

Mémoire suite à la consultation sur le projet des **"Ateliers Castelnau"**

présenté à l'**Office de consultation publique de Montréal**

préparé par Sylvain Legris et Linda Gagnier
(résidents de la rue Gary-Carter)

le dimanche 9 mars 2014

REMERCIEMENTS

Nous tenons en premier lieu à remercier l'Office de consultation publique de Montréal et ses commissaires de nous offrir cette tribune pour faire valoir nos craintes et points de vue quant au projet à l'étude.

PRÉSENTATION

Nous avons rédigé et vous présentons le présent mémoire à titre de résidents du quartier. Nous habitons en effet depuis maintenant sept ans une unité de la phase I des Jardins du Parc Jarry, qui jouxtent les terrains faisant l'objet du projet à l'étude. Nous ne sommes nullement des experts des questions dont traite le présent document. Nos arguments et questionnements émanent principalement des fichiers rendus publics tant par le promoteur que par la Ville de Montréal et dont nous vous faisons mention à la rubrique RÉFÉRENCE de la page 9. Nos réserves quant au volet architectural tel qu'il nous est proposé seront portées à votre attention via deux autres mémoires dont nous sommes également cosignataires.

INTRODUCTION

Nous avons assisté avec intérêt à la session d'information du 17 février dernier, au sous-sol de l'église orthodoxe Saint-Nicholas d'Antioche, au cours de laquelle les promoteurs et représentants de divers services de la Ville de Montréal sont venus, conjointement, exposer les grandes lignes du futur projet domiciliaire des "Ateliers Castelnau". Comme lors de la présentation du précédent projet "7400 St-Laurent" (actuellement en cours de réalisation), il nous y a été présenté un ensemble architectural de haut niveau, tout à fait à même de récupérer et mettre en valeur une partie des bâtiments préexistants (tant pour leur valeur historique que pour leur facture architecturale).

Étaient également présents à leur table quelques représentants et spécialistes de divers services de la Ville de Montréal pour nous expliquer les raisons qui les ont incités à revoir la vocation qu'on avait jadis attribuée aux terrains accueillant les Ateliers des Sourds-Muets de même que les installations de l'ancienne imprimerie Transcontinental, afin de permettre la réalisation du projet qui nous occupe. Ils ont profité de cette tribune pour nous confier du même souffle avoir réussi à convaincre diverses entreprises à venir occuper les locaux commerciaux de plusieurs édifices du quadrilatère et, à cet effet, ont avancé des chiffres tout aussi réjouissants pour l'économie locale, qu'ils semblent menaçants pour les résidants immédiats qui devront, pour leur part, composer avec l'inévitable accroissement de l'achalandage que tous ces projets laissent présager.

Face à ces révélations, nous nous voyons donc contraints de rédiger le présent mémoire pour faire valoir devant vous, distingués membres de l'Office de consultation publique de Montréal, certaines craintes émergentes quant à l'issue probable de tels ouvrages et à la façon dont on semble avoir tristement omis d'étudier l'effet global qu'auront sur l'environnement immédiat de même que sur les infrastructures déjà existantes les deux projets domiciliaires (promettant au final environ 700 nouvelles unités d'habitation) combinés à cet apport important de nouvelle main d'œuvre à l'intérieur de ce même quadrilatère (on parle à l'heure actuelle d'environ 3000 emplois).

INTRODUCTION

- La vision des promoteurs du site

En vue de la consultation publique du projet initial "7400 St-Laurent", ses promoteurs (Thibault Messier Savard et Développement McGill) avaient alors mandaté la firme montréalaise "Consultants TRAFIX" pour que celle-ci réalise une étude visant à évaluer l'impact qu'aurait, à terme, sur l'environnement immédiat l'augmentation d'achalandage généré par le projet immobilier en question.

Au paragraphe 6.3 de son avis technique ¹ (version finale datée du 14 juin 2010), le groupe d'ingénieurs mentionnait que suite à l'implantation de 350 nouvelles unités domiciliaires sur le site en question, on n'assisterait qu'à une augmentation probable de moins d'une soixantaine de déplacements véhiculaires par heure, lors des pointes du matin comme du soir, ce qui, d'un point de vue technique, leur paraissait tout à fait acceptable comme impact direct sur le réseau routier. L'équipe d'experts concluait donc son étude en spécifiant que :

"Le projet de reconversion de l'Institution des Sourds-Muets en condominiums ne rencontre pas les critères de justification (de la Ville de Montréal) d'étude d'impact détaillée sur les déplacements. Les analyses peuvent se limiter à la qualification des impacts locaux."

Satisfait de leur prestation de 2010, le conglomerat TMSA (DevMcGill et Thibault, Messier, Savard et Associés) est demeuré fidèle à la firme "Consultants TRAFIX", dont il a à nouveau retenu les services pour qu'ils répètent le même type d'exercice, cette fois dans le but de bien se préparer pour la consultation publique de février 2014, visant à faire accepter son second projet : les "Ateliers Castelnau".

Au paragraphe 6.1.2 de son avis technique ² (version révisée du 17 septembre 2013), TRAFIX affirme que cette nouvelle étude s'appuie sur les estimations d'accroissement de son précédent exercice de 2010 (qui, de toute évidence, n'ont pu être vérifiées, le projet étant toujours en voie de réalisation). Au chapitre 7.1 du même document, sous la mention IMPACT (page 23), il est mentionné :

Circulation automobile : À l'heure de pointe du matin, le projet génère un débit de 67 véh/h (14 véh/h entrant et 53 véh/h sortant). À l'heure de pointe du soir, le projet génère un débit de 84 véh/h (51 véh/ [sic] entrant et 33 véh/h sortant).

Fort de ce constat, le groupe d'ingénieurs en vient à la même conclusion que lors de son rapport de 2010 : en regard des résultats obtenus, il est d'avis que le projet ne rencontre pas les critères de justification, tels que stipulés au document *EXIGENCES EN MATIÈRE D'ÉTUDES D'IMPACT SUR LES DÉPLACEMENTS* ³ émanant de la Direction des Transports de la Ville de Montréal. Pour cette raison, nul besoin de s'astreindre à produire une étude d'impact plus détaillée.

- **La vision de la Ville de Montréal**

Après nous avoir présenté les grandes lignes de leur projet, les promoteurs ont cédé le plancher aux représentants de l'arrondissement Villeray / St-Michel / Parc Extension qui sont venus, à leur tour, nous présenter leur *Projet de règlement autorisant la reconversion à des fins résidentielles de l'ancien site Transcontinental* ⁴. À mi-chemin de leur exposé, ceux-ci en sont arrivés à révéler aux citoyens présents à la réunion que le projet à l'étude venait en fait s'ajouter à d'autres excellentes nouvelles d'ordre économique pour l'arrondissement : en effet, en page 7 de leur présentation, on pouvait y voir répertoriées les adresses de quatre autres projets domiciliaires de moindre envergure (mais totalisant tout de même près de 200 nouvelles propriétés) et auxquelles s'ajoutaient celles de cinq édifices commerciaux qui se verront prochainement accueillir 3000 nouveaux employés qui s'ajouteront au nombre de ceux qui déjà viennent gagner leur vie au sein du quadrilatère St-Laurent / Mile End / Jean-Talon / Gary-Carter.

C'est bien là le supplément d'information qui vient faire mentir toutes les études d'impact précédemment mentionnées. Sans vouloir discréditer les résultats de la firme TRAFIX qui s'est limitée (et on ne saurait l'en blâmer) à évaluer chacun des projets du promoteur immobilier en vase clos, on doit par contre s'étonner du fait que les responsables de l'arrondissement n'aient pas, quant à eux, ressenti à tout le moins la nécessité de reprendre à leur compte les chiffres de ces deux études d'impact (totalisant autour de 700 unités), d'y amalgamer les 200 nouvelles adresses résidentielles et 3000 nouveaux emplois qui s'annoncent (et l'achalandage inévitable que cela saura engendrer) et confronter ces

chiffres aux fameux critères de justifications d'étude d'impact détaillée sur les déplacements. Sans être des experts de ce type d'études, nous n'en demeurons pas moins d'avis qu'en multipliant par dix le nombre potentiel des nouveaux acteurs pouvant accéder ou quitter le quartier à bord d'un véhicule pour y vivre ou venir y gagner leur vie, il devient primordial que les responsables de l'arrondissement déposent devant les commissaires chargés de la présente consultation publique une étude détaillée d'impact sur les déplacements de même que l'inévitable liste de correctifs qui devront être apportés pour rendre acceptable pour tous les intervenants un tel afflux d'achalandage.

Déjà, dans leur rapport présenté en février dernier, TRAFIX proposait comme solution idéale pour quiconque tente de quitter le quadrilatère pour se diriger vers l'autoroute métropolitaine, d'emprunter les rues Mile End vers le nord, puis Gary-Carter vers l'est, jusqu'à atteindre le boul. St-Laurent (cette voie d'accès vers le nord n'étant pas permise aux véhicules circulant en direction est, sur Jean-Talon). Or, tel que mentionné en préambule, les auteurs du présent mémoire ont été à même de constater, depuis qu'ils y habitent, certains traits particuliers caractérisant la rue Gary-Carter:

- elle accueille déjà un flot constant de véhicules de livraison de toutes sortes et de tous gabarits (et qu'il vaudrait sans doute la peine de quantifier de façon plus rigoureuse, on en conviendra),
- les gens qui l'empruntent, tant automobilistes que camionneurs, sont majoritairement enclins à excéder la limite de vitesse de 30 km/h qu'impose la proximité du Parc Jarry (même commentaire qu'au point précédent),
- pendant près de quatre (4) semaines, chaque été, elle accueille le trafic monstre que génèrent le montage du site extérieur temporaire, la tenue du tournoi de tennis de la Coupe Rogers et le démantèlement subséquent du site temporaire. Tous les résidents des Jardins du Parc Jarry seront unanimes à confirmer que lors des deux semaines de la tenue de l'événement, toutes les rues donnant accès au Stade ont,

depuis déjà quelques années, atteint leur limite de saturation (tant au niveau du stationnement qu'à celui de la circulation)

- La future traverse Ogilvy – de Castelnau

De plus, la Ville de Montréal a réitéré son intention, de concert avec les autorités ferroviaires qui procéderont concurremment au réaménagement de la gare Parc, d'aménager la nouvelle traverse Ogilvy – de Castelnau⁵ et ainsi établir un lien routier afin de désenclaver le quadrilatère qui nous occupe. À cet effet, nul doute que l'accès à la gare a longtemps été souhaité par les résidents habitant le côté est des voies ferrées. On sait tous que le pôle de transport collectif de l'avenue du Parc représente depuis longtemps une option d'une grande efficacité pour quiconque doit se rendre au centre-ville.

Par contre, nous sommes quelque peu dubitatifs quant à la nécessité que ce lien soit d'autre nature que strictement piétonnière et cyclable (exactement comme celui que l'on retrouve un plus au nord, et qui permet l'accès au Parc Jarry via la rue St-Roch). Nous ne partageons pas l'enthousiasme dont fait état le communiqué de la Ville de Montréal quant à ce passage à niveau prévu dans le cadre de son Plan de développement urbain, économique et social (PDUES) d'avril 2013. Nous voyons difficilement comment un apport supplémentaire de véhicules voulant éviter le tunnel Jean-Talon pourrait militer en faveur d'un désencombrement des abords du parc Jarry.

CONCLUSION

En conclusion, à la lumière des révélations faites par les représentants de l'arrondissement lors de la consultation publique du 17 février 2014 sur le projet de règlement permettant la réalisation du projet "Ateliers Castelnau", il nous apparaît illusoire d'envisager entériner les conclusions de l'étude d'impact telle que présentée par la firme TRAFIX et annexée aux documents déposés par le promoteur.

Nous sommes d'avis que la Ville de Montréal a l'obligation morale de chapeauter une étude d'impact détaillée qui inclurait, en plus du projet des "Ateliers Castelnau", l'ensemble des projets domiciliaires (5) et commerciaux (5) apparaissant au *Projet de règlement autorisant la reconversion à des fins résidentielles de l'ancien site Transcontinental* et qui touchent le quadrilatère St-Laurent / Mile End / Jean-Talon / Gary-Carter.

Ce passage obligé ne saurait qu'être positif en révélant les limites évidentes auxquelles le réseau routier tel qu'on le connaît présentement se verra confronté lorsque commencera à se faire sentir la présence de tous ces nouveaux acteurs au fil des prochains mois. Par respect pour tous ces gens qu'on cherche à attirer dans notre quartier et pour ceux qui, comme nous, contribuent déjà depuis quelques années à sa vitalité, mieux vaut intervenir dans les plus brefs délais et plancher sur les correctifs qui seront jugés nécessaires (par exemple : ❶ réfection de l'intersection Jean-Talon / St-Laurent pour introduire le virage d'ouest en nord; ❷ prise en compte de la nouvelle vocation résidentielle de la rue Gary-Carter via l'implantation de ralentisseurs sur la chaussée; ❸ s'en tenir à une traverse piétonnière et cyclable à l'extrémité des rues Ogilvy / de Castelnau) que d'envisager ces mêmes travaux quand tous les joueurs seront en place.

RÉFÉRENCES

¹ **Avis technique, qualification des impacts locaux sur les déplacements – juin 2010**

=> document en format pdf disponible sur le site de l'OCPM ou à l'adresse :

<http://ocpm.qc.ca/sites/import.ocpm.aegirvps.net/files/pdf/P46/3h.pdf>

² **Avis technique – Qualification des impacts locaux sur les déplacements – juin 2013**

– révisé septembre 2013 => document en format pdf disponible sur le site de l'OCPM

ou à l'adresse : <http://ocpm.qc.ca/sites/ocpm.qc.ca/files/pdf/P73/3b.pdf>

³ **ETUDES_DIMPACT_SUR_LES_DEPLACEMENTS** => document en format pdf

disponible sur le site de la Ville de Montréal ou à l'adresse :

http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/TRANSPORT_V2_FR/MEDIA/DOCUMENTS/ETUDES_DIMPACT_SUR_LES_DEPLACEMENTS.PDF

⁴ **Présentation de l'arrondissement à la soirée d'information du 17 février 2014** =>

document en format pdf disponible sur le site de l'OCPM ou à l'adresse :

<http://ocpm.qc.ca/sites/ocpm.qc.ca/files/pdf/P73/4c.pdf>

⁵ **Interventions structurantes du Plan de développement urbain, économique et social (PDUES) des secteurs Marconi-Alexandra, Atlantic, Beaumont, De Castelnau.**

=> document en format pdf disponible sur le site de la Ville de Montréal ou à l'adresse :

http://www.montreal2.qc.ca/photosdepresse/PDUES---secteurs-Marconi-Alexandra-Atlantic-Beaumont-De-Castelnau/Lien-Ogilvy_apres



1550, rue Metcalfe
Bureau 1414
Montréal (Québec) H3A 1X6
Téléphone : 514 872-3568
Télécopieur : 514 872-2556
ocpm.qc.ca

Montréal, le 21 mars 2014

Lors de la présentation verbale de Sylvain Legris et Linda Gagnier ceux-ci ont également déposé une pétition de 36 signataires spécifiant : « *Par ma signature, j'affirme partager les craintes des auteurs du mémoire ci-haut mentionné, appuyer leur démarche citoyenne et espérer que les conclusions préconisées seront accueillies favorablement.*»

Pour éviter la diffusion de renseignement confidentiel, la liste des signataires de la pétition n'est pas reproduite dans ce document. Toutefois cette pétition est disponible pour consultation au bureau de l'Office de consultation publique de Montréal, situé au 1550, rue Metcalfe, bureau 1414 à Montréal.

Gilles Vézina

Attaché de documentation et de recherche
Office de consultation publique de Montréal
Tél. : (514) 872-8510
Courriel : documentation@ocpm.qc.ca