

Revalorisation du site des anciens garages du M.T.Q.

Date : 23 mai 2012

Auteurs : Joel Carrier (et Annie Brunet), résidents de la rue Jeanne-Mance. Le présent mémoire est rédigé à titre personnel et les auteurs ne font partie d'aucun groupe ni organisation ayant un intérêt direct dans le projet mentionné dans l'intitulé.

Intérêt porté au projet : nous habitons avec nos enfants sur la rue Jeanne-Mance, près de la rue Fleury mais déménagerons sur la rue Jeanne-Mance, près de Gouin plus tard cet automne. Nous serons donc affectés directement et/ou indirectement par tout projet de redéveloppement sur le site des anciens garages du MTQ.

Nous sommes en faveur d'un redéveloppement de ce site mais le projet tel qu'actuellement présenté ne répond pas aux critères d'un redéveloppement sensé, réfléchi et ordonné.

À l'appui de notre argumentation, nous soumettons respectueusement les 5 arguments qui suivent :

- 1- Faux projet de type *Transit Oriented Development* (TOD)
- 2- Homogénéité du tissu urbain
- 3- Impact sur la circulation
- 4- Insuffisance d'établissements scolaires
- 5- Absence de consensus dans la communauté

L'argumentation soumise ci-après vise, en ce qui a trait au point 1, à répudier certains points soumis par le promoteur et en ce qui a trait aux points 2 à 5, à exprimer notre opinion sur le projet.

1- Faux projet de type *Transit Oriented Development* (TOD)

Le promoteur se vante de proposer un projet sur le mode TOD, en raison de la proximité avec la gare Bois-de-Boulogne de l'AMT. Le document déposé par le promoteur présente les orientations du PMAD I qui précise que *le TOD est un développement immobilier de moyenne à haute densité structuré autour d'une station de transport en commun à haute capacité, comme une gare de train, une station de métro, une station de SLR ou un arrêt de bus (axes de rabattement ou service rapide par bus [SRB])*.

L'AMT reconnaît que la gare Bois-de-Boulogne est présentement sous-utilisée. Les principaux utilisateurs de la gare, selon l'AMT, sont les étudiants Lavallois qui étudient au Collège Bois-de-Boulogne.

L'AMT projette de rénover les quais de la gare afin d'augmenter la fréquentation de la gare. Mais la question qu'il faut se poser est pourquoi la gare est-elle ainsi sous-utilisée? À notre avis, la réponse est fort simple et l'augmentation du nombre d'habitants dans le rayon de marche de la gare ne changera rien à cette situation.

5 trains en provenance de St-Jérôme en direction de Montréal sont programmés du lundi au vendredi. Toutefois, seulement 3 de ces trains se rendent au centre-ville, à la gare Lucien-Lallier. 2 trains s'arrêtent à la gare du Parc et un service d'autobus amène les usagers au centre-ville. Le problème de cette ligne de train est le temps total du déplacement entre la gare Bois-de-Boulogne (en fait pour l'ensemble des gares) et le centre-ville. Lorsque les trains se rendent directement à la gare Lucien-Lallier, le temps de transport est de 35 minutes. Lorsque le train s'arrête à la gare du Parc, le temps total de transport, incluant la navette en autobus, est environ le même mais peut être plus long en raison du volume de la circulation. De plus, la gare Lucien-Lallier est située à l'extrémité ouest du centre-ville et ne convient pas à l'ensemble des usagers se déplaçant au centre-ville

À titre comparatif, le trajet en métro de la station Henri-Bourassa à la gare Square-Victoria ou Bonaventure prend approximativement 25 minutes tandis que le trajet de la gare Du Ruisseau à la gare centrale prend ... 14 minutes.

L'AMT n'a **aucun** projet à court ou moyen terme afin de réduire le temps de déplacement de la ligne St-Jérôme/Montréal ou d'augmenter la fréquence des trains. La seule façon de réduire significativement le temps de transport serait de faire passer les trains par le tunnel Mont-Royal, ce qui nécessiterait des investissements de plusieurs dizaines de millions de \$. Ce projet ne figure même plus sur le site internet de l'AMT. Ce n'est donc pas la veille que cette ligne de train représentera une alternative intéressante à l'automobile ou au métro pour se rendre au centre-ville.

L'argumentation du promoteur à l'effet que le projet réponde aux normes TOD ne tient pas la route et n'est qu'un « enrobage » afin de rendre le projet plus attrayant. La gare Bois-de-Boulogne ne répond en aucun critère à la définition de station de transport en commun à haute capacité. Les chiffres de l'AMT démontre clairement que cette gare ne répond pas à ces critères et n'est pas à la veille d'y répondre et ce, même si la densité de la population du secteur est augmentée ou si les quais sont rénovés.

2- Homogénéité du tissu urbain

Le secteur Ahuntsic Ouest est un quartier très largement composé de résidences unifamiliales et de plex de faible densité (2 à 12 unités). Très peu de constructions en hauteur peuplent le quartier. Quelques résidences de personnes âgées ont été construites sur le boulevard Gouin à une certaine époque, le Groupe Maurice est à terminer la construction des Jardins Millen sur une hauteur maximale de 8 étages, reliés à la station Henri-Bourassa et quelques tours à condos généralement d'une hauteur de 4 à 6 étages.

Le promoteur propose de construire 8 tours d'une hauteur variant de 8 à 12 étages. Nul besoin d'être diplômé en urbanisme ou en architecture pour pouvoir affirmer que ces tours représenteront une déchirure significative avec la trame urbaine actuelle. De plus, la densification proposée par le promoteur semble élevée par rapport à la densité de population actuelle du quartier. À titre comparatif, lorsque l'on regarde vers Laval, un édifice se démarque non pas par son esthétisme ou son architecture unique mais plutôt par sa hauteur. En effet, la tour des Résidences Soleil, à proximité du métro Montmorency, ressemble à un bouton sur le nez, plutôt qu'à un développement harmonisé à son milieu.

Depuis notre arrivée dans le quartier en 2006, nous avons noté un rajeunissement de la population du quartier et l'arrivée de nombreuses familles. Nous avons choisi ce quartier en raison d'une certaine homogénéité dans la trame urbaine. Nous apprécions la vie de quartier qui se développe depuis 6 ans et la demande pour les résidences unifamiliales ou les petits plex démontre que plusieurs familles recherchent un tel environnement urbain. Je ne crois pas que nous aurions choisi cet environnement si des tours de l'envergure projetée avaient peuplées le quartier. Comme il s'agit d'un précédent, il est facile d'extrapoler et de craindre que d'autres projets similaires poussent dans l'arrondissement.

L'ajout de tours hautement densifiées risque de changer significativement cette trame urbaine. L'ajout de plus de 2 à 3000 nouveaux résidents dans le secteur aura un impact qui ne se quantifieront et qualifieront qu'avec le temps. L'arrondissement, dans les séances d'information, a fait la preuve que peu d'impacts avaient été analysés dans le cadre de ce projet.

Enfin, l'arrondissement et le promoteur ont fait de nombreux parallèles avec le projet Place L'Acadie. Il est curieux de vouloir prétendre que ces projets peuvent se comparer. En effet, le secteur du boulevard de l'Acadie se démarque considérablement du boul. Henri-Bourassa en raison du fait qu'il borde l'autoroute 15 et qu'il existe déjà de nombreuses tours d'habitation de plusieurs étages dans ce secteur. Ce type de construction est inexistant sur le boulevard Henri-Bourassa dans le secteur concerné. De plus, le projet de Place L'Acadie semblait faire consensus dans la communauté en raison de l'historique des anciens bâtiments. Ce n'est évidemment pas le cas ici en raison du fait qu'il s'agit d'un ajout à l'offre de logements alors que le projet Place L'Acadie visait à prime abord un remplacement d'une offre existante (démolition de taudis insalubres) ainsi qu'une bonification de cette offre avec des logements sociaux.

Recommandation : limiter la hauteur du projet en fonction de la réglementation existante et ne pas accorder de dérogation afin de permettre la construction de tours de 10 ou 12 étages afin, notamment, de ne pas créer de précédent.

3- Impact sur la circulation automobile

Il est très décevant que l'arrondissement ait choisi de s'en remettre aux estimations du promoteur quant aux impacts sur la circulation automobile. Une analyse neutre aurait amené une crédibilité quant à cet aspect du projet.

Cette absence d'implication de l'arrondissement démontre clairement que la gestion de la circulation n'est pas une priorité et que celui-ci n'est pas à l'écoute des citoyens.

Les arguments qui suivent ne sont pas soutenus par des statistiques, analyses ou expertises d'ingénieurs. Ces arguments ne sont que les constatations d'un résident du secteur, père de jeunes enfants.

Depuis plusieurs années, les résidents du secteur réclament des mesures d'apaisement de la circulation et surtout des mesures visant à ralentir la vitesse des voitures. De bien timides mesures ont été implantées dans quelques rues mais dans l'ensemble, l'arrondissement fait preuve de laisser-aller dans ce domaine :

- Il est exceptionnel de voir des opérations radar dans les rues de l'arrondissement.
- Les mesures visant à empêcher le virage à droite dans les rues résidentielles en provenance du boulevard Henri-Bourassa Ouest sont rarement contrôlées par des policiers.
- Par rapport aux autres arrondissements de la Ville, les mesures de réduction de la vitesse (dos d'âne, trottoirs élargis; modification du sens des rues, etc.) sont presque inexistantes.
- Comme parents, notre plus grande crainte est de voir un de nos enfants victime d'un chauffard, malgré toutes les précautions que l'on prend pour les empêcher d'aller dans la rue. Malgré les plaintes répétées, l'arrondissement s'entête à ne pas appliquer de mesures efficaces de réduction de la vitesse.

L'arrondissement a tenté de prétendre dans les séances d'information qu'elle estimait adéquates les études faites par le promoteur. Le bilan actuel de l'arrondissement me porte à croire qu'aucun travail sérieux n'a été fait à cet égard.

Lorsque l'on consulte les statistiques disponibles sur le nombre de véhicules qui passent par les rues Jeanne-Mance et Meilleur, on constate que ces rues sont déjà hautement fréquentées (1350 à 1750 véhicules par jour). Malheureusement, l'ajout de plus de 900 unités d'habitation ne fera qu'augmenter la fréquentation des rues avoisinantes.

Recommandation : exiger de l'arrondissement, dans le cadre d'un PPU, qu'elle effectue des études indépendante sur la gestion de la circulation dans le cadre de tout projet de redéveloppement du site et s'assurer de mettre en place de véritables mesures d'apaisement de la circulation dans les rues résidentielles avoisinantes.

4- Insuffisance d'établissements scolaires

Notre fille commencera l'école en septembre prochain. À l'heure actuelle, la CSDM jongle avec les scénarios d'agrandissement d'une des trois écoles du secteur, qui débordent toutes, afin de répondre à la demande **ACTUELLE**.

La construction de plus de 900 unités d'habitation aura un impact significatif immédiat sur les trois écoles du secteur, à plus forte raison en raison du fait que la première phase prévoit la construction des HLM, plus sujets à accueillir des familles avec des jeunes enfants.

L'arrondissement et le promoteur n'ont rien prévu en ce sens et sont incapables de fournir des estimations quant au nombre d'enfants de niveau pré-scolaire et de niveau scolaire qui emménageront dans ces immeubles. Pourtant, le promoteur, qui achève la construction de nombreuses unités à la Place L'Acadie, devrait être en mesure de chiffrer de façon relativement précise le nombre d'enfants que devront accueillir les écoles du secteur.

Encore une fois, l'arrondissement a fait preuve de négligence dans ce dossier.

Recommandation : Dans le cadre d'un PPU, travailler de concert avec les intervenants du milieu scolaire afin de prévoir les impacts de tout redéveloppement du site sur les établissements pré-scolaires et scolaires.

5- Absence de consensus dans la communauté

L'argument de l'absence de consensus s'est clairement fait valoir au cours des séances d'information organisées par l'Office de consultation publique de Montréal. Depuis mon arrivée dans le quartier, jamais je n'avais vu autant de citoyens se mobiliser contre ce projet.

À la base du problème, le choix par le promoteur d'utiliser les dispositions de l'article 89 de la Charte de la Ville de Montréal, plutôt que les dispositions qui auraient pu mener à l'ouverture d'un registre et la tenue d'un référendum laisse à penser que celui-ci anticipait la réaction des citoyens.

La volonté de l'arrondissement de faire « passer » ce projet se comprend compte tenu des impacts non-négligeables que celui-ci aura sur ses finances, très serrées.

Il est utopique de penser que tout projet de développement urbain devrait faire consensus dans la communauté avant d'obtenir le feu vert. Les élections aux quatre ans sont le moyen pour les électeurs de retirer leur confiance dans leurs élus, s'il y a lieu. Toutefois, dans le cas qui nous concerne, si le feu vert est donné au promoteur, il sera trop tard pour reculer, après les prochaines élections.

Un projet d'une telle ampleur, s'il est approuvé, aura un impact non-négligeable sur l'ensemble des résidents du secteur pour les années à venir. Pourtant, l'arrondissement est demeuré sourd aux appels des citoyens pour réduire significativement la densité du projet et la hauteur des tours projetées.

Un projet de développement prévoyant des tours d'une hauteur maximale de 6 étages aurait fort probablement fait consensus dans la communauté. En effet, le site doit être redéveloppé et la demande pour des condos accessibles ainsi que pour des logements sociaux est très forte.

De nombreux documents mis à la disposition des internautes illustrent que le projet est controversé depuis son lancement. L'arrondissement jugeait le projet initial (1076 unités, d'une hauteur maximale de 16 étages) inacceptable mais un projet de 932 unités, d'une hauteur de 12 étages est maintenant devenu acceptable. Pourtant, il n'existe aucun comparable dans ce secteur de l'arrondissement.

À la lumière des réponses obtenues par les citoyens à leurs questions lors des assemblées d'information, il ressort que l'arrondissement a fait preuve d'un manque de vision dans l'acceptation du projet présenté par le promoteur. Combien de fois avons-nous entendu des réponses du style « les données fournies par le promoteur » ou « nous n'avons pas fait d'études sur ce sujet » à des questions pertinentes posées par les citoyens, sur des sujets comme la proximité de la prison de Bordeaux, l'augmentation de l'achalandage automobile, l'aspect TOD, les coûts de raccordement du projet aux réseaux d'égouts et d'aqueduc, etc.

À mon avis, ce projet a été guidé par l'improvisation du début à la fin, l'arrondissement étant trop heureuse d'avoir une solution « clé en main » qui rapportera des substantiels revenus fonciers sans même qu'il ait à compléter le PPU initié il y a quelques années. L'arrondissement a clairement indiqué dans les séances d'information que la mise en place d'un PPU coûte cher et qu'il devait trouver des budgets afin de compléter ce qui avait été initié.

Enfin, on ne peut s'empêcher de conclure que ce projet est une marchandisation de l'espace public, comme on le voit trop souvent dans les villes de banlieue. À la lecture des différents procès-verbaux des assemblées du Comité Consultatif d'Urbanisme, on constate que le promoteur est arrivé à ses fins en soumettant un projet somme toute similaire au projet initial, à peine réduit de 4 étages et en faisant des changements mineurs version après version.

Recommandation : compléter le PPU avant d'autoriser tout développement immobilier, afin d'aller chercher un maximum d'appuis dans la communauté, et non seulement auprès des groupes sociaux désirant l'ajout d'habitations à loyer modique.

Conclusion

Nous supportons un redéveloppement de ce site qui saura s'harmoniser avec la trame urbaine existante, soit d'une hauteur maximale de 6 étages et dont la densité de population sera similaire à celle existante dans les projets comparables dans l'arrondissement.

Nous comprenons les besoins de logements sociaux dans l'arrondissement. Toutefois, dans l'optique d'une réduction significative du nombre de logements offerts par le projet, la proportion de logements sociaux devra également être révisée à la baisse.

Nous demandons donc à l'Office de Consultation Publique de Montréal de retourner le promoteur à sa table à dessin afin de soumettre un projet qui rencontrera les aspirations d'un grand nombre de concitoyens de l'arrondissement. Il serait néfaste qu'un projet mal ficelé comme celui présenté voit le jour.

Nous demandons enfin à l'arrondissement de compléter le PPU avant d'autoriser le redéveloppement du site des anciens garages du MTQ.

Joel Carrier et Annie Brunet