

Ref: DEVELOPMENT OF NAMUR – JEAN TALON OUEST AREA

EXECUTIVE SUMMARY

Positron Inc, the owner of the Positron building at 5101 Buchan Street, is expressing its concerns related to the plan's proposed loss of surface parking and the reduced street access which would cause the loss of many high technology jobs in this area and make the Positron building unusable as a high technology building. The plan as proposed would have a significant negative impact on the value of the Positron Building and would cause much lower rental rates and a lower quality of tenant as well as a high vacancy rate.

Positron finds many aspects of the development plan attractive, however it is important to also address the needs of other important quality buildings in this area. It should be possible to plan the development such that it does not destroy the value and viability of the Positron building and other important structures that belong to good corporate citizens.

Positron has communicated with other important property owners in this area and we have engaged the services of Professor Raphael Fischler who is Professor of Urban Planning at McGill University. Prof. Fischler has written a preliminary report which is attached to our Submission.

Our objective is to have Professor Fischler work on our behalf with the City's urban planners so that the plan while enhancing the value of the neighborhood would not destroy the value and viability of our property.

Note: Positron's Submission is in English due to time limitations. Prof. Fischler's report is in French. We would be pleased to provide at a later date a copy of Positron's Memorandum in French.

MEMORANDUM SUBMISSION

REDEVELOPMENT OF NAMUR – JEAN-TALON OUEST AREA

SUBMITTING ENTITY

This submission is made by Positron Inc, a high technology company incorporated in Quebec in 1970.

Positron Inc. is both an operating company and holding company. Positron Inc. is the owner of Positron Access Solutions Inc., Positron Telecommunication Systems Inc., Positron Power (all high technology corporate entities).

Positron Inc. is also the 100 % owner of the Positron building located at 5101 Buchan Street through its subsidiary Wisefish Holding. The Positron building is located within the proposed redevelopment area.

Positron exports 95% of its products to the United States, Europe, Asia and South America. Positron's customers include all the major U.S. telephone companies, other carriers internationally, over 300 major power utilities and to municipal, state and federal governments.

Positron achieves its sales by its leading edge technology using the best engineering talent that it can attract in the market. Many high profile visitors including ministers of different countries regularly visit the Positron building.

Positron was attracted to this site partly as a result of conversations with the City. The land was undeveloped and the area was run down. The City was very positive about Positron's intentions to develop the site of the Positron building and to create many high technology jobs. Positron purchased the land from the City and completed the Positron building in 1988. The building was built to the highest standards with 6" reinforced concrete floors, built for high energy efficiency, with standby power generator, extra height ceilings, shipping facilities, card access control, gym for tenants and staff and many other amenities and features. The building is well maintained and the building houses Positron Inc. and other high technology companies and professional firms.

POSITRON'S INTEREST IN THIS PROJECT

Positron is concerned that the proposed project would reduce parking and hamper access to the Positron building, thereby making it very difficult to attract tenants and high quality employees.

Two years ago, Positron sold Positron Public Safety Systems Inc, a Positron subsidiary, to a US Company. That tenant currently occupies approximately 80,000 sq.ft. in the Positron building. Like Positron Inc., they employ highly paid employees, many of whom are in or above the \$100,000 per year range. These engineers and managers come from all parts of the city and do not use public transportation. Positron is concerned that it will be unable to attract high calibre employees or high calibre tenants without adequate parking and with reduced access to our building. This would result in a high vacancy in the Positron building, significantly reduced rents, a lower calibre of tenant and a significant deterioration in the value of the property. This would cause in a deterioration of the building as less funds would be available to be spent on building and property upkeep.

OPINION ON THE PROJECT

The project has attractive attributes which would beautify the area, get rid of old dilapidated structures and eyesores to be replaced by new residential development. The project, however, does not adequately take into account the needs of the existing (and developing) office and commercial structures. Without adequate parking and access, The Positron building and the other quality structures, and their good corporate citizens would be doomed to commercial failure and disuse.

Positron has engaged the services of Prof. Raphael Fischler of the Department of Urban Planning of McGill University to do a preliminary project study which included interviewing some of the other property owners and organizations. We commissioned Prof. Fischler to provide his preliminary opinion on the project as a whole, a copy of which is attached to our Submission.

CONCERNS ON THE PROJECT

- 1) **PARKING** – Quality office buildings require parking. The type of employee and the employee mix that a company has, determines the parking requirements. While some lower level employees may use public transport, top high technology firms such as Positron Inc. and our high technology tenants employ high powered engineers and managers who do not use public transport. These people tend to highly value their quality of life as an important attribute to their employment and part of their quality of life is to be able to drive and park their automobiles at their place of employment. In addition, the employee population in the Positron building comes from all over the island and off the island of Montreal. Public transportation is not a

viable option many of these people. In competing for employees, Positron and its high technology tenants and our professional tenants (accounting firms, etc) require high density parking.

When Positron attempts to attract employees or tenants to the Positron building, we compete against other companies located on the Trans Canada Highway and other places where there is ample free parking. Positron' largest tenant who occupies 80,000 sq.ft. in the Positron building has justannounced to us that they plan to vacate the Positron building. Their major expressed concern is the potential loss of availability of adequate parking. The mere fact that the present plans show the elimination of parking which thePositron building presently enjoys by renting space from the property owner across from the Positron building., has created this major problem for us. The plan further exasperates the parking issue by suggesting a narrowing of Buchan Street which would also eliminate much of the street parking that currently exists.

Our other tenants have approached us in alarm and have also expressed deep concerns about the potential loss of parking. The Positron building is not viable without adequate parking.

Positron has discussed the possibility of adding additional underground parking (for the Positron building's needs) to the plans of the property owner on the other side of Buchan Street from the Positron building. This would require the construction of an additional level of underground parking under the currently planned underground level of that developer's project. According to that development/property owner, the cost per parking spot created would amount to \$30,000 per spot or \$6,000,000 for the 200 additional parking spots required by the Positron building. It is not economically viable to add this cost to the Positron building.

We are open to exploring what can else can be done, however we are very concerned about obtaining adequate parking.

The Positron building presently attracts the highest calibre of engineering and talent and professionals. We are very concerned.

We have learned that the residential units being built will have approximately one parking spot for every two units. Since the starting cost of many residential units would be in the \$150,000 range, it is understandable that many purchasers of residential units may not be able to afford the \$30,000 or so cost of a purchased parking spot. We believe that these new owners may eventually seek outside parking which would further add to the parking problems.

There are two large buildings just East of Positron on Buchan Street that are currently being renovated from slum like properties to modern attractive office structures.

These buildings also require additional parking in order to be viable. They will be competing with the Positron building for the precious few parking spaces which may be available.

There is a relatively high vacancy rate for office space in Montreal. It is clear that buildings with adequate parking will be much more capable of attracting tenants. We are concerned that this area will not be viable for office buildings on Buchan Street.

- 2) **ACCESS** – Buchan Street provides the front door access to the Positron building as well as to the office building just East of Positron. The narrowing of Buchan Street is not friendly to visitors, tenants and employees, who would have slower and less ease of access to reach our building.

Part of what creates value of an office building is associated with the street where the front door access to the building is located. Major streets and thoroughfares are more desirable and give a higher value to an office building than minor side streets. The narrowing of Buchan Street would tend to further lessen the appeal to prospective tenants of the Positron building as well as that of other office buildings on Buchan Street.

The Decarie Expressway and the Decarie service road are very congested during rush hour traffic times. Jean Talon and Victoria Avenue are also important heavy traffic arteries. Causing Victoria to stop at Jean Talon instead of cutting through to de la Savanne as it currently does and the narrowing of Buchan Street and the virtual elimination of Pare Street as a street for automobile traffic between Mountain Sights and de la Savanne and Victoria Streets would further add to traffic congestion.

Cars heading in a Westerly direction that can now use Pare Street as an alternative means of crossing Decarie would then be diverted to add congestion to Jean Talon and de la Savanne and Decarie.

The Positron building has several business addresses on Pare Street for ground floor tenants. There is no direct access to those ground floor spaces from the Buchan Street side of the building. Closing Pare Street to traffic would severely damage the rentability of those spaces on Pare Street.

SHIPPING & RECEIVING DOCK – The Positron building has its shipping and receiving entrance on the Eastern end of the building on Pare Street. Positron and its high technology tenants ship their high technology products

from this shipping entrance. This shipping and receiving entrance has been built into the Positron building with an interior loading dock and a freight elevator located adjacently internally as well as a hydraulic lift in the shipping dock. The shipping dock is internal to the Positron building so as to maintain an attractive office exterior to the building. The building has been constructed specifically in this fashion to accommodate the trucks that bring high-technology components and receive finished product shipments from the Positron building. The closing of Pare Street would completely destroy the primary use for which the Positron building was designed which is specific for the high-technology industry. For example, Positron Public Safety Systems ships 911 systems to the USA and many international countries and cannot continue to inhabit this building without a shipping and receiving bay.

SUGGESTIONS AND COMMENTS TO ENHANCE THE PROJECT:

Positron has had meetings and discussions with the major office and commercial property owners in the vicinity of this project.

We will engage the services of Professor Raphael Fischler who is Professor of Urban Planning at McGill University, who is prepared to work on our behalf with the city's urban planners so that the project can proceed in a manner which can harmoniously address the needs of all parties. It should be possible to accommodate new residential construction while at the same time not destroying the value and utility of existing fine office and commercial buildings and good corporate citizens.

Professor Fischler is prepared to hear our concerns, to understand the objectives that the city wishes to achieve and then come up with suggestions which can result in a harmonious balance between the new residential and the existing quality buildings. It is too early to present concrete suggestions without the benefit of meetings with the city urban planners. We are pleased that the city's urban planners have expressed a willingness to enter into discussions. We hope that this will lead to meaningful give and take.

We have, together with other property owners, discussed different conceptual ideas such as parallel parking on Buchan St. which could serve a dual purpose of increasing parking space available while narrowing the street to slow traffic and other ideas. The concerns expressed by the city urban planners such as the speed of cars in our urban areas can be addressed through the use of speed bumps and stop signs.

It is premature to offer concrete suggestions until Professor Fischler has had the opportunity to meet with the city's urban planners and property owners and to spend some time studying alternatives.

Our goal is to work with the city to enhance the value of the neighbourhood without destroying the value and viability of our property. We would like to achieve a win-win situation for all parties.

Mémoire sur le plan de réaménagement du secteur Namur – Jean-Talon Ouest (arrondissement Côte-des-Neiges – Notre-Dame-de-Grâce)

Soumis à l'Office de consultation publique de Montréal

par
Raphaël Fischler
Professeur agrégé
École d'urbanisme, Université McGill

le 10 décembre 2009

Ce mémoire a été préparé et est soumis pour le compte de M. Reginald Weiser, propriétaire du 5101, rue Buchan.

Dans son état actuel, le plan de réaménagement contient des éléments contradictoires. D'une part, il montre l'intégration de bâtiments commerciaux dans un nouveau quartier à usages mixtes. D'autre part, il représente des conditions locales qui risquent de condamner ces bâtiments à la faillite.

Le plan soumis par l'arrondissement repose sur le principe du développement en fonction des transports en commun (« *transit-oriented development* ») près de la station de métro Namur. Ce principe correspond à la vision mise en avant dans le *Plan d'urbanisme* de la Ville de Montréal de promouvoir le développement urbain durable ; il correspond également au désir énoncé dans le *Plan vert* de l'arrondissement Côte-des-Neiges – Notre-Dame-de-Grâce de favoriser le « *développement écologique* » et le « *transport durable* ». Mais le plan proposé ne correspond pas suffisamment à la réalité du développement urbain, en particulier en ce qui concerne l'intégration de bureaux de firmes professionnelles et de haute technologie dans le contexte donné et en ce qui concerne les déplacements et le stationnement de leurs employés.

Les inquiétudes principales des propriétaires fonciers du secteur sont clairement énoncées dans le compte-rendu de leur rencontre avec les responsables de l'OCPM, le 28 octobre 2009.¹ Ces inquiétudes sont : la marginalisation des activités commerciales existantes, la perte de places de stationnement sur rue et dans des parcs de stationnement en surface, l'augmentation de la congestion routière. Tous ces changements amoindrieraient, plutôt qu'ils ne renforceraient, la vitalité du secteur.

L'arrondissement devrait revoir le plan de réaménagement en collaboration avec les propriétaires locaux, ainsi qu'avec d'autres groupes, de manière à le rendre plus compatible avec les conditions locales et avec les exigences du développement commercial. En répondant mieux aux besoins des propriétaires, un plan amélioré serait en fait favorable aux objectifs de mixité des usages et de revitalisation urbaine.

¹ OCPM, « Compte-rendu de la rencontre avec les commerçants et propriétaires d'immeubles et terrains sur le site ».

* * *

L'arrondissement Côte-des-Neiges – Notre-Dame-de-Grâce ne tient pas à intervenir dans le secteur Namur – Jean-Talon Ouest par le biais d'expropriations. (Ceci explique son intention d'adopter un Plan directeur plutôt qu'un Programme particulier d'urbanisme.) Mais il exprime clairement le désir de débarrasser le secteur d'un certain nombre de bâtiments existants, en particulier ceux qui abritent des activités liées à l'automobile et ceux qui sont de mauvaise qualité.

Le départ d'éléments qui nuisent au secteur par leur apparence ou par leur utilisation extensive du sol serait bien sûr un changement positif pour sa revitalisation et sa densification. Mais le départ de bâtiments et de compagnies qui contribuent de manière positive et efficace à la vitalité locale seraient une perte pour le secteur, pour l'arrondissement et pour la ville entière. Dans le redéveloppement d'un milieu urbain existant, une grande prudence s'impose pour que les interventions n'entraînent pas la perte d'atouts importants.

À ce titre, on est surpris de voir dans le plan proposé qu'un certain nombre de bâtiments relativement neufs et en bon état – « *bâtiments considérés de bonne qualité* » par l'arrondissement² – ne devraient pas faire partie du secteur dans l'avenir. (Un de ces bâtiments est le centre bouddhiste SGI situé au 5025, rue Buchan.) Cette volonté contredit un principe du développement durable, qui veut que l'on réutilise les structures existantes autant que possible, plutôt que de les démolir et d'en construire de nouvelles. Elle contredit aussi l'objectif énoncé de « *favoriser la diversité des usages et fonctions* »³ : la création d'un environnement vraiment urbain, avec des activités diverses à différents moments de la journée et de la semaine, exige que l'on garde et attire des espaces à bureaux, des centres culturels et des commerces.

Le plan proposé prévoit bel et bien que certains bâtiments commerciaux existants restent sur place. C'est le cas du bâtiment Positron, au 5101, rue Buchan, et des deux bâtiments à bureaux plus à l'est. Leur présence dans le plan suggère que l'administration de l'arrondissement apprécie leur présence dans le secteur. Pourtant, en y regardant de plus près, on s'aperçoit que le plan vise à créer des conditions locales contraires aux besoins des utilisateurs de ces bâtiments et donc contraires au maintien de ces bâtiments comme éléments positifs du secteur.

La transformation des rues Buchan et Paré en rues locales étroites, l'élimination du stationnement sur rue et des parcs de stationnement sur des terrains privés et la reconfiguration de la trame de rues rendront bien plus difficile, voire impossible, le maintien d'une fonction « bureau » dans le secteur. Ces changements provoqueront une perte importante de la valeur commerciale de certains édifices et une chute importante de leurs

² Arrondissement Côte-des-Neiges – Notre-Dame-de-Grâce, « Namur – Jean-Talon Ouest : concept et vision d'ensemble – Étude de design urbain – avril 2009 », p. 13

³ *Ibid.*, p. 28.

loyers. Ceci mènera à une nette détérioration de l'entretien et de la réparation, à une perte de valeur économique et sociale et, au bout du compte, à la transformation des bâtiments en nuisances.

En d'autres mots, le plan tel que proposé pourrait entraîner non seulement le départ d'éléments peu attrayants mais aussi à la perte d'éléments positifs et utiles. Au lieu de récompenser certains propriétaires d'avoir contribué à l'amélioration du secteur, l'arrondissement risque de les en écarter et pourrait créer de nouveaux obstacles au processus de revitalisation qu'il dit espérer.

* * *

La menace la plus importante qui pèse sur les propriétaires et les utilisateurs d'espaces à bureaux est une réduction très importante de l'accessibilité en automobile et de l'offre en stationnement pour voitures. Bien qu'un meilleur équilibre entre modes de transport soit un objectif important pour toute la communauté urbaine, les changements proposés dans le plan sont excessifs. La densification du secteur et son développement à des fins plus résidentielles peuvent se faire sans pour autant limiter l'accès et le stationnement automobiles de manière aussi radicale.

D'après le plan proposé, l'administration de l'arrondissement semble croire qu'un édifice à bureaux aussi important que le 5101 Buchan peut fonctionner avec un nombre très restreint de places de stationnement ou qu'il peut demeurer rentable en offrant du stationnement dans de nouveaux espaces souterrains. Le plan suggère aussi que l'arrondissement croit que le propriétaire du bâtiment doit, seul, subir les conséquences des changements proposés par le secteur public. La première idée, au sujet du stationnement, est irréaliste. La seconde, sur la distribution des coûts et bénéfices, est injuste.

Le plan actuel ne reflète pas les contraintes réelles qui agissent sur les choix de mode de transport et les besoins réels de propriétaires de bâtiments commerciaux. La plupart des utilisateurs du bâtiment Positron s'y rendent en automobile privée. Ceci est tout à fait normal pour des professionnels hautement qualifiés. Ingénieurs, gestionnaires et autres employés bien rémunérés choisissent leur lieu de résidence et leur lieu de travail au moins en partie sur la base de considérations liées à la qualité de vie. Celles-ci incluent un désir de mobilité aisée en automobile privée.

Les entreprises de haute technologie tels que Positron doivent trouver leurs employés dans un bassin d'emploi qui couvre une aire géographique très vaste et doivent leur offrir des conditions de travail et des bénéfices très concurrentiels. Il n'est pas réaliste de penser que de nombreux ingénieurs ou gestionnaires se mettront à utiliser le métro (et parfois l'autobus, pour accéder au métro), alors que leurs collègues dans d'autres compagnies peuvent se rendre au travail en voiture et y stationner gratuitement.

De plus, la grande majorité des gens qui travaillent au 5101, rue Buchan ne résident pas à distance de marche d'une station de métro ou de train de banlieue et ne pourraient donc pas

passer facilement de l'automobile privée au transport collectif. Cet état de choses est clairement démontré par l'analyse que nous avons effectuée de la distribution spatiale des lieux de domicile des employés des deux plus grandes compagnies dans le bâtiment. Les données indiquent que ces employés habitent dans toutes les parties de la région métropolitaine de Montréal et que l'utilisation des transports en commun n'est pas une option réaliste pour la plupart d'entre eux. L'analyse est présentée en détail en annexe.

Si une perte importante de places de stationnement ou une augmentation significative du coût du stationnement devaient remettre en cause l'utilisation de la voiture, les compagnies qui occupent les édifices à bureaux dans le secteur Namur – Jean-Talon Ouest auraient de graves problèmes pour garder et attirer des employés qualifiés et devraient envisager une relocalisation vers des secteurs où ils pourraient offrir du stationnement gratuit ou bon marché en grande quantité. Une perte de locataires aurait pour effet de faire baisser les loyers, de forcer les propriétaires à dépenser moins pour l'entretien de leurs bâtiments et donc, comme nous l'avons dit, de provoquer, à plus longue échéance, la transformation d'atouts en nuisances.

On ne peut surestimer l'importance de l'accès à du stationnement bon marché, tout près du lieu de travail, pour ceux qui ne travaillent pas dans le centre de l'agglomération. Alors que ceux qui travaillent au centre-ville et dans les quartiers limitrophes intègrent le coût (en argent et en temps) du stationnement dans leurs décisions en matière de transport, ceux qui travaillent dans des secteurs plus périphériques s'attendent à ce que le stationnement soit gratuit ou très bon marché et qu'il soit sur le site-même de leur lieu de travail.

L'impact des conditions de stationnement sur les loyers commerciaux est mis en évidence dans le témoignage que nous avons obtenu du propriétaire de deux bâtiments situés dans le secteur de planification détaillée, le long de la rue Jean-Talon Ouest. Le premier édifice, qui est en état acceptable mais a besoin d'améliorations, offre du stationnement à une distance d'environ 100 pieds. Le second, qui est en meilleur état, offre du stationnement à une distance de 400 à 500 pieds. Malgré sa moins bonne qualité, c'est le premier bâtiment, avec du stationnement juste à côté, qui rapporte un loyer plus élevé ; ses locataires sont prêts à y payer 3,50 \$ de plus par pied carré que leurs collègues dans l'autre bâtiment.

Les dires de ce propriétaire sont confirmés par les données soumises à l'arrondissement par son propre expert-conseil, dans son étude de la faisabilité économique du plan proposé. Selon le Groupe Altus, firme de conseil réputée dans son domaine d'activité, les espaces à bureaux ne sont pas viables dans le secteur s'ils n'offrent pas une quantité suffisante de stationnement bon marché, donc en surface :

*[...] dans le marché du bureau de la périphérie du centre-ville de Montréal, comme en banlieue, les locataires seraient très réticents devant l'éventualité de devoir faire payer leurs employés pour avoir accès à une aire de stationnement souterraine. [...] Dans ce contexte, il faut compter sur un ratio de case de stationnement minimal [...] de 1 case pour 500 pieds carrés de superficie locative [...]*⁴

⁴ Groupe Altus, « Étude de rentabilité. Secteur de planification détaillé à portée locale Namur – Jean-Talon Ouest », p. 2.

En appliquant la norme suggérée au bâtiment Positron, qui offre environ 130 000 pieds carrés de superficie de plancher locative, on peut estimer le nombre de places de stationnement qui doivent être offertes à deux cents soixante. Environ deux cents de ces places sont actuellement offertes dans un parc de stationnement en surface, de l'autre côté de la rue Buchan. La perte de cet espace de stationnement à cause du redéveloppement du site rendra l'exploitation commerciale de l'édifice Positron beaucoup plus difficile, voire impossible.

Situer le stationnement de deux cents employés dans une structure souterraine, par exemple sous le nouveau projet résidentiel prévu là où le stationnement en surface se trouve actuellement, entraînerait des coûts d'environ six million de dollars pour son propriétaire. Comme les experts d'Altus le disent, un tel investissement et une hausse conséquente des loyers sont totalement impensables dans le contexte actuel. Les taux de vacance sont trop élevés et les taux de loyers sont trop bas pour que les propriétaires puissent assumer une augmentation aussi significative de leurs dépenses.

* * *

La perte de places de stationnement, que ce soit sur rue ou en espace hors-rue, est une source d'inquiétude pour bien d'autres personnes que le propriétaire du 5101 Buchan. Les propriétaires d'autres immeubles dans la même rue, qui ont récemment investi de grosses sommes dans ces édifices, ne pourront pas attirer de bons locataires, ou même pas de locataires du tout, s'ils ne peuvent leur assurer un bon accès routier et du stationnement gratuit ou bon marché à courte distance de marche. Ces personnes risquent donc de voir leur investissement perdre toute valeur.

Il y a raison de croire, également, que de nombreux résidents des immeubles d'appartements dans la rue Mountain Sights et de nombreux résidents des logements sociaux et coopératifs que l'on projette de construire dans le secteur voudront avoir accès à du stationnement gratuit sur rue ou hors-rue. Le besoin de se rendre à divers lieux d'emploi dans une même journée (pour les deux ou trois emplois que certains adultes doivent avoir pour gagner leur vie) et le besoin de faire des achats dans des magasins à rabais rendent l'utilisation de l'automobile nécessaire, malgré ses coûts. L'accès au stationnement gratuit est alors aussi une nécessité.

La question du stationnement se trouve au cœur d'une autre contradiction dans le plan tel que proposé. D'une part, l'arrondissement veut utiliser le redéveloppement du secteur pour augmenter l'offre de logements abordables. D'autre part, il veut minimiser la quantité de stationnement le long des rues et dans des espaces en surface. Mais le stationnement souterrain est très cher et fait augmenter de beaucoup le prix d'un logement. Quand un condominium coûte entre 150 000 \$ et 200 000 \$, 30 000 \$ de plus pour une place de stationnement souterraine est une dépense très importante, une dépense que de nombreux ménages ne feront pas aisément, ou pas du tout.

Il n'est donc pas surprenant que de nombreux acheteurs d'unités dans le projet Côté Ouest n'aient pas acheté de places de stationnement dans le bâtiment et préfèrent stationner sur rue. Le compte-rendu de la réunion entre l'OCPM et ces résidents montre que la réduction du

nombre de places de stationnement dans les rues Buchan and Paré « *en préoccupe plusieurs, d'autant plus que le plan de réaménagement prévoit la construction de plusieurs autres immeubles dans le secteur, amenant ainsi de nouveaux résidents* ». ⁵

La « *transit-oriented development* » est souvent présenté comme une solution au coûts privé et public importants de l'automobile : en localisant de nouveaux logements près de stations de transport en commun, on permet aux ménages de se passer de leur voiture pour avoir accès aux emplois et aux services. Cette « solution » ne peut être que partielle, car l'achat et l'utilisation d'une voiture dépendent moins du lieu de résidence que des besoins (et du revenu) du ménage. Comme nous l'avons dit, ces besoins rendent souvent nécessaire l'accès à une automobile privée et à du stationnement gratuit ou bon marché.

* * *

Le plan de l'arrondissement Côte-des-Neiges – Notre-Dame-de-Grâce aux fins de densification résidentielle et de développement axé sur les transports en commun est le bienvenu dans la mesure où il permettrait au secteur en question de devenir plus attrayant et dans la mesure où il servirait les besoins de tous les groupes concernés. En particulier, le plan ne pourrait être réalisé aux dépens des propriétaires de bâtiments commerciaux qui ont contribué de manière proactive à l'attractivité et à la vitalité du lieu. Comme cela a été dit lors de la rencontre entre l'OCPM et les propriétaires locaux, le secteur a bénéficié d'une certaine revitalisation spontanée ces dernières années. ⁶ On est en droit de s'attendre à ce que le plan s'aligne sur cette dynamique plutôt qu'il ne la contredise.

Bien que la théorie du « *transit-oriented development* » soit importante pour l'amélioration de nos villes, elle doit être appliquée de manière sensible aux conditions locales. Dans le contexte actuel, des contraintes excessives sur l'offre de stationnement feront plus de mal que de bien. Les analyses des experts-conseil de l'arrondissement font écho aux soucis des propriétaires d'édifices à bureaux. Leurs recommandations pour la révision du plan proposé sont claires :

[...] la problématique du stationnement, principalement pour les espaces de bureau, [aura] un impact important sur l'aménagement du site. ⁷

En plus de traiter de la problématique du stationnement, les fonctionnaires de l'arrondissement et les propriétaires fonciers devraient aborder la question de la congestion

⁵ Office de consultation publique de Montréal, « Compte-rendu de la rencontre avec les résidents des condos Côté Ouest », p. 2.

⁶ « [...] certains avancent l'idée que le secteur est en train de se redynamiser et qu'il serait préférable que la Ville soutienne ce regain commercial [...] Un projet trop orienté vers la densification résidentielle risque alors de compromettre ce nouveau dynamisme. On insiste donc pour que le projet respecte les commerces qui sont actuellement sur le site » (OCPM, « Compte-rendu de la rencontre avec les commerçants et propriétaires d'immeubles et terrains sur le site », p. 2).

⁷ Groupe Altus, « Étude de rentabilité. Secteur de planification détaillé à portée locale Namur – Jean-Talon Ouest », p. 2.

routière. La fermeture de la rue Victoria au nord de la rue Jean-Talon Ouest ajoutera plusieurs centaines de voitures par heure au volume de trafic sur Jean-Talon, volume qui est déjà très élevé. Une congestion accrue rendra plus difficile encore l'accès à l'Autoroute Décarie et aux centres commerciaux à l'ouest de cet axe. Elle rendra aussi plus difficile l'accès aux commerces et bureaux situés le long de Jean-Talon Ouest et le long d'autres rues, ce qui constituera une menace à la survie de certains établissements et donc à la vitalité économique de l'aire de planification.

Des consultations avec les propriétaires locaux (et avec d'autres personnes et groupes) interpellés par les changements proposés devraient permettre d'améliorer le plan de réaménagement du secteur Namur – Jean-Talon Ouest. Les pistes d'amélioration possibles incluent les suivantes : permettre le stationnement sur rue le long de Buchan et de Paré, inclure dans le plan un certain nombre de stationnements en surface situés de manière stratégique et créer un stationnement à étages près de la rue Jean-Talon Ouest. Des aménagements locaux tels que des rues ou ruelles avec du stationnement perpendiculaire, ou l'installation de dos d'âne ou d'autres mesures de « *traffic calming* » pourraient aider à rendre le quartier plus attrayant et plus sécuritaire, tout en assurant le maintien d'un nombre suffisant de places de stationnement pour les entreprises qui contribuent de manière positive à la vie du secteur.

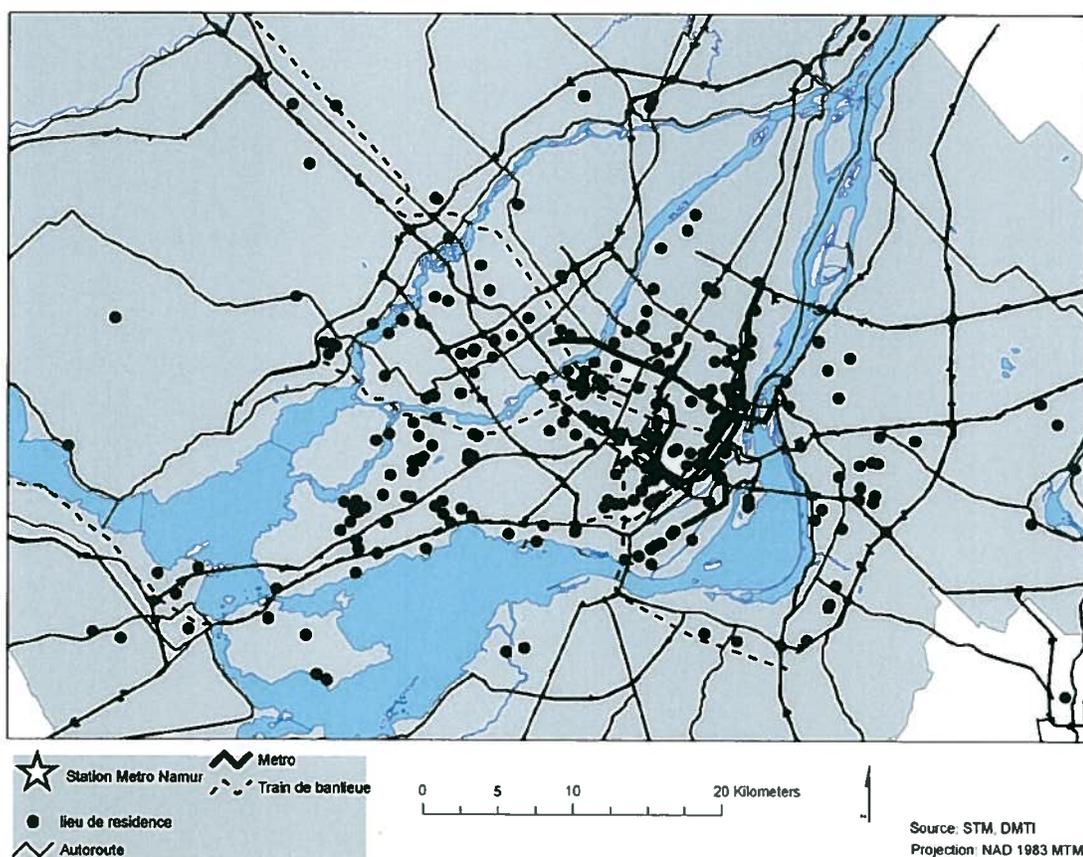
En conclusion, s'il doit y avoir « *une saine cohabitation* » des activités résidentielles et commerciales, en particulier entre les nouveaux projets de logement et les édifices à bureaux existants, les problématiques du stationnement et de l'accès automobile devront être résolues d'une manière qui respecte mieux les besoins de tous les propriétaires, ceux des édifices à bureaux comme ceux des condominiums.

Annexe

Lieux de résidence et modes de déplacement des utilisateurs du 5101 Buchan

Nous avons obtenu le code postal du lieu de domicile des employés des deux entreprises les plus importantes dans le bâtiment Positron et nous avons analysé la localisation de ces lieux par rapport à la station de métro Namur et par rapport au réseau de transport en commun en général. La carte ci-dessous montre bien la grande dispersion de lieux de résidence dans la grande région de Montréal.

Des 288 personnes concernées, seule une habite à moins d'un kilomètre de son lieu de travail. L'on compte 52 personnes (soit un peu plus de 18%) qui habitent à 1000 mètres ou moins d'une station de métro et qui pourraient donc utiliser ce mode de transport sans trop de difficultés pour aller au travail. L'on recense aussi 19 personnes (soit un peu plus de 6%) qui habitent à 1000 mètres ou moins d'une station de train de banlieue et qui pourraient utiliser les services de l'AMT pour se rendre au bureau. Mais la plupart de ces personnes devraient passer du train au métro pour arriver à destination, ce qui ne représente pas un trajet attrayant.



(carte préparée par Kevin Manaugh, École d'urbanisme, Université McGill)

Il est possible qu'un certain nombre d'employés puissent utiliser l'autobus, parfois en combinaison avec le métro ou le train de banlieue, pour se rendre au 5101 Buchan. Mais vu la dispersion des lieux de domicile dans la grande région métropolitaine et vu les temps de trajet importants qui caractérisent le service d'autobus, ce moyen de transport ne paraît vraiment pas attrayant par rapport à la voiture.

Ajoutons que parmi les quelques 70 personnes qui habitent relativement près du métro ou du train de banlieue, certaines ne pourraient utiliser l'un de ces modes de transport pour se rendre jusqu'à la station Namur qu'en faisant un ou deux transferts entre lignes (en particulier entre lignes de train de banlieue ou entre ligne de métro et ligne de train de banlieue). En outre, certains individus qui pourraient se rendre à la station Namur relativement aisément par transport en commun ont des responsabilités professionnelles qui les obligent à utiliser leur voiture pendant les heures du travail et/ou des responsabilités familiales qui les poussent à utiliser la voiture avant et après le travail.

En d'autres termes, pour la grande majorité des personnes qui travaillent dans le bâtiment Positron--nous dirons pour au moins 90% d'entre elles--le transport en commun n'est pas vraiment une option. Il serait injustifié qu'on attende de ces individus qu'ils abandonnent la voiture au bénéfice du transport collectif. Le propriétaire de leur lieu de travail doit donc trouver le moyen de leur offrir environ des places de stationnement bon marché et à très courte distance de marche de son bâtiment.