

PROJET DE REVALORISATION DU SITE DES ANCIENS GARAGES
DU MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC

Mémoire

Par : Maria Mourani,
députée d'Ahuntsic

Dans le cadre de la consultation publique sur le projet de règlement autorisant la construction, la démolition et l'occupation de plusieurs immeubles résidentiels multifamiliaux sur le site des anciens garages du ministère des Transports

présenté à :

L'Office de consultation publique de Montréal

Le 24 mai 2012

Présentation de Maria Mourani

Maria Mourani est députée fédérale de la circonscription d'Ahuntsic depuis 2006. Elle est la porte-parole du Bloc Québécois en matière de justice, de sécurité publique, d'environnement, de transport, d'infrastructure, de collectivités, de langues officielles et de condition féminine.

Elle est diplômée de l'Université de Montréal où elle a obtenu un baccalauréat en criminologie et une maîtrise en sociologie. Elle est également l'auteure de deux livres sur les gangs de rue : *La face cachée des gangs de rue* et *Gangs de rue inc.*

PROJET DE REVALORISATION DU SITE DES ANCIENS GARAGES DU MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC

Au début du mois de mai 2012, nous apprenions la volonté de l'entreprise Construction Musto de développer un projet immobilier à haute densité sur le territoire des anciens garages du ministère des Transports du Québec (M.T.Q.). Ce projet déroge au règlement d'urbanisme n° 01-274 de l'arrondissement d'Ahuntsic-Cartierville en matière de hauteur et d'usages ainsi qu'au Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal en matière de hauteur maximale en étages. C'est pourquoi, en vertu du 3^e paragraphe de l'article 89 de la *Charte de la Ville de Montréal*, le promoteur a demandé au conseil de ville d'adopter un règlement lui permettant d'aller de l'avant avec ce projet. Une telle procédure ne permet pas aux citoyens de s'exprimer par référendum. En fait, les citoyens n'ont obtenu que quelques semaines pour s'informer sur le projet et présenter leurs doléances, qui sont recueillies et portées par l'Office de consultation publique de Montréal (OCPM). Il est déplorable que si peu d'égards et de place aient été accordés aux citoyens pour s'exprimer, alors que ce projet aura des impacts majeurs sur leur vie.

En tant que députée d'Ahuntsic, j'ai été interpellée par les résidents du secteur Ahuntsic-Ouest. J'ai été en mesure d'entendre et de sentir leurs inquiétudes face à ce projet, notamment lors des séances d'information des 8, 9 et 14 mai derniers. J'ai aussi pris connaissance du projet dans son ensemble et cela soulève plusieurs préoccupations, en l'occurrence, quant aux impacts sur la circulation, aux questions de hauteur et de densité, à la disponibilité des transports et des services publics, ainsi qu'à la dimension sociocriminologique.

1. IMPACT SUR LA CIRCULATION

Afin d'évaluer la charge supplémentaire en termes de circulation automobile qu'engendrerait le nouveau complexe immobilier, le promoteur a chargé la compagnie CIMA+ de faire une étude d'impact.

La conclusion de cette étude est :

La venue du projet résidentiel générera 242 et 284 véhicules aux heures de pointe du matin et de l'après-midi respectivement. Ces véhicules se distribueront sur le réseau routier local et aux différents accès au projet. La configuration actuelle du secteur à l'étude est adéquate pour supporter les débits additionnels relatifs au projet. En effet, les simulations réalisées pour la situation future montrent peu de

variations dans les conditions anticipées, sans intervention sur la géométrie, sur la signalisation ou le mode de gestion des intersections¹.

L'étude d'impact de CIMA+ repose sur des comptages à quatre intersections du boulevard Henri-Bourassa en périphérie du site du projet. Ainsi, l'étude porte essentiellement sur la circulation est-ouest sur Henri-Bourassa. Cela se justifie, selon ce qui a été mentionné dans les séances d'information, par le fait qu'Henri-Bourassa est l'artère principale qui englobera 90 % du débit supplémentaire d'automobiles dû au projet.

Or, de nombreux citoyens se questionnent à savoir si un nouvel afflux de voitures sur Henri-Bourassa ne résulterait pas en une augmentation de circulation non désirée dans les petites rues locales. Ce sentiment est particulièrement vif chez les résidents des rues perpendiculaires à l'artère principale qui se disent témoins d'un nombre important d'automobilistes utilisant les rues locales afin de court-circuiter la congestion ou la signalisation sur le boulevard Henri-Bourassa.

Il faut également noter que la circulation présente un problème important de sécurité routière dans l'arrondissement. En effet, le Plan de circulation locale de l'arrondissement d'Ahuntsic-Cartierville stipule que notre territoire « fait généralement partie des arrondissements comptant le plus d'accidents en nombre absolu, tout juste après les arrondissements centraux² ». Entre 1999 et 2008, 4 961 blessés de la route, dont 429 d'âge scolaire, ont été recensés sur notre territoire³. Dans le district d'Ahuntsic, 34 % des sites d'accident étaient au coin d'une artère (p. ex. Henri-Bourassa) et d'une rue locale⁴.

Par ailleurs, le Plan de circulation aborde le cas spécifique du district d'Ahuntsic. On peut y apprendre que les principaux générateurs de déplacements dans le district sont les institutions scolaires et les stations de métro⁵. On ne peut passer sous silence que le projet s'insère à proximité du Cégep de Bois-de-Boulogne et de l'école primaire d'Ahuntsic (coin Henri-Bourassa et Saint-Laurent) qui sont déjà identifiés comme des zones de préoccupations importantes. Toutefois, M^{me} Geneviève Lefebvre, directrice de projet chez CIMA+, a mentionné clairement lors de la soirée d'information du 8 mai qu'aucune attention particulière n'avait été accordée aux abords des écoles dans l'étude d'impact.

En fait, le rapport vise, aux dires de M^{me} Lefebvre, à « savoir si le projet a un impact sur les modes de gestion des intersections et si on a à intervenir pour optimiser le fonctionnement des

¹ CIMA+, Étude d'impact sur les déplacement-redéveloppement des anciens garages du MTQ-Cartierville, 7 novembre 2011, p. 37.

² GENIVAR, Plan de circulation locale de l'arrondissement d'Ahuntsic-Cartierville pour la Ville de Montréal, Montréal, 25 mai 2009, p. 14.

³ François Tessier et Patrick Morency, Déclaration commune du Comité de veille pont Papineau, Direction de la santé publique de Montréal (EUS), Montréal, 2010.

⁴ GENIVAR, Plan de circulation locale de l'arrondissement d'Ahuntsic-Cartierville pour la Ville de Montréal, Montréal, 25 mai 2009, p. 14.

⁵ *Idem*, p. 26.

intersections⁶ ». La question de la sécurité routière n'aurait donc pas fait l'objet d'une attention particulière dans l'analyse de l'étude d'impact.

Recommandation 1

Que le conseil de ville exige que l'étude d'impact des déplacements soit complétée afin d'aborder la notion de sécurité routière. Ainsi, l'étude devrait comprendre des statistiques de comptage sur des rues locales (sans feux de signalisation) perpendiculaires au boulevard Henri-Bourassa, ainsi qu'aux abords des institutions scolaires à proximité.

2. HAUTEUR ET DENSITÉ

2.1 Hauteur

Le projet soumis par Construction Musto propose d'ériger des immeubles de 4 à 12 étages. Il comprend notamment des immeubles de 10 étages directement sur le boulevard Henri-Bourassa et de 12 étages en face de la prison Tanguay. Finalement, des immeubles de 4 et de 8 étages, adjacents à la rue Tanguay, sont prévus.

Le projet s'insère donc dans un secteur essentiellement composé d'immeubles de petit gabarit, soit des maisons unifamiliales d'un ou deux étages et des petits plex. Le Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal, pour le secteur d'Ahuntsic-Cartierville, prévoit de modifier le zonage actuel du terrain (cour de matériel et véhicules de services) afin de permettre l'établissement d'immeubles résidentiels. Néanmoins, il envisage un zonage limitant les constructions de 3 à 6 étages⁷.

En outre, le projet ne répond pas à certaines demandes du Comité *ad hoc* d'architecture et d'urbanisme (CAU). Effectivement, dans son avis du 17 février 2012, le CAU demande :

Il [le Comité] estime notamment que les immeubles ayant front sur le boulevard Henri-Bourassa ne devraient pas dépasser huit étages (incluant les mezzanines et penthouses) de manière à laisser « respirer » le site et à conférer une composition plus dynamique à l'ensemble. En plus d'éliminer l'effet de barrière, le rabaissement des hauteurs sur le boulevard Henri-Bourassa permettrait d'offrir des vues et des percées visuelles vers et depuis les immeubles E [3 immeubles de 12 étages faisant face à la prison Tanguay] situés à l'arrière (du côté nord) et de rendre le site plus « poreux » et accueillant pour les citoyens des environs⁸.

Le promoteur a choisi d'ignorer cette recommandation et de privilégier des immeubles de 10 étages bordant le boulevard.

⁶ OCPM, séance de la soirée du 8 mai 2012, Montréal, 8 mai 2012, p. 68.

⁷ Ville de Montréal, Plan d'urbanisme de Montréal chapitre 1 : Arrondissement Ahuntsic-Cartierville, octobre 2006, p. 40.

⁸ Ville de Montréal, avis du Comité *ad hoc* d'architecture et d'urbanisme C12-AC-01, Montréal, 17 février 2012, p. 2.

De plus, le CAU suggère :

En vue de la consultation publique et pour permettre aux citoyens de bien comprendre l'impact du projet et son intégration volumétrique, le Comité recommande que des vues vers le projet soient illustrées à hauteur d'un piéton depuis divers points de vue, notamment à partir du quartier résidentiel limitrophe et du côté sud du boulevard Henri-Bourassa, en direction ouest et est⁹.

Toutefois, le promoteur n'offre qu'une seule prise de vue à hauteur de piéton, soit celle à partir de la rue Tanguay. Or, plusieurs citoyens ont été sceptiques quant au fait que, selon le schéma soumis, un piéton sur la rue Tanguay ne verrait pas les immeubles de 8 et de 12 étages à proximité. Aussi, aucun point de vue n'a été soumis provenant du sud où plusieurs citoyens qui disent avoir une vue totalement dégagée vers la rive devront maintenant composer avec des immeubles de 10 étages.

Ces constats nous amènent aux recommandations suivantes :

Recommandation 2

Que le promoteur présente divers points de vue du projet à hauteur de piéton, notamment du côté sud d'Henri-Bourassa. Que ces prises de vue soient contre-vérifiées par des experts de l'arrondissement afin d'en assurer la fiabilité.

Recommandation 3

Que le conseil de ville s'assure que le projet s'intègre dans la trame urbaine existante en limitant la hauteur des immeubles à 3 étages de préférence, maximum 4.

2.2 Densité

En ce qui a trait à la densité, le projet signifie la venue d'environ 2 000 personnes supplémentaires dans un espace de 40 864 m². Il présente une densité de 228 personnes par hectare. Outre les impacts sociaux de l'arrivée d'un si grand nombre de personnes, la densité proposée par le promoteur représente un contraste important avec le secteur adjacent. Effectivement, la densité actuelle à l'est du projet est faible¹⁰. Le coefficient d'occupation du sol (COS) prévu par le Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal s'échelonne de 2,0 à 4,0 avec un taux d'implantation au sol allant de moyen à élevé¹¹. Or le promoteur propose plutôt un COS de 2,0 jusqu'à 7,0 et un taux d'implantation au sol de faible à moyen¹².

⁹ *Idem*, p. 3.

¹⁰ Ville de Montréal, Plan d'urbanisme de Montréal chapitre 1 : Arrondissement Ahuntsic-Cartierville, octobre 2006, p. 42.

¹¹ *Idem*, p. 40.

¹² Direction du développement du territoire, Présentation de l'arrondissement, Montréal, 8 mai 2012, diapositive 10.

Par ailleurs, il est important de souligner que le projet actuel est à l'étude alors que l'arrondissement n'a pas établi de façon définitive ses priorités de développement pour ce secteur. Effectivement, le Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal prévoit que dans le but de mettre en valeur le potentiel de développement résidentiel de l'arrondissement, une planification détaillée de portée locale (ou programme particulier d'urbanisme (PPU)) sera réalisée pour le secteur Henri-Bourassa Ouest¹³. Or, d'après les dires de M. Richard Blais, chef de la Division urbanisme, permis et inspection de l'arrondissement, bien que des projets aient été déposés en ce sens, aucun n'a encore reçu l'approbation du Comité consultatif d'urbanisme (CCU). Ainsi, le projet actuellement à l'étude survient avant que l'exercice ait été complété au niveau de l'arrondissement¹⁴.

Ainsi, nous apportons les recommandations suivantes :

Recommandation 4

Qu'afin de conserver une cohérence et une cohésion logique avec le reste du secteur, le projet se limite à un développement résidentiel de faible à moyenne densité.

Recommandation 5

Que l'arrondissement s'assure, avant d'étudier un projet qui modifierait de façon marquée la trame urbaine du secteur, d'avoir des objectifs clairs, sous forme d'un PPU, quant au développement du secteur Henri-Bourassa Ouest.

3. DISPONIBILITÉ DES TRANSPORTS ET DES SERVICES PUBLICS

3.1 Offre de transports en commun

Le promoteur présente son projet comme un complexe immobilier d'inspiration TOD (Transit-Oriented Development). Le TOD est, en fait, un développement immobilier de moyenne à haute densité humaine structuré autour d'une station de transports en commun de grande capacité : gare, station de métro ou terminus de lignes d'autobus. Dans le cas qui nous intéresse, le promoteur s'appuie sur la présence de la gare de train Bois-de-Boulogne, la présence de deux lignes d'autobus et la station de métro Henri-Bourassa.

En outre, lors de la réunion du 8 février 2012, le CCU recommande l'approbation de ce projet notamment en considérant que la densité élevée de ce projet se justifie par la proximité de la gare de train de banlieue¹⁵.

¹³ Ville de Montréal, Plan d'urbanisme de Montréal chapitre 1 : Arrondissement Ahuntsic-Cartierville, octobre 2006, p. 8.

¹⁴ OCPM, séance de la soirée du 9 mai 2012, Montréal, 9 mai 2012, p. 6.

¹⁵ CCU, procès-verbal de la réunion tenue le 8 février 2012, à 18 heures, au 555, rue Chabanel Ouest, 6^e étage, 8 février 2012, p. 1.

Or, selon le Plan de circulation locale de l'arrondissement Ahuntsic-Cartierville, la gare Bois-de-Boulogne est peu utilisée par les résidents de l'arrondissement. Elle est en majorité employée par les citoyens de Laval ou de la Rive-Nord qui se dirigent au cégep¹⁶. Les statistiques de l'Agence métropolitaine de transport (AMT) viennent confirmer ce constat¹⁷ :

Relevés de montants-descendants

Montants et descendants aux gares PAM

Gare	Automne 2010	
	Montants	Descendants
Deux-Montagnes direction Montréal		
Bois-Franc	1 284	152
Blainville-St-Jérôme direction Montréal		
Bois-de-Boulogne	30	252
Chabanel	5	143
Parc	34	2005

Montants et descendants aux gares - PPM

Gare	Automne 2010	
	Montants	Descendants
Deux-Montagnes direction Deux-Montagnes		
Bois-Franc	106	1 121
Blainville-St-Jérôme direction St-Jérôme		
Bois-de-Boulogne	151	8
Chabanel	168	35
Parc	1202	70

Cette même enquête démontre que la majorité des déplacements à partir d'Ahuntsic s'effectue vers Montréal-Centre ou le centre-ville¹⁸. Or, la ligne de train à proximité du projet ne dessert pas cette partie de la ville. Ainsi, la gare Bois-de-Boulogne ne peut en aucun cas justifier l'implantation d'un projet d'inspiration TOD.

L'offre de transport en commun qui devrait donc être la plus utilisée est la station de métro Henri-Bourassa qui permet d'accéder rapidement à Montréal-Centre. Toutefois, selon un communiqué de presse de la Société des transports de Montréal (STM), la ligne orange fonctionne déjà à pleine capacité durant les heures de pointe¹⁹. Les résidents du secteur, dont beaucoup sont des utilisateurs du transport en commun, ont questionné l'arrondissement et le promoteur à propos de l'achalandage déjà très élevé dans les autobus et le métro. Néanmoins, aucun contact n'a été entrepris avec la STM ou l'AMT pour déterminer si le projet était en mesure de bien s'intégrer dans l'offre de service actuelle. De plus, aucune demande n'a été logée à la STM pour savoir si elle était en mesure de faire face à une augmentation importante d'utilisateurs.

¹⁶ GENIVAR, Plan de circulation locale de l'arrondissement d'Ahuntsic-Cartierville pour la Ville de Montréal, Montréal, 25 mai 2009, p. 22.

¹⁷ AMT, Enquête origine-destination 2008, Montréal, 6 juin 2011, p. 4.

¹⁸ *Idem*, p. 2.

¹⁹ STM, *Un record d'achalandage historique dans le réseau de la STM*, 25 octobre 2011, <http://www.stm.info/info/comm-11/co111025.htm>.

Recommandation 6

Que le promoteur et/ou l'arrondissement entreprenne une étude auprès de la STM pour déterminer si l'offre de service actuelle est en mesure de répondre à l'ajout d'un complexe immobilier de haute densité.

3.2 Services publics

Plusieurs citoyens ont également soulevé la question des capacités d'intégration au sein des services publics, notamment des institutions scolaires. L'arrondissement a répondu à cette question en statuant que les discussions avec la Commission scolaire de Montréal (CSDM) se feraient à une étape ultérieure²⁰. Or, M. André Gravel, commissaire de la circonscription scolaire 02 Bordeaux, a déjà indiqué, dans un communiqué du 28 février 2011, que la CSDM aura besoin de 41 nouvelles classes d'ici 2015 dans le secteur²¹.

De même, des questions ont été soulevées en ce qui a trait à la capacité des institutions de santé de pallier à l'arrivée de 2 000 personnes. Encore une fois, aucun contact n'a été établi avec l'Agence de la santé et des services sociaux de Montréal.

Recommandation 7

Que le promoteur et/ou l'arrondissement entreprenne une étude auprès de la CSDM et de l'Agence de la santé et des services sociaux de Montréal afin de connaître l'impact de l'implantation du projet sur l'offre de services publics dans le secteur.

Recommandation 8

Que le CCU et le CAU ne donnent pas leur approbation à un projet immobilier de haute densité alors qu'il manque des informations essentielles concernant la capacité des services de transport, des institutions scolaires et des services de santé à soutenir une arrivée massive d'individus.

4. QUESTIONS ET RÉFLEXIONS SOCIOCRIMINOLOGIQUES

4.1 La proximité du centre de détention Tanguay

À sa face même, construire une prison à proximité de résidences apparaîtrait comme une aberration. Ce que l'on nous propose ici, en 2012, c'est de construire des résidences à côté d'une prison...

²⁰ OCPM. 9 mai 2012. *Séance de la soirée du 9 mai 2012*. Montréal. p.83.

²¹ Gravel, André. 28 février 2012. *Lettre de votre commissaire scolaire André Gravel*. En ligne : <http://www.arrondissement.com/tout-get-communiques/u12888-lettre-votre-commissaire-scolaire-andre-gravel>.

Je tiens à souligner que tous les projets actuels de construction de prison du gouvernement du Québec se situent dans des zones non ou peu habitées. Par exemple, la future prison provinciale de Sept-Îles, comme celle de Roberval (d'une superficie de 140 000 m²), se situe dans des parcs industriels avec des superficies réservées. La prison de Percé, qui sera rénovée, est tout autant isolée. On souligne également que la seule prison de Roberval sera dotée de plus de 290 caméras de sécurité.

Or, ici à Montréal, un promoteur nous propose de construire non seulement des résidences juste à côté d'une prison, mais plus encore, de 12 étages. En fait, selon la coupe schématique transversale du plan directeur d'aménagement soumis par le promoteur²², les résidents surplomberaient le centre de détention Tanguay à partir du troisième étage des immeubles construits et cela, malgré une zone tampon minimaliste.

Si, à Roberval, on a besoin de plus de 290 caméras de sécurité dans un champ perdu, combien de caméras devrait-on mettre au centre de détention Tanguay pour surveiller 24 heures sur 24 les résidents des appartements connexes qui surplombent la prison?

En effet, la sécurité des agents correctionnels et des détenues ne doit pas exclure la possibilité de la présence, par exemple, de tireurs isolés, de l'envoi de messages, de matériels ou de drogues d'un appartement ou du toit d'un immeuble. De plus, les détenues ou les agents correctionnels pourraient aussi faire l'objet d'observation par des résidents ou des visiteurs. Rien de tout cela n'est sain ni sécuritaire.

À cet égard, les résidents de la rue Poincaré, sur le côté ouest du centre de détention de Montréal-Bordeaux, m'ont personnellement témoigné, à quelques reprises, que des individus seraient allés sur leur terrain pour faire passer de la drogue ou des cellulaires. Des arrestations ont été également rapportées pour le même type de délit aux environs de la rue Tanguay²³. Le tout m'a aussi été confirmé par le directeur de cette prison, il y a quelques années, et ce, bien qu'il m'ait assuré qu'il portait toute l'attention requise pour contrôler la situation. En fait, selon les statistiques de la Sûreté du Québec rapportées dans un article de Rue Frontenac, le centre de détention de Montréal-Bordeaux serait la prison où les drogues sont les plus présentes. Dans la plupart des cas, la drogue serait glissée dans des balles de tennis, des balles molles ou au bout d'une flèche et lancée (ou tirée) par-dessus l'enceinte²⁴.

²² Construction Musto, Plan directeur d'aménagement : Redéveloppement des anciens garages du MTQ, Mai 2012, p. 20.

²³ Courrier Bordeaux-Cartierville, *Trafiqants de drogue arrêtés près de la prison de Bordeaux*, 17 janvier 2009, <http://www.courrierahuntsic.com/Actualites/News/2009-01-17/article-1245236/Chronique-policier/1>.

²⁴ Renaud, Daniel, « Les prisons québécoises : Hausse vertigineuse de la quantité de drogue saisie », *Rue Frontenac.com.*, 31 mars 2011, <http://www.exruefrontenac.com/nouvelles-generales/justice/35661-drogue-prison>.

Or, les futures résidences envisagées sont beaucoup plus proches et mieux situées pour la perpétration de tels délits. Un membre d'une organisation criminelle pourrait trouver un intérêt autre que résidentiel pour acheter quelques appartements bien situés.

Ainsi, il serait grandement imprudent pour la Ville de Montréal ou l'arrondissement Ahunstic-Cartierville d'autoriser la construction d'immeubles de plusieurs étages à proximité d'un établissement carcéral.

Recommandation 9

Que la Ville de Montréal, par devoir de précaution, demande au ministère de la Sécurité publique de faire une analyse des problèmes de sécurité que peut poser la construction d'immeubles contigus au centre de détention Tanguay.

Recommandation 10

Que la Ville de Montréal n'autorise pas la construction de résidences ou d'immeubles de plus de trois étages advenant que le ministère de la Sécurité publique ne donne pas d'avis sur la sécurité requise pour le site en regard de la présence du centre de détention Tanguay.

4.2 Autres facteurs criminogènes

Lors de la soirée d'information du 9 mai dernier, j'ai personnellement posé la question à savoir si une enquête criminologique avait été réalisée dans le cadre du projet. Le promoteur a répondu qu'aucune étude n'avait été réalisée ou ne serait en voie de l'être. Au niveau de l'arrondissement, la réponse de M. Blais fut que cela est impossible dans l'état actuel des choses d'exiger une telle étude du promoteur.

Or, le CAU souligne lui-même l'importance d'une évaluation des impacts sociaux devant l'ampleur du projet.

Dans son avis du 17 février 2012, le CAU stipule :

Le Comité réitère sa préoccupation face aux possibles impacts sociaux associés à la forte densité du projet. Il considère qu'il est en effet nécessaire d'étudier les conséquences de l'arrivée de plus de 2 000 nouveaux résidents pour éviter toute possibilité de clivage avec le milieu existant. Il croit ainsi qu'il serait nécessaire de documenter des comparables pour éviter tout écueil prévisible²⁵.

Force est d'admettre que l'avis du CAU n'a pas été pris en compte. Pourtant, les aspects sociocriminologiques de ce projet doivent être analysés avant d'aller de l'avant.

D'ailleurs, plusieurs études sociocriminologiques, particulièrement les théoriciens de l'écologie criminelle, font état de liens entre le quartier, l'occupation du territoire (« land-use ») ou la ville

²⁵ CAU, *avis du Comité ad hoc* d'architecture et d'urbanisme, Montréal, 17 février 2012, p. 3.

et les taux de criminalité. Dans ces analyses, la densité de population d'un secteur et la criminalité sont aussi mises en lien. Le criminologue Rodney Stark considère que plus la densité est élevée, plus l'association entre les personnes les plus disposées et les moins disposées à la criminalité est grande²⁶. Il est évident que bien d'autres facteurs (pauvreté, violence, peu de contrôle parental, etc.) sont en jeu pour comprendre le comportement criminel dans un territoire donné. Il n'en demeure pas moins que la densité est un facteur de risque à ne pas négliger.

D'autres études mettent aussi l'accent sur la densité :

Dans une étude menée par le Centre canadien de la statistique juridique, Fitzgerald, Wisener et Savoie (2004) ont examiné les caractéristiques des quartiers et la répartition de la criminalité à Winnipeg. Ils ont analysé les données sur la criminalité transmises par les services policiers dans le cadre du programme de Déclaration uniforme de la criminalité fondée sur l'affaire (DUC2) de 2001, de même que les données du recensement de 2001 et de l'aménagement du territoire de la Ville de Winnipeg. L'étude a révélé que la criminalité à Winnipeg en 2001 était concentrée dans le centre-ville et que les quartiers à haut taux et à faible taux de criminalité présentaient des caractéristiques nettement différentes. Les secteurs à haut taux de criminalité avaient une situation socioéconomique moins favorable, moins de stabilité résidentielle, une densité de population plus forte et certains modèles d'urbanisme qui peuvent augmenter les opportunités criminelles dans la ville²⁷.

Il est donc légitime de se questionner si la haute densité de ce projet ne serait pas un facteur criminogène à considérer.

Par ailleurs, dans son rapport d'octobre 2010, intitulé « Consolidation des plans d'action et état de situation en matière de prévention de l'adhésion des jeunes aux gangs de rue à Ahuntsic-Cartierville », le SPVM identifie des secteurs à risque qui sont à proximité du futur projet. Ces secteurs sont :

- les blocs appartements sur Henri-Bourassa;
- les alentours du HLM Meunier-Tolhurst;
- les bouches de métro de la station Henri-Bourassa et certains arrêts d'autobus;
- les parcs Ahuntsic et St-Benoît²⁸.

²⁶ Peter Kitchen, *Examen du lien entre la criminalité et la situation socio-économique à Ottawa et à Saskatoon : Analyse géographique à petite échelle*, pour le ministère de la Justice, mai 2006, http://www.justice.gc.ca/fra/pi/rs/rap-rep/2006/rr06_6/index.html.

²⁷ *Idem*.

²⁸ SPVM, Consolidation du plan d'action et état de situation en matière de prévention de l'adhésion des jeunes aux gangs de rue à Ahuntsic-Cartierville, Montréal, octobre 2010, p. 13-14.

Il devient donc important de ne pas négliger une analyse sociocriminologique globale qui tienne compte de tous les secteurs présentant déjà des facteurs de risque au plan de la criminalité et qui peuvent éventuellement affecter tout projet immobilier avoisinant.

Ainsi, cela nous amène à la recommandation suivante :

Recommandation 11

Que le promoteur et/ou l'arrondissement suive l'avis du CAU et présente des études sociocriminologiques déterminant les risques en matière de criminalité et les impacts sociaux de l'établissement d'un projet d'une telle envergure.

4.3 Besoins spécifiques des jeunes et mixité sociale

Selon le rapport du SPVM, les partenaires du milieu ont identifié des facteurs de risque pouvant influencer les jeunes plus vulnérables d'adhérer aux gangs de rue sur notre territoire. Parmi ceux-ci, voici les facteurs qui peuvent avoir une incidence sur le projet actuel :

- la cohabitation difficile et la proximité entre les riches et les pauvres;
- peu d'endroits accessibles où les jeunes peuvent se rencontrer;
- manque d'activités culturelles et sportives auprès des jeunes surtout après l'école;
- difficultés scolaires chez les jeunes²⁹.

La mixité sociale devient alors un point fondamental pour permettre une meilleure cohabitation et proximité entre des individus de classes sociales différentes. Dans ce projet, la mixité est une priorité tant pour le promoteur que pour l'arrondissement. Il en est de même pour plusieurs partenaires de l'arrondissement.

Pourtant, le présent projet propose de rassembler tous les logements abordables dans un seul immeuble. Ainsi, les personnes habitant cet immeuble, dont les enfants, seront socialement identifiées, voire étiquetées. Cette identification sociale ouvre la porte à la stigmatisation. Nous faisons à plus petite échelle, ce que nous avons fait dans les grands ensembles de logements sociaux de notre territoire. Comment peut-on penser favoriser une meilleure cohabitation entre les riches et les pauvres de cette façon?

M. Bernard Cyr, chef de division à la Direction de l'habitation de la Ville de Montréal, lors de la soirée d'information du 14 mai, a évoqué des impératifs de gestion pour justifier la création d'un immeuble regroupant les logements abordables. La question est de savoir si on fait ce projet pour les gestionnaires ou pour le monde et leur qualité de vie.

²⁹ *Idem*, p. 12

Nous suggérons la recommandation suivante :

Recommandation 12

Que les logements sociaux et abordables ne soient pas concentrés dans un seul et même édifice, mais qu'ils soient plutôt dispersés à travers les différents immeubles du site.

Par ailleurs, si on ne s'occupe pas adéquatement des jeunes de ce nouvel espace de vie, d'autres, moins bien intentionnés, s'en chargeront. Or, pour lutter contre l'adhésion des jeunes aux gangs de rue, il leur faut des endroits accessibles où ils pourront se rencontrer et s'occuper. Le parc, par exemple, devra être accueillant, non seulement pour les plus jeunes, mais aussi pour les adolescents. Un local communautaire qui fait de la place aux jeunes est également nécessaire afin d'encourager la mixité sociale et intergénérationnelle. Afin de maximiser son impact positif sur la mixité sociale, ce local devra être situé dans un autre immeuble que celui prévu pour les logements sociaux et abordables.

Recommandation 13

Que le promoteur réserve un espace, ailleurs que dans l'immeuble réservé aux logements sociaux et abordables, pour la création d'un local communautaire qui fera de la place aux jeunes.

CONCLUSION

Le projet de revalorisation du site des anciens garages du MTQ présenté par Construction Musto possède plusieurs lacunes qui ont fait réagir, avec raison, la population du secteur d'Ahuntsic-Ouest. Alors que plusieurs recommandations spécifiques ont été présentées tout au long de ce rapport (un sommaire est disponible en annexe), le problème important de ce projet provient essentiellement de son manque de considération à l'intégration au milieu. À ce niveau, nous avons relevé plusieurs incongruités. Premièrement, l'étude d'impact de circulation du promoteur n'a pas considéré la question essentielle de la sécurité routière. Deuxièmement, le projet ne s'intègre pas, tant par la hauteur, que par la densité, au tissu urbain existant. Troisièmement, aucun contact n'a été établi avec les organismes de transport et de services publics quant à leur capacité de faire face à l'établissement d'un complexe de haute densité dans le secteur. Finalement, tant le promoteur que l'arrondissement n'ont accordé aucune considération aux possibles facteurs criminogènes entourant ce projet, notamment la proximité du centre de détention Tanguay et la criminalité globale du secteur, notamment l'émergence de gangs de rue.

De plus, alors que ce projet chemine depuis près de trois ans, aucune consultation antérieure n'a été envisagée, ni par le promoteur, ni par l'arrondissement. Par exemple, l'adoption d'un règlement en vertu du 3^e paragraphe de l'article 89 de la *Charte de la Ville de Montréal* ne permet aucun référendum. En fait, les citoyens, qui sont les premiers concernés, n'auront eu que quelques semaines pour s'informer, puis s'exprimer au travers de l'OCPM. Bien que ce dernier soit un organisme de grande qualité, il ne peut pas se substituer à un processus de démocratie directe.

Plusieurs citoyens se sont sentis bafoués par le processus en cours, tant par les autorités de la ville, de l'arrondissement que par le promoteur. Le lien de confiance sera difficile à rétablir. C'est pourquoi je termine ce mémoire par une dernière recommandation, soit que tout projet ultérieur d'une telle envergure doive passer par un référendum.

SOMMAIRE DES RECOMMANDATIONS

Recommandation 1

Que le conseil de ville exige que l'étude d'impact des déplacements soit complétée afin d'aborder la notion de sécurité routière. Ainsi, l'étude devrait comprendre des statistiques de comptage sur des rues locales (sans feux de signalisation) perpendiculaires au boulevard Henri-Bourassa, ainsi qu'aux abords des institutions scolaires à proximité.

Recommandation 2

Que le promoteur présente divers points de vue du projet à hauteur de piéton, notamment du côté sud d'Henri-Bourassa. Que ces prises de vue soient contre-vérifiées par des experts de l'arrondissement afin d'en assurer la fiabilité.

Recommandation 3

Que le conseil de ville s'assure que le projet s'intègre dans la trame urbaine existante en limitant la hauteur des immeubles à 3 étages de préférence, maximum 4.

Recommandation 4

Qu'afin de conserver une cohérence et une cohésion logique avec le reste du secteur, le projet se limite à un développement résidentiel de faible à moyenne densité.

Recommandation 5

Que l'arrondissement s'assure, avant d'étudier un projet qui modifierait de façon marquée la trame urbaine du secteur, d'avoir des objectifs clairs, sous forme d'un PPU, quant au développement du secteur Henri-Bourassa Ouest.

Recommandation 6

Que le promoteur et/ou l'arrondissement entreprenne une étude auprès de la STM pour déterminer si l'offre de service actuelle est en mesure de répondre à l'ajout d'un complexe immobilier de haute densité.

Recommandation 7

Que le promoteur et/ou l'arrondissement entreprenne une étude auprès de la CSDM et de l'Agence de la santé et des services sociaux de Montréal afin de connaître l'impact de l'implantation du projet sur l'offre de services publics dans le secteur.

Recommandation 8

Que le CCU et le CAU ne donnent pas leur approbation à un projet immobilier de haute densité alors qu'il manque des informations essentielles concernant la capacité des services de transport, des institutions scolaires et des services de santé à soutenir une arrivée massive d'individus.

Recommandation 9

Que la Ville de Montréal, par devoir de précaution, demande au ministère de la Sécurité publique de faire une analyse des problèmes de sécurité que peut poser la construction d'immeubles contigus au centre de détention Tanguay.

Recommandation 10

Que la Ville de Montréal n'autorise pas la construction de résidences ou d'immeubles de plus de trois étages advenant que le ministère de la Sécurité publique ne donne pas d'avis sur la sécurité requise pour le site en regard de la présence du centre de détention Tanguay.

Recommandation 11

Que le promoteur et/ou l'arrondissement suive l'avis du CAU et présente des études sociocriminologiques déterminant les risques en matière de criminalité et les impacts sociaux de l'établissement d'un projet d'une telle envergure.

Recommandation 12

Que les logements sociaux et abordables ne soient pas concentrés dans un seul et même édifice, mais qu'ils soient plutôt dispersés à travers les différents immeubles du site.

Recommandation 13

Que le promoteur réserve un espace, ailleurs que dans l'immeuble réservé aux logements sociaux et abordables, pour la création d'un local communautaire qui fera de la place aux jeunes.