



Une planification détaillée et concertée
pour créer un véritable milieu de vie



famille tranquillité
maison voisinage
enfants inclusif

Mémoire présenté dans le cadre des consultations publiques de l'OCPM
sur la revalorisation des anciens terrains des garages du MTQ

Mémoire présenté par Étienne Brunet
Conseiller de ville du district Sault-au-Récollet de l'arrondissement Ahuntsic-Cartierville
et vice-président de la Commission permanente sur le développement économique et
urbain et l'habitation

Mai 2012

À propos de l'auteur

L'Opposition officielle de la Ville de Montréal est composée de 18 élus de Vision Montréal, dont quatre maires d'arrondissement. La chef de Vision Montréal et de l'Opposition officielle est Mme Louise Harel. Ce mémoire a été rédigé par Étienne Brunet, conseiller de ville du district Sault-au-Récollet et Sarah Gagnon-Turcotte, attachée politique au cabinet de l'Opposition officielle.

Résumé

Le présent mémoire propose diverses recommandations visant d'abord à définir les bases sur lesquelles le projet de revalorisation des anciens garages du MTQ devrait être redessiné dans l'attente d'une planification détaillée.

En parallèle, notre mémoire poursuit également l'objectif de dégager des orientations générales qui pourront guider la planification détaillée du secteur entourant la gare Bois-de-Boulogne, ayant été identifié comme secteur prioritaire dans le chapitre d'arrondissement du Plan d'urbanisme de 2005.

Table des matières

Une vision d'aménagement pour le secteur Henri-Bourassa ouest	2
Ahuntsic-Cartierville : véritable milieu de vie pour les familles	2
Enjeux du projet MUSTO et de la densification du secteur.....	3
Une densité accrue, mais en harmonie avec le voisinage existant	3
L'absence de planification détaillée pour le secteur.....	4
Les densité et hauteurs du projet ne doivent pas briser le tissu urbain existant.....	5
Un projet trop dense	5
Des hauteurs trop importantes	6
Diversifier l'offre de propriété.....	7
Information déficiente sur le transport en commun et la circulation locale.....	7
Un projet ni convivial ni novateur.....	8
Conclusion	10
Liste des recommandations.....	10

Une vision d'aménagement pour le secteur Henri-Bourassa ouest

Ahuntsic-Cartierville : véritable milieu de vie pour les familles

Depuis plusieurs années, la ville de Montréal connaît un exode important des familles; c'est plus de 20 000 citoyens qui déménagent chaque année vers la banlieue¹. Dans le cas des jeunes familles, près de 50 % d'entre elles quittent l'île à l'arrivée de leur deuxième enfant, vidant par le fait même Montréal de ses forces vives². Les facteurs contribuant à cet exode sont nombreux. Les parents sont généralement à la recherche d'un quartier résidentiel et sécuritaire offrant des résidences plus spacieuses à prix raisonnable, de l'espace et des services de proximité.

Ahuntsic-Cartierville est le deuxième arrondissement offrant le plus d'espaces verts à Montréal, tandis qu'une part importante de son cadre bâti est axé sur l'offre de maisons unifamiliales à plusieurs chambres. Combinés à une offre de services de proximité de qualité, l'arrondissement offre donc un milieu de vie propice aux familles. Ahuntsic-Cartierville s'avère en quelque sorte un des derniers remparts avant le départ des familles de l'île de Montréal.

C'est entre autres pour ces raisons qu'en juillet 2011, l'arrondissement Ahuntsic-Cartier ville a adopté, après plus d'une année de travail et de consultation, un *Plan de gestion stratégique* au cœur duquel la famille occupe une place de choix. Le Plan énonce quatre grandes orientations. Une de ces orientations stratégiques a pour titre « Intégrer le développement durable dans l'ensemble des actions » et se lit comme suit :

« La vision du développement durable de l'arrondissement consiste en "un arrondissement attractif qui préserve son patrimoine et la mixité des habitations et met la famille au cœur de ses valeurs. Un arrondissement où les habitants partagent de saines habitudes de vie grâce à la qualité des milieux de vie et des services offerts par l'arrondissement, les partenaires et la Ville de Montréal. Un arrondissement qui contribue à la préservation de l'environnement grâce au développement de solutions écologiques. Un arrondissement économiquement dynamique qui soutient l'activité locale tout en développant des artères commerciales animées et propose des infrastructures de transport durable" »³

De plus, une autre des quatre orientations stratégiques invite à : « [d]évelopper une vision partagée et intégrée » pour l'arrondissement, tenant compte des besoins et des attentes des citoyens, et se lit comme suit :

« L'arrondissement développe une vision partagée et intégrée pour améliorer son offre de service et assurer une gestion responsable et équilibrée de ses ressources. L'arrondissement harmonise ses politiques, ses projets de développement et ses priorités politiques pour répondre aux objectifs de sa vision en fonction des besoins de la population »

Les élus de Vision Montréal estiment avoir la responsabilité de s'assurer que le développement urbain répond aux attentes des résidents actuels et futurs afin de créer une ville conviviale et vivante. À cet

¹ Catherine Handfield, *Montréal grossit, mais perd des familles*, La Presse, 3 février 2009, en ligne :

<http://www.lapresse.ca/actualites/regional/montreal/200902/03/01-823499-montreal-grossit-mais-perd-des-familles.php>

² Perspective Grand Montréal, « La migration intramétropolitaine », Bulletin de la Communauté métropolitaine de Montréal, juillet 2011.

³ *Plan de gestion stratégique 2011-2015 d'Ahuntsic-Cartierville*, en ligne :

http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=7957,88435570&_dad=portal&_schema=PORTAL. La citation dans la citation est un extrait du *Plan d'action en développement durable 2010-2015 de l'arrondissement d'Ahuntsic-Cartierville*.

égard, notre parti met de l'avant plusieurs principes qui guident notre réflexion et notre prise de décision en matière d'aménagement urbain. Ces principes sont les suivants :

- Privilégier la planification d'ensemble
- Miser sur des développements à échelle humaine
- Favoriser un aménagement urbain durable
- Préserver le patrimoine et l'harmonie avec le cadre bâti existant
- Encourager la mixité sociale, des fonctions et des usages⁴

En s'appuyant sur ces principes, ce mémoire fera un survol des aspects que nous jugeons problématiques avec le projet de revalorisation des terrains des anciens garages du MTQ (ci-après, projet MUSTO) présentement à l'étude et proposera des pistes de solution afin qu'il soit revu dans son ensemble. Ce mémoire vise aussi à contribuer à la réflexion sur la planification de l'ensemble du secteur qui fait actuellement défaut. Vision Montréal souhaite ardemment que ces consultations soient l'occasion pour les citoyens de faire connaître leurs attentes envers l'ensemble du secteur de manière à pouvoir mieux orienter le travail futur des élus.

Enjeux du projet MUSTO et de la densification du secteur

Une densité accrue, mais en harmonie avec le voisinage existant

En 2012, le nouveau *Plan métropolitain d'aménagement et de développement* (PMAD) a été adopté par la Communauté métropolitaine de Montréal. Un des objectifs majeurs de ce plan consiste à créer des aires TOD (*transit-oriented development*), c'est-à-dire à « orienter 40 % de la croissance des ménages aux points d'accès du transport en commun métropolitain structurant ». Le projet de revitalisation des terrains des anciens garages MTQ se situe justement dans un tel secteur TOD caractérisé par la gare Bois-de-Boulogne ainsi que par la desserte d'autobus offerte sur Henri-Bourrassa⁵.

Selon le PMAD, « [u]n quartier de type TOD (*Transit-Oriented Development*) est un secteur de développement de moyenne à haute densité, situé à distance de marche d'un point d'accès important du réseau de transport collectif, offrant des opportunités de logement, d'emploi et de commerce, conçu pour le piéton mais n'excluant pas l'automobile. Le TOD peut être un nouveau projet ou le redéveloppement d'un secteur selon une conception facilitant l'usage des transports collectifs et actifs »⁶.

⁴ Ces principes ont été expliqués avec plus de détails dans notre mémoire sur la planification de Griffintown, en ligne : <http://ocpm.qc.ca/sites/default/files/pdf/P56/7a27.pdf>.

⁵ *Caractérisation des aires d'influence des points d'accès au réseau de transport en commun métropolitain structurant* - Fiches synthèses de caractérisation, à la p. 135, en ligne : http://pmad.ca/fileadmin/user_upload/pmad2011/documentation/20111207_fichesSyntheses_caracterisation.pdf. Le métro est relativement à proximité, mais demeure à l'extérieur de la zone TOD à proprement parler.

⁶ *Foire aux questions*, PMAD, en ligne : <http://projet.pmad.ca/toile-de-fond/foire-aux-questions/>. Le PMAD précise également que la distance d'un point d'accès au réseau de transport en commun métropolitain structurant est d'un km d'une station de métro, de train de banlieue ou d'un SLR ou encore de 0,5 km d'un arrêt de bus ou de tramway. Quant à la densité moyenne visée (nombre de logements à l'hectare), elle varie selon le point d'accès à proximité, soit de 80 à 110 log./ha pour un métro ou un SLR, de 60 à 80 pour un train de banlieue et de 40 à 60 pour le tramway et l'autobus. La densité minimale correspond à une densité moyenne applicable à l'ensemble des terrains vacants (en 2011) et à (re)développer (2011-2031) dans l'aire TOD.

Lorsque l'on développe un TOD, on contribue à construire et à consolider un quartier. Toutefois, cet aménagement nécessite une réflexion d'ensemble qui ne peut pas être portée à l'intérieur des limites d'un seul terrain. Le projet doit s'accompagner de diverses interventions visant à améliorer la qualité de vie des résidents ainsi que la diversité et l'accessibilité des différentes fonctions (publique, commerciale, résidentielle) tout en s'inscrivant dans un plan d'ensemble visant à favoriser les transports alternatifs et la vitalité du secteur.

Ainsi, au-delà de la proximité de points d'accès aux transports en commun et la densité, le PMAD souligne également que les aires TOD doivent faire l'objet d'une planification détaillée (à travers, par exemple, l'élaboration d'un programme particulier d'urbanisme) de façon à :

1. définir une vision de développement pour l'ensemble de l'espace TOD;
2. moduler la densité en respect avec les composantes du territoire de chacune des aires TOD;
3. établir des séquences de développement de manière à tenir compte du potentiel actuel et projeté du service de transport collectif;
4. faciliter l'accès aux services et infrastructures de transport collectif, intégrer des réseaux piétonniers et des voies cyclables et gérer le stationnement hors rue;
5. favoriser des milieux de vie multifonctionnels et inclusifs;
6. favoriser un environnement convivial et un aménagement distinctif;
7. favoriser des constructions et des aménagements durables.⁷

La question est donc de savoir si le projet MUSTO sous sa forme actuelle répond aux critères mis de l'avant par le PMAD pour contribuer à l'émergence d'une aire TOD dynamique et répondant aux besoins des habitants du quartier.

Selon nous, plusieurs dimensions du projet méritent d'être améliorées (absence de planification d'ensemble, trop fortes densité et hauteurs, enclavement du parc, etc.). Ce travail nécessitera tant l'apport du promoteur que celui élus et des citoyens.

L'absence de planification détaillée pour le secteur

Le secteur situé à l'ouest du boulevard Henri-Bourassa a été identifié dès 2005 comme un des trois secteurs prioritaires de planification détaillée de portée locale dans le chapitre de l'arrondissement Ahuntsic-Cartierville contenu au *Plan d'urbanisme de Montréal*. Les secteurs prioritaires devaient faire l'objet d'« une planification détaillée dans les trois années suivant l'intégration du chapitre d'arrondissement au Plan [d'urbanisme], selon une approche intégrée adaptée à la spécificité de chaque cas »⁸, soit en 2008. Ce type de planification détaillée fait normalement appel à la participation citoyenne, ce qui permet de dégager une vision concertée entre élus et résidents de l'arrondissement. **Toutefois, une telle planification n'a toujours pas eu lieu**⁹, allant donc à l'encontre de la première recommandation du PMAD, soit de « définir une vision de développement pour l'ensemble de l'espace TOD ». C'est cette situation qui explique que les citoyens d'Ahuntsic-Cartierville discutent aujourd'hui d'un projet immobilier spécifique à l'intérieur de ce secteur sans connaître les orientations d'aménagement prévues pour développer et revitaliser ce quartier.

La planification détaillée concertée sert plusieurs objectifs. D'abord, elle permet de s'assurer que les projets répondent aux désirs et aux attentes des citoyens. Ensuite, elle permet de prévoir les

⁷ Site du PMAD, *Objectifs d'aménagement*, en ligne : <http://pmad.ca/orientations/amenagement/objectifs/orienter-40-de-la-croissance-des-menages-aux-points-dacces-du-transport-en-commun-metropolitain-structurant/>.

⁸ *Plan d'urbanisme de Montréal*, Chapitre 1, Arrondissement d'Ahuntsic-Cartierville, à la p. 23, en ligne : http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/page/arrond_ahc_fr/media/documents/plan_urbanisme_ahuntsic.pdf.

⁹ Deux Programmes particuliers d'urbanisme (PPU) ont été élaborés et soumis aux élus, puis refusés. Faute d'avoir fait l'objet d'un consensus parmi les élus, ces PPU n'ont jamais été soumis à la population.

infrastructures publiques (services, loisirs, espaces publics et espaces verts, etc.) et de tenir compte de la capacité des transports en commun de manière à répondre aux besoins des résidents actuels et futurs. Finalement, elle permet d'assurer la création d'un environnement harmonieux, où nouveaux développements et anciens logements s'intègrent convenablement.

Sans planification détaillée ou Programme particulier d'urbanisme (un des outils de planification à la disposition des élus), il est très difficile de favoriser le développement de projets d'envergure qui permettent d'attirer de nouvelles familles et de nouveaux emplois dans l'arrondissement tout en respectant une vision commune du quartier. **La volonté d'un promoteur privé de revitaliser les terrains des anciens garages MTQ est donc une excellente nouvelle.** Il suffit maintenant de s'assurer que le projet réponde aux attentes des résidents de l'arrondissement.

Pour le moment, **le projet a toutefois été conçu en vase clos, c'est-à-dire qu'il ne tient pas compte du potentiel de développement des sites avoisinants et les considère plutôt à ce stade comme des contraintes.** Le Plan directeur d'aménagement proposé par le promoteur présente en effet l'incertitude entourant l'avenir du centre de détention Tanguay et de la vocation institutionnelle du secteur (notamment la SAAQ), ainsi que les propriétés de la rue Tanguay, comme étant des contraintes au développement du site au même titre que la décontamination. Nous souhaitons une approche plus visionnaire où le promoteur aurait vu dans ces incertitudes **l'opportunité de consolider la trame urbaine du secteur grâce à un développement ouvert sur son milieu.**

La fin imminente du bail du centre de détention Tanguay dans trois ans doit absolument faire partie de la réflexion entourant le projet actuel. Le développement du site des anciens garages du MTQ ne peut se faire en vase clos et ignorer la possibilité du développement futur de ce site ou même de celui de la SAAQ. Nous avons l'opportunité de faire la planification détaillée de ce site, mais aussi des sites avoisinants. **Le développement sans planification du site des anciens garages du MTQ pourrait poser de sérieuses contraintes au développement futur des sites avoisinants.** On ne peut permettre l'enclavement volontaire d'un site lorsque le redéveloppement du secteur est très probable. La planification des tracés projetés pour Ahuntsic-Cartierville doit faire l'objet d'une étude approfondie et réfléchie au sein de l'arrondissement, et non pas en fonction des besoins ponctuels de ce seul projet.

RECOMMANDATION 1

Que l'arrondissement procède rapidement à une planification détaillée du secteur en concertation avec les résidents de l'arrondissement et incluant les sites des anciens garages du MTQ, du centre de détention Tanguay et de la SAAQ dans une vision globale de développement à échelle humaine.

Les densité et hauteurs du projet ne doivent pas briser le tissu urbain existant

Un projet trop dense

Le projet proposé prévoit la construction de 932 logements sur une superficie d'un peu plus de 4 hectares (40 892,7 m²), soit une densité de 228 log/ha. Cette densité est notablement plus élevée que la densité brute avoisinante. Le Comité d'architecture et d'urbanisme (CAU) de la Ville de Montréal a d'ailleurs souligné que le projet (dans une version précédente dont la densité était de 245 log/ha) était trop dense : « Une moyenne de 245 logements par hectare représente une densité adéquate au centre-ville mais non justifiée dans un milieu de moins de 50 logements par hectare, caractérisé par des immeubles de petit gabarit (1 ou 2 étages) et des typologies (maisons

unifamiliales et petits plex) fort différentes des immeubles projetés ». Nous estimons que ce jugement demeure valide malgré la réduction à 228 log/ha. En comparaison, le seuil minimal de densité proposé par le PMAD pour le TOD Henri-Bourassa ouest est de 80 log/ha¹⁰, soit 2,85 fois moins que le 228 log/ha proposé pour le projet. **Nous jugeons que la densité proposée est beaucoup trop élevée et qu'elle créerait une fracture au sein même d'Ahuntsic.** Il nous semble en effet que le projet respecte mal le second objectif d'un TOD tel que proposé par le PMAD, soit de « moduler la densité en respect avec les composantes du territoire de chacune des aires "TOD" ».

En appui à son projet, le promoteur le compare aux développements récents à la Place de L'Acadie et à ceux des Jardins Millens qui comportent des densités toutes aussi élevées. Toutefois, ces aménagements ont des particularités spécifiques très différentes du projet actuel. Le premier est situé près de l'autoroute et d'autres constructions en hauteur; le second est situé directement en face de la station de métro Henri-Bourassa. Une meilleure comparaison pourrait être faite avec d'autres projets résidentiels d'envergure similaire, tels que le Faubourg Contre-Cœur dans Mercier-Hochelaga-Maisonneuve (49 log/ha) ou encore le Triangle dans Notre-Dame-de-Grâces/Côte-des-Neiges (105 log/ha). Ces densités sont plus raisonnables et répondent aux besoins de densification dans les aires TOD.

Sans compter que, comme le souligne toujours le CAU, une telle densité pourrait générer des impacts sociaux négatifs qu'il faudrait mieux documenter : « **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 »¹¹. Aucune étude n'a été menée à cet effet par le promoteur.

Des hauteurs trop importantes

De plus, afin de parvenir à une telle densité, le projet MUSTO mise notamment sur les hauteurs. Le projet envisagé compte en effet trois tours de 10 étages donnant sur le boulevard Henri-Bourassa ouest, deux complexes de 4 et 8 étages à l'est, en face des plex de la rue Tanguay, puis 3 tours de 12 étages sur la façade ouest du projet et en face du centre de détention Tanguay. Nous sommes d'avis que ces hauteurs sont exagérées pour le secteur à l'étude.

D'abord, nous estimons que la hauteur maximale ne devrait pas dépasser 6 étages sur le boulevard Henri-Bourassa ouest à moins que des études origines-destinations portant sur la gare Bois-de-Boulogne démontrent la viabilité de ce point d'accès dans une perspective de déplacement vers le centre-ville. Auquel cas, nous croyons que la hauteur maximale pourrait être portée à 8 étages, à l'instar des Jardins Millen¹².

Une hauteur maximale de 6 étages devrait également être prescrite pour les autres tours du projet, notamment celles donnant sur le centre de détention Tanguay. Plusieurs raisons font en sorte que nous nous opposons à des constructions en hauteur du côté nord du projet, soit le long du centre de détention Tanguay. Premièrement, une offre résidentielle pour les familles est plus propice lorsque l'on s'éloigne minimalement du boulevard Henri-Bourassa. Ensuite, une construction en hauteur enclaverait un éventuel développement du site du centre de détention Tanguay. Advenant que le

¹⁰ Fiches synthèses de caractérisation, à la p. 135, en ligne :

http://pmad.ca/fileadmin/user_upload/pmad2011/documentation/20111207_fichesSyntheses_caracterisation.pdf. Le métro est relativement à proximité, mais demeure à l'extérieur de la zone TOD à proprement parler.

¹¹ Avis du Comité ad hoc d'architecture et d'urbanisme C12-AC-01, 17 février 2012, en ligne :

<http://ocpm.gc.ca/sites/default/files/pdf/P59/1a3b1.pdf>

¹² L'arrondissement a haussé les hauteurs maximales pour les Jardins Millen parce qu'ils sont directement situés devant la station de métro Henri-Bourassa.

gouvernement du Québec décide de ne pas renouveler son bail et choisisse plutôt de vendre ce terrain, ce nouveau secteur à développer se retrouverait littéralement face à un mur de 12 étages, ce qui accentuerait la difficulté de créer un quartier harmonieux avec les maisons à un ou deux étages situées sur la rue Tanguay au nord (nous reviendrons plus loin sur la question de l'enclavement).

Finalement, nous nous opposons pour des raisons de sécurité. Il existe une problématique de trafic de drogue bien documentée qui a cours en lançant des objets dans la cour des prisons. Les hauteurs actuellement envisagées par le projet, considérant la proximité du centre de détention Tanguay, pourraient faciliter un tel trafic. Il nous appert donc primordial de recevoir un avis écrit du ministère de la Justice quant à la hauteur permise en bordure de l'aire tampon qui sépare le centre de détention Tanguay et les nouvelles constructions prévues. De plus, il nous semble important de mieux documenter les risques qui sont liés au fait d'avoir une prison dans un secteur résidentiel.

Diversifier l'offre de propriété

Finalement, nous croyons que **le projet devrait miser sur une plus grande diversification des typologies afin de répondre aux besoins de plusieurs clientèles**. Par exemple, des maisons de ville de quatre étages pourraient être une option intéressante pour créer un effet de transition avec les maisons unifamiliales de la rue Tanguay. Il n'est pas facile, pour les familles, d'acheter une propriété à Montréal qui répond à leurs besoins. Une offre de logements diversifiée (maisonnettes urbaines, triplex ou quadruplex) à proximité du métro ou du train est un facteur important pour contrer l'exode urbain.

RECOMMANDATION 2

Que la densité ainsi que les hauteurs du projet soient réduites et que soit privilégiée une offre de propriété diversifiée, afin de miser sur l'harmonisation du projet avec le cadre bâti environnant.

RECOMMANDATION 3

Que l'arrondissement confirme auprès du ministère de la Justice la hauteur maximale permise pour les édifices en bordure du centre de détention Tanguay et obtienne une caractérisation des risques liés à la présence d'une prison en bordure d'un secteur résidentiel.

Information déficiente sur le transport en commun et la circulation locale

Considérant la densité et les hauteurs élevées du projet justifiées par le désir de créer un développement de type TOD, **il est préoccupant de constater que l'information sur l'offre de transport en commun et l'impact du projet sur la circulation locale est faible**. La base d'un TOD réside dans la présence d'un nœud de transport, central et essentiel à sa création. La présence d'un tel nœud dans le secteur Henri-Bourassa ouest n'a pas encore été pleinement démontrée. En ce sens, des questions demeurent quant à la capacité du réseau à soutenir une croissance importante de l'achalandage.

En ce qui a trait à l'utilisation de l'autobus et du métro, il y a une desserte intéressante vers les stations de métro Henri-Bourassa et Sauvé. Malheureusement, on ne peut nier le degré de saturation de la ligne orange aux heures de pointe. En outre, la capacité des lignes d'autobus présentes sur le boulevard Henri-Bourassa à absorber plus d'usagers, notamment aux heures de pointe, est inconnue pour le moment. Un avis de la Société de transport de Montréal (STM) à cet égard serait utile.

Pour ce qui est de la gare Bois-de-Boulogne, peu de choses sont connues quant à son utilisation réelle. Néanmoins, la gare sert de justificatif pour la densité élevée privilégiée par le promoteur. Il

serait important que la STM conduise une étude origines-destinations afin de déterminer si cette gare est un point de départ, un point de transit ou même une destination en soi. De plus, nous invitons la STM à donner plus d'information aux citoyens concernant les projets de revitalisation de la gare. Ceux-ci s'inscrivent-ils dans l'objectif de densification du secteur?

En ce qui concerne le réseau de transport local, les études soumises par le promoteur contiennent peu d'information sur la hausse de l'achalandage sur les axes nord-sud qui tiendraient compte des nombreux services de proximité se situant au sud du site, notamment le Marché Central et la rue Fleury. De plus, les études soumises ne tiennent pas compte du comportement des automobilistes, qui tentent d'éviter les lumières rouges et créent du trafic de transit dans le réseau de rues locales. Ces lacunes ont suscité des interrogations légitimes chez les résidents du quartier.

En somme, **Vision Montréal est d'avis que des études d'impact plus fines sont nécessaires afin de répondre à ces questions.** Ces nouvelles informations permettraient d'ailleurs de mieux répondre aux objectifs 3 et 4 des TOD selon le PMAD, soit d'« établir des séquences de développement de manière à tenir compte du potentiel actuel et projeté du service de transport collectif » et de « faciliter l'accès aux services et infrastructures de transport collectif, intégrer des réseaux piétonniers et voies cyclables et gérer le stationnement hors rue ». Éventuellement, en diminuant la densité prévue du projet, on diminuera d'autant l'impact qu'auront les nouveaux arrivants sur l'achalandage dans les transports en commun ainsi que sur la circulation dans les rues avoisinantes.

RECOMMANDATION 4

Que l'arrondissement fasse l'étude complète du potentiel de développement de l'aire TOD Henri-Bourassa ouest afin de pouvoir établir une séquence de développement adéquate (et qui pourrait inclure le redéveloppement des terrains du centre de détention Tanguay et de la SAAQ) qui permettra de tenir compte de l'impact des nouveaux arrivants sur la circulation et le transport collectif tout en planifiant la construction d'autres infrastructures de transport durable tel que des réseaux piétonniers, des voies cyclables, des stationnements pour autopartage, etc.

Un projet ni convivial ni novateur

Les possibilités de redéveloppement du secteur Henri-Bourassa ouest, lorsqu'on tient compte des terrains du centre de détention Tanguay et de la SAAQ, sont tout simplement gigantesques. Plusieurs citoyens sont inquiets que le type de développement proposé dans le projet MUSTO (densité élevée, hauteur importante, enclavement, etc.) si le projet est adopté, influence fondamentalement le modèle de développement futur de l'ensemble du secteur. **Cette préoccupation est d'autant plus légitime que les citoyens n'ont pas été consultés en amont du projet.** La question qui se pose est donc la suivante : quelle vision avons-nous pour le futur de ce quartier?

La vision de l'aménagement est au cœur du développement de projets TOD. Selon le PMAD, ces projets doivent notamment contribuer à :

- favoriser des milieux de vie multifonctionnels et inclusifs;
- favoriser un environnement convivial et un aménagement distinctif;
- favoriser des constructions et des aménagements durables.

Malheureusement, la proposition actuelle manque d'imagination, d'innovation et d'audace en termes d'architecture et d'aménagement, en proposant un alignement banal de bâtiments de très haute densité.

D'abord, l'intégration d'un parc couvrant 10 % de la superficie du projet est un choix porteur qui, comme l'indique le promoteur, permet le « développement de liens sociaux et communautaires solides entre les futurs résidents ». Toutefois, **l'aménagement choisi fait en sorte que le parc est enclavé, ce qui le réduit à un parc semi-privé et difficile d'accès.** Ce parc pourrait pourtant être un outil de désenclavement important, permettant d'ouvrir le projet actuel sur d'autres secteurs à développer à l'avenir comme les terrains du centre de détention Tanguay. De plus, en le situant au sud-est du projet, adjacent aux maisons de la rue Tanguay, le parc pourrait contribuer d'une part à atténuer les nuisances liés aux travaux de construction pour les résidents du secteur, et d'autre part, en améliorant l'accès, le parc pourrait générer des contacts entre les nouveaux résidents et les habitants actuels du quartier, participant à la bonne entente dans le secteur. Au-delà de son emplacement, le parc devrait aussi intégrer une aire de jeux pour les enfants, puisque le projet prévoit des habitations familiales, tandis qu'un espace pourrait être consacré à un jardin communautaire.

En outre, au plan architectural, le projet n'intègre aucune caractéristique durable comme les normes LEED, Novo-climat, des toitures vertes ou blanches, etc. qui pourraient réduire l'empreinte énergétique et écologique du projet. Ces nouvelles pratiques sont de plus en plus communes et visent à réduire l'impact environnemental de nos quartiers tout en privilégiant un type de développement plus durable. Plusieurs arrondissements de la ville de Montréal (dont Mercier-Hochelaga-Maisonneuve et le Sud-Ouest) ont récemment rendu obligatoire la mise en place de toitures vertes ou blanches pour toute nouvelle construction. Vision Montréal est d'avis que ce type de changement devrait s'appliquer à tous les projets sur l'Île.

En ce qui concerne la mixité sociale et fonctionnelle, le projet MUSTO offre une place adéquate aux logements sociaux et abordables puisqu'il respecte la *Stratégie d'inclusion de logements abordables* de la Ville de Montréal. De plus, 30 % des unités seront des logements familiaux de trois chambres et plus. Ces deux aspects assurent une mixité sociale intéressante au projet. En ce qui concerne la mixité d'usage toutefois, la superficie consacrée aux commerces semble relativement faible considérant le nombre de nouveaux résidents envisagé. Cela est également l'avis du CAU, qui recommande d'« évaluer s'il est nécessaire de prévoir une plus grande mixité d'usages. En effet, le comité estime qu'une nouvelle population équivalant en nombre à celle d'un village entier nécessitera certainement une diversité de commerces et services de proximité et qu'il faudrait mettre en place des conditions incitatives à cet effet »¹³. Vision Montréal recommande que le promoteur ajuste la superficie consacrée à la fonction commerciale en fonction du nombre de nouveaux résidents prévus dans le projet.

RECOMMANDATION 5

Que le projet propose une réelle vision d'aménagement pour le terrain des anciens garages MTQ en tenant compte au meilleur de ses capacités des éléments suivants :

- **le parc doit être un outil de désenclavement du secteur;**
- **l'intégration de pratiques architecturales de développement durable doit être privilégiée;**
- **la superficie consacrée à la fonction commerciale doit être plus élevée.**

¹³ Avis du Comité ad hoc d'architecture et d'urbanisme C12-AC-01, 17 février 2012, en ligne : <http://ocpm.qc.ca/sites/default/files/pdf/P59/1a3b1.pdf>

Conclusion

Le secteur Henri-Bourassa ouest offre le potentiel d'un développement durable, de qualité et s'adressant aux familles. Toutefois, il est essentiel pour atteindre ce plein potentiel que la planification du développement des sites adjacents soit conduite en parallèle. **Cette planification détaillée et concertée se fait attendre depuis 2008.** Cette première étape aurait pu être l'occasion d'entendre les citoyens de manière à élaborer une vision d'ensemble du secteur. Sans une telle planification, il n'est pas surprenant aujourd'hui que les citoyens d'Ahuntsic-Cartierville se soient mobilisés face à un projet qui ne répond pas à leurs attentes.

Cette consultation publique offre néanmoins une occasion unique pour remédier à la situation. Le rapport de l'OCPM pourra servir de base à cette planification détaillée qu'il est urgent d'accomplir. Déjà, des pistes émergent : le développement du TOD devra tenir compte du tissu urbain environnant en s'appuyant sur des hauteurs et une densité réduites en comparaison au projet actuel. De plus, un effort de désenclavement devra être effectué dans lequel le parc pourra jouer un rôle inclusif déterminant.

La création du TOD, que nous appuyons, ne devra pas, en somme, servir de justification à n'importe quel type d'aménagement. Il est primordial de remettre le citoyen et sa qualité de vie au centre de nos préoccupations.

Liste des recommandations

RECOMMANDATION 1

Que l'arrondissement procède rapidement à une planification détaillée du secteur en concertation avec les résidents de l'arrondissement et incluant les sites des anciens garages du MTQ, du centre de détention Tanguay et de la SAAQ dans une vision globale de développement à échelle humaine.

RECOMMANDATION 2

Que la densité ainsi que les hauteurs du projet soient réduites et que soit privilégiée une offre de propriété diversifiée, afin de miser sur l'harmonisation du projet avec le cadre bâti environnant.

RECOMMANDATION 3

Que l'arrondissement confirme auprès du ministère de la Justice la hauteur maximale permise pour les édifices en bordure du centre de détention Tanguay et obtienne une caractérisation des risques liés à la présence d'une prison en bordure d'un secteur résidentiel.

RECOMMANDATION 4

Que l'arrondissement fasse l'étude complète du potentiel de développement de l'aire TOD Henri-Bourassa ouest afin de pouvoir établir une séquence de développement adéquate (et qui pourrait inclure le redéveloppement des terrains du centre de détention Tanguay et de la SAAQ) qui permettra de tenir compte de l'impact des nouveaux arrivants sur la circulation et le transport collectif tout en planifiant la construction d'autres infrastructures de transport durable tel que des réseaux piétonniers, des voies cyclables, des stationnements pour autopartage, etc.

RECOMMANDATION 5

Que le projet propose une réelle vision d'aménagement pour le terrain des anciens garages MTQ en tenant compte au meilleur de ses capacités des éléments suivants :

- le parc doit être un outil de désenclavement du secteur;
- l'intégration de pratiques architecturales de développement durable doit être privilégiée;
- la superficie consacrée à la fonction commerciale doit être plus élevée.

Ahuntsic-Cartierville : véritable milieu de vie pour les familles



famille tranquillité
maison voisinage
enfants inclusif



3430, rue Saint-Denis, bureau 300

Montréal, Québec

(514) 861-4455

info@visionmtl.com

www.visionmtl.com

Mai 2012