



Mémoire présenté à l'Office de consultation publique de Montréal

*Le quartier
Griffintown
réincarné*

Février 2012



Projet Montréal est un parti municipal qui propose aux Montréalaises et Montréalais de se réunir autour d'un projet de développement urbain durable, équitable et structurant pour l'avenir de la métropole. La place de l'automobile en ville et le développement des transports collectifs font partie des préoccupations majeures du parti.

Les projets dans Griffintown proposés par les promoteurs privés vont dans tous les sens . Il y a absence de cohésion, et l'attitude de l'arrondissement qui semble distribuer les dérogations à son règlement d'urbanisme "à la pièce" aura un impact majeur sur l'avenir de ce quartier historique de Montréal. À l'invitation de l'OCPM, Projet Montréal tient à présenter ici ses commentaires.

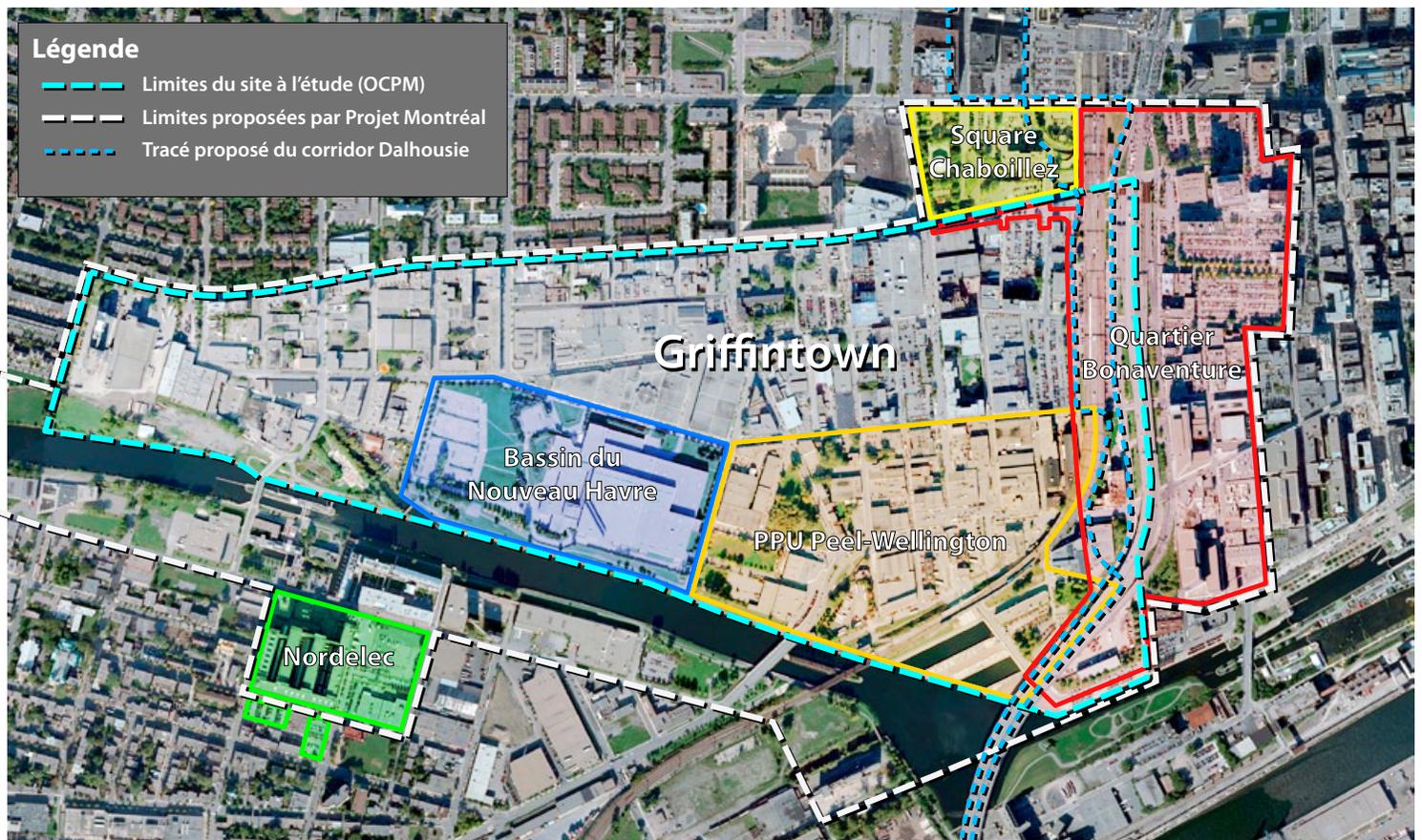
Étude et modélisation 3D:
Pierre Zovilé, artiste

Table des matières

Une planification en mode rattrapage	4
L'échelle adéquate de planification n'est pas encore la bonne	5
Des Squares qui ont disparu: remédier au déficit d'espace vert	6
Carte synthèse des propositions	8
Halte à l'hyper-densité	10
Il faut un plan pour retenir les jeunes familles à Montréal	11
Réduire le nombre de stationnement, favoriser le transport actif	12
Spéculation, logement social et mixité sociale	13
Conclusion	15

Rédaction:

Sophie Thiébaud, Conseillère d'arrondissement de Saint-Henri–La Petite-Bourgogne–Pointe-Saint-Charles
Richard Bergeron, urbaniste et chef de Projet Montréal
Etienne Coutu, architecte et conseiller en design urbain



L'échelle adéquate de planification n'est pas encore la bonne

Lors de la première consultation dans Griffintown, sur le PPU Peel-Wellington, en 2008, Projet Montréal avait fait la démonstration que la zone étudiée n'était pas à l'échelle du développement à prévoir. Même si la zone proposée pour la présente consultation est plus vaste, elle ne tient toujours pas compte de nombreux projets programmés au pourtour immédiat de ce nouveau périmètre. Nous proposons le nouveau périmètre de planification illustrée ci-dessus, qui pourrait être dénommé PPU Griffintown élargi.

L'OCPM a entamé en 2009 des consultations sur le projet Bonaventure phase 1, consistant en la mise à terre de l'autoroute Bonaventure entre les rues Wellington et Notre-Dame. L'aspect le plus litigieux de cette consultation s'est avéré être le corridor réservé d'autobus venant de la Rive-Sud prévu sur la rue Dalhousie. Le tracé a évolué en 2010 quand on a abandonné l'idée de traverser le bâtiment-pont du viaduc du CN à proximité de la New City Gas, mais on menace maintenant de démolir une partie d'un édifice historique important, le bâtiment Rodier.

En 2008, la Ville de Montréal a commandé une étude de requalification des abords du Square Chaboillez en vue de soutenir le développement immobilier du secteur.

En 2010, l'arrondissement du Sud-Ouest a mené une consultation publique sur le développement des abords du Canal Lachine. L'édifice le Nordélec a aussi fait l'objet d'une première consultation en 2008 et fait présentement l'objet d'une nouvelle consultation. L'arrondissement du Sud-Ouest tient actuellement des séances publiques sur le projet de la Sonoco, situé rue Des Seigneurs, près de l'écluse Saint-Gabriel, ainsi que sur un autre projet pour le site de l'entreprise Carpet Art Déco. On parle d'un potentiel de 1700 logements au sud du Canal Lachine. Tous ces projets devraient être simultanément pris en compte par le PPU Griffintown élargi que nous proposons.

Si la Ville et l'arrondissement étaient sérieux dans leur intention de planifier adéquatement l'avenir du quartier, en impliquant la population dans un véritable processus de consultation, ne devraient-ils pas observer un moratoire sur les dérogations à la pièce? En continuant de procéder comme ils l'ont fait ces derniers mois, ne font-ils pas la démonstration du peu d'importance qu'ils portent à cet exercice à la fois de planification et de consultation? Finalement, ne consulte-t-on pas que pour consulter, juste pour pouvoir dire que l'on a consulté, alors qu'on poursuit le *rubber stamping* des projets soumis par les promoteurs privés?



Des Squares qui ont disparu: remédier au déficit d'espace vert

Griffintown prend son nom de Robert Griffin, qui avait une manufacture de savon près de la rue Wellington. Il avait acquis une partie du fief de Nazareth par bail en 1804. Le fief de Nazareth était une concession issue du démembrement du domaine Saint-Gabriel, ayant été octroyée en 1654 à l'Hôtel Dieu de Montréal, et à l'administratrice de l'hôpital de Ville-Marie, Jeanne Mance, par Maisonneuve et connue à l'époque sous le nom Grange des pauvres. Le 17 janvier 1805, Amable Régis Chaboillez acheta de la veuve Mary Griffin un emplacement sur la rue King dans le faubourg devenu fameux plus tard sous le nom de Griffintown.

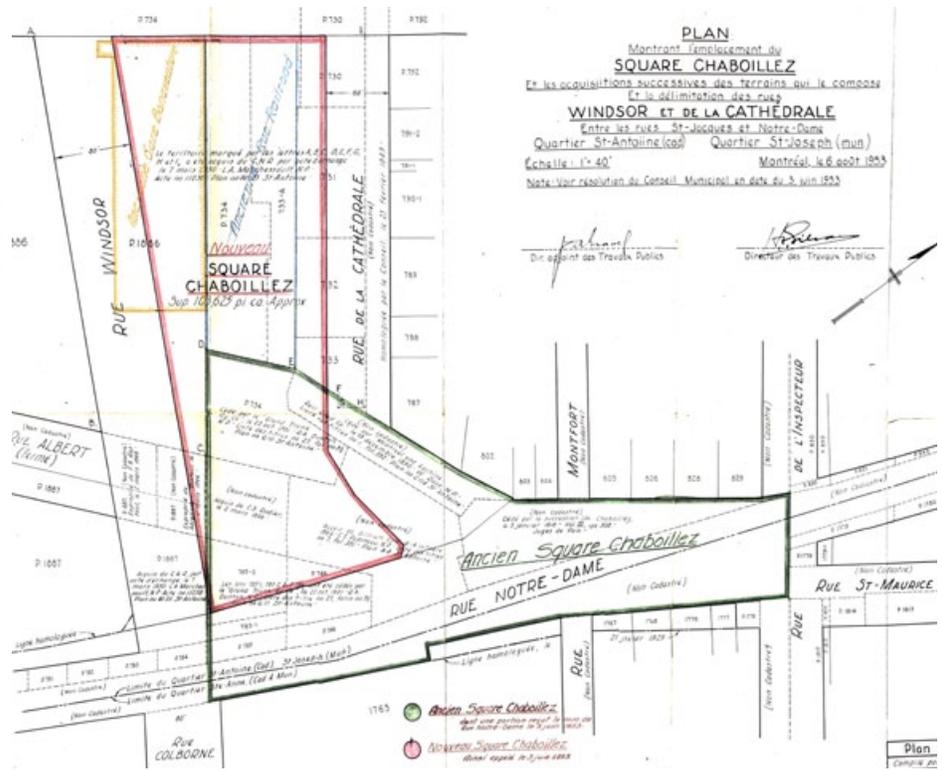
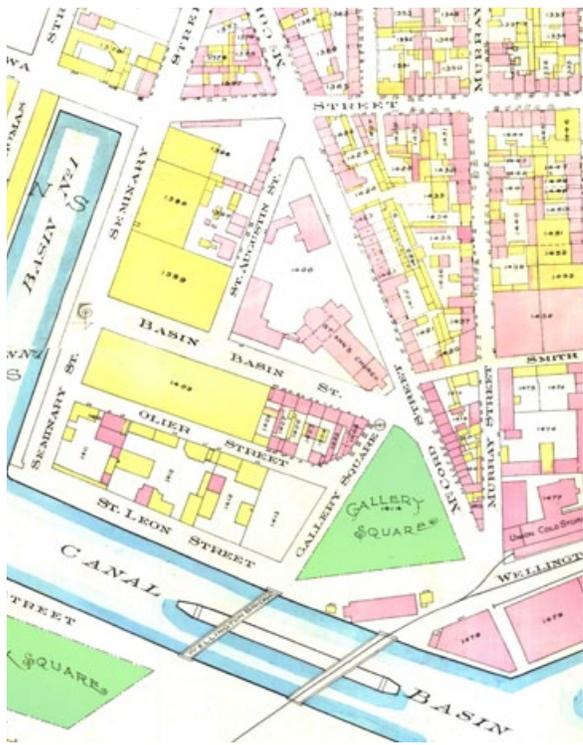
Pour retracer l'histoire de Griffintown, il faut remonter dans les archives de deux quartiers historiques montréalais, soit le Quartier Saint-Joseph au nord, correspondant plus ou moins au faubourg des Récollets, et le Quartier Sainte-Anne au sud, qui s'étendait jusqu'à Pointe-Saint-Charles. Le nom Saint-Anne était emprunté à l'église maintenant démolie qui se dressait devant le Square Gallery. À l'origine, c'était Pierre Le Ber qui fit élever une chapelle en l'honneur de Saint-Anne au nord du chemin de la rivière Saint-Pierre, route qui correspond à la rue Wellington d'aujourd'hui.

Quartier ouvrier, bassin de la communauté irlandaise à Montréal, Griffintown vibrait autour de trois pôles publics

importants soit le **Square Chaboillez**, le **marché au foin (ou Hay Market Square)** et le **Square Gallery**. L'industrie y était prospère depuis l'industrialisation du Canal Lachine vers 1850. Les emplois ne manquaient pas, avec le moulin à farine de la famille Ogilvie et la sucrerie Redpath situés de part et d'autre des écluses Saint-Gabriel, et les activités portuaires de transbordements dans les grands bassins.

Le chemin de fer marquera énormément l'existence de ce quartier. Rappelons d'abord la superbe gare Bonaventure, construite en face du square Chaboillez et incendiée en 1948. L'année 1859 vit l'inauguration à proximité de Griffintown du premier lien avec la rive Sud, le pont Victoria. Plus tard, dans les années 1930, la construction du viaduc du CN vint littéralement couper en deux le Square du marché au foin, marquant également le début d'une lente descente aux enfers pour ce quartier. L'histoire de Griffintown est celle de trois Squares, maintenant disparus, qui formaient à eux trois l'âme du quartier.

L'approche à la pièce jusqu'ici adoptée par la Ville et l'arrondissement du Sud-Ouest, conduisant à la simple juxtaposition de projets privés tous plus massifs l'un que l'autre, entraîne deux conséquences graves. La première est que l'on efface une fois pour toutes ces parcs et espaces



Le Square Gallery avant le tunnel Wellington Reconfiguration proposée du Square Chaboillez en 1953

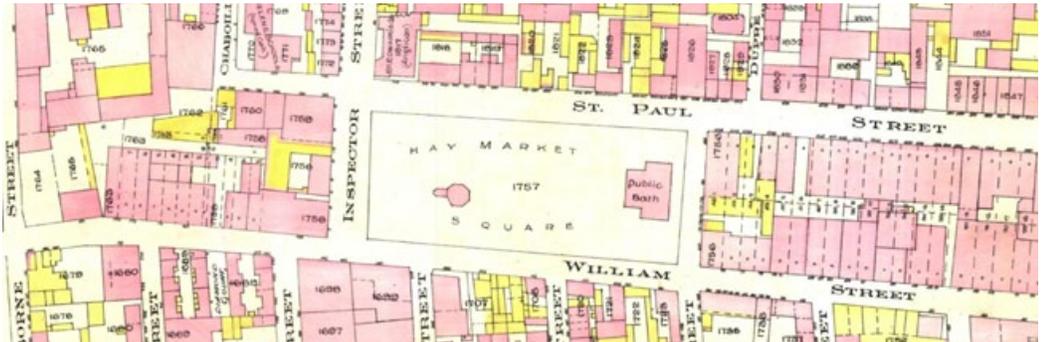
publics historiques qui furent les cœurs de la vie sociale du Griffintown de la belle époque. La seconde est que l'on érige un quartier qui, à terme, se révélera littéralement étouffant. C'est pourquoi nous proposons aujourd'hui de permettre à cette nouvelle mouture du quartier Griffintown de respirer, en y recréant des places publiques et des parcs.

Une première place publique, inspirée des plans originaux du quartier, occuperait le cœur de celui-ci, soit l'intersection des rues Peel et Ottawa. Les lots seraient remembrés aux abords afin de créer un contexte favorable à l'implantation de commerces, de cafés et de restaurants. Nous reprenons par ailleurs l'idée évoquée en 2010 de ne pas construire dans les îlots centraux du projet Bonaventure, pour en faire plutôt une grande promenade piétonne inspirée de la Rambla barcelonaise. Pour atteindre 10 hectares d'espace vert, nous recommandons aussi à la Ville d'acquérir l'îlot vacant

situé entre les rues Ann et Dalhousie, ainsi qu'une partie du parvis de la New City Gas, pour en faire un oasis de verdure et un parc de quartier.

Au nord du secteur, en plus de la place prévue dans le projet de maison des étudiants de l'ÉTS, les abords de la rue Notre-Dame pourraient être aménagés de façon à recréer le Square Chaboillez à son emplacement original. L'îlot du Planétarium pourrait ainsi devenir le parc Dow, en mémoire de la Brasserie et de son don historique de 1967.

À l'ouest, nous proposons que le triangle entre la rue Ottawa, William et du Séminaire accueille des équipements destinés aux familles tel qu'un terrain de soccer, une aire de jeu pour enfant et une pataugeoire. Finalement, nous recommandons l'acquisition du terrain de Volleyball de plage afin de pérenniser cette activité au sud du parc à chien.



L'édifice Rodier au Square Chaboillez Le Hay Market Square ou marché au foin avant le viaduc du CN

Légende

Réseau de pistes cyclables proposé

Tramway: Ligne Peel-De La Commune-Berri

Ligne Notre-Dame (vers Lachine)

Ligne Centre et vers Pont Victoria

Trajet des autobus de la Rive-Sud (futur SLR)

Édifices:

É.T.S.

Patrimoine

En projet

Proposés

Parcs, places publiques et espaces verts :

Existants

Projetés

Proposés



Aire de jeux pour enfants

Grand parc triangulaire

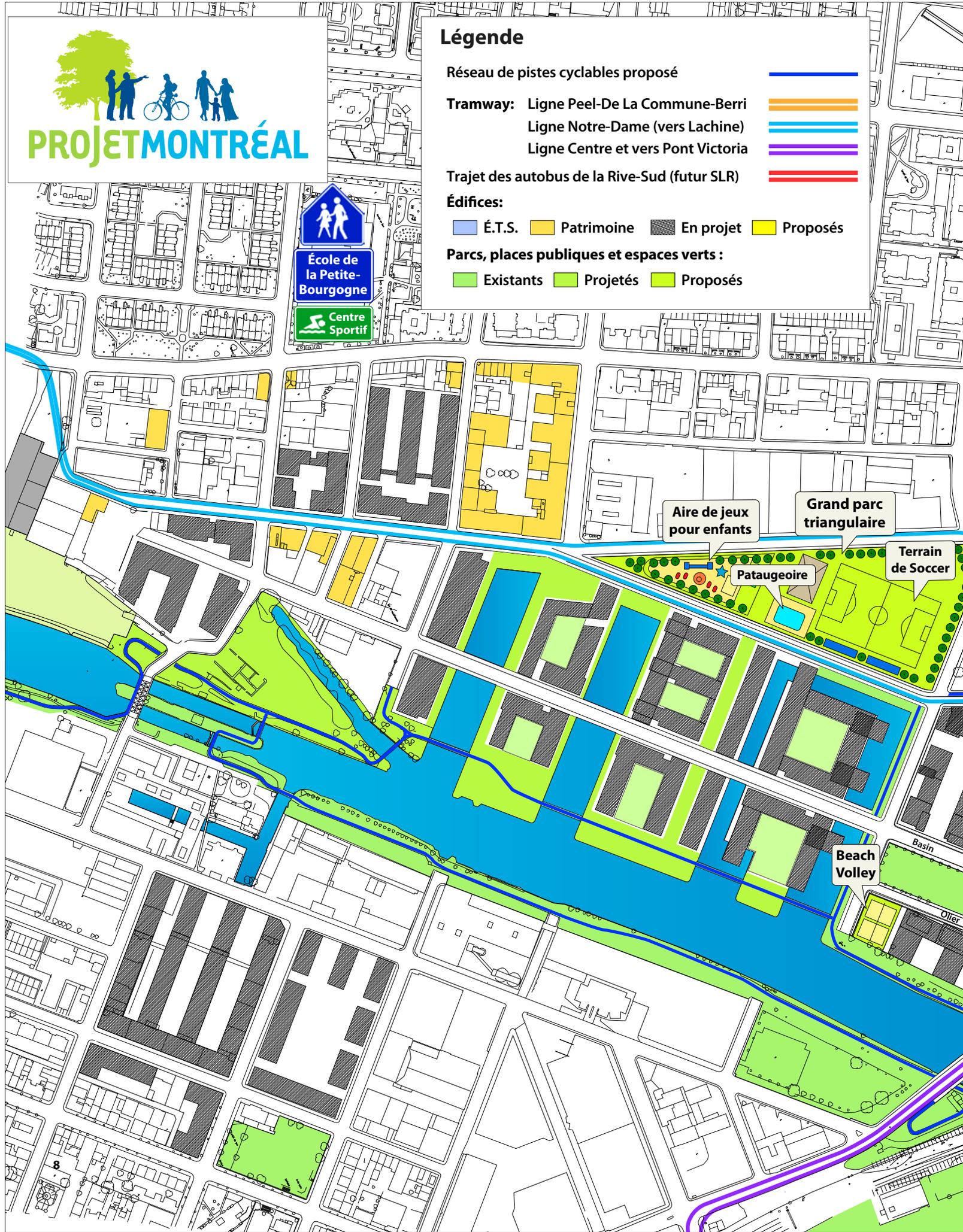
Pataugeoire

Terrain de Soccer

Beach Volley

Basin

Oiler





Halte à l'hyper-densité

Plus de 8 000 logements ont déjà été autorisés. Si l'on continue à ce rythme, ce sont 20 000 ou même 25 000 logements, accueillant une population de l'ordre de 40 000 habitants, que l'on prétendrait accueillir dans le seul nouveau secteur de planification défini par la Ville. Cela n'a pas de bon sens. Il faut revenir à une projection démographique réaliste et à une vision plus mesurée de ce que ce quartier doit devenir.

Il est peut-être nécessaire de rappeler que présentement, en dehors des limites du PPU Peel-Weellington, rien n'oblige l'arrondissement à accorder des dérogations de densité et de hauteur reproduisant à l'identique ce qui a été accordé dans ce PPU. Si l'on devait poursuivre dans ce sens pour tous les îlots sur lesquels les ambitions démesurées des promoteurs risquent encore de se manifester, on finira par ériger un quartier invivable.

Le règlement d'urbanisme actuel limite toujours à 12,5 mètres la hauteur, et prévoit un Coefficient d'occupation du sol (C.O.S.) de 4,5 dans tout le secteur. Sur cette base, nous proposons le principe suivant : à partir de maintenant, tout ce qui sera ajouté au quartier Griffintown sera d'échelle réduite, pour ne pas dire d'échelle humaine. On retissera le cœur du quartier par la construction de maisons en rangée et de petits immeubles inspirés des typologies traditionnelles de Montréal, qui sont nettement plus abordables que les constructions élevées en béton, soit le duplex et le triplex à ossature de bois.



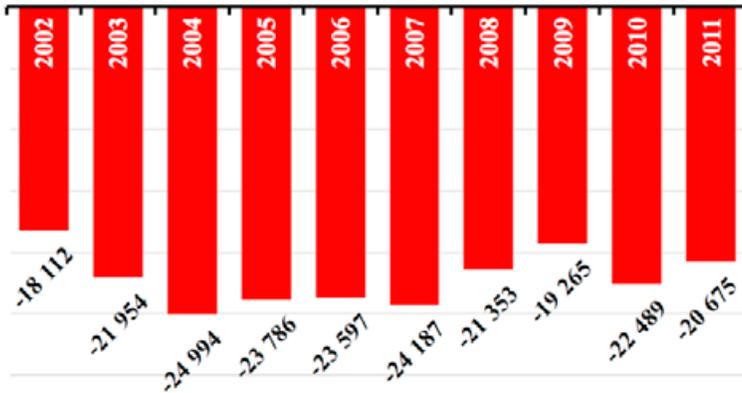
L'intervention de la Ville est nécessaire

Afin de limiter les hauteurs et la densité au cœur de Griffintown, la Ville n'aura d'autre choix que d'intervenir. La Société de d'habitation et de développement de Montréal (SHMD) pourra recevoir le mandat d'acheter tous les lots encore disponibles, à leur bas prix actuel d'un zonage industriel, pour les revendre ensuite par petites unités. À défaut d'une intervention publique résolue de ce type, rien ne bougera, car les spéculateurs attendront tout bonnement la venue d'une administration qui voudra bien leur offrir les dérogations auxquelles ils aspirent.

Perte de 220 412 habitants, en dix années

Solde net des migrations de population entre l'île de Montréal et ses banlieues*

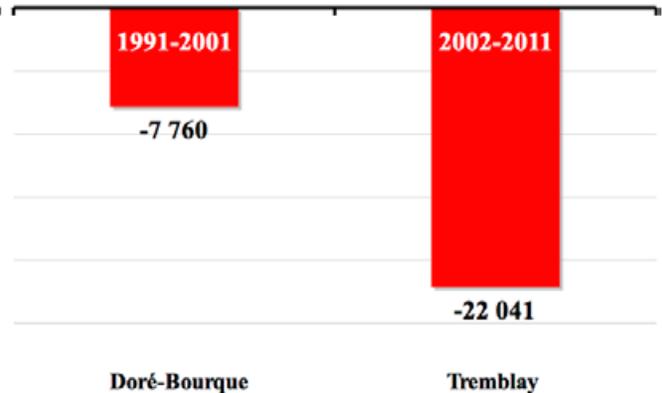
Dix années de la période 2002-2011



Source : Institut de la statistique du Québec
* Quatre régions administratives : Laval, Laurentides, Lanaudière et Montérégie

Île de Montréal : perte annuelle moyenne nette de population au profit des banlieues*

Bilans comparés des administrations municipales



Doré-Bourque

Tremblay

Source : Institut de la statistique du Québec
* Quatre régions administratives : Laval, Laurentides, Lanaudière et Montérégie

Il faut un plan pour retenir les jeunes familles à Montréal

En 2008, lors des premières consultations sur Griffintown, Projet Montréal invitait la Ville à réaliser l'ampleur de l'étalement urbain dans la région de Montréal : chaque année, 10 000 familles montréalaises s'exilent en banlieue. Malheureusement, l'exode des jeunes familles s'est poursuivi au même rythme ces dernières années, soit de 22 000 personnes par an. Au total, après 10 années d'administration Tremblay (2002-2011), ce ne sont pas moins de 220 412 habitants, au net, que Montréal a perdu au profit des banlieues, ce qui est trois fois plus qu'au cours des dix années précédentes (1992-2001).

Montréal doit offrir des logements de deux à quatre chambres adaptés aux besoins des familles et qui leurs soient financièrement accessibles. Par delà le logement, c'est d'un cadre de vie répondant à l'ensemble de ses besoins dont a besoin une famille. L'école occupe à cet égard une place centrale. Nous proposons qu'une nouvelle école desservant les familles de Griffintown autant que du Faubourg aux Récollets et du Vieux-Montréal soit construite à l'est de Bonaventure, dans l'îlot délimité par les rue Saint-Paul, William, Saint-Henri et Duke, tout près de la garderie Imagination déjà située sur cet îlot.

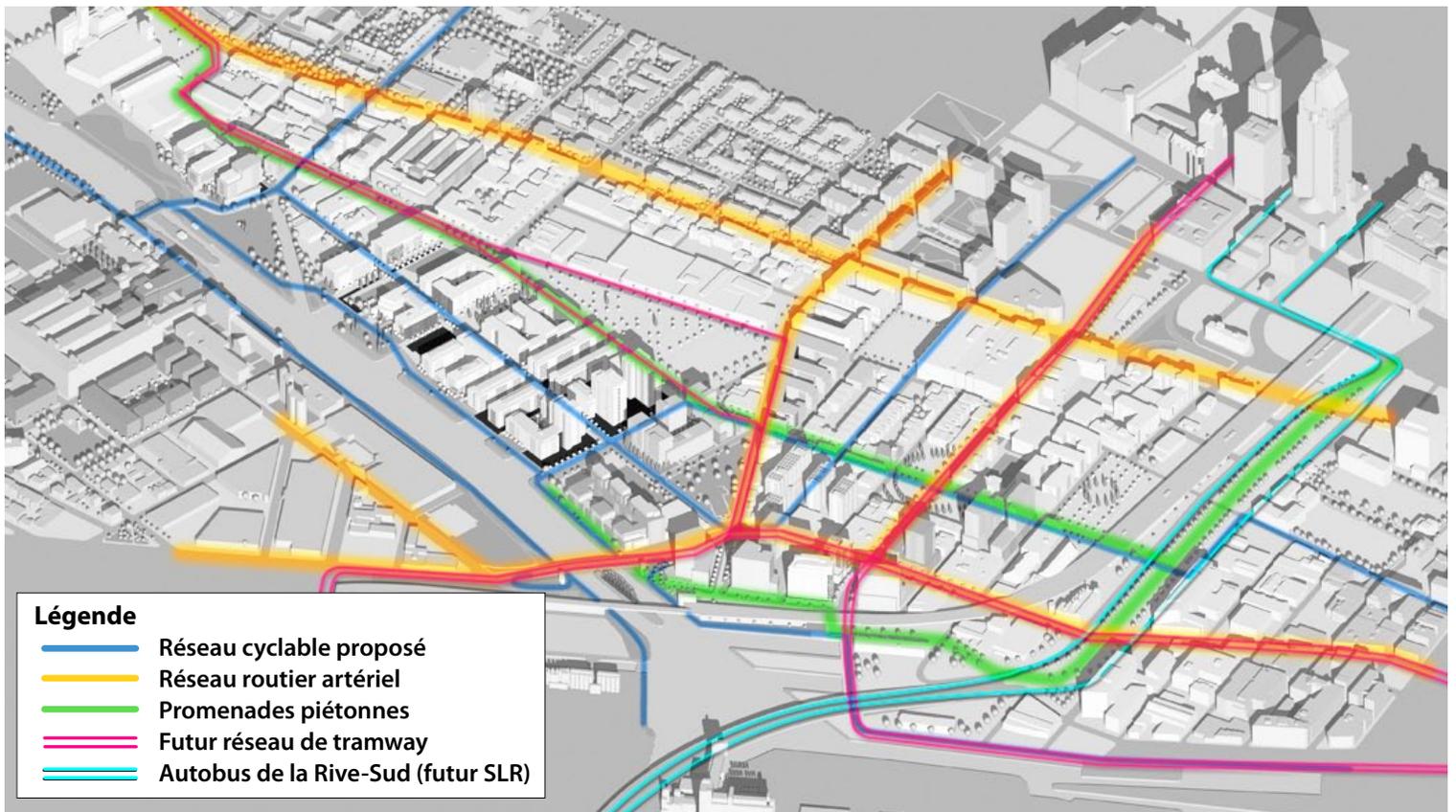
Aussi, les équipements sportifs et jeux d'enfant que nous proposons dans le grand parc triangulaire qui serait situé à

l'ouest du secteur seraient destinés autant aux enfants du Vieux-Montréal que de Griffintown, et accessible de façon sécuritaire par la rue Ottawa entièrement réaménagée pour favoriser les déplacements à vélo, en poussette ou à pied.

Logements de grande dimension, écoles, parcs, garderies et itinéraires de marche attrayants et sécuritaires : ce sont là les composantes obligées d'une stratégie dont le but est d'inciter les familles à élire domicile dans un quartier.



Parc De Lorimier, Arrondissement Plateau-Mont-Royal



Réduire le nombre de stationnement, favoriser le transport actif

L'aménagement d'un quartier de type Transit Oriented Development, ou TOD, vise à réduire l'utilisation de l'automobile au profit des transports actifs et collectifs.

L'une des clefs de la réalisation d'un tel quartier est la réduction du nombre d'espaces de stationnement. Cette mesure permet également d'améliorer l'accessibilité financière aux logements construits, qu'ils soient destinés à la vente ou à la location, puisqu'il réduit de 25 000 \$ à 35 000 \$ le coût de construction d'un logement.

Pour qu'il soit autorisé à se réclamer du TOD, le ratio maximal de stationnement dans le nouveau quartier Griffintown devrait partout être de 6 espaces pour 10 logements. Mais encore faut-il que les pouvoirs publics y veillent. Il faut voir que dans le contexte d'un ratio abaissé partout à 0,6, ce sont tout de même 5 000 à 7 000 espaces de stationnement supplémentaires qui seront construits dans le grand Griffintown, une fois comptés ceux des hôtels, des commerces et des espaces à bureau. On ne compte tout de même pas en construire 10 000 ou même 12 000, à un jet de pierre du centre-ville, en plus de ceux qui seront disponibles sur rue ! Si ce doit être le cas, le futur quartier ne sera étouffant.

La seconde clef d'un quartier TOD se situe au niveau de la volonté des pouvoirs publics à investir dans la qualité de l'espace public de manière à rendre la pratique de la marche et du vélo agréable et sécuritaire, en plus, bien sûr, que d'investir dans des transports collectifs attrayants et efficaces. Si d'entrée de jeu la moitié des nouveaux ménages ne possède pas d'auto, et que l'autre moitié n'utilise celle dont elle dispose qu'occasionnellement, on peut envisager que la future population de Griffintown se déplacera à pied, à vélo ou par transport collectif dans une proportion de l'ordre de 80 % de ses déplacements. Plutôt que des rues congestionnées en permanence par la circulation automobile, faisons en sorte que l'on trouve dans le quartier Griffintown des trottoirs bondés, des pistes cyclables achalandées et des transports collectifs utilisés au maximum de leur capacité. C'est cela que doit viser le TOD.

Sous l'angle de l'aménagement de l'espace public, cela signifie de réduire l'espace auto au profit de l'espace piéton, cycliste et du transport collectif. À espace donné, plutôt que d'opter pour deux ou quatre voies de circulation automobile, en plus de l'espace de stationnement en bordure de rue, on construira de larges trottoirs, bordés d'arbres et dotés de saillies aux intersections, on multipliera les pistes cyclables et

on s'assurera que les transports collectifs soient partout en site propre. Dans de nombreux cas, considérant l'étroitesse de la majorité des rues de Griffintown, il ne subsistera plus qu'une seule voie de circulation automobile, plus une voie dédiée au stationnement. L'espace public parle à ceux qui le fréquentent. Aux conditions qui viennent d'être indiquées, l'espace public du futur quartier Griffintown invitera les automobilistes à la modération et saluera la pratique de la marche, du vélo et des transports collectifs.

Concernant l'investissement requis dans des transports collectifs attrayants et performants, il faut d'abord souligner l'urgence que la ville mette en chantier la ligne de tramway Peel / De la Commune / Berri. Déjà, dans son mémoire de 2008 relatif au seul projet de la société Devimco, Projet Montréal soulignait que c'était là une condition préalable à notre proposition de réduire de 5 000 à 2 000 le nombre d'espaces de stationnement prévu par le promoteur. Car à défaut de constater la présence effective de transports collectifs de qualité, un promoteur n'a d'autre choix que

de se rabattre sur une généreuse offre de stationnement pour réaliser son projet. Les 5 000 à 7 000 espaces de stationnement que nous avançons aujourd'hui pour l'ensemble du Grand Griffintown viennent renforcer encore cette urgence.

Le transport collectif, la marche et le vélo n'excluent pas le besoin occasionnel d'une automobile. À cet égard, nous reprenons la double proposition que nous faisons dans notre mémoire de 2008 :

- qu'un service de partage de véhicules, du type offert par la compagnie Communauto, soit immédiatement programmé et graduellement implanté à plusieurs endroits stratégiques du futur quartier Griffintown ;
- que des contrats à long terme soient conclus avec des agences de location de véhicules (Budget, National, Avis, ou autre) pour qu'elles implantent plusieurs succursales au coeur de Griffintown.

On vient de le voir, le TOD, c'est plus qu'un acronyme.

Spéculation, logement social et mixité sociale

En adoptant trop rapidement un PPU dérèglementant les hauteurs et densités du secteur Peel-Wellington, l'administration montréalaise a ouvert la porte à un immense jeu de spéculation qui, rapidement, a gagné tout le Grand Griffintown. Du jour au lendemain, des terrains vagues et des hangars vétustes, témoins du passé industriel de Griffintown, ont vu leur valeur s'élever de façon exponentielle. Pour cause, à quelques pas à peine, on venait d'approuver des densités (C.O.S.) généreuses et des surhauteurs de 44 à 70 mètres.

Payant cher leur logement, les nouveaux habitants de Griffintown doivent être relativement à l'aise financièrement. Ils arrivent dans un arrondissement, le Sud-Ouest, dont la réalité est toutefois bien différente. 46 % de la population vit sous le seuil de faible revenu, 52 % gagne moins de 20 000 \$ par année. La stratégie dite d'*inclusion* de la Ville de Montréal vise à ce que les projets de construction résidentielle d'importance accueillent une diversité de classes sociales. Adoptée en septembre 2007, la stratégie d'inclusion prévoit que les grands projets résidentiels incluent 15 % de logements sociaux et 15 % de logements qualifié d'*abordables*.

À ce jour, quelque 935 logements sociaux sont prévus dans le nouveau Griffintown, essentiellement en coopératives

d'habitation : 400 unités résultent du projet Bassins du Nouveau Havre, 360 de la Phase 1 du projet de la société Devimco, les 175 dernières unités de plusieurs autres projets de plus faible taille. Cette première cible de 15 % est à toute fin pratique atteinte; il faudra veiller à ce qu'elle le demeure à mesure que de nouveaux projets seront autorisés. Il serait souhaitable que cette stratégie s'applique pour tous les projets de 20 unités et plus. Sous l'angle qualitatif on est en droit de s'inquiéter, car il ne s'agit pas uniquement de créer du logement accessible pour les ménages à revenu faible et moyen, mais encore d'assurer une qualité de vie et une cohésion-identité de l'ensemble des résidents de Griffintown, bref, de créer une véritable communauté.

En conséquence de la spéculation qui a eu cours ces toutes dernières années, les terrains sont devenus très chers dans Griffintown. Or, un projet de logement social doit respecter un ratio strict entre le coût payé pour le terrain et les coûts de construction. La solution sur laquelle on prévoit se rabattre consiste à construire les logements sociaux sur les terrains ayant le plus faible potentiel de mise en valeur marchande et, puisque cela ne suffit pas, de construire en hauteur. C'est ainsi qu'on en est arrivé à envisager, pour une coopérative d'habitation, de construire deux tours de 18 étages contribuant ainsi au processus d'hyper-densification.



Modélisation du secteur Griffintown illustrant les projets autorisés ainsi que les 10 hectares de parc proposés

Nous avons proposé plus tôt que les terrains pour lesquels aucun projet n'a au stade actuel été autorisé accueillent des immeubles d'échelle modeste. La construction de logements sociaux est l'un des motifs pouvant être évoqué par les municipalités pour procéder à une expropriation*. Par ailleurs, tant qu'un immeuble (terrain) n'a pas fait l'objet d'un changement réglementaire en bonne et due forme, sa prise de valeur par simple mimétisme des hausses de valeurs dans le secteur environnant demeure purement théorique. On touche là l'essence même de la spéculation, laquelle consiste à parier sur la valeur future d'un immeuble (terrain). Mais que l'autorité publique refuse les changements réglementaires anticipés et le pari sera simplement perdu. En vertu de ce principe, la Ville de Montréal, par l'intermédiaire de l'OMHM et/ou de la SHDM, pourrait acquérir, de gré à gré ou au besoin par expropriation, tout terrain qu'elle désire à des fins de logement social et ce, à des prix correspondant à ceux qui prévalaient il y a quelques années dans Griffintown. Ce faisant, la Ville disposerait de suffisamment de terrains pour répartir les unités de logement social dans des immeubles d'échelle humaine, en plus qu'elle casserait les reins du mouvement de spéculation sur Griffintown. C'est ce que nous proposons à la Ville de Montréal de faire.

Nous soulignons au passage que la création de parcs publics est un autre motif que peuvent invoquer les municipalités pour procéder à des expropriations. Ainsi, pour peu qu'elle le veuille, la Ville de Montréal pourra créer tous les parcs que nous avons proposés plus tôt dans le présent mémoire. Ce qui, d'une part, permettra au quartier de respirer et, d'autre part, d'y créer des espaces publics où tous pourront se rencontrer, apprendre à se connaître et célébrer ensemble leur plaisir d'être résidents de Griffintown, du Sud-Ouest et de Montréal à partir de la richesse première de ce quartier: son histoire et ses attraits culturels que sont le bâtiment Rodier, le Horse Palace, la Fonderie Darling, la salle de spectacle de la New City Gas, tous répartis le long d'un véritable corridor culturel qui deviendra la colonne vertébrale de la vie sociale dans le nouveau Griffintown.

* Sous réserve de l'accord de la SHQ, mandataire du Gouvernement en matière de logement social, tel que le stipule l'article 54 de la Loi sur la Société d'habitation du Québec, qui se lit comme suit :

- « Dès qu'un programme a été approuvé par la Société et confirmé par le gouvernement, la municipalité qui l'a adopté possède les pouvoirs requis pour le mettre en œuvre; elle peut, à cette fin :
1. acquérir, par expropriation ou de gré à gré, ou louer en tout ou en partie, les immeubles indiqués dans le programme;
 2. construire, transformer, restaurer et aménager ces immeubles; »

Conclusion

Montréal a su éviter les *grands ensembles* (ou *projects*) claustrophobiques qui ont marqué l'histoire des grandes villes européennes et américaines dans les années 1950 et 1960. Au moment de leur construction, ces grands ensembles étaient vus comme un important progrès par rapport aux quartiers de densité moyenne qu'ils venaient remplacer. Notamment, on était fier de leur architecture audacieuse, faite de « barres » et de « tours » permettant d'atteindre une très haute densité. Rappelons aussi qu'ils étaient généralement destinés non pas aux populations démunies de l'époque, mais bien aux nouvelles classes moyennes. Ce qu'on ne savait pas, c'est que les quartiers ainsi créés vieilliraient très mal, au point qu'à peine quarante ans plus tard, il faudrait en démolir des pans entiers à coups d'explosifs.

Quand on voit ce qui se passe présentement dans le grand Griffintown, il y a lieu de craindre que l'on ne soit en train d'y faire à notre tour la même erreur : sauf exception, on se limite à juxtaposer dans l'espace quantité d'immeubles massifs et de tours, jusqu'à occuper tout l'espace disponible, sans prévoir ni verdure, ni équipements collectifs, en plus d'envisager y concentrer jusqu'à 10 ou 12 mille automobiles supplémentaires.

Quand un ménage se porte acquéreur d'un logement dans un immeuble fraîchement construit, il consent un effort financier important parce qu'il a confiance que son investissement prendra de la valeur. Mais que risque-t-il d'arriver si le quartier n'a pas été aménagé avec suffisamment de soin, s'il se révèle étouffant parce que trop dense, dénué d'espaces verts et d'arbres le long des rues, désagréable pour le marcheur à cause de trottoirs trop étroits, dangereux pour les cyclistes faute de pistes cyclables, mal desservi par transport collectif, en plus d'être bruyant, pollué et même carrément dangereux du fait d'une circulation automobile dense en quasi permanence?

Même si chaque projet pris isolément plaît et attire au moment de sa livraison, le quartier dans son ensemble ne tardera pas à péricliter. Dix ou quinze ans plus tard, celui qui voudra revendre son logement devra le faire à perte, plutôt que d'encaisser l'important profit qu'il avait d'abord anticipé. Une fois le processus de déclin du quartier enclenché, bien malin qui pourra trouver le moyen de l'inverser. À terme, c'est-à-dire après une quarantaine ou cinquantaine d'années, le quartier sera devenu un immense ghetto de pauvreté et de problèmes sociaux. C'est ce qui s'est produit avec les *grands ensembles*, c'est ce qui menace de se produire avec Griffintown si l'on poursuit dans la voie empruntée ces dernières années.

Il n'est cependant pas trop tard pour corriger le tir dans Griffintown. Il faudra toutefois que la Ville de Montréal et l'arrondissement du Sud-Ouest fassent de toute urgence montre d'une très grande volonté en matière d'aménagement urbain. Il leur faudra aussi délier les cordons de la bourse, cesser de penser qu'il suffit de donner des autorisations de construire aux promoteurs privés pour encaisser quantité de nouvelles recettes fiscales, sans avoir rien à investir. Car prises ensemble, nos propositions concernant le refaçonnage de pratiquement tout l'espace public constitué des rues et trottoirs actuels, l'acquisition et l'aménagement de parcs, le développement de l'offre de transport collectif de haut niveau, l'inclusion de logements sociaux, et autres, totalisent plusieurs centaines de millions de dollars d'investissements publics.

Nous avons la conviction que même dans le contexte d'une stratégie de rattrapage comme celle à laquelle nous sommes aujourd'hui forcés de nous résoudre, il est encore possible de faire du Grand Griffintown un quartier extraordinaire, un quartier où il fera bon vivre, un quartier qui pourra jusqu'à devenir un exemple de développement urbain durable de réputation internationale.

Résumé des propositions pour le secteur Griffintown élargi

1. *Rattraper rapidement la planification*
2. *Agrandir la zone d'étude*
3. *10 hectares de parcs et d'espace vert*
4. *Halte à l'hyperdensité, passer à une échelle réduite avec des immeubles d'au plus 5 étages de hauteur*
5. *Viser les familles en offrant des logements adaptés (2 à 4 chambres) abordables, ainsi que des équipements sportifs et aires de jeux pour enfants*
6. *Réduire le nombre de stationnement avec un ratio de 6 espaces pour 10 logements maximum dans les projets*
7. *Favoriser le transport actif avec des aménagements pour les piétons et les vélos, et mettre en chantier le tramway*
8. *Permettre la cohabitation de ménages à revenus divers en intervenant pour offrir du logement communautaire*
9. *Acquérir des terrains pour limiter le mouvement de spéculation actuel*

