaluation en temps réel. Ces travaux doivent être complétés en amont, à temps pour l'ouverture du CUSM en 2014 afin de s'assurer de la fonctionnalité du réseau routier. Il demeurera néanmoins possible d'apporter certains ajustements à la programmation des feux de circulation une fois le projet réalisé.
Recommandation 6 <i>La commission recommande que les Shriners participent au processus visant à assurer la cohérence fonctionnelle et l'harmonie visuelle des bâtiments et des espaces du campus Glen.</i>	Arrondissement Shriners	Le projet du nouvel Hôpital des Shriners a été soumis au Comité consultatif d'urbanisme de l'arrondissement de Côte-des-Neiges-Notre-Dame-de-Grâce et fait présentement l'objet d'une révision architecturale. Cela permettra d'assurer la continuité et l'homogénéité du concept d'aménagement du campus Glen du CUSM, ainsi que l'intégration harmonieuse du bâtiment qui abritera l'Hôpital des Shriners à ceux du CUSM.
Recommandation 7 <i>La commission recommande à la Ville et au CUSM de garantir la pérennité de la vocation hospitalière de l'ensemble du site Glen et la continuité de sa mise en valeur, en associant Westmount aux ententes de développement.</i>	Ville CUSM	Le CUSM a annoncé que la portion du site Glen située sur le territoire de la Ville de Westmount a été retenue pour l'implantation de l'Institut et hôpital neurologiques de Montréal. La construction de ce dernier est prévue une fois les travaux du campus Glen du CUSM seront complétés, ce qui permettra d'assurer la continuité visuelle sur le site Glen et de garantir la pérennité de sa vocation hospitalière.
Recommandation 8 <i>La commission recommande aux responsables des interventions routières d'éviter qu'à la sortie souterraine du CUSM, les véhicules croisent le trafic venant de l'autoroute Ville-Marie ou de la rue Saint-Jacques, par exemple en prolongeant la sortie souterraine jusqu'à la rue Pullman.</i>	Ville MTQ	Les véhicules sortant du chemin d'accès sud du CUSM, à l'intersection de la rue Saint-Jacques, ne croiseront pas le trafic provenant de l'autoroute Ville-Marie, puisque la bretelle de sortie de l'autoroute 720 Ouest a été reconstruite au-dessus du chemin d'accès. Par ailleurs, le réseau routier de ce secteur sera reconfiguré dans le cadre du projet de reconstruction du complexe Turcot (projet du MTQ).
Recommandation 9 <i>La commission recommande à la Ville de relier les tronçons existants de la piste cyclable de façon plus fonctionnelle en suivant le boulevard de Maisonneuve ou en empruntant l'emprise du CP.</i>	Ville	Suite à l'analyse des deux scénarios recommandés par l'OCPM, la Ville de Montréal a décidé d'aménager des bandes cyclables unidirectionnelles, sécuritaires et fonctionnelles, dans le boulevard De Maisonneuve. La possibilité de construire une piste cyclable en bordure de l'emprise du CP a été rejetée notamment pour des raisons techniques qui rendent sa réalisation impossible.
Recommandation 10 <i>La commission recommande au CUSM et à la Ville de réétudier la possibilité d'aménager une autre entrée publique avec un passage à niveau à l'avenue Claremont.</i>		La possibilité d'aménager une entrée publique avec un passage à niveau dans l'axe de l'avenue Claremont relève de la Ville de Westmount.

**SUIVI DES RECOMMANDATIONS DE LA COMMISSION DE L'OFFICE DE CONSULTATION PUBLIQUE DE MONTRÉAL (OCPM)
AMÉNAGEMENT DU CAMPUS GLEN DU CENTRE UNIVERSITAIRE DE SANTÉ MCGILL (CUSM) ET DE L'HÔPITAL DES SHRINERS**

RECOMMANDATIONS OCPM	RESPONSABLES	COMMENTAIRES/ACTIONS
Recommandation 11 <i>La commission recommande à la Ville de suivre de façon particulière l'évolution du marché de l'habitation dans la zone d'influence du CUSM et à prendre les mesures nécessaires pour y préserver le stock de logements abordables existants.</i>	Ville	La planification détaillée pour le secteur des abords du CUSM et du quartier Saint-Raymond tient compte de cet aspect ainsi que des préoccupations de l'arrondissement. Une attention particulière est portée à l'habitation et aux différents besoins en matière de logements abordables. Une étude sur l'évaluation du potentiel de développement économique et immobilier, réalisée dans le cadre de cette planification détaillée, traite d'ailleurs de cette problématique.
Recommandation 12 <i>La commission recommande au CUSM de mettre en œuvre les meilleures pratiques de développement durable dans tous les aspects du projet hospitalier, de sa conception jusqu'à sa gestion à long terme.</i>	CUSM	Non applicable à la Ville de Montréal (responsabilité du CUSM).

Annexe 6 - Résumé des recommandations du présent rapport

1. La commission recommande que la vision mise de l'avant par le PPU reflète les aspirations de la communauté locale pour le développement d'un quartier original, familial, convivial et sécuritaire où l'économie locale, l'aménagement des espaces verts, les transports actifs et la qualité de vie à long terme représentent des valeurs clés. Ces aspirations doivent peser aussi lourd que les impératifs métropolitains dans la balance des prises de décision de la Ville lors des prochaines étapes du développement du territoire à l'étude.
2. Dans cette perspective, la commission recommande que le PPU s'articule autour de quatre grandes orientations :
 - le partenariat et la concertation;
 - le désenclavement du quartier Saint-Raymond;
 - le maintien des populations existantes et le développement de l'infrastructure sociale;
 - l'amélioration de la qualité des milieux de vie.
3. En conséquence, la commission recommande que soit intégrée au sein du PPU, la mise sur pied de mécanismes permanents de concertation qui assurent une communication continue ainsi que l'association de la communauté locale en amont et tout au long des exercices de planification. Cette recommandation vaut aussi pour la participation de la communauté aux différents comités déjà en place.
4. La commission recommande que les impacts et les enjeux de l'insertion urbaine du CUSM soient considérés à l'intérieur du PPU dans une perspective élargie qui associe l'arrondissement du Sud-Ouest et la Ville de Westmount.
5. De plus, la commission recommande que des mécanismes de concertation soient renforcés avec les autorités municipales des territoires limitrophes, afin de faciliter l'harmonisation des visions et des aménagements proposés, notamment pour les abords du CUSM, pour l'écoterritoire de la falaise ainsi que pour la planification des interconnexions avec les secteurs avoisinants.
6. La commission recommande que le PPU mette de l'avant des moyens d'améliorer les accès piétonniers et cyclables nord-sud, notamment par la réfection majeure du tunnel Melrose et en considérant l'ajout d'un passage à niveau entre les rues Grand et Girouard.
7. La commission recommande qu'à l'intérieur du PPU soient proposées des stratégies de désenclavement physique et visuelle. Ceci pourrait se réaliser notamment en créant au moins un autre lien piétonnier et cyclable entre Saint-Raymond et le quartier situé au nord de la voie ferrée, en conservant la rue Girouard à double sens, en aménageant le territoire couvrant la présente voie d'accès à l'autoroute 15 Sud pour favoriser les déplacements actifs, et en prolongeant au fur et à mesure de la transformation du quartier les grilles de rue de la partie sud de la rue Saint-Jacques jusqu'à la zone protégée de la falaise.
8. La commission recommande que les arrimages soient stimulés entre l'arrondissement et les partenaires institutionnels tels le CUSM et la commission scolaire, ainsi que le milieu des affaires

pour encourager l'emploi local et préserver le rayon d'action et d'innovation du milieu communautaire, un acteur important pour le devenir du quartier.

9. La commission recommande que l'arrondissement conduise, en partenariat avec les communautés locales, une réflexion détaillée sur les modalités, les lieux d'implantation et le pourcentage de logements sociaux et abordables à inclure dans le PPU.
10. La commission recommande que soit incluse dans le PPU une adaptation de la Stratégie d'inclusion de la Ville afin de favoriser la construction de logements sociaux et abordables dans les projets de moins de 200 unités.
11. La commission recommande que le PPU fasse la promotion des stratégies d'aménagement visant à faire du territoire à l'étude un espace d'expérimentation. À titre d'exemple, diverses technologies vertes et écologiques pourraient améliorer la qualité de l'air et réduire la pollution atmosphérique causée par les infrastructures routières. De telles mesures aideraient à atténuer les nuisances, à changer l'image du quartier et à augmenter son attractivité en lui offrant une signature singulière.
12. Dans une optique d'amélioration de la qualité du milieu de vie, la commission recommande que l'aménagement du quartier soit pensé pour répondre d'abord aux besoins du transport actif et du transport en commun, une priorité clairement identifiée par la communauté locale et en accord avec la vision du PPU issu des consultations publiques.
13. De plus, la commission recommande que le PPU porte une attention particulière à la mise en place de passages piétonniers et cyclistes sécuritaires dans les intersections jugées dangereuses, telles celles donnant accès au réseau autoroutier, aux abords des parcs et aux écoles.
14. La commission recommande également que la Ville fasse preuve d'audace et étudie la possibilité de faire d'une partie de la rue De Maisonneuve aux abords de la station intermodale Vendôme un espace réservé aux transports actifs et en commun.
15. La commission recommande que le PPU prévoie des interventions d'apaisement de la circulation, particulièrement sur les rues Saint-Jacques, le chemin Upper Lachine et aux abords du tunnel Girouard.
16. Dans l'optique de protéger la trame résidentielle actuelle et future, la commission recommande de concentrer les cliniques médicales, laboratoires, bureaux et autres services qui découlent de l'arrivée de l'hôpital, soit sur la partie sud du boulevard Décarie ou le long de la rue Saint-Jacques, et ce, dans des bâtiments misant sur la mixité des fonctions et des usages.
17. La commission recommande, de plus, que le PPU propose des stratégies et des mesures pour diversifier l'offre de logements afin de répondre notamment aux besoins des familles et éviter une certaine dépossession du milieu de vie qui résulterait d'une hausse de loyers ou du remplacement de l'offre actuelle.
18. Dans une optique d'accroissement de la densité, la commission recommande que les hauteurs actuellement permises dans le cadre bâti du quartier Saint-Raymond soient reconsidérées afin d'augmenter légèrement la limite établie.

19. Conséquemment, la commission recommande, qu'en plus des mesures de verdissement déjà proposées par la Ville, des nouveaux espaces jardins du CUSM et de ceux proposés par le MTQ dans la foulée du réaménagement de l'échangeur Turcot, un vaste effort de plantation soit consenti en bordure des rues Upper Lachine, Saint-Jacques et du tunnel Girouard actuellement dépourvus de végétation.
20. La commission recommande, à court et à moyen terme, d'élargir le territoire interdit à la construction le long de la crête de la falaise afin d'installer un corridor vert de quelques mètres de plus qui serviront à améliorer l'offre d'espace vert dans le secteur, à lier les corridors visuels le long de la falaise ainsi qu'à intégrer la falaise avec les parcs existants et futurs du secteur.
21. La commission recommande, en ce qui concerne la partie supérieure de la falaise, qu'une stratégie de désenclavement visuel soit mise en place, en prolongeant les vues vers le sud à travers les boisés. Plusieurs de ces corridors visuels pourront être alignés avec les rues nord-sud du secteur. Certains de ces corridors pourraient être dotés de belvédères pour mettre en valeur les vues vers le fleuve et les Montérégiennes.

Annexe 7 – Questionnaire

Questionnaire distribué lors de la soirée porte ouverte, le 12 février (une version anglaise était également disponible).

CONSULTATION PUBLIQUE	
PPU SAINT-RAYMOND ET ABORDS DU CUSM	
1. Quel enjeu vous préoccupe le plus dans votre quartier ? Exemple : l'accès au quartier, les espaces verts, etc.	
2. Qu'appréciez-vous le plus dans votre quartier ? Exemple : l'esprit de communauté, la proximité du centre-ville, etc.	
3. Qu'aimeriez-vous voir apparaître dans votre quartier ? exemple : une bibliothèque, un espace de rencontre public, etc.	
4. Où demeurez-vous ? ☐ Saint-Raymond ☐ Abords du CUSM (site Glen) ☐ À l'extérieur du secteur visé par le PPU	
5. Autres commentaires :	
Veuillez noter que ce questionnaire ne remplace en aucun cas la séance d'audition des mémoires. L'expression des opinions se déroulera le 11 mars 2013. Pour plus de renseignements, contactez le : (514) 872-8510 ou visitez notre site web : www.ocpm.qc.ca Merci de votre participation!	