

[Revalorisation du site des anciens garages du M.T.Q](#)

MÉMOIRE

soumis à

l'Office de consultation publique de Montréal

par

Marc Drouin

Mai 2012

Points à faire valoir

Une densification modérée du territoire par étalement sur sa superficie est préférable à sa densification par augmentation de la hauteur des édifices afin de favoriser :

- la rétention des jeunes familles sans attirer les problèmes de délinquance.
- une mixité sociale réussie
- la préservation de la cohésion sociale du quartier
- un impact plus supportable de l'afflux des véhicules entrant ou sortant de cette enclave.

Mais ceci ne peut se faire qu'avec une vision globale de tout le terrain éventuellement disponible pour développement futur et actuel.

Ahuntsic, dernier rempart contre l'exode des familles vers la banlieue

À cet effet, Ahuntsic demeure un choix privilégié pour qui veut élever ses enfants dans un environnement offrant un compromis acceptable entre les grands espaces de la banlieue et les avantages que procure la ville. Et davantage dans Ahuntsic-ouest qui est doté d'une grande proportion de maisons unifamiliales. Sans statistiques en main, il est facile d'observer que la proportion d'enfant y est d'ailleurs très élevée; le débordement des écoles du quartier en est un indice.

Les familles recherchent des logements permettant une supervision parentale directe de leurs enfants lorsque ceux-ci jouent à l'extérieur. Il y a une question de sécurité : on peut rapidement savoir qui aborde nos enfants et contrôler plus facilement dès leur jeune âge la sélection des amis recommandables et ceux qui le sont moins. Et ceci, à l'âge où les comportements sociaux urbains sont inculqués. Ceci demande, pour les familles, des logements à hauteur d'homme, deux ou trois étages au maximum.

Comment, dans le projet du promoteur, du haut du 8^{ième} ou 10^{ième} étage un parent peut-il superviser adéquatement son enfant qui joue à l'extérieur. Les espaces non construits autour des bâtiments étant accessibles à tous, ils laissent les enfants accessibles à toutes les influences y compris les moins souhaitables au niveau des comportements urbains responsables. C'est ici un terreau fertile à l'apprentissage de comportements délinquants. C'est une conséquence directe de l'absence du concept de la cour arrière ou de la devanture de la maison.

S'il doit y avoir des habitations de 2 à 3 étages pour les familles, on comprend que des logements à plus forte densité devront aussi exister qui eux pourront rencontrer les besoins de personnes seules ou en couple. On peut penser à quelques bâtiments de 4 à 6 étages tout au plus.

Mixité sociale et cohésion sociale

L'idée de regrouper dans un même édifice plus de 50 familles bénéficiant de logements sociaux risque de les ostraciser simplement parce qu'on aura tôt fait d'identifier ce bloc de façon

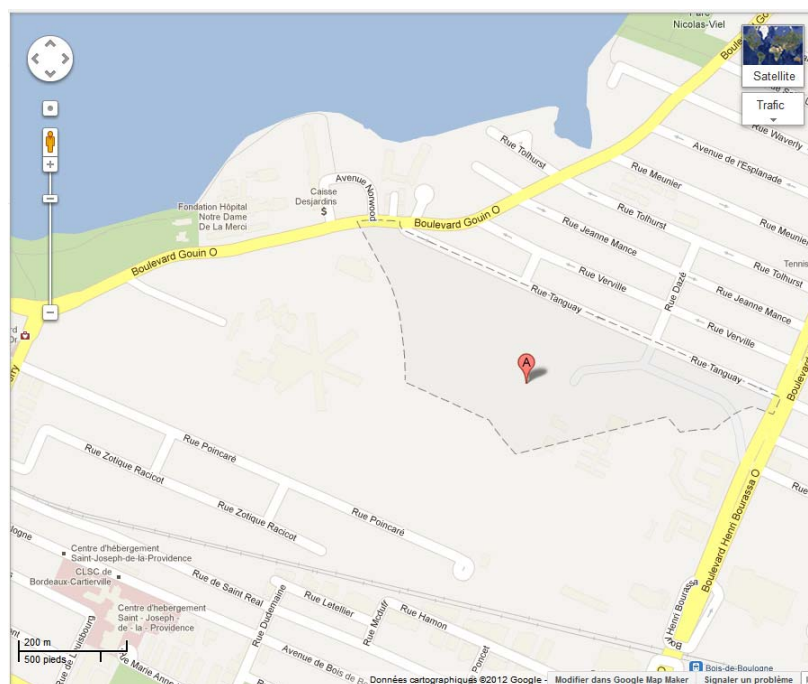
péjorative comme étant « le bloc des BS ». Nous risquons le clivage de la mixité sociale plutôt que son intégration.

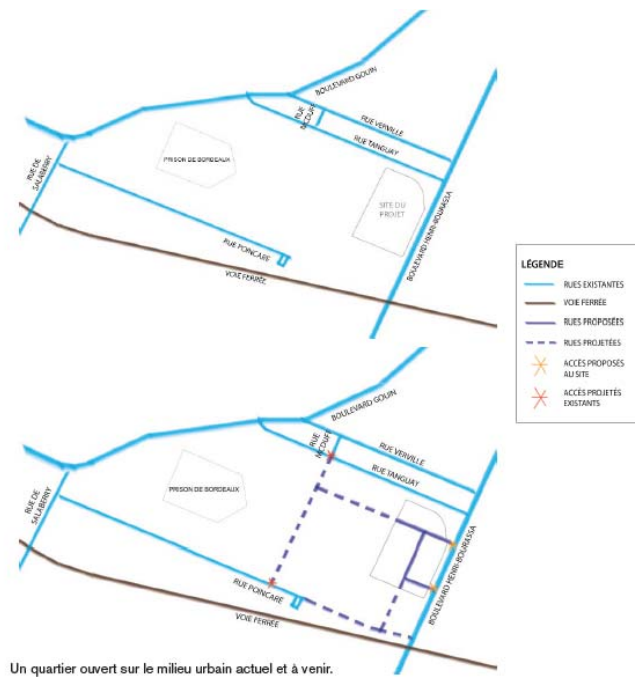
Il serait plus adéquat de disperser les logements sociaux dans une trame urbaine comportant quelques édifices abritant de tels logements. Le regroupement de seulement quelques unités de logements sociaux par bâtiment permettrait davantage une mixité sociale réussie. En effet, les résidents de ces logements pourront ainsi bénéficier d'un rapport de voisinage plus personnalisé et ainsi faire valoir qui ils sont réellement, au-delà des préjugés, contrairement à ce qu'un gros bloc monolithique permettrait.

Une mixité sociale réussie mène à une cohésion sociale effective. C'est d'ailleurs ce qui caractérise Ahuntsic-ouest. L'organisation de l'opposition à ce projet en est l'exemple le plus frappant.

Cette cohésion sociale se tisse parce que les intérêts urbains des citoyens sont semblables, peu importe où nous vivons; nous habitons à peu près tous des habitations semblables, nos enfants jouent dans les cours arrières de nos voisins ou devant nos devantures, favorisant de facto cette mixité sociale. Le fait d'entretenir des liens de voisinage par l'occupation du territoire au ras les pâquerettes, le fait de pouvoir identifier presque à chaque adresse qui y vit permet cette cohésion sociale.

Mais qu'en sera-t-il des résidents d'un bloc de 10 étages tel que proposé dans le projet du promoteur ? On ne peut personnaliser une adresse où 250 personnes y entrent. L'expérience de l'utilisation du territoire n'est pas la même et les besoins diffèrent. La cohésion sociale du quartier s'éteint aux portes de ces édifices. Ce lien des résidents avec leur territoire passe par les efforts journaliers que mettent les petits propriétaires à aménager leur environnement extérieur. Ce qui ne peut être le cas lorsque l'aménagement extérieur d'un bloc est laissé à un entrepreneur.





Trois emprises de rue pour répondre aux besoins de 8 000 résidents et non 2 000.

Par l'illustration de la page 11 du document déposé par le promoteur, ci-dessus reproduite, le projet actuel suggère qu'il est le point de départ d'un projet immobilier plus vaste situé tout autour, vers le nord et l'ouest du projet actuel. Il sera ainsi la norme sur laquelle le reste du développement risque de se baser.

Effectuer l'analyse de circulation uniquement sur la base du projet actuel est une erreur car à moyen terme, le reste du développement amènera, à coup sûr, tout le flot de véhicules supplémentaires vers les emprises de rue sur Henri-Bourassa. Ce n'est donc pas une étude sur l'impact de 2 000 résidents sur le réseau routier qu'il faut évaluer, mais, dans l'état actuel du projet, c'est plutôt celui de 8 000 résidents.

C'est à titre de catalyseur du développement futur qu'il convient donc d'analyser l'impact de ce projet sur la circulation routière.

Dans les faits, la sortie nord de Poincaré n'a d'intérêt que pour les résidents désirant se diriger vers Laval ou vers le nord-ouest, tout près de la rivière. En effet, le point le plus au nord d'un développement futur dans le prolongement de Poincaré est deux fois plus éloigné de Gouin que de Henri-Bourassa et n'offre aucun intérêt pour se diriger vers tout autre direction; qu'on veuille se diriger vers l'est, l'ouest ou le sud, il s'agit d'un détour non négligeable. Les sorties sur Henri-Bourassa seront donc privilégiées à moins de vouloir se diriger vers le nord, qui n'est pas la destination naturelle du trafic dans ce quartier.

Reste la sortie sur McDuff qui peut être avantageuse pour les résidents les plus au nord du futur développement désirant se diriger vers l'est ou le sud. Ils généreront eux aussi un trafic supplémentaire non négligeable sur les rues résidentielles Tanguay et Verville vers le nord. L'apport de ce trafic supplémentaire va congestionner davantage le boulevard Gouin le matin. La circulation y étant déjà tellement lente que la sortie McDuff sera, et de beaucoup, moins privilégiée que les sorties sur Henri-Bourassa. De plus, la congestion apportée sur Tanguay et Verville prendra les résidents de ces rues en souricière à chaque matin, puisqu'aucune autre sortie n'est possible pour sortir de cette portion de la trame urbaine à partir de Dazé. Une signalisation adéquate pourrait remédier au problème; ce qui d'ailleurs devrait alors être fait. En conséquence, on ne peut compter sur la sortie McDuff pour évacuer cette portion du trafic généré par le projet. On en conclut que tout le trafic du futur projet devra se déverser par les emprises de rue situées sur Henri-Bourassa.

Pour ce qui est du retour le soir, mis à part les résidents provenant de Laval par Poincaré, aucune autre entrée n'est disponible sur Gouin, puisque Verville et Tanguay sont à contre-sens.

En conséquence, les entrées se feront à partir des emprises de rues situées sur Henri-Bourassa et dans le cas de la rue Verville, elle pourra même être utilisée jusqu'à McDuff pour les résidents les plus au nord du futur développement. Ce qui risque de miner éventuellement la vocation résidentielle de cette rue.

La rue Dazé n'est pas identifiée comme étant reliée au réseau routier prévu et devrait y être reliée par un passage piétonnier. L'ouvrir à la circulation déverserait matin et soir une partie du trafic vers ou en provenance de Henri-Bourassa, soit sur les rues Tanguay et Jeanne-Mance, vers le sud d'une part, ou soit sur les rues Verville et Tolhurst, vers le nord d'autre part.

On en conclut que dans les faits, les 8 000 résidents n'auront que trois emprises sur Henri-Bourassa réellement utilisables afin de sortir ou entrer dans cette enclave.

Comme quoi, l'étude de circulation actuelle pêche par myopie et doit être reprise en considérant le développement futur de cette enclave et non le seul apport du présent projet.

RECOMMANDATIONS

- Considérer le projet actuel non pas dans son développement immédiat, mais dans une vision globale de tout le terrain éventuellement disponible pour le développement futur et actuel.
- Densifier modérément le territoire par étalement sur sa superficie, préférablement à sa densification par augmentation de la hauteur des édifices.
- Y inclure des édifices de 2 à 3 étages pour les familles avec enfants, des édifices de 4 à 6 étages au maximum pour des personnes seules, des couples sans enfant, des retraités.
- Considérer une dispersion, sur la trame urbaine disponible, des logements sociaux dans plusieurs édifices à faible densité ne dépassant pas 3 étages.
- Effectuer une étude de circulation prenant en compte que tout le trafic de cette enclave se déversera sur Henri-Bourassa par les 3 emprises de rue éventuellement prévues dans le prolongement du projet, et ce, peu importe le niveau de densification retenu.