

Mémoire

Présenté dans le cadre des consultations tenues par

L'Office de la consultation publique de Montréal

sur

La revalorisation du site des anciens garages du M.T.Q.

Déposé par

Suzanne Breault et Michel Groulx

Mai 2012

Mise en contexte

Nous sommes résidents de l'arrondissement. Notre propriété – un cottage à deux étages – est située dans la proximité immédiate du développement anticipé. Nous y vivons depuis 2003. Nous avons participé aux deux premières rencontres d'information des 8 et 9 mai 2012 et posé des questions à la Commission.

Suite à une audition attentive et à une lecture de certains des documents disponibles, nous nous opposons fermement au projet tel que présenté, pour les raisons suivantes :

- 1. Manque de transparence et information déficiente.** Nous avons appris par hasard l'existence de cet important projet de développement, dans la semaine précédent les audiences publiques. Aucun dépliant ne nous a été distribué au préalable comme l'ont également mentionné plusieurs voisins. Le très court délai – à peine plus de deux semaines – séparant la séance d'information initiale de la date limite pour le dépôt des mémoires ne nous a pas permis de consulter l'imposante documentation déjà disponible. Il nous semble aberrant que les citoyens vivant dans la périphérie immédiate du site n'aient été informés du projet qu'au début mai 2012, alors que
 - dès 2009, une demande d'avis préliminaire a été présentée au comité consultatif d'urbanisme pour transformer le site à des fins résidentielles;
 - dès octobre 2011, une demande d'adoption de deux règlements a été faite par le promoteur;
 - en mars 2012, le conseil d'arrondissement a soumis au Conseil municipal ces deux projets de règlement et ces projets ont été inscrits par le comité exécutif;

Toutes ces étapes se sont déroulées sans consulter directement les résidents concernés.

- 2. Absence de vision intégrée de développement.** L'arrondissement n'a pas, à l'heure actuelle, complété de Plan particulier d'urbanisme (PPU) et n'a donc pas, pour l'aménagement de ce territoire, une vision intégrée qui tiendrait compte de la multiplicité des aspects, soit : le transport (automobile, actif et collectif); la densité de population; le développement résidentiel et commercial; les projections démographiques et celles de la population scolaire; l'architecture; les espaces verts; la pollution de l'air et l'émission de gaz à effet de serre; la criminalité; la sécurité des enfants; etc. En l'absence d'une telle vision, ce sont les promoteurs qui définissent, par défaut, le plan d'aménagement. En effet, en

réponse à la question suivante du commissaire : « *pourquoi un projet sur un terrain (...) sans avoir cette vue d'ensemble?* », Monsieur Pierre Alarie, conseiller en aménagement à l'Arrondissement Ahuntsic-Cartierville, a donné la réponse suivante : « *c'est que le promoteur est allé plus vite que l'arrondissement à ce niveau-là.* »¹. Cette approche de développement, basée sur le laisser-faire, laisse donc le champ libre à des promoteurs qui tirent plus vite que leur ombre.

- 3. Absence de vision réelle de transport actif et collectif.** Le projet propose la vision suivante : « *Favoriser l'utilisation des transports collectifs et actifs* ». Or, la démonstration que ce projet s'inscrit dans l'approche TOD (*Transit Oriented Development*) est tout sauf convaincante. L'inscription du développement urbain dans le cadre d'un TOD nous semble en soi une bonne chose, car elle vise à minimiser les impacts de la densification sur l'achalandage du réseau routier. D'ailleurs, le Plan métropolitain d'aménagement et de développement de la métropole qui a été adopté à la fin 2011 prévoit que 40 % des nouveaux logements dans la région métropolitaine de Montréal seraient localisés le long des gares de train, des stations de métro, des équipements majeurs de transport collectif.

En réponse à cette question d'un citoyen : « *quel aspect de ce projet justifie donc de multiplier par quatre la hauteur présentement permise dans le secteur et de multiplier par environ huit à dix la densité de population du quartier?* », le porte-parole de l'arrondissement a donné la réponse suivante : « *principalement la proximité d'une gare de train de banlieue.* »² Or, en réponse à cette question du commissaire : « *est-ce qu'on a étudié comment cette gare-là pourrait représenter un avantage par rapport à la desserte actuelle du secteur par transport collectif?* », le porte-parole de l'arrondissement a répondu :

- qu'il n'y a pas eu d'analyse précise sur l'impact de ce projet sur l'achalandage de la gare³;
- qu'à l'heure actuelle, il s'agit principalement d'une gare de destination en provenance de la couronne Nord, et de correspondance avec le métro Parc; le lien vers le centre-ville est donc loin d'être démontré⁴;
- qu'actuellement, la tarification de l'AMT n'est pas compétitive avec celle de la STM pour les transports sur l'Île de Montréal, et que l'arrondissement n'a aucun contrôle sur cette question⁵.

¹ Présentation du promoteur, séance d'information du 8 mai 2012, p. 26

² IBID, p. 41

³ IBID, p. 75

⁴ IBID, p. 75

De son côté, **le promoteur a admis n'avoir fait aucune démarche pour étudier l'utilisation de la gare** dans un tel contexte, puisqu'il s'agit d'aménagement du territoire public. En somme, ce projet a été avalisé par le conseil d'arrondissement principalement en raison de la proximité d'une gare de train de banlieue, **gare dont personne n'a analysé de manière rigoureuse l'utilisation par les futurs résidents du secteur.**

Par ailleurs, le promoteur n'a présenté aucune approche visant à encourager réellement le transport actif. Comme l'admet son porte-parole, « *c'est limité ce qu'on peut faire comme transport actif sur le site. On parle, par exemple, d'encourager le vélo. Bien, il y aura évidemment la possibilité d'avoir des supports à vélo aux abords des habitations...* »⁶ Or, compte tenu de l'augmentation prévue du trafic automobile sur le boulevard Henri-Bourassa, et considérant que cette artère est déjà très peu propice à la marche et au vélo, il est à craindre que ces malheureux supports resteront désespérément vides.

Aucun autre scénario de transport collectif ou actif par le promoteur ou l'arrondissement n'a été présenté, sinon que des discussions seraient en cours avec la société Communauto pour l'attribution de quelques places de stationnement, un impact somme toute minime. Résultat, nous sommes persuadés que le transport automobile sera une nouvelle fois nettement favorisé par les nouveaux résidents, avec l'accroissement de tous les impacts négatifs propres à ce mode de transport.

4. « Saut quantique » de la hauteur des édifices et de la densité de la population.

Un saut quantique, c'est le passage instantané et sans transition d'un électron, d'une orbite à une autre. Ce saut brutal est exactement, à beaucoup plus grande échelle, ce qui est proposé par le promoteur, en dépit de son propre objectif: « *Modulation des hauteurs afin d'assurer une intégration optimale au paysage* ». ⁷ En effet, ce projet ferait jusqu'à multiplier par douze la hauteur des constructions du secteur, qui d'un maximum de trois étages – et souvent inférieures à cette hauteur – passeront à 12 étages. De plus, la densité de population dans l'îlot créé serait 8 à 10 fois plus élevée la densité actuelle. Si elles se produisaient, ces mutations anéantiraient l'unité architecturale du quartier et créeraient des nuisances permanentes d'ordre visuel, en plus de

⁵ IBID, p. 75

⁶ IBID, p. 77

⁷ IBID, p. 13

nombreux autres impacts (augmentation brusque de la population scolaire; diminution possible de la valeur foncière des propriétés environnantes; hausse possible de la criminalité; augmentation certaine de la circulation et du stationnement sur les rues avoisinantes; etc.). Le moins qu'on puisse dire, c'est que le promoteur et l'arrondissement qui a avalisé le projet ont un point en commun : la folie des grandeurs.

5. **Localisation enclavée du parc, limitant grandement son accessibilité.** D'après les plans présentés, il nous semble peu probable que le petit parc proposé, dissimulé derrière des tours de 12 étages, et immédiatement juxtaposé aux terrains privés des propriétaires du développement, soit utilisé par d'autres personnes que celles-là. De plus, son aménagement et son entretien seront entièrement à la charge de l'arrondissement, qui peine déjà à entretenir le réseau de parcs existants.

6. **Risques que l'approche de développement préconisée devienne, par défaut, le modèle de développement futur du secteur.** Un plan détaillé à long terme de ce secteur est totalement absent, mais la fermeture de la prison Tanguay a été évoquée, ce qui rendrait ces terrains disponibles pour le développement. Faut-il laisser aux promoteurs l'initiative d'orienter le développement futur du secteur?

Pour toutes ces raisons, nous demandons aux autorités et aux élus municipaux :

1. **Un moratoire sur le développement de ce site et sur tout projet de développement immobilier dans l'arrondissement, tant que ce dernier n'aura pas complété une vision d'ensemble intégrée de l'aménagement urbain ou Plan particulier d'urbanisme. En d'autres termes, que l'arrondissement fasse ses devoirs.**
2. **Que ce plan d'urbanisme fasse l'objet d'une consultation publique étendue avant son adoption, et qu'il s'appuie sur des études d'impact approfondies et rigoureuses afin de promouvoir : le transport actif et collectif, ainsi qu'une réduction des émanations, de la pollution de l'air et des nuisances visuelles.**
3. **Que le développement du site mentionné s'intègre harmonieusement aux constructions et au tissu urbain adjacents, et que la réglementation en vigueur quant à la hauteur des constructions soit maintenue sans dérogation.**

4. **Que le projet mentionné soit modifié substantiellement afin de réduire d'au moins 50% la densité de population visée, et tous les autres impacts associés : circulation, nuisances sonores et visuelles, pollution, etc.**
5. **Que si un espace vert est créé, sa localisation et sa visibilité le rendent réellement accessible aux résidants actuels du quartier.**
6. **Que dorénavant, la population soit informée à l'avance et de manière plus efficace et transparente lorsque de tels projets voient dans l'arrondissement, et que les résidants du secteur soient consultés régulièrement pour toutes les étapes à venir du développement du site mentionné.**

En d'autres termes, nous souhaitons que le développement de l'espace **public** ne profite pas uniquement à un promoteur **privé** et aux futurs résidants, mais aussi aux résidants actuels qui n'ont pas choisi de vivre à l'ombre de tours de 12 étages.

Suzanne Breault et Michel Groulx

19 mai 2012