

MEMOIRE

REVALORISATION DU SITE DES ANCIENS GARAGES DU MINISTÈRE DU TRANSPORT DU QUÉBEC

ARRONDISSEMENT D'AHUNTSIC-CARTIERVILLE, MONTREAL (LOT 3 353 616)

Présenté à :
Office de la consultation publique
de Montréal (OCPM)

Préparé par :
Mathias Glaus
Dominique Glaus

Montréal, le 23 mai 2012

Le présent mémoire s'appuie sur les documents disponibles sur le site internet de l'Office de consultation publique de Montréal (OCPM) et des compléments d'information obtenus lors des trois séances qui ont eu lieu les 8, 9 et 14 mai 2012 au sous-sol de l'église St-André Apôtre (10 505, avenue de L'Esplanade). Nous désirons d'ailleurs souligner que l'information qui s'est dégagée lors des trois séances était tant au niveau des réponses aux questions de la part des représentants du promoteur et de l'arrondissement (information formelle) qu'au niveau de la mobilisation, de la nature des questions et des réactions du public (information informelle). En effet, l'importance de l'implication citoyenne tout au long des trois séances (au lieu d'une seule initialement prévue) est la preuve évidente que le projet suscite non seulement des questionnements mais également des inquiétudes de la part des résidents du quartier. Cependant, les réponses qui ont été fournies sont bien loin d'y répondre. Les aspects du projet (tant par leur nombre que leur diversité) qui suscitent encore et toujours des inquiétudes et des questionnements de la part des citoyens du quartier quant au bienfondé du projet présenté se reflétera sans nul doute à travers le nombre de mémoires déposés ainsi que les aspects qu'ils présenteront. Cet état de fait prend racine dans la nature même du projet en regard du milieu dans lequel il s'inscrirait, le contexte réglementaire et de procédure ainsi que l'absence évidente d'information pertinente afin d'évaluer les impacts (positifs et négatifs) du projet sur la communauté. Loin de vouloir couvrir l'ensemble des points qui mériteraient d'être évalués (10 jours c'est éminemment court !), ce mémoire vise à présenter trois aspects qui démontrent que le projet n'a pas été développé en regard des besoins du quartier et de ses résidents et ne représente pas, tel que conçu et présenté, un vecteur propice au développement du quartier et par extension de l'arrondissement Ahuntsic-Cartierville ou de la ville de Montréal.

Le premier aspect du projet qui mérite une attention découle de la perception du promoteur quant aux retombées du projet pour les résidents actuels du quartier. Parmi les caractéristiques du projet qui sont présentées comme étant des éléments positifs figurent environ 600 m² associés à des activités commerciales de proximité et les 4 173 m² du parc de voisinage.

« Pour nous, c'est clair qu'on considère que ce projet-là va être un projet positif pour les gens qui vont y habiter et pour le quartier. Et si vous permettez (...) ça aura un impact certain pour améliorer l'offre commerciale et les commerces de proximité auxquels tous les gens du quartier ont accès. Il y aura un parc public (...) accessible, un nouveau parc public accessible à l'ensemble du quartier. (...) Communauto, la démolition, la décontamination, des logements communautaires, des logements sociaux qui sont attendus dans le quartier, des logements abordables, une diversité. (...) »

(Guillot-Hurtubise; Transcriptions de la séance du 9 mai 2012 ; ligne 1480 et suivantes)

Cela supposerait que ces deux éléments en particulier correspondent à un besoin formulé ou évalué ! Or tant pour le commerce de proximité et les espaces verts que pour tout autres critères associés à la qualité de vie des résidents actuels, **AUCUNE** étude (menée de façon indépendante et par des experts) n'a été réalisée, ni par le promoteur, ni par l'un ou l'autre des services publics municipaux impliqués dans le dossier.

De la part des services publics, la compréhension et la mesure du projet par rapport à la qualité de vie des résidents n'a qu'une portée économique (taxes) sans considération pour l'évaluation des critères de qualité de vie, un des piliers fondamental de la définition d'une ville durable.

« LE PRÉSIDENT : (...) Est-ce que du côté de l'arrondissement, il y a eu des études d'impacts susceptibles d'influencer la qualité de vie? »

Nos comités avisateurs et tout ça, quand ils ont examiné le projet, ont conclu que ce projet-là n'avait pas d'impact négatif sur la population aux alentours. Que ce projet-là avait un impact positif, bien entendu, sur le développement du secteur. C'est évident qu'au niveau de la taxation et tout ça, il y a des impacts fiscaux qui sont avantageux pour la Ville mais il a été déterminé...

(...) Dans le cadre de ce projet-là, l'arrondissement n'a pas réalisé d'étude. Nous avons reçu les études du promoteur qui nous ont été fournies à notre demande pour la plupart d'entre elles ».

(Blais; Transcriptions de la séance du 9 mai 2012 ; ligne 1446 et suivantes)

MESSAGE # 1

Il serait plus que pertinent, en regard de l'ampleur du projet, que les questions des plus élémentaires fassent l'objet d'une analyse spécifique de la part des responsables du développement du territoire **PRÉALABLEMENT** à l'étude de n'importe quel projet de développement. En effet, qu'advient-il des services tels que les établissements de soins (CLSC, hôpitaux) et les écoles (primaires, secondaires) afin de leur permettre de délivrer un service de qualité aux citoyens compte tenu les 2 500 nouveaux résidents dont 400 enfants ?

Le deuxième aspect du projet sur lequel il est pertinent de se pencher vise la caractéristique TOD (Transit Oriented Development) donné au projet. Il est pour le moins étrange de constater que pour un projet TOD que l'*Étude d'impact sur les déplacements* (Lefebvre, 2011 ; disponible sur le site de l'OCPM), porte exclusivement sur la mobilité automobile ! Ceci laisse entendre qu'aucune évaluation n'a été faite sur l'utilisation par les nouveaux résidents des modes de transport en commun (bus, métro, train), la capacité de ces modes à les accueillir et, au besoin, les mesures ainsi que les coûts associés nécessaires pour desservir les besoins en mobilité.

La présence de la gare Bois-de-Boulogne de l'AMT est le point central de l'argumentaire TOD du projet. Cela dit, comme précisé lors des séances d'information, actuellement l'utilisation de cette gare comme origine est de l'ordre de 32 personnes par jour !!! Ce n'est certainement pas la réfection de la gare qui amènera les résidents du quartier à emprunter de façon significative le train ! Ceci dit, cette gare qui, aux dires des intervenants, offre un potentiel de transport en commun, n'a fait l'objet d'aucune analyse spécifique quant à son utilisation future et les conditions nécessaires pour améliorer l'achalandage. Ce qui est le plus surprenant c'est qu'**INDEPENDAMMENT** du projet présenté, aucune étude particulière de la part de l'arrondissement ou de la ville n'a été faite en partenariat avec l'AMT et la STM (et rendue disponible) en regard de la densification du site, objectif visé par les autorités depuis de nombreuses années !!

Ceci étant, le développement d'un projet TOD doit être non seulement attractif d'un point de vue du transport en commun (ce qui n'est manifestement pas le cas) mais également incitatif. Comment dès lors inciter les nouveaux résidents à emprunter les transports en commun quand le besoin et l'offre n'ont pas été analysés et que le taux de stationnement est supérieur à une place par logement. En effet, la planification d'un projet TOD repose, entre autres, sur un ratio de stationnement plus faible qu'ailleurs. À noter par ailleurs, que la volonté d'inclure des véhicules Communauto n'est pas une solution de mobilité durable. En effet, comment pourrait-il en être autrement d'une solution qui permet à un usager qui ne possède pas de voiture de pouvoir en emprunter une pour se déplacer sur les routes !!! Or un projet qui n'intègre aucune solution intrinsèque **DÉMONTRÉE** de mobilité durable (la présence de supports à vélos est anecdotique) ne peut en aucun cas revendiquer le statut de TOD.

MESSAGE # 2

La présence d'une gare sur une carte n'est pas une condition suffisante pour déclarer un projet TOD ! Comment conclure autrement quand les autorités avouent candidement qu'ils n'ont pas les chiffres d'utilisation du train et doivent contacter l'AMT pour répondre à une question d'un citoyen. De toute évidence, l'attribution de la caractéristique TOD au projet, associée de façon générale à la volonté de densification du site, n'a été accompagnée d'aucune analyse spécifique à la gare Bois-de-Boulogne de la part des autorités intégrant les conditions nécessaires pour en faire un nœud d'origine des déplacements des résidents du quartier. Comment dès lors s'assurer que le projet réponde effectivement et efficacement au concept de TOD ?

Le troisième et dernier aspect du projet qui mérite notre attention est le processus administratif et consultatif choisi par le promoteur. En effet, en choisissant l'article 89 de la Charte de la Ville de Montréal (L.R.Q., chapitre C-11.4), le promoteur se met à l'abri d'un référendum de la part des citoyens. Par ailleurs, le promoteur a fait le choix délibéré de ne pas suivre la suggestion de l'arrondissement de consulter la population en amont.

« Normalement, on a suggéré au promoteur de faire des démarches de consultation en amont. On a fourni le guide qui a été produit par l'Office de consultation publique qui recommande aux promoteurs de consulter en amont les résidents, mais ce guide-là, ce qu'il propose, c'est d'exclure l'arrondissement du processus de négociation, du processus de consultation. »

(Alarie ; Transcriptions de la séance du 8 mai 2012 ; ligne 1110 et suivantes)

Ces choix ont pour effet de mettre les citoyens devant un fait accompli et alimentent le sentiment qu'ils sont volontairement soustraits au processus décisionnel. Bien évidemment la consultation publique permet d'avoir des compléments d'informations et de nous exprimer en tant que citoyens mais avec un pouvoir décisionnel absent (recommandations de l'OCPM sur la base de l'audition des opinions) et un processus extrêmement restreint dans le temps (16 jours entre le 1^{er} jour de la séance d'information (8 mai 2012) et la date d'inscription (24 mai 2012)).

Ceci dit, au-delà du processus qui limite la prise en considération des attentes des citoyens, le principe d'évaluation du projet « **au mérite** » ne permet pas d'intégrer les compétences, les connaissances et les savoir-faire des professionnels de l'arrondissement. En effet, dans le cadre de la valorisation de l'ancien site du MTQ, le projet court-circuite le travail entrepris par l'arrondissement et ne permet pas de définir les termes de références associés au potentiel de développement non seulement du site mais également de l'ensemble du secteur sous la forme d'un PPU (Plan Particulier d'Urbanisme).

*« (...) Le projet qui a été présenté dans le cadre de ce projet d'article 89, il y avait une étude qui avait été faite par les professionnels du promoteur **mais qui ne va pas nécessairement dans le sens de ce que la Ville aurait fait comme étude si on avait complété le processus qui avait été entrepris à l'époque.***

*Par conséquent, nous espérons, quoi qu'il arrive avec ce projet-ci, qu'avant qu'un autre projet dans le secteur soit proposé – parce que de toute façon, en ce moment, il n'y a pas vraiment d'autres terrains qui sont disponibles pour le développement – **nous espérons bien que d'ici à ce que toute chose comme ça se produise, qu'on va avoir réussi de compléter notre exercice de PPU pour le secteur.***

(Blais ; Transcriptions de la séance du 9 mai 2012 ; ligne 276 et suivantes)

*« (...) Maintenant, nous demander si l'arrondissement considère que ça doit être développé de cette façon-là, je vous répondrai en vous disant qu'il s'agit ici d'un **projet privé qui nous a été soumis par un propriétaire privé, que nous analysons au mérite**, mais que la position de l'arrondissement sur le type de développement qui devra se faire là n'avait pas eu le temps d'être complétée dans l'exercice de PPU au moment où la demande a été faite par le promoteur. Par conséquent, on examine cette proposition-là au mérite et **nous réservons notre jugement pour le moment où on aura un exercice complet de PPU pour le secteur.** »*

(Blais ; Transcriptions de la séance du 9 mai 2012 ; ligne 565 et suivantes)

MESSAGE # 3

Le processus d'évaluation « au mérite » revient à évaluer le projet en l'absence de critères d'urbanisme de référence spécifiquement associés au site. Dès lors, en l'absence d'outil (PPU) propice à définir les besoins en développement cohérent avec les caractéristiques du quartier, comment s'assurer que le projet « au mérite » est à la hauteur du potentiel de développement du site ? (il n'est évidemment pas question du nombre d'étages !!!)

Considérant les trois aspects présentés, il apparaît cohérent de ne pas donner suite au projet du promoteur dans le contexte actuel des informations disponibles et de l'avancement des travaux de l'arrondissement. En effet, il n'y a aucune information qui confirme que le projet répond aux besoins en terme de développement et qu'il s'inscrit dans les caractéristiques du quartier. Ainsi, compte tenu de l'ampleur du projet et de l'impact potentiel et substantiel qu'il revêt pour les citoyens du quartier, l'application du principe de **PRÉCAUTION** impose de ne pas aller de l'avant avec le projet tel que présenté.

Par ailleurs, l'équilibre des fonctions urbaines à l'échelle d'un quartier est un élément fragile face à des projet d'envergure. Le changement de vocation et la valorisation d'un secteur urbain doit être planifié en fonction de cet équilibre. Un projet privé ne peut se substituer en aucun cas au travail et aux responsabilités des instances municipales en matière de définition des développements du territoire. Par ailleurs, en accord avec le principe de **SUBSIDIARITE**, les critères associés aux développements à privilégiés pour le site (et le secteur) doivent être définis par les instances publiques de l'arrondissement et prendre la forme d'un PPU. Dans ce contexte, les ressources (monétaires et humaines) associées à la définition d'un PPU doivent être perçue comme un investissement pour le développement cohérent et durable du quartier.

Il reste que l'établissement d'un PPU demande du temps, ce que la procédure choisie dans le cadre du projet ne laisse pas. Cependant, quel empressement y a-t-il à autoriser ce projet dont le dossier comporte à l'heure actuelle un nombre élevé d'incertitudes quant à l'intégration de ces tours et des activités de ses futurs habitants (mobilité et utilisation des infrastructures municipales) dans le quartier et possède tout le potentiel de déstabiliser l'équilibre du milieu de vie de ses résidents ?

Il est donc demandé qu'un moratoire soit imposé au projet de revalorisation du site des anciens garages du Ministère du transport du Québec et que les moyens nécessaires (ressources et temps) soit donnés aux instances de l'arrondissement d'Ahuntsic-Cartierville afin qu'un PPU soit établi pour le secteur comprenant le site visé par le projet.