



Avis déposé dans le cadre de la consultation publique sur la

REVALORISATION DU SITE DES ANCIENS GARAGES DU MTQ

par

la CDEC Ahuntsic-Cartierville

À

L'Office de consultation publique de Montréal

24 mai 2012



Table des matières :

À propos de la CDEC Ahuntsic-Cartierville	p. 3
Nos observations relativement aux retombées et impacts du projet présenté	
- Retombées et impacts anticipé	p. 4
- Augmentation de la circulation et sécurité dans le secteur	p. 7
- La qualification TOD du projet	p. 7
- À propos du nombre de logements sociaux	p. 10
- Des logements qui ne répondent pas nécessairement aux besoins identifiés par le milieu	p. 11
- Réflexion sur le processus de consultation actuel	p. 12
Recommandations et demandes	p. 14
Conclusion	p. 17

Document rédigé par
Marc-André Perron, Sandrine Cohen, Jean-François Gosselin et Laurent Cugno
CDEC Ahuntsic-Cartierville
Mai 2012

À PROPOS DE LA CDEC AHUNTSIC-CARTIERVILLE

Créée en 1992, la CDEC Ahuntsic-Cartierville est aujourd'hui un acteur incontournable du développement économique local qui participe à la prise en charge économique et sociale du milieu, et ce, par et pour sa population en visant l'amélioration de la qualité de vie des résidents de l'arrondissement Ahuntsic-Cartierville.

L'approche d'intervention que nous privilégions est une approche territoriale, globale et intégrée qui tient compte d'une lecture partagée des besoins et priorités d'actions, qui s'appuie sur les forces de notre milieu et de ses acteurs et conjugue les dimensions économique, sociale, environnementale et culturelle du développement et de la revitalisation. Pour ce faire, nous privilégions une vision et des initiatives multi-réseaux et intersectorielles qui vont au-delà de la seule dimension économique pour prendre en considération et agir sur l'ensemble des facteurs qui déterminent les conditions de développement de notre communauté. Structure de proximité, ancrée dans son milieu et activement impliquée dans les lieux de concertation, la CDEC s'adresse, rejoint et mobilise les entrepreneurs en devenir et établis, les résidents et l'ensemble des acteurs du territoire pour créer une synergie d'appartenance propice au développement de solutions globales, novatrices et inclusives favorisant ainsi la cohésion sociale dont, rappelons-le, les éléments constitutifs sont la concertation, la convergence, l'appartenance au territoire et la mixité sociale.

Il est important de rappeler ici que nos initiatives s'inscrivent dans le cadre des priorités et orientations définies tous les trois ans par les acteurs économiques, culturels et sociaux de l'arrondissement que nous consultons dans le cadre de l'élaboration de notre Plan d'Action Local pour l'Économie et l'Emploi (PALÉE) et s'appuient sur le portrait sociodémographique comme sur le diagnostic concerté des forces et faiblesses particulières à notre arrondissement.

Si le site des anciens garages du MTQ représente un potentiel de développement intéressant et incontournable pour notre arrondissement, nous croyons qu'il doit être développé à partir d'un plan d'ensemble et d'une vision qui dépasse le simple cadre économique. Bien que nous soyons en accord avec l'idée de Construction Musto d'y développer un complexe résidentiel, il est impossible pour nous d'appuyer ce projet dans sa forme actuelle.

Nous tenons d'ailleurs à soulever, dans l'avis que nous présentons ici, un certain nombre de questionnements et d'observations sur lesquels nous basons notre réflexion sur la capacité du projet, tel que présenté et adopté par le CCU, à s'intégrer harmonieusement dans son environnement proche et avoisinant, à contribuer à la création d'un milieu de vie de qualité et à répondre aux enjeux de développement comme aux besoins de logements (possédés ou loués) tels que définis collectivement par les acteurs et résidents de l'arrondissement dans le cadre de la planification stratégique Ahuntsic en devenir.

Un projet immobilier d'une telle envergure engendrera irrémédiablement de nombreuses retombées dans les secteurs immédiats et avoisinants qui, selon nous, ne semblent pas avoir été suffisamment réfléchies et prises en considération aussi bien dans le processus de consultation que dans l'élaboration du projet présenté devant l'OCPM. Plus que jamais, sur un territoire déjà développé comme Ahuntsic-Cartierville, la capacité d'un projet à s'intégrer harmonieusement (autant physiquement que dans l'imaginaire collectif) dans son milieu est la clé de son acceptation sociale et probablement de sa réalisation. Or, dans la situation actuelle, nous croyons que des modifications et une bonification doivent être apportées au projet pour qu'il puisse remplir ces conditions.

Outre la densification importante proposée par le projet, nous tenons également à soulever les risques sociaux inhérents au caractère enclavé du site. Depuis longtemps, les acteurs locaux se sont entendus sur l'importance de favoriser des développements résidentiels ouverts sur leur milieu. L'expérience de nos parcs HLM nous a démontré la difficulté de développer des milieux de vie de qualité dans des environnements physiques enclavés

propices à l'isolement et aux risques de ghettoïsation comme de tensions communautaires et sociales. Évitions de répéter les erreurs commises dans le passé sachant que nous en payons encore le prix en termes de coûts économiques et sociaux.

- **Augmentation de la densité de population résidente dans le secteur :**

Nous projetons que la création de 932 unités aura pour incidence l'installation sur le site de plus de 1600 nouveaux résidents. Selon les données du recensement 2006 de Statistique Canada, c'est au total près de 7 600 personnes qui résident dans l'un des 3770 logements existants dans le secteur avoisinant. Nous délimitons ce secteur par la rivière des Prairies au nord, la rue Saint-Laurent à l'est, la rue Fleury au sud et la voie ferrée à l'ouest. Nous croyons que la voie ferrée agit comme une barrière malgré sa proximité au site. Le projet entraînera par conséquent d'ici les 5 ou 10 prochaines années - selon le rythme de construction des 3 phases prévues - un accroissement du nombre de logements dans le secteur d'environ 25 %. Proportionnellement, c'est une hausse de 25 % de la population de ce secteur.

En prenant pour acquis que le secteur qui contient 75 % des logements actuels est, de loin, beaucoup plus vaste que le site des anciens garages du MTQ, la question est donc comment arriver à intégrer autant de nouveaux résidents? Il n'existe pas de réponse miracle. Par contre, le phasage du développement sur plusieurs années est pour nous une bonne mesure. Nous pourrions aussi nous baser sur l'expérience de Cité l'Acadie pour financer une ressource communautaire afin de favoriser et d'accélérer l'intégration de ces nouveaux résidents. Le maintien de l'animation de la vie communautaire pour le futur quartier, un constat partagé par plusieurs acteurs sociaux et par les élus municipaux¹, se retrouvait d'ailleurs dans le rapport de consultation publique sur Cité l'Acadie :

« La commission est d'avis qu'une animation qui s'adresserait à l'ensemble des résidents, assurée par un organisme sur place, serait un élément significatif pour la création et l'entretien d'un sentiment d'appartenance au sein du nouveau quartier. La commission estime que le type d'animation à mettre en place devrait être décidé par le milieu afin qu'elle soit adaptée à la nouvelle communauté. »

¹ Rapport de consultation publique sur le projet de réaménagement des places l'Acadie et Henri-Bourassa, 1^{re} mai 2009, p.77.

De plus, nous croyons qu'un local communautaire est primordial afin d'animer le site et de favoriser la création d'un véritable milieu de vie. Nous croyons que ce lieu devra être pensé avant le début du projet, que son coût d'acquisition devra être raisonnable (ou même être offert gratuitement) et convenu avant le début des travaux. Un constat semblable avait été fait lors de la consultation publique pour Cité l'Acadie mais aucune entente n'était conditionnelle. À l'heure actuelle, ce local n'existe pas puisque le coût d'acquisition de l'espace est beaucoup trop élevé ce qui nuit au travail des intervenants.

Si, conformément aux principes de l'aménagement durable, la production d'un bâti plus compact et plus dense est plus efficace et rentable pour la collectivité en termes économiques, environnementaux et sociaux, pour autant, nous pensons qu'elle doit se faire en tenant compte des infrastructures et de la trame urbaine environnante comme avec le souci de respecter les milieux de vie existants et la qualité de vie des personnes qui y résident déjà. Or, nous nous inquiétons sérieusement sur la capacité du secteur à absorber un tel accroissement démographique comme de l'apparente absence de réflexion des autorités locales sur les moyens à mettre en place pour accompagner et relever les défis d'intégration des résidents du site dans leur nouvel environnement. Outre l'impact sur la circulation dans le secteur que nous aborderons ultérieurement, quels seront les impacts en termes de capacité d'accueil des écoles primaires du quartier ou des services publics et de santé notamment, comme cela a été soulevé par des résidents lors des consultations?

Soucieuse de freiner l'étalement urbain, la CDEC est pleinement consciente de la nécessité de densifier davantage les projets sur l'île de Montréal. Nous croyons toutefois que la densification proposée ici ne cadre pas dans l'existant et demeure l'une des principales lacunes de ce projet. Comme dans toute chose, il faut un juste milieu. Nous ne pouvons imposer à des citoyens qui ont fait le choix de ce quartier entre autres pour sa tranquillité, ses espaces verts et son bâti résidentiel moins imposant, que dans d'autres quartiers de Montréal, de prendre le virage de la densification de façon aussi radicale. Cette densification doit se faire en se basant sur l'existant qui compose déjà le milieu de vie.

- **Augmentation de la circulation et sécurité dans le secteur**

L'étude d'impacts locaux sur la circulation pour les rues adjacentes au site (Hogue, Tanguay, Meilleur) remis par la firme CIMA conclut que « les déplacements générés par le projet sur les rues locales sont négligeables et ont un impact non significatif sur les patrons de circulation de ces rues. » Cependant, on peut raisonnablement s'interroger sur ces conclusions, des projets similaires nous ayant récemment démontré toute la difficulté de prévoir les comportements de déplacements des futurs résidents qui seront influencés par tout un nombre de facteurs que nous ne sommes pas en mesure actuellement d'apprécier (lieu de travail, de garderie, d'école des enfants).

De plus, le nombre important de nouveaux véhicules (potentiel de stationnement pour 1200 voitures), de piétons et de cyclistes qui pourraient entrer et sortir du site en s'ajoutant au trafic routier déjà important dans le secteur pose le problème de la sécurité routière aux abords du site. De plus, nous croyons que certaines mesures devront être mises de l'avant afin de s'assurer, et ce peu importe la densité retenue, que ce nouveau développement soit intégré au quartier environnant. Afin de faciliter l'accès aux équipements et services du quartier, l'Arrondissement devra s'assurer de mettre en place, dès le début du développement du site, des mesures afin de rendre plus sécuritaire la traversée du boulevard Henri-Bourassa, par exemple. Ensuite, il nous paraît important que l'espace vert soit aménagé en prenant compte l'aménagement des autres espaces verts et des parcs environnants afin d'augmenter l'inclusion du site au quartier.

- **La qualification TOD du projet**

Nous sommes satisfaits de constater que les promoteurs préconisent un aménagement selon les principes TOD (Transit Oriented Development).¹ Nous croyons effectivement à l'importance d'encadrer l'urbanisation selon les principes de l'aménagement durable notamment par une utilisation plus optimale des ressources et des espaces disponibles comme par un recentrage du développement des milieux de vie sur la qualité des transports collectifs et la possibilité de se déplacer par la voie de transports actifs.

Si la densification du site est évidente, par contre, la réunion des autres principes permettant la qualification TOD du projet est, selon nous, sujette à discussion. À cet effet, nous vous rappelons quelques principes fondamentaux du TOD

1. Des milieux de vie diversifiés et multifonctionnels où la mixité des fonctions urbaines est organisée autour des pôles et des axes de transports collectifs avec les seuils d'utilisation des sols suivants : Fonction résidentielle entre 20 et 60 %, usages commerciaux et services entre 30 et 70 % et usages publics entre 5 et 15 %
2. Une localisation stratégique des infrastructures de transports collectifs et actifs au cœur des quartiers de façon à favoriser la réduction du nombre et des distances de déplacements.
3. Une réduction de l'offre de stationnement
4. Un design urbain favorisant le piéton

■ Le projet prévoit une surface de 12 000 pi² à des fins commerciales, incluant un service de garde. Cependant, considérant que le projet totalise plus d'un million de pieds carrés en surfaces de planchers, ceci est bien peu suffisant pour avoir un réel impact sur le caractère intégré du cadre de vie développé. D'un autre côté, nous pouvons questionner au regard tant de l'exemple de Cité l'Acadie que de la vitalité économique et commerciale sur le boulevard Henri-Bourassa de la viabilité d'un commerce à cet emplacement. Les commerces qui pourraient s'implanter dans ce projet ne pourront avoir d'autres rôles que de desservir la population résidant dans le projet (considérant l'offre à proximité, personne n'entrera dans ce secteur pour fréquenter les commerces, ce qui limite grandement le bassin de clients nécessaires à la bonne marche d'un commerce dans le contexte de la compétition et des coûts d'exploitation montréalais). Imaginez le genre de commerce que vous trouvez dans un village de 1 500 habitants et transposez-le dans le contexte actuel et vous verrez la difficulté de la réussite de cette partie du projet. À cet effet, l'exemple de Cité l'Acadie est tout à propos puisqu'après près de 2 années, tous les locaux commerciaux sont demeurés vides principalement parce que le bassin de consommateurs et le prix de construction (et donc de location de l'espace) sont pratiquement irréconciliables. Cet exemple est d'autant plus fort que le développement résidentiel de Cité l'Acadie est encore plus isolé que le projet actuel, ce qui aurait pu nous laisser croire que certains commerces auraient pu y trouver un intérêt. Sur une base purement économique, il faudrait densifier encore davantage ce projet pour assurer une base suffisante de clientèle aux commerces qui pourraient s'y installer ce qui est bien sûr exclu.

- Malgré ce qui a été avancé lors de la présentation du projet, nous ne pensons pas que la proximité de la gare de train de banlieue Bois de Boulogne soit actuellement de nature à inciter les résidents à utiliser le train comme moyen de transports collectifs. En effet, une étude faite par l'AMT le 6 juin 2011 a démontré qu'à peine une trentaine d'embarquements étaient enregistrés quotidiennement à l'heure de pointe en direction du centre-ville malgré la présence de plusieurs condos et logements locatifs à proximité comme sur la rue Bois de Boulogne. D'après nous, il faudrait plus qu'un accès supplémentaire du côté est pour que cette gare en devienne une d'origine. Or à notre connaissance, aucune discussion n'a été engagée avec l'AMT pour voir la possibilité d'optimiser la desserte de cette gare. De plus, comme l'a confirmé monsieur Pierre Alarie, conseiller en aménagement à l'arrondissement Ahuntsic-Cartierville, à la séance d'information du 8 mai, le train de banlieue est principalement une gare de correspondance avec le métro Parc et est une alternative d'autant moins intéressante pour se rendre au centre-ville que les tarifs de l'AMT ne sont pas compétitifs avec ceux de la STM. En plus, la flexibilité et la fréquence des autobus de la STM par rapport à l'AMT en feront probablement le choix naturel.
- Par conséquent, nous pensons que les résidents du site auront plus tendance à utiliser les lignes d'autobus 164 et 171 en direction du métro Henri-Bourassa ou la ligne 180 vers le métro Sauvé ou encore l'automobile pour les déplacements. Par ailleurs, si nous comprenons les raisons qui ont poussé l'arrondissement, au regard des enseignements de Cité L'Acadie, à exiger une augmentation du nombre de places de stationnement mises à la disposition des résidents, nous jugeons difficile de reconnaître comme TOD un projet qui favorise l'utilisation de l'automobile en créant un parc potentiel de 1202 voitures supplémentaires. Il ne faut pas sous-estimer la prédominance de l'automobile comme mode de déplacements effectués par les résidents d'Ahuntsic-Cartierville. Tant que l'on ne connaît pas le profil des futurs résidents de ce projet, il demeure difficile de penser que l'automobile ne sera pas le mode privilégié pour les déplacements de résidents. Selon les chiffres de 2006, plus de 60 % des résidents du secteur utilisent déjà l'automobile pour se rendre au travail.

- **À propos du nombre de logements sociaux :**

Nous ne pouvons qu'appuyer l'annonce de la création de 143 logements sociaux comme la volonté clairement affirmée des promoteurs de retenir parmi les principes d'aménagement du site celui de la mixité sociale. Pour autant, nous émettons des réserves sur le fait que les logements sociaux soient concentrés dans un même bâtiment, par ailleurs situé dans la partie la plus au sud du projet, ce qui, selon nous, va à l'encontre des objectifs recherchés; soit la création et le renforcement de la cohésion sociale (notamment par l'interaction et l'émulation des couches populaires par les couches moyennes) et la non-stigmatisation des personnes les plus vulnérables. Il ne suffit pas d'affirmer la volonté de créer la mixité sociale dans un milieu de vie, faut-il encore se donner les moyens de l'accompagner.

À ce titre, l'expérience de Cité l'Acadie nous démontre que la cohabitation sur un même site de personnes ayant des profils socioéconomiques différents comme la diversité des statuts d'occupation et de niveaux de prix des logements offerts n'est pas un gage d'absence de ségrégation et de tensions sociales tout comme il ne suffit pas à constituer de facto un milieu de vie dynamique et harmonieux. Nous porterons à votre attention quelques exigences à respecter pour s'assurer de la réussite d'une collectivité mixte :

1. L'importance d'éviter les contrastes sociaux trop marqués à l'échelle du bâtiment, ces contrastes ayant tendance à exacerber les tensions
2. Prévoir des dispositifs architecturaux aptes à favoriser l'intimité et à démarquer le projet par rapport à l'image parfois stigmatisante du logement social
3. Aménager les espaces publics de façon à favoriser la convivialité, le dynamisme et l'animation sur rue (principe TOD)
4. Mettre gratuitement à la disposition des groupes communautaires un local afin de favoriser le travail d'animation de milieu et de rapprocher les services d'accompagnement de la population.
5. Bien analyser les besoins du milieu en termes de logements sociaux (familles nombreuses, personnes âgées). L'utilisation du modèle coopératif pourrait également être prise en compte.

Il nous paraît important de revenir sur l'accessibilité à un local communautaire autant pour les groupes désirant y venir offrir leurs services à la population, mais à l'ensemble des futurs résidents qui voudront organiser des événements ou simplement se rencontrer dans un lieu neutre. Nous croyons que ce lieu doit être le plus central possible et pas nécessairement inclus dans un édifice dédié aux logements sociaux. Outre l'espace vert, nous croyons que ce local viendra jouer le rôle de lieu de rencontres et d'espace de voisinage. Par contre, comme nous l'avons vu dans Cité l'Acadie, il est faux de penser que ce rôle sera rempli d'office. De plus, l'espace vert doit être aménagé dès le début du développement. Nous sommes d'avis que ces lieux sont des atouts pour tous projets de développement résidentiel d'une ampleur certaine, cependant afin de mettre en valeur ces atouts, des ressources doivent y être allouées. Il faudra au contraire une aide pour le démarrage de ces activités, ce qui veut dire une ressource humaine et des ressources financières. Le réel besoin d'activités communautaires dans un site du genre a été négligé dans le projet de Cité l'Acadie et nous sommes à même de constater présentement le rattrapage à faire de ce côté. Cette dimension doit être étudiée et prise en compte pour assurer la création d'un milieu de vie décent et convivial le plus rapidement possible.

- **Des logements qui ne répondent pas nécessairement aux besoins identifiés par le milieu.**

Dans la configuration actuelle du projet, nous comprenons que l'essentiel du parc immobilier offert est composé de 3½ et 4½, seuls 10 à 20 % des logements prévus étant des 5½ et le site ne comprenant aucun 6½. La CDEC Ahuntsic-Cartierville tient à rappeler ici l'importance pour tout nouveau projet de développement immobilier de tenir compte des besoins prioritaires identifiés par le milieu soit la nécessité d'accroître l'offre de logements pour les familles nombreuses et personnes âgées à faible revenu afin de répondre aux défis dans notre arrondissement du vieillissement de la population comme de l'accroissement marqué de présence de familles nombreuses expliqué en partie par l'un des taux d'immigration les plus élevés de l'île de Montréal. En effet, à titre indicatif, les ménages avec deux et trois enfants représentent dans l'arrondissement respectivement 37,4 % et 17,2 % des ménages contre 34,8 % et 15,1 % pour la ville de Montréal (données du recensement 2006).

Par ailleurs, nous nous questionnons sérieusement sur le réel besoin de compter actuellement sur 800 nouvelles unités de condos dans l'arrondissement. Présentement, plus de 300 condos sont à vendre sur le territoire et c'est sans compter les centaines d'unités actuellement en chantier. Lorsque nous regardons le profil de la population actuellement locataire sur le territoire, nous constatons qu'elle n'est pas nécessairement celle qui deviendra propriétaire de ces nouvelles unités. Le portrait démographique de l'arrondissement est tel que notre population est soit plutôt aisée, soit plutôt défavorisée. Si nous voulons nous donner la chance d'améliorer les conditions de vie de nos concitoyens et de faire en sorte qu'ils s'enracinent dans Ahuntsic-Cartierville et qu'ils contribuent au développement du territoire, il faut s'assurer d'offrir un parc immobilier en conséquence. En ce sens, les tours de 10 étages ne sont pas les plus appropriées pour élever une famille nombreuse et l'absence de logements locatifs privés qui pourraient répondre aux besoins de certaines de ces personnes est complètement absentes des nouveaux projets. Montréal et Ahuntsic-Cartierville ont besoin de voir de jeunes familles s'installer et demeurer sur le territoire, toutefois l'offre semble davantage destinée à desservir une clientèle de couples ou de personnes seules laissant à la banlieue le soin d'offrir aux familles un habitat plus centré sur leurs besoins. Ahuntsic-Cartierville étant déjà un arrondissement développé davantage sur l'unifamilial, le jumelé, le duplex et le triplex, nous pensons que des constructions du genre (avec une densification plus grande que l'existant) doivent s'intégrer aussi dans les nouveaux projets de développement, surtout sur un espace aussi grand, pour réaffirmer le caractère familial et le cadre enchanteur d'Ahuntsic-Cartierville et assurer une meilleure intégration à l'existant.

- **Réflexion sur le processus de consultation actuel :**

Bien que le processus de consultation actuel soit parfaitement légal, le recours à l'article 89 ne permettra pas de soumettre le projet à un référendum. Or, considérant l'ampleur du projet et son impact sur le bâti et milieu de vie avoisinant, la CDEC Ahuntsic-Cartierville déplore que ni l'Arrondissement, ni le promoteur n'aient jugé nécessaire de consulter en amont les résidents et les acteurs du quartier sur leur vision du développement du site. Nous apprécions que le projet ait été soumis au processus de

l’OCPM et la chance que nous avons de se faire entendre. Nous croyons tout de même que de présenter, dans un délai aussi court, un projet d’une telle ampleur a certainement contribué à créer le climat actuel dans la population et qu’en ce sens, d’avoir mis les forces vives du milieu à contribution en amont n’aurait pu qu’apporter un impact positif dans le développement du projet.

Tout comme la CDEC, les citoyens d’Ahuntsic ne sont pas contre le développement de leur territoire, ils méritent toutefois plus de considération lorsque l’on parle de transformer leur milieu de vie, puisque ce sont eux qui en subissent les conséquences aussi bien les négatives que les positives. La consultation en amont d’un projet permet aussi de diminuer la charge émotive qu’un développement d’une telle envergure peut avoir sur les gens. Nous croyons qu’un climat social sain est essentiel lorsque vient le temps de faire des choix qui auront des répercussions durant des années. De mettre des gens devant un projet d’une telle ampleur sans les avoir préparés et écoutés ne permet pas d’avoir un débat constructif sur le projet. C’est d’ailleurs le souhait du *comité des citoyens pour le développement équilibré d’Ahuntsic-Ouest* qui comprend la nécessité de développer ce territoire, mais qui demande d’être consulté dans une vision de plan global structuré avant que les travaux de construction ne commencent.

Dans cet esprit, nous portons à votre connaissance l’initiative très intéressante de la Société de développement de Saint-Sulpice qui, avec l’appui de la CDEC Ahuntsic-Cartierville, a organisé le 12 mai dernier, une « charrette » visant à consulter et impliquer les citoyens et groupes communautaires dans le développement de la vision de revitalisation du site de l’ancienne fourrière municipale de la rue Louvain. Il appert que les citoyens qui y participaient l’on fait avec la plus grande rigueur tout en étant très lucide sur les enjeux de développements montréalais. Leur implication ne pourra qu’être salutare pour tout promoteur qui voudra y développer un projet et sentir que celui-ci est socialement acceptable et accepté. Un processus en amont s’était aussi opéré dans le redéveloppement des Places l’Acadie/Henri-Bourassa, l’OCPM l’avait d’ailleurs souligné dans son rapport suite à la consultation publique de ce projet : « ***La commission estime que le milieu est au fait des arbitrages à faire pour s’assurer d’une part que le projet soit rentable et d’autre part, qu’il réponde le mieux possible aux attentes du***

milieu. De façon générale, les participants ont par le fait même adopté une approche modérée dans leurs interventions.²

RECOMMANDATIONS ET DEMANDES

La CDEC Ahuntsic-Cartierville tient ici à émettre une série de réserves et de recommandations sur le projet présenté tout en réaffirmant l'importance de reconnaître le potentiel de développement que représente le site des anciens garages du MTQ tout comme la volonté de Construction Musto d'y développer un projet résidentiel. Ces recommandations sont faites dans l'optique que ce projet doit être repensé et bonifié pour voir le jour. Elles s'inscrivent aussi avec la préoccupation que nous avons par rapport à l'enclavement de ce secteur et aux façons de l'aménager pour en diminuer au maximum les effets négatifs. En ce sens, la CDEC Ahuntsic-Cartierville recommande de :

1. Diminuer la densité du projet :

- a) Que le promoteur diminue le nombre d'étages et de logements afin de s'assurer d'une meilleure intégration du projet et de réduire les impacts sociaux et autres. Cette diminution doit être significative et fait dans l'optique de s'insérer dans le cadre de vie existant. Des études plus poussées sur l'impact réel de ce projet sur le milieu de vie et les services de proximité déjà utilisés à pleine capacité (écoles, santé et services sociaux, loisirs...) doivent être réalisées pour déterminer la réelle capacité d'accueil de nouveaux résidents dans ce secteur. Le nombre d'unités développées devraient s'en inspirer.
- b) Que l'idée d'y développer une partie d'habitations davantage axée sur la famille soit étudiée pour répondre aux besoins de la population et pour favoriser son intégration dans le cadre de vie existant.

² Rapport de consultation publique sur le projet de réaménagement des places l'Acadie et Henri-Bourassa, 1^{re} mai 2009, p. 45

2. Favoriser davantage la mixité sociale:

- a) Que le promoteur s'assure que l'offre de logements sociaux soit mieux adaptée à la réalité des familles avec enfants et des personnes âgées à faible revenu, clientèles considérées prioritaires dans l'étude portant sur l'Habitation sociale dans Ahuntsic-Cartierville et réalisée par le Département d'études urbaines et touristiques de l'UQAM.
- b) Que le promoteur envisage la possibilité de mettre en place un programme ou des modèles de logements communautaires (coopératives résidentielles à prix de revente limité ou OBNL d'habitation) favorisant le logement abordable et l'accès à la propriété pour des familles à revenu limité.

3. Favoriser la cohésion sociale

- a) Ne pas concentrer l'ensemble des logements sociaux dans un seul bâtiment et de placer celui-ci à l'écart de la majorité de l'ensemble.
- b) Que le promoteur mette gratuitement à la disposition des ressources un local communautaire afin de favoriser le travail d'animation de milieu et de rapprocher les services d'accompagnement de la population
- c) Que, dès la phase 1 du projet, le parc soit aménagé de façon à favoriser la convivialité, l'animation et l'appropriation du site par ses résidents.

4. Assurer la sécurité des déplacements :

- a) Qu'une étude d'impacts sur la traverse Henri-Bourassa soit réalisée et que l'arrondissement Ahuntsic-Cartierville et la Ville de Montréal mettent en place des mesures d'apaisement de la circulation autour du site dès la phase 1 du projet
- b) Dans l'optique de désenclaver ce secteur, que le promoteur ainsi que l'Arrondissement se penchent sur l'opportunité d'ouvrir un lien piéton et cyclable au nord-est du site afin que les résidents puissent aller rejoindre le réseau cyclable et puissent avoir accès à la rivière des Prairies et à son réseau de parcs et d'espaces verts.

5. Favoriser le transport collectif et le transport alternatif

- a) Si le promoteur désire axer son projet sur le principe TOD, qu'il s'assure de respecter les critères de mixité de fonction, de localisation stratégique, de réduire l'offre de stationnement et de favoriser le piéton dans l'aménagement de l'ensemble. Il doit

également le vendre de cette façon en misant sur la proximité des métros Henri-Bourassa et Sauvé et en réalisant un réel travail avec l'AMT pour que la gare Bois-de-Boulogne soit réorganisée en conséquence. L'idée de base doit demeurer d'attirer une clientèle qui cherche à se déplacer de cette façon

- b) Le promoteur pourrait réfléchir à l'ouverture un lien cyclable et piétonnier avec la rue Tanguay, l'inclusion d'une borne pour un service de vélo en libre-service ainsi que réfléchir à l'inclusion d'espace pour un service d'auto partage sur le site

6. Favoriser les entreprises locales et d'économie sociale

- a) Dans l'optique de renforcer les liens avec le milieu, que le promoteur s'engage à prioriser les entreprises locales, et si possible, d'économie sociale pour l'ensemble des différents travaux d'entretien du projet.
- b) Que le promoteur favorise les fournisseurs locaux pour les achats liés à la construction, l'entretien et la gestion du projet.

CONCLUSION

Pour la CDEC Ahuntsic-Cartierville, il n’y a pas d’urgence à développer ce site si ce n’est qu’avec un projet plus réfléchi et davantage en accord avec le milieu existant qui l’accueillera. La consultation actuelle amène de nouvelles préoccupations et idées qui méritent que le promoteur et l’Arrondissement s’y attardent. Nous croyons que les autorités municipales devraient prendre un moment afin de consulter la population, les organismes et les gens d’affaires afin de déterminer si le développement d’un site de façon aussi dense est vraiment ce qui est souhaité et souhaitable par la communauté. Nous pensons que le promoteur aurait aussi tout intérêt à travailler avec les citoyens pour bonifier son projet et le rendre socialement acceptable et partie prenante du milieu de vie d’Ahuntsic-Ouest. La CDEC Ahuntsic-Cartierville offre d’ailleurs toute sa collaboration et son expertise pour travailler à ce que ce projet se fasse en s’intégrant harmonieusement dans son milieu de vie.

Il ne fait aucun doute pour la CDEC qu’un développement plus humain où nous pourrions miser sur une proximité, une inclusion des résidents ainsi que favoriser un sentiment d’appartenance et une convivialité maintiendrait le caractère distinctif et la saveur unique qui fait de Montréal, et plus particulièrement de quartiers comme Ahuntsic, un lieu habité par une communauté. Un tel projet doit bien sûr prendre en considération les aspects comptables et la logique économique. Il ne peut toutefois se faire en ignorant ou en sous-estimant les aspects humains et sociaux.

ⁱ Définition d’un projet TOD « Collectivité intégrée comprenant un mélange compact et plurifonctionnel d’usages urbains articulés autour d’une infrastructure lourde de transport collectif, dans un design favorisant l’activité piétonne, la convivialité, la protection de l’environnement, l’utilisation efficace des infrastructures et services publics. »