

Lettre d'opinion portant sur le projet Canoë

Cette lettre présente des opinions concernant des composantes du projet Canoë et du processus consultatif s'y rattachant destinées au promoteur et à l'arrondissement. Bien que les points élaborés soient pour la plupart négatifs, cela ne représente pas une rejection d'un éventuel développement dans le secteur Bennett-Letourneux, mais plutôt du processus employé par l'arrondissement.

En effet, au lieu de faire un Plan Particulier d'Urbanisme (PPU) pour le secteur Bennett-Letourneux et ainsi développer une vision d'ensemble de concert avec la population, l'arrondissement a plutôt choisi de faire une « Planification détaillée », adoptée le 7 juin 2021, qui n'est pas assujettie aux normes de consultation de l'OCPM. Cette démarche prévoit l'approbation de projets individuels par projet particulier (PPCMOI) un processus qui inclus une démarche consultative limitée au cas-par-cas ne permettant donc pas à la population locale d'exercer son droit démocratique de participation quant aux visées globales du redéveloppement du Secteur Bennett-Letourneux. Ceci a mené l'arrondissement à opter pour la démarche de l'article 89 afin de faire approuver le projet. Bien que cette démarche ait fait ses preuves, on peut penser au projet MIL Montréal, dans le cas nous concerne cette démarche est appliqué uniquement à un seul projet plutôt que l'entièreté du secteur Bennett-Letourneux, limitant encore une fois l'élaboration d'un plan d'ensemble conjointement avec la population locale.

De plus, lorsque l'on consulte la « Planification détaillée », il semble plutôt clair que le document a été rédigé avec pour but principal de supporter le projet Canoë. Ceci est d'autant plus apparent lorsque l'on considère que, bien que la première mouture du projet qui a été déposé en PPCMOI ait été retirée quand les citoyens ont fait une demande de registre pour approbation référendaire, aucune modification n'a été apportée au projet tel que présenté dans le cadre de cette consultation par article 89.

Bien que la « Planification détaillée » élabore sur la nécessité du développement des aires TOD (Transit Oriented Development) autour des stations Pie-IX et Viau, l'intégration du concept est faite de manière superficielle. Un TOD n'est pas seulement de la densification autour d'un arrêt de transport en commun structurant incluant un peu de mixité des usages tel que la « Planification détaillée » le laisse croire. En effet, un TOD doit être conçu pour amener une augmentation de la part modale des déplacements actifs (marche, vélo, transport en commun) en venant minimiser la place de la voiture. Si cela n'est pas fait, la zone développée seront plutôt un Transit Adjacent Development (TAD) où les gens habitent près du transport en commun, mais continue de se déplacer par voiture.

Le manque de vision globale concernant le secteur Bennett-Letourneux est particulièrement apparent lorsque l'on consulte les éléments présentés dans l'étude de circulation. En effet, bien que la « Planification détaillée » stipule que l'un des principaux objectifs « *[vise] à favoriser la création d'un environnement unique, verdoyant, attrayant et sécuritaire pour le piéton* » (Ville de Montréal, Règlement P-22-023, Section 2, Objectif III), la vision locale présentement intégrée dans le projet Canoë, qui se conforme à la réglementation

actuelle, démontre un manque de vision quant aux interventions pouvant être faites pour promouvoir des environnements de vie actifs.

Tout d'abord, la section 4.8 de l'Étude d'impact sur les déplacements stipule que « *[comme] les commerces sont concentrés le long de la rue Hochelaga, nous croyons qu'il serait pertinent de réserver quelques places de stationnement (présentement limitées à une durée de 60 minutes) pour la livraison de la marchandise* (p. 26-27). » Cette proposition viendrait créer des zones de conflit entre les livreurs et les piétons / cyclistes en bloquant des parties du trottoir durant les livraisons. Dans l'objectif de promouvoir les déplacements actifs vers le projet Canoë, et éventuellement à travers l'ensemble du secteur Bennett-Letourneux, une telle implantation de la livraison n'est pas souhaitable d'autant plus que l'étude édicte « *[qu'aucune] donnée concernant le type de camion et la fréquence de ceux-ci ne sont disponibles* (p.26). » Dès lors, la zone de livraison pour l'épicerie et la pharmacie devrait être intégrée à même le bâtiment. Elle pourrait prendre la place de certaines places de stationnement commerciales qui sont supérieures au nombre autorisé au règlement (29 places proposées comparé à 16 places permises selon les calculs intégrant les commerces concernés par ces places de stationnement). Cela représente un changement relativement mineur au projet qui permettrait alors d'éviter la création de zones de conflit avec les piétons tout en diminuant l'achalandage potentiel du secteur par automobile pour des fins commerciales.

Pour poursuivre, le maintien des taux minimum de stationnement pour le projet Canoë est contradictoire aux objectifs de transition vers des milieux de vie actifs plutôt que centrés sur l'automobile. Bien que le ratio de stationnement du projet (une place de stationnement pour 4 logements) représente une diminution par rapport aux taux de possession d'automobile dans la région, cela demeure trop conservateur en termes de réductions de la dépendance à l'automobile en particulier pour une zone qui est desservie par deux stations de métros et bientôt le SRB Pie-IX. De plus, l'addition de davantage de circulation automobile dans un secteur retrouvant bientôt une troisième école (la nouvelle école Irénée-Lussier s'ajoutant aux écoles existante Eulalie-Durocher et Saint-Jean-Baptiste-de-la-salle) est d'autant plus contradictoire au mouvement de sécurisation urbaine qui est déjà en cours afin de faire la promotion du transport actif et d'améliorer la qualité de vie des résidents (cela inclus la diminution récente de la vitesse de circulation sur la rue Hochelaga de 50km/h à 40 km/h). Dès lors, les effets de l'ajout d'automobiles dans le secteur auraient dû faire part d'une consultation publique d'ensemble avant la présentation de quelconque développement.

Par la suite, selon les normes actuelles de l'American Disability Act (ADA) qui fait office de meilleure pratique quant au développement d'environnement urbain inclusif, la largeur de 1.5 mètre du trottoir sur la rue Hochelaga n'est pas réglementaire afin de permettre le passage d'utilisateur de chaises-roulantes ou autres moyen de transport actif sur roues (i.e. triporteur, poussette) dans les deux directions. De plus, le secteur comporte 3 écoles et le projet Canoë est supposé intégré une garderie, ce qui rend encore plus important d'avoir des trottoirs suffisamment larges étant donné que parents et enfants vont souvent marcher côte-à-côte. Additionnellement, il n'y a aussi aucune zone de mobilier et de plantation séparant la rue du trottoir rendant celui-ci moins sécuritaire et confortable ce qui vient encore une fois contredire

les objectifs émis dans la « Planification détaillée ». De ce fait, avant d'entreprendre quel développement que ce soit, il aurait été préférable d'entreprendre une réflexion quant au réaménagement des infrastructures de transport du secteur ce qui inclus l'analyse de l'impact de l'ajout d'automobile dans un secteur très bien desservi par le transport en commun ou encore la bonification des infrastructures de transport actif. Toutefois, force est de constater que cette vision d'ensemble est cruellement manquante du processus consultatif ici présent.

Pour conclure, au lieu de faire un PPU ou encore un règlement de l'article 89 pour l'ensemble du secteur afin de permettre d'accorder le développement proposé avec les visées de la Ville de Montréal et les opinions des citoyens, l'Arrondissement a plutôt décidé de faire une « Planification détaillée dont il ne suit même pas les objectifs énoncés. Cela démontre un manque de transparence et de vision qui va à l'encontre des visées démocratiques et environnementales de la Ville de Montréal. De ce fait, je suis d'avis qu'il serait bénéfique qu'une réelle planification détaillée inclusive du Secteur Bennett-Letourneux passant par le processus consultatif de l'OCPM (PPU ou un article 89 pour l'ensemble du secteur) soit réalisée avant l'adoption du projet Canoë ou tout autre projet afin d'assurer l'élaboration d'une vision d'ensemble respectant les principes d'un TOD, les visées ambitieuses de la ville de Montréal quant à la transition écologique ainsi que l'opinion de la population locale.

Lancelot Rodrigue

Citoyen de Hochelaga-Maisonneuve