

Opinion citoyenne présentée
à l'Office de consultation publique de Montréal
pour le projet immobilier Louvain Est

Par Patrick Howe
citoyen d'Ahuntsic-Cartierville

Le 11 mai 2021

Résumé

- Le projet immobilier Louvain Est constitue une chance inespérée de proposer un concept innovant de densification urbaine intelligente qui permettrait à des réfugiés, des immigrants et des citoyens moins aisés de pouvoir se loger à coût modique à Ahuntsic.
- Mais densifier la ville ne veut pas dire « surdensifier » le secteur, ni le transformer à un point tel où il viendrait potentiellement créer deux classes de citoyens d'Ahuntsic : les citoyens plus aisés qui habitent dans des bungalows, des duplex et des jumelés (ce qui constitue le quartier traditionnel d'Ahuntsic) et ce « nouveau quartier » (une expression utilisée dans le sommaire décisionnel – article 89 de la Ville) où l'on permettrait la construction de tours résidentielles de huit et dix étages sur un site enclavé et qui accueilleraient plus de 4000 personnes ayant de plus faibles revenus.
- On s'étonne de l'empressement des promoteurs à vouloir présenter un projet immobilier aux citoyens à ce stade préliminaire de son évolution. Car il ne fait aucun doute que ce projet soumis en consultation est incomplet, tant pour le montage financier qui est absent que pour l'entente innovante avec des partenaires qui ne sont pas confirmés.
- Si on reconnaît que les logements abordables et sociaux sont rares, la Ville pourrait rapidement combler cette problématique en accordant du financement au groupes de ressources techniques dont les milliers d'unités de logement sont en attente de financement.
- Au-delà des éléments périphériques du projet qui semblent bien plus avancés que le concept immobilier en tant que tel (serres urbaines, fossé pour écoulement des eaux de pluie, projet de quartier vert), le cœur du processus de consultation actuellement en cours requiert une acceptabilité citoyenne sur le projet immobilier, pas sur ses composantes secondaires même s'ils permettent de mieux comprendre le concept final.
- Nous partageons les préoccupations des membres du Comité consultatif d'urbanisme (CCU) de l'arrondissement Ahuntsic-Cartierville qui se sont montrés préoccupés par le peu de place de stationnement prévu par le projet et par « les hauteurs proposées, bien plus importantes que dans le quartier environnant ».
- Nous reconnaissons aussi la lucidité du CCU qui, en approuvant le projet, a reconnu une évidence : toutes les dérogations demandées par les promoteurs sont nécessaires uniquement pour atteindre rapidement l'objectif du nombre de logements sociaux.

Notre opinion sur le concept de « nouveau quartier »

On constate qu'il y aurait beaucoup de tours résidentielles sur ce terrain. Soit une dizaine de bâtiments en hauteur, dont plusieurs qui auraient entre 8 et 10 étages.

Sachant que l'on veut y accueillir 1000 familles, on peut raisonnablement estimer qu'il y aurait plus de 4000 résidents dans ce secteur. Un nombre auquel se rajouteraient les usagers quotidiens, comme les commerçants, les clients des commerces, les usagers des serres urbaines et de la bibliothèque et les professeurs de l'école.

Les risques que les citoyens qui habiteront ce nouveau quartier soient stigmatisés sont grands. Certains urbanistes parlent de plus en plus de la « ségrégation par le cadre bâti », une façon d'expliquer que certaines constructions tellement différentes des lieux avoisinants provoquent une stigmatisation involontaire de ceux qui y habitent.

On peut se questionner sur ce que se dirait un résident du site Louvain en regardant le quartier de bungalows et de terrains verdoyants qui entourent le site Louvain par sa fenêtre du 10^e étage. Que dirait-il? « Voici mon quartier? » ou « voici leur quartier? ».

La notion « d'échelle humaine »

Il pourrait être pertinent de souligner ce qui apparaît comme une incongruité dans le document de présentation préliminaire. À plusieurs endroits du texte, on mentionne que le bâti sur site Louvain sera à « échelle humaine ». Or, le bâti proposé serait, à plusieurs endroits, d'une hauteur de 10 étages. Si l'Office accepte cette notion « d'échelle humaine », il serait pertinent d'amener cette échelle à l'ensemble de l'Île, et considérer désormais qu'un bâti de 10 étages est à échelle humaine. L'Office, de ce fait, pourrait créer un précédent important qui aura un impact majeur sur le bâti futur de la métropole.

En tant que citoyen du quartier Ahuntsic, la notion « d'échelle humaine » s'applique selon nous avec plus de justesse au reste du quartier traditionnel qui abrite des bâtiments de 2 à 3 étages plutôt qu'à ces immenses tours grises repliées sur elles-mêmes qui transformeront à jamais l'esprit de l'un des derniers quartiers à échelle humaine de Montréal.

Les conséquences sur la circulation sont mal évaluées

La Ville a déposé en catimini son étude d'impact sur la mobilité et le stationnement du projet Louvain Est le 30 avril, alors que le projet avait déjà été présenté aux citoyens un mois plus tôt.

Ce document de 105 pages déposé à minuit moins une ne nous a pas permis de pouvoir questionner les auteurs. Toutefois, une lecture rapide du document nous permet de soulever certains postulats erronés et des considérations socio-économiques absentes qui devraient figurer dans une telle étude.

Nous déplorons cet ajout de dernière minute au dossier, mais cela ne fait que renforcer notre impression que le projet Louvain Est a été présenté trop tôt aux citoyens.

La Ville a récemment choisi de réduire de 50 % la capacité des rues Saint-Hubert, Lajeunesse et Berri, notamment pour y implanter le fameux Réseau express vélo (REV). Ces rues sont importantes pour bien desservir le site Louvain. Mais l'étude ne prend pas compte de ce rétrécissement des artères Saint-Hubert, Berri, Lajeunesse et celle à venir sur Christophe-Colomb. L'étude laisse croire que ces réseaux cyclables aideront à la mobilité, mais rien dans l'étude ne porte sur l'impact de ces ajouts de voies cyclables sur la circulation automobile. Aucune étude n'a été faite, ni aucun comptage. Ce faisant, les conclusions de cette étude sur la mobilité par la voiture reposent sur des éléments qui sont déjà désuets.

L'étude laisse croire que le site Louvain n'occasionnerait pas de nouveaux déplacements de transit ni de débordement dans les rues résidentielles à cause de la présence des axes artériels et collecteurs aux abords. Mais elle s'appuie sur les postulats surprenants et non quantifiés de la part des promoteurs à l'effet que les citoyens du site Louvain prendront massivement le vélo ou se déplaceront en transport en commun.

L'étude reconnaît que « le diagnostic du secteur a permis de révéler que les débits de circulation étaient particulièrement élevés sur la rue Louvain Est entre les rues Saint-Hubert et Berri, même si cette portion est classée comme une rue locale et que les aménagements cyclables sont en chaussée partagée. (p.91). Le site Louvain n'amènera pas le débit à la baisse, au contraire.

Des citoyens qui ne font pas nécessairement du 9 à 5

Les citoyens disposant de revenus plus faibles ne se déplacent pas nécessairement vers les mêmes pôles de travail que les citoyens plus aisés. Autrement dit, les travailleurs qui ont des ressources financières plus limitées, et qui choisiront d'habiter sur le site Louvain pour ses loyers plus abordables, n'iront généralement pas travailler au centre-ville le matin aux heures de pointe habituelles.

On peut se questionner sur le silence des promoteurs sur les réels besoins des futurs résidents du site Louvain. Ont-ils envisagé que ces nouveaux résidents pourraient occuper des emplois ailleurs qu'au centre-ville de Montréal?

L'étude de circulation qui repose en grande partie sur des déplacements aux heures de pointe ne tient pas compte du profil socio-économique de ces citoyens. Et aucune enquête origine-destination qui pourrait correspondre au profil de ces citoyens n'est jointe au dossier des promoteurs.

Les auteurs de l'étude recommandent également de limiter le nombre de cases de stationnement sur le site pour « réduire l'attractivité de la possession automobile » (p.103). Encore là, nous devons nous inquiéter de cette vision militante des déplacements idéalisés des futurs résidents du site Louvain Est. Prétendre que ces familles nombreuses n'auront pas besoin d'une voiture et qu'elles ne recevront pas de visiteurs à l'occasion est tout simplement inacceptable.

Rappelons une évidence : ces futurs résidents auront certainement besoin d'une voiture comme la plupart des autres résidents du secteur Ahuntsic. Les confiner sur ce site en réduisant leur capacité de se déplacer en voiture pourrait même être jugé discriminatoire.

La pierre d'assise de ce projet est de fournir des logements abordables à des citoyens moins aisés. L'objectif est noble. Mais l'approche des promoteurs nous fait craindre que les besoins particuliers de ces citoyens en matière de transport n'aient pas été correctement évalués. De façon imagée, on pourrait dire que l'idéologie derrière les choix de mobilité repose sur un profil socio-économique de citoyens du Plateau Mont-Royal, alors que la réalité est que des citoyens qui ont besoin d'un logement abordable ou social ont un profil complètement différent que leur déplacement vers le travail est conditionné par leur employeur et ses différents quarts de travail, pas par un noble objectif d'encourager les transports actifs.

Le stationnement et les autobus

Si ce secteur cause plusieurs problèmes de circulation à cause de l'absence de stationnement en nombre suffisant, le site deviendra-t-il une source de tension perpétuelle avec les citoyens des secteurs limitrophes dans la recherche d'une place de stationnement?

L'étude de circulation pose la lentille de son microscope sur le secteur entourant le site Louvain. Mais que se passera-t-il quand les banlieusards, qui seront plus nombreux dans les rues du quartier lorsque l'autoroute 19 vers Bois-des-Filion sera prolongée, seront tentés d'éviter la congestion sur Papineau en empruntant les rues Louvain, Christophe-Colomb ou Saint-Hubert? L'étude est muette à ce sujet.

L'étude reconnaît qu'il faudrait désenclaver le secteur en rajoutant une ligne d'autobus et d'adapter la fréquentation des autobus à l'achalandage (p.103). Mais rien n'indique que la STM a été mise à contribution.

Les usagers de l'autobus 121-Sauvé devront-ils patienter plus longtemps aux heures de pointe car leur autobus est plein? La STM devrait-elle commander des nouveaux autobus pour désenclaver le secteur? Quand on sait qu'il faudra 15 ans pour livrer les 300 nouveaux autobus promis aux élections de 2016, à quel moment la STM pourrait-elle désenclaver le secteur avec de nouveaux autobus? 2035? 2040? L'étude est muette à ce sujet.

La gestion partagée du secteur : un projet pilote

Il faut reconnaître que le choix des mots des promoteurs n'est pas rassurant. On présente ces tours comme un « projet-pilote d'urbanisme transitoire » ainsi qu'un « laboratoire pour plusieurs pratiques innovantes, notamment la gouvernance partagée ». Cette gouvernance du site serait partagée avec qui, d'ailleurs? Pourquoi ne pas présenter tous les acteurs en toute transparence? Si le travail n'est pas terminé, et que de nouveaux joueurs viendront « bonifier » ou changer le projet comme les promoteurs l'ont indiqué lors des séances d'information, pourquoi demander aux citoyens de se prononcer maintenant? Et comment réagiront les citoyens quand les promoteurs changeront le projet pour accommoder des nouveaux partenaires?

Et que se passerait-il si on se rendait compte que l'on s'était trompé et que ce « laboratoire urbain » ne donnait pas les résultats escomptés? Qui seront les cobayes de ce laboratoire urbain? Et qui paiera la facture de ces erreurs?

Et surtout, une question subsiste : pourquoi consulter les citoyens maintenant alors que le projet n'est visiblement pas prêt? Au lieu de réinventer la roue, ne pourrions-nous pas prendre le temps de bien définir le projet en fonction de normes urbanistiques éprouvées et respectueuses de la trame urbaine du quartier?

À propos de l'urgence de construire rapidement des logements sociaux

Le document de présentation soutient notamment que le financement des immeubles d'habitation à vocation abordable et sociale proviendra essentiellement du programme AccèsLogis Montréal.

Or, le programme AccèsLogis peine actuellement à répondre à la demande. Depuis 2020, aucune somme additionnelle n'a pu être accordée par le gouvernement du Québec afin de soutenir le pan montréalais du programme. Actuellement, le gouvernement provincial évalue les suites à donner au programme.

Le rapport de la Vérificatrice générale de Montréal, publié à l'été 2020, présente d'ailleurs plusieurs points d'achoppement entre le gouvernement du Québec et la Ville de Montréal. En sus des différends à régler entre les instances, le manque

de financement des dernières années a créé une file d'attente importante pour les projets de logements sociaux et abordables. Pour les Groupes de Ressources techniques (GRT), chargés de coordonner le travail entre les organismes communautaires, les professionnels et les instances municipales, de nombreux projets ont été annulés ou reportés indéfiniment. À l'heure actuelle, des centaines d'unités prêtes à construire attendent à travers la métropole.

Il est une question de respect, à l'égard des organismes et des différentes communautés de l'Île, de respecter un principe de file d'attente. À cet égard, il serait opportun que la Ville de Montréal finance d'abord les projets déjà en attente, avant d'en ajouter de nouveaux ou de mettre en priorité des projets moins avancés au détriment de ceux qui n'attendent que des fonds pour démarrer.

L'avantage de ces autres projets est qu'ils sont situés en plein cœur de quartiers déjà existants, ce qui viendra favoriser la mixité sociale, contrairement au site Louvain qui viendra enclaver les nouveaux résidents dans un secteur surdensifié.

Par ailleurs, nous aimerions attirer l'attention des commissaires sur d'autres aspects du financement des projets sociaux. En effet, le document de présentation préliminaire du projet détaille la volonté d'un bâti écologique, avec par exemple l'usage de matériaux alternatifs, d'un système de récupération des eaux de pluie ou l'installation de serres de toits. Actuellement, ces options ne sont pas possibles dans le cadre du programme AccèsLogis. En effet, afin d'accorder la priorité à la construction de nouvelles unités, le programme ne finance pas des éléments accessoires coûteux comme des serres de toit. Bien qu'il serait intéressant d'en ajouter, il faut se poser la question de la priorité d'investissement : faut-il mettre de l'argent pour construire des serres urbaines ou mettre de l'argent pour financer un maximum d'unités de logement?

À cela, il importe d'ajouter une notion d'équité : le traitement accordé au projet Louvain devrait être le même que celui accordé aux autres organismes sur l'Île. Si on revient à l'exemple des serres urbaines, notons que le Service de l'Habitation exige des organismes de trouver un financement extérieur pour les serres de toit. Il n'y a pas de raisons pour laquelle le projet Louvain devrait se faire financer des constructions accessoires par le programme AccèsLogis alors que les autres organismes n'ont pas accès à ce financement particulier.

L'écosystème commercial et l'accessibilité du site.

Il y a trois défis importants concernant l'offre commerciale sur le site. D'abord, il y a une problématique d'accessibilité. Ensuite, une réflexion doit être faite sur l'offre commerciale ainsi que sur son aménagement.

Premièrement, le document de présentation préliminaire du projet présente une vision étrange de l'écosystème commercial, qui se combine avec une analyse non moins étrange de la mobilité des personnes. D'abord, on note que, par le bâti

actuel, les habitants des environs utilisent majoritairement leur voiture pour se déplacer. Pour ceux-ci, en effet, la promenade Fleury, ou les espaces commerciaux bordant le parc Frédéric-Back sont facilement accessibles en voiture. Comme le projet Louvain ne comprend pas d'accès véhiculaire et de stationnements pour les visiteurs, on présente alors le concept comme étant un « incitatif » à modifier ses habitudes de déplacement.

Il importe donc de se poser la question ici : pourquoi les habitants des environs, qui ont déjà une voiture et des commerces facilement accessibles en voiture, iraient prendre leur vélo pour aller faire leurs emplettes sur le site Louvain? Ils n'ont, dans les faits, aucun incitatif à s'y rendre. Pour un résident des environs, faire deux coins de rue de plus en voiture ne représente un déplacement que de quelques minutes et sans effort.

À moins de mettre des espaces de stationnement pour les clients sur le site ou à ses abords, il semble alors peu probable que les habitants actuels changent leurs habitudes d'achat. D'un autre côté, cet aménagement est potentiellement à même de causer des enjeux de circulation véhiculaire aux abords, vu l'aménagement actuel de la rue Louvain et des intersections aux abords du site.

Cette problématique pourrait être amoindrie par une forte réflexion sur l'offre commerciale qui sera présente, ce qui amène au deuxième défi. La promenade Fleury, de même que les autres commerces des environs, a un caractère qui lui est propre. La promenade Fleury offre en effet de nombreux commerces spécialisés et raffinés, offrant par exemple des mets haut de gamme et des accessoires faits main. Cette offre, entièrement privée, répond aux besoins d'achat des résidents des environs, lesquels ont un revenu suffisant pour profiter de cette offre commerciale particulière.

Si les promoteurs du projet souhaitent, malgré les difficultés d'accès au site, inciter les habitants à se déplacer sur le site, il serait important que les commerces qui s'y installent puissent répondre à leurs besoins. Autrement, le risque est de ne faire des commerces qui entrent uniquement dans la gamme offrant des produits et services abordables, lesquels répondront alors principalement aux besoins des résidents du site Louvain et n'incitera pas un mouvement d'entrée et de sortie sur le site.

Finalement, la présentation préliminaire qui fut faite des emplacements commerciaux sur le site semble problématique. En effet, à la page 37, on place les espaces commerciaux vers l'intérieur du site, provoquant de fait une barrière naturelle avec son environnement.

En effet, une base d'une offre commerciale réussie tient à son emplacement face à la rue. Il en est ainsi de toutes les rues commerciales de la région. Voilà pourquoi, si les promoteurs du projet Louvain souhaitent réellement inciter les habitants des environs à venir faire leurs emplettes sur le site, ils devraient :

1. Créer des accès faciles pour les résidents;
2. Présenter une offre commerciale concurrentielle;
3. Mettre les commerces en front de lot, face à la rue.

En conclusion

Les promoteurs ont souvent répété pendant les présentations que la Ville de Montréal n'avait pas souvent la possibilité de créer un nouveau quartier à partir de zéro. Et que pour répondre à la grande demande de logements sociaux, elle pouvait enfin en faire beaucoup (beaucoup!) sur le site Louvain Est.

La question qui résume notre réflexion se pose ainsi : les promoteurs ont-ils vraiment considéré les besoins des citoyens qui habiteront dans ce nouveau quartier ou se sont-ils emballés devant un gros plat de bonbons ?

Paraphrasons le premier ministre pour conclure notre opinion :

« Construisons un véritable quartier à échelle humaine pour mieux les accueillir ».