CONTESTATION DES DÉROGATIONS PROPOSÉES

Ce mémoire exprime l'opposition ferme aux dix-huit (18) dérogations réglementaires sollicitées pour le projet situé à l'angle des rues William et Ottawa (îlot Tidan). En contournant les normes encadrant la hauteur, l'implantation, la mobilité durable et le facteur de résilience climatique, ce projet favorise une surdensification au détriment de l'échelle humaine et de la qualité de vie du quartier. L'octroi de ces assouplissements crée une incohérence directe avec les engagements officiels de la Ville de Montréal, notamment son *Plan Climat*, la stratégie *Vision Zéro* et la gestion du domaine public, en rejetant sur la collectivité les charges logistiques et environnementales du promoteur. Nous demandons à l'administration municipale d'assumer ses responsabilités politiques et écologiques en rejetant l'ensemble de ces demandes de dérogations.

1. Oppositions aux dérogations relatives au Gabarit, à la Hauteur et au Cadre Bâti

- **Articles dérogés : 10, 10.3, 21.1 et 81**
- **Motifs d'opposition :**
    - **Article 10 et 10.3 (Hauteurs minimale et maximale) :** Le non-respect des plafonds de hauteur détruit l'échelle humaine préconisée par le PPU de Griffintown. Le site en pointe des rues William et Ottawa ne doit pas devenir un précédent de surdensification sauvage.
    - **Article 21.1 (Dépassement au toit / Parapets) et Article 81 (Retrait du plan de façade) :** La réduction des retraits de façade (*step-backs*) combinée à la surhauteur est la cause directe des rabattements de vent (*downwash*) et de l'effet Venturi observés au sol.
- **Pourquoi nous refusons cette dérogation :** Accepter ces dérogations équivaut à sacrifier la qualité de vie et l'ensoleillement du domaine public au seul profit de la rentabilité du promoteur. Les simulations d'impact éolien démontrent que la suppression des retraits crée des îlots de vent. Ce projet ne cherche pas un ajustement technique, mais contourne carrément le Plan particulier d'urbanisme (PPU) issu des consultations citoyennes, créant ainsi un précédent démocratique et réglementaire dangereux pour tout le quartier.

2. Oppositions aux dérogations relatives à l'Implantation au Sol et aux Marge de Recul

- **Articles dérogés : 60.1 et 98.1**
- **Motifs d'opposition :**
    - **Article 60.1 (Marges latérales) et Article 98.1 (Gabarit d'implantation et quais de chargement) :** Le promoteur cherche à maximiser l'emprise au sol du bâtiment.
- **Pourquoi nous refusons cette dérogation :** L'absence de marges de recul suffiantes prive le site d'aires de manœuvre internes adéquates pour les véhicules de livraison, les camionnettes et les véhicules d'urgence. En collant le bâtiment aux limites de propriété, le promoteur rejette la congestion logistique et le stationnement de livraison sur la voie publique (rues Ottawa et William), bloquant ainsi la circulation locale déja problématique.

3. Oppositions aux dérogations relatives à la Densité et aux Usages Commerciaux

- **Articles dérogés : 157 et 201**
- **Motifs d'opposition :**
    - **Article 157 (Nombre maximal de logements) et Article 201 (Superficie maximale d'un usage commercial) :** Permettre un surplus d'unités résidentielles et des locaux commerciaux surdimensionnés au rez-de-chaussée.
- **Pourquoi nous refusons cette dérogation :** Une surdensification résidentielle associée à de grands espaces commerciaux génère un achalandage routier et logistique incompatible avec la capacité du réseau routier du quartier. Sans infrastructure de chargement interne dimensionnée en conséquence, cela créera un goulot d'étranglement permanent pour le voisinage.

4. Oppositions aux dérogations relatives à la Mobilité, au Stationnement et aux Vélos

- **Articles dérogés : 595.2, 595.3, 626, 627, 630 et 630.1**
- **Motifs d'opposition :**
    - **Articles 595.2 et 595.3 (Aménagement du stationnement automobile) et Articles 626, 627, 630, 630.1 (Stationnement et aménagements vélos) :** Le projet cherche à s'affranchir des normes minimales et des critères de configuration standards pour le stationnement des véhicules et des vélos.
- **Pourquoi nous refusons cette dérogation :** Dans un quartier qui se veut un modèle de transition écologique, réduire la qualité ou le nombre d'espaces sécurisés pour vélos (notamment pour vélos cargos et vélos familiaux) est inacceptable. Les accès

véhiculaires mal configurés posent également un risque direct de collision au croisement des pistes cyclables et des trottoirs.

5. Oppositions aux dérogations relatives à l'Environnement et au Facteur de Résilience Climatique

- **Articles dérogés : 151.3, 176.3, 395.1 et 396**
- **Motifs d'opposition :**
    - **Article 151.3 et 176.3 (Aires de dépôt temporaire de matières résiduelles) :** Autorise le placement non conforme des conteneurs à ordures/recyclage.
    - **Article 395.1 (Facteur de Résilience Climatique - FRC) et Article 396 (Nombre d'arbres minimal et toitures végétalisées) :** Permet de déroger au nombre minimal d'arbres à planter au sol, au pourcentage de toiture verte et au calcul rigoureux du FRC par phase.
- **Pourquoi nous refusons cette dérogation :** Déplacer les aires de déchets près du domaine public crée des nuisances visuelles et olfactives. Plus grave encore, accorder une dérogation sur le nombre d'arbres au sol et sur le Facteur de Résilience Climatique va à l'encontre des objectifs de lutte contre les îlots de chaleur dans Griffintown.

DÉNONCIATION D'UNE INCOHÉRENCE MUNICIPALE ET FISCALE

Plantation d'arbres publique vs Dérogations privées

Il existe une contradiction majeure dans la gestion de la transition écologique par la Ville de Montréal et l'Arrondissement du Sud-Ouest :

1. **L'utilisation des taxes des citoyens :** D'un côté, la Ville et l'Arrondissement dépensent des millions de dollars issus de l'argent des contribuables pour financer des programmes de verdissement, planter des arbres dans le domaine public, réaménager des rues apaisées et lutter contre les îlots de chaleur urbains.
2. **Le laxisme envers les développeurs privés :** De l'autre côté, par le biais de dérogations aux **articles 395.1 et 396**, l'administration permet à un promoteur privé de s'affranchir des exigences minimales de verdissement, de couper dans le nombre d'arbres à planter au sol et de réduire les ratios de toitures végétalisées sur sa propre propriété.

Pourquoi cette pratique est inacceptable pour les contribuables :

- **Double peine financière et environnementale :** Les citoyens paient de leur poche pour verdir le domaine public, pendant que le domaine privé est autorisé à minéraliser et bétonner son lot au dela des seuils maximum pour maximiser sa rentabilité financière.
- **Transfert de charge :** En permettant au promoteur de déroger au nombre d'arbres requis et au Facteur de Résilience Climatique, la Ville force la collectivité à assumer seule la responsabilité de résorption des îlots de chaleur générés par ce projet privé.
- **Demande formelle :** Nous demandons à la Ville de faire preuve de cohérence avec ses propres politiques climatiques. Aucune dérogation à l'article 396 (nombre d'arbres minimal et toiture végétalisée) ni à l'article 395.1 (FRC) ne doit être accordée. Le promoteur doit assumer l'entière responsabilité environnementale de son lot sans compter sur le domaine public payé par les contribuables pour compenser ses manques.

DÉNONCIATION D'INCOHÉRENCES MAJEURES AVEC LES POLITIQUES OFFICIELLES DE LA VILLE

1. Incohérence avec la Politique « Vision Zéro » et la sécurité des transports actifs

- **La politique officielle de la Ville :** Montréal s'est engagée à travers son plan d'action *Vision Zéro* à réaménager le territoire pour éliminer tous les décès et blessures graves sur la voie publique, en sécurisant en priorité les intersections et les corridors cyclables.
- **L'incohérence du projet :**
    - Les dérogations sur l'aménagement des accès véhiculaires (articles 595.2, 595.3) créent un point de conflit mortel entre les camions de livraison/autos et les pistes cyclables/trottoirs, en contradiction directe avec l'objectif de sécurisation de *Vision Zéro*.

2. Incohérence avec le Plan Climat et le Plan de Développement Urbain de Griffintown (PPU)

- **La politique officielle de la Ville :** Le Plan Climat de Montréal vise une réduction drastique des émissions de GES, la lutte contre les îlots de chaleur urbains et la création de corridors écologiques à échelle humaine dans les PPU.
- **L'incohérence du projet :**
    - **Sacrifice du verdissement au sol :** La Ville permet au promoteur de déroger aux articles 395.1 (Facteur de Résilience Climatique) et 396 (nombre minimal d'arbres et toiture végétalisée).

    - **Fausse compensation :** Alors que le PPU cherche à réparer le passé minéralisé et industriel de Griffintown, la Ville permet au privé de sur-bétonner son lot tout en projetant des tours dont le rabattement de vent empêchera la pousse saine de la végétation environnante.

3. Incohérence avec le Plan Cadre de Logement Social et Abordable (Règlement pour une métropole mixte)

- **La politique officielle de la Ville :** La Ville met de l'avant l'urgence d'offrir du logement abordable et familial de qualité dans les quartiers centraux comme Griffintown.
- **L'incohérence du projet :**
    - **Surdensification sans gain social proportionnel :** Le promoteur demande une dérogation pour dépasser le nombre maximal de logements (article 157). Cependant, les exigences compensatoires administratives (11 % de logement hors marché + 9 % de logement abordable privé) restent faibles et peu contraignantes en comparaison avec la rentabilité massive générée par la dérogation de hauteur et de densité accordée au privé.
    - La dérogation sur les vélos (articles 626, 627, 630) prive les futures familles de ces logements des infrastructures nécessaires (ex. vélos-cargos) pour vivre sans voiture dans le quartier.

4. Incohérence avec la Stratégie de Logistique et de Camionnage Urbain

- **La politique officielle de la Ville :** Montréal cherche à apaiser les rues résidentielles en forçant les développeurs à intégrer la gestion des marchandises et des déchets à l'intérieur des bâtiments (hors voirie).
- **L'incohérence du projet :**
    - La Ville autorise des dérogations sur l'aire de dépôt temporaire extérieur des matières résiduelles (articles 151.3, 176.3) et sur le gabarit des zones de chargement (article 98.1).
    - En permettant au promoteur d'occuper presque tout son terrain (article 60.1), la Ville lui évite de construire un quai de chargement interne suffisant, rejetant le problème des camions de livraison, des conteneurs à déchets et des déménagements directement sur les rues Ottawa et William.

RECOMMANDATIONS ET CONTRE-PROPOSITIONS CITOYENNES

1. Gestion de la logistique et du camionnage

- **Obligation d'un quai de chargement sous-terrain interne complet :** Imposer au promoteur l'intégration de toutes les opérations de livraison et d'approvisionnement des commerces du rez-de-chaussée, ainsi que les ménages et déménagements des résidents, entièrement à l'intérieur du bâtiment (en sous-sol). **Aucun camion de livraison commercial ni véhicule de livraison résidentiel ne doit bloquer les rues Ottawa et William.**
- **Gestion des matières résiduelles 100 % interne :** Exiger le maintien des zones de gestion des déchets, du compost et du recyclage (tant pour les commerces que pour les résidents) à l'intérieur de l'enveloppe bâtie avec accès logistique interne, éliminant tout dépôt temporaire extérieur sur le domaine public.

2. Mobilité durable et gestion du stationnement

- **Plafonnement du stationnement automobile sous-terrain :** Limiter le nombre de places de stationnement automobile souterrain (commerciales et résidentielles) afin d'éviter d'engorger le réseau routier local déjà saturé et de promouvoir les transports collectifs et actifs.
- **Infrastructures vélos complètes et adaptées (Résidents & Commerce) :**
    - **En surface (visiteurs & clients) :** Aménager des stationnements vélos extérieurs sécurisés et faciles d'accès près des entrées commerciales pour les clients et visiteurs.
    - **En sous-sol (résidents & employés) :** Aménager des locaux vélos sécurisés en sous-sol pour les résidents et le personnel des commerces, incluant des douches/vestiaires pour les employés.
    - **Adaptation aux nouvelles mobilités :** Prévoir des espaces réservés aux **vélos-cargos et vélos familiaux** (dimensions élargies et prises de recharge électrique) pour faciliter le transport de marchandises légères et les déplacements familiaux sans voiture.
    - **Sécurisation des accès :** Retravailler la configuration des accès véhiculaires pour éliminer tout point de conflit mortel entre les camions/autos et les pistes cyclables/trottoirs adjacents.

3. Gabarit, architecture et microclimat

- **Respect strict des retraits de façade (*step-backs*) :** Exiger le maintien des retraits de plan de façade préconisés par le PPU afin d'atténuer les rabattements de vent (*downwash*) au sol et de préserver l'ensoleillement des trottoirs et des terrasses commerciales.
- **Respect des plafonds de hauteur du PPU :** Refuser la surhauteur pour préserver l'échelle humaine à l'intersection des rues William et Ottawa.

4. Résilience climatique et verdissement

- **Conformité totale au Facteur de Résilience Climatique (FRC) :** Atteindre 100 % de la cible FRC sur l'ensemble du projet (commercial et résidentiel), sans possibilité d'exemptions ou de transferts vers le domaine public.
- **Verdissement renforcé :** Maximiser la plantation d'arbres à grand déploiement en pleine terre sur le lot privé et imposer une couverture minimale de 80 % de toiture végétalisée.

CONCLUSION

En accordant ces 18 dérogations, l'administration municipale entre en contradiction directe avec ses propres engagements publics : elle finance Vision Zéro d'un côté mais valide des corridors de vent dangereux pour les vélos et autres usagers; elle investit l'argent des contribuables dans le Plan Climat mais permet d'affaiblir son facteur de Résilience Climatique. Nous demandons à la Ville de faire respecter ses propres politiques environnementales et de sécurité.