

MÉMOIRE PRÉSENTÉ À L'OCPM.

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

Je suis arrivé en 1954 dans Ahuntsic-Cartierville, sur la rue Jeanne-Mance près de Prieur et j'ai vécu 21 ans dans un triplex que possède encore ma mère. Depuis le 28 dernières années, je réside sur la rue Péloquin près du boulevard Gouin.

Je suis extrêmement préoccupé par le présent et l'avenir de mon quartier, c'est ce qui m'incite à intervenir auprès de l'OCPM aujourd'hui.

De plus, j'ai toujours été très impliqué dans la communauté, j'ai même déjà été conseiller municipal du district d'Ahuntsic. Je suis actuellement membre du conseil d'administration de Ressources Habitations de l'Ouest (RHO), du conseil d'administration de la CDEC Ahuntsic-Cartierville et du conseil d'administration du CEGEP Ahuntsic. Mais c'est à titre personnel que je soumetts ce mémoire.

Les règles de l'art.

En 2012, selon les lois, les règlements et les pratiques normalement en vigueur, on devrait s'attendre à ce qu'un projet particulier d'urbanisme (PPU) ait été ébauché pour ce qui est, selon le maire de l'arrondissement, le plus grand terrain restant à développer dans notre arrondissement. Plus spécifiquement, sachant que cet ultime terrain a été acheté par un promoteur immobilier en 2008, l'arrondissement aurait dû se dépêcher d'élaborer un PPU devant l'imminence du dépôt d'un projet.

Ce PPU, aurait alors été soumis à la population qui aurait ainsi été en mesure de se prononcer sur la vocation et le type de projet acceptable sur ce site.

C'est la préoccupation de faire du développement pour le mieux être de la population qui est à la base de l'élaboration du processus élaboré ci-dessus.

La situation.

Tout au long de ce texte, il faudra garder en mémoire que ce n'est pas l'arrondissement qui, suite à un PPU, est allé en appel d'offre d'un projet, mais plutôt un promoteur qui en 2008 achète un terrain dans le but de le développer. Est-il nécessaire de mentionner que son but premier est de réaliser un gain monétaire le plus important possible en le développant ou en le revendant.

C'est donc ce dernier, qui pour atteindre son but, propose un projet qui sera évalué au mérite, sans les balises nécessaires, et qui., de la bouche même de M. Richard Blais, aura pour conséquence d'orienter tous les développements futurs avoisinants. On nous a clairement dit au cours des séances que ce projet constituait le premier pas dans la direction de ce que serait éventuellement l'ensemble du site. C'est

pour le moins inquiétant si la vision d'un promoteur, en lieu et place d'un processus participatif et bien balisé, est en mesure de déterminer l'orientation future du développement de ce secteur.

Le terrain

Le prix qu'un promoteur est prêt à payer pour un terrain est directement relié au gain qu'il estime probable de réaliser. Au cours des séances d'information, on apprend que Construction Musto fait des affaires depuis des décennies dans notre arrondissement. Construction Musto sait donc, à la lumière de ses expériences passées, que dans l'arrondissement, un promoteur achète un terrain avec un zonage restrictif donné, qu'il fait ensuite une demande de modification rarement refusée, et qu'il lui est ainsi possible de réaliser un important gain en capital.

Dans le cas qui nous préoccupe le terrain a été payé 7,1M\$, ajoutons 2M\$ pour la décontamination et ajoutons même 1M\$ de frais divers dont la démolition, on arrive à moins de 23\$ le pi² pour un terrain zoné 3 étages. On sait que les terrains avoisinants zonés 2 étages et sur lesquels on retrouve des duplex et triplex, sont évalués à environ 51\$ le pi². Sur la base de ces estimations, Construction Musto semble avoir réalisé une bonne affaire, avant même qu'une modification vienne autoriser la construction d'édifices de 12 étages.

Lorsque les élus autorisent un changement de zonage, sans même parler de quelque construction que ce soit, il faut réaliser qu'ils accordent ainsi une plus-value probablement très importante au terrain en question. Combien vaut donc un terrain zoné résidentiel 12 étages dans ce secteur ? La réponse à cette question nous indiquerait de quelle ampleur est le cadeau reçu par le promoteur, relié au seul changement de la hauteur de construction permise. Quand j'utilise ici le terme cadeau, je tiens à mentionner que je ne fais nullement référence à de la corruption.

La question est de savoir, quel cadeau le promoteur fait-il aux payeurs de taxes en retour ? Pour l'instant, je n'en vois aucun. Il serait intéressant, dans les projets à venir, d'obtenir une évaluation de cette plus-value et d'établir le principe qu'automatiquement en retour, un promoteur remette quelque chose d'équivalent à la communauté, par exemple l'aménagement d'un parc, un embellissement du mobilier urbain etc.

Si un PPU déterminant un zonage de 12 étages sur ce site avait été complété avant la transaction de vente de la SIQ à Musto construction, c'est dans les coffres du gouvernement que la plus-value aurait été encaissée plutôt que dans les poches d'un promoteur, mais surtout, les règles auraient été équitables pour tous les éventuels acheteurs. On pourrait être amené à déduire que l'acheteur qui a la plus grande certitude d'être en mesure d'obtenir un changement important de zonage, est celui qui sera prêt à payer le plus cher pour le terrain mis en vente.

Le comment

Au cours des séances d'information, on nous a expliqué que suite à la demande du promoteur il y aurait eu trois façon de soumettre le projet : un changement de zonage, un PPCMOI ou un article 89. Les deux premiers auraient pu mener à un référendum, alors que le troisième évite ce parcours et propulse le dossier pour décision au conseil municipal de Montréal.

Puisque qu'on était loin d'avoir respecté les règles de l'art pour ce site, le bon sens commun nous aurait

suggéré que la meilleure façon de procéder était de réaliser un PPCMOI a posteriori puisqu'aucun PPU avait été fait a priori.

Si j'ai bien compris les informations que j'ai obtenues suite à ma question lors des séances d'information, une fois que le promoteur a fait une demande selon l'article 89 qui exclue un processus référendaire, les diverses instances peuvent bloquer ou laisser aller de l'avant le projet, sans possibilité de modifier le processus. Par extension, c'est donc le promoteur qui détermine, en choisissant judicieusement d'inclure les éléments nécessaires, si son projet pourra être exempt d'un processus référendaire. Il y a là quelque chose de malsain lorsque la démocratie est captive du promoteur.

J'aimerais aussi comprendre pourquoi, quelques heures avant le début des séances d'information de l'OCPM, lors du lancement officiel de la Stratégie de développement économique de l'arrondissement, le maire Gagnier a présenté avec une très grande fierté des investissements d'un total de 500M\$ dans l'arrondissement, et tout aussi fièrement le plat de résistance constitué par le projet Musto, alors que les audiences publiques n'étaient même pas commencées ? Il y a là aussi quelque chose de malsain lorsqu'un maire d'arrondissement, bien au fait qu'aucun PPU n'ait été soumis à la population, vante à l'avance les mérites d'un projet issu des seules intentions d'un promoteur.

J'assiste de façon assez régulière aux assemblées du conseil d'arrondissement et j'ai constaté que c'est le conseiller du district qui propose généralement les projets de règlement dans son district. Pourquoi est-ce le maire Gagnier lui-même, appuyé par la conseillère Campbell, qui a proposé le projet ? Bien que le vote ait été unanime, il est curieux de constater que la conseillère Thuillier dont c'est le district, n'a même pas appuyé la proposition. Depuis, en lisant le procès verbal du conseil d'arrondissement du 5 mars 2012, j'ai constaté que Mme Thuillier avait émis de sérieuses réserves et qu'au conseil de ville du mois d'avril, la conseillère avait annoncé qu'elle et son parti allaient s'opposer au projet. Mais l'élément important de cette question, est de soulever encore une fois le rôle prépondérant du maire Gagnier au soutien du projet. Quelles sont donc les vertus de ce projet pour susciter une telle adhésion ? Je vais ici vous suggérer une réponse : une vision à courte vue qui se borne à promouvoir tout ce qui s'apparente au développement économique, ici, c'est le chiffre de 200M\$ qui éclipse tout le reste.

Les impacts sur la circulation et la vie du quartier

À ce stade, sachant que les citoyens habitant au voisinage de projet n'auront pas un rôle aussi déterminant que celui qu'ils auraient pu avoir, on aurait malgré tout espéré que le souci de leur qualité de vie aurait été très présent au niveau des études d'impact. Au contraire, les réponses fournies au cours des séances d'information nous suggèrent le peu d'importance accordé à leur bien-être.

Notamment, on remarque que les études de circulation se préoccupent essentiellement du trafic Est-Ouest. Pourtant, depuis au moins trois décennies, on sait à quel point les citoyens se sont mobilisés pour obtenir des aménagements pour diminuer la circulation de transit Nord-Sud, particulièrement sur les rues impactées par le projet : Jeanne-Mance, Verville, Tanguay, Hogue et Meilleur. À titre d'ancien conseiller municipal du district d'Ahuntsic, j'en ai été un des témoins importants.

Sur les rues en question, il y a eu tellement de mesures implantées, et parfois si singulières comme des interdictions inusitées de tourner à gauche sur le boulevard Henri-Bourassa, qu'il est difficile d'imaginer quelles autres dispositions il serait possible d'implanter pour améliorer la situation. Allez voir pas vous-même la complexité des panneaux de circulation. Pourtant, le projet propose le prolongement de la rue Meilleur au Nord du boulevard Henri-Bourassa, avec une éventuelle jonction

vers le Nord au cours de développements ultérieurs.

Mme Lefebvre, consultante en circulation pour le promoteur, nous parle d'un impact de quelque 4% sur les rues Nord-Sud. Permettez-moi d'en douter et voici pourquoi :

- ⤴ Sur la rue Fleury Ouest, il existe une trame commerciale de plus en plus intéressante, notamment en matière de restauration et de alimentation. Il est difficile de penser que les nouveaux résidents ne seront pas attirés par ces commerces de qualité et surtout qu'il feront un détour par la voie artérielle désignée par la ville, soit le boulevard Saint-Laurent pour s'y rendre. Au contraire, la quasi totalité d'entre eux utilisera probablement les rues pré-citées.
- ⤴ Au Sud de la rue Sauvé, existe une importante concentration industrielle, particulièrement le secteur Chabanel qui est en redéveloppement. Il ne serait pas surprenant que le projet Musto attire une proportion intéressante d'acheteurs et de locataires travaillant dans ce secteur. Même s'il existe une gare de chemin de fer autant sur Chabanel que sur Henri-Bourassa, il m'est impossible d'imaginer que même une infime portion de ces travailleurs utilisera ce moyen de transport pour s'y rendre, tellement la fréquence et le coût sont rébarbatifs. Il ne faut pas oublier que, outre le détour par le boulevard Saint-Laurent, la seule rue qui débouche sur le secteur Chabanel est la rue Meilleur. Inévitablement, ce seront les rues Hogue et Meilleur qui vont écoper puisque c'est le chemin le plus court et le plus naturel en voiture et qu'aucune ligne de transport en commun n'emprunte ce trajet.
- ⤴ Même dans l'improbable éventualité où la STM envisagerait d'ajouter une nouvelle ligne d'autobus sur ces rues, il est difficile de considérer légitime l'implantation d'une deuxième ligne d'autobus sur ces rues résidentielles.

À elles seules, ces situations suggèrent que le 4% évalué par Mme Lefebvre sous-estime la réalité. Mais même si ce pourcentage s'avérait fondé, tout ajout de véhicules sur ces rues aurait pour conséquence d'aggraver un problème qu'on cherche depuis des années à solutionner.

Au cours des séances d'information, on a aussi obtenu une approximation de nombre d'enfants d'âge scolaire dans le projet, soit 200. Supposons que seulement la moitié fréquente les écoles primaires avoisinantes. Aucune étude nous indique s'il existe une capacité d'accueil suffisante dans ces écoles. À défaut, la population subira-t-elle un nouveau drame où des enfants devront être déplacés vers des écoles hors du secteur? A-t-on évalué aussi l'impact de ces déplacements sur la circulation automobile Nord-Sud ?

L'appellation TOD

Le promoteur a allégué que son projet se qualifiait pour une classification TOD (Transit-oriented development) fondée sur la proximité d'une gare de train de banlieue. De toute évidence la gare n'aura pas la fonction que le promoteur veut bien lui voir jouer. Suffit-il qu'il existe une gare à proximité pour qu'automatiquement un projet puisse se qualifier TOD ? Ne faudrait-il pas auparavant vérifier l'utilité de cette gare comme pôle d'attraction des utilisateurs du transport collectif ?

On a appris au cours des audiences que 32 personnes par jour utilisaient actuellement cette gare comme point d'origine. Avec ce chiffre, comparable à bien des arrêts d'autobus à faible achalandage, on est tenté de conclure que presque n'importe quel arrêt d'autobus à Montréal pourrait ainsi justifier une

qualification TOD. Devrait-on alors autoriser une construction à haute densité résidentielle à chaque arrêt d'autobus ?

On ne peut écarter le fait que d'autres critères sont nécessaires pour justifier l'utilisation de l'appellation TOD. J'en suggère un dans le cas qui nous concerne : suite à la réalisation du projet, y aura-t-il une proportion significative de nouveaux résidents qui utiliseront cette gare? Existe-t-il une seule étude avancée par le promoteur ou par l'arrondissement qui vient étayer cette augmentation d'utilisation ?

Par contre, plusieurs indices nous amènent à croire que les résultats d'une telle étude ne soutiendraient aucune augmentation significative de la clientèle. S'il n'y a que 32 utilisateurs, c'est que ce train n'apporte aucun avantage suffisant à un usager pour qu'il le choisisse plutôt que les autres modes de transport.

- La tarification actuelle de 99\$ par mois est rébarbative lorsqu'on est à 10 minutes du métro en autobus.
- Il y a 5 départs entre 06h15 et 8h45, une fréquence nettement insuffisante, même si elle était considérablement améliorée, surtout quand on sait qu'entre 7h30 et 8h30, 16 autobus de trois lignes différentes s'arrêtent à Meilleur/Henri-Bourassa pour se rendre au métro.
- Puisque la majorité des utilisateurs du transport collectif se dirige vers le centre-ville, la meilleure destination du train, la station du Parc, ne convient qu'à un nombre infime d'usagers.

Voilà pourquoi, à mon avis, il est péremptoire d'affirmer que cet emplacement justifie un TOD et ce TOD constitue, selon ce qu'on a entendu lors des séances, l'unique argument justifiant la haute densité du projet.

La densité et la hauteur, deux problèmes distincts.

Si, d'aventure, l'OPCM considérait malgré tout que l'appellation TOD est justifiée, il faudrait aussi mettre dans la balance les impacts négatifs d'une si grande densification dans ce secteur. Je suis persuadé que d'autres mémoires donneront d'amples détails à ce sujet, je me contente donc d'en énumérer quelques uns:

- ♣ la capacité des écoles d'accueillir autant de nouveaux élèves sans créer le drame qu'on connaît lorsqu'on déplace des élèves vers des écoles hors de leur secteur;
- ♣ l'augmentation (non encore documentée) de la circulation sur des rues résidentielles subissant déjà des conditions problématiques depuis de nombreuses années;
- ♣ le changement majeur (25%) de la composition démographique du secteur dont la population est composée de familles et de personnes âgées versus l'implantation importantes d'un autre type de résidents (phénomène de clivage) : propriétaires de condos avec peu ou pas d'enfants et une clientèle de logements subventionnés.

À petite dose, ces changements n'altèrent rien de façon significative, mais au niveau proposé, les impacts sont loin d'être négligeables.

La hauteur est aussi un aspect important de la levée de bouclier. Il faut se questionner sur la motivation des résidents actuels d'avoir choisi ce quartier pour y résider et y élever leur famille.

Un vieux slogan nous apporte en grande partie la réponse : Ahuntsic, la banlieue en ville.

Je suis arrivé dans Saint-André-Apôtre en 1954. À cette époque, il y avait là toutes les caractéristiques de la banlieue, notamment l'omniprésente construction résidentielle de type uni-familiale, duplex et triplex ; plein de nouvelles familles avec enfants attirées par les parcs, la faible circulation automobile les cours arrières, la tranquillité et la sécurité du secteur. J'habite encore Ahuntsic et je peux vous affirmer que cette qualité de vie est encore ce qui est principalement recherché par ses résidents.

La construction en hauteur est par dessus tout un symbole de négation de ces valeurs. Pour chacun et chacune d'entre nous, introduire de la construction en hauteur à l'Est de la voie ferrée, c'est détruire à tout jamais un oasis. Ne cherchez pas midi à quatorze heures, tout ça vient nous chercher au niveau émotif. Notre quartier a son cachet, nous exigeons de le protéger, il s'agit là de notre patrimoine.

Rosemont a son cachet, le Plateau-Mont-Royal a son cachet, Villeray a son cachet. Eh bien Ahuntsic aussi a son cachet. Bien que pour de nombreux Montréalais la limite de la ville au Nord c'est l'autoroute métropolitaine, il ne faut pas confondre le bâti d'Ahuntsic avec les tours de Rivière-des-Prairies.

La Place l'Acadie

J'ai entendu plusieurs fois l'arrondissement et le promoteur mentionner la Place l'Acadie au cours des séances d'information.

Je siège sur le conseil d'administration de Ressource Habitations de l'Ouest (RHO), un OBNL en habitation propriétaire de deux édifices à logement de Place l'Acadie. Je considère important de faire état de la situation réelle de ce secteur.

Il existe déjà à la Place l'Acadie un problème important de relation entre les résidents. Malgré la création d'un organisme dédié à cette tâche, *Prenez Places*, qui a comme mission de coordonner l'animation de la vie communautaire ainsi que de la vie commerciale sur le site, malgré les ressources allouées, le syndicat des propriétaires de condominiums refuse toujours d'assister à une rencontre ou à participer à quelque discussion que ce soit.

Nos deux édifices comportent 161 logements locatifs dont la moitié sont subventionnés. Comparativement au projet Musto, il y a donc une différence sinon un avantage important puisque dans le projet du promoteur, 100% des 143 logements locatifs seront des logements subventionnés et qu'ils seront tous dans le même édifice. Il n'y aura aucun logement locatif autre que les logements subventionnés. Cela aura impact majeur sur la notion de mixité, cela favorisera même le clivage.

La clientèle de nos immeubles est d'immigration récente à plus de 90%, on peut prévoir des proportions semblables dans le projet Musto, par contre, en sera-t-il de même avec la clientèle des condominiums du nouveau projet ? Il y aura là un défi supplémentaire d'intégration.

Tout comme ils le seront dans le projet Musto, les logements subventionnés ont été les premiers construits en 2010 à la Place l'Acadie, alors que l'espace vert ayant fait l'objet d'un concours dont on nous a parlé sera probablement construit cet automne (2012) soit deux ans plus tard et que le terrain de jeu, de son côté, sera le dernier aménagé, pas avant encore quelques années. Dans le projet Musto, que se passera-t-il avec les enfants avant la construction du parc ? De plus, aucune aire de jeu n'est prévue par le promoteur dans son projet.

Pour l'été 2012, l'arrondissement propose aux résidents de RHO des activités gratuites au parc Marcelin

Wilson pour leurs enfants. Pour s'y rendre, il faut traverser le boulevard l'Acadie et le boulevard Henri-Bourassa. Le service de police nous indique que cette intersection est extrêmement risquée pour y faire traverser les enfants. Pour leur part, les enfants du projet Musto auront seulement à traverser le boulevard Henri-Bourassa.

Il existe de nombreuses autres problématiques importantes à la Place l'Acadie dont le stationnement et le nombre insuffisant de grands logements. En effet, sur les 161 logements que nous possédons, 49 sont des 4½, 18 des 5½ et 6 sont des 6½. Il y a actuellement des listes d'attentes pour chacune de ces dimensions de logement. Mon expérience à Place l'Acadie m'amène à conclure qu'il est important que tout nouveau développement comporte des 4¼, des 5½ et notamment des 6½. Il y a une importante demande pour cette typologie.

Au cours des séances d'information, je n'ai pas entendu parler d'espaces communs intérieurs pour desservir les résidents. Si on veut créer une ambiance propice à la vie communautaire, il faut à tout le moins prévoir une salle communautaire. Y en a-t-il une dans l'édifice dédié au logement subventionné ou dans les autres édifices ? A-t-on songé à un espace convivial pour fournir aux enfants l'aide aux devoirs tellement essentielle dans ce milieu ? À RHO, nous avons la chance de posséder une salle commune permettant ce genre d'activité, mais il faudra l'aménager à nos frais.

Au cours des séances d'information, je n'ai entendu aucun élément permettant de me rassurer et de me faire croire que l'intégration pourrait être mieux réussie dans le projet Musto. J'y vois plutôt de nombreux éléments militant dans le sens contraire.

Je considère donc qu'à ce chapitre, le projet devrait retourner sur la planche à dessin.

Les Jardins Millen

On a aussi entendu parler des jardins Milen au cours des séances. Lorsque mentionné, ce projet était cité en appui au projet Musto. Permettez-moi de briser le lien positif qui pourrait exister dans nos esprits entre les deux projets.

Si le projet Musto est un TOD qui justifie 12 étages, je crois que les Jardins Millen auraient pu justifier encore beaucoup plus d'étages, puisque ce projet est presque directement assis sur une station de métro qui accueille déjà à chaque jour plusieurs dizaines de milliers d'utilisateurs. Pourtant, on s'y est limité à 8 étages.

Les Jardins Millen, suite à une étude de marché concluant à un manque de ce type de logement, venaient combler une réelle carence en logements de moyenne et haute gamme pour personnes âgées. À quel besoin spécifique déjà documenté répond donc le projet Musto ?

Le trou excavé depuis déjà plusieurs années au site Millen, constituait une plaie géante dont tout le monde voulait se débarrasser.

De plus, il faut souligner que le Groupe Maurice, propriétaire des Jardins Millen, a mené de son propre chef des consultations avec le milieu, en amont de son projet. Ces démarches lui ont permis d'intégrer les préoccupations des citoyens. Ainsi, lors de la présentation publique finale du projet, à laquelle j'ai assisté, l'assistance était presque unanimement enthousiaste face à celui-ci.

On ne peut qu'être frappé par le contraste entre cette approche proactive et celle, réactive, de Construction Musto,

Les recommandations

Somme toute, la meilleure chose que pourrait recommander l'OCPM est de suspendre ce projet dans le but de permettre à l'arrondissement de réaliser un PPU., préalablement à tout projet de développement sur ce site.

Pierre Bastien