Mémoire citoyen sur le secteur Pie-IX–Vertières

Consultation publique sur la vision d'aménagement et de développement préliminaire

Benoit Riopel
Citoyen de Rosemont

Présentation

Mon nom est Benoit Riopel. Originaire de Lanaudière, j'ai emménagé à Montréal il y a environ 30 ans, dans le cadre de mes études universitaires, et j'ai décidé d'y faire ma vie. Marié et père de deux grands enfants, je suis propriétaire d'une maison sur la 28e Avenue, au coin de Bélanger, depuis maintenant 17 ans.

J'aime Montréal pour sa mixité sociale, ses activités et sa vitalité culturelle. Bien que je possède une voiture, je privilégie le transport en commun pour mes déplacements urbains.

Pour ma famille et moi, la transformation du secteur Pie-IX–Vertières constitue d'abord et avant tout une occasion de voir notre milieu de vie se dynamiser et s'embellir. Nous accueillons donc favorablement la démarche. Je souhaite toutefois que ses bénéfices profitent aussi aux personnes qui habitent déjà le quartier, et que ses effets sur les rues avoisinantes soient pris en compte dès maintenant.

Je ne suis ni un expert en aménagement urbain ni un spécialiste de la gestion de projets de cette ampleur. Les commentaires présentés ici sont ceux d'un citoyen qui souhaite que cette transformation se déroule de façon intelligente, harmonieuse et au bénéfice de toutes les personnes qui auront à vivre avec elle.

Je comprends que la consultation porte sur une vision municipale préliminaire, qui servira à encadrer les projets à venir, plutôt que sur un projet immobilier dont tous les détails seraient arrêtés. C'est justement à cette étape que les préoccupations des quartiers voisins doivent pouvoir influencer les choix.

Les effets positifs attendus

L'arrivée de la station Vertières et le prolongement de la ligne bleue devraient faciliter nos déplacements, tant vers l'ouest, notamment Côte-des-Neiges, que vers l'est, jusqu'à Anjou. Pour ma famille, la possibilité de rejoindre le métro à proximité représente une amélioration concrète et une occasion de réduire davantage notre dépendance à l'automobile.

La transformation du secteur pourrait aussi enrichir l'offre commerciale. Les commerces actuels sont essentiels à notre quotidien, mais je souhaiterais voir davantage de cafés, de restaurants et de lieux où l'on peut se rencontrer et prolonger une sortie dans le quartier. Je retiens positivement l'intention de maintenir les commerces existants et de diversifier les services de proximité.

Enfin, la déminéralisation, les nouveaux parcs et les équipements collectifs proposés pourraient améliorer considérablement la qualité de vie. Ces lieux devraient être facilement accessibles depuis les quartiers environnants, y compris à pied depuis Rosemont

Des préoccupations à prendre en compte

Cet accueil favorable n'efface pas mes inquiétudes. Elles portent sur la confiance envers la démarche, la circulation locale, les chantiers, l'accès au logement et la place de Rosemont dans la planification.

La leçon du Boulevard en 2021

L'annonce de la fermeture du centre commercial Le Boulevard en 2021 était une conséquence directe de son expropriation dans le cadre du prolongement de la ligne bleue et de l'implantation de la future station aujourd'hui nommée Vertières. Une solution a ensuite été annoncée pour maintenir ses activités. Cet épisode nous a marqué : un projet destiné à améliorer notre milieu de vie avait fait planer la disparition de commerces essentiels à notre quotidien.

Même si cet événement est derrière nous, j'y vois un exemple concret de ce que peut produire un manque de vision d'ensemble. Les contraintes du projet de transport et les conséquences pour le milieu de vie auraient dû, à mes yeux, être envisagées ensemble dès le départ. La solution trouvée par la suite n'efface ni les inquiétudes suscitées ni la leçon à en tirer : on ne peut pas planifier une infrastructure de cette importance sans anticiper ses effets sur les services dont la population dépend.

Je demande donc que les conséquences sur les services de proximité soient évaluées avant les décisions importantes, et que ces décisions et leurs motifs soient expliqués clairement à la population. Lorsqu'un commerce essentiel doit être déplacé ou qu'un accès doit être fermé, les résidents devraient savoir à l'avance quelles solutions de remplacement sont prévues et pendant combien de temps.

La circulation locale et le stationnement

Même avant les travaux de la nouvelle station, nous observions une circulation importante sur les avenues qui donnent accès aux commerces de Jean-Talon, notamment la 28e Avenue, dans le prolongement de la rue de Palerme, et la 30e Avenue, dans le prolongement du boulevard Provencher. J'observe également des automobilistes qui utilisent les ruelles du secteur, entre la 23e et la 30e Avenue, pour éviter des arrêts ou des feux de circulation. Ces ruelles servent pourtant aussi de lieux de jeu pour les enfants du quartier.

Il s'agit de mes observations de résident, et non de résultats de comptages. Elles justifient toutefois, à mes yeux, que la circulation dans ces rues et ruelles soit mesurée avant les prochaines transformations, puis suivie pendant et après les travaux.

La vision prévoit déjà des rues apaisées, des mesures limitant la circulation de transit et un encadrement des livraisons. J'accueille favorablement ces intentions. Ma préoccupation est de savoir comment on évitera de déplacer les problèmes vers les rues résidentielles existantes, notamment au sud du périmètre.

Les nouvelles liaisons proposées, dont le prolongement de la 26e Avenue, devraient être évaluées sous cet angle. Un passage plus direct peut être utile pour marcher jusqu'au métro, sans que nos rues deviennent pour autant des raccourcis automobiles. Je souhaite que les aménagements retenus favorisent cette distinction.

La réduction des stationnements de surface et leur intégration possible en sous-sol font également partie de la vision. Cela ne permet pas, à ce stade, de connaître le bilan final du nombre de places. Je crains néanmoins qu'une partie de la recherche de stationnement se reporte vers les rues avoisinantes. Il faut évaluer ce risque plutôt que présumer qu'il se réalisera ou qu'il disparaîtra automatiquement avec le métro.

Je demande une analyse de circulation et de stationnement qui couvre aussi Bélanger et les avenues de Rosemont concernées. Elle devrait déboucher sur des mesures adaptées : sécurisation des intersections, réduction des vitesses, protection des ruelles contre le transit et, si les besoins le justifient, ajustement de la gestion du stationnement. Les accès nécessaires aux livraisons, aux services d'urgence et aux personnes à mobilité réduite doivent aussi être préservés.

Le changement des habitudes de déplacement se fera progressivement. Des trajets piétons continus, éclairés, accessibles et entretenus en hiver seront essentiels pour que le transport collectif devienne réellement pratique depuis nos maisons.

Les effets cumulés des chantiers

Le document situe la mise en service du prolongement de la ligne bleue en 2031 et indique que la transformation urbaine s'étendra sur plus d'une décennie. Ce sont deux échéanciers distincts. Il reste donc à comprendre comment se combineront les travaux du métro, le réaménagement de Jean-Talon et les différents projets immobiliers.

Pour les résidents, ce qui compte est l'accumulation des nuisances au fil des années : camions, bruit, poussière, détours et difficultés d'accès aux commerces. Une succession de travaux peut devenir très lourde, même si chaque chantier respecte individuellement ses exigences.

Je souhaite qu'un plan de coordination soit présenté et mis à jour régulièrement. Il devrait préciser les grandes phases, les itinéraires de camionnage, les plages horaires et les mesures prévues pour maintenir des cheminements piétons sécuritaires. Les trajets des enfants vers les écoles et les parcs doivent recevoir une attention particulière.

L'orientation sur le réseau routier prévoit déjà des trajets et des horaires de camionnage. Je demande que les engagements soient précisés pour la période des chantiers, et pas seulement pour les livraisons du futur quartier.[4] Un point de contact clairement identifié et un mécanisme de suivi des plaintes permettraient aussi d'intervenir rapidement lorsque les mesures ne fonctionnent pas.

Le logement et le risque de gentrification

Un développement comme celui envisagé peut exercer une pression sur l'accès au logement dans les quartiers voisins. Le document reconnaît lui-même le risque que l'arrivée du métro compromette l'abordabilité et entraîne le déplacement de ménages vulnérables. Il indique aussi que 68 % des ménages du territoire retenu pour son portrait sont locataires.

Je ne considère pas ces déplacements comme inévitables. Ils constituent cependant un risque suffisamment sérieux pour que des mesures soient prévues dès le départ. Les personnes qui vivent déjà dans le quartier doivent pouvoir bénéficier de son amélioration, sans être progressivement poussées à le quitter. Le verdissement et les nouveaux services doivent aller de pair avec des mesures de maintien dans les lieux.

Je salue l'intention exprimée dans la vision de favoriser les logements hors marché sur les terrains publics, avec un maximum de logements sociaux. La diversité des logements, notamment pour les familles et les aînés, y est également prévue. Mon inquiétude porte donc sur la manière de transformer ces intentions en engagements concrets.

Les expressions « logement abordable », « logement hors marché » et « logement social » ne sont pas interchangeables. Le logement hors marché offre une protection importante contre les logiques spéculatives, mais ce statut ne suffit pas, à lui seul, à garantir qu'un ménage à très faible revenu pourra payer le loyer. Il faut aussi savoir à qui les logements sont destinés, comment leurs loyers seront établis et quelles aides seront disponibles.

Je demande donc que la planification précise le nombre ou la proportion de logements sociaux visés, les engagements sur les terrains publics et la place réservée aux logements familiaux. Il faudrait également indiquer les ménages que l'on souhaite rejoindre, les conditions d'accès, la durée des garanties d'abordabilité et les moyens prévus pour réaliser ces logements dès les premières phases.

Ces engagements devraient distinguer les logements réellement livrés dans le secteur des autres formes de contribution. Ils devraient aussi permettre de voir combien de logements cumulent les caractéristiques recherchées : être sociaux, adaptés aux familles et accessibles aux ménages à faible revenu.

La construction neuve ne répondra toutefois pas, à elle seule, aux inquiétudes des locataires déjà établis. Je souhaite que les promoteurs et leurs partenaires présentent aussi une stratégie pour préserver les logements accessibles existants, soutenir les organismes qui accompagnent les locataires et suivre l'évolution des loyers et les situations de déplacement. Les responsabilités des différents paliers de gouvernement ne devraient pas empêcher d'agir dès maintenant avec les moyens disponibles.

La place de Rosemont et de la rue Bélanger

Cela m'amène à ma dernière préoccupation, qui rejoint toutes les précédentes : la participation de Rosemont–La Petite-Patrie à la planification et au suivi de cette transformation.

Je comprends que le périmètre vise principalement les terrains commerciaux à redévelopper le long de Jean-Talon et qu'il chevauche Saint-Léonard et Villeray–Saint-Michel–Parc-Extension. Rosemont est adjacent à ce périmètre. Le document reconnaît d'ailleurs la présence de nos quartiers, de leurs équipements et de leurs liens avec le secteur.

Cependant, lorsqu'il est question de programmer les parcs et les équipements collectifs, plusieurs passages font explicitement référence aux besoins des populations des deux arrondissements. Je souhaite que ceux des résidents de Rosemont soient eux aussi clairement intégrés, et que le rôle de notre arrondissement soit précisé.

Pour ma famille, Jean-Talon est une destination quotidienne. Nous ne changeons pas de milieu de vie chaque fois que nous traversons une limite administrative. Nous allons aux commerces, au parc, à l'école ou au transport collectif selon leur proximité et leur accessibilité.

Cette manière de voir rejoint l'approche des milieux de vie complets : se loger, accéder aux services courants et se déplacer de façon sécuritaire dans son voisinage. J'en retiens qu'il faut regarder les parcours réels des personnes et les services qu'elles utilisent. Cela plaide, à mes yeux, pour une planification qui dépasse le seul périmètre des terrains à transformer.

La rue Bélanger mérite une attention particulière. Comme résident, j'ai le sentiment d'assister à son affaiblissement commercial. Je ne dispose pas d'un inventaire permettant d'en mesurer l'ampleur, mais cette impression mérite d'être examinée avec les commerçants et les citoyens concernés.

Je crains qu'une concentration des nouveaux investissements sur Jean-Talon accentue cet affaiblissement si Bélanger est laissée à l'écart. À l'inverse, l'arrivée de nouveaux résidents pourrait aussi soutenir ses commerces.

Je demande que la rue Bélanger et les avenues qui la relient au futur quartier fassent partie du territoire étudié pour les déplacements, les services de proximité et la vitalité commerciale. Une démarche conjointe des trois arrondissements devrait permettre de préciser les interventions à y réaliser.

Cela pourrait comprendre un portrait des locaux commerciaux et des besoins, un soutien aux commerces de proximité, des parcours piétons plus accueillants et, lorsque des occasions pertinentes se présentent, l'acquisition ciblée d'immeubles. Ces acquisitions pourraient servir à préserver des locaux utiles ou à accueillir des services communautaires, selon les besoins, les moyens disponibles et la faisabilité.

Conclusion

Je souhaite que le secteur Pie-IX–Vertières se transforme et que nous puissions profiter pleinement de l'arrivée du métro. Mon intervention vise à faire en sorte que cette transformation améliore aussi la vie dans les quartiers qui l'entourent.

Je demande à la commission de retenir les priorités suivantes :

- Assurer une information claire et continue, notamment sur les changements qui touchent les commerces et les accès.
- Étudier et protéger les rues et ruelles résidentielles contre les reports de circulation et de stationnement.
- Coordonner les chantiers et limiter leurs effets cumulés sur la vie quotidienne.
- Préciser les engagements en logements sociaux et familiaux, et soutenir le maintien des locataires dans le quartier.
- Associer formellement Rosemont à la démarche et intégrer Bélanger à la réflexion sur les déplacements, les commerces et les services.

Le nouveau quartier ne sera pas une île. Il fera partie de notre milieu de vie. C'est à cette échelle que j'aimerais qu'on le pense, qu'on le réalise et qu'on en mesure la réussite.