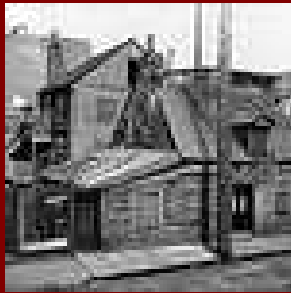




# Mémoire de Vision Montréal

Phase 1 de la consultation publique sur le secteur  
Griffintown



Soumis le lundi 13 février 2012

à l'Office de consultation publique de Montréal



Présenté par :

**Mme Louise Harel**

Chef du parti Vision Montréal et  
Chef de l'Opposition officielle à la Ville de Montréal

**Mme Sarah Gagnon-Turcotte**

Présidente de la commission politique de Vision Montréal

**Mme Véronique Fournier**

Responsable du dossier d'urbanisme au sein de l'Opposition officielle  
et Conseillère de ville Saint-Henri-Petite-Bourgogne-Pointe-Saint-Charles



# Table des matières

<b>1. MISE EN CONTEXTE ET OBJECTIFS DE CE MÉMOIRE .....</b>	<b>2</b>
<b>2. LA DÉMARCHE DE PLANIFICATION DE L'AMÉNAGEMENT URBAIN .....</b>	<b>3</b>
<b>2.1 Récapitulatif des démarches de planification et consultations suivis à Griffintown .....</b>	<b>3</b>
<b>2.2 Remettre la volonté citoyenne au cœur du processus d'aménagement urbain.....</b>	<b>4</b>
2.2.1 Les réformes récentes menant à la réduction de la participation citoyenne .....	4
2.2.2 Les impacts potentiels des dispositions sur les zones franches du projet de Loi 47 .....	5
2.2.3 Les avantages de la consultation citoyenne.....	5
<b>3. PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT URBAIN .....</b>	<b>6</b>
<b>3.1 Une planification intégrée de l'aménagement urbain.....</b>	<b>6</b>
<b>3.2 Un financement public adéquat .....</b>	<b>8</b>
<b>3.3 Un aménagement urbain à l'échelle humaine .....</b>	<b>10</b>
3.3.1 Un lieu propice aux familles .....	10
3.3.2 Développer les opportunités de transport actif.....	12
3.3.3 Multiplier les espaces publics, verts et les services de proximité.....	13
<b>3.4 Un aménagement urbain durable.....</b>	<b>15</b>
3.4.1 Tenir compte des acquis propres au Sud-Ouest .....	15
3.4.2 Densifier le secteur autour d'un plan de mobilité structurant et efficace.....	16
3.4.3 La gestion des matières résiduelles .....	16
<b>3.5 Un aménagement urbain qui s'inscrit dans la trame historique de la ville .....</b>	<b>21</b>
<b>3.6 Un aménagement urbain qui fait place à la mixité .....</b>	<b>24</b>
<b>4. Conclusion : Notre vision de Montréal .....</b>	<b>26</b>

## **À propos de l’auteur**

L’Opposition officielle de la Ville de Montréal est composée de 17 élus de Vision Montréal, dont quatre maires d’arrondissement. La chef de Vision Montréal et de l’Opposition officielle est Mme Louise Harel.

## **Résumé**

Le présent mémoire propose diverses recommandations visant d’abord à améliorer la démarche de planification de l’aménagement urbain en accordant un rôle renouvelé à la participation citoyenne, et dans un second temps, à définir des principes d’aménagement urbain incontournables devant servir de base pour la revitalisation du secteur Griffintown. Ces principes sont les suivants :

- la planification intégrée de l’aménagement urbain et de la mobilité;
- un aménagement urbain à l’échelle humaine;
- un aménagement urbain durable;
- un aménagement urbain qui s’inscrit dans la trame historique de la ville;
- un aménagement urbain qui fait place à la diversité.

## 1. Mise en contexte et objectifs de ce mémoire

Le secteur Griffintown, situé dans l'arrondissement du Sud-Ouest, est en effervescence depuis quelques années. En plus des nombreux projets immobiliers mis en chantier et planifiés, dont le redéveloppement de l'ancien site de tri postal et celui du campus de l'École de technologie supérieure, de grands projets d'envergure sont prévus dans les quartiers limitrophes tels que le quartier Bonaventure, la construction d'un nouveau pont Champlain et, plus à l'ouest, l'échangeur Turcot. Jusqu'à maintenant, la Ville de Montréal n'a toujours pas élaboré de vision d'ensemble coordonnant la totalité des interventions prévues dans le secteur de sorte à les ancrer dans des principes d'aménagement clairs, durables et cohérents.

Nous nous réjouissons que, suite aux pressions des citoyens et des élus du Sud-Ouest, l'Office de consultation publique de Montréal (OCPM) ait enfin obtenu le mandat de tenir des consultations publiques. Nous sommes persuadés que ces consultations permettront d'orienter le développement du secteur de manière à répondre aux aspirations des citoyens montréalais.

Il nous semble toutefois essentiel de souligner que la population estime, de manière générale, que ces consultations arrivent bien tard, considérant que près d'une vingtaine de projets privés et publics sont actuellement à divers stades de construction ou d'analyse et d'encadrement par l'arrondissement du Sud-Ouest.

C'est pourquoi le présent mémoire aura deux objectifs distincts dont le premier sera d'**offrir des pistes de solution visant à remédier aux déficiences des processus de planification, de gouvernance et de consultation citoyenne qu'a révélé le développement rapide du secteur Griffintown**. Nous estimons en effet essentiel que l'OCPM émette non seulement des recommandations sur la vision qui devrait guider l'aménagement du secteur, mais également qu'il se prononce sur les démarches que la Ville de Montréal devrait suivre advenant la restructuration d'autres quartiers montréalais.

Notre second objectif sera quant à lui de présenter **les principes directeurs d'aménagement urbain et de mobilité durable recommandés par Vision Montréal** et d'illustrer concrètement comment ils s'appliquent à la situation du secteur Griffintown. Ces principes s'intègrent dans le cadre d'une vision globale de la *Cité* au XXI<sup>e</sup> siècle visant l'aménagement d'un milieu de vie dynamique, innovant, durable, et à l'échelle humaine. Nos propositions visent à favoriser un développement intégré du secteur Griffintown.

Nous souhaitons faire du secteur Griffintown un laboratoire de développement intelligent auquel tous les Montréalais pourront participer. Ainsi, cette consultation, nous l'espérons, sera le coup d'envoi pour que le projet d'intérêt public donne l'exemple à suivre au secteur privé.

## 2. Le processus de planification de l'aménagement urbain

Sans la volonté ferme de l'arrondissement du Sud-Ouest auprès de la Ville centre pour obtenir une planification détaillée de l'ensemble du secteur, le présent mandat de l'OCPM ne lui aurait jamais été octroyé. Le secteur Griffintown est pourtant un quartier névralgique de la ville de Montréal, à la croisée de la Rive-Sud et du centre-ville, ayant un potentiel de développement urbain, économique et touristique déterminant pour la croissance future de la Ville de Montréal. L'absence d'une vision d'ensemble ne se justifie donc pas.

### 2.1 Récapitulatif des démarches de planification et de consultations de Griffintown

Dès 2003, l'arrondissement du Sud-Ouest s'attela à l'exercice de consultation menant à l'élaboration du chapitre du Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal. En 2005, suite à de nombreux forums, mémoires et visites de quartiers, le chapitre était adopté. Il confirmait Griffintown<sup>1</sup> comme l'un des 24 secteurs prioritaires de planification détaillée en lien avec le site de tri postal (plan d'aménagement d'ensemble), les deux pôles aux abords du canal de Lachine (Peel et St-Gabriel) et le plan de développement de l'ÉTS<sup>2</sup>.

En 2007, le Comité exécutif de la Ville de Montréal donnait le feu vert à l'élaboration d'un nouveau programme particulier d'urbanisme (PPU) visant à encadrer un projet de développement immobilier majeur proposé au sein du secteur de planification détaillée. Ce PPU avait pour objet d'encadrer le projet privé Devimco (nommé à l'époque *Village Griffintown*). Plutôt que de mandater l'OCPM en vertu de l'article 89, c'est à l'arrondissement que le mandat de consultation a été confié. Les critiques se sont fortement faites entendre puisque cette manière de faire contournait les pratiques en vigueur tout en profitant d'une modification – demandée par l'administration Tremblay-Zampino – à la Loi 22 retirant le caractère obligatoire des consultations de l'OCPM lors de projets modifiant le plan d'urbanisme. En procédant ainsi, la consultation sur le PPU n'exigeait pas la formulation de recommandations, ni le dépôt d'un rapport aux élus du Conseil de ville, contrairement à une démarche de l'OCPM balisée par la Charte de la Ville de Montréal.

Ce détournement du processus consultatif n'est pas étranger au scepticisme actuel entourant la démarche de Griffintown. En effet, malgré l'abandon du projet *Village Griffintown*, le cadre réglementaire du PPU est bien en place et influence un développement urbain qui, pourtant, n'implique plus les mêmes joueurs, ni les mêmes enjeux. Ce même cadre réglementaire modifiant les usages permis a induit une pression à la hausse sur la valeur foncière du secteur et une énorme pression au développement. Rappelons également que le processus du PPU était aussi questionnable sous l'angle de la gouvernance. En effet, avec l'adoption du PPU, tous les bâtiments identifiés comme « bâtiment à démolir » au PPU pouvaient être démolis sans être présentés en séance publique au Comité d'étude des demandes de permis de démolition. C'est en initiant en 2009 à l'arrondissement une modification stipulant que l'ensemble des demandes de permis de démolition soient soumises à une approbation par le Comité d'étude des demandes de permis de démolition, que le Sud-Ouest recouvrait sa compétence et donc celle d'y adjoindre des conditions permettant des progrès qui ont pu être réalisés en matière de développement durable et d'habitation. Cette forme de mise en tutelle a contribué à creuser le déficit démocratique du processus de planification du secteur.

À la suite du changement de direction en novembre 2009, les élus du Sud-Ouest se sont engagés à réclamer qu'un exercice de planification détaillée de tout le secteur. Les présentes consultations en sont la première

---

<sup>1</sup> Le secteur étant délimité à l'est par l'autoroute Bonaventure et à l'ouest par la rue Georges-Vanier, et de Notre-Dame au nord au canal de Lachine au sud.

<sup>2</sup> Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal, chapitre portant sur l'arrondissement du Sud-Ouest, p, 36

étape. Il ne faut pas manquer cette opportunité pour laquelle l'équipe du maire Benoit Dorais de Vision Montréal plaide depuis deux ans. Nous espérons ainsi corriger les erreurs du programme particulier d'urbanisme (PPU Peel-Wellington) adopté en 2008 qui régit actuellement 20 % du territoire et dont la demande de révision, au Conseil de ville, a été refusée en 2010 par les élus de la majorité (Union Montréal) et ceux de la deuxième opposition, dont Richard Bergeron. Bien sûr, nous regrettons que l'OCPM n'ait pas été appelé à intervenir plus tôt. Cela étant, ce n'est pas une raison de boudier la démarche actuelle qui viendra orienter le travail des professionnels de la Ville et de l'arrondissement de même que les investissements publics essentiels pour assurer la cohérence à tout le projet.

D'autant plus que, malgré la multiplication des projets immobiliers, en chantier ou à l'étude, le secteur recèle toujours d'un important potentiel de requalification associé aux terrains vacants (70% des terrains vacants présents dans le secteur ne sont pas développés et ne font pas encore l'objet de propositions de développement). De plus, le potentiel de redéveloppement (transformation, reconstruction) sur des lots construits est encore plus vaste. En outre, les zones touchées par le PPU Peel-Wellington et le réaménagement du site de tri-postal ne couvrent qu'environ le tiers du secteur Griffintown. D'autre part, les projets immobiliers à l'étude et le PPU adopté pourraient aussi faire l'objet de modifications sur la base des principes dégagés. Nous espérons d'ailleurs que l'OCPM adoptera une position fortement favorable à l'étude et à la réévaluation des cadres réglementaires en vigueur, en fonction des principes dégagés lors des consultations, afin d'encourager la bonification des projets, le cas échéant.

Encore aujourd'hui, plusieurs citoyens demeurent amers et peu d'entre eux font la distinction entre le PPU, les méga-projets et le secteur de planification détaillée; d'où l'importance de l'exercice actuel, qui offre enfin l'occasion pour les pouvoirs publics de reprendre le leadership auquel les citoyens s'attendent lorsqu'il s'agit de l'avenir de leur Ville.

## **2.2 Remettre la volonté citoyenne au cœur du processus d'aménagement urbain**

### **2.2.1 Les réformes récentes menant à la réduction de la participation des citoyens**

Issue d'un consensus fort atteint lors de la consultation publique menée par la commission Tremblay et au cours du Sommet de Montréal en 2002, la démarche de consultation introduite par la Charte de la Ville de Montréal en 2000 avait comme objectif de favoriser la participation active des citoyens dans le développement de Montréal. Toutefois, au cours des dernières années, des modifications ont réduit l'importance accordée à la parole citoyenne dans l'aménagement urbain de Montréal; ayant eu pour effet de susciter des blocages. Griffintown est un exemple probant des répercussions négatives de la réduction de la participation des citoyens dans la planification de la ville.

La démarche participative montréalaise comporte deux volets en symbiose : la tenue de *consultations publiques*, dont les modalités sont définies par l'article 83 de la Charte de la Ville et dont la mise en œuvre est assurée par les arrondissements ou l'OCPM – qui reçoit généralement aujourd'hui ses mandats en vertu de l'article 89 –, de même que *l'approbation référendaire*, dont le processus est défini par la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (LAU) et l'article 89.1 de la Charte de la Ville de Montréal.

À l'origine, en 2000, l'article 83 de la Charte stipulait que toute modification au plan d'urbanisme de Montréal devait faire l'objet d'une consultation publique de la part de l'Office. Dès 2003 avec la Loi 33, puis de manière plus prononcée, en 2008, avec la Loi 22, les consultations obligatoires à l'égard d'une modification au plan d'urbanisme ont été retirées à l'OCPM.

Ce sont ces réformes législatives qui ont permis au projet initial de *Village Griffintown* de Devimco d'échapper à l'OCPM. Ce projet majeur a été présenté par les autorités municipales de l'époque comme un simple projet particulier d'urbanisme (PPU). Alors que précédemment, toutes modifications au plan d'urbanisme devait faire

l'objet d'une consultation publique de la part de l'OCPM – un PPU constitue une modification au plan d'urbanisme - une simple consultation en arrondissement a ainsi pu être tenue.

Toutefois, les arrondissements ne disposent pas de l'expertise et des mêmes outils développés par l'OCPM, ni les moyens financiers nécessaires pour tenir des consultations publiques de grande envergure. La levée de boucliers qui a suivi l'annonce du projet révisé *Village Griffintown* offre un exemple patent des dérapages que peut entraîner l'absence de crédibilité d'une telle consultation.

### **2.2.2 Les impacts potentiels des dispositions sur les zones franches du projet de Loi 47**

Une réforme pourrait venir encore affaiblir la structure de consultation montréalaise, soit l'introduction de zones franches d'approbation référendaire via l'article 82 de l'actuel projet de Loi 47 sur l'aménagement durable du territoire et l'urbanisme. Actuellement, la grande majorité des mandats de l'OCPM lui a été confiée en vertu de l'article 89. Cet article constitue un attrait pour la Ville et les promoteurs puisqu'il permet d'éviter le processus référendaire prévu à la LAU en échange d'une consultation publique devant l'OCPM. On peut donc affirmer que c'est la présence de la possibilité référendaire qui favorise, dans le cadre législatif actuel, la tenue de consultations publiques de l'OCPM.

Cependant, en créant des zones franches d'approbation référendaire, la Ville et les promoteurs n'auront plus aucun intérêt à demander l'adoption de règlements en vertu de l'article 89 de la Charte de la Ville de Montréal. En conséquence, l'attrait de mandater l'OCPM pour tenir des consultations publiques serait grandement diminué. Seules les consultations publiques en arrondissement demeurerait obligatoires. Toutefois, comme nous l'avons mentionné, les arrondissements ne disposent pas des ressources et des capacités nécessaires pour prétendre à la même expertise que l'OCPM. Ainsi, non seulement l'article 82 du projet de Loi 47 retirerait le droit référendaire aux citoyens, mais en outre, il affaiblirait considérablement l'OCPM.

À la lumière de l'importante mobilisation citoyenne à l'encontre du projet initial de *Village Griffintown*, et ce, dans le contexte d'une consultation publique en arrondissement, on pourrait imaginer le pire si la Ville avait eu à déclarer le secteur Griffintown zone franche.

### **2.2.3 Les avantages de la consultation citoyenne**

La diversité des intérêts en présence nécessite une médiation organisée et mobilisatrice qui permet l'émergence d'un équilibre entre les différents objectifs poursuivis (développement durable, création d'emploi, mixité sociale, densification, succès commercial, etc.). En ce sens, les consultations publiques menées par l'OCPM favorisent la délibération entre les différentes composantes de la société et permettent d'adapter les projets au milieu de vie. Cela peut même accélérer les mises en chantier grâce au consensus social qui se dégage suite à des consultations menées dans les règles de l'art et dans le respect des recommandations de l'OCPM. Les grands projets qui vont de l'avant sont pour la plupart ceux qui ont franchi avec succès l'exercice de consultation. L'immobilisme est généré par l'absence de consultation et non le contraire. Restreindre cette possibilité par l'identification de zones franches comporte des risques qui pourraient ralentir le développement économique de Montréal en causant davantage de tensions sociales. À l'inverse, la consultation en deux temps (impliquant une étape en amont lors de l'élaboration du projet) devrait être la norme dans les projets de grande envergure.

Il est essentiel de réintégrer la volonté citoyenne au cœur du processus d'aménagement urbain afin que les citoyens puissent s'approprier leur quartier en étant largement impliqués dans la vision qui en guidera l'aménagement.

**Recommandation 1** : Vision Montréal recommande un retour à l'article 83 d'origine afin que toute modification au Plan d'urbanisme, sauf les modifications *mineures*, fassent l'objet de consultations publiques sous la gouverne de l'OCPM.

**Recommandation 2** : Vision Montréal recommande le retrait de l'article 82 portant sur les zones franches d'approbation référendaire du projet de Loi 47.

### 3. Principes d'aménagement urbain

La revitalisation d'un quartier est un projet complexe qui nécessite la prise en compte d'une multitude d'objectifs parallèles (création d'emplois, développement durable, mixité sociale, etc.). Un tel projet implique également plusieurs parties prenantes (promoteurs, citoyens, industrie) aux priorités et intérêts distincts, voire divergents. Dans ces circonstances, il peut être difficile de dégager une vision cohérente du projet de revitalisation permettant d'atteindre un compromis satisfaisant pour l'ensemble des parties concernées.

L'adoption préalable de principes directeurs peut toutefois faciliter la médiation entre les intérêts des diverses parties impliquées et contribuer à prioriser les différents objectifs poursuivis. En se dotant d'un cadre de référence clair, la Ville peut d'une part mieux gérer les attentes des parties impliquées et d'autre part, plus facilement évaluer les propositions qui lui sont soumises à l'aune de celui-ci.

C'est dans cette optique que Vision Montréal propose cinq grands principes directeurs pouvant servir de cadre d'analyse.

Les propositions de Vision Montréal se déclinent selon les cinq grands principes suivant :

- Une planification intégrée de l'aménagement urbain et de la mobilité
- Un aménagement urbain à l'échelle humaine
- Un aménagement urbain durable
- Un aménagement urbain qui s'inscrit dans la trame historique de la ville
- Un aménagement urbain qui fait place à la mixité des fonctions

#### 3.1 Une planification intégrée de l'aménagement urbain

Depuis quelques années les projets immobiliers, de transport, institutionnels, et de planification se sont multipliés dans le secteur Griffintown et sa périphérie : les différents projets de l'ÉTS, le Village Griffintown, le Quartier Bonaventure, les Bassins du Nouveau Havre, le PPU des Grands Jardins, la révision du cadre des hauteurs de Ville-Marie et bien d'autres encore. Malgré le fait que ces projets auront des impacts cumulés structurants sur le secteur Griffintown, ils ont tous été planifiés au cas par cas sans jamais donner lieu à l'élaboration d'une vision d'ensemble. Pourtant, l'effervescence que connaît le secteur depuis la réouverture du canal de Lachine en 2002 aurait dû amener la Ville à lancer une réflexion stratégique sur les orientations de développement à privilégier.

Cette vision d'ensemble, en voie d'être élaborée, permet de mieux prévoir la création d'espaces verts et d'espaces publics, de planifier la préservation des immeubles de valeur patrimoniale, d'intégrer des stratégies de développement durable novatrices tout en coordonnant les actions prévues pour générer une mixité sociale et fonctionnelle plus élevée. L'acceptation de projets à la pièce ne permet pas une telle planification et peut avoir des répercussions négatives sur un quartier. Les nouveaux projets, tant résidentiels, commerciaux qu'industriels, doivent se faire de manière intégrée<sup>3</sup>.

---

<sup>3</sup> À cet égard, le processus de consultation publique lancé en 2010 par les élus de l'arrondissement du Sud-Ouest afin de mettre à jour les orientations de développement et les principes d'aménagement et d'encadrement du développement privé aux abords du canal de Lachine, est porteur de leçons constructives importantes. Voir le Rapport synthèse de la consultation de 2010 sur le développement des abords du canal de Lachine, Arrondissement du Sud-Ouest, mars 2011.



Dans le cas spécifique du secteur Griffintown, cet exercice de planification est d'autant plus pressant qu'en plus des multiples projets immobilier, un redéploiement important d'infrastructures régionales de transport (échangeur Turcot, pont Champlain et autoroute Bonaventure) y est prévu, nécessitant dès lors une planification détaillée intégrée qui mène à l'élaboration d'un plan de mobilité à l'échelle du secteur, incluant une bonification des transports collectifs dans la trame locale. Actuellement, ces grandes infrastructures de transport sont élaborées et planifiées en silo. Aucun plan d'ensemble ne permet de tenir compte de l'ensemble des enjeux de transit (c'est-à-dire entre les différents quartiers de la ville et Griffintown ou encore entre la Rive Sud et la ville). Actuellement, il est très difficile de concevoir les impacts des modifications à venir transport autoroutier, notamment sur les besoins en transport collectif du secteur et encore moins lorsque les rénovations seront en cours.

**Recommandation 3 :** Considérant les impacts qu'auront les réfections du complexe Turcot, de l'autoroute Bonaventure et du pont Champlain sur le secteur, Vision Montréal recommande que des efforts de planification intégrée soient accomplis de la part de la STM et de l'AMT afin de développer un plan de mobilité durable intégrant les niveaux local et régional pour le secteur Griffintown.

Un autre exemple de planification intégrée qui aurait été nécessaire au secteur est celui de la révision des hauteurs et densités, effectuée en 2011 dans l'arrondissement Ville-Marie. Compte tenu de la proximité des deux secteurs, il aurait été adéquat de conduire cette révision en tenant compte des changements que connaît actuellement Griffintown<sup>4</sup>.

**Recommandation 4 :** Considérant la démarche de planification détaillée en cours du secteur Griffintown, Vision Montréal recommande que soient davantage pris en compte les secteurs limitrophes pour une meilleure intégration urbaine – arrondissement Ville-Marie et les quartiers avoisinants de l'arrondissement du Sud-Ouest.

Par ailleurs, l'arrondissement du Sud-Ouest, dans le cadre de la planification de la revitalisation des abords du canal de Lachine, a conduit en 2010 un exercice majeur de consultation publique, alliant à la fois enquête auprès de la population, étude d'aménagement, ateliers avec experts et forum public, desquels ont émergé des orientations d'aménagement des domaines public et privé. Il nous semble important que la Ville de Montréal et l'OCPM tiennent compte des orientations dégagées lors de ce processus afin que l'ensemble du secteur puisse se développer de manière harmonieuse.

**Recommandation 5 :** Considérant l'important travail accompli par l'arrondissement du Sud-Ouest, Vision Montréal recommande que les orientations déjà dégagées pour l'aménagement aux abords du canal de Lachine soient prises en considération dans l'élaboration de la planification détaillée du secteur.

---

<sup>4</sup> Déjà, lors de la consultation sur le Quartier Bonaventure, l'arrondissement du Sud-Ouest avait regretté l'orientation exclusivement nord-sud de la proposition de la Société du Havre de Montréal, alors que l'intégration d'une orientation est-ouest aurait permis d'optimiser les liens physiques entre le centre-ville, le secteur Griffintown et le faubourg des Récollets. Également, dans notre mémoire soumis à l'OCPM lors de la consultation publique sur le cadre de révision des hauteurs et densités au centre-ville, nous avons recommandé une meilleure intégration de la planification du centre-ville pour le secteur Griffintown.

### 3.2 Un financement public adéquat

Le leadership des pouvoirs publics sur les orientations d'aménagement et de développement du secteur Griffintown sera jugé à l'aune de la capacité financière à les réaliser. La condition clé de la réussite de requalification de l'espace urbain, demeure l'investissement consacré au domaine public. Le développement rapide d'un quartier tel que celui de Griffintown nécessite des investissements publics pour assurer une offre de services adéquats aux nouveaux résidants, tel que l'aménagement d'espaces verts et du domaine public. De plus, tout nouveau développement, soit-il résidentiel, commercial ou industriel, requiert de la Ville centre des services additionnels au niveau de la gestion de la voirie, du réseau des aqueducs (égoûts), etc. Au niveau des arrondissements, la venue de nouveaux ménages demande également d'accroître l'offre de services de proximité (sports et loisirs, culture, espaces publics, déneigement, collecte des matières résiduelles, etc.). Au final, les investissements sont significatifs et requièrent une révision.

Dans le contexte de la révision du financement entre la ville-centre et les arrondissements, il nous semble important de faire une réflexion en profondeur sur les impacts financiers de l'aménagement urbain et de proposer des leviers d'investissement en amont, tels que :

- *Le fonds de développement*

Les règles budgétaires font du « boum » immobilier de Griffintown un enrichissement pour la Ville et un appauvrissement pour les résidants du Sud-Ouest. Les nouvelles taxes vont à la Ville; l'arrondissement récolte les dépenses supplémentaires récurrentes. L'arrondissement a même envisagé en 2011 de lever une taxe pour financer l'augmentation en quantité et en qualité des services dans ce nouveau secteur, plutôt que de diminuer les services offerts à l'ensemble de la population, tant et aussi longtemps qu'il n'y aurait pas un fonds de développement digne de ce nom. Il est donc impératif que la Ville rétablisse un Fonds de développement permettant de compenser les arrondissements qui doivent dispenser des services à un plus grand nombre de résidants et d'entretenir plus d'infrastructures et souvent d'une complexité supérieure. Le partage doit alors être fait au prorata de l'augmentation de la valeur foncière<sup>5</sup>.

- *Le fonds d'investissement (« build it and they will come »!)*

Dans le cadre de projets de développement d'envergure, le travail de planification en amont, de même que l'accompagnement des projets par les professionnels de l'arrondissement et de la Ville, requièrent une charge de travail et un niveau de service important pendant plusieurs années, avant même qu'un seul projet voit le jour. D'une part, il est de la responsabilité des pouvoirs publics d'assumer ce leadership, d'autre part, les ressources actuelles ne peuvent subvenir à la fois aux services de base en aménagement urbain et aux mandats particuliers que requiert un développement d'envergure. Toutefois, ces projets sont créateurs de richesse pour la Ville. Nous proposons donc que soit mis sur pied un mécanisme de financement – le fonds d'investissements - dont les règles d'attribution sont claires et transparentes et ne laissent pas place aux influences. Ce fonds permettrait la planification en amont des projets et l'investissement dans les infrastructures publiques nécessaires à la réalisation des orientations retenues.

- *La réserve foncière*

La pression à la hausse induite sur le développement par le PPU se reflète entre autres sur la valeur foncière des terrains du secteur. Afin de créer les conditions favorables à un milieu de vie de qualité, l'exercice actuel doit permettre d'identifier des lots susceptibles d'être versés au domaine public. Là encore, le leadership de la Ville est nécessaire et l'outil de la réserve foncière représente un levier financier pour y parvenir.

---

<sup>5</sup> À titre d'exemple, en 2008, le Sud-Ouest recevait 807 000 \$ du Fonds de développement alors qu'il était responsable de 4,9 % de l'augmentation de l'évaluation de Montréal. En 2012, il reçoit seulement 249 000 \$ alors qu'il contribue à la hauteur de 6,9 % à l'augmentation de l'assiette fiscale de Montréal.

- *Services de proximité et équipements collectifs : entrevoir dans un contexte élargi*  
Pour des raisons historiques, l'arrondissement du Sud-Ouest a un ratio per capita parmi les plus élevés à Montréal et est doté d'un parc immobilier nettement supérieur pour un arrondissement de cette taille (piscines, bibliothèques, centres sportifs, organismes locaux et régionaux) tout en ayant à sa charge des équipements à vocation métropolitaine. Le secteur Griffintown s'inscrit dans cette dynamique d'arrondissement. La planification de l'offre en services de proximité et la desserte des nouveaux résidents doivent s'y inscrire. Rappelons que le Centre sportif de la Petite-Bourgogne est situé au coin des rues Des Seigneurs et Notre-Dame, limitrophe au secteur de planification, tout comme le sont les parcs Herb-Trawick dans la Petite-Bourgogne ou St-Patrick du côté sud du canal de Lachine<sup>6</sup>. Une telle vue d'ensemble est aussi à propos pour les services relevant d'autres instances, telle que la commission scolaire et les services de santé et services sociaux. Il nous apparaît responsable d'entrevoir les services de proximité permettant de maximiser, voire de bonifier, l'utilisation des ressources actuelles selon une vue d'ensemble du territoire, sans exclure un partage de services avec les territoires voisins.

- *Les mécanismes de financement : une responsabilité partagée entre le public et le privé*  
Le développement des espaces publics est indispensable à l'arrivée des investissements privés. La création d'un milieu dynamique ne peut reposer sur les seuls pouvoirs publics. Il y a donc une responsabilité partagée à définir entre le privé et le public. C'est le cas d'ailleurs de la Stratégie d'inclusion de logement social et abordable, sur laquelle nous reviendrons plus loin dans ce mémoire.

La formule de fonds de parcs s'inscrit dans cette volonté, bien que cette formule ne soit pas adaptée au contexte de redéploiement d'un quartier tel Griffintown puisque son application nécessite une opération de lotissement qui ne trouve pas application. Toutefois, nous croyons qu'une formule de contribution à un Fonds vert (ou de parcs) doit être envisagée. D'autres options relevant de la réglementation pourraient également soutenir cette responsabilité partagée. À titre d'exemple, dans le secteur du PPU, l'implantation d'un bâtiment sur un lot pourrait être limitée à un pourcentage inférieur à 100 %.

- *Horizon temporel et retour sur investissements*  
Finalement, l'exercice de planification détaillée et la mise en œuvre du plan de développement d'ensemble doivent s'inscrire dans un horizon temporel, à la fois par souci de transparence et de continuité pour les citoyens, que pour favoriser la prévision des investissements. À l'image de ce qui est prévu à la Charte de la Ville pour l'établissement de règles relatives à l'établissement d'un fonds de développement, une période de 10 ans apparaît minimale.

À la lumière du contexte financier montréalais, Vision Montréal souhaite faire les recommandations suivantes :

**Recommandation 6 :** Vision Montréal recommande que les investissements publics et l'offre de services publics nécessaires au Plan d'aménagement soient planifiés en fonction d'un horizon temporel d'un minimum de 10 ans et que soient prévus le plus rapidement possible des lots et fonds dédiés pour des réserves foncières en lien avec l'aménagement du domaine public ou à des fins d'utilité publique.

**Recommandation 7 :** Considérant à la fois les investissements nécessaires à la planification et à l'accompagnement des projets privés et publics et le leadership nécessaire des pouvoirs publics à cet égard, nous recommandons que soit mis sur pied un fonds d'investissements en amont de la mise en œuvre des projets.

<sup>6</sup> Voir le Plan directeur des parcs de l'arrondissement du Sud-Ouest.

**Recommandation 8 :** Vision Montréal recommande de rétablir le fonds de développement minimalement à la hauteur de 2008 et que soit envisagée la création de leviers financiers tels un fonds vert ou un fonds de parcs nonobstant l'absence de lotissement, à l'image du fonds de contribution au logement social envisagé par la Ville.

### 3.3 Un aménagement urbain à l'échelle humaine

La *Cité* est d'abord et avant tout un milieu de vie. Pour créer un quartier à échelle humaine, certains éléments doivent être réunis dont les plus indispensables sont : l'accessibilité à des logements abordables et de taille suffisante pour les familles; la présence d'une trame locale, ponctuée d'espaces publics et d'espaces verts, et offrant des possibilités de déplacements actifs nombreuses ainsi que l'accès à des services de proximité adéquats.

#### 3.3.1 Un lieu propice aux familles

En moyenne, 10 000 familles quittent chaque année Montréal pour s'installer en banlieue. Cet exode est causé par de multiples facteurs, toutefois l'accessibilité à un logement à prix abordable et l'accès à la propriété en sont des causes premières. L'accessibilité à des habitations à coût raisonnable destinée aux familles est également l'un des principaux défis auxquels Montréal est confrontée.

Cet exode entraîne plusieurs conséquences. D'une part, il fragilise l'équilibre démographique et le tissu social montréalais et réduit sa force économique et politique. Il entraîne également un étalement urbain ayant d'importants impacts urbains et environnementaux : dépendance à l'automobile, pollution et impacts sur la santé, coûts de la congestion routière (1,4G\$/an), etc. Il est donc urgent de renverser cette tendance en offrant des avantages compétitifs et attrayants pour que les familles et les ménages à faible revenu puissent demeurer à Montréal.

À cet égard, Montréal s'est dotée en 2005 d'une *Stratégie d'inclusion de logements abordables dans les nouveaux projets résidentiels* visant à favoriser la construction de logements abordables, sociaux et communautaires. Cette stratégie est toutefois purement incitative et se retrouve souvent mise de côté. Pour garantir cette mixité dans un contexte de densification tout en offrant aux promoteurs une structure claire et équitable comme le fait l'arrondissement du Sud-Ouest<sup>7</sup>, la Stratégie doit être obligatoire. La mise en œuvre de son caractère obligatoire se doit d'être flexible, en tenant compte d'une approche pouvant s'adapter aux situations particulières<sup>8</sup>.

**Recommandation 9 :** Afin de favoriser la création d'un nombre suffisant de logements sociaux et de logements abordables, de sorte à garantir une mixité sociale Vision Montréal recommande que la Stratégie d'inclusion soit systématiquement appliquée au secteur Griffintown et que le gouvernement du Québec permette aux villes de la rendre obligatoire sur l'ensemble de leur territoire.

**Recommandation 10 :** Afin de répondre aux besoins en logement social et communautaire et aux objectifs de mixité sociale dans Griffintown, Vision Montréal recommande que les propositions suivantes :

<sup>7</sup> Dans l'arrondissement, la Stratégie est systématiquement appliquée pour les projets de 200 unités et plus. Parfois, les proportions dépassent celles proposées par la Stratégie. Elle fut également appliquée à certains projets de moins de 200 unités, et dans le cas de projets de plein droit dans le secteur du PPU Peel-Wellington.

<sup>8</sup> Pour une meilleure mise en contexte, vous référer à notre mémoire sur l'avant-projet de Loi sur l'aménagement durable du territoire et l'urbanisme : [http://www.visionmtl.com/userImgs/documents/communiques/Memoire\\_Opposition\\_officielle\\_Vision\\_Mtl\\_LAU.pdf](http://www.visionmtl.com/userImgs/documents/communiques/Memoire_Opposition_officielle_Vision_Mtl_LAU.pdf)

- que la construction de logements sociaux et communautaires se fasse *in situ* pour les projets de 200 logements et plus (d'ailleurs très présents dans Griffintown);
- S'il a été démontré qu'il n'est pas adéquat d'inclure ces logements dans un projet immobilier, une compensation foncière à proximité du site du projet et possédant des capacités de développement comparables à celles du site principal doit être octroyée;
- En dernier recours, s'il a été démontré qu'il n'est pas adéquat d'inclure ces logements *in situ* et qu'aucun autre terrain localisé à proximité du site principal n'est disponible pour une compensation foncière, une compensation financière devrait être octroyée. Cette compensation financière doit permettre des capacités de développement comparables à celles d'une construction *in situ*;
- Enfin, l'utilisation du fonds dédié au développement du logement social et communautaire devrait se plier à des critères de mixité et d'inclusion sociale.

Nous avons émis cette recommandation dans notre mémoire soumis à la Commission d'aménagement du territoire de l'Assemblée nationale, lors de la consultation publique sur l'avant-projet de loi sur l'aménagement durable du territoire et l'urbanisme. Celle-ci a par la suite été intégrée au projet de Loi 47 qui prévoit désormais la possibilité pour les villes d'imposer une compensation foncière ou financière aux promoteurs immobiliers. En outre, le projet de Loi 47 prévoit des dispositions favorisant l'adoption par les villes de règles permettant de déterminer le nombre et le type de logements abordables qui peuvent être exigés lors de la planification de projets immobiliers.

En plus de l'accessibilité aux logements, l'absence d'incitations financières adéquates n'est pas propice à l'arrivée de nouvelles familles. Les subventions d'accès à la propriété offertes par la Ville ne sont pas suffisamment intéressantes, car elles ne reflètent pas le coût réel des unités sur le marché. De plus, les programmes de subventions ne couvrent pas le coût de construction élevé, même pour les logements sociaux, en raison de la valeur foncière élevée à proximité du centre-ville, le type de construction requis en raison de la densité et des hauteurs prévues, le tout accentué par l'effet métropole.

C'est pourquoi nous recommandons la mise en place de nouvelles mesures de financement de la Stratégie d'inclusion.

Le programme Accès condos de la Société d'habitation et de développement de Montréal (SHDM) connaît un succès retentissant. Il serait intéressant, qu'une implication particulière de la SHDM dans le secteur Griffintown soit sollicitée.

**Recommandation 11** : Vision Montréal recommande que la Ville de Montréal fasse des démarches auprès des gouvernements supérieurs afin d'ajuster les barèmes des programmes de subvention pour permettre le financement du logement social et familial en tenant compte de l'impact qu'ont la densité et l'effet centre-ville de la métropole sur les coûts de construction des logements.

**Recommandation 12** : Vision Montréal recommande que la Ville de Montréal interpelle la SHDM pour favoriser le développement d'une plus grande part de logements abordables via son programme Accès condo, avec priorité à l'accès à la propriété pour les familles.

### 3.3.2 Développer les opportunités de transport actif<sup>9</sup>

Au cours des dernières années, les Montréalais ont confirmé leur volonté de se déplacer à travers leurs quartiers autrement que par l'automobile, notamment à pied et à vélo. Ces modes de transports alternatifs ont plusieurs bénéfices : ils génèrent des gains en termes de réduction de GES, procurent des effets bénéfiques sur la santé et engendrent un mode de développement urbain plus convivial. De plus, en réduisant l'utilisation de la voiture, ils privilégient la quiétude des quartiers, la qualité de vie des familles et la sécurité des citoyens. L'accès à des réseaux piétonniers et de pistes cyclables fonctionnels contribue donc à la qualité de vie d'un quartier. La planification des enjeux de mobilité interne (pistes cyclables, parcours piétonnier, réseau d'espaces verts, etc.) au sein d'un quartier est au cœur d'un aménagement urbain durable, d'autant plus que des études démontrent que le vélo est le mode de transport le plus rapide pour les déplacements de 5 à 8 km en milieu urbain<sup>10</sup>.

La prise en considération du transport actif dans la restructuration du quartier est d'autant plus importante que la Ville de Montréal peine actuellement à atteindre ses objectifs de développement du réseau cyclable montréalais, accentuant la saturation du réseau et haussant les risques liés à la cohabitation de plusieurs modes de transport différents sur le réseau existant.

Le secteur Griffintown est un bon exemple de ce déficit en pistes cyclables. Actuellement, il n'existe aucun lien cyclable entre les rue McGill et Decourcelles, ni dans l'axe nord-sud, ni dans l'axe est-ouest. La seule voie cyclable existante dans le secteur se trouvent le long du canal Lachine (l'une des plus fréquentées à Montréal) Considérant le caractère central du secteur (en périphérie du centre-ville) et son potentiel récréotouristique élevé (patrimoine local et canal Lachine), nous estimons que ce quartier est une cible de choix pour privilégier les modes de transports actifs dans le cadre de son arrimage avec les quartiers limitrophes et la mobilité interne. Les tracés cyclables prévus au Plan de transport, soit la rue William, la rue Ottawa dans la direction est-ouest, ainsi que les rues Guy, Richmond, Prince et Queen dans l'axe Nord-Sud doivent être réalisés.

Des solutions novatrices permettraient d'accélérer le déploiement d'un réseau cyclable efficace. Dans le cadre de la récente consultation publique tenue par la Commission sur le transport et les travaux publics sur le partage du réseau cyclable Montréal, Vision Montréal a mis de l'avant deux innovations qui permettraient d'améliorer rapidement le réseau cyclable tout en favorisant des déplacements sécuritaires, soit les zones de rencontres et les voies réservées mixtes<sup>11</sup>.

Les zones de rencontres sont des aménagements de l'espace public intégrant des zones de basse vitesse, clairement identifiées, où piétons, cyclistes et autres usagers peuvent circuler librement au milieu de la chaussée avec les véhicules motorisés et où la priorité est accordée à l'utilisateur le plus vulnérable. Le redéploiement du secteur Griffintown offre une occasion unique à la Ville de Montréal d'améliorer l'offre de transport alternatif, mais également d'expérimenter ces modes d'aménagement innovateurs.

**Recommandation 13** : Que le transport actif soit privilégié dans la planification de la mobilité interne dans le secteur Griffintown et des déplacements vers les quartiers limitrophes, en :

- offrant des pistes cyclables et des réseaux piétonniers adéquats pour dynamiser la circulation au sein du quartier et vers les quartiers adjacents;
- réalisant les tracés cyclables prévus au Plan de transport de la Ville de Montréal, adopté en 2008;

<sup>9</sup> La question du réseau de transport collectif sera abordée à la section suivante.

<sup>10</sup> *Montréal, ville du vélo*, Transports Canada, Programme environnementaux urbains : Études de cas sur les transports durables, Étude de cas # 88, en ligne; <http://www.tc.gc.ca/fra/programmes/environnement-pdtu-etudesdecastransportactif-1971.htm>.

<sup>11</sup> Pour plus de détails sur ces deux innovations, voir le Mémoire sur le partage du réseau cyclable soumis par Vision Montréal à la Commission en novembre 2011. En ligne : [http://www.visionmtl.com/userImgs/documents/AlainTittley/Memoire\\_Vision\\_Montreal\\_Partagerseaucyclable.pdf](http://www.visionmtl.com/userImgs/documents/AlainTittley/Memoire_Vision_Montreal_Partagerseaucyclable.pdf)

- joignant ce nouveau réseau cyclable avec la piste du canal Lachine et la piste cyclable Claire-Morissette du boulevard de Maisonneuve;
- intégrant à la planification du domaine public et privé, le déploiement du réseau de vélo en libre-service Bixi;
- intégrant à la planification du domaine public et privé, une offre de stationnements sécurisés pour vélo, entre autres à proximité des infrastructures de transport collectif.

### 3.3.3 Multiplier les espaces publics, verts et les services de proximité

Si la Ville de Montréal souhaite favoriser la rétention de sa population sur son territoire, particulièrement des jeunes familles, et même attirer de nouveaux ménages, elle doit rapidement adopter des mesures d'aménagement permettant de répondre à leurs besoins. Le sentiment d'insécurité, malgré la baisse du taux de criminalité, est l'un des facteurs qui poussent les familles à aller vivre en banlieue :

*« Sa capacité à retenir et à maintenir les jeunes familles est fragilisée, entre autres par l'évolution des prix des propriétés et des coûts de logement et par le décalage avec la situation en banlieue. Elle est aussi fragilisée par des perceptions courantes défavorables, malgré les avantages du milieu montréalais pour la vie familiale, notamment au chapitre de la sécurité; cela, en dépit des statistiques démontrant un net déclin de la criminalité et le fait que Montréal est au cinquième rang des villes les plus sécuritaires en Amérique du Nord. En cinq ans, soit entre 2001-2002 et 2005-2006, Montréal a enregistré une perte nette de 52 000 personnes ayant entre 25 à 39 ans, ainsi que 32 000 enfants ayant 14 ans et moins, qui se sont relocalisés dans les banlieues nord et sud. Or, la présence de jeunes familles est nécessaire à Montréal pour maintenir un dynamisme démographique et pour assurer l'équilibre entre les groupes d'âge » (Politique familiale 2008, Ville de Montréal).*

Le rapport de la consultation publique de la Commission permanente du conseil d'agglomération sur la sécurité publique intitulé *Le sentiment de sécurité des jeunes dans l'espace public montréalais. Entre les perceptions et la réalité : constats et questionnements*<sup>12</sup> identifiait l'aménagement attrayant de parcs et d'espaces publics comme étant l'un des facteurs favorisant le sentiment de sécurité chez les jeunes Montréalais.

Ces pourquoi Vision Montréal considère qu'il est primordial de prévoir des aménagements conviviaux, des domaines publics et privés, qui accompagneraient le redéveloppement de Griffintown. Les « zones de rencontres <sup>13</sup> » un modèle d'aménagement implanté dans des villes européennes, est une solution.

Les zones de rencontres permettent aux différents usagers du réseau viaire, autant les piétons, les personnes à mobilités réduites, les cyclistes, les automobiles que les véhicules du transport collectif, de cohabiter de manière harmonieuse et sécuritaire, évitant les conflits d'usage de l'espace public. Dans ces zones clairement identifiées, les piétons, cyclistes et autres usagers peuvent circuler librement au milieu de la chaussée avec les véhicules motorisés. Un grand principe permet de gérer les conflits entre les différents usagers des zones de rencontres : la priorité est donnée à l'usager le plus vulnérable. Trois règles régissent la plupart des zones de rencontres dans les villes européennes :

- La priorité aux piétons;
- La limitation de la vitesse des véhicules à 20 km/h;
- Le stationnement autorisé uniquement sur les emplacements aménagés.



<sup>12</sup> [http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/page/d\\_social\\_fr/media/documents/RAPPORT\\_Sentiment\\_de\\_securite.pdf](http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/page/d_social_fr/media/documents/RAPPORT_Sentiment_de_securite.pdf)

<sup>13</sup> Se référer au mémoire de Vision Montréal sur le partage du réseau cyclable :

[http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/COMMISSIONS\\_PERM\\_V2\\_FR/MEDIA/DOCUMENTS/MEM\\_VISIONMONTREAL\\_21111\\_125.PDF](http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/COMMISSIONS_PERM_V2_FR/MEDIA/DOCUMENTS/MEM_VISIONMONTREAL_21111_125.PDF)

La limite de vitesse étant faible, la zone de rencontre favorise la convivialité et la courtoisie. En cas de nécessité, la faible vélocité permet l'arrêt rapide des véhicules. La priorité est accordée aux piétons devant les cyclistes et les véhicules motorisés, tandis que les cyclistes ont la priorité devant les véhicules motorisés. Cependant, ni les piétons, ni les cyclistes ne doivent délibérément gêner la circulation des véhicules, et non plus s'immobiliser dans la voie de la zone de rencontres. Une signalisation claire permet aux usagers d'identifier les zones de rencontre où l'ordre de priorité des différents usagers est en avant-plan, comme en fait foi le panneau ci-contre.

Des aménagements particuliers permettent aussi aux usagers d'identifier les zones de rencontres et incitent les automobilistes à ralentir, notamment en traçant des marquages, en implantant des coussins, plateaux, ralentisseurs, carrefours surélevés, rétrécissement de la bande de roulement, chicanes, changements de perspectives.



Source : CERTU



Source : CERTU

Le concept de Woonerf, à l'image de celui en cours de réalisation dans le quartier Saint-Henri, dans l'arrondissement du Sud-Ouest, est également une stratégie pertinente à mettre de l'avant dans le réaménagement du domaine public. En plus de verdir tout en facilitant le transport actif, le Woonerf permet des pratiques de gestion des eaux par la perméabilité des sols notamment.

Un réseau viaire composé de zones de rencontres et d'espaces de type Woonerf peut être rattaché aux différents espaces publics et parcs des quartiers, créant ainsi une expérience urbaine conviviale. Ces zones pourraient par exemple être planifiées en fonction d'une valorisation du patrimoine de l'époque industrielle de Griffintown, ou encore de l'art public. Les zones de rencontres pourraient relier le corridor culturel de la rue Ottawa, le Horse Palace réhabilité<sup>14</sup>, le New City Gas<sup>15</sup>, l'îlot triangulaire Sainte-Anne, etc. Ces rues et bâtiments historiques consolidés deviendraient ainsi les points de rencontres culturels du secteur. D'ailleurs, le plan de Griffintown de Louis Charland nous a laissé une trame de rue de 37 à 39 pieds de largeur. Cette trame est

---

<sup>14</sup> La propriété dite du « Horse Palace » sur la rue Ottawa, entre les rues Murray et de la Montagne est la dernière à Montréal du type classique de lot urbain français ayant les trois types de bâtiments toujours en place (lots très large et très profond structurés pour recevoir plusieurs bâtiments, n'ayant pas de ruelle d'îlot mais plutôt des passages individuels), format typique jusqu'en 1870. Ce lot incorpore toujours sa maison de front (un triplex rénové datant de 1862; rénovation réversible), sa maison d'arrière-cours (un duplex d'arrière-cours datant de 1869 et manquant son escalier extérieur) et deux étables (dont l'étable de brique datant de 1862 et toujours intact). Cette propriété représente le mode typique de vie ouvrière du 18e et début 19e siècle. Ce complexe mérite le classement provincial.

<sup>15</sup> Situé entre les rues Ann et Dalhousie, le New City Gas origine de la révolution de la lumière à Montréal. Il est composé de deux bâtiments de très grande valeur historique, les deux provenant d'un des grands architectes montréalais, John Ostell : l'usine de gaz néo-grec en pierre de taille datant de 1848 (rue Dalhousie) surhaussé en 1861 avec un toit en claire-voie par John Spiers, puis le gros gazomètre en arcades de brique de 1859 (rue Ann). À cause de la rareté mondiale de tels complexes, ce site se trouve à être le plus vaste qui existe au monde parmi les usines de première génération (1830 à 1865). Ce complexe mérite le classement provincial.



idéale pour le développement d'un quartier à l'échelle conviviale pour les familles et les piétons. Les zones de rencontres et le Woonerf s'arrimeraient soigneusement à cette trame.

L'arrondissement du Sud-Ouest a adopté un plan directeur des parcs et des espaces verts pour guider la planification et les investissements. Le secteur Griffintown démontre des lacunes en espaces verts; toutefois, l'acquisition de terrain à cette fin ne peut être de la responsabilité de l'arrondissement en raison des coûts imposants. Déjà, les citoyens du Sud-Ouest ont une taxe locale dédiée pour l'acquisition d'un parc aux abords du marché Atwater.

**Recommandation 13** : Vision Montréal recommande que la création de zones de rencontres guide l'aménagement des rues sur la trame de rues locales et des rues significatives du secteur Griffintown.

**Recommandation 14** : Vision Montréal recommande que la Ville de Montréal et l'arrondissement du Sud-Ouest prévoient l'introduction de zones de rencontres et de principes d'aménagement de type Woonerf pour faciliter le transport actif et favoriser la création d'un quartier convivial à échelle humaine, intégré aux parcs, aux espaces publics et au patrimoine urbain du secteur.

**Recommandation 15** : Vision Montréal recommande que soient prévus le plus rapidement possible des lots et fonds dédiés pour des réserves foncières en lien avec l'aménagement du domaine public et la création d'espaces verts en concordance avec les objectifs du Plan directeur des parcs de l'arrondissement du Sud-Ouest et des besoins estimés en regard du nombre de nouveaux résidents et de la densité planifiée.

### 3.4 Un aménagement urbain durable

Comme l'a indiqué Ken Greenberg lors du colloque Griffintown, il faut comprendre que le développement durable n'est pas un élément qu'il est possible d'ajouter *a posteriori* à un projet. Au contraire, le développement durable est un principe qui doit être intégré au processus décisionnel lui-même et être pris en compte à chacune de ses étapes. Le développement durable doit servir d'outil de synthèse, de symbiose et toucher à l'ensemble des facettes du projet de revitalisation : transport, habitation, milieu de vie, etc.

Dans la présente section, nous soulignerons les importantes réformes mises en place par l'arrondissement du Sud-Ouest pour favoriser l'intégration du développement durable dans le développement immobilier et la gestion des lieux. Nous porterons une attention particulière à la notion de densification selon le principe du TOD (*transit-oriented development*). Nous nous attarderons à la question du transport collectif et de la densification urbaine.

#### 3.4.1 Tenir compte des acquis propres au Sud-Ouest

Les élus du Sud-Ouest ont adopté une série de réformes réglementaires pour encourager un aménagement suivant les principes du développement durable dans l'arrondissement et auquel le secteur Griffintown est soumis. Il est important de prendre appui sur ces bases pour débiter notre réflexion.

Ainsi, depuis 2009, le règlement d'urbanisme a fait l'objet de modifications majeures. Dorénavant, tous les projets immobiliers doivent se conformer entre autres aux critères suivants : intégration d'une toiture blanche ou à faible indice de réflectance; incorporation d'un minimum de 20 % de verdissement sur l'ensemble de la superficie du projet; utilisation de surfaces de recouvrement de sols perméables pour améliorer la gestion des eaux de pluie; et installation d'une unité de stationnement de vélo intérieure par nouvelle unité d'habitation.

L'arrondissement exige qu'avant toute démolition soit fourni un plan de récupération et de disposition des matériaux, voire de réutilisation sur site<sup>16</sup>. Enfin, dans les projets adoptés ou étudiés en vertu du règlement sur les Projets particuliers de construction, de modification ou d'occupation d'un immeuble (PPCMOI) sont inclus des conditions liées au développement durable (ex : normes Novoclimat, certification de type LEED, récupération des eaux, toitures vertes, etc.) s'appliquant dans l'aménagement, l'implantation et dans la construction des bâtiments.

Pour faciliter la requalification du secteur et des bâtiments industriels, les usages « galerie d'art » et « salle d'exposition » sont autorisés dans tous les secteurs d'usages industriels de l'arrondissement. Des modifications au règlement sur les Plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA) s'appliquant sur l'ensemble de l'arrondissement, dont Griffintown, renforcent les restrictions sur l'affichage et les critères patrimoniaux en tenant compte des unités de paysage propre à chacun des secteurs. Finalement, sur l'ensemble du secteur Griffintown, il est interdit de construire des surfaces extérieures de stationnement. Avec sept stations de métro sur le territoire de l'arrondissement, les normes minimales de stationnement ont été revues selon les objectifs de TOD.

Le secteur de Griffintown est l'opportunité d'aller encore plus loin dans la mise en valeur des pratiques novatrices et le savoir-faire montréalais et québécois en matière d'aménagement durable. Prenons l'exemple des Bassins du Nouveau Havre, qui constitueront un développement de type écoquartier, ou des projets privés à l'image de la Maison productive dans Pointe-Saint-Charles. Il faut aller plus loin en établissant des critères équitables permettant de faire de Griffintown ce laboratoire de développement urbain, par exemple par la récupération des eaux grises.

**Recommandation 16 :** Vision Montréal recommande que soit intégré le Plan de développement urbain de Griffintown, en addition à la réglementation en vigueur, un cadre de référence audacieux sur les normes et critères attendus au plan de la construction et de l'aménagement durable.

### 3.4.2 Densifier le secteur autour d'un plan de mobilité structurant et efficace

Le secteur Griffintown offre un potentiel de densification important selon les principes du TOD. Situé non loin des lignes de métro, il pourrait être facilement connectés aux quartiers limitrophes à travers divers modes de transports collectifs (pistes cyclables, tram-train, autobus, etc.). La densification du milieu urbain, particulièrement aux alentours des infrastructures de transport collectif est d'ailleurs l'une des pièces maitresses du Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) adopté récemment par la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM). Elle est également une solution permettant de lutter contre l'étalement urbain, de réduire l'usage de l'automobile et ses effets pervers connus, d'améliorer la mobilité des citoyens et de créer des quartiers plus dynamiques à plus fort potentiel de développement économique.

À l'inverse, la présence de nombreux terrains vacants et de stationnements en surface nuisent à la continuité de la trame urbaine et à l'attrait économique d'un quartier. Un centre-ville dense où cohabitent différentes fonctions (bureau, habitation, commerces, institutions, pôle culturel, etc.) intimement liées avec un système de transport collectif bien déployé est donc une condition pour garantir l'attrait de Montréal et assurer sa vitalité économique. Vision Montréal est donc en faveur de la densification. Toutefois, celle-ci doit se faire de manière appropriée, c'est-à-dire tout en permettant de garder un espace public à échelle humaine.

En ce sens, nous privilégions la construction de bâtiments plus élevés que le cadre bâti actuel de Griffintown, tout en favorisant l'inclusion de retraits permettant d'amoindrir les effets d'écrasement que peuvent produire des constructions monolithiques. Une densification accrue du tissu urbain dans le secteur Griffintown

---

<sup>16</sup> À titre d'exemple, un des projets immobiliers, Devimco, réutilisera les briques dans l'architecture des élévations extérieures et dans les aménagements intérieurs des espaces publics.

contribuera à consolider le centre-ville comme un secteur habité et diversifié sur le plan socioéconomique. Les taux d'implantation allant jusqu'à 100 % dans le PPU Peel-Wellington sont une limite importante au verdissement et à la création d'un environnement à la fois dense et sain.

**Recommandation 17 :** Vision Montréal recommande de poursuivre la densification du secteur Griffintown, intégrée aux quartiers limitrophes, au canal de Lachine, à la trame du centre-ville, et les vues vers le Mont Royal, tout en tenant compte du cadre bâti actuel.

**Recommandation 18 :** Vision Montréal recommande que le Plan d'aménagement qui sera développé revise les paramètres du PPU au plan de la hauteur, de la densité et particulièrement de l'implantation, afin de favoriser une densification saine et en harmonie avec le cadre bâti et le domaine public, et y confirme l'usage « parc » sur le site du parc Gallery.

#### *Améliorer la desserte en transport collectif*

Afin de créer des quartiers axés sur le principe de TOD, la desserte en transport collectif doit être suffisante en infrastructures lourdes qui ne se limitent pas qu'aux autobus. Actuellement, l'offre de transport dans le secteur Griffintown est minimale : les trajets d'autobus et les pistes cyclables sont presque inexistantes, tandis que les projets de modifications des infrastructures régionales n'intègrent pas suffisamment le transport collectif.

Nous avons discuté de l'importance de développer un réseau de pistes cyclables et d'artères piétonnières dans le quartier à la section précédente. Une attention toute aussi grande doit être accordée au transport collectif. Dans le cadre de la revitalisation d'un quartier, la problématique de « l'œuf ou la poule » se pose souvent en matière de transport. Toutefois, considérant que les projets présentement en chantier ou en évaluation devraient se traduire à courte échéance par l'arrivée de près de 7 000 nouveaux résidents, il nous semble primordial de lancer la planification de la desserte.

**Recommandation 19 :** Vision Montréal recommande la bonification de l'offre de transport collectif, ne se limitant pas qu'aux autobus, dans le secteur Griffintown, et ce tant sur les infrastructures régionales que dans la trame locale; et recommande que la STM et l'AMT dévoilent rapidement le plan de mobilité du secteur.

#### *Faire de l'industrie du taxi un partenaire du transport collectif*

Vision Montréal est depuis toujours favorable à l'essor de l'industrie du taxi à Montréal afin d'en faire un partenaire à part entière de l'offre en transport collectif et durable. Le secteur Griffintown se prête particulièrement bien à l'implantation d'un tel service, étant donné la revitalisation graduelle du secteur et sa trame locale caractérisée par des rues étroites.

Afin de permettre l'intégration du taxi dans l'offre de transport collectif, il est essentiel de prévoir en amont diverses mesures, comme accorder la priorité aux taxis dans les zones de débarcadères et sur les rues commerçantes. Par ailleurs, la Ville de Montréal devrait soutenir les efforts de l'industrie du taxi pour devenir plus verte, notamment en offrant des incitatifs pour encourager l'adoption de véhicules à plus faible consommation d'essence, ou encore électriques. À cet égard, Vision Montréal est favorable à l'installation de bornes électriques dans le secteur Griffintown.

**Recommandation 20 :** Vision Montréal recommande que la Ville de Montréal s’engage fermement auprès de l’industrie du taxi pour en faire un partenaire à part entière de l’offre de transport collectif dans le secteur Griffintown, tout en soutenant ses efforts pour devenir plus verte.

**Recommandation 21 :** Vision Montréal recommande que la Ville de Montréal évalue le déploiement d’un système de bornes électriques dans le secteur Griffintown et la mise en œuvre d’un tel système dans les aménagements prévus au domaine public et privé.

*Planifier l’offre en stationnement tout en privilégiant les fonctions collectives*

La planification de l’offre en stationnement devra être réfléchi conjointement à celle de l’offre de transport collectif combinant l’utilisation de l’autobus et du taxi dans le cadre de la trame de rue étroite du secteur Griffintown. La voiture demeurera présente en contexte urbain, ce qui nécessite de planifier des unités de stationnements qui répondront aux besoins des citoyens. Présentement, la planification de la circulation et de l’offre de stationnement dans le secteur n’est que peu avancée. Il faut remédier à la situation.

Des orientations doivent être privilégiées pour réduire le nombre de stationnements extérieurs et encourager le transport actif et collectif. À cet égard, les élus du Sud-Ouest ont déjà choisi de réglementer le stationnement de sorte à interdire toute nouvelle construction de stationnements extérieurs dans le secteur Griffintown et à obliger une unité de stationnement vélo intérieure par logement. Pour les projets mixtes, commerciaux ou institutionnels, un stationnement sécurisé pour vélo intérieur doit être intégré à chaque projet.

**Recommandation 22 :** En plus de ces mesures, Vision Montréal recommande que les espaces de stationnement extérieurs actuellement existants ou sur rue privilégient les fonctions collectives telles que Communauto, les taxis collectifs, etc.

La gestion de l’offre de stationnement dans le cadre du PPU Peel-Wellington doit être révisée. Présentement, le PPU contient un « pool » de 4000 unités de stationnement allouées selon le principe « premier promoteur arrivé, premier servi », ce qui donnera lieu à une offre répartie de manière inégale dans le secteur tout en créant des inégalités entre résidents.

**Recommandation 23 :** Vision Montréal recommande que le PPU Peel-Wellington soit modifié de sorte à permettre une planification détaillée de l’offre de stationnement applicable à l’ensemble du secteur Griffintown.

*Intégrer le transport collectif sur les infrastructures de transport régionales*

Plusieurs des projets d’infrastructures régionales en développement ne revoient pas à la baisse la capacité véhiculaire. Ainsi, le projet de reconstruction de l’échangeur Turcot, demeure inscrit dans une vision passéiste du tout-à-l’auto qui n’est pas digne du XXI<sup>e</sup> siècle. La révision du projet d’aménagement de l’autoroute Bonaventure en boulevard urbain quant à lui contient toujours plusieurs lacunes importantes liées à la création d’un corridor d’autobus sur la rue Dalhousie plutôt que d’inclure des voies réservées *in situ*<sup>17</sup>.

<sup>17</sup> Pour une liste de recommandation sur ces deux projets, vous référer à notre mémoire sur le Quartier Bonaventure.

En effet, nous nous opposons fermement au projet de la Ville de Montréal d'introduire un corridor d'autobus sur la rue Dalhousie. Cette vision est aux antipodes du développement de quartiers conviviaux. Nous avons toujours plaidé pour que les autobus soient intégrés à même le boulevard Bonaventure. Dans cette perspective, il est essentiel qu'un SLR soit rapidement implanté, soit sur le pont Champlain (ou son estacade) ou sur le pont Victoria, non seulement dans le but de fournir un moyen de transport rapide et attrayant entre la Rive Sud et le centre-ville de Montréal, mais aussi pour ne pas compromettre le développement de Griffintown par l'arrivée massive d'autobus. La Ville de Montréal doit prendre une position ferme en faveur de cette option dans le cadre de la planification du futur pont Champlain et des consultations publiques que tiendra la CMM sur les modes de financement du transport collectif.

**Recommandation 24** : Vision Montréal recommande d'intégrer à même le boulevard urbain sur Bonaventure les autobus inter-rives et d'y prévoir des voies réservées pour le covoiturage et les taxis.

**Recommandation 25** : Vision Montréal recommande la mise en service immédiate d'un train de banlieue Gare centrale – Saint-Hubert – Terminus Chevrier (Brossard) - La Prairie pour réduire l'achalandage autoroutier du secteur et de relancer le projet de SLR sur le pont Victoria afin de bonifier le plus rapidement possible l'offre en transport collectif du secteur, de même que le projet de tram-train de Lachine.

#### *Améliorer le financement du transport collectif*

Finalement, les experts s'entendent tous pour dire que le financement du transport en commun au Québec, et principalement à Montréal, est problématique<sup>18</sup>. Si Montréal souhaite développer un réseau multimodal fonctionnel comprenant le métro, l'autobus, le tramway, le SLR, etc., des mesures pressantes doivent être mises en place.

À titre d'exemples, des expériences ont cours à ce titre dans différentes villes du monde, telles que le péage sur les ponts (Londres, Stockholm et Milan), une taxe sur les salaires (Portland), des revenus fonciers provenant de la plus-value extraite par les promoteurs immobiliers qui profitent des nouvelles infrastructures publiques de transport (Tokyo, Hong Kong, Copenhague, Washington, Vancouver, New Delhi) et une taxe sur le stationnement qui serait étendue à l'échelle métropolitaine.

**Recommandation 26** : Pour que les grandes orientations du PMAD en matière d'aménagement et de transport (TOD) ne deviennent pas caduques, il est impératif que la CMM adopte de nouvelles mesures, telles que le péage, avec ses partenaires et organismes responsables, pour financer les projets de transport collectif de la région métropolitaine. Rapidement, une étude devrait être conduite à ce titre.

#### *Gestion durable des matières résiduelles*

En mettant en place toutes ces mesures, Griffintown pourrait devenir un des premiers quartiers montréalais à adopter les principes TOD à toute son échelle de manière à améliorer la qualité de vie des résidents et leur offrir une réelle mobilité durable. Bien sûr, le développement durable, ce n'est pas que le transport. C'est

---

<sup>18</sup> Pour une analyse détaillée des problèmes de financement du transport collectif, lire à ce sujet : Vision Montréal, Mémoire sur le Projet de Plan métropolitain d'aménagement et de développement, soumis à la Commission de l'aménagement de la CMM, 19 septembre 2011.

pourquoi nous souhaitons aussi encourager la ville et l'ensemble des Montréalais à ne pas craindre de rêver Montréal.

Un élément et un enjeu importants à considérer dans le redéveloppement de Griffintown, qui accueillera plus de 7 000 nouveaux logements et plus de 15 000 mètres carrés de superficie de plancher commercial ou de bureau : la gestion des matières résiduelles sera un défi de taille.

En continuité avec les orientations contenues dans son plan directeur de gestion des matières résiduelles de 2010-2014, axé sur le développement durable et sur l'action en plus des travaux importants en infrastructures prévus dans Griffintown, le moment est venu pour Montréal de moderniser son système de ramassage. Tous les contraintes et inconvénients reliés aux opérations de collecte doivent être pris en compte pour ce secteur de la ville où les rues sont étroites, voire exigües. Le système de ramassage coûte cher et présente plusieurs inconvénients : les camions benne gênent le trafic, le tracé des parcours de ces camions est très difficile à réaliser, et il est source de pollution atmosphérique et de nuisances olfactives et sonores. De plus, les poubelles, bacs et sacs noirs qui s'alignent sur les rues ne doivent pas faire partie du nouveau décor urbain.

Il est temps que Montréal se dote d'un système de gestion des matières résiduelles éco-responsable et mieux adapté pour un milieu urbain dense. Comme le Quartier des spectacles, Griffintown doit lui aussi avoir un système d'aspiration de déchets, un équipement fonctionnant 24 h/24 et 365 jours par année. L'investissement aura des impacts positifs à long terme car il contribuera à la protection de l'environnement en créant un cadre de vie urbain plus propre, plus fonctionnel et plus écologique et réduira les coûts de fonctionnement. Cette technologie est une avancée considérable par rapport aux pratiques actuelles et plus respectueuses de la qualité de vie de nos citoyens.

La Ville de Montréal devrait réfléchir dès à présent aux façons d'améliorer la gestion des eaux grises, à la façon dont sera implantée la collecte non seulement du recyclage, mais également des matières compostables. À cet égard, une part importante des rues du secteur devront être ouvertes afin de moderniser les équipements d'aqueduc et gérer le réseau électrique, offrant ainsi l'opportunité de mettre en place des solutions innovantes comme la collecte souterraine.

**Recommandation 27** : Vision Montréal recommande que la Ville de Montréal procède à l'étude de faisabilité le plus rapidement possible pour l'implantation d'un système de gestion de matières résiduelles, et de déployer tous les efforts nécessaires pour la mise en œuvre d'une alternative au système traditionnel.

La ville de Portland en Oregon a réussi une telle transition vers un aménagement plus vert. Elle arrive aujourd'hui en tête de liste parmi les villes les plus vertes des États-Unis, et parmi celles ayant la meilleure qualité de vie. Elle doit son succès, notamment, à une offre de transport collectif bien déployée, mais aussi à des politiques de verdissement novatrices qui ont permis d'attirer une population mixte et de contribuer à son développement économique. À titre d'exemple, la « Green Building Policy » exige que tout nouveau projet qui reçoit des fonds de la Commission de développement de Portland prévoit l'aménagement de toits verts et/ou réponde à des standards d'efficacité énergétique. Une autre mesure prévoit l'octroi de superficies supplémentaires accordées par les autorités municipales aux promoteurs s'ils ajoutent des toits verts<sup>19</sup>. Ces mesures sont toutes à la portée de la métropole et contribueront à son rayonnement international.

---

<sup>19</sup> Podolsky, Liat & MacDonald, Elaine. 2008. *Green Cities, Green lakes*, Ecojustice, Totonto, Vancouver, Ottawa, <http://www.blue-economy.ca/sites/default/files/reports/green%20cities.pdf>

### 3.5 Un aménagement urbain qui s'inscrit dans la trame historique de la ville

Le secteur Griffintown est un lieu unique à Montréal, tant par sa localisation, son passé industriel que grâce aux caractéristiques du milieu. Selon Greenberg, Griffintown devrait servir de microcosme pour toutes les ambitions de la ville.

#### *Canal de Lachine et accès à l'eau*

Le canal de Lachine a défini l'histoire de ce secteur aux origines du développement industriel de Montréal et du Canada. La réouverture à la navigation et la création du Lieu historique national du Canal-de-Lachine par le gouvernement fédéral (Parcs Canada) ont eu des effets structurants sur le développement des quartiers et la revitalisation de ce secteur de la Ville. Une deuxième phase d'investissement est toujours attendue de la part du gouvernement fédéral. Les abords du canal de Lachine et ses pôles (Saint-Gabriel, Peel, Atwater, Georges-Étienne-Cartier, Gadbois) sont un des 24 secteurs de planification détaillée au Plan d'urbanisme de la Ville. De plus, en 2010, de sorte à guider le développement public et privé aux abords du canal de Lachine, l'arrondissement du Sud-Ouest a tenu une démarche de consultation de laquelle sont ressortis des principes d'aménagement. Plusieurs trouvent écho dans les orientations à donner au Plan de développement du secteur Griffintown, dont :

- Multiplier les accès physiques et visuels au canal dans l'axe des rues de quartiers de manière à retisser les liens et assurer l'accès public (servitude, propriété, etc.);
- Mettre en valeur les perspectives visuelles vers le canal;
- Prévoir une interface publique et formelle donnant un accès au canal dans tous les nouveaux développements;
- Favoriser les projets à caractère social et culturel dont les retombées profiteront à la population;

D'autre part, les exercices de revitalisation menés par plusieurs villes (Toronto avec Distillery District) soulignent l'importance de favoriser l'accès à l'eau et de mettre en valeur ces espaces, entre autres, par un design et des aménagements publics de qualité. Les Bassins du Nouveau Havre s'inscrivent dans cette volonté, tout comme le concours de design de la rue Smith.

**Recommandation 28 :** Vision Montréal recommande que soient incluses les orientations du Forum du canal de Lachine, que la Ville poursuive la mise en valeur du parc de la Pointe des Seigneurs, et que la Ville fasse les représentations nécessaires auprès du gouvernement fédéral pour la mise en œuvre de la phase 2 du canal de Lachine.

#### *Trame des rues et témoins historiques*

Le PPU Peel-Wellington encadrerait le développement d'un projet d'ensemble proposant la fermeture de certaines rues et la création de nouveaux axes. Il importe aujourd'hui de revoir les scénarios en vigueur sur cette zone et conséquemment la réglementation. À titre d'exemple, la très étroite rue Shannon devait être fermée, d'où des hauteurs de construction permises jusqu'à 60 mètres jumelées à des taux d'implantation allant jusqu'à 100 %. La conséquence actuelle est la création possible « d'effet tunnel », d'un aménagement du domaine public peu intéressant, d'une densité mal gérée tant sur la qualité de l'environnement bâti, de l'ensoleillement, que sur la préservation de vues.

La trame de rues datant du plan de Louis Charland, en 1806, se prête aujourd'hui à une forme de quartier dense, intime et passablement piétonne, tous d'excellents critères pour un nouveau quartier durable. Le principe de non-fermeture de rues de même que des projets ayant quatre façades publiques pour favoriser l'animation du domaine public doivent guider l'élaboration du Plan de développement. L'arrondissement du

Sud-Ouest privilégie déjà ces orientations, en exigeant des fonctions commerciales et/ou publiques au rez-de-chaussée et des entrées résidentielles unitaires directement sur rues (ex : projet William et celui du Carré de la Montagne), voire même des servitudes publiques pour créer des sentiers urbains.

**Recommandation 29 :** Vision Montréal recommande que le PPU Peel-Wellington soit modifié à partir du principe de non-fermeture de rue, entre autres au plan des hauteurs et de l'implantation, et que l'affectation du sol sur l'ensemble du secteur tienne compte des fonctions mixtes et commerces, avec emphase sur les rues identifiées comme principales et significatives.

### *Axes et pôles culturels*

Le Chapitre d'arrondissement du Plan d'urbanisme structure et oriente le développement du territoire le long du canal de Lachine et dans les quartiers avoisinants selon des pôles – culturels, économiques, touristiques, patrimoniaux, etc.- qui font consensus dans le milieu. Ainsi, le pôle Atwater structure toute une offre de services publics et privés autour du marché Atwater et du canal de Lachine. Cette vision structurante inclut le Pôle Saint-Gabriel et Peel, qui tous deux bordent le secteur de planification détaillée, et doit faire partie des orientations du Plan de développement.

S'ajoute le Corridor culturel de la rue Ottawa, porté par les citoyens et organismes locaux et appuyé en cela par l'arrondissement, dont l'objectif est de consolider la vocation patrimoniale et historique, et son potentiel attractif et animé au cœur du quartier. C'est un axe est-ouest qui permettrait de relier Griffintown au Faubourg des Récollets, tout en créant des liens par les rues transversales locales avec les Bassins du Nouveau Havre, le Quartier de l'innovation de l'ÉTS et de rejoindre la rue William pour converger vers la rue des Seigneurs et la Petite-Bourgogne.

**Recommandation 30 :** Vision Montréal recommande que la rue Ottawa soit identifiée et reconnue comme le pôle « Corridor culturel » en addition aux pôles culturels de l'arrondissement du Sud-Ouest, et que des interventions publiques conséquentes y soient entreprises, notamment la citation d'édifices et de sites patrimoniaux.

### *Architecture et intégration urbaine*

L'arrondissement vient de se doter en 2012 de sa première politique culturelle, dont l'un des axes d'intervention est la préservation et la mise en valeur du patrimoine. En 2011, il innovait en étant le premier arrondissement de Montréal à adopter un cadre d'intervention en art mural. Ceux-ci s'ajoutent aux divers outils réglementaires touchant la préservation du patrimoine et l'intégration urbaine. Toutefois, ce mandat ne peut pas être sous la seule responsabilité d'arrondissement, ni sous la seule responsabilité des pouvoirs publics.

À ce titre, plusieurs édifices significatifs de Griffintown doivent jouir de statuts juridiques supplémentaires à ceux actuels. Les édifices identifiés au plan d'urbanisme du Sud-Ouest doivent également être protégés et/ou intégrés dans le redéveloppement de site. De plus, à l'image d'autres projets dans l'arrondissement (le projet Des Tanneries de la SHDM), des plans de commémoration doivent être exigés lorsqu'il y a démolition, transformation partielle ou redéveloppement de site.

Les bâtiments suivants doivent faire l'objet d'un statut juridique en vertu de la Loi sur les biens culturels :

**-Le New City Gas** entre les rues Ann et Dalhousie: Complexe à l'origine de la révolution de la lumière à Montréal; contient deux bâtiments de très grande valeur historique, les deux provenant d'un des grands



architectes montréalais, John Ostell: l'usine de gaz en néo-grec en pierre de taille de 1848 (rue Dalhousie) surhaussé en 1861 avec un toit en clairevoie par John Spiers, puis le gros gazomètre en arcades de brique de 1859 (rue Ann). À cause de la rareté mondiale de tels complexes, ce site se trouve être le plus vaste qui existe au monde des usines de première génération (1830 à 1865). Ce complexe mérite le classement provincial.

**-La propriété dite du « Horse Palace »** sur Ottawa entre Murray et de la Montagne: Le tout dernier à Montréal du type classique de lot urbain français ayant les trois types de bâtiments toujours en place (lots très large et très profond structuré pour recevoir plusieurs bâtiments, n'ayant pas de ruelle d'îlot mais plutôt des passages individuels), format typique jusqu'en 1870. Ce lot incorpore toujours sa maison de front (un trois-plex rénové datant de 1862; rénovation réversible), sa maison d'arrière-cours (un duplex d'arrière-cours datant de 1869 et manquant son escalier extérieur) et deux étables (dont l'étable de brique datant de 1862 et toujours intacte). Cette propriété représente le mode typique de vie ouvrière du 18e et début 19e siècle comme aucun lot au Québec peut le faire. Ce complexe mérite le classement provincial.

Les écuries du Horse Palace pourraient également faire l'objet d'une réflexion de la Ville sur l'importance de maintenir des infrastructures nécessaires à l'activité touristique et économique que sont les calèches à Montréal. D'autres avenues pourraient être explorées : utilisation du cheval à des fins d'entretien, de sécurité publique, de zoothérapie, d'économusée, etc. Il ne reste que trois écuries, toutes situées dans l'arrondissement du Sud-Ouest.

**-Le poste de police de la rue Young** : Ce bâtiment en pierre de taille de style Second Empire datant de 1875-76 est le plus ancien poste de police de Montréal. Il a été le théâtre d'événements catastrophiques tels que les émeutes de 1879 où des milliers de Montréalais pauvres durant la grande crise économique (1873-1880) exigent d'être emprisonnés afin d'être nourris et chauffés. Il est aussi le théâtre du fameux meurtre de Mary Gallagher par décapitation en 1876 par sa rivale Susan Kennedy. Ce bâtiment est un incontournable à citer municipalement.

**-L'Édifice Rodier** entre Notre-Dame et St-Maurice devant la rue de l'Inspecteur: Ce rare bâtiment triangulaire commercial de 1875 est un de ces édifices signatures d'une ville en raison de son site très avantageux et unique dans la Ville. Le Rodier servait d'édifice phare à l'entrée principale du centre-ville traditionnel de l'ouest via la rue Notre-Dame. Dans toutes les villes de l'Amérique du Nord, on a déjà mis ces édifices en valeur par une restauration intégrale (cf. Gooderham & Worts Building de la rue Front à Toronto). Celui-ci en mérite autant et devrait surtout bénéficier d'une citation municipale.

**-La maison « Mount Temple Place »** sur la rue de la Montagne: la petite maison française d'inspiration normande d'Andrew Keegan, datant de 1865, mais que nous soupçonnons dater plutôt de 1825-35 et avoir été déplacée d'un site voisin. Si vrai, cette maison très ancienne et curieuse serait la seule survivante de Griffintown à l'époque de la banlieue. Une recherche profonde s'impose mais une citation municipale est méritée de toute façon.

-De nombreux autres bâtiments d'importance historique et architecturale méritent une reconnaissance municipale afin d'orienter le développement de ce quartier exceptionnel, tels que la « Lachine Rapids Hydraulic & Land Co » (édifice triangulaire de 1896 sur la rue de la Montagne), le complexe industriel exceptionnel de la « Northern Electric & Manufacturing Co » (l'îlot entier entre les rues Guy, William, Richmond, Notre-Dame, datant de 1906), la « Court Dwelling » ou « Richmond Flats » (le premier édifice à appartements à Montréal datant de 1886 sur la rue Richmond construite par la « Artisans



Dwelling House Co »), la « St. Ann's Day Nursery » (pouponnière dans un ancien quatre-plex datant des années 1890), et tant d'autres.

Des plaques commémoratives, voire des parcours culturels, s'imposent sur les sites exceptionnels tels que le premier projet au Québec de maisons modèles ouvrières (duplex sur cour), la « Diamond Court » de 1897 à 1964 au coin de William et Ann, ou encore le site du fameux Crash du bombardier « Liberator » en 1944 sur la rue Ottawa, coin Shannon. Ces actions s'inscrivent en concordance avec les objectifs de la Politique culturelle de l'arrondissement.

Actuellement, la Ville de Montréal impose un moratoire sur toute nouvelle demande de désignation puisqu'elle est en élaboration d'un plan stratégique d'attribution de statuts. Avec la pression sur le développement que vit ce secteur, il nous apparaît intournable d'amorcer ces démarches dans le cadre de la planification détaillée.

Nous sommes d'avis que la préservation à long terme de lieux patrimoniaux de grande valeur historique, culturelle et qui peuplent l'imaginaire collectif, ne peut reposer sur la seule responsabilité des pouvoirs publics. Il est pressant que des mécanismes financiers soient prévus, par exemple par l'instauration d'une formule de 1 % pour les propriétés publiques et privées. D'autres options d'ordre fiscale pourraient être envisagées, telles que rendre la préservation du patrimoine déductible d'impôt (à l'exemple de San Francisco) ou des allègements fiscaux assujettis à des conditions comme l'accessibilité au public.

Enfin, préservation et mise en valeur du patrimoine et architecture contemporaine ne s'opposent pas. De par l'importance des développements à venir, il nous apparaît important d'encourager une architecture de qualité et innovante, positionnant non seulement ce secteur mais Montréal comme ville de design.

**Recommandation 31** : Vision Montréal recommande que les édifices et lieux à forte valeur patrimoniale soient préservés et/ou intégrés aux projets de développement et fassent l'objet de statut juridique en vertu de la Loi sur les biens culturels le plus rapidement possible.

**Recommandation 32** : Vision Montréal recommande que le bâtiment Rodier soit maintenu dans son intégralité. Il ne doit surtout pas être amputé d'une partie du bâtiment tel que le prévoit la Société du Havre dans ses plans (la Ville étant propriétaire du bâtiment).

**Recommandation 33** : Vision Montréal recommande que la Ville évalue la faisabilité de mécanismes financiers dédiés à la préservation et mise en valeur du patrimoine sur le domaine privé.

### **3.6 Un aménagement urbain qui fait place à la mixité**

La création d'un quartier dynamique et propice à l'émergence d'un véritable milieu de vie ne pourra réellement être possible que si l'aménagement privilégié encourage non seulement la mixité sociale, mais également la mixité fonctionnelle. En effet, en accompagnement du développement résidentiel, il faut prévoir la présence d'activités artistiques, industrielles et commerciales qui soutiendront le développement économique du secteur et permettront d'y développer des services de proximité adéquats. La mixité des usages est essentielle à la création d'un milieu de vie complet et animé, tandis que le maintien des entreprises et des emplois est une orientation stratégique favorable au développement du secteur.

## *La place de la culture*

Il est reconnu que les artistes contribuent à embellir nos villes et quartiers et participent fortement au développement économique. Les artistes contribuent également à la revitalisation de secteurs en friche. À Montréal, de nombreux ateliers sont nés dans d'anciens immeubles à vocation industrielle. Fréquemment, ces quartiers sont par la suite revitalisés grâce à l'initiative des artistes.

Dans une perspective de mixité sociale et dans le but de dynamiser ces quartiers, la France et l'Allemagne ont innové en attribuant un pourcentage d'espaces réservés aux artistes dans la construction de nouveaux projets immobiliers. Cette avenue est très originale et devrait être appliquée dans nos quartiers.

Un autre exemple est celui du quartier Saint-Roch à Québec qui a fait preuve d'inventivité en créant une politique de rétention des ateliers d'artistes par laquelle la Ville donne 20 % en subvention du prix d'achat du local si l'artiste devient propriétaire. Cette politique a permis d'empêcher que les artistes présents dans le quartier soient évincés suite à la montée de la valeur au pied carré de leur atelier découlant du développement du quartier.

**Recommandation 34** : Vision Montréal recommande que la Ville de Montréal explore la possibilité d'inclure une proportion d'espaces pour artistes dans les projets immobiliers.

**Recommandation 35** : Vision Montréal recommande que la Ville de Montréal prévoit la planification d'espaces dédiés à l'art public et à la mise en valeur du patrimoine, notamment celui industriel.

## *L'industrie et le commerce*

Nous recommandons une cohabitation des différentes fonctions dans le secteur Griffintown (habitation, commerces, bureaux, institutions, pôle culturel, etc.). La force économique de Montréal s'est en partie effritée au cours des dernières décennies, malgré la présence d'un centre-ville toujours bien consolidé. Selon l'Institut Fraser, la part des sièges sociaux établis à Montréal a fondu de 16 % en deux décennies, passant de 96 en 1990 à 81 en 2010<sup>20</sup>. Cet exode ne s'explique sans doute pas par un transfert des emplois vers les banlieues, mais plutôt par l'attrait qu'exercent les grandes métropoles de la planète dans une économie libéralisée. C'est pourquoi le développement de Griffintown ne doit pas uniquement se limiter à un développement résidentiel. Par exemple, les espaces vacants dans les complexes industriels aux abords du canal présentent un formidable potentiel pour la création d'emplois; que l'on pense par exemple au Nordelec, au Château Saint-Ambroise, au complexe Dompark et au Complexe du canal. Ces espaces recherchés par les artistes et artisans sont également propices à l'incubation d'entreprises de la nouvelle économie qui cadre avec la stratégie de développement économique de l'arrondissement et caractérise de plus en plus sa marque de commerce. Le Plan d'action local pour l'économie et l'emploi (PALÉE) 2011-2014 adopté par l'arrondissement du Sud-Ouest mentionne d'ailleurs que les services professionnels et les entreprises de la nouvelle économie tendent à remplacer l'économie industrielle.

Bref, la mixité des fonctions pourra encourager le développement de quartiers habités à échelle humaine, composé d'industries légères, récréotouristiques, d'espaces à bureaux et de commerces. L'emploi local pourrait ainsi être favorisé<sup>21</sup>. L'arrondissement du Sud-Ouest intègre déjà une obligation de commerces au rez-

<sup>20</sup> Le cadre de révision des hauteurs et densités au centre-ville évalue cette perte de 92 sièges sociaux en 2000 à 76 en 2010.

<sup>21</sup> Ken Greenberg mentionnait, lors du colloque « Griffintown selon vous » que plus de gens travaillent dans les quartiers mixtes que dans les quartiers à vocation uniquement industrielle et donnait en exemple le quartier King-Spadina à Toronto.

de-chaussée. Toutefois, il faut aller plus loin dans la planification et la gestion de l'offre et des besoins en matière de développement économique. Des projets tels la Cité des artistes sur le site des Bassins du Nouveau Havre et le pôle d'emplois en économie sociale sont porteurs pour le développement, mais demandent un engagement accru des pouvoirs publics supérieurs.

Pour favoriser ce type de développement mixte, il faut intensifier les liens entre les milieux politiques, économiques et de la société civile. Par exemple, l'ÉTS et l'Université McGill ont établi un partenariat visant à consolider le Quartier de l'innovation, où se trouve déjà une forte concentration d'entreprises technologiques. Ce type d'activité de concertation devrait être intégré à la planification du secteur et être élargi, notamment à l'Association des commerçants de la rue Notre-Dame, à la Fondation Rues principales et au Regroupement économique et social du Sud-Ouest.

**Recommandation 36** : Vision Montréal recommande que le Plan de développement urbain de Griffintown intègre une affectation du sol et une réglementation favorisant la diversité des usages et la mixité des fonctions, entre autres au rez-de-chaussée des édifices, et favorise une gestion de l'offre commerciale du secteur, et s'inscrive dans les orientations du Plan local pour l'économie et l'emploi (PALÉE).

#### 4. Conclusion : notre Vision de Montréal

Ce mémoire propose diverses recommandations qui s'adressent autant aux décideurs publics, à la société civile qu'aux acteurs économiques. Cette approche intégrée vise à faire du secteur Griffintown un quartier dynamique, créatif, durable, à échelle humaine, qui met en valeur son patrimoine et favorise l'inclusion des diverses couches sociales. Considérant la diversité des acteurs impliqués dans son développement et les différents enjeux qui y sont rattachés, nous estimons qu'il était essentiel d'effectuer cette démarche de consultation. Cette démarche s'inscrit d'ailleurs dans notre vision participative citoyenne du développement urbain de Montréal. Elle vient corriger l'approche erronée du programme particulier d'urbanisme (PPU Peel-Wellington) adopté en 2008. C'est pourquoi nous avons recommandé une révision de la Charte, afin d'éviter que se répète cette erreur. Dans la même perspective, nous nous opposons à l'introduction de zones franches qui soutirera non seulement le droit référendaire aux citoyens, mais affaiblira considérablement l'OCPM par ses effets collatéraux. Montréal doit poursuivre les démarches participatives pour le développement de son territoire.

Griffintown est un quartier en ébullition, tant sur le plan immobilier que de l'emploi, qui doit être planifié de manière intégrée avec son environnement limitrophe, considérant sa localisation stratégique avec le centre-ville et les nombreux projets d'envergure prévus à proximité (Quartier Bonaventure, Turcot, le pont Champlain, etc.). Pour encourager un développement intégré optimal, l'injection de fonds publics sera nécessaire pour accompagner le développement du secteur et répondre aux besoins des nouveaux résidents. En ce sens, une révision des mécanismes de financement est incontournable, notamment en rétablissant le Fonds de développement et en créant un fonds d'investissement.

La venue de nouveaux ménages pose également la question de l'élaboration d'un aménagement urbain à échelle humaine. En ce sens, nous souhaitons favoriser le développement de quartiers vivant au sein desquels les nouveaux résidents pourront retrouver une offre diversifiée de logements adaptés aux divers profils socioéconomiques. La Stratégie d'inclusion doit être révisée pour garantir la mixité sociale. Les gouvernements supérieurs devraient d'ailleurs contribuer davantage à ce titre et la SHDM devrait être sollicitée, considérant le succès du programme Accès condo.

Un quartier à échelle humaine rime également avec des aménagements qui permettent aux citoyens de se sentir en sécurité tout en forgeant leur sentiment d'appartenance envers le milieu. L'introduction de zones de rencontres intégrées aux espaces publics et au patrimoine de Griffintown y contribuera sans doute.

Prévoir davantage d'exigences en termes de développement durable est une approche qui fait aujourd'hui consensus. Les récentes réformes réglementaires adoptées par l'arrondissement du Sud-Ouest et une approche fondée sur les principes du TOD et du PMAD doivent être incluses au développement du Griffintown.

Enfin, un quartier dynamique doit faire place à la diversité, tant par l'adoption de mesures favorisant le maintien des artistes qui ont donné un caractère particulier à Griffintown, qu'en introduisant des mécanismes visant à encourager la diversité des fonctions (résidentielles, commerciales, industries légères, etc.).

Nous espérons que ce mémoire aura contribué, à l'intérieur de cette démarche participative, à l'élaboration d'un secteur à échelle humaine, durable, accessible et dynamique.