

# GRIS ORANGE CONSULTANT INC.

514.658.1234    [info@gris-orange.com](mailto:info@gris-orange.com)    306-372, rue Sainte-Catherine Ouest    H3B 1A2

Montréal, 18 août 2022

Office de la consultation publique de Montréal  
1550 rue Metcalfe, Bureau 1414 (14e étage), Montréal, QC H3A 1X6

Objet : Lettre d'expertise - consultation en lien avec le projet du 4500 rue Hochelaga

À l'attention des commissaires,

J'ai été mandaté par Développement Canoë Inc. pour produire une lettre d'expertise indépendante par rapport aux aspects de développement urbain et de transport en lien avec le site du 4500, rue Hochelaga.

Je possède une formation de premier cycle en sociologie, une maîtrise en études urbaines, une seconde en urbanisme ainsi qu'un doctorat en études urbaines. Depuis 2006, j'enseigne au premier et second cycle universitaire. J'ai eu la chance de réaliser plus de 100 entrevues à la télévision, à la radio et pour les journaux. De plus, j'ai pu siéger sur différents comités d'experts en lien avec l'urbanisme, la mobilité et le patrimoine. Finalement, depuis 2008, je suis président de Gris Orange Consultant inc. La suite constitue donc cette lettre d'expertise.

Lorsqu'il est question de répondre aux besoins actuels et futurs en logements, le consensus est que la densification du territoire est l'approche à privilégier. L'ère de l'étalement urbain axé sur la voiture est une période qui est révolue.

Au Québec, le développement est encadré dès la fin des années 1970 avec l'adoption des outils de planification qui sont toujours utilisés aujourd'hui. Ceux-ci sont entre autres la Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles (LPTAA) adoptée en 1978, la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (LAU) adoptée en 1979 et les divers plans de transports de la région métropolitaine parus entre 1979 et 2000.

Ces outils de planification ont permis de bien encadrer le développement urbain dans un contexte de grande disponibilité de terrains vacants, non pollués. Ils ont également établi un périmètre d'urbanisation suffisamment grand pour les prévisions de croissance de l'époque. Hélas, le développement démographique au Québec fut bien plus important que ce qui était anticipé, ce qui a entraîné un développement de ce périmètre d'urbanisation beaucoup plus rapide qu'initialement prévu. Ainsi, nous arrivons à la fin de ces réserves et donc dans une situation de rareté des terrains disponibles au développement. C'est dans ce contexte que le développement urbain a commencé à s'intéresser aux friches industrielles et urbaines, soit le réaménagement des terrains sous-exploités à même le périmètre d'urbanisation. Historiquement, ces terrains ont été laissés à l'abandon, car leur coût de décontamination et/ou leur zonage rendaient non économiquement viable leur réaménagement. L'augmentation de la valeur de ces terrains de concert avec des changements de zonage rendent finalement ces terrains accessibles aux réaménagement.

Dans la région de Montréal, la pratique du réaménagement a été encadrée par divers outils de planification à différentes échelles, dont le Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM). Les orientations et axes d'intervention de ces outils s'arriment avec la philosophie d'aménagement du Transit-Oriented Development, plus communément appelée TOD. Introduite dans la planification métropolitaine par l'ancienne Agence métropolitaine de transport (AMT) au début des années 2000, cette philosophie est venue marquer le (re)développement des espaces aux abords des systèmes de transports collectifs en imposant une politique de densification aux abords des stations.

Le TOD a deux principaux avantages. D'abord, il encourage le réaménagement de la ville sur elle-même, ce qui permet de diminuer la consommation de ressources, ainsi que de préserver les espaces verts et les terres agricoles. Ensuite, il permet d'optimiser l'utilisation des infrastructures existantes de transport collectif en concentrant la densité aux abords des points d'accès au transport structurant. Ainsi, nous observons une densification des abords des stations du métro, des gares de train de banlieue et des futures stations du REM.

Malgré les multiples documents de planification qui préconisent le développement des aires TOD, le développement de ces zones fait face à un cadre réglementaire qui n'est pas adapté au contexte actuel de développement. Le contexte dans lequel cette

réglementation a été écrite n'était pas celui de la croissance, mais plutôt de la décroissance.

Bien que les principes de la densification sont acceptés par la grande majorité de la population, leur articulation en projets urbains est de plus en plus contestée. Le phénomène croissant du Pas dans ma cour (NIMBY) présente des défis importants quant au développement du territoire. De plus en plus de projets, quelle que soit leur nature, font face à de l'opposition citoyenne. Souvent, l'opposition la plus importante provient de la part des résidents qui habitent le plus proche du projet en question.

Cela étant dit, il demeure important de différencier les préoccupations citoyennes du phénomène NIMBY. Tandis que l'intégration des préoccupations citoyennes devrait être une partie intégrante de tout projet de développement, le NIMBY est souvent associé à l'opposition à tout développement quel que soit sa nature.

Afin de répondre aux orientations gouvernementales et de ralentir les changements climatiques, un mode de vie plus écologique, qui n'est pas axé sur la voiture, est de mise. Afin de rendre possible un style de vie moins dépendant à la voiture, s'apparentant plus à ceux des villes européennes, de même que la ville de 15 minutes, une compacité est de mise. Ces objectifs seront à la base du futur Plan d'urbanisme et de mobilité de la Ville de Montréal.

Malgré le fait que les voitures électriques n'émettent pas de gaz à effets de serre, leur utilisation a un impact négatif sur les changements climatiques en raison des émissions requises pour leur production, mais surtout de la forme urbaine et l'infrastructure énergivore qui est requise pour faciliter leur utilisation. On peut penser aux aires de stationnement et aux autoroutes. Plus précisément la production du béton, de l'acier et du goudron qui est utilisé dans ces infrastructures est une source importante de pollution. Il est important de se rappeler qu'un petit VUS électrique polluera plus qu'une voiture avec moteur à combustion interne durant son cycle de vie. De plus, les voitures, qu'elles soient électriques ou non, demeurent une source de nuisances importantes en milieu urbain, par exemple le bruit de friction et les micros plastiques provenant des pneus. Ainsi, il faut tout de même privilégier l'utilisation du transport collectif et actif.

À Montréal, malgré la saturation de certaines infrastructures de transport, d'autres conservent une capacité résiduelle significative. La branche Est de la ligne verte du métro en est un exemple, ayant une capacité de dizaines de milliers d'usagers par

heure et étant en mesure d'accueillir des milliers d'usagers supplémentaires à l'heure de pointe.

Considérant que les terrains se redéveloppent habituellement une fois par siècle, il est primordial de planifier adéquatement les projets urbains et de saisir les opportunités qu'ils représentent.

Le site à l'étude constitue une de ces opportunités qu'il importe de saisir pour répondre non seulement aux besoins actuels, mais aussi futurs, de la population montréalaise. Sa localisation dans l'aire TOD de la station Viau et dans l'aire d'influence de la station Pie-IX de la ligne verte du métro, ainsi que du futur SRB Pie-IX, justifie la densification du terrain.

Le projet Canoë s'inscrit dans un secteur qui connaît actuellement un vent de revitalisation. La requalification de terrains industriels implique plusieurs défis de taille tels que la contamination des terrains par les activités antérieures, l'absence de voies de circulations à même l'îlot (méga-îlot), les îlots de chaleur, l'interface avec le quartier résidentiel avoisinant ainsi que la pénurie de services à proximité.

Les grandes lignes du projet proposé s'inscrivent dans les meilleures pratiques de l'urbanisme. Le site est localisé à une dizaine de minutes de marche de la station Viau. Grâce à son faible nombre de cases de stationnement, conjointement à sa proximité au métro et du futur SRB, permettent de réduire la dépendance à l'automobile pour ses futurs résidents. Bien que sa densité et sa hauteur sont plus élevées que les constructions anciennes du secteur, les externalités négatives seront limitées. Les bénéfices amenés par le projet tel que le local communautaire, l'offre de logements abordables et sociaux de même que l'arrivée de commerces de proximité permettront de renforcer la qualité de vie du secteur. L'ajout d'une diagonale piétonne de type « Woonerf » reconfigure le méga-îlot en augmentant la perméabilité afin de favoriser les déplacements actifs. En raison de l'aménagement d'un parc et d'espaces verts, le projet participe à la diminution des îlots de chaleur.

C'est pour ces raisons que j'appuie les paramètres de ce projet.

Cordialement,



Pierre Barrieau, Ph. D.

Président, Gris Orange Consultant inc.