

DÉVELOPPEMENT D'UNE PARCELLE OU VALORISATION D'UN SECTEUR?

MÉMOIRE DÉPOSÉ À *L'OFFICE DE CONSULTATION PUBLIQUE DE MONTRÉAL*
DANS LE CADRE D'UNE CONSULTATION PUBLIQUE ENTOURANT
LE PROJET DE REDÉVELOPPEMENT DES ANCIENS GARAGES DU MTQ

(Ce mémoire sera accompagné d'une présentation visuelle lors des audiences devant les commissaires.)

MAURICE CARRIER
Résidant d'Ahuntsic
24 mai 2012

Brève présentation de l'auteur

Je suis résidant d'Ahuntsic-ouest depuis bientôt 15 ans et j'ai une adresse d'affaires sur la rue Lajeunesse, également dans Ahuntsic, depuis presque aussi longtemps.

J'exerce la profession d'enseignant au Cégep Marie-Victorin – à la frontière de Montréal-Nord et Rivières-des-Prairies – et aussi celle de psychologue-clinicien en pratique privée.

Je circule fréquemment sur les artères Henri-Bourassa et Lajeunesse et, depuis plusieurs années, j'assiste à une importante activité de développement domiciliaire le long de ces artères. La règle d'insertion y a toujours été respectée et la rénovation ou la construction d'immeubles me semble avoir contribué progressivement à revitaliser ces rues, rehausser la qualité de vie et accueillir de nouveaux résidents.

La revalorisation de ces artères est toutefois loin d'être terminée. Plusieurs bâtiments sont sérieusement dégradés, voire même abandonnés, et certains immeubles servent à héberger des activités illicites.

La mobilisation citoyenne qui s'est organisée suite à l'invitation de *l'Office de consultation publique de Montréal* renforce ma conviction à l'effet que les résidents d'Ahuntsic sont soucieux de leur environnement et préoccupés du devenir de leur quartier. J'ai décidé de joindre ma parole à cet effort collectif.

Intentions du mémoire

Le présent mémoire vise à soumettre à une analyse critique quelques-uns des arguments mis de l'avant par le promoteur pour justifier son projet de *Redéveloppement des anciens garages du MTQ*.

Cette analyse de contenu est suivie d'une série de recommandations visant à transmettre aux preneurs de décision des pistes de réflexion, des idées alternatives et des énoncés de principes qui pourraient guider la démarche à entreprendre suite au dépôt du rapport qui sera rendu par les commissaires de *l'Office de consultation publique de Montréal*.

On a demandé aux citoyens d'Ahuntsic-ouest, dans le cadre d'une consultation publique chapeauté par l'OCPM, d'évaluer au mérite le projet du promoteur et de donner leur avis le cas échéant. L'absence de critères d'évaluation précis pour exercer un tel jugement créé un certain malaise et révèle en même temps l'absence d'un consensus social entourant le développement non seulement du projet soumis à la consultation, mais du secteur dans son entier.

Les arguments du promoteur

Au cours des séances d'information tenues par l'*Office de consultation publique de Montréal*, les représentants de l'arrondissement Ahuntsic-Cartierville ont témoigné à l'effet que le projet du promoteur Musto comportait suffisamment d'éléments de conformité pour être présenté aux citoyens. En aucun cas ont-ils soutenu les thèses avancées par la firme de relation publique qui représentait le promoteur lors de cette présentation.

Les arguments mis de l'avant par le promoteur pour réaliser un développement immobilier de haute densité et obtenir l'acceptabilité sociale tiennent à plusieurs idées directrices, dont celles-ci :

- la disponibilité d'un grand terrain sujet au redéveloppement
- la demande du marché immobilier
- la proximité d'une gare de train
- la densification des espaces urbains
- le respect des exigences réglementaires

Bien que le document déposé par le promoteur, *Redéveloppement des anciens garages du MTQ*, comporte d'autres éléments explicatifs, ces cinq dimensions sont largement abordées dans le texte.

Regroupés sous la thématique de la revitalisation urbaine, les arguments du promoteur sont déclinés de manière additive sans réelle vision intégratrice de son projet au sein de la communauté. Au mieux a-t-il été question de «donner un coup d'envoi» à une entreprise plus ambitieuse : celle de développer un nouveau quartier.

Disponibilité du terrain

Le terrain acquis par le promoteur est en fait une parcelle du secteur 01-T5 pour lequel il n'existe aucun plan particulier d'urbanisme (PPU), aucune vision d'ensemble à laquelle les différents acteurs du milieu auraient préalablement participé.

Cette parcelle de terrain est orientée dans un axe est-ouest alors que l'ensemble du secteur 01-T5 et de la trame environnante sont orientés nord-sud. Dans son analyse du parcellaire, le promoteur met de l'avant que cette situation est le résultat d'opérations cadastrales antérieures. Il évoque du même souffle l'arrêt du lotissement à des fins résidentielles au profit de fonctions institutionnelles vers le milieu des années cinquante.

En voulant se faire l'initiateur de la résurrection d'un quartier résidentiel jamais terminé, le promoteur exclut pourtant la possibilité de poursuivre ou compléter la trame urbaine existante. Au contraire, il privilégie une distribution des immeubles à contresens des rues résidentielles existantes, élimine la possibilité de prolonger la rue Hogue et propose un type de bâti qui tranche avec les immeubles en bout d'îlot qui caractérise le boulevard Henri-Bourassa du côté est de la voie ferrée.

Dans le plan d'urbanisme de la ville de Montréal, le secteur 01-T5 fait l'objet d'une orientation de «renouvellement de caractère» qui ouvre effectivement la voie à du développement domiciliaire, mais sur la base de bâtis de 3 à 6 étages avec des implantations jumelés ou contiguës. Le projet soumis à la consultation ne répond pas à ces orientations et si la très récente dérogation adoptée au sein du conseil de ville permet d'outrepasser cette limite, elle donne l'impression d'un certain empressement.

La valorisation du secteur 01-T5 n'est pourtant pas une priorité de l'arrondissement, comme en témoigne la stratégie de développement économique entérinée le 8 mai dernier par les élus de l'arrondissement. Les quatre pôles privilégiés d'ici 2015 sont les secteurs l'Acadie-Chabanel et Gouin-Laurentien, les alentours du pont Viau et les berges de la rivière des Prairies. L'absence de priorisation pour ce secteur dans la vision stratégique de l'arrondissement rend la dérogation au plan d'urbanisme d'autant plus inexplicable.

La revalorisation de l'artère Henri-Bourassa, dans Ahuntsic, s'effectue lentement depuis plusieurs années avec des insertions, en bout d'îlot, de projets de rénovation ou de construction domiciliaire en respect de la règle d'insertion. Ainsi, de la frontière avec Montréal-Nord jusqu'à la voie ferrée qui borde d'Ahuntsic-ouest, le boulevard Henri-Bourassa est une artère ininterrompue et encadrée par des bâtis de 2, 3 ou 4 étages. Les deux seules exceptions à cette règle se situent en bordure de la station de métro Henri-Bourassa, là où l'intensité urbaine est à son maximum.

Si la directive émise par les instances réglementaires d'encadrer le boulevard Henri-Bourassa a été suivie par le promoteur, sa proposition d'ériger des tours de 10 étages crée une discontinuité injustifiée par rapport à la linéarité du boulevard et perturbe le caractère paisible de cette section en particulier.

La parcelle que le promoteur souhaite développer est traitée comme une entité isolée sans rapports avec les conditions existantes. Le projet n'accorde aucune considération au potentiel qu'offre plus largement le site de compléter la trame existante entre les rues Tanguay et Poincaré, ou du moins de préserver les caractéristiques urbaines et architecturales actuelles jusqu'à la frontière physique que représente la voie ferrée.

Demande du marché immobilier

Dans sa présentation, le promoteur mentionne qu'il existe une demande pour différents types de logement dans Ahuntsic-Cartierville. L'analyse proposée ne fait aucune distinction entre les secteurs situés à l'ouest et à l'est de la voie ferrée. Ces deux quartiers ont pourtant des caractéristiques très différentes, tant sur le plan de la démographie que du paysage urbain.

Le promoteur ne mentionne pas que l'attrait pour le quartier Ahuntsic-ouest tient en grande partie à ses qualités spécifiques, notamment sur le plan de sa densité plus faible, son identité et son style de vie.

Le promoteur n'a déposé aucune étude permettant d'établir plus clairement les profils d'acheteur-type ou de résident pour le secteur Ahuntsic-ouest. Il se base uniquement sur son «expérience de bâtisseur» pour conclure qu'il existe un marché de la copropriété.

N'importe quel citoyen qui consulte le moins la section immobilière des grands quotidiens en arriverait à la même conclusion.

Le promoteur n'inscrit pas non plus son projet dans une perspective d'avenir, préférant s'en tenir à développer sa parcelle selon une conception standard et sans âme de l'architecture domiciliaire. Cette vue à court terme tend à installer un doute quant à la qualité et la pérennité des bâtiments qu'il souhaite mettre en place. Cette approche générique confirme l'intérêt du promoteur à rentabiliser rapidement son investissement sans égard au patrimoine domiciliaire existant.

Les représentations volumétriques ne sont guères convaincantes, voire même plutôt inquiétantes. La volumétrie de l'ensemble et le style architectural sont d'une grande banalité. Avec ses huit tours en série et son esthétique de l'uniformité, ce projet contraste avec l'éclectisme du quartier. En effet, la cohabitation d'immeubles variés constitue actuellement le principal vecteur de mixité sociale dans Ahuntsic-ouest. Les problèmes de tensions sociales existent justement là où les différentes strates de populations sont ségréguées dans des immeubles isolés.

Un projet qui ne s'harmonise pas avec les caractéristiques du cadre bâti du secteur pourrait avoir un effet de dévaluation plutôt que de valorisation, ce qui est contraire à l'esprit généralement accepté du concept de développement.

La demande sur le marché immobilier, notamment pour des condos accessibles à des premiers acheteurs, satisfait sans doute les intérêts spéculatifs du promoteur. Ce type d'acheteur n'est cependant pas en phase avec les résidents actuels du secteur, qui ont choisi de s'y installer à long terme, et par conséquent sont plus enclins à prendre soin de leurs propriétés et à s'impliquer dans leur milieu.

Proximité d'une gare de train

Dans sa documentation, le promoteur s'appuie sur l'anticipation d'effets bénéfiques associés à la présence de la gare Bois-de-Boulogne sans toutefois en faire la démonstration. Il n'a fourni aucune donnée sur l'achalandage réel de cette gare du réseau de l'AMT et il a omis d'indiquer qu'il s'agit essentiellement d'une gare de destination et non d'origine. L'absence de photo de cette gare dans son document de présentation traduit bien l'écart entre le concept abstrait d'une gare et la gare qui existe réellement.

Le promoteur considère tout de même que son projet respecte les principes du «*transit oriented development*» (TOD) et que par conséquent, il constitue un apport significatif pour le réseau de l'AMT.

En réalité, cette gare représente peu d'intérêt pour la très grande majorité des résidents du secteur pour plusieurs raisons :

- le secteur est déjà très bien desservi par le réseau de la STM : la station Henri-Bourassa est à 1.6 kilomètres et plusieurs circuits d'autobus y mènent rapidement
- l'accès au centre-ville prend plus de temps que par l'autobus et le métro puisque le train doit contourner la montagne et passer par Montréal-ouest avant d'aboutir à la station Lucien-L'allier

- les autres destinations proposées par la ligne de train conviennent à peu d'usagers
- la tarification additionnelle pour accéder au réseau de l'AMT rend le service de train peu attrayant
- le service en dehors des heures de pointe est quasi inexistant

Le nombre de passagers utilisant cette gare le matin en direction du centre-ville se compte par dizaines seulement, bien que la population y ayant accès, à l'ouest de la voie ferrée, habite un secteur de densité élevée. En comparaison, les lignes d'autobus locales et le métro accueillent des milliers de passagers tous les matins. Il est donc imprudent de comparer le potentiel de la gare Bois-de-Boulogne à celui d'une gare de la banlieue éloignée et de l'associer à une caractéristique «TOD».

Bien que le promoteur ancre son argumentation dans le *Plan métropolitain d'aménagement et de développement* (PMAD), il ne retient que certaines grandes orientations et n'articule rien de précis ou de nuancé à propos de son projet. Le PMAD mentionne après tout que "*les aires « TOD » doivent faire l'objet d'une planification détaillée tel qu'un PPU (...)*". Le promoteur ne peut donc pas à lui seul déclarer que son projet spécifique répond aux exigences d'un «TOD».

Les prétentions du promoteur quant aux effets bénéfiques sur l'utilisation du transport en commun sont encore plus douteuses lorsqu'on constate que son projet ferait plutôt la promotion du transport en voiture. En effet, le taux prévu de 1.15 automobiles par logement dépasse largement le taux actuel du secteur qui est de 0.81 automobile par unité de logement¹.

Densification des espaces urbains

Le promoteur suggère une densité de 228 logements à l'hectare alors que les seuils suggérés par le PMAD varient de 40 à 110 dans des secteurs avec gare d'origine.

Le promoteur cherche à tisser un lien entre son projet et d'autres projets qu'il considère similaires. En réalité, ceux-ci s'intègrent dans des environnements très différents:

- La Place l'Acadie se situe dans un secteur de grands gabarits déjà établis et est encadrée par deux grandes artères urbaines et une autoroute.
- Le complexe des Jardins Millen est issu d'un plan particulier d'urbanisme. Ce projet est érigé sur un site fermé et dans un secteur d'activité urbaine intense (plusieurs artères, un pont reliant Laval, un accès direct au Métro et à deux terminus d'autobus). Le vrai pôle de transport en commun d'Ahuntsic se situe là, et non pas à la gare Bois-de-Boulogne.
- Le projet Norampac est situé au cœur d'un (ancien) secteur industriel, sur un site fermé et surplombant une artère qui passe sous une ligne ferroviaire. Il n'est directement contigu à aucun quartier résidentiel et il constitue une réelle valorisation pour le secteur.

¹ PMAD / fiche 56, page 135 : Le secteur de la gare Bois-de-Boulogne compte 9385 ménages mais seulement 7616 automobiles détenues par les résidents. Le projet des tours Musto propose quant à lui 932 unités de logement et 1074 espaces de stationnement intérieur pour un taux une fois et demi supérieur au taux actuel du secteur.

Les comparaisons chiffrées de la page 12 semblent présenter quelques inexactitudes :

- La base de calcul pour la densité du projet inclut le parc public, une composante exclue dans le calcul de densité des autres projets. En excluant la superficie du parc, la densité passe à 277 logements à l'hectare.
- La superficie du terrain des Jardins Millen est une fois et demi ce que le tableau indique. Si on en tient compte, la densité passe à 280 logements à l'hectare.

À la page 9 du document du promoteur, on avance que le Plan d'urbanisme de la ville de Montréal est axé sur une densification du secteur, mais on ne précise pas que l'orientation du plan d'urbanisme est de privilégier des bâtis de 3 à 6 étages et un type de bâti similaire à ce qui existe déjà dans le quartier.

L'obtention d'une dérogation au plan d'urbanisme à la veille des consultations publiques crée un sentiment d'usurpation auprès de la population. Si les citoyens avaient été mieux informés quant à l'existence d'un projet de tours d'habitation et la demande de dérogation en lien avec ce projet, ils auraient réagi en amont auprès de leurs élus.

Lors des soirées d'information, la densification du site a été plusieurs fois présentée comme un argument pour rentabiliser le projet. La hauteur des tours servirait à compenser la cession de 10% de terrain à la ville et à absorber les coûts liés à l'inclusion de logement social, la décontamination des sols et la construction en sous-œuvre. Ici, l'expectative de rentabilité du promoteur se confronte aux aspirations citoyennes de voir leur quartier se développer dans un esprit de continuité.

En l'absence d'un plan particulier d'urbanisme, l'implantation de tours d'habitation dans le secteur risque de contribuer à la caractérisation future du quartier alors qu'historiquement ce type de bâti est inexistant. Cette implication à long terme pose un problème étant donné le manque de vision consensuelle pour l'ensemble du secteur.

Respect des cadres réglementaires

La très récente dérogation adoptée par le conseil municipal (avril 2012) semble rendre le projet conforme au *Plan d'urbanisme de la ville de Montréal*, mais sans le réel appui de la population. Par ailleurs, les spécificités du secteur O1-T5 n'ont toujours pas été précisées dans un *plan particulier d'urbanisme* (PPU). En ce sens, le plan d'urbanisme n'est pas respecté dans son esprit puisque le PPU constitue normalement le contrat social à partir duquel doit s'insérer tout projet de développement spécifique.

Que les citoyens n'aient pas été saisis plus tôt des implications de la dérogation adoptée par l'arrondissement, et ensuite la ville centre, relève du peu d'information diffusé sur ce projet avant l'annonce d'une consultation publique.

L'adhésion du promoteur à la *Stratégie d'inclusion de logements abordables dans les nouveaux projets résidentiels* est strictement réglementaire puisqu'il y est contraint. Le manque d'intérêt de la part du promoteur pour cette composante du projet est attesté par le peu de données fournies sur le sujet. Le thème de la mixité sociale est abordé

théoriquement, alors qu'en réalité le promoteur n'a effectué aucune démarche préalable auprès des associations communautaires ou groupes d'intérêt locaux.

Le promoteur s'appuie également sur le *Plan métropolitain d'aménagement et de développement* (PMAD) pour justifier un projet de haute densité. Cependant, il s'en tient à des principes généraux sans étayer ceux-ci avec des données probantes et sans apporter les nuances nécessaires à une réelle prise en compte des caractéristiques du milieu. De plus, les exemples de précédents cités aux pages 10, 12 et 15 ont très peu à voir avec un quartier comme Ahuntsic-ouest.

L'aménagement d'un parc public circonscrit par les tours d'habitation est apparu, lors des séances d'information, comme une autre condition à laquelle le promoteur était invité à se soumettre. Aux yeux des citoyens, cette cession de 10% du terrain représente davantage une charge supplémentaire qu'un réel atout pour le quartier. En l'absence d'une vision d'ensemble pour le secteur et en considérant d'autres éventuels projets de développement sur les terrains contigus, on pourrait assister à une multiplication incohérente de ces îlots de verdure.

De façon générale, le respect des cadres réglementaires est minimal. Le promoteur s'en tient aux exigences de base et ne propose pas de vision innovante. En contrepartie, il parsème son document et sa présentation de bonnes intentions sans véritable approche intégratrice. L'inclinaison du promoteur à mousser les concepts socialement acceptables finit même par agacer le lecteur averti.

Synthèse et recommandations

La difficulté à considérer le projet du promoteur Musto à son mérite est en grande partie reliée à l'absence de consultations préalables, de consensus social quant à l'avenir du secteur 01-T5 et, par conséquent, de critères permettant une évaluation éclairée.

Par ailleurs, au-delà du bien fondé d'envisager un nouveau développement immobilier sous l'angle de la densification, du respect du cadre réglementaire et de l'application de principes socialement acceptables, le projet soumis à la consultation publique ne s'inscrit malheureusement pas dans une extension sensible et organique du quartier Ahuntsic-ouest.

C'est donc dans un esprit constructif, et en tout respect du promoteur et des personnes qui ont contribué à l'élaboration de son projet, que je sou mets les recommandations suivantes :

Réaliser, avant d'autoriser tout projet de développement, un plan particulier d'urbanisme pour l'ensemble du secteur 01-T5, selon les bonnes pratiques en urbanisme et de concert avec l'ensemble des acteurs du milieu.

Revoir la conception du projet à la lumière des orientations et des critères qui seront établis dans le plan particulier d'urbanisme; notamment sur le plan de la densité, la volumétrie, la hauteur, l'architecture et l'intégration au tissu urbain et social.

Évaluer, dans une planification détaillée pour le secteur, la possibilité de poursuivre la trame de rues existantes ou du moins s'en inspirer afin de maintenir le caractère du quartier et éviter des sous-ensembles bâtis repliés sur eux-mêmes.

Prévoir une transition plus graduelle en planifiant le prolongement des rues Hogue et Meilleur au nord d'Henri-Bourassa avec des bâtis en contigu de trois étages, de manière à poursuivre là où c'est possible l'organisation «dos à dos» des maisons en rangée.

Préserver le caractère actuel du boulevard Henri-Bourassa jusqu'à la frontière ouest de Ahuntsic en privilégiant la règle d'insertion de 3 à 4 étages comme moyen d'encadrer cette artère importante.

Se référer à des projets de développement déjà réalisés² et où les caractéristiques de l'ensemble assurent une réelle pérennité et une valorisation, non seulement de la parcelle développée mais du quartier en entier.

Madame Serge,

Monsieur Paré,

Je vous remercie de l'écoute et l'intérêt que vous avez manifestés à l'égard des citoyens d'Ahuntsic lors des séances d'information.

J'espère également que ma modeste contribution ajoutera à l'éclairage que le Comité des citoyens pour le développement équilibré d'Ahuntsic-ouest souhaite apporter relativement au travail d'analyse dont vous avez la charge.

Maurice Carrier

Résidant d'Ahuntsic

² Les projets de Benny Farm, à Notre-Dame-de-Grâce, ou de Petite-Rivière, à Côte-Saint-Luc, sont des exemples de projet où l'insertion dans le tissu urbain respecte les caractéristiques des quartiers existants et où l'implication citoyenne assure la viabilité à long terme du projet.