

Montréal, le 24 mai 2012

Mémoire présenté à l'Office de Consultation publique de Montréal

Objet : Revalorisation du site des anciens garages du M.T.Q.

---

En tant que citoyenne du quartier Ahuntsic depuis huit ans et de ce secteur depuis plus de six ans, je dépose ce mémoire devant la Commission dans le but de laisser une trace de mon désaccord profond avec le projet dans son état actuel.

J'ai assisté pour la première fois à des consultations publiques et franchement, sans manquer de respect pour l'institution, je suis plus que perplexe devant ce processus qui n'a aucun pouvoir décisionnel. J'ai vu d'un côté le promoteur représenté par une panoplie de spécialistes, entre autres un expert en acceptabilité sociale et un urbaniste pour ne nommer que ceux là, de l'autre côté des représentants de la ville, et en face d'eux un bouclier de citoyens. Les citoyens, dont je fais partie, qui ont appris l'existence du projet par le biais des médias, qui ont eu peu de temps à se préparer et encore moins pour rédiger les mémoires. Les citoyens qui jusqu'à deux jours avant la date limite des remises des mémoires n'avaient pas accès à la transcription de la dernière consultation du 14 mai.

Je suis très peu rassurée par la démocratie devant laquelle je me retrouve, car je constate qu'elle n'est que consultative.

Il y a une chose, que malgré cette déception, me rend fière – c'est la mobilisation de mon quartier. Je suis heureuse de constater que, malgré les occupations quotidiennes, les gens se sont déplacés massivement pour assister à ces trois jours de consultations publiques.

Depuis ces rencontres nous avons été littéralement noyés dans la documentation autant par le promoteur, par l'arrondissement que par la commission en tant que telle. Pour ma part, il y a plusieurs choses qui ont retenu mon attention, mais en particulier la circulation, la densité et l'aménagement du projet.

En premier lieu la circulation. Je suis de celles qui prennent le transport en commun à l'occasion, contrairement à mon conjoint qui l'utilise quotidiennement. Mes déplacements au travail je les fais en voiture durant les heures de pointe. Je fais partie de la congestion et, selon « L'enquête Origine-Destination 2008 »<sup>1</sup>, de la majorité des gens qui font leurs déplacements dans Ahuntsic.

Je déplore le rapport de circulation dont le comptage date d'il y a plus de deux ans. Ce même comptage qui est effectué en une seule journée seulement, sans prendre le pouls du secteur et qui ne reflète aucunement le comportement des automobilistes dans les rues avoisinantes.

Le rapport ne tient pas compte de l'impact de Place Acadie, situé sur le boulevard Henri-Bourassa et Acadie. Ce développement qui est encore en construction et qui apportera encore plus de véhicules sur le boulevard

---

<sup>1</sup> Caractérisation des aires d'influences des points d'accès au réseau de transport en commun métropolitain structurant, Fiches synthèses de caractérisation, Service de l'aménagement du territoire du transport métropolitain, Communauté métropolitaine de Montréal, le 7 décembre 2011.

Henri-Bourassa. Quand j'ai posé ma question durant la consultation, quelle ne fut pas ma surprise de me faire répondre que « Le projet l'Acadie est situé à proximité de l'autoroute »<sup>2</sup>... certes, mais pour un projet situé à proximité de deux gares, je me serai attendu à une autre réponse.

Le promoteur a insisté sur le fait que ce nouveau développement de revalorisation à proximité de la gare Bois-de-Boulogne augmentera la fréquentation de cette dernière, présentement considéré comme une gare d'arrivée. Fait surprenant, malgré la proximité de la gare Bois-de-Boulogne de la Place Acadie (approximativement 750 mètres, 10 minutes de marche), sa fréquentation n'a pas augmenté pour autant et le quai n'a toujours pas été aménagé pour inciter les gens à prendre le train. Par contre, ceux et celles qui passent par le boulevard Acadie un dimanche ont sûrement remarqué les voitures stationnées aux abords de ce boulevard.

Le projet prévoit autant de stationnements que de logements ou même plus. La question n'a pas été posée, mais est-ce que ces places seront-elles payantes? Dans l'affirmative, les gens seront-ils tentés d'aller dans les rues avoisinantes?

En deuxième lieu, mon attention fut attirée par l'utilisation à l'outrance du nouvel acronyme à la mode TOD (Transit Oriented Development). Ce projet qui durant la première journée de consultations répondait aux exigences d'un TOD, mais à la troisième il n'était qu'une inspiration.

Ceci m'amène à ma deuxième inquiétude soit la densité du projet ainsi que son aménagement. Une densité de plus de 220 logements par hectare correspond à la densité qu'on retrouve aux alentours du métro Peel au centre ville de Montréal. Je comprends, que l'ère de la construction de maisons unifamiliales à Montréal est révolue, par contre je ne comprends pas le fait de vouloir construire des centre-ville à l'extérieur du centre-ville juste sur le prétexte que la proximité d'une gare de train. Selon les « Fiches synthèses de caractérisation »<sup>3</sup> le minimum pour un nouveau développement TOD autour de la gare Bois-de-Boulogne serait de 80 logements par hectare. Pourquoi ne pas s'en tenir à ce chiffre, ce qui serait beaucoup plus respectueux du secteur, de ses habitants mais aussi des futurs habitants du projet. 80 logements par hectare constituent quand même une augmentation de densité comparativement à la densité actuelle.

Le promoteur, dans son document de présentation a pris la peine de se comparer à d'autres développements, entre autres à la Place Acadie, au Jardins Milen et au développement Norampac. Pour ceux et celles qui font des comparaisons sur papier ces développements se comparent peut-être, pour d'autres qui regardent plus loin verront que ces projets sont loin d'être comparables et aussi que ce n'est pas vraiment à l'avantage du promoteur.

Place Acadie est un développement à proximité de l'autoroute 15, en face d'un grand parc, Parc Marcelin-Wilson. C'est un développement qui remplace des bâtisses insalubres où il y avait urgence de reconstruire pour loger des familles relocalisées.

---

<sup>2</sup> Transcription de la consultation publique de la soirée du 9 mai, ligne 3660

<sup>3</sup> Caractérisation des aires d'influences des points d'accès au réseau de transport en commun métropolitain structurant, Fiches synthèses de caractérisation, Service de l'aménagement du territoire du transport métropolitain, Communauté métropolitaine de Montréal, le 7 décembre 2011.

Le projet des Jardins Milen, est un complexe se trouvant littéralement sur la station de métro Henri-Bourassa, en face d'un terminus d'autobus et en face aussi d'un des plus grands parcs dans le quartier Ahuntsic, soit le parc Ahuntsic. Pourtant les immeubles sont moins élevés. Je tiens à mentionner la démarche du promoteur, qui a su écouter les habitants du quartier et les informer.

Le développement Norampac est entouré par la rue Masson au Nord, la rue Molson à l'Est, le boulevard Saint-Joseph au Sud et la rue D'Iberville à l'Ouest. Il n'y a peut-être pas de parc sur le site, mais il y en a un grand en face du développement, parc Pélican. La superficie du terrain est de 4,2 hectares<sup>4</sup> et non pas de 3,2 comme spécifié dans le document<sup>5</sup>, ce qui diminue considérablement la densité. Les infrastructures sont moins élevées et le projet a été bien accueilli.

Personnellement quand je me compare, je ne me console pas nécessairement.

Le projet vise la construction de 932 logements sur quatre hectares. Selon « L'enquête Origine-Destination 2008 »<sup>6</sup>, il y aurait une proportion de 20.2% de population d'Ahuntsic âgées entre 0-19 ans. Si on considère ce chiffre par rapport au projet, cela donnerai 188 personnes (932 \* 20.2%). Assumons que 33% des ces gens sont en âge d'aller à l'école primaire, cela donne 62 enfants (188 \* 33%) – ce qui correspond à plus de trois classes. Même si le développement est sur plusieurs phases, comment peut-on ne pas en tenir compte d'une augmentation semblable?

Est-ce que ce terrain a besoins d'être revalorisée? Certainement. Est-ce qu'on doit accepter le projet dans sa forme actuelle, sous le prétexte que le promoteur le modifie pour une quatrième fois? Certainement pas. Parfois, quand on commence mal, on devrait peut-être recommencer à neuf et commencer en ordre, soit par un programme particulier d'urbanisme (PPU) et un moratoire. Une implication des citoyens ou même une consultation informelle en amont aurait économisé beaucoup de temps au promoteur.

L'aménagement urbain est un des facteurs qui doit contribuer à assurer le maintien et l'amélioration de la qualité de vie des citoyens actuels et futurs. L'intégration harmonieuse des projets de construction et d'aménagement à leur milieu d'insertion devrait être une obligation de la part du promoteur et non pas le contraire. Ce n'est pas le milieu qui devrait se plier aux exigences de ce dernier.

En conclusion, si le promoteur et l'administration municipale tiennent compte des demandes formulées par les citoyens, alors là bravo. Par contre, quand j'écoute le maire de l'arrondissement qui est par le fait même le président du Comité consultatif d'urbanisme (CCU) de l'arrondissement j'ai l'impression d'être devant un fait accompli et d'avoir perdu beaucoup de temps et surtout d'énergie pour toute cette commission qui, malgré être une institution respectée, n'a aucun pouvoir décisionnel.

En toute franchise,  
Dorota Kulig, citoyenne du secteur.

---

<sup>4</sup> Plan d'aménagement d'ensemble, SITE DE L'USINE NORAMPAC, Mai 2010, cite internet ocpm.qc.ca

<sup>5</sup> REDÉVELOPPEMENT DES ANCIENS GARAGES DU MTQ, PLAN DIRECTEUR D'AMÉNAGEMENT projet de développement résidentiel, cite internet ocpm.qc.ca

<sup>6</sup> Caractérisation des aires d'influences des points d'accès au réseau de transport en commun métropolitain structurant, Fiches synthèses de caractérisation, Service de l'aménagement du territoire du transport métropolitain, Communauté métropolitaine de Montréal, le 7 décembre 2011.