

VRAI CHANGEMENT POUR MONTRÉAL

 [VraichangementMtl](#)  [Vraichangement](#) [VraichangementMtl.org](#)

L'avenir de Pierrefonds-Ouest

Mémoire déposé à l'Office de Consultation publique de Montréal

27 avril 2017

Mémoire déposé par le Vrai changement pour Montréal à l'Office de consultation publique de Montréal.

Présenté par:

Justine McIntyre, chef de parti du Vrai changement pour Montréal, Conseillère municipale dans Pierrefonds-Roxboro.

Révision et correction:

Frédéric Lepage, conseiller stratégique en communications au Vrai changement pour Montréal

À propos de Vrai changement pour Montréal

Le Vrai Changement pour Montréal est un parti politique municipal fondé en 2013. Lors des dernières élections municipales, le parti a terminé au deuxième rang à la mairie de Montréal. Le parti compte actuellement sept élus dans les arrondissements de L'Île-Bizard-Sainte- Geneviève, de Pierrefonds-Roxboro et de Ville-Marie. Le parti est dirigé par la cheffe intérimaire Justine McIntyre, conseillère de ville Pierrefonds-Roxboro (Bois-de-Liesse). Vrai changement pour Montréal oeuvre à modeler une métropole à l'image des citoyens et à proposer des projets intelligents, innovants et durables.

// info@vraichangementmtl.org

// <https://www.facebook.com/VraiChangementMTL/>

// twitter.com/vraichangement

Le Vrai changement pour Montréal est heureux de présenter à l'Office de consultation publique de Montréal sa contribution à la consultation publique pour penser l'avenir du secteur Pierrefonds-Ouest. Il est important pour le parti, ainsi que pour les élus, que le développement du secteur se fasse en fonction des besoins du territoire et aussi de façon à écouter attentivement les requêtes de la population locale. Aussi, dans le contexte actuel des changements climatiques, il serait impossible d'ignorer les enjeux de préservation d'une biodiversité de plus en plus rare et fragilisée et de constater les apports du système d'infrastructure naturelle que constitue ce vaste territoire naturel.

En tant que Conseillère municipale représentant l'arrondissement de Pierrefonds-Roxboro, il me semble indispensable de répondre de façon adéquate aux besoins actuels des résidents de l'arrondissement ainsi qu'aux générations futures qui y habiteront. Tout au long de cette consultation, les résidents de l'arrondissement Pierrefonds-Roxboro, et tout montréalais souhaitant participer à la consultation, échangeront leurs points de vue et opinions sur le sujet. Les idées seront diverses et variées, et une fois que les mémoires auront été déposés et les présentations entendues, nous attendrons avec impatience les recommandations des commissaires.

Les recommandations qui seront émises guideront les décisions des élus pour Pierrefonds-Ouest. L'avenir du secteur nous appartient, et sera notre legs aux générations futures!

Justine McIntyre

Chef du Vrai Changement pour Montréal

Conseillère municipale, Pierrefonds-Roxboro (District de Bois-de-Liesse)

Membre de la Commission permanente sur les finances et l'administration

Membre de la Commission permanente sur le développement social et la diversité montréalaise

Un projet trompeur

Le projet de développement du secteur Pierrefonds-Ouest s'inscrit dans le prolongement du développement urbain de l'arrondissement de Pierrefonds-Roxboro. Porté par la pression urbaine et la démarche spéculative des propriétaires fonciers, ce vaste site de 365 Ha comprend des espaces naturels et agraires parmi les plus rares et précieux de l'agglomération montréalaise.

Le projet de développement proposé et soumis à la présente consultation est le résultat de l'abdication des privilèges de planification public. En effet, avant même que ne soient définis les critères précis de développement et de conservation, l'administration montréalaise et les instances de l'arrondissement entamaient avec les promoteurs des négociations pour le développement du secteur alors entièrement situé en zone agricole protégée et donc *de facto* interdit au développement immobilier.

Le nouveau plan d'urbanisme adopté en 2007 consacrait la victoire de la spéculation foncière en permettant le développement résidentiel sur l'ensemble du site, induisant un accroissement automatique des valeurs foncières potentielles. De ce simple fait, l'administration municipale s'est trouvé à renoncer à plusieurs de ses leviers de négociation qui reposent ultimement sur son pouvoir d'expropriation, possibilité devenue prohibitive du fait du changement de zonage. Aussi, le caractère manifestement prématuré du changement de zonage soulève des questions d'ordre éthique, que le contexte notoirement trouble de l'époque ne fait qu'aggraver.

Le projet présenté énonce que près de la moitié des superficies disponibles, soit 181 Ha, seront soumis à un projet de conservation alors que 185 Ha recevront un vaste développement immobilier. Or, cet énoncé qui laisse entendre que le projet induit la conservation de la moitié de la zone, est trompeur. En effet si l'on exclut des calculs les 104 hectares déjà soumis à une forme ou une autre de conservation du fait de leur tenure municipale ou de leur inclusion dans la zone agricole permanente, il ne reste que 76,6 Ha. De cette superficie 42 Ha font l'objet d'une entente de conservation découlant du

projet alors que 32 Ha restent à négocier avec « un propriétaire récalcitrant » qui dispose, du fait du dézonage agricole préalable, d'une position de force face aux autorités public. Ainsi, l'effet sur la conservation du milieu naturel résultant du projet ne couvre en vérité que 42 Ha ou 12% de la superficie total de la zone concernée. Enfin, pour compléter ce portrait désolant on comprend que ces gains marginaux de conservation se feront sur les éléments écologiques les plus sensibles, soit les marais et les zones inondables, qui de toute façon sont, par l'effet des règlements provinciaux, soumis à d'importantes contraintes d'aménagement; autrement dit, il s'agit de terrains inconstructibles.

Le parti *Vrai changement pour Montréal* considère que la présentation du projet comme un partenariat public-privé conduisant à d'importants gains écologiques est assimilable à une propagande mensongère qui masque la réalité : la coexistence d'un projet de conservation presque entièrement assumée par l'acteur public, et l'autorisation d'un projet au bénéfice presque exclusif des propriétaires privés. Aussi si l'objectif de conservation de plus ou moins 50% du site que l'on peut déduire de l'énoncé du projet est louable, le *Vrai changement pour Montréal* demande à ce qu'il soit appliqué à la superficie réelle du projet de développement de 227 Ha, soit un objectif de conservation de près de 110 Ha plutôt que les 42 Ha induits par le projet actuelle.

Si l'on prend bien soin de spécifier que le projet de Plan particulier d'urbanisme (PPU) en est à sa 22ème version pour souligner qu'il est le fruit d'une démarche complexe et de longue haleine, ce fait nous permet aussi d'espérer qu'il puisse y avoir une 23ème version qui tienne réellement compte de la valeur écologique exceptionnelle du territoire concerné. Dans l'optique d'une telle négociation il faut aussi rappeler que l'autorité municipale dispose toujours d'un levier précieux: l'enclavement de l'ensemble de la zone et l'absence d'infrastructures municipales interdit tout développement en dehors des marges du site. En effet le lotissement ne pouvant être autorisé qu'en relation à l'implantation d'une trame viaire, la municipalité peut freiner le développement en n'autorisant pas la mise en place d'un tel réseau, sans que cela ne soit assimilable à une expropriation déguisée.

Le *Vrai changement pour Montréal* soumet à l'Office que plus de temps doit être accordé à la négociation afin que le développement éventuel des espaces ne faisant pas partie des réserves écologiques ou de la zone agricole intègre véritablement des mesures de conservation et de renforcement des milieux naturels plutôt que de simplement tabler sur le développement immobilier et l'accroissement de l'assiette foncière. Dans cette perspective l'outil que constitue le PPU de par sa flexibilité, demeure le moyen technique à privilégier sans écarter d'autres mesures préservant à la fois les droits des propriétaires et ceux de la collectivité à l'égard de la préservation et du développement des milieux naturels montréalais.

Un projet à recadrer sur les priorités du secteur

Le secteur Pierrefonds-Ouest constitue la limite ouest de l'extension urbaine de l'agglomération montréalaise. Du fait de la présence à Senneville et dans l'extrémité ouest de l'arrondissement de Pierrefonds de vastes domaines publics et privés voués à la conservation naturelle ou à la pratique de l'agriculture, tout développement se situant dans le secteur Pierrefonds-Ouest ne peut tendre à la création d'un pôle centrale susceptible d'organiser la structure urbaine de l'arrondissement. Cette position à l'extrémité de la trame urbaine place donc le projet proposé en décalage avec la réalité géographique.

Or, le projet proposé se présente comme la création d'un espace urbain autonome, à relativement forte densité, pouvant centraliser les services publics et privés nécessaires à la vie d'un quartier. Si cette structure peut se justifier dans le contexte du projet pris isolément, il ne contribue pas à la résolution des problématiques urbaines de l'arrondissement marquées par la dépendance à l'automobile, la faible densité et piètre qualité du cadre bâti et l'absence d'une mixité d'usages qui défavorise les déplacements actifs. En fait le projet, par son caractère périphérique, contribuerait à accentuer ou à pérenniser ces problématiques à l'échelle de l'arrondissement.

D'une part, si la densité relativement élevée du développement proposé permet d'envisager qu'une partie des déplacements locaux soit effectuée par d'autres modes que l'automobile, son isolement et son excentricité induit que la plupart des déplacements qui auraient pour origine ou pour destination le site de Pierrefonds-ouest devront toujours s'effectuer en voiture. D'autre part, en concentrant les investissements publics et privés pour la création d'une centralité artificielle au cœur du projet de développement, sa réalisation impose le risque que de telles interventions, nécessaires pour revitaliser les quartiers existants et réformer leurs structures dans un objectif de développement durable, soient cannibalisées par le projet.

Enfin, le projet présenté, reprend, du moins dans sa rhétorique, une partie des arguments traditionnellement exploités dans l'élaboration de projet TOD (Développement orienté sur le transport actif et collectif). Or ici encore l'excentricité du site et son éloignement des pôles économiques du secteur et de l'agglomération, rend peu probable l'augmentation de la part des déplacements effectués en transport collectif ou actif, accentuant d'autant les problématiques de congestion, déjà lourde dans le secteur.

L'argument de l'implantation d'une gare en lien avec le projet de système léger sur rail (Réseau Électrique Métropolitain) à Kirkland en bordure de l'autoroute A40, présenté après coup comme une validation du bon positionnement du secteur quant à sa desserte en transport collectif, ne tient pas la route. En effet, là encore la complexité de la connexion entre la dite gare et le secteur ne constitue pas un incitatif réelle à délaissier l'automobile pour la plupart des déplacements.

Recommandations:

Compte tenu du caractère sensible des terrains en question, de la grande biodiversité qui s'y trouve et de l'importance de la préservation des milieux humides dans un contexte de changements climatiques, le *Vrai changement pour Montréal* propose :

R-1: Que des moyens de conservation soit explorés avec le MDDELCC ainsi qu'à l'intérieur même des budgets de la Ville prévus à cette fin, avant de considérer tout projet de développement dans le secteur.

Compte tenu de l'isolement du site et du besoin de concentrer les possibilités d'investissements publics et privés sur les parties du territoire déjà urbanisés, le *Vrai changement pour Montréal* propose :

R-2: Que tout développement du secteur Pierrefonds-Ouest soit considérablement réduit et focalisé sur la mise en place d'un boulevard urbain dans l'emprise du Ministère des Transports.

L'éventualité de l'aménagement d'un axe autoroutier reliant l'autoroute A 440 à Laval et l'autoroute A40 à Montréal apparaît improbable et aussi non-souhaitable, tant son impact sur des milieux naturels sensibles tout au long du parcours de cette emprise, mais en particulier sur le corridor écoforestier de l'Île Bizard, serait dévastateur. Aussi, le maintien de cette emprise contribue à bloquer un aménagement raisonnable du territoire et à rendre indisponible des terrains de tenure publiques qui se révéleraient utiles dans la négociation de tout projet de développement ou de protection des espaces naturels.

L'aménagement proposé du boulevard urbain devrait intégrer la mise en valeur de l'ensemble de l'emprise, sur laquelle pourront être établis, en plus d'un accès au site de conservation, des fonctions récréatives et résidentielles, des institutions publiques essentielles à la vitalité du secteur et des services commerciaux tout aussi nécessaires. Enfin en reliant les axes est-ouest *Gouin, Pierrefonds, Antoine-Faucon* et *Sainte-*

Marie, ce nouvel axe pourrait faciliter la mise en place de boucles de transports collectif et actif susceptibles de mieux desservir le territoire.

D'autre part, le *Vrai changement pour Montréal*, constate que la création d'un tel boulevard pris isolément ne viendra que répéter la typologie des autres boulevards nord-sud du secteur (*Saint-Charles, Saint-Jean et Des Sources*). Or ceux-ci pourraient plus aisément remplir les fonctions structurantes de la centralité urbaine que le projet de développement proposé dans le projet soumis à la présente consultation s'ils étaient eux aussi mieux arrimés à des services lourds de transport collectif.

Si le projet de REM, critiquable à bien des égards, viendrait partiellement pallier à cette situation, son implantation dans le corridor de l'autoroute A40 limite son potentiel pour la revitalisation urbaine du secteur. Aussi, le *Vrai changement pour Montréal* propose :

R-3: Que toute implantation de service de transport collectif lourd soit situé en tout ou en partie dans l'emprise du corridor détenue par Hydro-Québec au nord de l'axe autoroutier.

En plus de présenter une largeur importante, de croiser tous les boulevards nord-sud existants ou potentiels, l'utilisation de cette emprise permettrait de rapprocher le service de transport des quartiers habités. Enfin, en localisant les points d'arrêt au croisement des axes nord-sud existants ou potentiels, un tel service induirait un redéveloppement du domaine foncier le long de ces axes, susceptible de les densifier et de les diversifier, bref de revitaliser et de rendre plus durable toute la partie urbanisée au nord-ouest de l'agglomération.

D'autres recommandations découlant d'un souci de transparence mais aussi et surtout d'un souci de planification saine du territoire et visant à restaurer la confiance des montréalais dans les processus de planification du territoire sont proposées ci-dessous :

R-4 Que le Bureau de l'inspecteur général, dont le mandat sera sous peu élargi afin de comprendre des questions de zonage, mène une enquête sur les changements de zonage historiques afin de comprendre par qui et pour quelle raison ceux-ci ont été effectués contre la recommandation de l'OCPM (2007).

R-5 Que le BIG valide que ces changements ont été effectués dans un climat tout à fait neutre et sans pression de la part de promoteurs, de propriétaires ou d'autres parties pouvant bénéficier d'un tel changement.

Remerciements et note sur le processus de consultation

Le Vrai changement pour Montréal tient à remercier l'Office de consultation publique pour la qualité des documents, événements et présentations dans le contexte de la tenue de la présente consultation publique sur l'Avenir de Pierrefonds-Ouest.

Il est regrettable que lors des différents événements, et malgré les efforts pour rejoindre les populations Pierrefontaine et montréalaise, peu de résidents du secteur se sont déplacés pour prendre part aux réflexions sur l'avenir d'un secteur qui représente un important territoire à l'échelle de l'arrondissement mais aussi de l'agglomération.

Aussi, plusieurs participants à la consultation ont exprimé leur frustration du fait qu'il y existe un projet de PPU pour le secteur de Pierrefonds-Ouest, mais que ce PPU n'était pas rendu public, faisant en sorte qu'on soit interpellés à discuter d'un secteur sans toutefois avoir toutes les informations concernant la planification de l'avenir du secteur, en cours depuis plus de dix ans.

Le Vrai changement reste optimiste que les résidents sauront se faire entendre lors de l'audition des mémoires qui aura lieu dans les semaines à venir, et réitère son soutien pour le travail des commissaires de l'Office de consultation publique de Montréal dont nous attendrons avec impatience le rapport.

Addenda:

Motions déposées par le Vrai changement pour Montréal au conseil municipal de Montréal, au conseil d'arrondissement de Pierrefonds-Roxboro et au conseil d'arrondissement de l'île-Bizard-Sainte-Geneviève.

1. Séance du 4 avril 2016 du conseil d'arrondissement de Pierrefonds-Roxboro.
Motion pour un moratoire sur le développement des terrains de Pierrefonds-Ouest – l'Anse-à-l'Orme.
Proposé par Justine McIntyre, Conseillère de Ville de Pierrefonds-Roxboro, Bois-de-Liesse.
2. Séance du 2 mai 2016 du conseil d'arrondissement de Pierrefonds-Roxboro.
Motion pour identifier les terrains propices au développement ou à la densification, selon les orientations d'aménagement durable.
Proposé par Justine McIntyre, Conseillère de Ville de Pierrefonds-Roxboro, Bois-de-Liesse.
3. Séance du 16 mai 2016 du conseil municipal de la Ville de Montréal.
Motion pour un moratoire sur le développement des terrains de Pierrefonds-Ouest – l'Anse-à-l'Orme.
Proposé par Justine McIntyre, Conseillère de Ville de Pierrefonds-Roxboro, Bois-de-Liesse.
4. Séance du 6 juin 2016 du conseil d'arrondissement de l'Île-Bizard-Sainte-Geneviève.
Motion pour la création d'une réserve de biodiversité et de protection contre les gaz à effet de serre dans l'ouest de l'Île de Montréal.
Proposé par Normand Marinacci, Maire de l'Île-Bizard-Sainte-Geneviève.