Compte-rendu de la troisième rencontre du comité de suivi Faubourg Pointe-aux-Prairies (FPAP)

Mercredi, le 20 avril 2011 de 18h à 20h30.
Rencontre ayant eu lieu au Centre Boscoville

Étaient présents :

Caroline Bourgeois (animation) – *Conseillère municipale*
Mario Blanchet – *Conseiller municipal*
Sébastien Otis (prise de notes) – *Responsable du soutien aux élus*
Julien Lauzon – *Conseiller en développement – habitation, arrondissement RDP – PAT*
Robert Martin – *Chef de division adjoint, Direction des travaux publics*
Cybèle Tran – *Société de transport de Montréal (STM)*
Rheal Dallaire – *Promoteur du Projet Faubourg Pointe-aux-Prairies*
Isabelle Gagnon – *Directrice au marketing du Projet Faubourg Pointe-aux-Prairies*
Alexandre Hamilton – *Citoyen*
Mélanie Deguire – *Citoyenne*
Chantal Hainault – *Citoyenne*
Tony Iannalfo – *Citoyen*
Claude Thibault – *Citoyen*

Point 1 - Lecture et adoption de l'ordre du jour

Point 2 – Tour de table (présentations)

Point 3 – Suivi de la dernière rencontre

M. Dallaire mentionne que la question de la circulation doit être abordée sous deux aspects, soit, «l'intra projet» et «l'extra projet». Dans ce dernier cas, M. Dallaire présente un plan de reconfiguration partiel du boulevard Perras. Réalisé par le Groupe Séguin, le concept d'aménagement propose une nouvelle configuration pour l'emprise du boulevard située entre la 87^e et la 89^e avenue. Pour ce qui est de la circulation à l'intérieur même du FPAP, une étude de circulation a été demandée à Cima et sera terminée d'ici six à huit semaines.

Par ailleurs, afin d'apaiser la circulation sur le boulevard Perras, des citoyens avancent la possibilité d'installer des arrêts obligatoires, voire un dos d'âne, le plus rapidement possible. M. Martin précise que l'installation d'arrêts obligatoires nécessite de respecter certaines étapes. Notamment, cela implique d'informer à l'avance les automobilistes et les résidents du secteur de l'implantation future d'une signalisation à cet endroit. La possibilité d'implanter des arrêts obligatoires sera étudiée.

Lors de la dernière rencontre, il a été demandé de vérifier comment une même rue peut porter différents noms selon les intervenants (Hydro-Québec, Postes Canada, la Ville de Montréal, etc.). M. Lauzon confirme que le comité de toponymie de la Ville de Montréal est l'entité ressource à ce sujet. À savoir si Perras est un «boulevard» ou une «avenue», la Ville a habituellement le souci d'avoir une même appellation pour l'ensemble d'un tronçon. En ce sens, il faut comprendre que la toponymie d'un lieu ne correspond pas toujours à sa vocation. Perras a été identifié comme un boulevard même si, en certains endroits, sa vocation ne reflète pas nécessairement cette appellation.

En tout temps, le comité de toponymie peut être saisi d'une demande de modification quant à l'appellation d'un tracé routier et donner un avis favorable ou défavorable à cette requête. Un citoyen estime qu'il est pertinent d'effectuer ce type de requête. De son point de vue, si Perras est considérée comme une avenue, cela fera en sorte qu'il y aura moins de poids lourds sur ce tronçon. Mme Bourgeois et M. Blanchet mentionnent qu'ils ne sont pas opposés à ce qu'une demande soit effectuée au nom du comité de suivi FPAP.

Enfin, sur un autre registre, suite à une requête exprimée lors des deux rencontres précédentes, il est mentionné que la pancarte publicisant le projet FPAP a été enlevée.

Point 4 – STM

Les citoyens sont invités à exprimer leurs commentaires et requêtes concernant la déserte de transport en commun dans le secteur du FPAP.

Dans un premier temps, il est mentionné que la desserte d'autobus ne permet pas d'atteindre une station de métro dans un délai raisonnable. La 194 effectue la liaison entre le FPAP et la station de métro Radisson dans un délai de 35-40 minutes. En ce sens, il est demandé s'il ne serait pas plus rapide pour l'autobus 194 de se rendre au terminus Honoré-Beaugrand. Mme Tran, de la STM, mentionne que ce n'est sûrement pas sans raison qu'il a été décidé que la 194 se rendrait au métro Radisson et non pas au terminus Honoré-Beaugrand. Elle s'engage toutefois à faire des vérifications à ce sujet.

Dans un second temps, il est dit que le trajet des circuits d'autobus 194 et 183 pose problème à différents niveaux. D'abord, il est jugé regrettable qu'il n'y ait pas de desserte à l'est de la 87^e avenue. Corriger cette situation permettrait peut-être d'accroître l'achalandage pour l'utilisation du transport en commun. De plus, le tracé de ces circuits est jugé trop semblable (pas de complémentarité). Cela explique peut-être pourquoi un circuit comme celui de la 183 est très peu utilisé par la clientèle «non scolaire». Mme Tran mentionne que le circuit 183 est effectivement le moins achalandé du réseau d'autobus de la STM. Pour elle, le maintien d'une ligne d'autobus passe par une analyse périodique du rapport entre l'achalandage sur un circuit et la fréquence des autobus qui y circulent. Mme Tran explique que le tracé d'un autobus est notamment déterminé par une enquête préalable sur les habitudes de déplacement, étude qui est réalisée tous les cinq ans.

Sur un autre registre, Mme Bourgeois s'interroge sur la manière dont la STM aborde la question de la demande de transport collectif qu'occasionne le développement de nouveaux projets résidentiels. Mme. Tran répond qu'un travail est effectué en trois temps, soit, au niveau des citoyens (utilisateurs), du personnel technique des arrondissements et des élus municipaux. Ainsi, un important travail de collecte d'information est effectué avant que ne voie le jour une nouvelle ligne de transport.

Point 5 – Questions des citoyens

Une citoyenne demande à M. Dallaire s'il est possible de réduire le nombre d'arbres abattus dans le cadre des travaux. Reconnaisant qu'il est impératif de procéder à la coupe d'arbres, elle estime toutefois que celle-ci est disproportionnée. Par ailleurs, de son avis, l'abondante présence d'arbres dans l'est de la ville doit davantage être perçue comme une richesse, comme une valeur ajoutée aux projets résidentiels.

Plus précisément, l'obligation de conserver les arbres en arrière de cours (servitude de trois mètres) ne serait pas respectée par le constructeur. M. Dallaire répond que son équipe comprend la nécessité de conserver la présence d'arbres à cet endroit, comme l'indique le fait qu'il a, de son propre chef, décidé d'y replanter des arbres. Il ajoute qu'une attention particulière sera portée à ce problème lors de la phase sept. En effet, une clause pour la protection de ce type d'arbres (servitude) sera ajoutée au contrat du constructeur. De plus, afin de bien délimiter la présence des arbres situés dans «le trois mètres» de la limite arrière des terrains, il s'engage à ce qu'un ruban jaune soit installé pour garantir que les arbres soient protégés durant les travaux. La citoyenne se réjouit de cette mesure.

Dans un autre ordre d'idée, il est demandé si le parc linéaire (sentier de pierre longé d'arbres) sera maintenu dans le projet. M. Dallaire mentionne que ce parc n'est pas actuellement prévu dans le projet et que la plantation d'arbres est prévue dans la phase quatre.

Évoquée à la deuxième rencontre du comité, la question de la présence d'un arbre mature à l'endroit où une construction est projetée est abordée. Un citoyen veut savoir si l'arbre sera abattu. À ce sujet, M. Lauzon mentionne que la responsabilité incombe au propriétaire du terrain. Ce dernier doit effectuer une demande par écrit à l'arrondissement afin d'avoir l'autorisation de couper un arbre. De son point de vue, tout indique qu'un permis sera délivré si une construction est prévue à cet endroit. Dans la mesure où une citoyenne a précédemment demandé à l'arrondissement des éclaircissements à ce sujet, Mme Bourgeois estime qu'il est pertinent que la réponse de l'arrondissement (formulée par écrit) soit remise à l'ensemble des membres du comité.

Point 6 – Les nuisances occasionnées par les travaux au FPAP

Un citoyen se réjouit du fait que la rue est maintenant nettoyée à une bonne fréquence. Toutefois, il avance que ce travail est constamment à refaire vu la fréquentation importante de certaines rues par les camions. À ce sujet, M. Dallaire répond que Construction Beaux-lieux va nettoyer la rue Perras ainsi que la 94^e avenue chaque jour durant la soirée. Il ajoute que la malpropreté de ces rues n'est cependant pas uniquement attribuable au passage des camions. De plus, il affirme que Construction Beaux-lieux est pleinement conscient de la problématique et c'est pourquoi il tâche de construire plusieurs fondations simultanément afin de réduire ce type de nuisance.

Il est mentionné que l'achalandage provoqué par la circulation des camions sur le Boulevard Perras est une source importante de nuisances pour les résidents du secteur. M. Dallaire répond à cela qu'une signalisation devrait exiger que les camions circulent sur le boulevard Gouin plutôt que sur Perras. En ce sens, il prétend que Gouin est moins résidentiel que Perras. Une citoyenne avance qu'il serait impératif que le boulevard Gouin soit refait car, en ce moment, des vibrations sont ressenties par les résidents lors du passage des camions sur Gouin.

M. Blanchet avance qu'il doit être vérifié si la Ville projette d'effectuer des travaux à cet endroit.

Toujours au sujet de la circulation, M. Dallaire affirme avoir entrepris des démarches auprès de Métro afin d'acheter de celui-ci une bande du terrain situé à l'ouest du FPAP. Évoquée lors des deux rencontres précédentes, cette option permettrait de réduire la circulation des camions sur Perras ainsi que sur la 94^e avenue. Un citoyen demande à M. Dallaire s'il n'est pas possible pour lui de louer à Métro cette portion du terrain. M. Dallaire répond qu'il n'avait pas envisagé la chose et qu'il va effectuer des démarches en ce sens. Cela pourrait être une bonne option.

Lors de la deuxième rencontre, M. Blanchet a demandé aux membres du comité de réfléchir à la possibilité qu'il y ait présence de petits commerces au FPAP. Sur ce, M. Dallaire mentionne qu'il possède une portion de terrain sur Maurice-Duplessis et qu'il a approché la SAQ, une épicerie et une banque pour voir leur intérêt à s'installer sur ce site. Il semble y avoir un intérêt et la démarche sera poursuivie.

Sur un autre registre, M. Lauzon avance d'abord que le prolongement de Maurice-Duplessis est actuellement à l'étape des plans et devis à la Ville de Montréal. Dès 2009, l'argent était disponible pour ce projet, mais a finalement été redirigé vers d'autres projets. L'idée est lancée que le présent comité pourrait émettre une lettre demandant à ce que cette réfection soit entreprise le plus tôt possible. M. Dallaire se montre favorable à cette démarche. Ensuite, concernant l'enfouissement des fils électriques, il croit que le travail sera fait au même moment que l'ouverture de la gare de train (sans doute en 2013).

Enfin, il est mentionné que les Grands parcs devraient être questionnés sur la possibilité de procéder à un meilleur aménagement du parc des Cageux.

Point 7 – Prochaine rencontre

La tenue de la quatrième rencontre du comité de suivi FPAP est fixée au 15 juin, à 18h.

Point 8 – Varia

Mme Bourgeois informe les membres du comité que l'entreprise Sanimax est à la recherche de «nez ambulants». La démarche a pour but de mieux comprendre les nuisances occasionnées par les mauvaises odeurs. Mme Gagnon mentionne qu'il serait peut-être pertinent de mettre cette information dans le journal distribué aux résidents du FPAP.