

Mémoire
présenté à l'Office de consultation publique de Montréal
Dans le cadre d'un projet de transformation de l'édifice Nordelec

Présenté par Marcel Sévigny
Résident du quartier Pointe Saint-Charles

Novembre 2006

Introduction

J'ignore si certains mémoires auront réussi à démontrer que le quartier Pointe Saint-Charles recèle encore aujourd'hui des caractéristiques d'un milieu de vie particulier. Mais voici à mon avis une énumération de quelques unes de ces particularités :

- Un des plus vieux quartier urbain de Montréal où les communautés d'origine francophone et irlandaise cohabitent depuis plus de 150 ans;
- Une convivialité urbaine qui ne se chiffre pas mais qui se sent dans les voisinages.
- Un quartier d'origine ouvrière actuellement en transition mais dont une bonne partie de la population souhaite conserver un caractère résidentiel et surtout convivial. La pétition signée par près de 5 000 adultes du quartier contre l'implantation du casino représente une indication dans ce sens;
- L'enracinement d'une vie communautaire organisée, vieille de plus de 35 ans, qui colore d'une façon particulière la solidarité et la justice sociales ainsi qu'un sentiment d'appartenance. La présence du plus important parc de logements sociaux du Canada dans un seul quartier reflète cette caractéristique ;
- Un quartier qu'on définit dans les statistiques comme une des plus pauvres au Canada mais qui dans les faits est d'une grande mixité sociale et économique.
- Un quartier où la grande majorité de la population souhaite des améliorations. Mais attaché à ce souhait, il y a une sensibilité communautaire qui croit que les améliorations doivent se réaliser pour la majorité de la population, quelque soit les conditions socio-économiques.

Et par conséquent :

- Des préoccupations qui s'accroissent rapidement quant aux impacts du développement de grands projets rattachés à l'extension du centre-ville vers le fleuve et vers le quartier. Ces pressions de développement apportent des préoccupations autour de la sécurité urbaine, de la pollution sous ses diverses formes. On est inquiet sur la volonté et surtout sur la capacité des autorités politiques à gérer les enjeux de l'arrivée d'une nouvelle population en quantité considérable. Ces populations, comme celles déjà en place exigent de plus en plus une amélioration de la qualité de vie urbaine (moins de circulation automobile et de pollution, plus d'espaces verts, amélioration des services de proximité, etc.) alors que les nouvelles recettes fiscales du développement immobilier retournent à la Ville centrale.

On perçoit maintenant dans certaines politiques municipales (ex : la politique du patrimoine) une nouvelle sensibilité pour « protéger » les communautés de vie ; les petites patries comme les appellent l'écrivain Yves Beauchemin. Mais certains fonctionnaires habitués à travailler au sein de divers services centralisés de la Ville de Montréal, entre autres autour des questions d'aménagement urbain, n'ont pas encore bien saisi leur rôle au sein d'entités municipales décentralisées (arrondissement et quartiers) où le sentiment d'appartenance « local » des citoyenNEs joue encore un rôle important.

Et constatation majeure, la vaste majorité des promoteurs immobiliers et surtout les plus importants ignorent volontairement les spécificités d'un milieu lorsque celles-ci ne sont pas « vendables » sur le marché. Non seulement le discours du promoteur EL AD est-il significatif à cet égard (voir le site

internet) mais l'ensemble de la proposition autour du Nordelec présentée par le groupe EL AD transpire malheureusement ce peu de respect pour la communauté d'accueil.

Les grandes faiblesses de ce projet du Groupe EL AD

- **Conception générale du projet :** L'aménagement de ce projet est résolument tourné vers le Canal-de-Lachine et le centre-ville avec une conception propre à un développement centre-ville. Il favorise l'individualisme et le replis sur soi. À titre d'indication révélatrice des intentions contenus dans l'aménagement du projet, on ignore presque totalement la réalité du quartier Pointe Saint-Charles, même si le Nordelec est probablement le plus important monument de l'histoire ouvrière de ce quartier. Ici, c'est la notion de marché qui l'emporte sur toutes les autres. Il est certain qu'avec un peu d'imagination on pourrait véritablement intégrer un tel projet à la réalité de ce vieux quartier ouvrier tout en signifiant la présence du Canal-de-Lachine tout près.
- **La densité et la hauteur des nouveaux bâtiments proposés :** Visiblement la construction d'un quadrilatère complet avec des bâtiments de 8 étages constitue une brisure avec la trame générale du quartier. Si la densification de l'espace urbain est un objectif à rechercher, elle doit cependant respecter certains critères qui permettent une intégration plus harmonieuse à son environnement. Ce n'est pas ce que nous avons devant nous comme proposition.
- **La mixité sociale :** La proposition avancée pour intégrer du logement social est beaucoup trop timide lorsqu'on la compare à ce qui se passe à l'échelle du quartier. Le fait de « parquer » dans l'Ilot C tous les logements sociaux plutôt que de prévoir leur intégration à divers degrés dans l'ensemble des Ilots du projet représente une ségrégation des classes sociales au niveau des bâtiments. D'autre part considérant les besoins exprimés par la population locale, la proposition pour réaliser des logements sociaux de la part du Groupe EL AD est nettement insuffisante.
- **Les espaces verts :** L'absence prévue de nouveaux espaces verts publics avec l'arrivée potentielle de plus de 2 000 personnes dans ce petit secteur représente un recul important dans un milieu urbain voué à une très grande densité. Pour les gens du quartier l'espace vert dit semi-privé prévu entre les bâtiments sera perçu, et avec raison, comme étant la cour privée des résidentEs. Cette perception deviendra rapidement aussi celle des résidentEs. Les politiques ne pourront résister longtemps à la pression lorsque les centaines de résidentEs exigeront que cet espace soit clôturé pour en réserver l'accès aux gens qui y habitent.
- **La circulation et le stationnement :** J'ai choisi de m'intéresser plus spécifiquement à ces aspects du projet EL AD que je développe dans les pages suivantes.

Parlons transport

Le transport et les Gaz à effets de serres

Depuis quelques années déjà les préoccupations des citoyenNEs et des autorités politiques nationales et municipales sur l'enjeu des Gaz à effet de serres (GES) sont au centre des débats publics. Ce sujet est devenu une urgence nationale et même mondiale via le protocole de Kyoto. À cet égard on note

que le transport est responsable pour environ 38% des GES. Le transport et par conséquent l'utilisation de l'automobile constitue une des sources majeures d'émission des GES.

C'est pourquoi l'idée de réduire l'utilisation de l'automobile, particulièrement dans les centres urbains, devient un champ d'action absolument incontournable, ce qu'on compris les diverses autorités politiques. Des interventions vers la réduction de l'utilisation de l'automobile deviennent éminemment possibles car elles peuvent aller de pair avec le renforcement des solutions alternatives déjà existantes. Nous n'avons même pas besoin de les inventer, elles sont à notre portée. Que ce soit une plus grande utilisation du transport collectif et le soutien aux diverses formes de transport actif tel le vélo ou la marche les solutions de rechange sont là.

D'autres effets dévastateurs de l'automobile

Si les GES font figures de symbole de la lutte contre la pollution, on ne peut en dire autant pour d'autres aspects négatifs de la présence croissante de l'automobile dans la ville et les quartiers. En effet, autour d'une trentaine de piétons se font tuer à chaque année à Montréal et plus de 5 piétons par jour sont blessés dans des accidents de la circulation. Dans l'arrondissement Sud-Ouest pour la période 1999-2003, nous dit la Direction de la Santé publique dans son rapport 2005, les piétons blessés constitue plus de 50% de toutes les personnes blessées dans des accidents de la circulation. Ce constat des coûts humains, social et économique n'a pas encore engendré de mouvement d'opinion pour casser cette dictature de l'automobile dans l'aménagement urbain de nos quartiers et de notre ville.

Des données scientifiques de toutes sortes convergent pour mettre l'automobile au banc de la société. Savons-nous par exemple que selon l'Organisation mondiale de la santé (OMS), qu'environ 3 200 personnes chaque jour décèdent dans des accidents de la circulation dans le monde ? Cette catastrophe journalière est plus importante que celle des tours jumelles à New York en septembre 2001 dont on a fait grand état. Personne ne semble s'émouvoir que l'automobile tue. Ici à Montréal, selon la Direction de la santé publique (DSP) environ 1 500 personnes décèdent annuellement de la pollution du à l'automobile.

Trêve de statistique, il est cependant clair que la convergence des problèmes que cause l'utilisation immodérée de l'automobile nous forcera à prendre un jour le virage qui s'impose. Ce virage devra avoir globalement et en premier lieu dans les quartiers centraux à forte densité de population, le visage d'un aménagement urbain qui réduit la place de l'auto pour la redonner au piéton et à tous les moyens de transport doux et écologiques.

Dans cet esprit, le projet EL AD ne fait que renforcer les tendances urbanistiques destructrices que l'on connaît depuis une quarantaine d'années à Montréal. D'une part, l'aménagement du site tend à augmenter l'attrait des cocons artificiels (toits verts, parc intérieur et semi-privé) pour conjuguer les menaces et le stress que nous fait subir la voie publique de plus en plus occupé par la présence de l'automobile. La proposition des 1 500 cases de stationnement est un appui non équivoque à l'utilisation de l'automobile.

En second lieu, les promoteurs ne se sentent pas interpellés par des autorités politiques qui en terme d'aménagement urbain, de proposition des trames de rue ou d'intervention en faveur du transport actif continuent à privilégier la fluidité maximale d'un parc automobile qui s'accroît sans cesse. Cette grande incohérence tend à détruire petit à petit la convivialité urbaine. Cette convivialité urbaine,

grande richesse du quartier Pointe Saint-Charles mais qui n'est pas comptabilisé dans le PIB parce qu'elle est encore gratuite, est menacée par un projet tel celui de EL AD. Cette convivialité est également menacée par la pression générale de l'automobile. Par exemple, lorsque de plus en plus de parents vont reconduire leurs enfants à l'école en voiture, de peur justement des dangers de la circulation pour leurs enfants, on sent bien que c'est un peu la destruction des liens sociaux qui est en train de s'opérer.

Les politiques municipales et l'attitude de l'arrondissement Sud-Ouest

Un certain effort semble poindre du côté de la ville de Montréal. En effet, il existe maintenant une politique et une stratégie de développement durable et diverses autres politiques qui lui sont complémentaires telles la Charte montréalaise des droits et responsabilités, la politique du patrimoine, une politique du transport et une charte des piétons en voie d'adoption. Toutes ces politiques viennent appuyer, en principe, l'amélioration de la qualité de vie urbaine entre autre par une réduction de l'usage de l'automobile. Bien sûr des débats sont encore à faire mais la décision de l'arrondissement du Plateau Mt-Royal de n'offrir qu'un maximum d'une place de stationnement pour 2 logements et d'obliger au minimum un stationnement vélo par logement représente un pas dans la bonne direction.

Mais en entendant la représentante de l'arrondissement Sud-Ouest, Mme Nadon, avouer que l'arrondissement Sud-Ouest n'a pas de politique de développement durable alors que les fonctionnaires en font un des arguments dans la défense du projet Nordelec on est pour le moins renversé. Dans ces circonstances comment ne pas douter du sérieux des professionnels municipaux lorsqu'ils nous parlent de développement durable ? L'écrire dans un document officiel en sachant qu'aucune politique n'est en vigueur relève presque de la malhonnêteté intellectuelle. À tout le moins c'est induire volontairement les citoyenNEs en erreur.

La question du stationnement

Je crois qu'il faut situer la question du stationnement du projet du Groupe EL AD non dans un contexte de quadrilatère mais dans une conjoncture des liens entre le centre-ville et le quartier, tout au moins dans sa partie EST. La Ville, l'arrondissement Sud-Ouest et les promoteurs doivent faire de vrais efforts pour s'arrimer aux préoccupations écologiques de la population. Or, les promoteurs nous arrivent (malheureusement avec l'appui politique de l'arrondissement et du comité exécutif de la Ville) avec une offre pour réaliser 1 500 places de stationnement dans le projet Nordelec. On a même le culot d'inscrire « la capacité de stationnement » dans la section « Moyens de transport de remplacement » dans la section « Aménagement écologique du site » à la page 15 du document Secteur Nordelec de juin 2006. On croit rêver. Les débats autour du protocole de Kyoto et des GES semblent être de la responsabilité des autres.

Profitant du flou actuel, le promoteur entend laisser la possibilité à chacun des nouveaux ménages le choix d'acheter une place de stationnement. Une telle proposition de la part du promoteur frôle, soit l'opportunisme, soit l'inconscience ou soit la méconnaissance des tendances de fond qui se font jour dans la société.

Le groupe EL AD se rend-t-il compte que la qualité de vie urbaine c'est de moins en moins d'avoir sa bagnole à la porte même si la publicité massive de l'industrie automobile continue à nous dire le contraire ? La qualité de la vie urbaine c'est de plus en plus un aménagement urbain qui augmente la

sécurité des piétons, qui fait plus de place aux jeux des enfants sur la voie publique, qui favorisent des relations conviviales entre voisins, qui permet de fréquenter des services de proximité qu'on ne peut atteindre à pied ou à vélo en toute sécurité, qui augmente la quantité et la qualité des espaces verts publics, qui contribue à la diminution des pollutions dues aux émanations, aux bruits et autres et qui favorise le transport en commun. S'il y a un élément qui correspond de moins en moins à la notion de qualité de vie urbaine c'est bien l'automobile. Alors, peut-on faire un effort pour lui trouver dès maintenant une juste place et non toute la place ? Il faut donc réduire la présence physique de l'auto.

Malheureusement ou malicieusement, on tente de nous convaincre que les stationnements intérieurs règlent le problème puisqu'on ne voit plus les autos. Bien sûr, les stationnements intérieurs remplacent avantageusement les parkings à ciel ouvert. Mais généralisés et utilisés pour éviter de remettre en question l'utilisation de l'automobile, les stationnements souterrains deviennent alors une sorte de maquillage esthétique qui contribue à perpétuer l'idéologie actuelle du tout à l'automobile. Les stationnements intérieurs ne font pas disparaître les véhicules. Ils les cachent. Ce ne sont pas lorsqu'elles sont inactives qu'elles sont le plus dangereuse mais c'est lorsqu'elles sont mises en marche qu'elles deviennent les nuisances que l'on connaît. C'est ainsi que les 500 places de stationnement extérieur dont le promoteur a fait mention deviennent dans le projet Nordelec 1500 places, soit 3 fois le nombre actuel. Une visite effectuée le mardi le 31 octobre entre 14 :15 et 14 :30 m'a permis de compter 445 autos dans le stationnement. Plusieurs places étaient encore disponibles. Il semble que ce n'est pas la catastrophe appréhendée par les promoteurs. Avec la consolidation des entreprises, une amélioration significative du service d'autobus et l'implantation de mesures favorisant le transport actif et le co-voiturage ont peut déjà prévoir une diminution considérable du nombre de places de stationnement que le Groupe EL AD propose.

L'impact des 1 500 places de stationnement dans le secteur

Qu'il y ait ou non de nombreuses places de stationnement intérieur dans le projet EL AD, les gens qui utilisent leur auto chercheront à se stationner gratuitement dans les rues avoisinantes. Ils exerceront alors une pression pour les places au détriment des résidents locaux. Alors, de toute façon il faudra introduire le système de vignette sur quelques rues autour du Nordelec. Ainsi, plus le nombre de place de stationnement sera grand plus le risque de voir circuler les autos sera grand. Inversement, s'il y a beaucoup moins de places disponibles l'incitation sera réduite. C'est ce qu'en conclut l'arrondissement du Plateau Mt-Royal avec sa nouvelle politique. Et avec l'arrivée d'une nouvelle population importante dans le secteur le taux de possession d'automobiles pourra rester stable ou même diminuer. C'est la qualité de la vie urbaine pour tous et toutes qui pourra en profiter pour peu que les politiques municipales soient réellement appliquées.

Alors, la solution logique revient à mettre des efforts réels sur des alternatives en terme de transport public et de transport actif, principalement pour les résidentEs ainsi que pour les travailleurs-euses du Nordelec.

La circulation

L'étude de circulation qu'a présenté le promoteur ne permet pas de comprendre l'ensemble de la problématique qui risque de se dessiner autour des futures habitations. En toute logique avec cette étude, l'arrondissement Sud-Ouest conclut qu'il n'y a pas trop de problème et qu'on devra simplement ajouter un ou deux feux de circulation. C'est là regarder l'arbre et ne pas voir la forêt.

Depuis de très nombreuses années déjà, l'accès au pont Victoria provoque régulièrement des bouchons qui débordent sur les deux principales voies d'accès à Pointe Saint-Charles dans l'Est du quartier. En effet, durant l'heure de pointe de l'après-midi, la rue Wellington et la rue Des Seigneurs sont encombrées durant quelques heures du lundi au vendredi inclusivement.

Or il faut savoir que le Nordelec est situé à 3 minutes de marche de l'intersection Bridge et Wellington et que les débordements se font sentir jusque sur la rue Des Seigneurs et Notre-Dame ainsi que jusqu'à la rue Peel et Wellington. Le trafic emprunte alors la rue Saint Patrick pour se rendre au pont Victoria. Ainsi, au moins une des rues encadrant le quadrilatère du projet EL AD sert de voie d'écoulement du trafic vers la banlieue sud de Montréal.

À première vue, cette situation générale de la circulation pourrait ne rien à voir avec la transformation du Nordelec. Mais dans les faits la situation actuelle de la circulation empêche un accès normal au quartier Pointe Saint-Charles à partir du centre-ville pour les résidentEs du quartier dans l'heure de pointe de l'après-midi. Et que penser des travailleurs-euses du Nordelec et des résidentEs du quartier qui utilisent le transport en commun.

En effet, 3 circuits d'autobus, le 57, le 107 et le 61, empruntent les deux rues Wellington et Des Seigneurs. Les autobus sont régulièrement coincés dans les bouchons de circulation de fin d'après-midi occasionnés par les banlieusards. Avec le résultat que le service d'autobus est perturbé de façon régulière en occasionnant d'important retards sur les horaires prévus. Quel beau désincitatif à utiliser l'autobus et même le métro. En effet, les attentes au métro Charlevoix pour reprendre l'autobus vers le sud du quartier sont également problématiques. Et par hasard ce sont justement les circuits qui desservent actuellement le Nordelec et qui auront à desservir les futurs occupants du projet EL AD qui sont en cause ici. Il faut également noter que d'autres services utilitaires sont affectés. On peut nommer le nettoyage, la livraison, les services d'incendie, la police, les taxis, etc. Jusqu'ici la STM et l'arrondissement n'ont pas trouvé de solution adéquate pour régler ce problème.

D'autre part, alors que la pression de la circulation automobile se fait plus forte, de plus en plus d'automobilistes tentent leur chance pour accéder au pont Victoria en empruntant les rues intérieures du quartier. Cela, devient petit à petit un irritant supplémentaire pour la population locale en plus d'augmenter l'insécurité des piétons et cyclistes.

Voilà quelques raisons qui à notre avis plaide pour une étude appropriée de la circulation sur un rayon beaucoup plus grand que ce qui nous a été proposé par le promoteur. Il nous semble que l'arrondissement et la Ville ont une responsabilité indéniable sur cette question surtout si on souhaite trouver des solutions au remplacement de l'utilisation de l'automobile.

Dernière remarque :

Le projet soumis à la consultation publique a été adopté par l'arrondissement Sud-Ouest, par le comité exécutif et par le conseil de la Ville de Montréal. À ce stade, le projet est déjà en fin de parcours. C'est comme s'il était passé en 1^{ière} et en 2^{ième} lecture, c'est-à-dire rendu aux ¾ de la démarche.

Ce n'est qu'à partir de ce moment que les citoyensNEs sont invitéEs à intervenir dans un processus sur un projet en grande partie adopté.

Alors, lorsque nous avons besoin des informations pertinentes pour mieux comprendre la situation comme par exemple : une étude de circulation élaborée qui nous permettrait de faire des recommandations pertinentes ou une étude d'impact d'un tel projet sur les effets spéculatifs ou d'embourgeoisement potentiels nous sommes alors devant une sorte de néant. Il est peut-être normal que le promoteur présente des études qui vont faire ressortir les avantages de son projet et minimiser les zones d'ombre. Est-il normal que les administrations publiques ne soient pas plus à l'affût de certains aspects nébuleux du projet ? À titre d'exemple, j'aurais bien aimé savoir si, sur la rue Richmond, certains logements ne seront pas privés d'ensoleillement durant 8 ou 9 mois par année à cause de la masse que constitue le bâtiment Nordelec ?

Alors est-ce normal d'arriver à une situation où les citoyenNEs au moment où ils peuvent intervenir aient le fardeau de la preuve pour démontrer, avec de faibles moyens, que des choses importantes doivent être remises en question ? Il me semble que les citoyenNEs devraient pouvoir intervenir en amont du projet à l'intérieur d'un processus formel. C'est à ce moment que des études pertinentes à la compréhension des tenants et aboutissants d'un projet pourraient être mise en marche et répondre adéquatement à des problématiques qui peuvent être complexes.

Recommandations :

Attendu que la desserte actuelle du Nordelec est perturbée par la circulation automobile de l'heure de Pointe de l'après-midi, notamment par le fait que les autobus restent bloqués dans la circulation ;

Attendu que cette situation agit comme un désincitatif en faveur de l'utilisation des 3 circuits d'autobus ;

Attendu que d'importants projets immobiliers verront le jour dans toute la partie Est de l'arrondissement ;

Proposition no 1 :

- Que l'arrondissement Sud-Ouest, la Ville de Montréal et la Société de transport de Montréal réalisent une étude d'impact de la circulation dans le but de trouver des solutions le plus rapidement possible pour :
 - Améliorer l'accès, la desserte au quartier et la fiabilité du service d'autobus sur les 3 circuits 57, 107 et 61, tous trois situés à moins de 4 minutes de marche du Nordelec ;
 - Améliorer l'accès des piétons et des cyclistes au quartier Pointe Saint-Charles et entre le quartier et la piste cyclable ;
 - Éliminer la circulation de transit dans les rues résidentielles du quartier afin de sécuriser davantage les déplacements à pied ou à vélo.
- Il est proposé à court terme d'étudier la possibilité de transformer la rue Des Seigneurs en sens unique vers le sud durant l'heure de pointe de l'après-midi, entre les rues Notre-Dame et Wellington, et de réserver une des 2 voies pour les autobus, les voitures utilitaires, tel le taxi, et les cyclistes.

Attendu que l'amélioration de la desserte en transport en commun deviendra attrayante pour les usagerÈs du transport en commun et pour le transport actif dans les environs du Nordelec ;

Attendu que cette amélioration incitera de plus en plus de résidentEs et de travailleurs-euses de la Nordelec à délaisser l'utilisation de l'automobile ;

Proposition no 2 :

- Réduire le nombre de place de stationnement prévu de 1 500 places au maximum actuel, soit 500 places ;
- D'accorder l'équivalent d'une place de stationnement par 20 ménages pour le co-voiturage du type Communauto, sur la rue et dans le projet, soit l'équivalent de 60 places supplémentaires ;
 - Des bornes électriques devraient être prévues pour l'arrivée des hybrides et des voitures électriques.
- D'installer dans le projet et sur la place publique du secteur, l'équivalent de 1½ stationnement vélo sécuritaire par logement ;
 - Quelques bornes électriques pourraient être prévues pour l'arrivée des bicyclettes électriques.
- De mettre en place les autres programmes d'incitation à la réduction de l'utilisation de l'automobile ;
- De mettre à la disposition des résidentEs autour l'utilisation éventuelle de vignettes de stationnement.

Attendu que le projet de transformation du Nordelec fera augmenter les activités durant et après la construction ;

Attendu que déjà une certaine circulation de transit par les rues du quartier à l'Est de la rue Shearer a lieu en lien avec l'accès au pont Victoria ;

Proposition no 3 :

- De mettre en place des mesures pour décourager la circulation de transit vers le pont Victoria.

Attendu que la rue Richmond sera réouverte à la circulation ;

Attendu que le réaménagement de la rue Richmond est à refaire ;

Attendu que le concept de modération de la circulation, connu sous le nom de « trafic calming », et représente une excellente façon d'augmenter la sécurité urbaine ;

Proposition no 4 :

- Que la rue Richmond, entre la rue Saint-Patrick et la rue Centre, fasse l'objet d'un projet de « rue partagé »

Attendu que le projet du Groupe EL AD amènera dans le secteur une importante population ;

Attendu que la qualité de vie urbaine exige l'aménagement d'espaces verts publics accessibles de manière permanente à l'ensemble de la population ;

Attendu que la proposition du groupe EL AD de favoriser un parc semi-public sans pouvoir garantir l'accès de manière permanente à l'ensemble de la population ;

Attendu que la proposition d'un parc semi-privé est insuffisante pour satisfaire les besoins futurs

Proposition no 5 :

- Que les promoteurs réaménagent l'Ilot B de manière à ce que le parc prévu devienne un parc public ;
 - Que les promoteurs cèdent l'Ilot E à l'arrondissement Sud-Ouest et que ce terrain soit versé dans la banque espaces verts publics.
-