

Revitalisation du site des anciens garages du M.T.Q. Arrondissement d'Ahuntsic-Cartierville



Référence : Présentation du promoteur lors de la séance du 9 mai 2012 de l'OCPM

POUR un projet à l'échelle du quartier,

CONTRE la surpopulation et la démesure!

Signataires :

Carole Bonneau

Maryse Bonneau-Lefebvre

Sébastien Gauthier Perron

Gilles Lefebvre

Mémoire déposé dans le cadre des consultations de l'Office de consultation publique de Montréal sur le projet de construction du promoteur MUSTO

Le 24 mai 2012

Mettriez-vous la population de ce quartier



Dans ce petit espace ?

Référence : Site web du Comité de citoyens pour le développement équilibré d'Ahuntsic Ouest
(<http://sites.google.com/site/stoplademesure/>)

Le projet de construction de tours d'habitation des Construction Musto prévoit :

- Situé sur le terrain des anciens garages du MTQ, en face du 800 Henri-Bourassa Ouest;
- 8 bâtiments de 8 à 12 étages hors-sol;
- 932 logements, dont 143 logements sociaux;
- 1 182 cases de stationnement, dont 1 074 cases dans un stationnement sous-terrain;
- 3 phases de construction échelonnées sur une période d'environ 10 ans.

Présentation des signataires

La famille Bonneau-Lefebvre vit dans le quartier Ahuntsic depuis près de 27 ans. Les trois premières années sur Place Fleury, puis sur l'avenue de l'Esplanade depuis 1988.

Le couple a eu deux filles qui ont toutes deux grandi dans le quartier et fréquenté les écoles St-André-Apôtre, le collège Régina Assumpta et le collège Bois-de-Boulogne pour la plus vieille.

Il y a maintenant quatre ans, une fois ses études terminées, l'ainée, ayant toujours adoré son quartier d'enfance et vu tout son potentiel, a acheté un condo avec son conjoint au coin des rues Tanguay et Henri-Bourassa. Dans quelques années, ils planifient acheter une maison dans le quartier pour y élever leurs futurs enfants.

Tous apprécient la beauté, la quiétude et la grande qualité de vie qu'offre Ahuntsic-Cartierville.

Pourquoi sommes-nous préoccupés par le projet?

Nous nous préoccupons particulièrement du fait que l'approbation de ce projet par la ville pourra ouvrir la voie à un changement radical du quartier.

Nous sommes également d'avis que le promoteur de ce projet doit respecter les règlements et les normes fixées par l'arrondissement. L'arrondissement ne devrait pas céder aux caprices du promoteur, qui se montre uniquement motivé par l'appât du gain et qui est sans égards pour les résidents du quartier.

De plus, nous suggérons que des études sociales (incluant l'impact sur la criminalité), environnementales et de transport soient effectuées avant qu'une décision ne soit prise par l'arrondissement.

Aspects préoccupants du présent projet

Les points suivants sont développés dans la perspective actuelle de la vie de quartier à Ahuntsic et de ce qui s'y inscrit en tant qu'environnement bâti à ce jour.

Rappelons qu'Ahuntsic (principalement jusqu'à la voie ferrée à l'ouest) est un quartier à caractère résidentiel, comprenant de nombreuses familles et offrant une grande qualité de vie, qui se paie bien évidemment par le coût élevé de nos maisons.

Respect des normes et règlements de l'arrondissement

Hauteur et densité

Quiconque habite ou fréquente le quartier sait pertinemment que la très grande majorité des bâtiments font moins de 6 étages. On peut par ailleurs voir aux photos suivantes que la hauteur

des bâtiments existants est très uniforme et se maintient entre deux ou trois étages. Les photos ont été prises sur un balcon se situant à l'équivalent d'un 4^e étage, au coin des rues Henri-Bourassa et Tanguay.



Une des seules exceptions, à l'est du chemin de fer, est le projet des *Jardins Millen*. La vocation même de ce complexe immobilier (résidences de personnes âgées au-dessus d'un étage commercial) rend celui-ci plus acceptable des points de vues social et environnemental. De plus le projet est situé directement en face, si ce n'est pas au-dessus, du métro Henri-Bourassa.

Le terrain des anciens garages du MTQ se distingue également de l'emplacement où se situe la *Place l'Acadie*, qui est déjà entourée de tours de condos de l'autre côté du boulevard l'Acadie, et qui devait pouvoir relocaliser les personnes déplacées par la démolition des immeubles insalubres occupant précédemment ce terrain.

Monsieur Musto, le promoteur du projet dont il est question dans le présent mémoire, a acheté le terrain des anciens garages du MTQ en connaissant préalablement le zonage et les règlements relatifs à sa localisation. Ces règlements indiquent que les bâtiments du secteur (zone O1-T5) doivent avoir une hauteur maximale de 3 à 6 étages hors-sol suivant une implantation jumelée ou contiguë. Le coefficient d'occupation au sol (C.O.S.) maximal prévu est de 4,0.

Les dérogations demandées par le promoteur feraient passer le nombre d'étages maximal à 12, soit le double de ce qui est présentement prescrit au règlement et le quadruple de ce qui est généralement bâti dans le quartier (considérant que la majorité des bâtiments ont environ 3 étages hors-sol). Le C.O.S. maximal augmenterait alors à 7,0, ce qui est proche du double du coefficient actuel. Ces modifications sont jugées drastiques et extrêmes et il est très difficile de comprendre comment ce projet s'intégrera harmonieusement dans l'environnement existant.

Il est de notre avis que c'est au promoteur de s'accommoder des règlements en vigueur, et non à l'arrondissement à répondre aux désirs du promoteur.

Nous sommes très inquiets que l'approbation du projet sous sa forme actuelle, c'est-à-dire sans changement à la hauteur des tours d'habitation, créera un précédent pour d'autres promoteurs ayant l'intention de construire d'imposants projets dans le quartier. Ces projets qui exigeront tout autant de dérogations quant à la hauteur et la densité permises défigureront le paisible quartier d'Ahuntsic.

Sécurité

Circulation

Il a été noté que l'étude de circulation, faite par la firme Cima+ pour le compte du promoteur, n'a été effectuée qu'aux deux intersections où se situent des feux de circulation aux abords du site, soit au coin des rues Tanguay et Meilleur. Deux autres points de comptage situés plus à l'ouest ont également été considérés. Le comptage a été effectué manuellement sur une période de 2h le matin (de 7h à 9h) et 2h le soir (de 16h à 18h), et ce pour la seule journée du 11 février 2010. Aucune étude n'a été effectuée aux alentours des écoles primaires; pourtant le site

se trouve juste assez loin des écoles pour que les parents utilisent leur voiture pour y mener les enfants. La quantité de véhicules en circulation dans le quartier aura donc tendance à augmenter en raison des nouvelles tours d'habitation, ce qui pourrait avoir un impact sur la sécurité des enfants dans les zones scolaires.

Les relevés pour l'étude de déplacements ne démontrent pas qu'un échantillon représentatif des déplacements dans le quartier ait été prélevé. Le domaine d'étude semble très restreint aux intersections immédiatement adjacentes au projet, ce qui n'en fait pas une étude de circulation exhaustive. De plus, il aurait été préférable, comme ce fut le cas lors des études précédant la construction du Loblaws, situé au 800 Henri-Bourassa Ouest, d'utiliser des compteurs électroniques plutôt que d'effectuer le comptage manuellement.

Il serait intéressant de remarquer que les nombreuses interdictions de tourner à droite, en vigueur sur la rue Henri-Bourassa à plusieurs intersections durant les heures de pointes, sont très souvent enfreintes et que la quantité de véhicules tournant sur la rue Hogue est considérable durant cette période, particulièrement quand le feu de circulation est rouge à la rue Tanguay. L'étude réalisée par Cima+ ne semble pas refléter cette réalité.

Criminalité

Le promoteur et les représentants de l'Arrondissement ont clairement spécifié qu'aucune analyse criminologique n'a été réalisée par rapport au projet immobilier des tours Musto. Pourtant, le projet risque de créer une augmentation du taux de criminalité dû aux faits suivants : la très grande densité du projet, le terrain adjacent aux prisons Tanguay et de Bordeaux et finalement la proximité de poches de criminalités déjà identifiées dans le quartier, notamment dans les secteurs de la rue Meilleur et de la Terrasse Fleury.

De plus, dans les dernières années, plusieurs commerces, dont La bête à pain, par exemple, ont vu leurs vitrines être fracassées. Un problème récurrent de trafic et de consommation de *crack* avait entre autres été soulevé à cette époque dans les secteurs susmentionnés.

L'expérience montre également que le type de projet proposé par monsieur Musto engendre souvent des problèmes de criminalité et de délinquance. Le parc « public » prévu au centre de l'aménagement, par sa position enclavée et à l'abri de regards des passants sur Henri-Bourassa, pourrait devenir un endroit propice, le soir venu, aux activités illicites.

Il semble donc raisonnable et essentiel qu'une étude soit conduite à ce sujet. Cet argument a d'ailleurs été proposé par Mme Maria Mourani, députée fédérale d'Ahuntsic et criminologue de formation, lors de la séance d'information de l'OCPM du 9 mai 2012.

Services

Transport en commun

Il est mentionné à plusieurs reprises, autant par les représentants de l'Arrondissement que par ceux du promoteur, que l'accessibilité à divers moyens de transport autour du site en question est à la base du présent projet.

La gare de train de banlieue Bois-de-Boulogne, qui se situe sur la ligne Blainville-St-Jérôme, est d'ailleurs exposée comme principal argument pour justifier une densification du secteur. Toutefois, cette gare est principalement une gare de destination et non d'origine, ce qui signifie que peu de gens partent de celle-ci pour se rendre sur leur lieu de travail ou d'étude. Effectivement, selon les données recueillies par l'AMT durant l'automne 2010 (Enquête Origine-Destination, AMT, juin 2011), seules 30 personnes embarquent durant l'heure de pointe du matin. Ce nombre n'est pas significatif face aux 20 500 embarquements au métro Henri-Bourassa pendant la même période de la journée. Le promoteur semble croire que le développement de son projet amènera un grand achalandage à la gare, alors que la construction, il y a un moins d'une dizaine d'années, des immeubles se situant directement à l'ouest du CEGEP Bois-de-Boulogne n'a vraisemblablement eu aucun impact à ce sujet.

Une brève étude de trajet permet d'avancer qu'en utilisant l'autobus (ligne 164 ou 171) ainsi que le métro, le trajet pour se rendre de l'emplacement du projet au centre-ville de Montréal (1000 de la Gauchetière O.), prend 41 minutes alors qu'en prenant le train à la Gare Bois-de-Boulogne le trajet prend près de 55 minutes. De plus, le titre mensuel de transport de l'AMT zone 2 coûte 99\$, soit 23,50\$ de plus que la carte opus mensuelle de la STM. Il n'y a donc aucun avantage à utiliser le train de banlieue comparativement au métro. De plus, si les futurs et éventuels résidents des tours Musto désirent réellement utiliser le train comme moyen de transport, ils se rendront très probablement à la gare Du Ruisseau, située sur la ligne Deux-Montagnes qui offre un lien direct avec le centre-ville. En effet, pour effectuer le même déplacement que mentionné précédemment, seulement 31 minutes sont nécessaires (14 minutes pour se prendre à la gare et 17 minutes jusqu'au centre-ville). Il ne faut cependant pas oublier que le prix du titre mensuel de l'AMT zone 2 est beaucoup plus élevé que celui de la STM. L'argument de la proximité de la gare Bois-de-Boulogne n'est donc pas recevable.

Comme le projet est situé à environ 20 minutes de marche du métro Henri-Bourassa, tout porte à croire que plusieurs personnes choisiront de prendre l'autobus plutôt que de prendre une marche le long du boulevard. Toute personne utilisant le transport en commun le matin et le soir durant les heures de pointe peut également constater que les autobus sur les lignes 164 et 171 sont déjà bien remplis en arrivant à l'arrêt situé au coin des rues Tanguay et Henri-Bourassa. Lors de pluies diluviennes, de grands froids ou de tempêtes de neige, on constate fréquemment que des autobus trop achalandés n'embarquent personne aux arrêts et filent directement au métro Henri-Bourassa. Il est préoccupant de constater que ni le promoteur ni l'Arrondissement

n'aient amorcé des discussions avec la STM afin d'étudier une bonification du service d'autobus dans le secteur.

Écoles

Le promoteur et l'Arrondissement ont avoué lors de la séance d'information du 9 mai 2012 qu'aucune étude démographique n'avait été effectuée afin d'évaluer le nombre approximatif d'enfants d'âge scolaire qui pourraient habiter le projet des tours Musto.

Selon Mme Lefebvre, ingénieure chez Cima+, une enquête Origine-Destination effectuée dans le quartier permet d'estimer que les enfants de 0-19 ans représentent environ 20% de la population du quartier. Selon une rapide estimation, il est conservateur d'affirmer qu'environ 200 enfants d'âge scolaire résideront dans le futur complexe de tours Musto qui envisage de loger plus de deux mille personnes.

Les trois écoles primaires à proximité du projet, soit les écoles Saint-Benoît, Saint-André-Apôtre et Ahuntsic, accueillent déjà des enfants à leur pleine capacité. Il est donc raisonnable de se demander quelles institutions ces enfants fréquenteront si les écoles présentes ne peuvent les accueillir, faute de places disponibles.

Il est d'ailleurs inquiétant d'apprendre qu'aucune discussion n'a été entreprise avec la Commission scolaire de Montréal afin d'aller au-devant du problème et prévoir des places supplémentaires au primaire en favorisant l'agrandissement d'une école existante ou la construction d'une nouvelle école primaire. Il est légitime qu'un enfant puisse fréquenter, l'école publique de son quartier et que celle-ci soit à proximité de son domicile.

Parc public au sein du projet

Dans sa configuration actuelle, le parc prévu au projet est bordé sur trois côtés par une rue que seuls les résidents des tours d'habitation Musto emprunteront. Il est également enclavé par les tours d'habitations sur ses quatre côtés. Selon nous, bien que le terrain du parc soit cédé à la ville, il a toutes les caractéristiques d'un lieu privé dont les coûts d'aménagement et les frais d'entretien seront assumés par la Ville, donc par les fonds publics.

TOD : Transit Oriented Development

Lors de la première séance d'information et de la présentation du promoteur on nous parlait d'un projet TOD. Au fur et à mesure que des questions étaient posées par les citoyens, on nous présentait plutôt lors de la 3^e séance un projet s'inspirant des TOD.

Selon le Guide d'aménagement pour les aires de TOD, document rédigé par la firme de génie-conseil AECOM pour la Communauté métropolitaine de Montréal (année inconnue), Ahuntsic Ouest se définit comme un quartier urbain.

QUARTIER URBAIN

- Trame régulière résidentielle dominante
- Présence de stations de métro
- Tailles des îlots homogènes



Dans le cas d'un quartier urbain, la densité minimale brute suggérée est de 30 à 60 logements par hectare dans un rayon d'un (1) km autour d'une station de train/métro. Le projet présenté par Construction Musto se situe à environ 250 m de la gare de train Bois-de-Boulogne, mais prévoit une densité d'environ 228 logements par hectare. Bien sûr, le guide suggère des densités minimales, mais les densités maximales devraient rester dans l'ordre de ce qui est raisonnable. Pour fins de comparaison, le même guide de la CMM propose, pour une zone se situant au centre-ville, une densité minimale de 80 à 150 logements par hectare. Les données de ce guide identifient le centre-ville de Montréal dans le type de zone dite de « très grande densité urbaine », et la densité minimale est donc plus du double que dans les zones dites « résidentielles ». C'est donc dire que le projet des tours Musto propose une densité près d'une fois et demie plus grande que ce qui est suggéré dans une zone d'hypercentre.

QUARTIER URBAIN

CRITÈRE	ORIENTATION	ILLUSTRATION
1. DENSITÉ	Résidentielle - 30 à 60 Logements/Ha	Exemple de modulation: moyenne de 60 L/Ha
Rayon 1km	30 à 60 L/Ha	



ORIENTATIONS SOUHAITÉES POUR LE TOD

- Densité minimale brute de 30 à 60 Logements/ Ha (variant selon le mode de transport)
- Redéveloppement de terrains sous-utilisés (lots industriels)
- Retissage de la trame urbaine
- Densification accrue aux abords des stations (rayon minimal de 500m)
- Maintien d'une mixité des usages minimale (services d'appoint)
- Renforcement des réseaux et des liens actifs.



HYPERCENTRE

CRITÈRE	ORIENTATION	ILLUSTRATION
1. DENSITÉ	Résidentielle - 80 à 150 Logements /Ha	Exemple de modulation : densité moyenne de 150 L/Ha
Rayon 1km	80 à 150 L/Ha	

Référence : Guide d'aménagement pour les aires de TOD (CMM)

Un projet TOD devrait également contribuer à renforcer les réseaux de transport et de liens actifs. Comme il a été mentionné plus haut, ni le promoteur ni l'arrondissement n'a fait de démarches auprès de la STM ou de l'AMT afin de bonifier l'offre de service en transport en commun aux alentours du projet.

Ajoutons que d'autres critères d'aménagement d'un TOD qui ne sont pas couverts adéquatement par le projet de monsieur Musto. Ceux-ci incluent: la densité des usages adaptée

au milieu; le design urbain, la sécurité, la qualité des aménagements et l'identité du lieu; l'implantation bâtie et l'architecture diversifiée; l'aménagement durable.

Dans l'article de La Presse publié le 24 mai 2012, le porte-parole des Constructions Musto, monsieur Pierre Hurtubise, disait encore qu'« il s'agit clairement d'un TOD (Transit Oriented Development). L'enjeu, de notre point de vue, c'est la densification d'un site à proximité de la gare Bois-de-Boulogne. [...] ». Malgré cette déclaration, monsieur Hurtubise a avoué lors des séances d'informations de l'OCPM qu'il ne s'agissait pas d'un projet TOD à proprement parler, mais un projet d'inspiration TOD, ce qui ne les engage à absolument rien.

Il est désolant de voir que le promoteur a essayé de jouer sur la corde sensible du développement durable pour bien faire passer son projet. Dans les faits, il s'agit de fausse représentation, puisque le promoteur lui-même affirme que leur projet n'est pas un véritable TOD.

Recommandations

Il est fortement recommandé d'établir un moratoire quant à l'acceptation de tout nouveau projet de construction immobilier, incluant celui des constructions Musto à l'emplacement des anciens garages du MTQ, tant et aussi longtemps qu'un Plan particulier d'urbanisme ne soit développé pour l'arrondissement Ahuntsic-Cartierville.

Il n'y a aucune urgence à développer ce terrain étant donné qu'il ne fait pas partie des quatre pôles de développement principaux établis par la Ville de Montréal dans le PMAD. Il est préférable d'attendre que le PPU soit développé, et de favoriser un développement responsable du terrain, en respect avec les résidents et l'esprit du quartier.

Nous recommandons également, le cas échéant :

- que les règlements de l'arrondissement concernant les hauteurs de bâtiments dans la zone à l'étude soient respectés et que les dérogations ne soient pas accordées au promoteur;
- qu'une étude de circulation exhaustive soit menée afin de déterminer les impacts qu'aurait l'ajout de près de 1200 voitures sur les rues résidentielles du voisinage du projet (Tanguay, Meilleur, Hogue, etc.), ainsi qu'aux alentours des écoles. Ces études devraient être effectuées par compteurs électroniques sur la totalité des heures de pointes du matin et du soir, ou pendant les heures d'entrée et de sortie des écoles, pendant au moins une semaine afin d'avoir une image complète de la circulation pendant la semaine;
- qu'une étude de criminologie approfondie soit menée afin d'étudier le potentiel de création d'une zone chaude de criminalité, ou d'une ghettoïsation du secteur par le

caractère enclavé du projet et sa proximité avec deux prison et des zones chaudes existantes;

- que des démarches concrètes soient effectuées auprès de la Commission scolaire de Montréal afin d'évaluer la capacité d'accueil des écoles primaires existantes dans le quartier et la possibilité de créer de nouvelles places par l'agrandissement d'une école existante ou la construction d'une nouvelle école;
- que le parc « public » prévu au projet soit plus accessible aux résidents du quartier;
- de favoriser l'implantation du service Communauto ainsi que de faire des démarches sérieuses auprès de la Société de vélo en libre-service pour l'installation d'une station Bixi à proximité d'un futur projet immobilier sur le site qui nous intéresse;
- que des consultations aient lieu avec la STM afin de proposer une bonification du service d'autobus sur le boulevard Henri-Bourassa.

Références

Communauté métropolitaine de Montréal. Année inconnue. Guide d'aménagement pour les aires de TOD. (Réalisé par la firme AECOM)

Construction Musto. Redéveloppement des anciens garages du MTQ. Présentation faite lors de la séance d'information de l'OCPM du 8 mai 2012.

Construction Musto. 2011. Étude d'impact sur les déplacements - Redéveloppement des anciens garages du MTQ. (Réalisé par la firme Cima+)

OCPM. 2012. Transcription de la séance d'information de l'OCPM du 8 mai 2012

OCPM. 2012. Transcription de la séance d'information de l'OCPM du 9 mai 2012

OCPM. 2012. Transcription de la séance d'information de l'OCPM du 14 mai 2012

La Presse. Controverse autour d'un projet immobilier à Ahuntsic. Tiré du site internet de La Presse le 24 mai 2012. http://www.lapresse.ca/actualites/regional/montreal/201205/24/01-4528173-controverse-sur-un-projet-immobilier-dans-ahuntsic.php?utm_categorieinterne=trafficdrivers&utm_contenuinterne=cyberpresse_BO2_que_bec_canada_178_accueil_POS2

Ville de Montréal. 2006. Plan d'urbanisme – Partie II, Chapitre I : Arrondissement d'Ahuntsic-Cartierville.