

Mémoire : Opposition au projet de développement d'un parc immobilier sur le site de la Place Versailles

1/ État de la situation

J'ai assisté à la rencontre d'information du 26 août 2024 à l'Auberge Versailles sur le projet cité en objet. Ce soir-là, on a appris que le projet n'émanait pas des fonctionnaires de la ville, mais du propriétaire privé de la Place Versailles. Déjà, puisque ce projet de développement ne résulte pas d'un besoin identifié par l'appareil gouvernemental de la ville, on en arrive à la conclusion qu'il s'agit simplement d'une opération de valorisation des terrains ayant pour but de générer un profit pour les actuels propriétaires.

Une simple recherche Internet nous informe que ces gens investiront 2,2 milliards de dollars pour la réalisation du projet qui s'étalera sur 25 ans ; ce qu'on ne nous a pas dit lors de la rencontre d'information. Il s'agit d'un manque de transparence. Le retour sur cet investissement doit être conséquent pour les promoteurs. On parle donc d'un investissement majeur qui n'a pour seul but que de mettre en valeur le terrain afin de générer de très gros profits pour les propriétaires. Durant la rencontre, les personnes qui présentaient le projet n'ont pas fait la démonstration qu'il y avait des besoins en ce sens des gens qui habitent près du futur développement : cela n'a même pas été abordé.

Pour un projet qui va métamorphoser le paysage sociétal et urbanistique de l'est, pourquoi les fonctionnaires de la ville n'ont-ils pas initié un projet de développement si, comme Valérie le dit, « on a besoin de logements » ? Je dis bien « un » projet car ce pourrait être autre chose et surtout, moins invasif ; moins « spéculation immobilière ».

Sur les propriétaires du site, un article de La Presse du 13 novembre 2021, nous informe qu'il s'agirait d'une famille Dubrovsky et d'un certain William Gregory. Qui sont ces gens ? On veut savoir s'ils sont reconnus comme de bons citoyens corporatifs : est-ce qu'ils paient leurs impôts, est-ce qu'ils ont des problèmes avec le fisc ? La justice ? Des procès déjà intentés ? On veut voir leur pédigré ? Quelles sont leurs réalisations ? Où sont-elles ? Quels sont les commentaires des riverains sur leurs autres projets ? Toutes choses dont il n'a pas été question durant la rencontre d'information. Surement, que ces gens sont en affaires dans le secteur immobilier depuis longtemps pour avoir les moyens de dégager pareille somme. On veut savoir leur réputation. Personne à la ville ne semble se poser de questions : pourtant, on est ici face à une firme qui a les moyens de faire une énorme levée de fonds et qui opère dans l'anonymat, avec le soutien manifeste des élus municipaux.

D'ailleurs, il semble bien que ces considérations ne soient pas passées par la tête de la mairesse qui, selon un article de La Presse, a reçu le projet un jeudi et l'a déposé au conseil exécutif à la séance du lundi matin pour l'envoyer « dans la machine » comme on dit. À mon sens, il y a là un manque de rigueur. Ça veut dire qu'elle n'a même pas pris le temps de le lire : une fin de semaine simplement pour prendre connaissance d'un document de cette envergure, ça ne se fait pas. C'est d'une désinvolture et d'un manque de respect envers

le public incroyable. Mais bon, Valérie ne nous a pas habitué à respecter la volonté du peuple comme quand on lui a dit non pour le chemin Camélien-Houde.

De là à penser que le promoteur se sert de la ville pour vendre son projet au public, il n'y a qu'un pas. D'ailleurs, je suis sorti de la rencontre d'information en pensant que je n'avais pas été tellement informé mais qu'il s'agissait plus d'un spectacle pour nous vendre les bienfaits du nouveau lotissement. Même les employés de la ville présents étaient, à l'évidence, vendus à ce projet. Les fonctionnaires devraient savoir qu'ils sont les représentants du peuple et qu'ils/elles, sont là pour le défendre. Ce n'est pas ce que j'ai vu et entendu. Pour tout dire, ça sent mauvais : l'histoire nous dira s'il y a eu des enveloppes brunes. Tant qu'à moi, je réclame une enquête de l'UPAC dès maintenant.

Par ailleurs, il est certain qu'avec 5200 nouveaux logements, l'assiette fiscale de la ville va augmenter. Et de même, avec ces nouveaux édifices au coût de 2,2 milliards, ce qui est considérablement plus que ce que rapporte la Place Versailles. C'est pourquoi le promoteur y met le paquet avec son paysagement intérieur et ses chemins piétonniers briquées : les appartements vont coûter cher. Il le faut pour rentabiliser son investissement. Seulement voilà, on n'en a pas besoin dans l'Est et on peut simplement lui signifier d'aller faire son beau projet ailleurs dans la grande ceinture qui, elle, a bien besoin de développement urbain.

Valérie est née à Rouyn-Noranda et elle est arrivée à Montréal après son baccalauréat en Art dramatique et sa maîtrise en écologie ; autant dire qu'elle n'a pas les qualifications pour le poste qu'elle occupe. Cette fille ne connaît pas Montréal et, à la limite, elle ne connaît pas le vivre en ville car elle a grandi dans une toute petite municipalité non loin de la frontière canadienne. Elle ne sait pas ce qu'est Tétreaultville, elle ne sait pas son tissu social et les habitudes des gens qui ont choisis de s'installer dans cette partie de Montréal et pourquoi ils l'ont fait. Avec son projet elle va massacrer la douceur de vivre de ce quartier bien francophone de l'île depuis 1674, date de fondation de Pointe-aux-Trembles.

2/ Conséquences urbanistiques du nouveau développement.

Ce sujet n'a pas été traité lors de la rencontre même si j'ai fait part de mes observations. Pourtant, il est plus qu'évident que l'ajout de deux tours de 25 étages et de six tours de huit étages va déverser un flot de véhicules et de personnes dans le secteur comme jamais auparavant dans toute l'histoire de ce secteur Est de la ville. Il semble bien que l'on doive expliquer à Valérie et au maire de l'arrondissement, ce qu'ils se refusent de voir en plébiscitant ce projet. Pourquoi ? Ce quartier, loti dans les années 1950-1960, avec l'arasement de la paroisse de Longue-Pointe en 1967 pour la construction du tunnel, n'a simplement pas été conçu pour recevoir une clientèle aussi importante. La tranchée de l'A25 traverse le quartier mais les voitures ne s'y arrêtent pas. Là, on va se retrouver avec un ajout possible de 5200 véhicules. Les gens qui construisent ces tours veulent en avoir pour leur argent et ils vendront des logements à des gens qui ont les moyens de les acheter et qui, par définition, ont les moyens de se payer une voiture. Comme l'a dit le promoteur

durant la rencontre, le parc de logements sociaux est marginal ; ce n'est pas là qu'ils vont faire leur argent. Ils vont faire comment, ces nouveaux arrivants, pour rejoindre le centre-ville le matin? Vous imaginez le chaos partout depuis le Place Versailles jusque dans le quartier Hochelaga-Maisonneuve ? Car, ne nous y trompons pas, un projet d'une telle envergure va détruire la trame urbaine des quartiers depuis la A25 jusqu'au boulevard René-Lévesque à la hauteur du pont Jacques-Cartier ; c'est certain. Déjà la rue Notre-Dame est congestionnée le matin à l'heure de pointe. De cela, il n'a pas été question lors de la rencontre.

On imagine à peine les problèmes de circulation que ce projet va créer aux abords du nouveau quartier. Parce qu'il s'agit bien de cela : un projet de cette envergure, ce n'est pas dans le registre du développement immobilier normal, c'est de construire un monstre éléphantique au milieu du quartier actuel. Imaginer un instant les rues Marseille et Hochelaga débordées aux heures de pointe. D'autant que, dans sa grande sagesse, l'administration actuelle a créé un sens unique vers l'Est sur Marseille pour faire des pistes cyclables. Ce qui reste un détail comparé aux problèmes de fluidité de la circulation que le projet une fois construit va créer et durant sa construction : un océan de cônes orange.

L'autre problème technique, dont il n'a pas été question lors de la rencontre malgré ma question, c'est la construction des infrastructures souterraines pour recevoir ce développement hors de proportions raisonnables. Je comprends que les promoteurs visent un énorme pactole mais on n'est pas obligé de financer leurs infrastructures. Je parle, bien sûr, des aqueducs et des lignes électriques en tous genre qui devront être construites. Nous voulons savoir l'implication financière de la ville : est-ce que l'entente avec la ville prévoit l'utilisation de l'argent du public, c'est-à-dire de nos impôts fonciers, pour financer la construction de nouveaux services (Utilities, en anglais)? La question se pose évidemment et est d'intérêt parce que, justement, c'est habituellement le cas : on le voit quand une ville de banlieue ouvre de nouvelles rues pour le développement résidentiel. Dans le cas qui nous préoccupe, le peuple refuse qu'on dépense son argent pour, in fine, détruire sa qualité de vie.

Le second volet sur cette question c'est que l'arrivée de ces immeubles en hauteur et d'une possibilité de 20 000 nouvelles personnes va créer une pression incroyable sur les services déjà existants (Utilities). Or, on l'a déjà dit, les infrastructures actuelles n'ont pas été prévues pour répondre à pareille demande. Ça ne va pas fonctionner, mécaniquement : les réseaux seront sursollicités et ça donnera lieu à plus de pannes et à plus de problèmes d'approvisionnement. Et ça, quoique la ville et le promoteur en disent, c'est indéniable : on en a de nombreux exemples pour d'autres projets de développement.

Quand j'ai posé ma question, la ville m'a répondu qu'ils avaient déjà un Plan d'Aménagement Urbain et que tout était là-dedans pour traiter ces problèmes ce qui est à la fois insultant et irresponsable. Insultant, parce que c'est nous prendre pour des idiots et irresponsable car ça veut dire que la ville n'a pas fait ses devoirs. Bref, la ville n'a pas encore réfléchi sur les conséquences car on nous répond qu'il n'y a pas de plan de contingence. En effet, comment un plan directeur fait pour donner les grandes lignes du développement urbain peut-il répondre à une situation exceptionnelle comme celle dont on

parle ? N'oublions pas qu'on est dans le registre du Royal Mount, soit un projet de 2,2 milliards alors que celui sur Décarie est de 7 milliards. La différence c'est que le projet de la Place Versailles est plus long car il s'étale sur 25 ans.

Pour mémoire, un plan de contingence est un ensemble de procédures et de mesures élaborées à l'avance qui décrit les actions spécifiques qu'une organisation doit prendre afin de répondre efficacement à une perturbation ou à une situation unique. Ce qui est ahurissant dans la réponse de la ville, c'est qu'ils n'ont même pas fait cet exercice ce qui veut dire que tout sera laissé à l'improvisation. Quel manque de respect envers le public. C'est aussi la preuve par A plus B que le parti au pouvoir à l'Hôtel de ville ne sait pas ce qu'il fait et n'a aucune expérience de gestion. Ces questions auraient dû être traitées avant même d'accepter le projet. C'est une preuve d'incompétence qui va laisser les résidents dans la pagaille la plus totale. Quel manque de professionnalisme. En fait, d'apprendre qu'ils n'ont pas pris le temps de réfléchir aux mesures qui devraient être déployées pour encadrer un projet d'une telle envergure est stupéfiant et franchement épouvantable.

Et Valérie ne semble pas se rendre compte qu'avec ses trop nombreuses pistes cyclables, elle crée des terrains de stationnement à ciel ouvert qui libèrent des quantités phénoménales de monoxyde de carbone : c'est extrêmement contreproductif. Faut croire qu'elle n'a rien retenu de sa maîtrise en écologie. Alors il faut le lui rappeler : LES RUES DU QUARTIER NE SONT PAS PRÉVUES POUR RECEVOIR 5200 NOUVEAUX VÉHICULES. Ce projet va détruire la qualité de l'air dans le quartier. Déjà, qu'il est traversé par la A-25, c'est dire.

En fait, ce projet c'est ni plus ni moins que la construction d'un TOD (Transit Oriented Développement) dans la ville. Les TOD, normalement, c'est en banlieue qu'on les construit. Ça le dit : TRANSIT : les gens sont en transit, ils ne sont installés DANS la ville. Comme j'ai eu l'occasion de le dire au maire de l'arrondissement, du temps où je travaillais au MTQ, la politique du gouvernement provincial en la matière c'est de développer le transport ferroviaire léger pour amener les gens en ville pour leur travail mais PAS de densifier la ville. PERSONNE EN OCCIDENT ne densifie les villes. Pour des raisons sociologiques de qualité de vie, les Européens se sont aperçus que la densification urbaine créait des problèmes. Dans le cas qui nous concerne on parle de 5200 nouveaux logements ce qui est impossible à intégrer, sur le plan technique, comme on vient de le voir, et sur le plan social car le quartier ne possède simplement pas les infrastructures et services de proximité pour recevoir une telle affluence de population. Mais bon, construire un TOD en pleine ville, sur des terrains qui ont une grande valeur, c'est très, très, très payant pour les promoteurs. Voilà la vraie raison pour laquelle Valérie a envoyé le projet dans la machine sans le regarder plus d'une fin de semaine, comme on l'a dit plus haut.

Le gouvernement du Québec dépense des milliards pour développer un réseau de trains de banlieue pour faire en sorte que les villes restent vivables et le gouvernement de la ville veut densifier son territoire ? Bon sang, ces gens n'ont pas lu le mémo ? Le maire de l'arrondissement m'avait répondu qu'il ne connaissait pas les politiques du MTQ. Bref, désolé, mais il ne connaît pas ses dossiers. On ne densifie plus maintenant : on envoie ces gens développer d'autres régions comme la petite et la grande ceinture de Montréal ; c'est

ce qu'on devrait faire ici comme ça se fait en Europe maintenant depuis 30 ans. Ces gens ont plus d'expérience que nous dans ce registre et on devrait profiter de leur savoir-faire. Et ça aiderait le développement économique des deux ceintures. Évidemment, pour les promoteurs c'est un moins bon retour sur investissement.

3/ Conséquences sociologiques de ce nouveau développement

Il est évident, sauf pour ceux qui refuse de voir, qu'un apport de population aussi brutal viendra modifier en profondeur la qualité de vie et la paisibilité de la vie dans les paroisses limitrophes. Il ne peut en être autrement vu les quantités impressionnantes de nouvelles personnes qui viendront s'installer sur le site. C'est la raison pour laquelle, les gouvernements ne construisent pas des TOD dans les villes mais en périphérie pour ne pas densifier la population. Mais peut-être voulez-vous que les gens qui sont là depuis plusieurs décennies, de générations en générations, quittent la ville. Remarquez, ça peut-être un agenda politique mais alors, ayez la décence de le dire ouvertement.

Et qu'on ne nous fasse pas le coup que l'augmentation de la population est bonne pour l'économie. L'économie est une science humaine au sens où elle repose sur l'activité humaine. La richesse créée par la population ajoutée ne revient jamais au peuple, elle reste dans les poches des actionnaires ; cours d'économie 101. L'augmentation de la population engendre plutôt des coûts pour les pouvoirs publics : nouvelles infrastructures, plus de services, plus de police etc. ; cours d'économie 102. Tout ça est bien documenté.

Évidemment, il n'y a aucun avantage pour la population déjà existante qui sera forcée de s'entasser encore un peu plus les uns sur les autres. Le but d'acheter dans des quartiers autrefois éloignés du centre-ville, jusqu'aux années cinquante, c'était justement parce que c'était une quasi-banlieue. Notre quartier a su garder son empreinte au sol jusqu'à tout récemment. De même, la population n'a jamais explosée. Et, dans la grande sagesse de la mairesse, elle va enterrer la population limitrophe du nouveau développement sous un minimum de 10400 personnes (5200 logements multiplié par deux personnes par logement) jusqu'à un potentiel de 20800 nouvelles personnes arrivant dans le quartier (5200 X 4) ou encore plus si on a des familles à trois ou quatre enfants, ce qui, dans les circonstances actuelles, n'est pas impensable. La perspective d'une telle dépersonnalisation est franchement « épeurante » et le fait que les personnes au pouvoir à Montréal essaient de nous le faire avaler, c'est simplement dégoûtant de mépris et de manque de respect. Évidemment, « money talks », comme ils disent en anglais.

Imaginer un instant les bouchons de circulation, les queues aux intersections, l'augmentation du nombre de cyclistes et de pétons frappés par cet afflux de nouvelles automobiles. Il semble bien que la ville ne l'imagine pas, mais c'est pourtant bien réel. Ce projet est dangereux pour la sécurité des personnes qui habitent actuellement les quartiers autour du développement. Vingt mille nouvelles personnes c'est ce qu'on peut qualifier de développement sauvage. Et ne dites pas que ça ne va pas arriver, parce que c'est certain que ça va arriver. Comme ça arrive en laissant les cyclistes rouler sur Mont-Royal alors

que la rue est piétonne : plus de fractures, plus d'accidents, plus de blessures, etc. Idem pour votre projet.

Vingt mille nouvelles personnes ça représente quoi en termes de pourcentage de la population actuelle des territoires limitrophes ? Faudrait avoir le chiffre. La ville devrait donner ces informations. Il ne faut pas perdre de vue que cette lubie n'est pas le seul développement immobilier d'envergure que la ville a autorisé depuis quelques années : le projet du motel qui a été remplacé par un grand complexe immobilier sur le versant sud de la rue Sherbrooke à l'est de la station Langelier, déjà responsable d'une affluence extraordinaire de nouvelles personnes, le projet Grace Dart avec encore une tour dans le parc derrière l'ancien hôpital, les projets qu'on nous annonce dans le stationnement du centre Domaine, avec encore de nouvelles tours et puis le projet Pacini avec une tour de huit étages qui a aussi été autorisée par la ville. Là, on voit que Valérie s'acharne, on est en plein délire. Là on est au-delà de la densification : on est dans la transfiguration. Et nous, on ne veut pas de ça. Aucune cause politique ne justifie de bafouer une population comme Valérie s'apprête à le faire.

4/ Conclusion

Bref, ce projet n'a aucune valeur ajoutée pour les résidents du quartier. Le peuple peut simplement le rejeter et messieurs Dubrovsky et Gregory revendront la Place Versailles à une autre entreprise qui l'opérera comme centre commercial et qui tirera les profits que le site générera tout comme actuellement. Et messieurs Dubrovsky et Gregory pourront chercher un autre site, à Montréal, à Toronto, à New York ou à Boston pour continuer leur business immobilier. C'est tout simple : on dit non, ils vendent et s'en vont écœurer d'autres personnes ailleurs.

À bien y regarder, ce projet, c'est aussi le projet de la ville car, quand on voit les efforts déployés par les édiles municipaux pour nous vendre ce projet lors de la séance du 26 août, il n'y a aucun doute que ces gens veulent que ce projet se réalise même si ça va à l'encontre du bon sens et de la qualité de vie des personnes qui résident dans le quartier. Si Valérie n'écoute pas la volonté du peuple, alors l'UPAC devra faire son travail.

J'ai grandi dans le quartier. Quand je suis revenu vivre ici au tournant des années 1990, c'était par choix. J'aurais pu me payer le Plateau, mais le quartier ici était moins cher et mieux desservi. Entre autres, à cause de la Place Versailles. C'était encore un beau quartier paisible et sécuritaire. Maintenant, des gens crient dans la rue jusque tard le soir. Depuis deux ans, je ne sors plus le soir car j'ai peur. Imaginez le topo avec 20000 personnes de plus.

La pression sur les infrastructures actuelles va entraîner des bris de service et des pannes pour les gens qui résident dans le quartier. On a juste à penser à ce que Hydro-Québec devra investir de nos taxes en infrastructures pour permettre aux promoteurs de s'enrichir;

quelqu'un devra amener l'électricité à ces nouvelles personnes et ce n'est pas le propriétaire actuel qui va le faire.

En plus, cela va causer des années de cônes orange ; 25 ans à naviguer entre les cônes orange ; c'est le délire. La ville n'a pas de plan de contingence : c'est de l'improvisation. En plus, la ville va payer pour toutes les nouvelles infrastructures de raccordement au projet : il y en a pour des centaines de millions de dollars ; va falloir éventrer les rues. Et nous ne voulons pas que nos taxes servent à détruire notre qualité de vie. Sur le plan de la population, le quartier n'a pas été construit pour recevoir entre 10000 et 20000 nouvelles personnes ; c'est simplement impossible. Imposer le contraire à la population est, non-seulement irresponsable, mais c'est créer le chaos social. Parce que, quoique la ville en pense, n'importe où au monde, si on entasse des milliers de personnes sur une aussi petite parcelle de terrain, déjà enclavée par la A25 à l'est et la Métropolitaine au nord, ça ne peut que créer des perturbations. La valeur de nos maisons va baisser car personne ne voudra venir s'installer dans un quartier où il n'y aura plus que des tours dans 25 ans.

En fait, ce projet est irresponsable, tant sur le plan mécanique que sur le plan humain. Le propriétaire du site veut faire un coup d'argent, se remplir les poches, vendre ses condos et foutre le camp, assis bien confortablement sur une magnifique rente de retraite. Tant mieux pour eux, mais ce n'est pas à nos dépens qu'il s'enrichira : qu'il aille développer ailleurs où il y a un besoin. Vox populi, vox dei.