

OUVRIR LA VOIE

Forum citoyen sur l'avenir
des secteurs Marconi-Alexandra,
Atlantic, Beaumont, De Castelnau

RAPPORT FINAL SUR LA DÉMARCHE DE PLANIFICATION PARTICIPATIVE

Plan de développement urbain, économique et social
des secteurs Marconi-Alexandra, Atlantic, Beaumont, De Castelnau



acertys»
RELATIONS CITOYENNES

Table des matières

Sommaire exécutif	3
Mise en contexte	4
Le projet de PDUES	4
Contexte du PDUES	4
Portée du PDUES	6
La démarche de planification participative	6
Rencontres de quartier	7
Second atelier de réflexion et forum public	9
Opération avenue du Parc	9
Plateforme en ligne	10
Les grandes tendances	11
Le domaine public	11
La mixité	11
La dynamique du développement	12
Constats autour des six thématiques principales	14
Déplacements	14
Principales destinations et relations entre les secteurs	14
Convivialité des déplacements	15
Des liens à créer	17
Gare Jean-Talon et avenue du Parc	19
Initiative – déplacements	20
Habitation	21
Mixité sociale	21
Qualité de l'architecture	22
Initiative – habitation	23
Emplois	24
Mixité des usages	24

Conditions de cohabitation	25
Diversité des activités économiques	26
Initiative – emplois	26
Culture	27
Initiative – culture	28
Verdissement et espaces verts	29
Une préoccupation généralisée	29
Lieux à aménager	31
Initiative – verdissement	31
Intégration du projet de l'Université de Montréal	32
Revitalisation des secteurs limitrophes	32
Impacts du projet	33
Initiative – intégration du projet de l'Université de Montréal	33
Approche de mise en œuvre du PDUES	35
Encadrement des changements actuels	35
Mise en œuvre et concertation	35
Conclusion	37
Liste des annexes	39

Sommaire exécutif

Ce rapport marque la fin de la démarche de planification participative qui a accompagné l'élaboration de la version préliminaire du plan de développement urbain, économique et social (PDUES) des secteurs Marconi-Alexandra, Atlantic, Beaumont, De Castelnau.

Cette démarche baptisée *Ouvrir la voie* s'est étalée du mois de mai au mois d'octobre 2012 et comportait une diversité d'activités. Près de trois cent personnes ont pris part à des rencontres de quartier qui visaient à recueillir les idées et les connaissances d'utilisateurs quotidiens du territoire. Une centaine de représentants d'organismes, d'institutions et d'entreprises ont participé à des ateliers qui leur ont permis de formuler une vision, d'identifier des actions et de prendre des engagements pour le développement du territoire. Six initiatives élaborées dans le cadre de ces ateliers ont fait l'objet de discussions lors d'un forum public. De plus, une centaine de personnes ont débattu ou répondu à un sondage sur une plateforme en ligne.

Quelques constats clairs quant à l'avenir du secteur ressortent de la démarche. Un fort consensus a émergé à propos du verdissement et des interventions en faveur du transport actif. La mixité sociale, économique, fonctionnelle et architecturale est apparue comme l'un des traits distinctifs du territoire et comme une qualité qui devra y être renforcée. La démarche a aussi montré que la dynamique de développement actuelle suscite des inquiétudes. Les participants attendent du PDUES qu'il encadre le développement à partir d'une compréhension fine de la réalité du territoire.

Les participants s'attendent aussi à ce que le PDUES mette en plan un nouveau modèle de développement concerté. La mise en œuvre du PDUES devra d'ailleurs s'appuyer sur la collaboration avec des partenaires, car le PDUES comprend les éléments propres à un PPU de même que des interventions dans les domaines économique et social, lesquels dépassent en partie les compétences municipales dont dispose la Ville de Montréal. Le second atelier de réflexion a permis de formuler six initiatives qui offrent des possibilités de collaboration entre la Ville de Montréal, ses arrondissements, les citoyens, les organismes, les institutions et les entreprises interpellés par l'avenir du territoire. Ces initiatives apparaissent comme le point de départ d'un modèle collaboratif de mise en œuvre à la mesure des ambitions du PDUES.

La version préliminaire du PDUES fera l'objet, à l'hiver 2013, d'une consultation par l'Office de consultation publique de Montréal (OCPM). L'adoption de la version finale du PDUES par le conseil municipal est prévue pour l'été 2013.

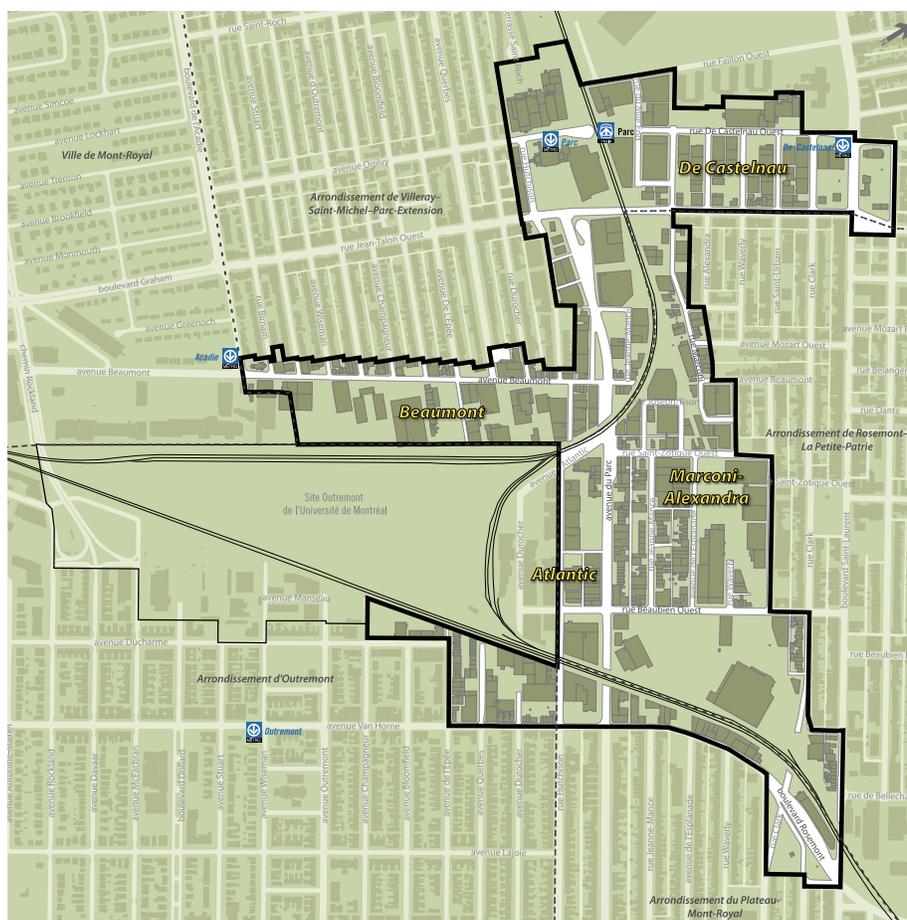
Mise en contexte

Ce document offre une synthèse des éléments de discussion qui ont émergé de l'ensemble de la démarche *Ouvrir la voie*. Il s'agit donc du rapport final qui vient conclure cette portion de la démarche de planification participative.

Le processus de planification de même que les différentes activités participatives (plateforme en ligne, rencontres de quartiers, ateliers de réflexion, forum public) sont décrites dans la mise en contexte. Une synthèse transversale des discussions est proposée dans la section intitulée « Les grandes tendances ». La section suivante regroupe l'ensemble des éléments de discussion organisés en fonction des six thématiques autour desquelles se sont organisées les dernières activités participatives. Dans chaque section, un encadré décrit une initiative formulée lors du second atelier de réflexion. Enfin, les questions portant sur l'approche de planification du PDUES sont abordées dans la dernière section du rapport.

Le projet de PDUES

La Ville de Montréal a entrepris, en concertation avec les acteurs locaux et les citoyens, l'élaboration d'un plan de développement urbain, économique et social (PDUES) pour les secteurs Marconi-Alexandra, Atlantic, Beaumont et De Castelnau. Les limites du territoire à l'étude apparaissent sur la carte ci-contre.



Territoire d'intervention du PDUES. Source : Ville de Montréal.

Contexte du PDUES

Le PDUES s'inscrit dans le contexte de la planification des abords des voies du Canadien Pacifique (CP). Le Plan d'urbanisme de Montréal (2004)

identifiait ce territoire allant de la station de métro Rosemont aux limites de la Ville de Mont-Royal comme un grand secteur de planification détaillée. Le Plan d'urbanisme soulignait le caractère hétérogène de ce secteur caractérisé par des espaces publics peu conviviaux et composé d'ensembles industriels en reconversion souvent enclavés.

Dans la continuité du Plan d'urbanisme, l'arrondissement Rosemont—La Petite-Patrie a commencé en 2008 l'élaboration d'un Programme particulier d'urbanisme (PPU) pour le secteur Bellechasse, lequel correspond à la partie est du secteur de planification détaillée des abords des voies du CP. Des aménagements importants ont aussi été réalisés dans le secteur Saint-Viateur Est du Plateau-Mont-Royal.

À la même période, l'Université de Montréal a acquis du CP la gare de triage Outremont pour y implanter un projet mixte comprenant des pavillons universitaires, de l'habitation et des activités commerciales. Ce projet était notamment encadré par le projet de règlement 06-069, adopté en vertu de l'article 89 de la Charte de la Ville de Montréal. Le projet de règlement a fait l'objet de consultations à l'OCPM en 2007 et, à la lumière des recommandations de la commission, certains aspects du projet de l'Université de Montréal ont été revus. En 2011, la Ville de Montréal a adopté une version révisée du règlement 06-069 qui autorise la construction du projet dans sa nouvelle mouture. L'Université de Montréal a commencé au printemps 2012 les travaux de viabilisation du site. La mise en œuvre du projet dans son ensemble s'étalera jusqu'en 2027.



Concept d'aménagement du campus Outremont — Plan d'ensemble. Source : Ville de Montréal

D'autre part, la commission de l'OCPM a recommandé en 2007 d'inscrire la planification du projet de l'Université de Montréal dans le contexte de la planification détaillée des abords des voies du CP. Le PDUES est une manière de répondre à cette recommandation.

Le PDUES s'inscrit donc dans la continuité de la planification des abords des voies du CP amorcée en 2004 avec le Plan d'urbanisme et permet de tenir compte des effets structurants à long terme du projet de l'Université de Montréal.

Portée du PDUES

Le PDUES orientera les interventions de compétence municipale, telles que le zonage et les travaux d'infrastructures et d'aménagement des espaces publics. Le PDUES fournira notamment les balises pour évaluer les futurs projets soumis à la Ville et aux arrondissements.

Le PDUES incorporera également une série d'actions à portées économique et sociale dont la prise en charge devra faire l'objet de collaborations entre les divers acteurs partageant un intérêt pour le développement du territoire. Cela fait du PDUES une démarche de planification novatrice dans laquelle la concertation joue un rôle déterminant.

Par ailleurs, le PDUES s'étend sur le territoire de quatre arrondissements. La planification est donc pilotée par le Service de la mise en valeur du territoire de la Ville de Montréal en collaboration avec les arrondissements Outremont, Villeray-Saint-Michel-Parc-Extension, Plateau-Mont-Royal et Rosemont-La Petite-Patrie.

La démarche de planification participative

Afin de permettre aux Montréalais de prendre part à l'élaboration du PDUES, la Ville de Montréal a amorcé le 1^{er} mai 2012 la démarche de planification participative *Ouvrir la voie*. Dans ce contexte, la firme Acertys relations citoyennes a été mandatée par la Ville de Montréal pour mettre en place et animer une démarche de planification participative qui visait à alimenter le contenu du PDUES, notamment :

- En documentant les manières de percevoir et d'utiliser le territoire actuel ;
- En faisant apparaître les convergences et divergences de vision parmi les parties prenantes ;
- En identifiant les projets autour desquels souhaitent se rassembler certaines parties prenantes.

La démarche a été accompagnée par un comité regroupant quatre arrondissements et les services concernés de la Ville de Montréal.

Notons d'ailleurs que *Ouvrir la voie* s'est déroulée avant l'adoption d'une version préliminaire du PDUES, ce qui offrait plus de possibilités pour les participants d'en orienter le contenu. La démarche s'adressait autant aux résidents qu'aux organismes, entreprises et institutions du territoire et des efforts importants ont été déployés pour rejoindre une très grande diversité d'intervenants.

La version préliminaire du PDUES a été élaborée au fil de la démarche de planification participative, influencée par les rapports régulièrement produits par Acertys relations citoyennes. Cette version préliminaire du PDUES fera l'objet, à l'hiver 2013, d'une consultation par l'Office de consultation publique de Montréal (OCPM). L'adoption de la version finale du PDUES par le conseil municipal est prévue pour l'été 2013.

Le schéma suivant résume les principales étapes de la démarche de planification participative.



Rencontres de quartier

Quatre rencontres de quartier ont été tenues au mois de mai, dans les lieux suivants :

- Marché Jean-Talon, entrée Henri-Julien, le 12 mai 2012, entre 11 h à 15 h ;
- Café l'Artère, 7000 avenue du Parc, le 15 mai 2012, entre 15 h à 19 h ;
- Café Mamie Clafoutis, 1291 avenue Van Horne, le 17 mai 2012, entre 16 h à 20 h ;
- Dépanneur Le Pick Up, 7032 rue Waverly, le 18 mai 2012, entre 16 h à 20 h.

Ces rencontres d'une durée de quatre heures visaient particulièrement à rejoindre les résidents et les travailleurs de ces secteurs afin de recueillir leurs idées et leurs connaissances.

À l'intérieur de cette période, les participants pouvaient arriver et repartir au moment de leur choix et discuter avec les animateurs et les représentants de la Ville de Montréal. Une multitude d'outils étaient mis à la disposition des participants. Ceux-ci pouvaient consulter divers documents d'information, dont une synthèse de la démarche et du diagnostic préliminaire (voir annexe 1). Une carte du territoire en grand format permettait d'identifier à l'aide d'autocollants les principales destinations, les lieux problématiques et les espaces à transformer.



Rencontre de quartier au café l'Artère, sur l'avenue du Parc.

D'autres cartes permettaient d'échanger et de noter des idées au fil des conversations. Les propositions formulées par les participants étaient ensuite affichées sur un babillard ou un tableau-conférence. Des croquis réalisés en direct par un illustrateur étaient également affichés de manière à documenter les idées proposées.

Les rencontres de quartier ont été diffusées par le biais de quatre publicités dans les journaux locaux et par la distribution de 35 000 cartons d'invitation dans les secteurs concernés (voir annexe 2). Les cartons ont été distribués dans un secteur délimité par le quadrilatère des rues Saint-Dominique, Faillon et Saint-Roch, du chemin Rockland et de l'avenue Lajoie, en fonction des routes postales de Poste Canada. L'activité a attiré 300 personnes, principalement des résidents du territoire et des secteurs limitrophes.

Les rencontres de quartier ont permis de recueillir plus de 550 commentaires et propositions, lesquelles ont été compilées et classées dans une grille. Ces propositions ont apporté un éclairage sur la réalité du territoire et sur les aspirations de ceux qui l'utilisent quotidiennement et ont permis, notamment, de raffiner le diagnostic quant au transport actif et au verdissement.

Des rencontres ciblées avec des représentants de la communauté hassidique ont également eu lieu en marge de ces activités.

Premier atelier de réflexion

Le 23 mai 2012, 86 représentants d'organismes, d'institutions, d'entreprises et de l'administration publique ont été rassemblés à la Casa d'Italia dans le cadre d'un atelier de réflexion sur la vision. L'activité, qui se déroulait pendant une journée, permettait aux participants d'identifier les tendances qui marquent le territoire, de formuler une vision pour son avenir, puis de mettre de l'avant leur intérêt pour une thématique à approfondir.



Premier atelier de réflexion, mai 2012.

L'atelier devait réunir des représentants de chaque domaine d'activités et de chaque secteur géographique du territoire, de manière à ce que tous les intervenants capables d'agir sur l'avenir de celui-ci soient présents dans la même pièce. La liste des participants à cet atelier a été établie à partir des propositions des quatre arrondissements concernés. De plus, un inventaire préalable des parties prenantes et des enjeux de concertation (voir annexe 3) a permis de compléter la liste de participants. Plus de 150 personnes ont ainsi été invitées à prendre part à cet exercice.

L'atelier (voir le cahier du participant dans l'annexe 4) s'amorçait sur une analyse de l'histoire du territoire à l'aide de lignes du temps. Cette analyse permettait d'établir des tendances et d'identifier les actions prises jusqu'ici pour répondre à ces tendances. Ensuite, les participants devaient individuellement décrire l'avenir du territoire puis se rassembler autour d'un énoncé commun. Chaque groupe ainsi formé devait ensuite proposer une vision. À la fin de l'activité, les participants identifiaient les thèmes sur lesquels ils souhaitaient travailler par la suite.

Cet atelier a permis de rejoindre des parties prenantes qui auront un rôle à jouer dans la mise en œuvre du PDUES. L'atelier a aussi mis l'accent sur d'autres dimensions de la planification, dont les emplois, l'habitation et le suivi de la mise en œuvre. Enfin, l'atelier a fait émerger six thèmes de planification qui ont servi de fil conducteur pour le reste de la démarche.

Un compte rendu de l'atelier a été préparé à la suite de l'activité (voir annexe 4).

Second atelier de réflexion et forum public

Le 29 octobre 2012, les participants à l'atelier du mois de mai ont été invités à une seconde étape de la réflexion. Cette fois, 65 personnes (voir la liste des présences, annexe 5) ont travaillé en groupes pendant près de 3 heures afin de proposer, de manière exploratoire, des initiatives qui pourraient s'intégrer au PDUES (voir le cahier du participant, annexe 6).

Chaque groupe formé pour cet atelier se consacrait à l'une des thématiques apparues lors de l'atelier précédent, soit les déplacements, l'habitation, les emplois, la culture, le verdissement et les espaces verts et l'intégration du projet de l'Université de Montréal.

Chaque groupe devait définir une initiative, en analyser les impacts et les conditions de réussite et formuler un argumentaire en faveur de cette initiative.

Opération avenue du Parc

À la suite du premier atelier de réflexion, certains participants ont décidé de consacrer un effort particulier afin de repenser le tronçon de l'avenue du Parc situé entre l'avenue Van Horne et la rue Jean-Talon. Ils ont donc mis sur pied un regroupement d'organismes et de résidents des secteurs concernés et organisé l'Opération avenue du Parc, un atelier citoyen d'urbanisme. Cette initiative a bénéficié du soutien de la Ville de Montréal.

L'Opération avenue du Parc s'est déroulée en deux temps. Les participants ont d'abord été conviés à une marche exploratoire afin de dresser un portrait des enjeux. Une semaine plus tard, ils ont collaboré avec des étudiants et des professionnels du design pendant une journée lors d'un atelier d'urbanisme afin d'élaborer des propositions d'aménagement répondant aux enjeux identifiés. Près de 80 personnes ont pris part à cette activité.

Les résultats de cette activité ont été présentés lors du forum public du 30 octobre 2012 et ont fait l'objet d'un rapport (voir annexe 15) qui sera diffusé auprès des commerçants, des résidents et des représentants des institutions du secteur. Notons que les conclusions de l'Opération avenue du Parc convergent fortement avec les résultats de la démarche Ouvrir la voie.

Les participants pouvaient s'appuyer sur le compte rendu du premier atelier et sur des fiches résumant, pour chaque thématique, l'ensemble des discussions précédentes (voir annexe 7).

En soirée, les porte-parole des six équipes ont présenté les initiatives lors d'un forum où le grand public était convié afin d'amorcer une discussion sur les priorités d'actions. Les présentations s'appuyaient sur un support visuel préparé en collaboration avec l'équipe d'animation (voir annexe 8). Une centaine de personnes ont pris part à cette dernière phase de discussion.



Second atelier de réflexion, octobre 2012.

Le second atelier de réflexion et le forum public ont permis de faire émerger plusieurs pistes de projet et de mettre en relation des partenaires dans la réalisation de ceux-ci. Plus qu'une étape dans l'élaboration du PDUES, cette activité est apparue comme l'amorce de sa mise en œuvre concertée.

Plateforme en ligne

En plus de ces activités, une plateforme en ligne a été lancée au début de la démarche afin d'offrir un mode de participation complémentaire et de rejoindre un plus vaste public. La plateforme comprenait plusieurs documents d'information. Les visiteurs pouvaient prendre part à un forum de discussion abordant les atouts du territoire et son avenir de même que certains enjeux thématiques (qualité de vie, emplois, habitation).

Les visiteurs pouvaient également laisser un message et téléverser un document ou répondre à un sondage.

Le forum comprenait des échanges en français et en anglais. En date du 18 décembre 2012, la plateforme avait attiré 4 100 visiteurs uniques et généré une centaine de commentaires et une centaine de réponses au sondage. Selon les données recueillies, la plupart des participants à la plateforme en ligne étaient des résidents du territoire et de ses abords qui n'avaient pas pris part aux rencontres de quartier. La plateforme en ligne a permis de rejoindre d'autres résidents du territoire et de faire apparaître d'autres points de vue sur l'avenir de celui-ci.

L'inventaire des discussions, les résultats du sondage en ligne et les données sur l'utilisation de la plateforme se retrouvent à la fin de ce document (annexes 9 à 14).

Les grandes tendances

La démarche *Ouvrir la voie* a permis de recueillir les idées, les préoccupations et les observations de centaines de résidents du territoire et des secteurs limitrophes, de même que de commerçants et de représentants d'organismes et d'institutions interpellés par cet exercice. Une somme considérable de commentaires a été amassée au fil de la démarche, parmi lesquels apparaissent quelques grands constats.

Le domaine public

Un consensus émerge quant à certaines interventions à réaliser sur le domaine public. Les interventions misant sur les pistes cyclables, la sécurité des traverses pour piétons et la convivialité des viaducs ferroviaires sont favorisées.

L'une des équipes, lors du premier atelier de réflexion, proposait de « requalifier en profondeur l'avenue du Parc pour en faire une colonne vertébrale pour le quartier ». Cet axe de même que les environs de la gare Jean-Talon ont été particulièrement considérés dans la perspective du transport actif, notamment parce qu'il s'agit d'interfaces importantes entre les secteurs qui touchent au territoire de planification.

Les traverses ferroviaires constituent une préoccupation largement partagée et de très nombreux participants ont appelé l'aménagement d'une traverse dans l'axe des rues de l'Épée et De Castelneau.

Une demande s'est aussi manifestée pour verdir l'ensemble du territoire en utilisant tous les moyens, conventionnels ou non. Plusieurs ont identifié l'ancienne emprise du CP, au cœur du territoire, afin d'y aménager un espace vert.

La mixité

Les participants à la démarche sont attachés à l'idée de mixité, qu'il s'agisse de mixité sociale, de mixité d'usages, de mixité d'emplois ou de mixité architecturale.



Esquisse d'un réaménagement de l'avenue du Parc proposé lors des rencontres de quartier.

Ils valorisent la présence d'une grande diversité de population dans le territoire et les secteurs limitrophes, autant en termes de revenu que d'âge, d'origine et de type de ménage. Ils craignent que les transformations en cours, comme le développement de l'Université de Montréal et la construction de plusieurs projets de copropriétés, n'entraînent à court terme l'exclusion des populations plus vulnérables. Plusieurs prennent le parti, comme l'écrivaient quelques équipes lors du premier atelier de réflexion, du « maintien de la population en place » et du droit pour les moins nantis, de « continuer à s'y loger et à y vivre. »

Plusieurs craignent également que certains types de ménages, dont les familles avec enfants, trouvent difficilement leur place dans ce territoire en développement. Diverses pistes d'intervention ont été mentionnées de manière à faciliter la construction de logements sociaux et communautaires et à limiter les hausses de loyers pour les ménages locataires.

La plupart des participants souhaitent aussi renforcer la mixité d'usages dans le territoire, en permettant l'ajout d'habitations de manière ciblée, tout en s'assurant de maintenir en bonne proportion les activités économiques. Ils misent sur une diversité d'emplois, comprenant des activités de création, des entreprises technologiques et des usages industriels et commerciaux. L'offre d'emploi pour les populations des secteurs limitrophes est une préoccupation largement partagée. Lors du premier atelier de réflexion, l'une des équipes appelait d'ailleurs « un quartier qui marie emplois diversifiés et mixité d'usages. »

Pour certains, la cohabitation entre l'industrie et l'habitation contribue d'ailleurs à l'identité du secteur. Pour d'autres, la cohabitation entraîne surtout des nuisances. Ces nuisances concernent principalement les ateliers de carrosserie, le camionnage lourd, et les heures d'opération des entreprises.

Dans le même ordre d'idée, plusieurs se disent attachés au paysage éclectique et fragmenté hérité du passé industriel du territoire. C'est d'ailleurs la raison pour laquelle ils ont choisi de s'installer dans ce secteur. D'autres, toutefois, espèrent que le territoire se transformera substantiellement en adoptant des principes d'aménagement et une architecture plus contemporaine.

La dynamique du développement

La dynamique actuelle du développement suscite des inquiétudes. Les projets



Esquisse d'un réaménagement de l'espace public dans les secteurs industriels proposé lors des rencontres de quartier.

récents et annoncés ne semblent pas contribuer à la mixité à laquelle aspirent la plupart des participants. De plus, la multiplication récente des projets de construction donne l'impression aux participants que le développement se fait sans balises claires.

Plusieurs ont d'ailleurs exprimé le souhait que les modifications du règlement d'urbanisme et les autorisations par projet particulier soient soumises à un moratoire jusqu'à l'adoption du PDUES.

Le PDUES et la démarche de planification participative qui en soutient l'élaboration apparaissent donc comme un pas dans la bonne direction. À cet égard, la mise en œuvre du PDUES suscite des attentes élevées. Lors du premier atelier de réflexion, plusieurs équipes ont évoqué un nouveau « modèle de développement concerté », qui placeraient « les citoyens au cœur de la transformation » et dans lequel « tous les gens [auraient] leur mot à dire et [...] la possibilité d'agir ». De nombreux intervenants ont exprimé leur désir de prendre part aux étapes de concertation qui accompagneront sa mise en œuvre.

L'Université de Montréal a été interpellée à plusieurs reprises au fil de la démarche et plusieurs participants souhaitent que celle-ci établisse une entente formelle de collaboration avec la communauté dans le cadre de son projet sur l'ancienne gare de triage du CP. Une variété d'initiatives ont été mentionnées. De nombreux participants souhaitent que des initiatives s'amorcent dès maintenant, sans attendre la réalisation de la première phase du projet.

Enfin, on note que chaque secteur du PDUES appelle un traitement particulier. Les observations et aspirations dont font état les participants diffèrent fortement selon qu'ils proviennent d'Outremont, de Parc-Extension ou des secteurs De Castelnau et Marconi-Alexandra. La diversité des idées exprimées dans le cadre de la démarche, notamment sur la place des activités économiques et de l'habitation, reflète bien souvent le portrait général très distinct qu'offrent ces différents secteurs.

Constats autour des six thématiques principales

Lors du premier atelier de réflexion, les participants ont identifié une diversité de sujets sur lesquels ils souhaitaient travailler lors des étapes suivantes. Ces sujets ont été regroupés en six thèmes qui rendaient également compte des idées exprimées lors des rencontres de quartier et sur la plateforme en ligne. Ces thèmes sont les déplacements, l'habitation, les emplois, la culture, le verdissement et les espaces verts ainsi que l'intégration du projet de l'Université de Montréal.

Lors du second atelier de réflexion, ces thèmes ont servi à organiser les discussions sur les initiatives.

La section suivante offre donc une synthèse complète des discussions lors des deux ateliers, des rencontres de quartier de même que sur la plateforme en ligne, organisée en fonction de ces six thématiques.

Déplacements

Un parti clair en faveur des transports actifs est apparu autant lors des rencontres de quartier que lors des ateliers de réflexion. Presque unanimement, les personnes rencontrées appellent à l'amélioration de la sécurité des piétons et des cyclistes et privilégient les modes actifs dans la création de nouveaux liens. Le transport actif et les traverses de voies ferrées ont d'ailleurs constitué deux thèmes majeurs des rencontres de quartier, le tiers des propositions recueillies concernant ces sujets.



Esquisse d'un réaménagement de l'intersection des avenues du Parc et Van Horne proposé lors des rencontres de quartier.

Principales destinations et relations entre les secteurs

Les participants se sont abondamment exprimés sur les lieux qui les intéressent ou qu'ils fréquentent. Ces commentaires permettent de cerner des tendances dans l'utilisation du territoire, lesquelles dessinent cinq secteurs à l'intérieur du territoire du PDUES :

- Marconi-Alexandra et De Castelneau forment un seul secteur. Ceux qui y habitent considèrent qu'ils vivent dans La Petite-Patrie, dans la Petite-Italie ou dans Villeraie, des quartiers qu'ils fréquentent abondamment, en particulier pour les commerces alimentaires, dont le marché Jean-Talon. En fait, plusieurs résidents du territoire de planification espèrent que le développement permettra de prolonger jusqu'à chez eux le dynamisme qu'ils observent dans les milieux limitrophes, notamment en redynamisant le boulevard Saint-Laurent. Il apparaît clair, par ailleurs, aux résidents de ces secteurs que ceux-ci se distinguent des quartiers limitrophes par leurs fonctions et leur cadre bâti, entre autres. À bien des égards, Marconi-Alexandra et De Castelneau forment un environnement distinct ;
- À la différence du secteur précédent, l'avenue Beaumont se confond avec le quartier Parc-Extension qu'elle borde. Les préoccupations des résidents de Parc-Extension vont au-delà de l'avenue Beaumont et le reste de leur quartier les intéresse souvent davantage. Par ailleurs, plusieurs connaissent bien les secteurs Marconi-Alexandra et De Castelneau ;
- Les résidents du nord d'Outremont s'intéressent peu au reste du territoire du PDUES qui leur apparaît foncièrement distinct de leur propre quartier. Pour eux, la portion d'Outremont comprise dans le territoire de planification se confond avec le reste du quartier ;
- Le secteur Atlantic reste complètement en marge, suscitant très peu de commentaire ;
- L'avenue du Parc et le pôle de la gare Jean-Talon se détachent de tous les secteurs avoisinants, servant à la fois de lieu de passage, de frontière et, dans certains cas, de lieu de rassemblement qui transcende les quartiers.

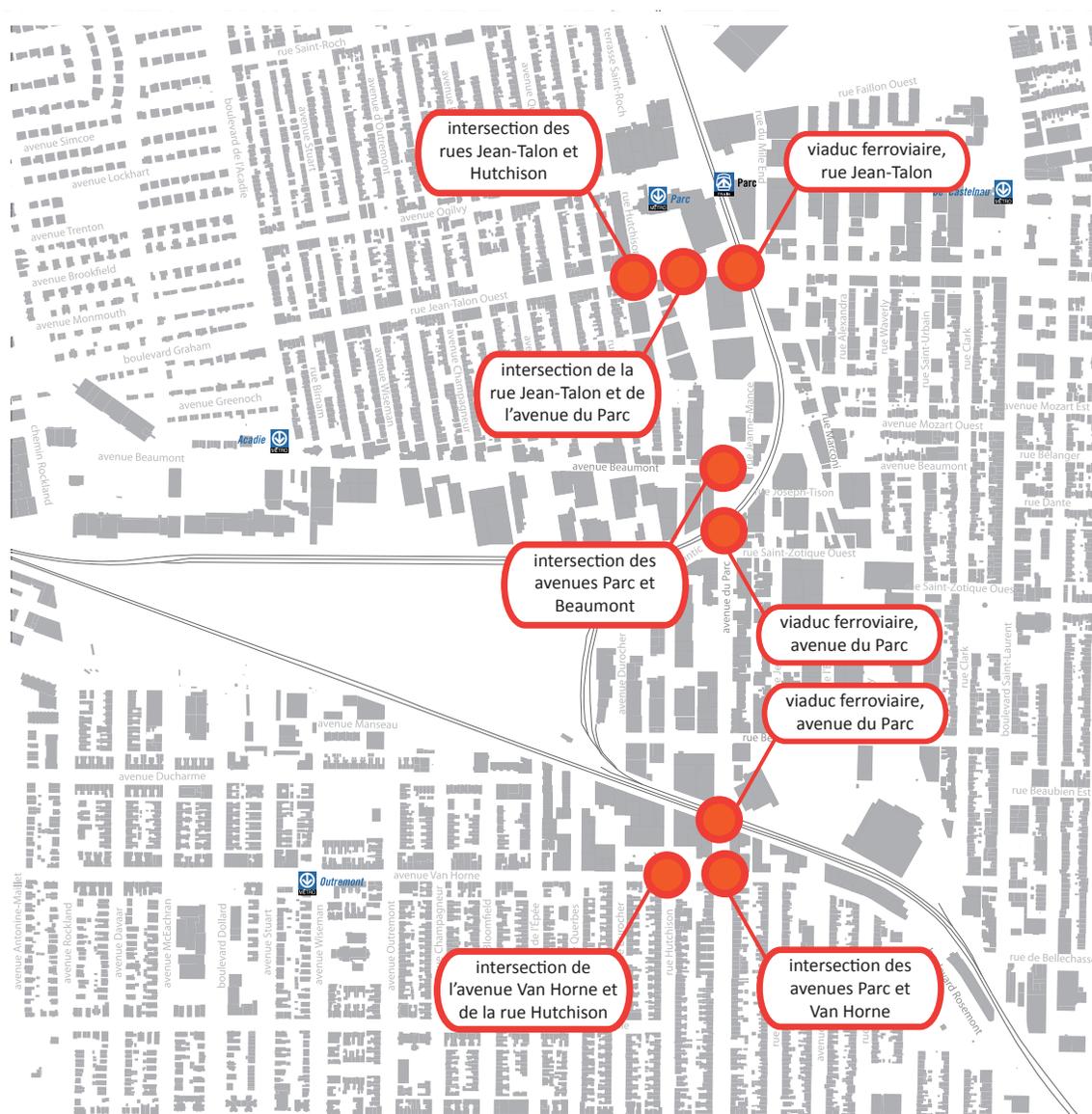
D'autres observations se dégagent quant aux destinations :

- Les réponses au sondage en ligne indiquent que la localisation centrale du quartier est son intérêt principal ;
- Les résidents de Marconi-Alexandra et De Castelneau ont peu de destinations à l'intérieur du secteur, mais plusieurs aiment se promener dans le quartier ;
- Lors des rencontres de quartier, de nombreuses personnes ont mentionné la proximité du marché Jean-Talon et d'autres services courants comme une de leurs raisons de s'établir dans ce quartier. Cette tendance est moins marquée chez les résidents d'Outremont et de Parc-Extension ;
- Les résidents de Marconi-Alexandra et De Castelneau identifient peu de destinations à Outremont et Parc-Extension ;
- Le parc Jarry et la quincaillerie Home Depot de la rue Beaubien constituent deux des rares destinations communes à tous les utilisateurs du territoire de planification.

Convivialité des déplacements

De très nombreux participants ont insisté sur la nécessité d'améliorer les conditions de déplacements pour les piétons et les cyclistes, en particulier le long des avenues Beaumont, du Parc et Van Horne. Ils ont déploré les problèmes de sécurité occasionnés par la circulation intense, les traverses dangereuses ainsi que le manque d'arbres et d'animation sur ces trois artères.

L'amélioration de l'avenue Van Horne est un des principaux objectifs qui se dégagent pour les résidents d'Outremont.

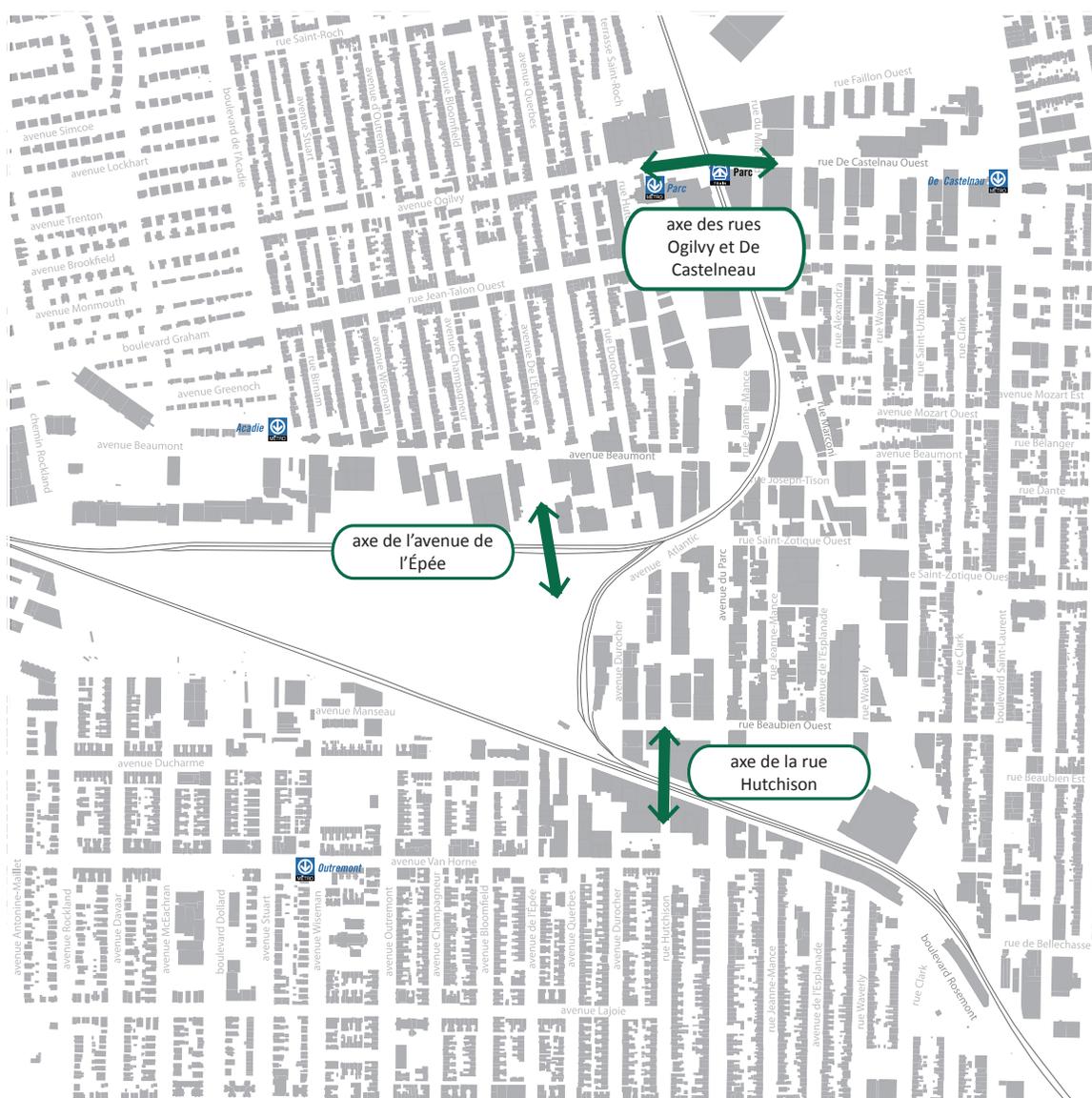


Principaux obstacles au transport actif mentionnés. Source : Ville de Montréal, modifiée par l'auteur.

Certains souhaitent également que l'avenue Van Horne devienne plus conviviale ; l'élargissement de trottoirs et des interventions de verdissement ont été évoqués. Quelques intersections problématiques ont également été identifiées (voir carte).

Le reste du territoire a toutefois peu fait l'objet de commentaires sur la sécurité des piétons et des cyclistes, ce qui suggère qu'il s'agit pour l'essentiel de problèmes ponctuels.

Par ailleurs, tous les viaducs ferroviaires sont perçus comme étant peu accueillants pour les piétons et les cyclistes (ces derniers doivent souvent emprunter les trottoirs). Aussi, la concentration de pigeons crée un problème de salubrité, particulièrement sous le viaduc situé à l'intersection des avenues du Parc et Van Horne.



Principales traverses ferroviaires proposées. Source : Ville de Montréal, modifiée par l'auteur.

Enfin, notons que la création d'une zone piétonne dans le secteur a été évoquée lors du premier atelier de réflexion.

Des liens à créer

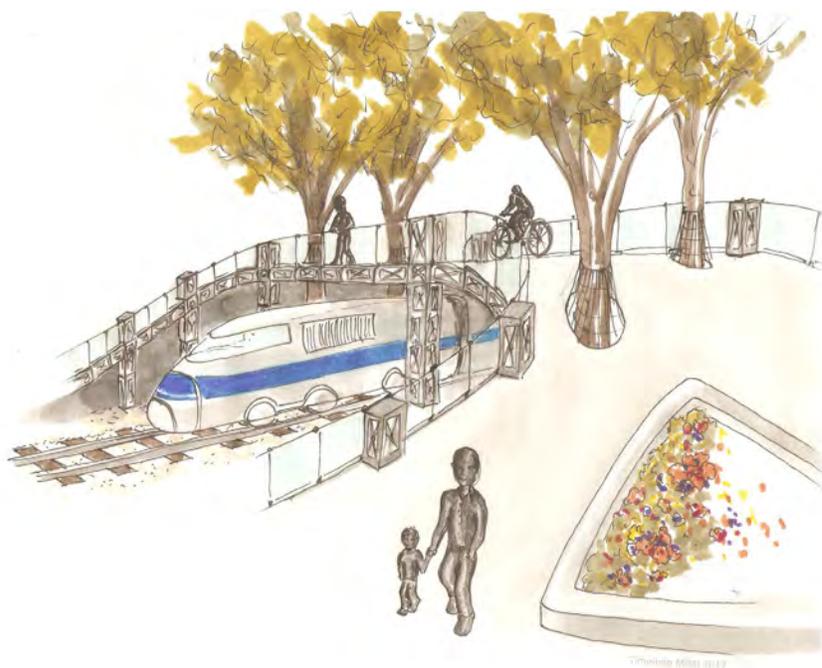
De très nombreux participants souhaitent que la traversée des voies ferrées soit facilitée, en particulier pour les cyclistes et les piétons, par l'aménagement de passages à niveau ou de passerelles, lorsque ceux-ci ne peuvent être réalisés. Un passage dans l'axe de l'avenue de l'Épée et un autre dans l'axe de l'avenue Ogilvy ont été régulièrement évoqués (voir carte). Cette dernière traverse permettrait en outre d'améliorer l'accès au parc Jarry et au secteur De Castelnau.

On a suggéré par ailleurs de considérer la contribution architecturale et paysagère des passerelles et des passages à niveau.

Enfin, plusieurs propositions concernent la création de pistes cyclables. La suggestion la plus fréquente était d'aménager une piste cyclable dans l'ancienne emprise ferroviaire du CP (voir carte). Autrement, une diversité d'axes ont été proposés : la rue Jean-Talon, l'avenue Beaumont, l'avenue du Parc, la rue Hutchison, les abords des voies ferrées, etc.



Esquisse d'un réaménagement de viaduc ferroviaire proposé lors des rencontres de quartier.



Esquisse d'une passerelle ferroviaire proposée lors des rencontres de quartier.



Principales pistes cyclables proposées. Source : Ville de Montréal, modifiée par l'auteur.

Gare Jean-Talon et avenue du Parc

Plusieurs propositions visaient à repenser la gare Jean-Talon et l'avenue du Parc afin de créer des liens entre les espaces qui les bordent.

L'avenue du Parc apparaît comme une frontière entre les différentes portions du territoire, en plus de nécessiter, selon de nombreux participants, des améliorations majeures. Lors du premier atelier de réflexion, l'une des équipes a appelé à la requalification en profondeur de l'avenue du Parc entre la rue Jean-Talon et l'avenue Van Horne, de manière à en faire une colonne vertébrale pour les secteurs avoisinants et une inspiration pour le développement de ceux-ci. Plusieurs ont d'ailleurs formulé des suggestions visant à améliorer la sécurité et la convivialité des transports actifs sur l'avenue du Parc. Ils ont suggéré l'aménagement d'une piste ou d'une

bande cyclable, de saillies de trottoirs et d'autres interventions sur les intersections. Ils ont aussi mentionné l'importance du verdissement et du mobilier urbain. L'avenue de la Côte-des-Neiges a été citée comme exemple de ce que l'avenue du Parc pourrait devenir : un espace où l'intensité de la circulation ne compromet pas l'attrait de la rue, grâce à la concentration d'activités et d'habitations sur ses abords.

Certains ont suggéré d'aménager des placettes aux intersections de la rue Jean-Talon et de l'avenue Beaumont. Des kiosques de vente de fruits et légumes ou les étals de commerces existants pourraient y être installés.

Plusieurs ont aussi appelé le redéveloppement du terrain du centre commercial situé entre les rues Beaubien et Saint-Zotique et ont déploré l'état du bâtiment en rénovation à l'intersection des avenues du Parc et Van Horne.

De manière générale, de nombreux participants ont exprimé le souhait que l'avenue du Parc devienne un milieu de vie et un espace porteur d'identité, et non plus seulement un axe de transit.

Comme l'avenue du Parc, l'ensemble formé par la gare Jean-Talon, le métro



Esquisse d'un réaménagement de l'intersection de l'avenue du Parc et de la rue Jean-Talon proposé lors des rencontres de quartier.

Initiative – déplacements

L'équipe qui s'est intéressée au thème des déplacements a proposé de civiliser l'avenue du Parc et de mettre en place un plan de déplacements actifs.

Le plan de déplacements actifs comprend une diversité d'interventions sur les traverses de rue, les traverses de voies ferrées, les viaducs et les infrastructures cyclables. L'équipe s'est moins concentrée sur l'avenue du Parc, compte tenu des travaux réalisés lors de l'Opération avenue du Parc.

L'équipe a notamment proposé de transformer les viaducs en élargissant l'espace alloué aux piétons, en améliorant le drainage et l'éclairage, en éloignant les pigeons et en installant des œuvres d'art.

Leur réflexion sur les passages à niveau les a amenés à suggérer un système de barrière électronique qui bloquerait le passage aux piétons avant l'arrivée d'un train.

L'équipe a aussi proposé d'aménager un axe parallèle pour les cyclistes sur la rue Hutchison et a évoqué la possibilité d'une piste cyclable sur l'ancienne emprise du CP.

Leur proposition vise à absorber par le transport actif et collectif toute l'augmentation des déplacements qu'entraînera le développement à venir.

Parc, la place de la gare Jean-Talon et la rue Hutchison pourrait, selon plusieurs participants, être repensé afin que celui-ci crée de véritables liens entre les quartiers qui l'entourent. Les liens fonctionnels entre les aires d'accès aux différents modes de transport (gare de train, station de métro, gare d'autobus) apparaissent déficients. Le complexe William-Hingston se trouve à l'écart des principaux pôles de Parc-Extension, il a été suggéré d'en améliorer l'accès en aménageant un sentier piéton à l'ouest de l'immeuble du CRIM jusqu'à la terrasse Saint-Roch. On a suggéré aussi d'améliorer l'accès à la maison de la culture à partir de la gare Jean-Talon.

Habitation

La construction, dans les dernières années, de plusieurs projets résidentiels dans le territoire de planification suscite certaines appréhensions chez les résidents et les organismes. Plusieurs craignent que disparaissent rapidement la mixité sociale et l'originalité du paysage qui distinguent selon eux le territoire. Ils souhaitent que des stratégies foncières et urbanistiques particulières soient mises en place afin de relever les défis qui y sont propres.

Mixité sociale

Selon de nombreux participants, le territoire de planification offre en ce moment un espace de mixité sociale dont l'équilibre fragile est menacé. La présence d'étudiants, d'artistes et de familles de même que le caractère multiculturel du territoire constituent des traits distinctifs que plusieurs souhaitent fortement préserver.

Les participants identifient deux tendances qui menacent la mixité. D'une part, l'augmentation rapide des loyers et les conversions en copropriétés limitent la capacité des moins nantis à se loger dans le territoire. Selon eux, des logements se dégradent et deviennent insalubres parce que leurs propriétaires misent sur des opérations de spéculation foncière. On se préoccupe notamment de la pression qu'exercera le développement sur le quartier Parc-Extension et sur la possibilité qu'auront les nouveaux immigrants d'y trouver des logements abordables. Plusieurs participants s'inquiètent de leur propre capacité à continuer d'habiter dans le territoire ou dans l'un des secteurs limitrophes.

D'autre part, les nouvelles constructions s'adressent à une clientèle plus homogène, ce qui contribue à diminuer la diversité sociale du territoire. Entre autres, les participants à l'atelier ont identifié comme enjeu l'absence de grands logements abordables pour les familles, le secteur privé ne produisant pas ce type d'habitation dans le territoire de planification. Lors de rencontres ciblées avec des représentants de la communauté hassidique, ceux-ci ont aussi fait part du manque de grands logements abordables adaptés aux besoins des familles nombreuses.

Plus généralement, les participants ont affirmé à de nombreuses reprises que le territoire est « saturé de condos ». Si le territoire doit se redévelopper, affirment-ils, cela ne doit pas se faire que par la construction de copropriétés.

Cependant, plusieurs considèrent que la construction de copropriétés a aussi sa place, puisqu'elle répond à une partie de la demande pour des logements dans le secteur. Certains jugent que la construction de copropriétés permet de baisser le coût des logements existants en absorbant une partie de la demande. La conversion de logements locatifs en copropriétés causerait plutôt, d'après eux, le phénomène de gentrification.

De nombreuses interventions ont été proposées afin de favoriser la mixité sociale. Certaines interventions concernent l'inventaire de logements existants : ainsi, certains ont proposé d'arrêter toute conversion de logements locatifs en copropriétés et de mieux contrôler les augmentations de loyer en créant un registre. D'autres interventions concernent les logements neufs : on a notamment suggéré d'élargir l'application de la Stratégie d'inclusion de logements abordables aux projets comprenant moins de 200 unités et de constituer une réserve foncière dédiée aux logements sociaux.

Plusieurs ont également évoqué la mixité de tenure et appelé des mesures, comme des subventions ciblées, qui favoriseraient la construction de logements locatifs privés.

On a par ailleurs suggéré d'éviter de concentrer les logements sociaux près de Parc-Extension et de chercher plutôt à les répartir sur l'ensemble du territoire.



Esquisse de la mixité architecturale évoquée lors des rencontres de quartier.

Qualité de l'architecture

Les nouvelles constructions résidentielles suscitent également des critiques quant à leur traitement architectural. Plusieurs souhaiteraient que celles-ci renforcent les qualités actuelles du territoire. En effet, de nombreux résidents ont choisi de s'installer dans ce territoire parce qu'ils apprécient son paysage éclectique marqué par l'architecture industrielle. Certains valorisent aussi spécifiquement les bâtiments atypiques qui se sont ajoutés récemment dans le quartier. Un participant du forum en ligne note que « les rues du quartier n'ont pas de forme architecturale typique et cela a permis à une architecture contemporaine plus libre d'émerger. Cette diversité, mêlée aux constructions industrielles, a créé un environnement très riche qui devrait être préservé. »



Esquisse d'une maison boomtown évoquée lors des rencontres de quartier.

En comparaison, la plupart des nouvelles constructions résidentielles apparaissent banales à plusieurs ;

ils craignent qu'après plusieurs années de développement, le territoire ait perdu une partie importante de son identité. Plusieurs participants aux rencontres de quartier considèrent aussi que les projets récents de copropriétés sont de mauvaise qualité.

Ces considérations sont particulièrement évoquées pour les secteurs De Castellan et Marconi-Alexandra. Pour plusieurs, ces secteurs sont dotés d'une identité paysagère très forte liée à certains bâtiments emblématiques, mais aussi au grain et à l'hétérogénéité du cadre bâti de même qu'à la nature des activités. Cette combinaison d'éléments participe à un véritable esprit du lieu que plusieurs voudraient préserver dans un contexte où se multiplient les projets de copropriétés.

Notons d'ailleurs que c'est le paysage dans son ensemble qui retient l'attention, et non des bâtiments en particulier. L'entrepôt Van Horne est le seul bâtiment industriel du secteur auquel un grand nombre de personnes confère un intérêt architectural. Par ailleurs, les maisons de type boom-town constituent pour certains une composante du cadre bâti à préserver.

Plusieurs participants préconisent donc de maintenir autant que possible les bâtiments existants et d'adopter une réglementation d'urbanisme qui permette de renforcer les qualités paysagères du secteur. Certains ont déploré les contraintes architecturales imposées aux nouvelles constructions résidentielles dans un contexte principalement marqué par l'architecture industrielle, en suggérant que plus de liberté soit laissée aux concepteurs afin de refléter les formes bâties qui les entourent.

Initiative – habitation

L'équipe qui s'est intéressée au thème de l'habitation a proposé de moduler la stratégie d'inclusion de logement abordable et de créer une réserve foncière pour le logement social.

L'équipe considère que le secteur privé ne parvient pas, à lui seul, à créer un milieu socialement mixte et à répondre aux besoins des populations à faible revenu. Elle observe des signes d'homogénéisation sociale (par exemple, la diminution du nombre d'aînés dans La Petite-Patrie) et s'inquiète qu'à moyen terme le territoire ne soit constitué que de copropriétés.

L'équipe a donc appelé la construction de logements sociaux dans le territoire. Les organismes de logements disposent de la plupart des outils nécessaires pour combler les lacunes du secteur privé, mais le prix des terrains s'avère beaucoup trop élevé pour agir dans les limites des programmes de financement actuels. L'équipe a donc proposé de mettre en place de nouveaux outils afin de rendre des terrains accessibles à la construction de nouveaux logements sociaux.

La stratégie d'inclusion de logements abordables de la Ville de Montréal s'applique aux projets de 200 unités et plus. Elle pourrait être élargie aux projets de 100 ou 50 unités afin d'en étendre l'application. Une autre approche consisterait à considérer dans le calcul l'ensemble des unités construites par un même promoteur dans un secteur donné. C'est d'ailleurs l'approche privilégiée par l'arrondissement Mercier-Hochelaga-Maisonneuve.

La constitution d'une réserve foncière peut se faire au moyen d'acquisitions de terrains par la Ville de Montréal ou par la création d'une fiducie foncière. Cette dernière approche mise davantage sur la collaboration des propriétaires.

L'équipe a également souligné l'importance de maintenir les locataires qui le souhaitent dans le logement privé qu'ils occupent.

Tous ne sont pas, toutefois, de cet avis et certains participants privilégient une transformation substantielle de ce secteur. Plusieurs répondants au sondage en ligne considèrent les immeubles industriels du territoire comme vétustes et désaffectés. Ils jugent qu'ils ne présentent aucun intérêt esthétique ou architectural et qu'ils handicapent le développement du territoire.

Pour certains, le territoire de planification apparaît plutôt comme un espace dévitalisé qui offre l'occasion de lancer un projet d'aménagement majeur et exemplaire. À titre d'exemple, lors du premier atelier de réflexion, il a été proposé de faire du territoire « le pionnier des écoquartiers au Québec ».

Emplois

Le thème de l'emploi a soulevé la question plus large de l'avenir économique du territoire et de la cohabitation entre les activités. Plusieurs se sont montrés attachés à la mixité d'usages, tout en s'interrogeant sur les conditions propices à la cohabitation entre les activités. La diversité des types d'emplois a aussi retenu l'attention, notamment afin de tenir compte des populations moins scolarisées qui habitent les secteurs avoisinants.

Mixité des usages

Certains participants considèrent que le territoire constitue un modèle unique de mixité qu'il convient de protéger face à la multiplication des projets résidentiels. Cette mixité, qui inclut des petites entreprises et des locaux pour artistes, se distingue de la mixité fonctionnelle que l'on observe dans d'autres quartiers. Pour certains, l'animation du territoire provient essentiellement de la vie qu'y apportent les employés des entreprises. Le territoire leur semble présentement très vivant et plusieurs considèrent que la multiplication des projets résidentiels créera un « quartier-dortoir » d'où toute animation est absente. « Nous ne voulons pas habiter à Condoville », résume un participant. Ce point de vue a été exprimé à de nombreuses reprises lors des rencontres de quartiers.

D'autres, à l'inverse, considèrent que le territoire est principalement industriel et qu'il devrait s'y ajouter de nombreuses unités de logement afin de créer un véritable milieu de vie complet. Comme l'explique un participant du forum en ligne : « Il faut absolument éviter de donner une vocation unique de secteur d'emploi à ce quartier. [...] Le développement du Campus est l'opportunité idéale de créer un vrai quartier urbain complet. Il faut en profiter et permettre le développement d'habitations et de commerces diversifiés. » Pour certains, cette diversification permettrait aussi d'augmenter la sécurité dans le secteur. Les participants sur le forum en ligne sont plus nombreux à adopter ce point de vue ; d'ailleurs, près des trois quarts des répondants au sondage croient qu'il est souhaitable d'encourager la construction de nouvelles habitations sur le territoire.

À mi-chemin entre ces deux perspectives, la plupart des propositions privilégient l'ajout d'habitation de manière ciblée, en s'assurant de maintenir en bonne proportion les activités économiques. Dans cette perspective, la question des usages sur le territoire n'appellerait donc pas de réponse globale, mais plutôt un travail à une échelle très fine, doublé d'une attention particulière aux conditions de cohabitation entre les activités.

Conditions de cohabitation

Comme la mixité, les conditions actuelles de cohabitation ont suscité des observations diversifiées. Certains considèrent qu'il y a peu ou pas de nuisances, alors que d'autres jugent le niveau actuel de nuisances insupportable. Certains ont affirmé que la tolérance par rapport aux nuisances s'impose : « Quand on déménage dans le secteur, on s'attend à vivre avec certaines nuisances », affirmait un participant des rencontres de quartier. Mais pour un autre, il faut « absolument limiter la présence de certaines industries qui sont non compatibles avec des activités résidentielles. » De manière générale, on constate que les participants aux rencontres de quartier jugent les nuisances mineures et acceptables, tandis que les participants au forum en ligne les trouvent excessives. En outre, un peu plus du quart des répondants au sondage considèrent que la cohabitation avec les activités industrielles constitue un obstacle au développement du secteur.

Plusieurs considérations quant aux nuisances émergent des discussions :

- Les ateliers de carrosserie sont presque unanimement considérés comme une nuisance, en raison des émanations qui s'en dégagent ;
- Après les ateliers de carrosserie, c'est le camionnage lourd qui cause l'essentiel des nuisances rapportées par les résidents. D'autres, moins nombreux, mentionnent aussi les heures d'opération des entreprises et les odeurs provenant des grossistes en alimentation ;
- Plusieurs soulignent qu'en dehors des heures de travail, le quartier offre une tranquillité exceptionnelle. Le soir et le week-end, « c'est la campagne », disaient certains, ce qui compense, à leur avis, le bruit de la circulation le matin ;
- Certains apprécient la disponibilité de places de stationnement en dehors des heures de travail qu'assure la présence de plusieurs entreprises ;
- Le caractère industriel du quartier amène les résidents à considérer leur maison comme un espace en retrait, à l'abri du quartier. On a comparé les maisons du quartier à « de petits coquillages » dont les espaces avant sont peu utilisés ;
- Les nuisances associées aux bars et salles de spectacle incommode certains résidents davantage que les activités industrielles.

Plusieurs appellent à un meilleur contrôle des nuisances. On a évoqué un meilleur encadrement de la croissance des entreprises, pour éviter qu'au fil du temps, celles-ci ne causent des nuisances de plus en plus importantes. On a aussi suggéré de concentrer l'habitation autour des pôles de transports collectifs et de maintenir les activités industrielles dans les secteurs plus éloignés. Une autre proposition privilégiait la concentration des activités industrielles le long des voies ferrées pour créer une zone tampon.

À l'inverse, d'autres considèrent que la mixité fonctionnelle du territoire de planification doit être maintenue et même renforcée. Il a été proposé d'en faire un laboratoire de la mixité fonctionnelle, en permettant une très grande diversité d'usages sur une même rue, et même à l'intérieur d'un même bâtiment.

Diversité des activités économiques

Plusieurs considèrent que le territoire est naturellement appelé à perdre sa vocation industrielle au profit du secteur tertiaire. Plusieurs imaginent un secteur de haute technologie à proximité de l'Université de Montréal, de même qu'une multiplication des entreprises créatives dans Marconi-Alexandra et De Castelnau, comme l'illustre déjà la présence de bureaux d'architectes, d'ateliers d'artistes et de l'atelier de la chocolatière Geneviève Grandbois. Lors du premier atelier de réflexion, on a évoqué la « transformation spectaculaire » des anciens quartiers industriels dans le contexte d'un renouveau des petites et moyennes entreprises.

De manière générale, les activités créatives ne comportant pas de nuisances sont très bien acceptées. Lorsqu'on les interroge sur la vocation du territoire, les répondants au sondage sont beaucoup plus nombreux à privilégier la culture (74 %), le commerce (54 %) et le bureau (37 %), que les activités industrielles (14 %).

Mais pour d'autres, la tertiarisation du territoire entraîne une exclusion des travailleurs peu qualifiés, un phénomène qui correspond à une forme de gentrification industrielle. Ils privilégient donc le maintien d'une diversité d'entreprises afin d'intégrer économiquement les résidents des secteurs limitrophes plus défavorisés, dont ceux du quartier Parc-Extension. Ce point de vue a été particulièrement mis de l'avant lors du premier atelier de réflexion, où l'on a notamment appelé à « une reconversion industrielle au service de la mixité sociale et économique ».

Des mesures d'embauche locale ont été régulièrement évoquées, de même que la formation de la main-d'œuvre dans les secteurs avoisinants.

L'atelier de réparation de Bixi, opéré par une entreprise d'économie sociale, a été cité comme exemple d'activité inspirante en ce sens.

Initiative – emplois

L'équipe qui s'est intéressée au thème de l'emploi a proposé la création de leviers afin de maintenir la diversité économique, favoriser la création, le maintien et l'intégration à l'emploi ainsi que l'embauche locale. L'équipe a identifié cinq leviers :

Encadrer les usages, dans le règlement d'urbanisme, de manière à renforcer les activités économiques et à favoriser une bonne cohabitation entre celles-ci et les résidents.

Créer des mesures incitatives pour l'accueil de nouvelles entreprises, notamment en adoptant un positionnement clair quant à la vocation des différents sous-secteurs du territoire. Le rôle de fonds de capital de risque et de capital patient devrait également être examiné.

Adapter le programme Réussir @ Montréal (Pr@m) à la réalité du territoire et aux objectifs de diversité de l'emploi.

Mettre en place une stratégie d'intégration, de maintien à l'emploi et d'embauche locale. Cette stratégie toucherait un territoire plus vaste que le PDUES de manière à rejoindre les populations touchées par le chômage (dans le quartier Parc-Extension, par exemple).

Améliorer l'état du cadre bâti et la sécurité des déplacements pour rendre le secteur plus attractif.

Pour mettre en place ces leviers, il importerait surtout que travaillent ensemble les organismes, les employeurs, les propriétaires fonciers et les représentants de la Ville et du gouvernement. Ces leviers ne nécessitent pas de nouveaux investissements majeurs.

On a aussi suggéré de :

- Mettre en place une stratégie autour de l'industrie du vêtement, en mobilisant aussi les secteurs scientifiques et culturels ;
- Créer un pôle de l'industrie alimentaire autour des nombreuses entreprises de ce domaine présentes dans le territoire ;
- Miser sur les coopératives de travail et l'économie sociale, ce qui pourrait même positionner le territoire comme le « quartier de la coopération et l'économie sociale » ;
- Favoriser les entreprises d'horticulture et d'agriculture urbaine (sur le modèle des fermes Lufa).

Culture

Les entreprises culturelles et les ateliers d'artistes apparaissent à de nombreux participants comme des fonctions qu'il convient de maintenir et de valoriser, car elles créent un mélange particulier d'activités qui contribue à définir l'identité du territoire.

Les participants identifient une diversité d'activités liées à la création, dont les arts visuels, les jeux vidéo et l'architecture.

La présence d'artistes et d'entreprises culturelles dans le quartier est fortement liée à la disponibilité de locaux abordables dans d'anciens bâtiments industriels. Les conversions de bâtiments et les augmentations de loyer pourraient exclure certaines de ces activités, ce qui préoccupe plusieurs participants. Cet enjeu n'est pas propre au territoire : l'accès à des locaux abordables apparaît, pour plusieurs, comme une condition nécessaire pour que Montréal conserve son attrait pour les créateurs.

Afin de protéger les ateliers d'artistes et les entreprises culturelles, certains ont proposé de recourir à la désignation « secteur d'emplois » dans le plan et le règlement d'urbanisme. Le secteur Atlantic a été identifié comme un lieu propice pour mettre en œuvre cette approche.

Certains ont également proposé de miser sur la diffusion culturelle, notamment par l'art public et des spectacles en plein air. Les participants au premier atelier de réflexion ont notamment évoqué la création des « Rencontres culturelles de Marconi ».

On a aussi évoqué le rôle de coopératives, qui offriraient un modèle approprié pour l'acquisition d'un immeuble par ses occupants.

Initiative – culture

L'équipe qui s'est intéressée au thème de la culture a proposé de **préserver, intégrer, valoriser et pérenniser des aires de création et de diffusion.**

L'équipe a identifié plusieurs bâtiments qui abritent des activités de création et de diffusion (voir carte). Afin de maintenir ces activités dans le territoire, l'équipe a suggéré que les occupants fassent l'acquisition des bâtiments, signent des baux à long terme ou obtiennent de la Ville de Montréal qu'elle acquiert les bâtiments.

Les membres de l'équipe ont proposé de jouer un rôle dans ce processus en identifiant les lieux à préserver et en mobilisant les occupants autour des différentes options de préservation.

Au-delà de la préservation des espaces de création et de diffusion, les membres de l'équipe souhaitaient tisser des liens entre les créateurs et les résidents, de même qu'entre les différentes activités liées à la création (dont le vêtement, par exemple). Dans leur vision pour le territoire, les activités culturelles se mêlent à la vie quotidienne du quartier, s'installent dans

une diversité de lieux et débordent dans l'espace public. L'équipe souhaitait créer un sentiment d'appartenance autour des activités productives et éviter l'instrumentalisation de la culture dans la mise en marché du territoire.



Bâtiments (en rouge) et espaces publics (cercles rouges) identifiés lors du second atelier de réflexion comme des aires de création et de diffusion culturelles.

Source : Ville de Montréal, modifiée par l'auteur.

Verdissement et espaces verts

Le verdissement est l'un des thèmes majeurs de la démarche de planification participative. Plusieurs ont noté que le territoire s'était constitué sans planification, ce qui avait laissé des carences importantes en espaces verts. La demande pour plus de présence végétale est générale et elle se manifeste sur l'ensemble du territoire. Beaucoup de propositions invitaient à l'innovation, autant dans la manière de verdir que dans les espaces choisis pour le faire.

Une préoccupation généralisée

Le verdissement et les parcs ont été l'objet de nombreux commentaires dans l'ensemble des activités :

- Lors des rencontres de quartier, une proposition sur six concernait ce thème ;
- Le manque d'espaces publics et le manque d'attention accordée aux espaces verts et au transport actif sont des tendances qui ont particulièrement interpellé les participants lors du premier atelier de réflexion ;
- Plus de la moitié des énoncés de vision formulés lors du premier atelier de réflexion mentionnaient le verdissement.

Les participants ont déploré globalement le manque d'arbres sur l'ensemble du territoire. Un grand nombre de personnes ont appelé à la plantation d'arbres et de fleurs et à l'aménagement de parcs, de ruelles vertes et de jardins communautaires, dans l'ensemble du territoire de planification. Les participants ont aussi abordé le manque de parcs et d'espaces verts, notamment en lien avec les besoins des familles.

- Les besoins en espaces verts sont considérés comme particulièrement élevés dans Parc-Extension en raison du nombre de familles avec enfants qui y résident. Les espaces verts existants dans Parc-Extension seraient particulièrement utilisés.
- Plusieurs ont aussi noté le manque d'espaces verts du côté de Marconi-Alexandra et De Castelnau. Ils jugent qu'en améliorer l'offre contribuerait à attirer des familles.
- On a remarqué, par ailleurs, qu'en plus de répondre aux besoins des familles, l'aménagement d'espaces verts offrirait aux travailleurs du quartier des espaces de détente.



Esquisse de l'aménagement de ruelles fleuries, évoqué lors des rencontres de quartier.

Lieux à aménager

Quelques lieux ont fait l'objet de nombreuses propositions de verdissement.

Les participants de la plateforme en ligne et des rencontres de quartier ont particulièrement ciblé l'avenue Beaumont pour les interventions de verdissement. Certains ont proposé de planter des arbres afin de cacher la voie ferrée et le poste de transformation électrique le long de cet axe. Plusieurs ont aussi identifié le terrain vacant situé sur l'avenue Beaumont, dans l'axe de la rue de l'Épée. Ils ont notamment évoqué l'aménagement d'un jardin collectif à cet endroit. Notons que la Ville de Montréal a émis une réserve foncière sur ce terrain au mois de septembre 2012.

Quelques propositions visaient à tirer parti de la rue Hutchison pour transformer le pôle de la gare Jean-Talon. On a proposé d'y limiter la circulation motorisée (seuls les autobus y seraient autorisés) et d'en faire un vaste espace public. Les commerçants pourraient y installer leurs étals et des terrasses. L'espace pourrait également accueillir des événements temporaires, comme un marché aux puces.

Initiative – verdissement

L'équipe qui s'est intéressée au thème du verdissement a proposé de **créer une pépinière sur le site de l'Université de Montréal**. Les arbres produits sur ce site seraient ensuite plantés dans les secteurs concernés.

Ce projet vise à augmenter le pourcentage de la canopée (c'est-à-dire le couvert d'arbres) dans le territoire et les secteurs limitrophes, autant sur le domaine privé que public. Ce pourcentage devrait passer de 5 % à 15 % dans les secteurs institutionnels, commerciaux et industriels. Il devrait passer de 7,5 % à 25 % dans les secteurs résidentiels. Des arbres pourraient également être plantés dans l'ancienne emprise du CP. L'ensemble de l'opération correspond à la plantation d'environ 3000 arbres.

La pépinière deviendrait un site ouvert au public pour des activités liées à l'éducation. Elle servirait en même temps de site de compostage.

La plantation serait coordonnée par les organismes de verdissement locaux. Les écoles pourraient être mises à contribution. Le projet aurait un impact direct sur la qualité de l'air et la diminution des îlots de chaleur, en plus de servir d'outil de sensibilisation et d'implication citoyenne.



Esquisse de l'aménagement d'un parc dans l'emprise de l'ancienne voie du CP évoqué lors des rencontres de quartier.

Plusieurs ont suggéré d'aménager un parc linéaire dans l'emprise de l'ancienne voie du CP, en y intégrant de l'agriculture urbaine ou une piste cyclable et des équipements destinés aux cyclistes. D'autres ont suggéré d'aménager un parc linéaire comportant une piste cyclable le long des voies ferrées.

Enfin, des utilisateurs du forum en ligne ont proposé de convertir en parc le stationnement adjacent à l'entrepôt de la SAQ.

D'autre part, l'accès au parc Jarry est une préoccupation récurrente chez les résidants. Plusieurs ont recommandé d'aménager une traverse ferroviaire dans l'axe de la rue De Castelnau.

Intégration du projet de l'Université de Montréal

L'Université de Montréal transformera au cours des 20 prochaines années l'ancienne gare de triage Outremont en un ensemble mixte de pavillons universitaires, de commerces et d'habitations (voir cartes). Plusieurs espèrent que le projet s'ouvrira sur les secteurs limitrophes et qu'il entraînera de nombreuses retombées positives. Diverses formes de collaboration entre l'Université de Montréal et la communauté ont été mentionnées, lesquelles, selon certains, devraient faire l'objet d'engagements formels.

Revitalisation des secteurs limitrophes

Pour plusieurs, ce projet est l'occasion de répondre à des besoins dans les quartiers qui l'entourent. En outre, le projet pourrait augmenter l'offre de services, de logements abordables, d'espaces verts et d'équipements collectifs et apporter des emplois aux populations riveraines. Certains s'attendent également à ce que le projet catalyse la revitalisation du secteur en y attirant de nouvelles entreprises liées à la culture et aux nouvelles technologies. Un énoncé de vision élaboré lors du premier atelier de réflexion décrivait « un campus universitaire intégré dans son milieu, partenaire et levier de la revitalisation urbaine et sociale ; générateur de services, d'emplois ainsi que du verdissement du milieu. »

Certains ont noté que les retombées dans le secteur dépendent de plusieurs facteurs favorables. Un bon accès au site, notamment à partir du quartier Parc-Extension, apparaît particulièrement important et la création d'une traverse ferroviaire dans l'axe de la rue de l'Épée a été régulièrement évoquée. De nombreux participants craignent que le projet de l'Université de Montréal ne vienne perpétuer l'enclavement du quartier Parc-Extension. Cette préoccupation est fortement partagée par les résidants de Parc-Extension.

Certains résidants d'Outremont espèrent que le PDUES et le projet de l'Université de Montréal contribueront à la revitalisation commerciale de l'avenue Van Horne et permettront d'attirer, par exemple, une épicerie de taille moyenne dans sa partie est. Pour d'autres, à l'inverse, il importe de conserver le mélange commercial actuel de l'avenue Van Horne, car on y retrouve plusieurs commerces de proximité. Ils craignent que le développement n'entraîne une spécialisation de l'offre qui ne correspondrait plus aux besoins du quartier.

Plusieurs modèles de collaboration entre l'Université de Montréal et la communauté ont été évoqués. On a suggéré d'établir des ponts entre les chercheurs de l'Université de Montréal et l'industrie du textile afin de développer de nouveaux prototypes de matériaux et de mettre sur pied un service à la communauté, qui permettrait aux organismes et entreprises autour de l'Université de Montréal de bénéficier de l'expertise de ses chercheurs. La mise sur pied d'un comité d'embauche local a également été évoquée. La multiplication d'initiatives communes de la communauté et de l'Université de Montréal permettrait de créer des liens à court, moyen et long terme, et d'accompagner ainsi la réalisation du projet dans ses différentes phases.

Par ailleurs, plusieurs s'attendent à ce que l'Université de Montréal s'engage formellement à poser les gestes qui permettront de générer ces retombées dans le milieu.

Impacts du projet

D'autres attirent l'attention sur les impacts négatifs que pourrait avoir le projet de l'Université de Montréal. Ils craignent que l'arrivée d'entreprises du secteur tertiaire contribue à faire disparaître les emplois moins qualifiés occupés par plusieurs résidents des quartiers avoisinants. Ils appréhendent également une hausse du prix des logements, laquelle aurait pour effet d'exclure les ménages moins nantis.

Par ailleurs, plusieurs anticipent une augmentation du nombre de voitures sur l'avenue Van Horne, laquelle est déjà fortement utilisée, et craignent des débordements sur les rues locales de l'arrondissement Outremont. Quelques interventions ont été proposées afin de contrer ces impacts, comme de favoriser le transport en commun, d'implanter des mesures d'apaisement de la circulation et de limiter la circulation sur les rues locales en inversant les sens uniques.

Initiative – intégration du projet de l'Université de Montréal

L'équipe qui s'est intéressée au thème de l'intégration du projet de l'Université de Montréal a proposé de créer une maison d'échange et d'intégration dans le secteur Atlantic. Cet espace pourrait se nommer la Maison du bon voisinage.

La Maison du bon voisinage offrirait un lieu d'information et d'échange entre l'Université de Montréal et la communauté. Elle comprendrait des salles accessibles au public et des espaces de diffusion culturelle. On y favoriserait les interactions entre la communauté, les professeurs, les étudiants et les créateurs.

La Maison du bon voisinage serait cogérée par l'Université de Montréal et la communauté. Chaque année, un rapport sur l'intégration de l'Université de Montréal serait produit.

Afin de stimuler la fréquentation de la Maison du bon voisinage, celle-ci comprendrait aussi des activités commerciales et d'autres activités génératrices d'achalandage, comme un jardin communautaire. Le choix des commerces reposerait sur la Maison du bon voisinage.

L'intérêt de cet équipement serait de créer à court terme un foyer de collaboration et d'appropriation, puisque le projet de l'Université de Montréal doit se réaliser sur le long terme. La gouvernance partagée de la Maison du bon voisinage poserait les bases d'une culture de participation et de décision partagée. Cela permettrait aussi à l'Université de Montréal d'apprendre à utiliser les ressources locales.

Par ailleurs, l'équipe s'est intéressée au tunnel qui reliera le site du projet à la station de métro Acadie. Leur proposition consistait à animer ce tunnel en le reliant directement au métro et en y installant des petits commerces.

D'autres craignent qu'une concentration de logements pour étudiants ne crée un environnement peu animé à l'extérieur de la période scolaire. Ils ont mentionné le boulevard Édouard-Montpetit comme exemple de ce phénomène. Par ailleurs, des résidents de l'avenue Ducharme, entre les avenues Champagneur et d'Outremont, ont demandé à ce qu'une zone tampon soit aménagée entre leurs immeubles et les futures constructions résidentielles qui s'implanteront derrière.

Certains participants ont aussi exprimé des préoccupations quant à l'augmentation de la circulation et des nuisances sonores causées par le passage des trains dans Parc-Extension.

Pour certains, enfin, l'exercice de planification en cours devrait permettre aux quartiers limitrophes de se transformer afin de répondre aux besoins créés par le projet de l'Université de Montréal. Il a été suggéré, par exemple, de permettre dans le secteur Atlantic et sur l'avenue du Parc des usages commerciaux complémentaires avec les activités du campus et de favoriser l'habitation dans les secteurs Marconi-Alexandra et De Castelnau afin de permettre aux employés de l'Université de se loger à proximité de leur travail (ce qui leur éviterait de se déplacer en voiture). « Il faut laisser le secteur se revitaliser pour éviter d'avoir un campus universitaire entouré d'une zone d'emploi inadaptée aux besoins de l'industrie d'aujourd'hui », a expliqué un participant du forum en ligne.

Approche de mise en œuvre du PDUES

Plusieurs propositions émises lors des ateliers et des rencontres de quartier de même que sur la plateforme en ligne concernent la démarche de planification elle-même.

De manière générale, le PDUES et la démarche de planification participative qui en soutient l'élaboration suscitent une vaste adhésion. Personne n'a remis en question la pertinence de planifier ces secteurs et la portée large du document fait écho à la diversité des préoccupations exprimées. Plusieurs espèrent que le PDUES sera l'occasion de rompre avec une dynamique de développement qui répond peu, en ce moment, à leurs aspirations. Ils saluent aussi la démarche de planification participative qui leur permet de contribuer au plan en amont de son élaboration.

Par ailleurs, plusieurs propositions plus spécifiques ont été émises quant à la planification. Ces propositions se situent à un niveau plus général que celles regroupées sous les six thèmes décrits précédemment. Elles concernent la dynamique de développement actuelle et la mise en œuvre du PDUES et permettent de constater que les suites du PDUES suscitent des attentes élevées en termes de concertation et de retombées concrètes.

Encadrement des changements actuels

De nombreux participants sont préoccupés par la rapidité des transformations en cours. En effet, la construction récente de plusieurs projets de copropriété, particulièrement dans les secteurs De Castelna et Marconi-Alexandra, leur laisse l'impression que le territoire se transforme sans planification, au gré des initiatives du secteur privé.

Certains ont mis l'accent sur des événements récents, évoquant les cas de locataires évincés de leur logement ou vivant dans des conditions d'insalubrité. La spéculation foncière leur semble être à l'origine de ces événements et il leur apparaît urgent d'en arrêter les effets en ralentissant le développement immobilier dans le territoire et les secteurs limitrophes.

Aussi, de nombreux participants ont appelé un moratoire sur les dérogations et les modifications au règlement de zonage. Autrement, jugent-ils, le portrait du territoire aura substantiellement changé avant l'adoption du PDUES et pourrait s'être irrémédiablement éloigné des objectifs fixés par celui-ci.

Mise en œuvre et concertation

Plusieurs participants, en particulier lors du premier et du second atelier, se sont intéressés à la mise en œuvre du PDUES. Ce sont en particulier les modalités de concertation et de suivi de l'évolution du territoire qui ont retenu leur attention.

La mise en œuvre du PDUES dépend principalement de la Ville de Montréal et de quatre arrondissements. Plusieurs objectifs de planification peuvent également être associés à des responsabilités provinciales ou fédérales. La collaboration entre les paliers de gouvernement et entre les arrondissements apparaît donc, pour plusieurs, comme une condition de base à la mise en œuvre du PDUES.

Plusieurs propositions formulées lors de ces activités témoignaient de la volonté des participants d'intégrer une diversité de parties prenantes dans les réflexions, les décisions et la mise en œuvre des interventions. Ainsi, il a été suggéré de mobiliser les élus, les organismes et les acteurs économiques afin de créer une synergie particulière autour des transformations du territoire. L'Université de Montréal et le CP apparaissent d'ailleurs, pour certains, comme des acteurs incontournables dans cette discussion. On a aussi suggéré de créer une société de développement qui réunirait ces différents intervenants et qui porterait la responsabilité de mettre en œuvre le PDUES. Cette société permettrait de dépasser le fractionnement des responsabilités entre différentes instances administratives.

D'autres ont insisté sur la place qu'occuperont les citoyens dans la mise en œuvre du PDUES. Lors du premier atelier de réflexion, les participants ont fait ressortir l'émergence des mouvements sociaux et l'engagement des citoyens comme des tendances particulièrement marquantes dans l'évolution du territoire. Ils jugent primordial que le PDUES offre un espace pour les initiatives citoyennes et que les citoyens puissent, sur le long terme, influencer les décisions associées à sa mise en œuvre. Ils se préoccupent aussi de la place accordée, dans les suites de la concertation, aux personnes plus marginalisées. Le modèle des conseils de quartier a été évoqué afin d'intégrer de manière continue les citoyens du territoire.

Enfin, plusieurs propositions portaient sur les méthodes de suivi à déployer dans le cadre de la mise en œuvre du PDUES. Certains ont suggéré de suivre des indicateurs liés à l'habitation, comme le coût des loyers et les conversions en copropriétés indivises. D'autres ont évoqué des indicateurs liés au volume d'emploi existant sur le territoire. Des indicateurs de qualité de vie, comme les superficies de jardins cultivés, ont également été mentionnés.

Plusieurs croient qu'une démarche de suivi permettrait d'ajuster au fil de la mise en œuvre les outils qui encadrent le développement. De nombreux participants souhaiteraient d'ailleurs prendre part au suivi et ont suggéré d'en faire un volet de l'action concertée sur le territoire.

Conclusion

Ce rapport marque la fin de la démarche de planification participative qui a accompagné l'élaboration de la version préliminaire du PDUES. À l'hiver 2013, l'OCPM mènera des consultations sur le PDUES et la version finale du document sera adoptée à l'été.

La démarche *Ouvrir la voie* a permis de rejoindre plusieurs centaines de participants provenant de tous les horizons. En outre, des résidants de toutes les parties du territoire de planification et de tous les secteurs limitrophes ont pris part à l'exercice. Plusieurs travailleurs du secteur se sont également exprimés. Dans l'ensemble, les rencontres de quartiers, les ateliers et la plateforme web ont rejoint des publics différents qui ont apporté une diversité d'éclairages sur l'avenir du secteur. Ainsi, les rencontres de quartier et la plateforme ont permis de documenter la réalité quotidienne du territoire à partir de différents points de vue, tandis que les ateliers ont été l'occasion, pour près de cent acteurs-clés, de construire une connaissance commune de cet espace et d'élaborer des projets auxquels ils souhaitent prendre part.

De plus, tous ces intervenants ont pu contribuer à la construction du PDUES dès les premières étapes de son élaboration.

La somme d'idées et de propositions ayant émergé dans le cadre de cette démarche est impressionnante. Les différentes activités de la démarche de planification participative ont permis d'établir un dialogue intelligent entre les parties prenantes, de développer des arguments et de laisser place à la créativité.

Cette démarche a permis d'établir quelques constats clairs quant à l'avenir du secteur. Un fort consensus a émergé à propos du verdissement et des interventions en faveur du transport actif. La mixité sociale, économique, fonctionnelle et architecturale est apparue comme l'un des traits distinctifs du territoire et comme une qualité qui devra y être renforcée. La démarche a aussi montré que la dynamique de développement actuelle suscite des inquiétudes. Les participants attendent du PDUES qu'il encadre le développement à partir d'une compréhension fine de la réalité du territoire.

Les participants s'attendent aussi à ce que le PDUES mette en place un nouveau modèle de développement. En effet, le PDUES comprend les éléments propres à un PPU de même que des interventions dans les domaines économique et social, lesquels dépassent en partie les pouvoirs dont dispose la Ville de Montréal. La mise en œuvre du PDUES devra donc s'appuyer sur la collaboration avec des partenaires capables d'agir sur ces domaines. Autrement dit, la mise en œuvre du PDUES ne sera possible que de manière concertée.

Le second atelier de réflexion a permis de formuler six initiatives qui offrent des possibilités de collaboration entre la Ville de Montréal et les citoyens, organismes, institutions et entreprises interpellés par l'avenir du territoire :

- Civiliser l'avenue du Parc et mettre en place un plan de déplacements actifs ;
- Moduler la stratégie d'inclusion de logement abordable et créer une réserve foncière pour le logement social ;
- Créer des leviers afin de maintenir la diversité économique, favoriser la création, le maintien et l'intégration à l'emploi ainsi que l'embauche locale ;

- Préserver, intégrer, valoriser et pérenniser des aires de création et de diffusion culturelle ;
- Créer une pépinière sur le site de l'Université de Montréal ;
- Créer une maison d'échange et d'intégration dans le secteur Atlantic.

De plus, l'Opération avenue du Parc a déjà jeté les bases d'une réflexion conjointe de la Ville de Montréal et d'acteurs du milieu pour l'avenir de cette portion du territoire. Toutes ces initiatives apparaissent comme le point de départ d'un modèle collaboratif de mise en œuvre à la mesure des ambitions du PDUES.

Cette amorce suscite l'enthousiasme. À plusieurs reprises, les participants ont exprimé leur souhait que le PDUES établisse un nouveau modèle de développement du territoire laissant plus de place à la collaboration entre les parties prenantes. La forme exacte de cette collaboration reste largement à définir, mais force est de constater que la démarche *Ouvrir la voie* lui a déjà donné son élan.

Liste des annexes

ANNEXE 1. Document d'information : synthèse de la démarche et du diagnostic préliminaire

ANNEXE 2. Carton d'invitation — «L'avenir de votre quartier vous intéresse ?»

ANNEXE 3. Rapport sur les parties prenantes et les enjeux de concertation

ANNEXE 4. Compte rendu du premier atelier de réflexion

ANNEXE 5. Liste des présences — second atelier de réflexion

ANNEXE 6. Cahier du participant — second atelier de réflexion

ANNEXE 7. Fiches synthèse — second atelier de réflexion

- Fiche synthèse — déplacements
- Fiche synthèse — habitation
- Fiche synthèse — emplois
- Fiche synthèse — culture
- Fiche synthèse — verdissement
- Fiche synthèse — intégration du projet de l'Université de Montréal

ANNEXE 8. Présentations des équipes — second atelier de réflexion

- Présentation — déplacements
- Présentation — habitation
- Présentation — emplois
- Présentation — culture
- Présentation — verdissement
- Présentation — intégration du projet de l'Université de Montréal

ANNEXE 9. Forum public — inventaire des discussions dans la section débat (français)

ANNEXE 10. Forum public — inventaire des discussions dans la section débat (anglais)

ANNEXE 11. Résultats du sondage en ligne (français)

ANNEXE 12. Résultats du sondage en ligne (anglais)

ANNEXE 13. Données sur l'utilisation de la plateforme en ligne (français)

ANNEXE 14. Données sur l'utilisation de la plateforme en ligne (anglais)

ANNEXE 15. Rapport de l'Opération avenue du Parc