



Projet de revalorisation du site des anciens garages du MTQ Complément argumentaire sur des faits nouveaux et rectifications

Aux commissaires de l'Office de consultation publique de Montréal

Au cours des séances de consultation des dernières semaines, plusieurs éléments nouveaux sont apparus, exprimés à travers les différentes interventions et témoignages des citoyens et des groupes venus présenter leurs points de vue.

En tant que promoteur du projet, il nous semble essentiel de partager notre analyse et nos commentaires sur ces différents aspects que nous n'avions pas eu l'occasion d'aborder lors des étapes précédentes du processus de consultation, en espérant que ces éléments contribuent de façon constructive à votre réflexion. Nous en profiterons également pour aborder plus en profondeur certains éléments déjà discutés lors de la période d'information du public, en fournissant un complément d'informations.

- Élaboration d'une vision d'ensemble avant l'autorisation du projet

Plusieurs citoyens et organismes ont suggéré que l'Arrondissement ou la Ville élabore une vision d'ensemble (PPU ou autre) avant l'autorisation de tout projet ce qui équivaldrait, à notre avis, à un moratoire de facto.

Nous avons déjà mentionné que notre projet prévoyait des emprises de rues pour s'ouvrir sur un développement futur au nord et à l'ouest, tel que demandé par les comités consultatifs. Mais, nous croyons utile de soumettre à votre considération plusieurs autres éléments. Les voici :

- Construction Musto s'est porté acquéreur du site en décembre 2008. À l'occasion de discussions préliminaires, les autorités de l'Arrondissement ont demandé à M. Musto de retarder le dépôt d'un projet immobilier pour qu'on puisse élaborer un plan d'ensemble pour le secteur. M. Musto a gracieusement accepté ce délai. L'exercice a échoué et ce, pour des raisons probablement légitimes, mais complètement hors du contrôle de M. Musto. Comme l'a indiqué le directeur de l'Urbanisme de l'arrondissement, cet exercice a été repris et a échoué une deuxième fois.
- Par la suite, M. Musto a conçu un projet préliminaire en collaboration avec l'Arrondissement et en intégrant un bon nombre de caractéristiques pour répondre spécifiquement à leurs demandes. Encore une fois, l'exercice d'approbation du projet a échoué, pour des raisons complètement hors du contrôle de M. Musto.
- Le présent projet a fait l'objet de plusieurs variantes au fil des ans, et plus particulièrement cette dernière année. Conscients qu'une planification détaillée du secteur n'avait pas été réalisée, les comités consultatifs, notamment le CAU, ont demandé que Construction Musto supplée à cette lacune en esquissant elle-même des modes d'intégration à un développement futur. M. Musto a accepté cette exigence et en a confié le mandat à son urbaniste, lequel a présenté une réflexion basée sur les trames de rues futures. Une deuxième emprise de rue future, à céder à l'Arrondissement, a été ajoutée à celle déjà

prévue au projet, ce qui a évidemment des conséquences financières majeures. Les deux emprises de rues futures totalisent maintenant plus de 18 500 pi², en plus des deux emprises et de la voie publique qui sera construite. Le site bénéficiera donc maintenant de quatre accès routiers, tout le contraire d'un site enclavé (pour fins de comparaisons, Place L'Acadie, par ailleurs avec des constructions plus hautes de 16 étages et plus dense, ne bénéficie que d'un seul accès routier sans qu'aucune instance municipale, ni comité consultatif, ni expert ne s'en formalise).

- Le présent projet, avec ses deux emprises de rues futures, a le potentiel de s'harmoniser avec tout développement à venir au nord et à l'ouest. En effet, qu'une hypothétique planification prévoie un grand développement résidentiel, le maintien d'un pôle institutionnel, un gigantesque parc, un pôle d'emploi en bordure de la voie ferrée, des équipements récréatifs, des commerces ou un concept mixte incluant toutes ou aucune de ces réponses, il sera tout à fait possible de prévoir une intégration modulée et réfléchie avec le projet actuel. Notre projet est ouvert sur l'avenir; il ne le bloque pas.
- Une piste non évoquée lors des consultations publiques est la possibilité de convertir la rue privée menant à la prison Tanguay, soit celle accessible à partir du boulevard Henri-Bourassa et qui passe à l'arrière des habitations de la rue Tanguay, en parc agrémenté de plantations et/ou en piste cyclable nord-sud. Ces deux besoins ayant été exprimés par des citoyens, il est tout à fait possible d'envisager ce type d'utilisation pour les terrains résiduels lorsqu'une rue aura été ouverte vers le nord sur le tracé de la future emprise de rue incluse au projet.
- L'urgence d'une planification détaillée n'a été démontrée par personne. Au-delà d'une affirmation à l'effet que le bail de la prison Tanguay viendrait à échéance dans trois ans (un bail, faut-il rappeler, liant le gouvernement du Québec au gouvernement du Québec...), personne n'a pu confirmer la moindre intention de déménagement des deux prisons (pour les installer où ?) ou encore de la SAAQ.
- Construction Musto a accepté les délais demandés ou imposés par les difficultés décisionnelles vécues au sein de l'Arrondissement; il a de plus suppléé en partie à la réflexion des autorités en respect des exigences de leurs comités consultatifs. Rappelons que depuis l'achat du terrain et en tenant compte de ces délais successifs, Construction Musto a déjà payé à la municipalité un montant total de plus d'un million de dollars (1 000 000\$) en taxes pour ce seul terrain.

Alors, les questions sont les suivantes : un éventuel moratoire est-il légitime ? S'accompagnerait-il d'un remboursement et d'un congé de taxes ? Jusqu'où peut-on imposer le fardeau de la planification à un propriétaire de terrain privé ou lui faire subir les conséquences de son absence ?

- Disponibilité des services publics dans le quartier

En tout respect des opinions émises, il nous apparaît tout de même que plusieurs commentaires à propos de la disponibilité des services publics sont disproportionnés.

Nous ne nions pas que les gens aient besoin d'avoir accès à des places dans les écoles, des services de santé, des équipements en nombre suffisant pour répondre adéquatement aux besoins. Mais nous tenons à rappeler que notre projet ne se réalisera pas du jour au lendemain; il se fera en plusieurs phases, générant l'installation progressive de nouveaux résidents sur près d'une dizaine d'années. Les gestionnaires publics ont l'habitude de s'adapter aux réalités changeantes de leur territoire; en fait, c'est là une de leurs responsabilités premières.

Tout le monde connaît notre projet. Il est éminemment public; on en parle abondamment dans les médias du quartier et de Montréal. Toute l'information utile est disponible sur le site de l'OCPM. Nous ne pensons pas qu'il est de notre responsabilité d'écrire à la Commission scolaire ou la Régie

régionale pour nous assurer qu'ils font bien leur travail; nous sommes persuadés qu'ils ont toutes les compétences requises et les informations utiles pour ce faire.

Ajoutons également que notre projet prévoit la construction d'un local conçu pour accueillir un C.P.E. ou un service de garde de plus de 6 000 pieds carrés et que des démarches ont été d'ores et déjà entreprises afin de trouver un partenaire intéressé à le développer. De la même façon, des contacts ont été entrepris avec Communauto en vue d'une installation sur le site. Il s'agit là de deux services publics ou quasi-publics faisant cruellement défaut dans le quartier; notre projet apportera donc une contribution significative à cet égard.

Rappelons enfin que comme société, nous avons réussi à inventer le concept de CEGEP, bâtir le réseau et les programmes, embaucher les professeurs, construire les bâtiments, accueillir les étudiants, offrir les cours, le tout sur une période beaucoup plus courte que la construction prévue de notre projet.

Ainsi pourquoi Ahuntsic-Cartierville serait incapable de réussir ce que tant de villes de la région métropolitaine et d'arrondissements montréalais réussissent, soit l'adaptation normale de leurs services en fonction d'une augmentation normale de leur population ?

- Enjeux de criminalité

Parmi les éléments soulevés lors de la consultation, celui des enjeux de criminalité a sans doute été le plus surprenant. Avouons d'emblée que nous sommes plus que sceptiques devant les arguments qui tentent de lier notre projet immobilier à la circulation de la drogue dans la prison voisine. Sur l'ensemble des enjeux, nous soumettons les arguments suivants :

- La problématique de la drogue en prison est une réalité qui existe depuis des années, au Québec comme partout ailleurs. Les prisons du quartier n'y échappent pas et, comme les témoignages entendus le démontrent, les trafiquants ont déjà des systèmes en place. Construction Musto n'est pas responsable, même en partie, de cette situation déplorable.
- Nous croyons que de remplacer des bâtiments abandonnés, mal éclairés, par un quartier habité au sein duquel on retrouvera de très nombreuses nouvelles *paires de yeux* rendra la tâche beaucoup plus difficile aux gens mal intentionnés. Nous ne sommes pas des spécialistes, mais le sens commun nous dicte qu'il est certainement plus facile d'agir en zone plus discrète, loin des regards, derrière de petites maisons qu'en plein cœur d'un bâtiment habité, au milieu de voisins attentifs et capables d'informer les autorités policières ou carcérales.
- Aucune étude ni réglementation balisant la proximité entre une prison et des bâtiments d'un certain gabarit n'a été déposée.
- Rappelons aussi que le plan d'urbanisme actuel prévoit la possibilité de bâtiments plus élevés que la prison Tanguay; voilà une réglementation concrète en vigueur. Or, le propriétaire de la prison Tanguay, le Gouvernement du Québec, par l'entremise de la SIQ, a mis en vente les terrains appartenant maintenant à Construction Musto; on peut certainement en conclure que la zone tampon actuelle d'une largeur d'environ 46 mètres (150 pieds), sécurisée, clôturée et très éclairée, a été jugée suffisamment large au moment où une opportunité en or de l'agrandir s'est présentée aux autorités gouvernementales.
- À notre connaissance, aucun promoteur n'a jamais eu à réaliser d'étude de criminologie, et il serait tout à fait hors de proportion de nous faire porter cette responsabilité. Si la présence des prisons dans le quartier soulève des problématiques, elles sont indépendantes de notre projet et doivent être adressées par les pouvoirs publics.
- Nous croyons qu'il appartient d'abord aux autorités carcérales de juger des règles relatives à la sécurité de cette prison, qui n'a d'ailleurs pas le statut de sécurité maximale.

- Les allégations à l'effet que nos copropriétés seraient achetées, à l'initiative de gangs de rue, pour en faire des bordels ou des piqueries n'ont été appuyées par aucune étude ou argument étayé. Si cette hypothèse était valide, comment expliquer que les gangs de rue n'aient pas déjà acheté une maison sur la rue Tanguay ou tenter de squatter les bâtiments abandonnés ?
- Impact du projet sur la valeur immobilière des propriétés du secteur

Parmi les commentaires, un ou deux résidants ont émis l'hypothèse que le projet aurait un impact négatif quant à la valeur immobilière de leur propriété. À cet égard, nous souhaitons émettre l'opinion suivante :

- Ces craintes ne sont fondées sur aucune évaluation ou étude de quelque nature que ce soit.
- Notre projet présente de très nombreux avantages qui contribueront à améliorer la qualité globale du quartier, et ce faisant, sa valeur : la décontamination de terrains, la démolition de bâtiments industriels abandonnés, le remplacement d'un terrain vacant par un milieu de vie, la création d'un parc public et d'espaces verts aménagés, le soutien à la trame commerciale de proximité, la création d'un service de garde, pour ne nommer que ceux-ci.
- En plus de 30 ans d'expérience dans la construction et la promotion immobilière, nous n'avons jamais eu connaissance de cas où la création d'un ensemble résidentiel en remplacement de terrains contaminés et de bâtiments vacants aurait eu un effet négatif sur les valeurs immobilières.
- Sur la base d'une hypothèse réaliste d'une vente de copropriété à 300 000 \$ à proximité, il est évident que la valeur des propriétés existantes, avec terrain, augmentera dans le quartier.
- La démarche d'acceptabilité sociale

Le mémoire de Projet Montréal fait référence à une définition de l'acceptabilité sociale, tirée de l'ouvrage de Caron-Malenfant et Conraud qui parle d'*un processus par lequel les parties concernées construisent ensemble... dans son milieu naturel et humain*. Projet Montréal en tire la conclusion que notre projet n'est pas acceptable socialement. À cet égard, nous soumettons les éléments suivants :

- Le processus actuel permet tout à fait la contribution des citoyens et des parties concernées, d'abord par l'entremise de leurs élus, de même que par leurs nombreux représentants dans les comités consultatifs, mais surtout, en personne, au cours du processus exemplaire de l'Office de consultation publique de Montréal. L'envergure de la participation lors des 6 soirées de la consultation et les nombreux mémoires soumis le démontrent amplement.
- La définition de l'acceptabilité sociale citée dans le mémoire est loin d'être la seule qui existe; elle a d'ailleurs été critiquée pour son aspect détaché de la réalité terrain. En effet, qui oserait prétendre que tout projet ou programme qui n'a pas été *construit ensemble par les parties concernées* serait nécessairement non acceptable socialement ? Des centaines d'exemples démontrent le contraire. Qu'il suffise de penser à toutes les constructions qui ne font pas l'objet de consultation du milieu, à l'ouverture de commerces, à la création d'espaces verts, de jardins communautaires ou encore aux nombreux travaux de réfection routière. Sont-ils socialement inacceptables ?

Dans la réalité, comme dans le présent projet, les communautés – composées de personnes aux points de vue et aux intérêts parfois divergents – doivent évaluer la valeur

comparée entre plusieurs options. Voici d'ailleurs, à cet égard, une autre définition reconnue de l'acceptabilité sociale, beaucoup plus en phase avec la réalité terrain :

L'acceptabilité sociale est la condition qui résulte d'un processus de jugement par lequel les individus :

- *Comparent la réalité perçue avec les solutions alternatives connues*
- *Décident si la condition réelle est supérieure, ou suffisamment similaire, à la plus favorable condition alternative*

Meanings and implications of acceptability judgments for wilderness use impacts - Hoss et Brunson, 2000

Dans le cas du présent projet, on propose une densité correspondant aux exigences du Plan d'urbanisme, mais avec un parti pris en faveur du dégagement au sol pour l'implantation d'un parc et de plus d'espaces verts, ce qui amène des hauteurs plus élevées. D'autres alternatives existent. Mais sont-elles plus favorables ? Nous ne le croyons pas. On est placé devant un choix fondamental d'aménagement, de conception de la ville, qui fera appel au jugement.

- Prises de position changeantes des élus

Dans le cadre de la consultation, deux élus d'arrondissement se sont prononcés contre le projet. Nous souhaitons simplement rappeler qu'à l'occasion de votes précédents permettant au projet d'aller de l'avant, il y a eu unanimité des votes. Le projet n'ayant pas subi de modifications entre ces votes et les consultations publiques de l'Office, nous soumettons que sa valeur intrinsèque n'a pas changé. Nous croyons donc que cette évolution dans les pensées, dont la légitimité appartient tout à fait aux élus, relève plus du contexte ambiant que de la valeur du projet en lui-même.

- Comparaison avec la planification du Domaine St-Sulpice (site Louvain)

Dans le cadre de la consultation, des comparaisons ont été faites avec la planification du développement du site Louvain, jouxtant le Domaine St-Sulpice. On a demandé de s'inspirer des bâtiments de plus faibles gabarits prévus sur ce site. Or, personne n'a mentionné que cette planification détaillée était effectuée pour **des terrains publics appartenant à la Ville de Montréal**. Évidemment, lorsqu'on considère le coût d'achat d'un terrain privé, les frais de démolition, les frais de décontamination et le paiement successif des taxes annuelles dus aux délais de planification, on se rend bien compte qu'on ne peut comparer les deux situations.


- Comparaison avec le projet des Jardins Millen

Dans le cadre de la consultation, des comparaisons ont souvent été faites avec le projet des Jardins Millen, à l'angle du boulevard Gouin. Beaucoup de choses ont été dites, notamment que la densité de ce projet est plus élevée que celle du nôtre. Mais il convient d'ajouter deux autres éléments :

- Au citoyen qui s'inquiétait du caractère massif du bâtiment sur Millen, on peut rappeler l'absence quasi totale de dégagement au sol de ce projet, contrairement au très fort dégagement des bâtiments de notre projet.
- De plus, contrairement à ce qu'on propose dans notre projet et qui apporte une part supplémentaire de coûts, le promoteur du projet des Jardins Millen n'a pas inclus de logements sociaux sur son site, mais plutôt versé une contribution financière pour tenir compte des obligations de la Stratégie d'inclusion de la Ville de Montréal. Cette approche, évidemment moins contraignante, n'est toutefois pas préconisée dans une véritable perspective de mixité sociale.

- Comparaison avec le projet Place L'Acadie

La comparaison avec Place L'Acadie est intéressante à plus d'un égard. Pour mémoire, rappelons que ce projet a été présenté, à juste titre, comme une grande réussite montréalaise lors de son dévoilement auquel ont participé le maire de Montréal, le maire de l'Arrondissement Ahuntsic-Cartierville, les représentants des gouvernements du Québec et du Canada, les dirigeants de la SHDM, les directions de tables de quartier et plus d'une centaine de dignitaires. Or :

- Ce projet est plus dense que le nôtre comme en témoigne les 288 logements à l'hectare contrairement à 228.
- Certains de ses édifices sont plus hauts que les nôtres, soit 16 étages comparativement à un maximum de 12 pour le projet de Construction Musto.
- Le site, enclavé, ne comporte qu'une voie d'accès, alors que nous en prévoyons quatre.
- Le parc, qui a fait l'objet d'un concours public et qui intégrera des approches novatrices d'aménagement, est plus petit que le nôtre, soit 3 152 mètres carrés au lieu de 4 173 mètres carrés.
- Ce projet, près d'une gare (750 mètres), en est tout de même plus éloigné que le nôtre (320 mètres).
- Les ratios de stationnements, plus bas que les nôtres, amènent en ce moment même des problématiques que l'Arrondissement entend éviter sur notre site, ce qui explique ses demandes à cet égard.
- Ce projet a bénéficié d'investissements publics et parapublics importants (programmes spéciaux de soutien, programme Accès condos, etc.) alors que le nôtre repose sur des investissements privés (à l'exception du soutien au logement social qui n'est pas versé au promoteur, contrairement à ce que certains ont laissé entendre lors des consultations publiques).
- Ce projet ne fait pas l'objet de problématiques particulières liées à la criminalité des gangs de rues, malgré sa densité plus élevée que celle de notre projet. Il s'agit là d'une expérience vécue rassurante.
- Ce projet, tout comme le nôtre, se situe aux abords d'un secteur de résidences de hauteur et densité relativement faibles.
- Le contraste entre les gabarits des résidences voisines, du côté nord de Henri-Bourassa, avec 16 étages, est plus marqué que celui de notre projet qui prévoit une modulation des hauteurs allant de 4 à 8 étages aux abords des propriétés de la rue Tanguay. Et cela ne tient même pas compte du fait que de nouveaux bâtiments, aussi élevés que ceux apparaissant sur la photo, seront construits encore plus près, en bordure immédiate du boulevard Henri-Bourassa. En voici la démonstration visuelle éloquent :




Quand on considère l'ensemble de ces éléments, nous estimons que notre projet a au moins le même potentiel de réussite que celui de Place L'Acadie.

- Grandeur, statut et aménagement du parc

Beaucoup de choses ont été dites sur le parc prévu au projet : trop petit, enclavé, non accessible, quasi privé, sans espace de jeu, etc.

Rappelons simplement que le CAU a beaucoup insisté pour que le parc soit situé en plein cœur du projet et que son statut soit clairement public, ce qui est le cas. Une version précédente du projet incluait d'ailleurs un bâtiment qui a été retiré pour maximiser l'espace central dédié au parc.

Les gens de Ahuntsic-Cartierville qui ont participé aux consultations sont manifestement habitués à vivre près de parcs de grande envergure. Mais il faut rappeler que Montréal et de nombreuses villes du monde sont truffées de parcs de toutes dimensions, y compris de tout petits parcs de voisinage (bien plus petits que celui qu'on propose) qui répondent très bien aux divers besoins de la population et qui regorgent d'animation et d'activités. Ces petits parcs sont tout aussi utiles que les grands; il serait bien dommage de s'en priver.

L'aménagement du parc n'est pas complété puisqu'il relèvera de l'Arrondissement, mais nous tenons à réitérer le fait qu'une zone de jeux aux abords du Service de garde nous apparaît incontournable. Voilà pourquoi nous l'avons incluse dans nos esquisses préliminaires.

- Répartition des logements sociaux sur le site

Plusieurs citoyens ont appelé à une mixité encore plus grande appelant même à prévoir des logements sociaux et des copropriétés dans les mêmes bâtiments. Nous souhaitons simplement rappeler que cette option n'est recommandée ou acceptée ni par les GRT, ni par la Direction de l'habitation de la Ville de Montréal. Longuement discutée lors des audiences de l'OCPM sur le projet

de Place L'Acadie, cette proposition a été rejetée, études à l'appui, par les représentants de la Ville de Montréal.

- Dimension « humaine » du projet

Plusieurs citoyens se sont opposés à la « *démésure* » d'un projet qui ne serait « *pas à l'échelle humaine* ». Or, nous savons d'expérience que beaucoup de gens apprécient le mode de vie dans des unités de copropriétés dans des édifices de qualité et de bons gabarits. Ces citoyens font un choix tout aussi légitime que ceux qui préfèrent d'autres types d'habitations.

La seule différence, c'est qu'ils ne sont pas encore résidents du projet puisqu'il n'est pas encore bâti. Ils n'ont ainsi pas eu la chance de venir dire que leur mode de vie était autant à « *l'échelle humaine* » que celui de leurs futurs voisins.

Il suffit d'ailleurs de tourner les yeux vers tous les quartiers de Montréal pour trouver des citoyens,, qui vivent de leur plein gré et par choix assumé dans des édifices du même gabarit que ceux qu'on propose. Ils font aussi partie du dynamisme de Montréal.

- Définition des « frontières » du quartier

Certains citoyens prétendent que l'emplacement de la frontière entre la partie la plus « densifiée » et la partie la plus « traditionnelle » du quartier Ahuntsic se situe le long de la voie ferrée. Ce qui placerait automatiquement le terrain de Constructions Musto dans la zone « traditionnelle » au sein de laquelle les gabarits de résidences devraient être identiques et de faible gabarit.

Or, aucune réglementation ne concrétise ce raisonnement. En fait, le plan d'urbanisme reconnaît la spécificité du secteur en autorisant une densité plus forte au site du projet, témoignant ainsi de son caractère distinct du milieu « traditionnel ». Le projet de Constructions Musto s'inscrit dans cette spécificité du milieu d'intervention en matière de densité en plus d'établir une transition saine et harmonieuse entre le milieu traditionnel, la voie ferrée et le secteur situé à l'ouest de celle-ci sans oublier la réappropriation des terrains institutionnels et contaminés à des fins résidentielle et commerciale.

De plus, les caractéristiques du milieu institutionnel n'ont rien en commun avec celui du milieu qualifié de traditionnel. C'est d'ailleurs en tenant compte de ce facteur que nous avons utilisé une modulation des hauteurs des différents bâtiments pour faire une transition harmonieuse entre ces deux milieux dans le contexte dicté par le PMAD. Les résidents de la rue Tanguay seront en face d'immeubles de 4 étages, et ne verront pas les bâtiments les plus hauts, placés de façon à ne représenter aucun obstacle à la vue ou à l'ensoleillement.

Enfin, rappelons que les terrains institutionnels étaient présents avant même l'arrivée du tissu résidentiel. Il semble donc que la présence de la prison de Bordeaux, et par la suite celle de Tanguay, n'ait pas empêché les résidents actuels de faire l'acquisition de leurs propriétés et d'être au fait des inconvénients que cette cohabitation pourrait présenter. Le milieu « traditionnel » est venu se greffer au milieu institutionnel, dont les terrains constituent la véritable « frontière » et non la voie ferrée.

- Vue sur le centre de détention Bordeaux

Un argument a été émis en faveur de la protection de la vue sur la prison de Bordeaux à partir d'un point situé sur le Mont-Royal. Nous souhaitons dire que la vue sera en grande partie maintenue, et surtout, rappeler qu'aucune réglementation ou politique ne vise la protection des vues sur ce bâtiment.

- Densité

Plusieurs intervenants ont émis des réserves quant à la densité du projet, mentionnant notamment qu'elle contrevient au cadre normatif du Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal. Projet Montréal fait notamment référence à un coefficient d'occupation du sol (C.O.S.) de 7 dans son mémoire présenté le 24 mai 2012 (p.5), ce qui est complètement faux.

En effet, la densité du projet, calculée selon les paramètres établis par l'arrondissement Ahuntsic-Cartierville dans son règlement d'urbanisme # 01-274 (voir articles pertinents en Annexe 2), correspond à un C.O.S. (ou indice de superficie de plancher pour reprendre les termes exacts du document) de 3.48. La densité est donc conforme au cadre réglementaire établi au PU qui fixe le C.O.S. maximal à 4 pour ce secteur. Même lorsque l'on calcule la densité des bâtiments sur une base individuelle (voir plan en Annexe 3), on remarque que six immeubles sur les huit proposés respectent le cadre normatif pour la densité, à l'exception des bâtiments « D » et « G 2 » qui affichent respectivement des C.O.S. de 4.98 et 4.21 et devront faire l'objet d'une révision réglementaire. Conséquemment, une modification purement technique au Plan d'urbanisme pourrait permettre un C.O.S. maximal de 5 sur le site du projet afin d'éviter que ne soient modifiées les subdivisions des lots visant à assurer le respect de la norme maximale permise.

Ce calcul de la densité démontre à quel point le chiffre mis de l'avant par Projet Montréal dans son mémoire est tout à fait erroné. Ce type d'erreur porte atteinte à l'image du projet et entache la crédibilité de ce mémoire.

En ce qui a trait aux craintes exprimées par les citoyens par rapport à la densité du projet, il semble que cette notion soit confondue avec la hauteur projetée des constructions, qui, pour sa part, déroge au Plan d'urbanisme et se distingue par rapport aux immeubles résidentiels voisins. Or, dans la perspective où la Ville de Montréal souhaite augmenter la population aux abords de la gare Bois-de-Boulogne, en conformité avec les orientations du PMAD, la construction en hauteur permet de conserver une plus grande proportion d'espaces verts au sol et donc d'éviter de minéraliser l'ensemble du terrain et limiter les îlots de chaleur. Ajoutons que ce n'est pas en se limitant strictement aux **minimums** de densité mentionnés au PMAD que la région métropolitaine atteindra son objectif d'au moins 40 % des nouveaux ménages d'ici 2031 dans des TOD aux points d'accès du réseau de transport en commun structurant. Ces seuils minimums ne sont, comme leur nom l'indique clairement, que des minimums, destinés à atteindre le compromis politique majeur réalisé entre toutes les villes de la région métropolitaine.

- Statut de la gare Bois de Boulogne

Certaines personnes ont remis en question le statut de la gare de train Bois de Boulogne, qui ne serait pas un véritable pôle structurant de transport en commun, parce que, pour le moment, il s'agirait d'une gare dite *de destination*.

Or la CMM identifie **toutes** les gares de trains de banlieue comme points d'accès au réseau de transport en commun métropolitain structurant, sans distinction. Son Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) prescrit également la densification et l'urbanisation des environs de ces points d'accès suivant l'approche de planification intégrée aménagement/transport TOD (CMM, 2011, p.55), et ce malgré les jugements négatifs de particuliers sur l'état ou l'achalandage de certaines gares. Le projet tel qu'il est présenté répond donc à cette vision qui a d'ailleurs fait l'objet d'une consultation publique organisée par la CMM en novembre 2011.

De surcroît, s'il est vrai que l'achalandage de cette station est encore limité, il ne fait aucun doute que les investissements publics consacrés à développer des transports collectifs méritent justement d'être plus et mieux utilisés. Plusieurs ont soulevé le manque de confort et de services offerts par

l'AMT dans cette gare. C'est sans doute vrai, mais là encore, une hausse de l'achalandage serait le meilleur argument pour obtenir des améliorations dans les aménagements offerts aux usagers. Cela est vrai pour cette gare, comme pour toutes celles du réseau.

S'il est probable que certains futurs résidents du projet empruntent le métro comme principal mode de déplacement lorsqu'ils choisiront d'utiliser le transport en commun, il est aussi fort possible qu'une bonne partie préfère utiliser le train pour se déplacer vers le centre-ville. Le train offre en effet son lot d'avantages par rapport au métro, étant moins bondé à l'heure de pointe, offrant des vues intéressantes sur la ville et une vitesse de déplacement concurrentielle, spécialement si l'on compte le temps qu'un résident perd pour se rendre du site au métro Henri-Bourassa à pied ou en autobus. N'oublions jamais que les gens qui achèteront une unité de copropriété dans notre projet le feront en toute connaissance de la proximité de la gare, un atout qui sera particulièrement mis en lumière dans la promotion et la vente par Construction Musto.

Finalement, sur la question de la tarification associée aux trains de banlieue et qui s'avère supérieure à celle de la STM pour le réseau de transport sur l'île de Montréal, ceci relève de l'AMT et n'a pas empêché la CMM d'adopter un PMAD misant sur les gares comme pôles de transport en commun structurants. La responsabilité de mettre en valeur ce mode de transport et de rendre ses prix concurrentiels n'appartient pas aux promoteurs, mais bien aux autorités publiques compétentes.

- Qualification du projet comme un T.O.D.

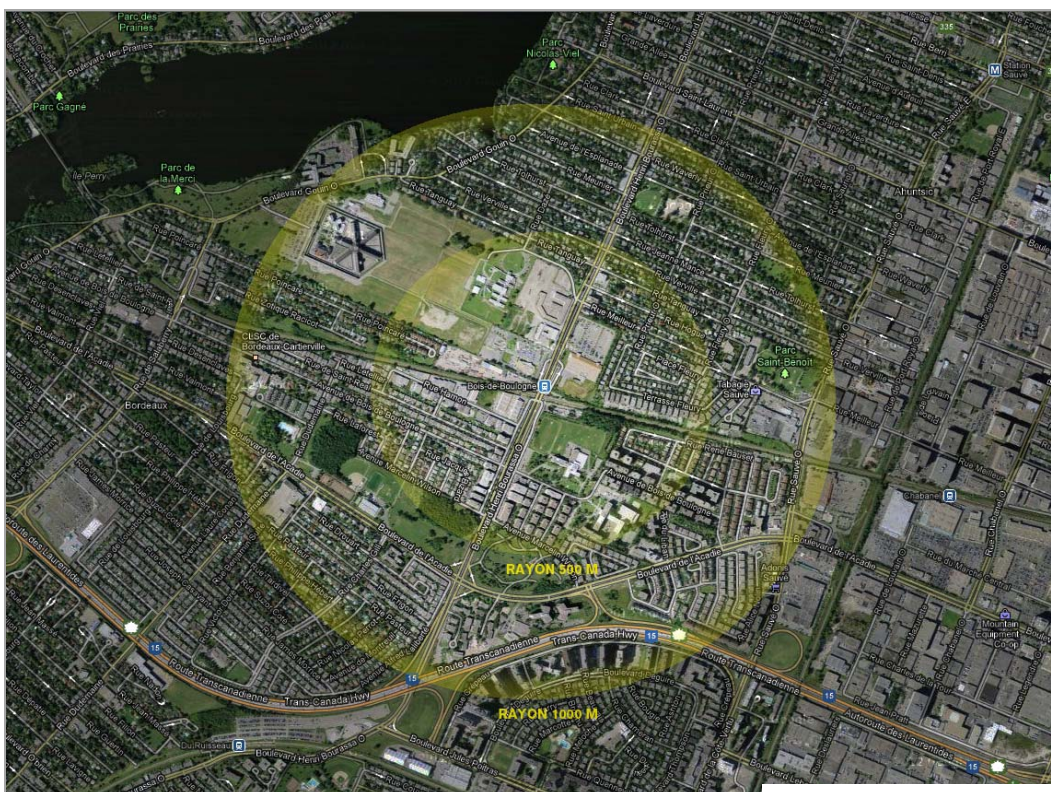
Parmi les commentaires recueillis lors des soirées de consultation publique, il a été entendu que le projet ne se qualifierait pas comme un *Transit Oriented Development (T.O.D.)*.

Sur ce premier point, rappelons qu'une aire T.O.D. est constituée de terrains situés dans un rayon de 1 km autour d'un pôle de transports en commun, telles une gare ou une station de métro. Suivant ce principe de développement, la densité du cadre bâti doit être plus élevée aux abords de la gare et diminuer graduellement à mesure que l'on s'en éloigne.

En adoptant le Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) en décembre 2011, l'agglomération de Montréal a pris le parti « d'orienter 40 % de la croissance des nouveaux ménages aux points d'accès du réseau de transport en commun métropolitain structurant » (CMM, 2011, p. 51), et ce en appliquant le principe de T.O.D. Le secteur entourant la gare Bois-de-Boulogne à Ahuntsic est clairement identifiée comme faisant partie des quartiers de gare à développer, et ce dans le but d'atteindre un seuil **minimal** de densité de 80 logements à l'hectare.

Or, on observe que dans un rayon de 1 km autour de cette gare (voir Figure 1), le tissu urbain est passablement consolidé par un milieu résidentiel de faible densité, à l'exception d'une petite portion de terrains en friches situés en marge de la voie ferrée et du boulevard Henri-Bourassa, incluant les anciens entrepôts du M.T.Q. Il est donc envisageable que pour atteindre les objectifs fixés par le PMAD et compenser pour la faible densité environnante, l'arrondissement Ahuntsic-Cartierville doive encourager des projets de plus haute densité sur les rares terres encore disponibles. Situé à 5 minutes à pied de la gare Bois-de-Boulogne menant au centre-ville ou à la banlieue nord en quelques minutes (et à peine plus de 1 kilomètre de la gare du Ruisseau à l'ouest du projet) et à une plus courte distance encore des autobus circulant sur Henri-Bourassa, et ce, en empruntant les voies piétonnes existantes absolument sécuritaires, le projet constitue un terrain de choix pour atteindre le but fixé en termes de densification.

Figure : Aire de T.O.D. autour de la gare Bois-de-Boulogne telle que définie par le PMAD



Crédits fond de plan : Google Map

Ce qu'il importe de retenir est que le projet constitue la première étape de création d'une aire T.O.D. et qu'il s'inscrit dans un effort global de densification autour de la gare Bois-de-Boulogne pour répondre à l'objectif 1.1 du PMAD. La réappropriation des terrains institutionnels environnants à moyen et long terme permettra de consolider l'aire T.O.D. et d'y aménager l'ensemble des composantes qui caractérisent ce type de milieu (diversité d'usages et de constructions).

Les critiques reçues à l'égard du projet visaient aussi les aménagements extérieurs requis de la part de l'Arrondissement sur le site du projet. À ce titre, il nous apparaît tout à fait normal que des constructions plus denses soient compensées par des espaces publics de qualité pour les résidents. Il s'agit d'ailleurs d'un critère de base pour l'aménagement de quartiers conviviaux, particulièrement à l'intérieur d'une aire T.O.D. mais pas exclusivement, puisque les lieux publics contribuent notamment à « l'émergence ou à la mise au jour d'un caractère distinct et de l'identité du lieu. » (ACOM, p.23) Il ne faut donc pas considérer l'aménagement du parc projeté en termes de « frais défrayés par l'arrondissement Ahuntsic-Cartierville pour pallier aux faiblesses du projet », comme l'ont sous-entendu certains intervenants devant l'OCPM. Il importe plutôt de considérer le parc comme une première étape pour conférer un caractère particulier à l'aire T.O.D. et pour offrir des espaces d'échanges et de loisirs aux résidents du quartier. Encore une fois, la réappropriation projetée des terrains institutionnels environnants offrira l'opportunité d'aménager d'autres espaces verts et parcs de quartier qui combleront les besoins des futurs résidents ainsi que ceux de la population actuelle.

Finalement, mentionnons les critiques de certains intervenants à l'égard de l'insuffisance des superficies allouées aux commerces et services de proximité pour que le projet soit considéré comme un T.O.D. Rappelons sur ce point que l'ensemble comprendra approximativement 12 000 pieds carrés de superficie de plancher consacrée aux activités commerciales et à l'implantation d'un service de garde. Puisque le projet en soi est la première étape d'établissement d'une aire T.O.D., ces superficies commerciales s'ajoutent au marché d'alimentation Loblaws situé juste en face et viendront se greffer à d'autres établissements de la sorte à mesure que l'aire T.O.D. se développera

et se consolidera. En somme, à terme, les résidents du quartier, incluant l'aire T.O.D., seront bien desservis par la composante commerciale qui sera aisément accessible à pied.

- Nombre de stationnements

Quelques citoyens ont émis l'opinion que le projet bénéficiait de trop de stationnements souterrains et que cela entachait son impact favorable au transport en commun. Nous croyons plutôt que d'enfourner un maximum de stationnements a pour effet de réduire de beaucoup les désagréments liés à la présence des automobiles sur les rues (surfaces asphaltées, stationnement dans les rues résidentielles voisines, etc.). La propriété d'une voiture, notamment pour les besoins les fins de semaine, n'est pas incompatible avec l'utilisation du transport en commun, au contraire. Elle offre un complément d'options prévus dans les TOD. En ce domaine, une approche trop stricte et manichéenne n'est pas utile. Les promoteurs de Communauto l'ont bien compris.

Par ailleurs, il est utile de rappeler que l'Arrondissement ne souhaite pas vivre de nouveau les problèmes actuels de stationnement de Place L'Acadie. À juste titre, ils ont adapté leur approche à la réalité vécue sur le terrain.

- Études de circulation

Certains intervenants ont mis de l'avant que le quartier rencontrait des problèmes de circulation, au-delà du périmètre du projet. Plusieurs avancent d'ailleurs que l'étude ne s'intéresse pas aux axes de déplacement nord-sud qui constituent les voies de migration naturelles des résidents du quartier.

Sur la méthodologie employé par la firme CIMA+ pour réaliser l'étude d'impacts sur la circulation, nous tenons à souligner que celle-ci a été réalisée **selon les règles prescrites par la Ville de Montréal**, et qu'elle démontre que le réseau actuel est tout à fait en mesure d'absorber sans difficulté le trafic additionnel généré par les nouveaux résidents qui s'installeront dans le projet.

En ce qui a trait aux voies de circulation orientées par rapport à l'axe nord-sud, celles-ci ont été prises en considération en mesurant l'achalandage sur le boulevard Henri-Bourassa, à l'angle des rues Bois-de-Boulogne, Meilleur, Hogue et Tanguay, conformément aux exigences de la Ville. Selon les comptages et les simulations effectués dans la plus grande rigueur par des professionnels soumis à l'Ordre des ingénieurs du Québec, le projet n'aura pas d'incidence majeure sur la circulation à même les artères locales limitrophes. Rappelons-nous que des craintes similaires avaient été émises lors des consultations publiques sur la construction du marché d'alimentation Loblaws et que plusieurs années plus tard, il ne semble pas y avoir eu de différence marquée quant à l'envergure du trafic routier dans le secteur.

L'étude a toutefois mis en lumière la problématique des mouvements illégaux à partir et vers le boulevard Henri-Bourassa, notamment sur la rue Meilleur où 38 véhicules ont été observés à tourner à gauche pour rejoindre l'artère principale. Or, l'étude prévoit que deux véhicules viendront s'ajouter au lot d'automobilistes délinquants advenant la réalisation du projet, ce qui ne constitue pas une différence marquée avec la situation actuelle. De plus, des solutions pourront être mises en œuvre afin de corriger les problématiques de circulation actuelles qui n'ont rien à voir avec le projet de Constructions Musto.

En somme, les problématiques évoquées par les citoyens relèvent non pas de l'impact du projet en lui-même, mais d'enjeux urbains beaucoup plus larges, qui concernent l'ensemble du quartier. Le promoteur n'en étant pas responsable, on ne peut exiger de sa part des études sur des impacts qui ne relèvent pas de son projet. D'autre part, les citoyens pourraient exiger que la Ville réalise un Plan de transport pour ce secteur, ce qui fait partie de ses responsabilités en tant qu'instance publique.

- Crédibilité des professionnels au dossier

À la suite de certains commentaires émis par des citoyens, nous tenons à rappeler, par égard et respect de leur travail, que les nombreux professionnels au dossier, tant ceux engagés par Construction Musto que ceux des services de la Ville, de l'Arrondissement, du CAU ou du CCU sont détenteurs de titres professionnels et soumis à des codes d'éthiques stricts. Ils sont très nombreux à avoir donné un avis favorable au projet.

- Viabilité du projet

Voici la dernière et la plus importante thématique que nous voulons aborder.

Plusieurs nous ont demandé de construire à l'image du quartier d'antan. Des maisons unifamiliales, des duplex, des maisons en rangée, à la limite, certains accepteraient peut-être les hauteurs de six étages prévues au plan d'urbanisme...

Une mise au point est nécessaire. Construction Musto n'est pas seule à proposer des copropriétés d'une certaine densité à Montréal. Il ne s'agit pas d'un choix fait à la légère. Partout, maintenant, dans les quartiers centraux de l'île de Montréal, ce modèle est devenu incontournable. Trois raisons majeures expliquent cet état de fait :

- La rareté des terrains;
- La hausse vertigineuse du prix des terrains;
- La hausse constante des coûts de mise en valeur et de construction (matériaux et main d'œuvre);
- La hausse des coûts liés à l'aménagement des infrastructures (égouts, aqueduc, le prolongement du réseau électrique, les rues, les trottoirs).

À cela s'ajoute le souci de répondre aux nouvelles exigences en matière de développement immobilier (politiques municipales, PMAD, réglementation environnementale, Code du bâtiment, gestion des matières résiduelles, etc.).

Prenons le cas du terrain actuel, dont la superficie est d'un peu plus que 300 000 pi². En collant les uns sur les autres des terrains de 2 000 pi² (sans espaces verts, ni rues...), on pourrait théoriquement construire 150 maisons de ville, mais à des prix dépassant le million de dollars (1 000 000\$) chacune. Qui donc les achètera ?

Rappelons simplement quelques éléments majeurs des coûts de ce projet que Construction Musto doit assumer :

- Le prix du terrain (acheté par appel d'offres public)
- Le coût de démolition des bâtiments abandonnés
- Les coûts de décontamination
- Les coûts des taxes municipales dus aux délais successifs de planification et d'autorisation, hors du contrôle de Construction Musto
- Les coûts d'infrastructures et de la rue publique
- Les coûts de deux emprises de rues futures cédées à l'Arrondissement
- Le fait de construire un parc sur le site, et non de verser à l'Arrondissement 10 % de la valeur du terrain, ce qui élimine une importante partie constructible
- Le respect de la stratégie d'inclusion sur le site, plutôt que la voie plus facile de versement d'une compensation utilisée quelquefois par d'autres promoteurs, ce qui élimine une autre partie constructible du terrain au profit de 15 % de logements communautaires déficitaires pour Construction Musto



Vous constaterez que le nombre de bâtiments a été réduit pour dégager le parc central. Le nombre d'étages et d'unités a aussi été réduit. La rue et les infrastructures publiques ont été allongées substantiellement. Une emprise supplémentaire pour une rue future a été ajoutée, à céder à l'Arrondissement. Le tout avec des impacts majeurs sur les coûts et la rentabilité du projet.

Voilà ce qui explique le besoin de 789 unités privées en copropriété pour assurer la viabilité du projet (si on exclut les 143 unités de logements sociaux déficitaires). Rappelons que cela est un projet dont la densité d'ensemble est moindre que celle prévue au plan d'urbanisme (C.O.S. de 3,48 alors que le plan d'urbanisme prévoit un C.O.S. de 4).

Si on réduit le nombre nécessaire de 789 unités, on devra tout simplement en augmenter le coût unitaire, ce qui mettra en péril la viabilité du projet. Est-il besoin de rappeler que le marché immobilier d'Ahuntsic n'est pas celui de Westmount ? Il y a des limites de prix à ne pas dépasser, dictées par le marché et bien connues par tous ceux qui travaillent dans le domaine immobilier.

Une autre option a été évoquée par certains citoyens : celle de respecter intégralement les hauteurs maximales prévues au plan d'urbanisme. Que se passerait-il dans ce cas ?

Cela obligerait la redéfinition complète du projet, pourtant longuement discutée avec les comités experts qui ont émis des avis favorables, avec un cortège de conséquences prévisibles (délais, coûts additionnels, nouvelles études, difficultés du processus d'approbation, etc.).

De plus, un choix inévitable devra être fait :

- On maintient le nombre de 789 unités, ce qui obligera à sacrifier des espaces verts et le parc, pourtant jugé essentiel par le CAU et l'Arrondissement.
- Ou on réduit le nombre d'unités, ce qui entraîne la non viabilité du projet et qui met en péril la mise en valeur du site, sa décontamination, la création des logements sociaux, la contribution aux objectifs ambitieux du PMAD, etc.

Merci de prendre en considération le présent argumentaire.

Montréal, le 22 juin 2012

Légèrement modifié en août 2012 pour respecter les critères de publication de l'OCPM.

ANNEXE 1 : Bibliographie

AECOM (2011) Guide d'aménagement pour les aires TOD (Transit Oriented Development). En ligne.
http://pmad.ca/fileadmin/user_upload/pmad2011/documentation/20111004_guideAiresTOD.pdf
Consulté le 1er juin 2012

CMM (2011) Plan métropolitain d'aménagement et de développement : Un Grand Montréal attractif, compétitif et durable. En ligne.
http://pmad.ca/fileadmin/user_upload/pmad2011/documentation/20111208_pmad.pdf
Consulté le 1er juin 2012

ANNEXE 2 : Extrait du Règlement d'urbanisme # 01-274 : Méthode de calcul de la densité d'un bâtiment (Chapitre III, Densité)

35. La densité s'exprime par l'indice de superficie de plancher (ISP) qui se calcule par le rapport entre la superficie totale de plancher d'un bâtiment et la superficie du terrain sur lequel ce bâtiment est construit.

36. La superficie de plancher d'un bâtiment est égale à la somme de la superficie de chacun des planchers d'un bâtiment, incluant une mezzanine et un plancher en sous-sol. La superficie de plancher d'un bâtiment est mesurée à partir de la face externe des murs extérieurs.

37. Lorsqu'un terrain à construire est affecté par plus d'un indice de superficie de plancher, l'indice de superficie de plancher maximal se calcule proportionnellement aux parties de terrain affectées par chaque indice de superficie de plancher.

38. Les éléments suivants sont exclus du calcul de la superficie de plancher d'un bâtiment :

1° une aire de stationnement des véhicules et une aire de chargement des marchandises, situées en sous-sol, de même que leurs voies d'accès;

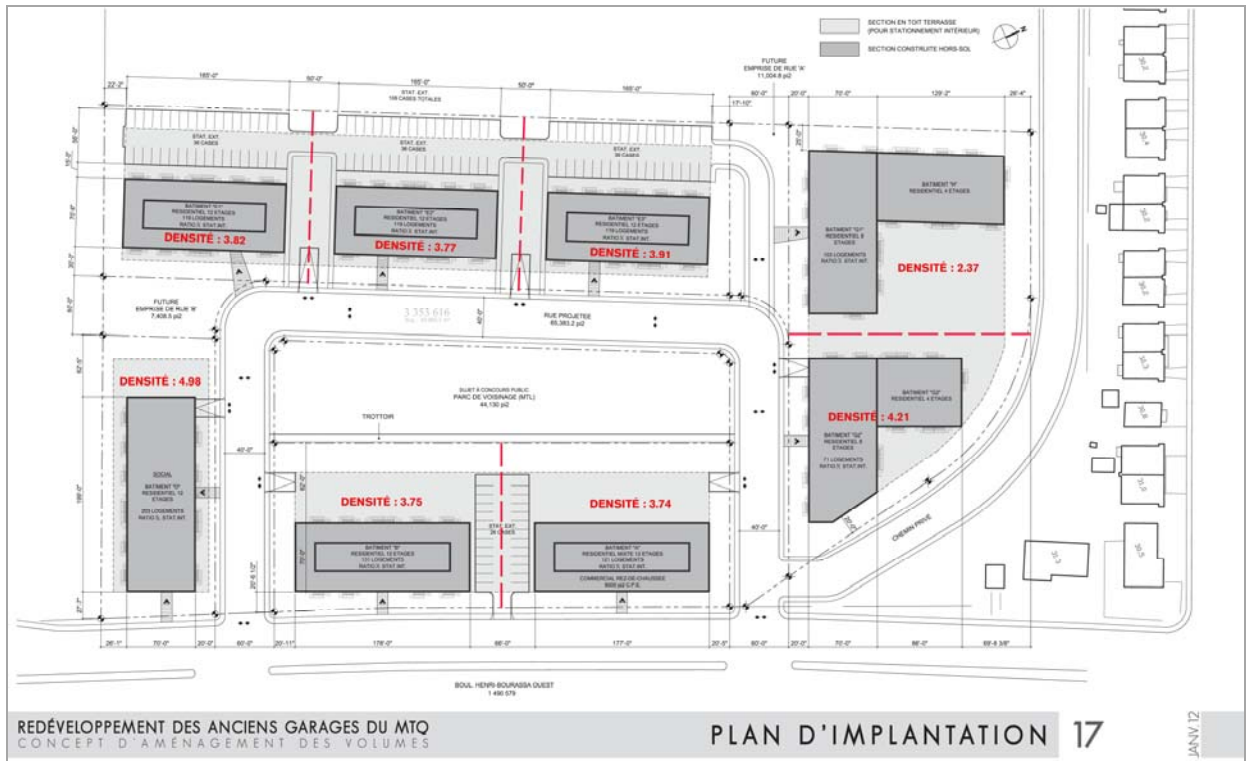
2° le rez-de-chaussée d'un bâtiment situé dans un secteur où est autorisée la classe C de la catégorie C.5;

3° une aire destinée à l'équipement mécanique, à un escalier, à un ascenseur et à une canalisation verticale, jusqu'à un maximum de 15 % de la superficie totale de plancher;

4° dans le cas d'un terrain servant comme emplacement de métro, les espaces en sous-sol utilisés pour l'accès au métro ou pour son animation;

5° l'étage de transfert des charges structurales d'une construction surplombant une autoroute en tranchée ou en tunnel.

ANNEXE 3 : Densité des bâtiments du projet calculée sur la base des lots individuels



REDÉVELOPPEMENT DES ANCIENS GARAGES DU MTQ
CONCEPT D'AMÉNAGEMENT DES VOLUMES

PLAN D'IMPLANTATION 17

JANV.12