

24 mai 2012

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

Je vous écris aujourd'hui pour vous manifester mon inquiétude et mon mécontentement face au controversé projet résidentiel Musto. Je déplore l'absence d'une vision de développement de l'arrondissement, pour un secteur appelé à connaître d'importantes transformations.

Lors de la consultation publique du 8 mai dernier, un citoyen a demandé si l'arrondissement avait élaboré un plan d'urbanisme, de développement à long terme du quartier. Le porte-parole de l'arrondissement a répondu : «... le conseil d'arrondissement n'a pas adopté de plan d'aménagement pour ce grand secteur-là (...) c'est que le promoteur est allé plus vite que l'arrondissement à ce niveau-là.»

Tenant compte, à moyen terme, de la relocalisation de la prison Tanguay, ce projet monstre deviendra un précédent pour les futurs développements du quartier. Il m'est impossible de comprendre que la ville ait pu octroyer ces dérogations au promoteur sans même avoir pris le temps de mesurer les conséquences de celles-ci.

Nous ne pouvons nous permettre de voir la population du secteur doubler sur seulement un sixième de sa superficie sans aucune étude d'impact valable sur le quartier.

Lors de ces audiences publiques, plusieurs questions ont été posées en ce qui a trait, entre-autres, à la circulation, au taux de criminalité, aux places en garderies et dans les écoles. Ces interrogations sont malheureusement restées sans réponses ou, du moins, sans études sérieuses.

Prenons par exemple, la circulation. La ville s'est contentée de l'étude sur l'impact commandée par le promoteur, qui couvre seulement les rues encadrant le projet. Celle-ci notait une incidence minime sur la circulation aux heures de pointe. Ils nous ont affirmé qu'Henri-Bourassa sera capable d'éponger l'accroissement de la circulation et que les rues transversales verront leur achalandage augmenter de seulement quelques véhicules à l'heure. Qu'en est-il du boulevard Gouin, qui est déjà congestionné aux heures de pointe? De Jeanne-Mance, la première rue qui descend vers le Sud? De l'achalandage aux abords des écoles primaires et secondaires? De tous les déplacements quotidiens autres que pour le travail? L'ajout de près d'un millier de voitures dans le quartier, sans compter les visiteurs de ces nouveaux résidents, ne peut se faire sans prévisions, sans plans d'actions et sans risques pour la sécurité de la population.

Donc, pour avoir une vision claire et réaliste de l'impact sur la circulation, l'arrondissement doit exiger du promoteur une étude de circulation élargie.

De plus, la ville et l'arrondissement nous présentent le projet comme étant un Transit-Oriented Development (TOD), mais nul besoin d'être spécialiste en développement immobilier pour se rendre compte que le projet Musto est, à plusieurs niveaux, en contradiction avec l'esprit d'un TOD. Ces projets visent à orienter les nouveaux développements urbains aux abords d'une station de transport collectif. Dans le cas qui nous intéresse, le réseau de transport justifiant la multiplication par quatre de la hauteur de construction permise et la multiplication par 8 de la densité de population du quartier est la gare Bois-de-Boulogne.

Le promoteur veut nous vendre l'idée que cette gare, qui n'est en réalité qu'un quai d'embarquement, très mal situé et difficile d'accès, dont le train n'est même pas en ligne direct avec le centre-ville, sera le principal moyen de transport des habitants du nouveau développement?

Il suffit d'observer le quartier pour constater que depuis quelques années, plusieurs développements immobiliers ont vus le jour aux abords du quai Bois-de-Boulogne et que l'achalandage n'a pas augmenté pour autant. Ne soyons pas dupe, tout résident de Montréal utilisant les transports en commun sait très bien que les services les plus directs et les plus efficaces sont offerts par la STM. Or, le métro et les autobus ne suffisent déjà difficilement à la tâche.

D'un côté, la ville-centre veut favoriser la construction de TOD qui, par la diminution du parc automobile, mettent l'humain au cœur du développement pour ainsi offrir un quartier moins pollué, moins bruyant, plus sécuritaire et plus conviviale. De l'autre côté, l'arrondissement demande au promoteur de prévoir un espace de stationnement par habitation, ce qui est en parfaite opposition avec l'esprit d'un TOD.

Si, les élus qui ont approuvé ce projet à l'unanimité croient vraiment en l'efficacité du quai Bois-de-Boulogne et en la possibilité de déplacement en transport en commun dans le quartier, alors, pourquoi exiger un si grand nombre de places de stationnement qui permettent au promoteur de justifier la densité de son projet par la construction coûteuse d'un stationnement sous-terrain.

Oui au développement urbain, mais pas à n'importe quel prix. Certes, une fois par année, la ville récoltera ses taxes mais n'oublions pas qu'au quotidien, ce sera nous, les résidents du quartier, qui vivront avec toutes les problématiques liées à cet accroissement de population.

Je suis pour la construction d'un projet résidentiel qui respecte les règles d'urbanisme du quartier et qui s'intègre harmonieusement au tissu urbain existant. Donc, je suggère un moratoire, jusqu'à ce que l'arrondissement nous présente un plan privé d'urbanisme (PPU).