



Mémoire de Projet Montréal
présenté à l'OCPM dans le cadre des

**Audiences publiques sur le projet de revalorisation du
site des anciens garages du MTQ**

24 mai 2012

Table des matières

Introduction	3
1. Commentaires sur le projet actuel de Construction Musto	3
1.1 Un grave problème d’acceptabilité sociale	3
1.2 Une densité et une insertion au milieu problématiques.....	4
1.3 Un détournement de l’esprit du «TOD»	5
1.4 Des études préliminaires incomplètes.....	7
1.5 Un cadre de vie enclavé et peu attrayant.....	8
1.6 Des efforts à poursuivre pour l’inclusion de logements sociaux et abordables.....	9
2. Quelques pistes pour l’avenir du secteur des anciens garages du MTQ.....	10
2.1 Planification du secteur: un leadership à assumer par l’arrondissement d’Ahuntsic-Cartierville	10
2.2 Lancer une vraie réflexion avec les citoyens	11
Conclusion et recommandations	12
Annexe 1 - Qu’est-ce qu’un TOD ?.....	14
Annexe 2 – Propositions de Projet Montréal en matière de mixité sociale durable dans les développements résidentiels	16
Annexe 3 - Liste des membres du Conseil de l’Association locale d’arrondissement de Projet Montréal d’Ahuntsic-Cartierville.....	17
Références	18

Introduction

Projet Montréal est le parti municipal qui propose à la population de Montréal une autre façon de vivre en ville, centrée sur le développement durable, la saine gestion, la démocratie, et la qualité de vie des citoyens. Projet Montréal souhaite que Montréal redevienne une métropole qui fera la fierté des Montréalais, à l'avant-garde en matière d'urbanisme, de culture, d'économie et de transparence.

Les membres de Projet Montréal de l'arrondissement Ahuntsic-Cartierville ont assisté aux soirées d'information de l'*Office de consultation publique de Montréal* sur le projet de revalorisation du site des anciens garages du MTQ et souhaitent présenter leurs commentaires sur ce projet avec ce mémoire. L'élue locale de Projet Montréal, Émilie Thuillier, conseillère de Ville du district d'Ahuntsic, a aussi contribué à la rédaction de ce mémoire.

Le mémoire expose d'abord des commentaires critiques sur le projet actuel présenté devant l'OCPM. Puis, face aux nombreuses lacunes de ce projet, tant dans son contenu que dans la démarche qui y a mené, Projet Montréal propose quelques pistes pour une meilleure planification de ce terrain et du secteur dans lequel il s'insère.

1. Commentaires sur le projet actuel de Construction Musto

1.1 Un grave problème d'acceptabilité sociale

La mobilisation des citoyens et citoyennes d'Ahuntsic de ces dernières semaines en réaction au projet de Construction Musto a été impressionnante. Cette mobilisation a clairement démontré la non-acceptabilité sociale du projet actuel.

L'acceptabilité sociale peut se définir comme : « *Le résultat d'un processus par lequel les parties concernées construisent ensemble les conditions minimales à mettre en place pour qu'un projet, programme ou politique s'intègre harmonieusement, à un moment donné, dans son milieu naturel et humain.* » (Caron-Malenfant et Conraud, 2009 : 14). Dans le cas présent, les citoyens d'Ahuntsic n'ont absolument pas été impliqués dans l'élaboration du projet. Malgré les demandes répétées qui lui ont été formulées en ce sens par la conseillère de ville d'Ahuntsic, Émilie Thuillier, le promoteur n'a effectué aucune démarche de consultation de la population en amont de son projet pour en déterminer les conditions d'acceptabilité aux yeux des citoyens. Ce faisant, Construction Musto a ignoré les bonnes pratiques aujourd'hui reconnues en matière de planification de projet, qui sont notamment recommandées par la Ville de Montréal et le Conseil patronal de l'environnement du Québec.¹

¹ Voir notamment le document produit par la Ville de Montréal, *L'interaction avec le public. Guide pratique à l'intention des promoteurs privés, publics ou communautaires*, [en ligne], http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/GUIDE_CONSULTATION_FR/MEDIA/DOCUMENTS/GUID

En s'en tenant au strict processus réglementaire pour développer son projet, le promoteur a raté l'occasion d'intégrer la riche connaissance du milieu qu'ont les citoyens afin de concevoir un projet qui s'intègre au quartier. Il aurait notamment pu réaliser des études préliminaires répondant aux préoccupations du milieu, ce qui n'a pas été le cas pour plusieurs des études qu'il a soumises à l'OCPM, comme nous le soulignerons dans la section 1.4.

1.2 Une densité et une insertion au milieu problématiques

La densité du projet proposé est sans conteste largement plus élevée que la densité du secteur environnant déjà construit. Nous pensons que ce changement doit faire l'objet d'une réflexion et nous abondons dans le sens du Comité d'architecture et d'urbanisme de la Ville de Montréal qui a écrit : « *le comité réitère sa préoccupation face aux possibles impacts sociaux associés à la forte densité du projet. Il considère qu'il est en effet nécessaire d'étudier les conséquences de l'arrivée de plus de 2 000 nouveaux résidents pour éviter toute possibilité de clivage avec le milieu existant. Il croit ainsi qu'il serait nécessaire de documenter des comparables pour éviter tout écueil prévisible.* » (avis du CAU du 17 février 2012, p. 3)

Le promoteur justifie cette densité en présentant son projet comme étant inspiré des principes du *Transit Oriented Development* (TOD). Dans le Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) adopté en décembre 2011 par la Communauté Métropolitaine de Montréal, on peut lire que « le TOD est un développement immobilier de moyenne à haute densité structuré autour d'une station de transport en commun à haute capacité, comme une gare de train, une station de métro, une station de SLR ou un arrêt de bus (axes de rabattement ou service rapide par bus [SRB]). Situé à distance de marche d'un point d'accès important du réseau de transport collectif, le TOD offre des opportunités de logement, d'emploi et de commerce et n'exclut pas l'automobile. » (CMM, 2011, p. 51)

Le tableau 11 du PMAD détermine les seuils de densité minimale des secteurs voisins des gares de train de banlieue. Dans ce tableau, la densité minimale proposée pour les abords de la gare Bois-de-Boulogne à la carte 7 est dite « élevée », à 80 logements par hectare. Or, nous évaluons la densité du projet soumis à environ 210 logements par hectare dans la version présentée. C'est donc dire que la densité du projet proposé dépasse de loin le minimum qui a été proposé et adopté dans les orientations du PMAD: elle le dépasse de plus 160%.

Une densité dite « très élevée » dans le PMAD est établie à un minimum de 110 logements par hectare. Une application de cette densité au site des anciens garages du MTQ signifierait un projet de 490 logements. On pourrait ainsi prendre le projet actuel et diviser de moitié les hauteurs des tours proposées que ce projet dépasserait encore les orientations du PMAD d'une catégorie. En suivant l'orientation de densité « élevée » à 80 logements par hectare, on arriverait à un total de 356 logements sur ce site.

En observant la réglementation en vigueur, force est de constater que les orientations du Plan d'urbanisme actuel, avec une densité maximale C.O.S. de 4 et des hauteurs de 3 à 6 étages hors-sol, sont en conformité avec les orientations du PMAD et seraient certes mieux intégrées au cadre bâti du quartier. En l'absence d'autres orientations pour le secteur, ou d'exercice de planification global tenant compte des intérêts du milieu, les orientations du Plan d'urbanisme devraient être respectées et ce projet respecterait l'orientation du PMAD pour les abords de cette gare.

Considérant que le règlement d'urbanisme de l'arrondissement Ahuntsic-Cartierville prévoit présentement une hauteur maximale de 3 étages et 12,5 mètres, et que le projet propose des édifices de 8 à 12 étages, avec une densité de 7, un C.O.S. nettement plus élevé que ce qu'on trouve généralement dans ce quartier à majorité composé d'habitations unifamiliales de 1 à 2 étages avec un taux d'implantation à 50%, on aurait dû procéder à un exercice de planification où l'opinion des citoyens aurait été prise en compte en amont du processus.

Pis, comme il s'agit d'un terrain qui a appartenu au gouvernement du Québec (Ministère des Transports), on aurait pu espérer que ce dernier initie une telle démarche avant même de mettre ce terrain en vente. C'est en effet la façon de faire à laquelle nous ont habitué les corps publics lorsqu'il est question d'un grand terrain à transformer à Montréal: la Société Immobilière du Canada, une société de la couronne, l'a fait pour le site Benny Farm à Notre-Dame-de-Grâce, maintes fois cité en exemple, et pour le centre de tri postal en voie de prendre forme sous l'appellation Les Bassins du Nouveau Havre. Une démarche similaire a été lancée par le gouvernement du Québec et la Ville de Montréal en vue de la transformation du site de l'hippodrome Blue Bonnets. Mentionnons deux autres exemples de planification où la population a été impliquée en amont des projets, ce qui a facilité grandement leur acceptabilité : le "triangle" ou secteur Namur-Jean-Talon, initiée par l'arrondissement Côte-des-Neiges - Notre-Dame-de-Grâce, et le secteur des ateliers du CN dans l'arrondissement Sud-Ouest, initié par un développeur privé.

1.3 Un détournement de l'esprit du «TOD»

Projet Montréal croit au potentiel des TOD et a régulièrement mis de l'avant ce concept dans la planification de l'espace urbain. Mais l'esprit de ce concept ne doit pas être détourné, comme c'est le cas avec le projet actuel.

Le principe de *Transit Oriented Development*, au-delà de la définition qu'on en donne, soit un développement immobilier de bonne densité structuré autour d'une station de transport en commun à haute capacité, est aussi une façon de vivre en ville différemment, grâce à la mixité des usages et l'agglutination de services de proximité autour de ce pôle de transport, au sein d'un quartier à échelle humaine. Lorsque Peter Calthorpe a défini ce principe, au sein du mouvement du New Urbanism, c'était en réaction aux expériences urbaines ratées qu'ont menées plusieurs grandes villes qui se sont avérées être extrêmement problématiques au niveau de la sécurité: les "projects" ou grands ensembles d'habitation. L'exemple le plus connu est le projet Pruitt Igoe, construit en 1954 à Saint-Louis au Missouri dont la démolition en 1971 a marqué un grand tournant dans l'histoire de l'urbanisme.

Ainsi, il existe un esprit du "TOD" qui devrait, en principe, se différencier des grands ensembles d'habitation, dans la mesure où cette densité reste mesurée, et que la part d'espace réservé à d'autres usages que l'habitation, que ce soit des services, de l'espace de bureau ou autre lieu de travail, devrait être significatif. Or, le projet présenté ne rencontre pas cet équilibre. Il est, dans sa forme actuelle, beaucoup plus près de ces "projects" : un ensemble résidentiel unifonctionnel dont la densité et la forme laissent craindre d'y voir éclore les mêmes problèmes qui sont apparus dans d'autres projets de la sorte dans les années 1950 et 1960. L'utilisation par l'arrondissement et le promoteur de l'acronyme "TOD" pour définir et justifier ce projet à proximité de la gare Bois-de-Boulogne nous semble donc abusive et est en soi un détournement de ce qu'est l'esprit dans lequel ce concept a été développé. Le projet soumis ne retient du TOD que la densité sans s'intéresser au reste.

Un développement TOD autour de la gare Bois-de-Boulogne comprendrait les autres sites situés au pourtour en une planification intégrée et basée sur les déplacements à pied. Il y aurait une place publique à l'entrée de la gare d'où serait accessible toute une série de services, dont des commerces de proximité. La composante résidentielle serait mieux répartie selon des hauteurs et une configuration plus conviviale et comporterait des unités d'habitation plus grandes pouvant accueillir des familles avec enfants. De cette planification d'ensemble découlerait alors les orientations pour le site visé des anciens garages du MTQ, et ce projet fonctionnerait de pair avec les développements à prévoir aux autres sites. Pour qu'il puisse fonctionner, il faut que la planification du TOD de la gare Bois-de-Boulogne se fasse de façon intégrée et en impliquant le milieu. Le projet actuel est un développement résidentiel qui ne s'inscrit pas dans un plan d'ensemble et qui n'offre qu'un petit parc dont l'aménagement devrait se faire aux frais de l'arrondissement.

Enfin, il faut souligner qu'il est implicite à la définition du TOD que ce principe d'aménagement urbain a pour objectif d'inciter à l'usage des transports collectifs plutôt que de l'automobile. Pour se réclamer du TOD, il ne suffit pas qu'un projet, d'habitation ou autre, soit situé à proximité d'une gare de train de banlieue ou d'une station de métro. D'une part, il faut montrer en quoi diverses caractéristiques du projet autre que sa seule localisation ont visé à favoriser l'usage du transport collectif, que l'on pense à la réduction du nombre de

stationnements, à l'aménagement d'un parcours piétonnier agréable et sécuritaire vers le point d'accès au mode lourd de transport collectif, ou encore à la concentration d'une variété de services de proximité – dépanneur, garderie, boulangerie et autres – à la gare ou station. Or, on ne voit rien de cela dans le projet Musto, non plus qu'au niveau des intentions de l'Agence métropolitaine de transport pour la gare Bois-de-Boulogne. D'autre part, il faut considérer la place qu'occupe ce point d'accès à un mode lourd, ici la gare Bois-de-Boulogne, dans le réseau global de transport collectif, ce qui permet d'estimer ce que seront les préférences modales les plus probables. Or, en direction sud, la ligne en cause de train de banlieue s'arrête à la rue Jean-Talon, distante d'à peine 5 kilomètres. À partir de ce point, l'usager doit soit prendre l'autobus pour compléter son déplacement vers le centre-ville, soit la ligne bleue du métro s'il se déplace plutôt vers l'est ou l'ouest. Quant à la direction nord, jusqu'à St-Jérôme, via Laval et diverses municipalités de la Couronne Nord, elle est d'un intérêt purement théorique pour la très forte majorité de quiconque vit sur l'île de Montréal. Ces quelques faits suffisent à conclure que bien peu de résidents du futur projet Musto recourront au train pour leurs déplacements journaliers. En conclusion, un projet qui ne permet de prévoir qu'une bien faible utilisation des transports collectifs, comme c'est le cas avec la version actuelle du projet Musto, ne peut pas se réclamer du TOD.

1.4 Des études préliminaires incomplètes

Si le promoteur avait pris le temps de dialoguer avec les citoyens du secteur, des aspects importants de son projet auraient pu être étudiés correctement avant de le présenter devant l'OCPM. Certaines des études présentées actuellement en appui au projet sont en effet incomplètes et des études additionnelles auraient été nécessaires pour éclairer les citoyens et la commission sur certains impacts anticipés du projet. Trois sujets, en particulier, nous paraissent actuellement insuffisamment documentés : la circulation locale, la capacité d'accueil des écoles du quartier et les risques de hausse de la criminalité liés aux particularités du projet présenté.

Les résidents du quartier savent que la circulation de transit n'emprunte pas uniquement les rues qui sont dotées de feux de circulation. Or, l'étude de circulation ne traite que de ces rues. Il apparaît évident que l'étude aurait dû tenir compte de toutes les rues locales. En effet, les nombreux sens uniques du quartier donnent un aspect particulier aux mouvements de circulation, mouvements qui n'ont pas été étudiés. Au nord du projet, le boulevard Gouin constitue une route collectrice accessible via des rues nord-sud. Plusieurs pôles potentiellement générateurs de déplacements se trouvent par ailleurs au sud du site des anciens garages du MTQ : on peut notamment citer les écoles du quartier, la rue Fleury ouest, le secteur Chabanel et le Marché central. Les rues résidentielles nord-sud sont donc des trajets naturels pour atteindre ces destinations à partir du site du projet. Au cours des dernières années, les citoyens des rues nord-sud environnantes ont d'ailleurs déjà exprimé des préoccupations au sujet de la densité et de la vitesse du trafic de transit. L'arrondissement a pris certaines mesures correctrices, mais elles ne prévoyaient pas l'arrivée d'un nouveau développement

résidentiel à haute densité. Les mouvements nord-sud (et d'éventuelles mesures d'atténuation) n'ont donc pas été convenablement étudiés dans l'étude de circulation.

Au cours des séances d'information tenues sur le projet, des représentants des conseils d'établissement des écoles primaires du quartier se sont inquiétés de l'arrivée de quelque 1000 ménages supplémentaires sur les effectifs de ces écoles. Dans le contexte actuel, où d'autres écoles d'Ahuntsic ont dû prendre des mesures exceptionnelles ou entreprendre des travaux d'agrandissement pour faire face à un dépassement de leur capacité d'accueil, cette préoccupation aurait dû être anticipée par le promoteur. La Commission scolaire de Montréal doit être informée officiellement des démarches en cours sur ce projet afin de pouvoir intégrer ce fait nouveau à sa planification des effectifs des écoles du quartier.

Enfin, la configuration particulière du projet proposé aurait justifié qu'une étude soit réalisée sur la possibilité que celui-ci contribue à une hausse de la criminalité dans le secteur. Deux particularités du projet soulèvent en effet des préoccupations: le fait qu'il soit situé à côté de deux établissements de détention (vers lesquels s'effectuent déjà des envois de stupéfiants à partir de divers points du quartier) et le fait qu'il inclut un parc enclavé au milieu de bâtiments de 10 à 12 étages. Des études comparatives avec d'autres situations similaires auraient été utiles pour répondre aux préoccupations des riverains du projet et envisager des mesures d'atténuation.

1.5 Un cadre de vie enclavé et peu attrayant

Le projet actuel propose un alignement d'immeubles massifs. Cette configuration ne favorise pas, à notre avis, la création d'un milieu de vie attirant et ouvert sur son milieu. La création de ce futur quartier doit, à notre avis, être guidé par deux axes : la qualité de vie des futurs résidents et la compatibilité avec le milieu environnant déjà construit.

La présence d'un parc sur le site du projet est essentielle pour le confort des futurs résidents. Plusieurs personnes ont toutefois questionné l'implantation du parc au centre du projet. Nous abondons ici encore dans le même sens que le CAU qui, dans son avis, souligne qu'il *«apprécie qu'un parc public soit prévu dans le projet car il considère qu'un tel espace est indispensable pour la qualité de vie des futurs résidents et l'équilibre social du quartier. Par contre, il estime que cet espace doit être plus perméable afin de le rendre accessible et accueillant pour les citoyens habitant dans les secteurs adjacents. En effet, la composition d'ensemble donne actuellement l'impression qu'il s'agit d'un parc privé. Le fait de moduler les hauteurs de constructions, tel qu'il est recommandé dans les sections précédentes, permettra d'améliorer la perméabilité du site. Le comité propose aussi de consolider les liens piétons entre les immeubles et le parc, en utilisant par exemple des matériaux différents pour marquer les traverses piétons dans la chaussée de la future voie publique. »* (avis du CAU du 17 février 2012, p. 4)

Dans l'optique de donner au nouveau parc un caractère plus public et de l'ouvrir sur le quartier environnant, nous proposons d'explorer la possibilité de le localiser plutôt à l'est du site, entre les résidences de la rue Tanguay et le prolongement de la rue Meilleur. Le parc pourrait alors aussi jouer un rôle tampon entre les habitations de la rue Tanguay et un projet redimensionné et repensé à l'ouest du site. Il nous semble que des possibilités d'aménagement plus intéressantes pour un tel parc s'ouvriraient si la prison Tanguay renonçait à sa voie d'accès dédiée qui se trouve à cet endroit et utilisait plutôt le prolongement de la rue Meilleur qui serait créé par le projet actuel. Sur ce point, Projet Montréal regrette que la commission n'ait pas permis aux citoyens de prendre connaissance des raisons mises de l'avant par les autorités pénitentiaires pour garder cette voie dédiée. Dans la suite de la réflexion sur l'avenir du site, il est souhaitable que l'arrondissement discute de cette question avec la Société immobilière du Québec et le ministère de la Sécurité publique.

La création d'un milieu de vie attrayant passe aussi par l'implantation de services à la population. Le Comité d'architecture et d'urbanisme (CAU) de la Ville de Montréal en a d'ailleurs fait mention dans son avis, soulignant que la planification de l'ensemble du site *« devrait être élargie pour évaluer s'il est nécessaire de prévoir une plus grande mixité d'usages. En effet, le comité estime qu'une nouvelle population équivalant en nombre à celle d'un village entier nécessitera certainement une diversité de commerces et services de proximité et qu'il faudrait mettre en place des conditions incitatives à cet effet. »* (avis du CAU du 17 février 2012, p. 3)

Sans avoir réalisé nous-mêmes une étude de ce type, il nous semble que le projet devrait comporter une plus grande mixité d'usages. En effet, la principale différence entre un milieu densément peuplé et un milieu peu densément peuplé est la proximité et la quantité de services disponibles. Une densification doit donc théoriquement augmenter les services disponibles à la population dans ce secteur précis. Or, ce n'est pas vraiment le cas dans le projet qui nous est présenté. Bien sûr, la présence du Loblaws en face du projet fait en sorte qu'une offre commerciale importante est déjà présente à proximité du site. Toutefois, il nous semble que le projet proposé gagnerait à prévoir plus d'espaces commerciaux pour répondre aux besoins des futurs résidents ainsi qu'aux besoins des résidents actuels.

Dans cette même veine, à notre avis, la présence d'une garderie sur le site est une condition essentielle pour favoriser la qualité de vie des futurs parents d'enfants en bas âge. Ce type de service est tout à fait compatible avec le développement résidentiel et l'absence d'un tel service sur le site serait incompréhensible. Cette garderie serait aussi un plus pour les parents du quartier actuel.

1.6 Des efforts à poursuivre pour l'inclusion de logements sociaux et abordables

Nous saluons la prévision énoncée du respect de la stratégie d'inclusion de logements sociaux et abordables de la Ville de Montréal dans ce projet. Nous croyons d'ailleurs que cette conformité à la politique municipale est une condition *sine qua non* à l'effet de tout changement de zonage du site.

Avec une proportion de 70 % de logements au prix du marché, 15 % de logements abordables selon les critères de la Ville de Montréal et 15 % de logements sociaux et communautaires, une certaine mixité sociale pourrait être mise en place. Il est aujourd'hui reconnu que la mixité sociale permet d'éviter de créer des poches de pauvreté qui risqueraient de se transformer éventuellement en ghettos. La mixité sociale a fait ses preuves à Montréal depuis de nombreuses années, notamment par la réalisation du quartier Angus dans Rosemont, ou encore le Quartier 54 jouxtant la station de métro Rosemont.

Cependant, nous croyons que Montréal a la capacité d'aller plus loin et d'offrir encore mieux à ses citoyens en matière de mixité sociale. Projet Montréal prône une mixité sociale durable. Cette mixité ne se détermine pas simplement en termes de prix et coûts mensuels initiaux, mais également sur le long terme. Nous proposons de favoriser une plus grande diversité des typologies des logements (incluant des unités de taille suffisante pour accueillir des familles) et des modes de *tenures* (incluant des logements locatifs neuf au prix du marché). Certaines des propositions de Projet Montréal en matière de logement sont présentées à l'annexe 2. Un projet réellement novateur pour le site des anciens garages du MTQ devrait, selon nous, être conçu en intégrant ces propositions.

2. Quelques pistes pour l'avenir du secteur des anciens garages du MTQ

La section 1 ayant mis en lumière les nombreuses lacunes du projet actuel, il nous semble essentiel de repartir sur de nouvelles bases pour planifier l'avenir du secteur des anciens garages du MTQ.

2.1 Planification du secteur: un leadership à assumer par l'arrondissement d'Ahuntsic-Cartierville

Projet Montréal croit profondément en la capacité de la Ville et des arrondissements à planifier l'occupation de leur territoire dans une perspective de développement durable. Au cours des dernières années, les Montréalais ont malheureusement constaté que l'abdication de cette responsabilité à des intérêts privés mènent souvent à des dérives, parfois très coûteuses.

Lors des séances d'information sur le projet actuel, il est apparu que l'arrondissement d'Ahuntsic-Cartierville n'avait pas adopté de planification détaillée pour le secteur dans lequel s'inscrit ce projet et qu'il est actuellement en mode réactif face à une proposition d'un promoteur privé.

Projet Montréal recommande donc aux élus de l'arrondissement et du conseil municipal de ne pas adopter le projet de règlement actuel, conçu pour répondre à la demande d'un promoteur privé, et de reprendre le leadership dans la planification du secteur. Concrètement, il nous semble plus porteur et plus démocratique de lancer, dans les meilleurs délais, la réalisation d'un Programme particulier d'urbanisme (PPU) pour le secteur.

2.2 Lancer une vraie réflexion avec les citoyens

La réalisation d'un PPU permettrait de développer une vision d'ensemble, à long terme, de tout le secteur, plutôt que d'approuver des projets à la pièce. L'exceptionnelle mobilisation citoyenne provoquée par le projet actuel est une occasion à saisir par l'arrondissement pour lancer une vraie réflexion avec les citoyens. L'élaboration du PPU devrait donc être menée dans une approche de concertation impliquant les citoyens et toutes les parties prenantes par l'avenir du secteur des garages du MTQ, dès le début du processus.

Projet Montréal considère que la réflexion sur l'avenir de ce secteur offre une occasion unique à l'arrondissement d'Ahuntsic-Cartierville de mettre en oeuvre de manière concrète sa *Politique des processus démocratiques*. La *Politique des processus démocratiques de l'arrondissement d'Ahuntsic-Cartierville* a en effet pour objectif « d'impliquer davantage les citoyens dans les mécanismes décisionnels et dans l'élaboration et la réalisation de projets, en créant, entre autres, de nouveaux lieux de discussion. » (p. 2) L'une des actions prévues à cette politique est d'ailleurs d'instaurer « des comités de citoyens travaillant en partenariat avec l'arrondissement sur des dossiers d'envergure (urbanisme, économie, finances publiques, etc.) et sur les projets présentés par les promoteurs. » (p. 16)

La réflexion à mener sur l'avenir du secteur des anciens garages du MTQ devrait, selon nous, être en mesure d'envisager sereinement toutes les options possibles pour le site actuellement visé par le projet de règlement. Non seulement l'actuel projet résidentiel peut-il être redimensionné, mais d'autres vocations pour le site méritent également d'être considérées. Parmi les autres options envisageables pour ce site, on peut penser à un développement résidentiel comprenant des tenures plus diversifiées que dans le projet actuel; un quartier mixte comprenant plus de services de proximité; un nouvel usage institutionnel; ou même un marché public. Chacune de ces options, et toutes les idées qui seront mises de l'avant par les citoyens durant les actuelles consultations

publiques, devraient être discutées et analysées dans le cadre de la démarche d'élaboration d'un PPU.

Conclusion et recommandations

La revalorisation du site des anciens garages du MTQ est un enjeu mobilisateur pour les citoyens du secteur et pour de nombreuses parties prenantes de l'arrondissement. Malheureusement, le projet de Construction Musto, qui fait l'objet de la présente consultation publique, a été conçu sans aucune participation du milieu. Le résultat est un projet résidentiel surdimensionné, enclavé et mal intégré au tissu urbain environnant.

Dès le Conseil d'arrondissement du 5 mars 2012 et au Conseil municipal du 17 avril 2012, la conseillère de ville du district d'Ahuntsic, Émilie Thuillier, a affirmé publiquement que ce projet n'est pas acceptable dans sa forme actuelle. La section 1 du présent mémoire a mis en lumière les principales lacunes du projet justifiant cette position.

La section 2 du présent mémoire a ensuite interpellé l'arrondissement d'Ahuntsic-Cartierville à reprendre le leadership dans la planification du secteur des anciens garages du MTQ et à lancer, dans les meilleurs délais, une vraie réflexion avec les citoyens afin de concevoir un Programme particulier d'urbanisme pour l'ensemble du secteur.

Au terme de ce mémoire, Projet Montréal considère que le projet proposé n'est pas acceptable et qu'il ne doit pas être adopté par le Conseil municipal.

Recommandation 1:

Que le Conseil municipal n'adopte pas le projet de règlement actuel avant que l'arrondissement d'Ahuntsic-Cartierville se dote d'un Programme particulier d'urbanisme (PPU) pour le secteur englobant le site des anciens garages du MTQ.

Recommandation 2:

Que la conception du Programme particulier d'urbanisme pour le secteur des anciens garages du MTQ soit réalisée en concertation avec les citoyens et toutes les parties prenantes.

Recommandation 3:

Que, suite à la réalisation d'un PPU, le projet de règlement soit modifié pour en intégrer les conclusions avant d'être adopté par le Conseil municipal.

Annexe 1 - Qu'est-ce qu'un TOD ?

Dans son Plan métropolitain d'aménagement et de développement, la CMM propose en page 63 des critères d'aménagement d'aires TOD: « Le PMAD prévoit que les aires identifiées à la carte 7 doivent faire l'objet d'un aménagement de type TOD. Il est demandé que cet aménagement soit intégré dans une démarche de planification détaillée aménagement/transport. Cet exercice de planification permettra d'adapter l'aménagement des espaces selon les caractéristiques et les potentiels spécifiques à chacun des milieux et d'assurer une cohérence de l'ensemble des interventions. En s'appuyant, dans un premier temps, sur une vision de développement pour l'aire TOD et en établissant des séquences de développement de manière à tenir compte du potentiel actuel et projeté du service de transport collectif, l'exercice de planification détaillée doit viser à :

- Améliorer l'intégration de la station au milieu environnant en encourageant sa visibilité et son accessibilité (Interfaces des points d'accès au transport en commun).
- Moduler la densité au sein du territoire de manière à assurer une gradation à partir du point d'accès et de manière à maximiser le développement des terrains tout en respectant ses particularités - patrimoine, paysage, milieu naturel, équipements, services - (Densité des usages adaptée au milieu).
- Favoriser une mixité et une meilleure intégration, tant horizontale que verticale, des usages (commerces, services, résidences et institutions) afin de permettre l'émergence d'une vie de quartier dynamique (Mixité des fonctions).
- Favoriser la construction d'une gamme diversifiée de logements (typologies et tenures) afin de mieux répondre aux besoins des différents types de ménages et de mieux intégrer les différents groupes socioéconomiques à la vie du quartier (Soutien d'une mixité sociale).
- Faciliter l'accès à l'infrastructure de transport collectif en accordant une priorité aux déplacements actifs (Réseau de rues et accessibilité).
- Faciliter les déplacements actifs (piétons, cyclistes, etc.) par un aménagement qui assure la sécurité et le confort (Réseau de rues et accessibilité).
- Assurer une gestion du stationnement hors rue qui vise à limiter le nombre de places de stationnement en favorisant d'autres formes de stationnements - souterrains ou en structure - et qui priorise le transport collectif et actif (Gestion de l'offre en stationnement).
- Favoriser un aménagement distinctif qui met en valeur l'identité du lieu (Design urbain, sécurité, qualité des aménagements et identité du lieu).
- Favoriser une implantation du cadre bâti en front de rue ainsi qu'une facture architecturale diversifiée afin de diminuer la distance de marche vers les arrêts de transport public et créer un environnement convivial pour les piétons (Implantation bâtie et architecture diversifiée).
- Encourager des aménagements durables afin d'améliorer la qualité de vie de ces espaces notamment par la construction de bâtiments à haute performance énergétique, l'aménagement paysager adapté au milieu, la protection des

milieux naturels et des secteurs à caractère historique, patrimonial et culturel, la récupération et la rétention des eaux pluviales (Aménagement durable). »

SOURCE: Communauté métropolitaine de Montréal, *Un Grand Montréal attractif, compétitif et durable. Plan métropolitain d'aménagement et de développement*, 2011, [en ligne],
http://pmad.ca/fileadmin/user_upload/pmad2011/documentation/20111208_pmad.pdf

Annexe 2 – Propositions de Projet Montréal en matière de mixité sociale durable dans les développements résidentiels

Inclusion de logements sociaux et abordables

Projet Montréal suggère que la Ville inclue, dans toute entente globale à venir concernant des développements résidentiels d'envergure (comme c'est le cas sur le site des anciens garages du MTQ), une bonification obligatoire dans la qualité, sinon la quantité, de l'aspect abordable de l'habitation. Il s'agirait en fait de prévoir au moins une des composantes suivantes concernant l'abordabilité des unités mises en vente sous forme de co-propriétés.

Extrait du programme de Projet Montréal :

Engagement 2.2 : Appuyer concrètement la construction de logements

Appuyer techniquement et financièrement l'effort de développement résidentiel dans les Quartiers du métro, du Nouveau Tramway et de la gare. À cette fin, implanter un Programme d'aide offrant des incitatifs fiscaux et des subventions pouvant atteindre jusqu'à 25 000 \$ par logement admissible. Dans le cas de l'acquisition d'une propriété privée, cette aide initiale sera remboursable selon certaines modalités, par exemple lors de la revente de la propriété.

Type de logement	Montant de la contribution par logement
Logement familial, privé ou coopératif	25 000 \$
Logement social	25 000 \$
Logement abordable	10 000 \$

Annexe 3 - Liste des membres du Conseil de l'Association locale d'arrondissement de Projet Montréal d'Ahuntsic-Cartierville

- Jean-François Desgroseilliers, coordonnateur
- Gabriel Monette, responsable des communications
- Pierre Bastien, responsable du financement
- Émilie Thuillier, conseillère de ville d'Ahuntsic
- Martin Bazinet
- Daniel Vinet
- Corinne Ferrié
- Guillaume Raymond

Références

Arrondissement d’Ahuntsic-Cartierville, *Le citoyen au coeur de la démocratie. Politique des processus démocratiques de l’arrondissement d’Ahuntsic-Cartierville*, [en ligne], http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/page/arrond_ahc_fr/media/documents/la_reforme_democratique.pdf

Caron-Malenfant, Julie et Conraud, Thierry, 2009, *Guide pratique de l’acceptabilité sociale : pistes de réflexion et d’action*, Montréal, Éditions D.P.R.M.

Communauté métropolitaine de Montréal, *Un Grand Montréal attractif, compétitif et durable. Plan métropolitain d’aménagement et de développement*, 2011, [en ligne], http://pmad.ca/fileadmin/user_upload/pmad2011/documentation/20111208_pmad.pdf

Conseil patronal de l’environnement du Québec, *Guide de bonnes pratiques afin de favoriser l’acceptabilité sociale des projets*, 2012, [en ligne], www.cpeq.org/assets/files/Autres/2012/guide_bonnespratiques_web.pdf

Ville de Montréal, *L’interaction avec le public. Guide pratique à l’intention des promoteurs privés, publics ou communautaires*, [en ligne], http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/GUIDE_CONSULTATION_FR/MEDIA/DOCUMENTS/GUIDE_PROMOTEURS_210605.PDF