

Montréal, 22 février 2012

Madame Louise Roy
Office de consultation publique de Montréal

Objet : Création de parcs et d'infrastructures cyclables dans le quartier Griffintown

Madame,

Dans le cadre de la consultation publique sur le quartier Griffintown, vous trouverez ci-joint notre mémoire portant sur les aménagements de parcs et d'infrastructures cyclables aux abords du canal Lachine. Nos recommandations sont majoritairement axées sur le fait que le canal Lachine est un axe majeur de transport urbain pour les cyclistes et les piétons habitant le sud-ouest de l'île.

par : **Regroupement pour des voies réservées**

Aménagements futurs des abords du Canal Lachine

Secteur Griffintown

par le

Regroupement pour des voies réservées,

présenté à

l'Office de consultation publique de Montréal

Février 2012

1- Introduction

Ce document fait par le Regroupement pour des voies réservées, est présenté à l'Office de consultation publique lors de la consultation pour le quartier Griffintown. Le Regroupement pour des voies réservées est un regroupement formé de citoyens habitant le Sud-Ouest de Montréal qui milite pour la création d'infrastructures cyclables, de transport en commun et d'espaces verts dans le sud-ouest de l'île.

2- Enjeux urbanistiques

Notre mémoire porte principalement sur la création d'espaces verts et d'infrastructures cyclables aux abords du canal Lachine.

Avec la volonté de revitaliser les abords du canal Lachine, nous constatons qu'il y a un risque que le développement crée un obstacle supplémentaire à l'accès et l'utilisation de ce parc linéaire. Le ratio d'espace vert dans les arrondissements Le Sud-ouest et Verdun présente un faible ratio. Nous craignons que les espaces laissés en friche par les industries situées de part et d'autre du canal soient entièrement reconstruits fixant à jamais le ratio d'espaces verts. Il existe plusieurs endroits que l'on considère que la Ville de Montréal pourrait verdir. En augmentant la superficie des espaces verts, nous pourrions favoriser le retour des familles à la ville conformément à la politique familiale de la Ville de Montréal.

Nous croyons que la revitalisation du quartier Griffintown doit faire une place importante aux familles et qu'un zonage adéquat pour favoriser la création de logements familiaux doit être fait. Nous soulignons aussi que la conservation du patrimoine bâti est aussi un facteur que nous croyons important. Nous croyons que la Ville de Montréal doit s'inspirer de villes comme Stockholm pour créer des quartiers vivants et qui sont aménagés pour accueillir les familles. Nous croyons qu'une mixité sociale et une représentation de toutes les tranches d'âges sont le préalable pour former un milieu de vie adéquat pour tous.

3 Enjeux de transport actif

De par la présence d'obstacles tels que canal, autoroutes, chemins de fer qui sont tous dans la direction est/ouest, nous observons que le sud-ouest de l'île de Montréal est formé d'une série de quartiers enclavés qui n'offrent pas de moyens sécuritaires pour se transporter dans un axe nord/sud.

La population des arrondissements Le Sud-Ouest et de Verdun compte près de 140 000 personnes. Nous constatons que le nombre de cyclistes est faible compte tenu de la proximité du centre-ville et du Vieux-Montréal. Avoir une si grande population à moins de 7 kilomètres d'un pôle d'emploi majeur et que si peu de gens utilisent les infrastructures cyclistes nous incite à poser la question suivante «Pour quelle raison la part modale cycliste et piétonnière n'est pas plus grande? »

Il ne faut pas oublier que le cyclisme et la marche rend les gens plus en santé, diminuant ainsi les coûts sociaux, que la population peut économiser ses frais de transport en s'affranchissant de l'utilisation de l'automobile ou du transport en commun pendant plusieurs mois par année.

La présence du canal fait que l'arrondissement est bien pourvu en pistes cyclables récréatives, mais ne l'est pas en infrastructure cyclable pour le besoin de transport. Nous constatons qu'il y a une absence criante d'infrastructure dans les axes nord/sud. Le secteur Griffintown est un secteur qui sera traversé à moyen terme par beaucoup de cyclistes et de piétons provenant des quartiers environnants et nous croyons que des infrastructures de qualité doivent être offertes aux piétons et cyclistes.

3.1 Liens piétonniers

Nous croyons que des liens conviviaux doivent être prévus à partir de rues ou de parcs existants afin de rendre la marche et la pratique du vélo plus agréable. Un exemple de nouveau parc est décrit à l'item 4.1.

Nous recommandons à la Ville d'acheter des terrains afin d'améliorer les liens piétonniers au moyen de création de parcs perpendiculaires au canal.

3.2 Liens cyclistes

Au croquis no 1, nous voyons l'inventaire des pistes actuelles et nous indiquons une proposition d'infrastructures cyclistes sur l'ensemble de l'arrondissement. Bien que la consultation publique ait comme sujet le quartier Griffintown, nous croyons que les infrastructures cyclistes doivent être vues avec une zone élargie. Sur ce croquis, les infrastructures sont identifiées selon un ordre de priorité indiqué sur la légende. Nous constatons le manque de liens nord/sud sur l'ensemble du canal. Au croquis no 1, nous identifions des axes qui pourraient recevoir des infrastructures cyclables pour améliorer les liens entre les quartiers et le parc linéaire.

Axes Est-Ouest

Nous recommandons à la Ville d'instaurer des aménagements cyclables sur la rue Ottawa et William entre les rues Georges-Vanier et McGill. Des terrains devront être achetés dans le secteur situé entre la rue Canning et Georges-Vanier afin de créer un lien cyclable et piétonnier entre l'intersection des rues Ste-Cunégonde/Georges-Vanier et la rue William. De plus, la rue Basin devrait être prolongée jusqu'à la rue William pour éliminer le cul de sac actuel à son extrémité ouest.

Axe Nord-Sud

Nous recommandons à la Ville d'instaurer des aménagements cyclables sur les rues George-Vanier, du Séminaire-de la Montagne et Peel entre le canal et le boulevard Maisonneuve.

4 Parcs

4.1 Création d'un parc situé du côté est du site de la minoterie Horizon

Au croquis no 2, nous proposons de créer un parc linéaire sur le site de l'ancien bassin remblayé situé en rive gauche entre les rues Georges-Vanier et la rue des Seigneurs. Ce nouveau parc ainsi que les nouveaux liens cyclistes et piétonniers permettraient de créer une continuité verte en rive gauche entre le pôle du bassin Peel et le pôle du marché Atwater. Sur

ces croquis, on y voit les pistes cyclables existantes et des pistes futures proposées pour relier les différents secteurs de ce segment du canal.

Certains promoteurs ont par le passé proposé d'excaver l'ancien bassin situé dans l'axe de la rue Canning pour valoriser la valeur de leur futur projet immobilier. Ce bassin est situé entre la minoterie Horizon et la rue des Seigneurs. La minoterie Horizon est située au 2110 Notre-Dame Ouest.

Nous croyons que la représentation symbolique de bassins sous la forme de piscines en béton peu profondes ne soit pas souhaitable étant donné le manque d'espaces verts dans l'arrondissement. Nous considérons que l'excavation de cet ancien bassin comme une élimination d'un futur espace vert dans l'arrondissement.

Nous croyons que l'augmentation des espaces verts est un enjeu important dans la revitalisation de Griffintown et de l'arrondissement Le Sud-Ouest.

Nous recommandons que Parcs Canada n'excave pas l'ancien bassin situé sur le site de la minoterie Horizon. Nous considérons que ce bassin doit rester remblayé et qu'une partie importante soit conservé comme espace vert et libre d'habitations.

Nous recommandons que la Ville de Montréal crée un parc dans le prolongement de la rue la rue Chatam afin de créer une fenêtre au canal.

4.2 Création de nouveaux bassins

Sur le site Les Bassins du Nouveau Havre, l'implantation de bâtiments placés de part et d'autres de bassins semble intéressante créant ainsi des places publiques ou semi-publiques.

Toutefois, nous n'approuvons pas le dégagement des anciens bassins du canal sur les terrains appartenant à Parcs Canada, car leur excavation a réduit la superficie des terrains verts de Parcs Canada en rive gauche du canal d'environ 5 500 m². **Voir croquis no 3.** Nous considérons que les bassins situés ne sont pas des espaces verts car les gens ne peuvent pas marcher sur ces surfaces.

De plus, si nous considérons l'ensemble des superficies vertes appartenant à la Société Immobilière du Canada (SIC) en 2009, il avait environ 25 000 m² qui était gazonné. Ces surfaces vertes étaient considérés comme semi-publiques. **Voir croquis no 4.** Nous constatons que le concept choisi par la SIC offre maintenant que 5 500 m² en superficies vertes accessibles au public. Il est à noter que le projet offre tout de même une grande superficie de quais et de surfaces minéralisées mais nous déplorons la réduction de superficie verte offerte au public.

Nous recommandons à la Ville que les autres sites industriels qui seront développés du long du canal augmentent sensiblement les superficies vertes réelles et que ces superficies vertes soient accessibles au publique. Voir notre proposition de création de parcs du long du canal Lachine, Croquis 5.

5- Conclusions

La planification des infrastructures cyclistes et piétonnières, les parcs, les services de proximité, le transport en commun et de la présence automobile sont des points importants qui définissent un quartier.

Étant donné que les abords du canal se retrouvent dans des quartiers en pleine transformation, nous croyons que le ratio d'espaces verts doit être augmenté afin qu'il atteigne un pourcentage adéquat afin d'attirer les familles dans le quartier Griffintown et dans l'arrondissement Le Sud-Ouest. Ceci demandera de la part de la Ville un investissement important nécessitant la création d'une nouvelle taxe foncière.

Nous souhaitons que le développement des autres secteurs industriels du long du canal soit précédé d'une consultation publique afin que les citoyens puissent s'exprimer sur leur vision de la requalification de ces friches industrielles.

Nous croyons que l'achat de terrains pour créer des parcs devrait être fait avant les changements de zonage afin de bénéficier d'un meilleur pouvoir de négociation avec les propriétaires.

Nous croyons que la place aux familles, les piétons et les cyclistes doit être affirmée dans le quartier Griffintown et sur l'ensemble de la zone du canal Lachine.

Considérant l'engouement des citoyens pour les espaces verts et l'expansion du nombre de gens qui marchent ou utilisent le vélo comme moyen de transport, il serait dommage qu'une des pistes polyvalentes les plus fréquentées au Canada soit amoindrie par une série de réalisations distinctes, sans vue d'ensemble, de promoteurs immobiliers.

Par : **Regroupement pour les voies réservées**

p.j.

Croquis no 1 – Réseau des pistes cyclables dans l'arrondissement Le Sud-ouest

Croquis no 2 – Proposition de création d'un parc linéaire entre G-Vanier et des Seigneurs

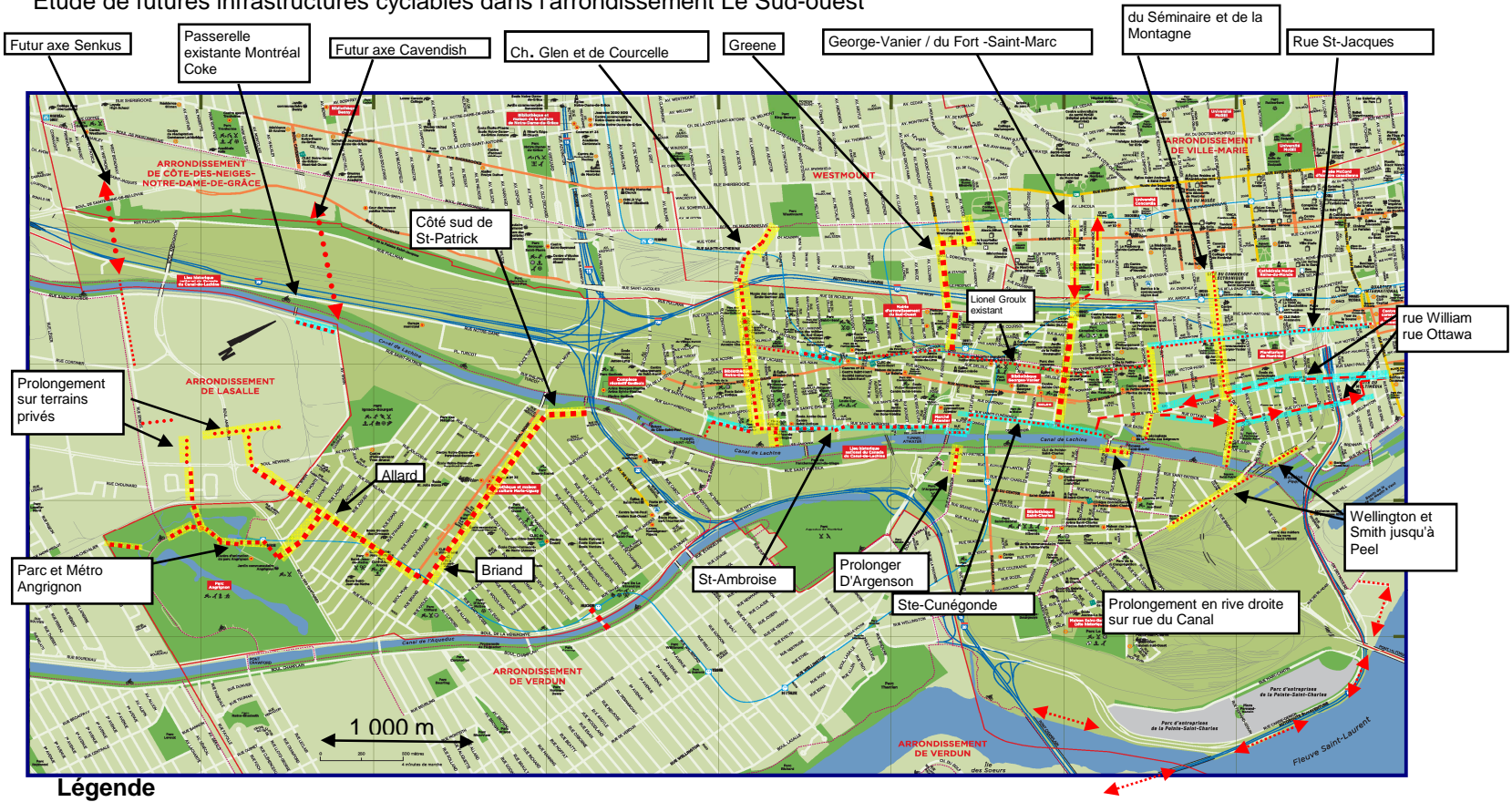
Croquis no 3 – Bassins du nouveau Havre

Croquis no 4 – Centre de tri postal

Croquis no 5 – Proposition de création de nouveaux parcs du long du canal Lachine

Annexe 1 – Proposition de mise en service du pont tournant du CN

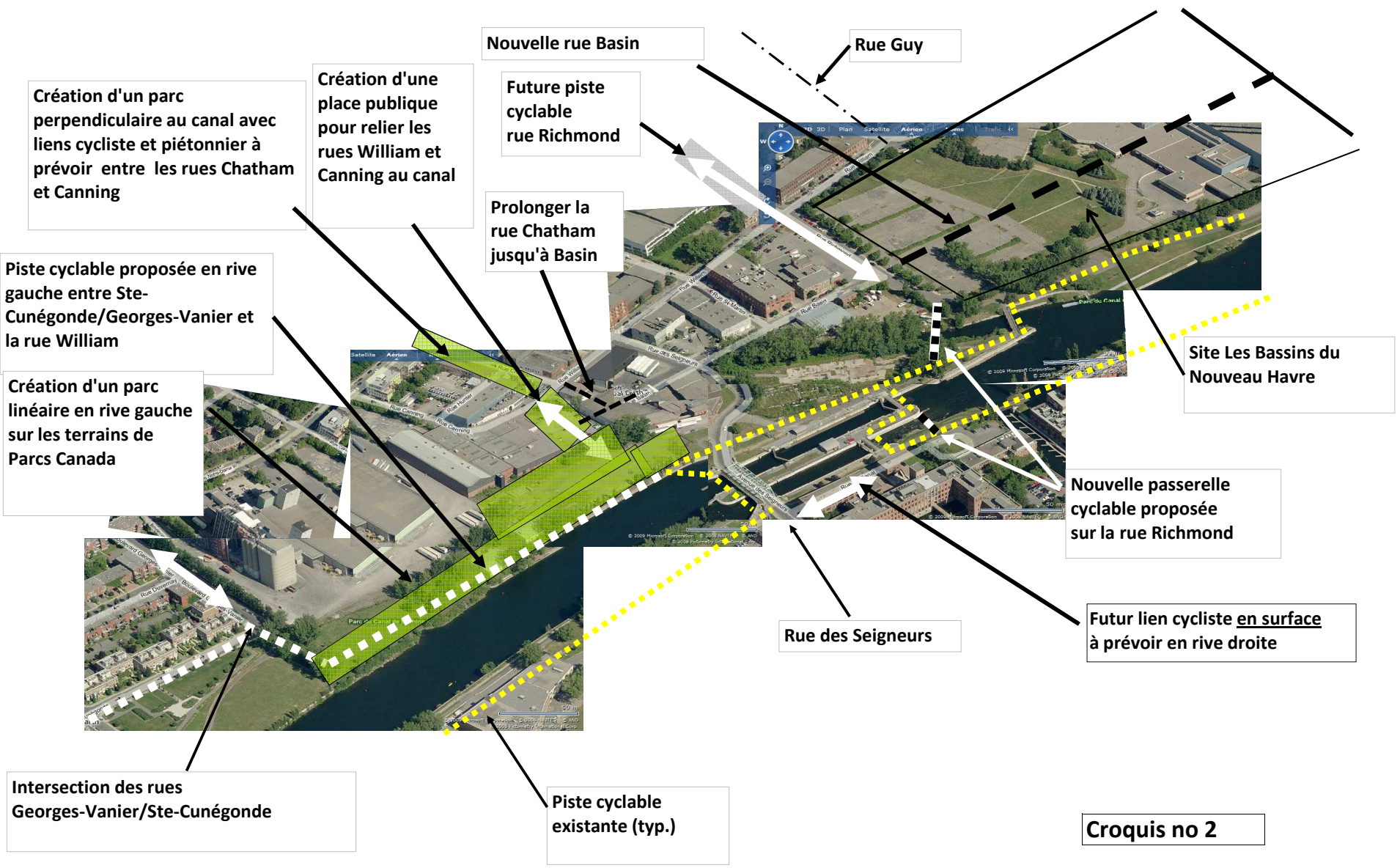
Étude de futures infrastructures cyclables dans l'arrondissement Le Sud-ouest



Légende

- ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ Infrastructure cyclable jugée prioritaire (axe nord-sud)
- ● ● ● ● ● ● ● ● ● Infrastructure cyclable jugée non-prioritaire ou déjà existante
- ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ Infrastructure cyclable sur terrains privées jugée prioritaire
- ● ● ● ● ● ● ● ● ● Infrastructure cyclable sur terrains privées jugée non prioritaire
- ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ Infrastructure cyclable jugée prioritaire (axe est-ouest)

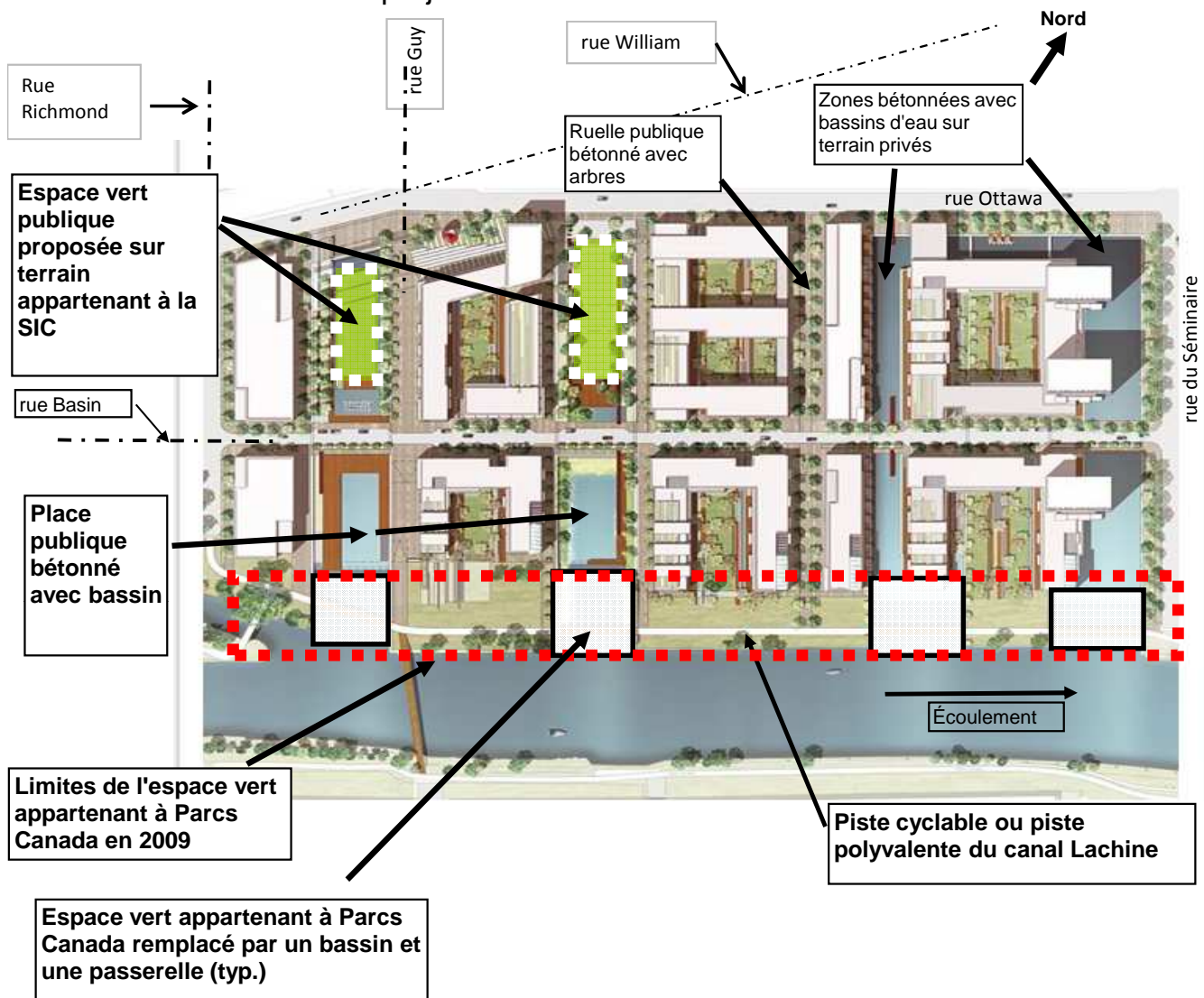
Croquis no 1



Croquis no 2

Croquis no 2: Proposition de création d'un parc linéaire entre Georges-Vanier et des Seigneurs

Plan directeur du projet de la Société Immobilière du Canada

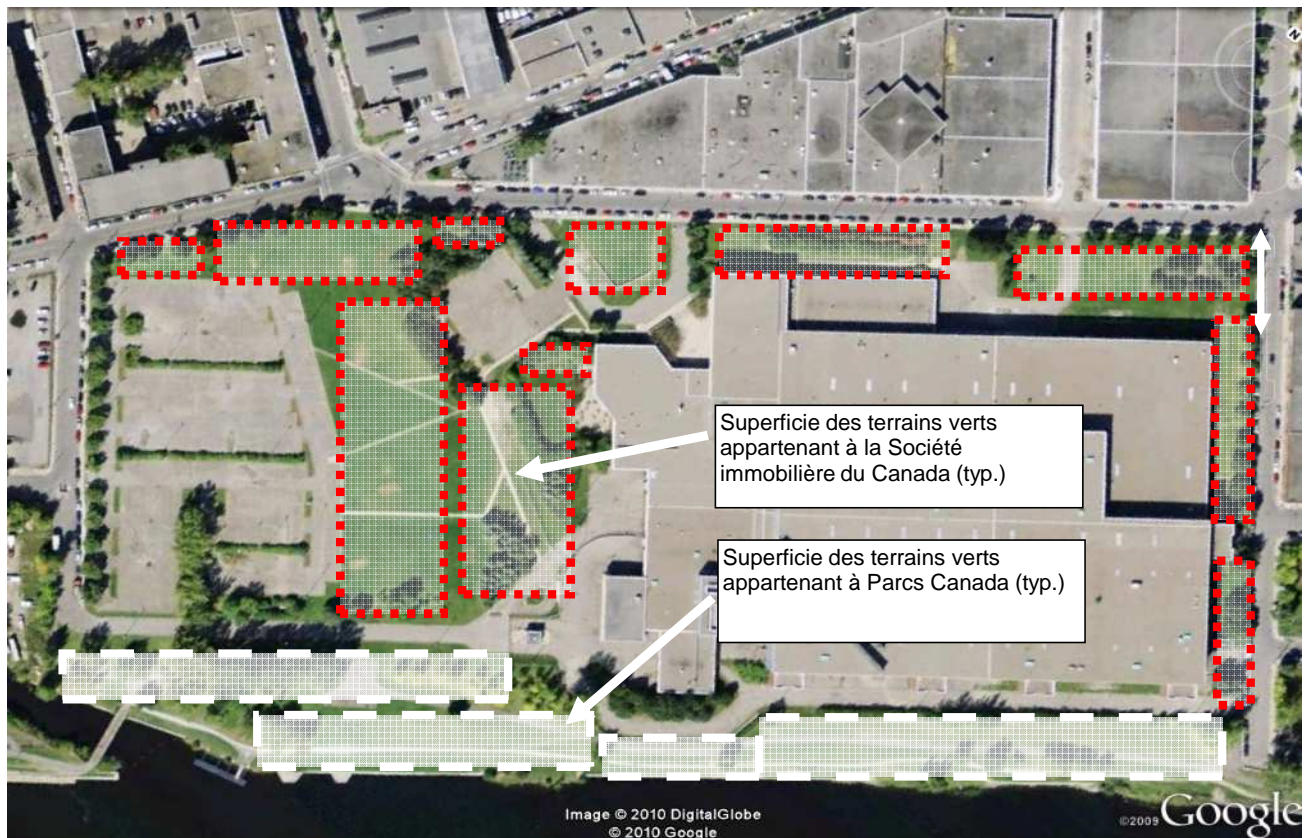


Superficie des espaces verts appartenant à Parcs Canada
 Superficie des espaces verts publique appartenant à la SIC
 Total =

Superficie approximative		
Actuelle en 2009 m2	Proposé par la SIC m2	différence m2
17 000	11 500	5 500
25 000	5 500	19 500
42 000	17 000	25 000

m2 de perdu
 m2 de perdu
 m2 de perdu

Croquis no 3



Inventaire des superficies vertes actuelles du centre de tri postal

Superficie des terrains verts appartenant à Parcs Canada	17 000 m2 environ
Superficie des terrains verts appartenant à la Société immobilière du Canada	25 000 m2 environ
Total =	42 000 m2 environ

Croquis no 4



Proposition d'un futur parc au nord du canal Lachine

Proposition d'un futur parc sur la rue de l'Église

Zone à reconstruire usages mixtes

Escarpement Ignace Bourget

Proposition d'agrandissement du parc Ignace Bourget

Corridor vert existant sur la rue Irwin

Parc St-Jean-de-Matha à acquérir

Croquis 5
Proposition de création de nouveaux parcs du long du canal Lachine

Proposition de remise en service du pont tournant du CN



Par :
Regroupement pour des voies réservées

Février 2012

9 février 2012

Mme Louise Roy
Présidente de L'Office de consultation publique de Montréal

Objet : Pont tournant du CN, rue Smith – Utilisation potentielle comme lien cyclable

Madame,

Le développement immobilier du secteur sud du quartier Griffintown s'amorce et la Ville de Montréal prévoit des modifications sur les infrastructures de voirie de ce secteur. La rue Smith, située entre le canal Lachine et la rue Peel, sera éventuellement aménagée (Voir croquis no 1). Nous considérons qu'une étude sur l'utilisation possible du pont tournant du CN situé immédiatement en aval du pont Wellington doit être faite.

Le pont tournant du CN est désaffecté depuis plusieurs années. Présentement, il est placé en position fermée pour permettre aux navires de plaisance de passer sans être obligé d'opérer le pont tournant.

Le pont Wellington, construit en 1996, de par sa configuration n'est pas convivial pour les piétons et les cyclistes. Nous croyons que le pont Smith pourrait servir comme un lien beaucoup plus agréable pour les piétons et les cyclistes voulant traverser le canal dans ce secteur.

Afin de permettre son utilisation tout en permettant le passage des bateaux, il suffit de rehausser le pivot central du pont tournant et de ses culées d'environ 1,55 m. Ce rehaussement du pont permettrait d'avoir le même tirant d'air que celui du pont Wellington. Ce faisant, le pont ne nécessiterait pas d'être opéré comme un pont tournant.

Cette réutilisation d'un pont ferroviaire existant permettrait d'utiliser une infrastructure existante et contribuerait à la préservation du patrimoine industriel.

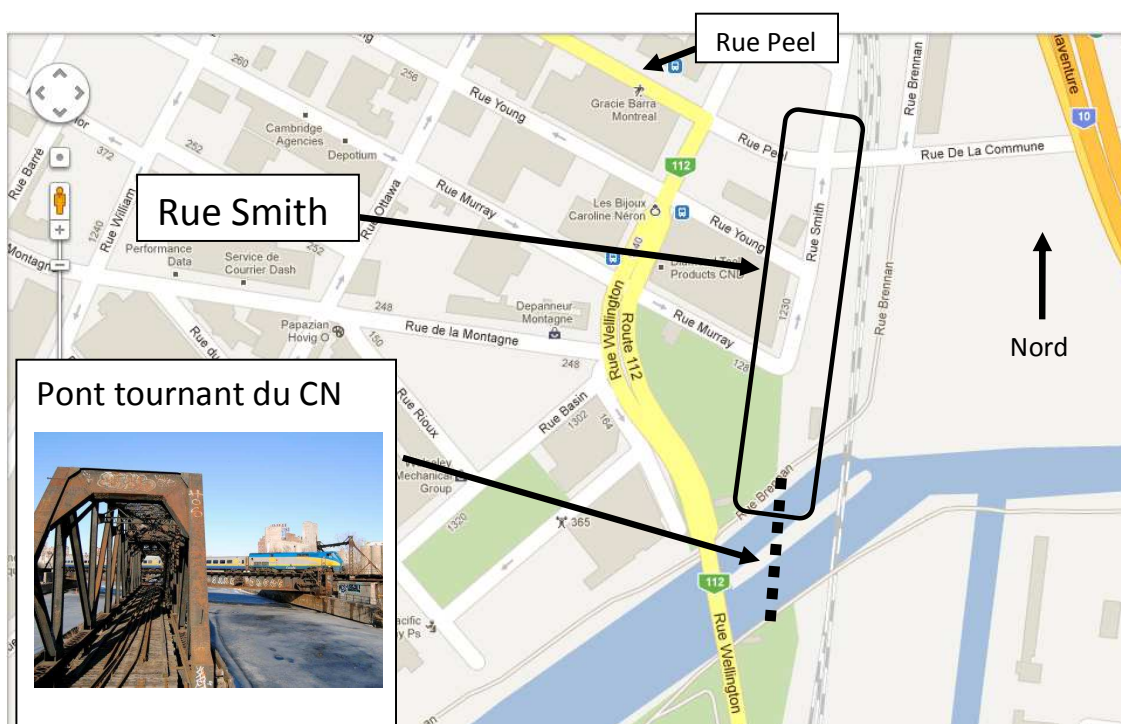
Nous recommandons qu'une étude soit faite pour définir la capacité portante du pont tournant du CN. Cette étude devra aussi estimer les coûts de réparation et définir la géométrie des approches du pont ainsi que le raccordement des pistes cyclables existantes et futures.

Nous croyons qu'il serait opportun de pouvoir saisir cette chance unique de redéveloppement de ce secteur de l'arrondissement Le Sud-Ouest afin de consolider le réseau des pistes cyclables. Nous croyons que le tronçon de la rue Smith situé entre le canal de Lachine et la rue Peel et le

Le pont tournant du CN est un maillon important pour favoriser le transport actif dans le Sud-ouest de l'île de Montréal.

Dans l'éventualité que la Ville Centre n'a pas les moyens financiers présentement pour acquérir et mettre à niveau ce pont, nous croyons qu'il est primordial que l'aménagement du tronçon de la rue Smith entre le canal et la rue Peel puisse être fait en considérant une utilisation future pour le transport actif. Le profil de la rue devra donc être rehaussé en conséquence pour prévoir ces utilisations futures du pont avant tout développement immobilier.

Par : **Regroupement pour des voies réservées**



Croquis 1 - Localisation du pont tournant du CN et de la rue Smith

Annexe photos



Pont du CN lors de sa mise hors service

Photo Parcs Canada



Pont du CN dans sa position actuelle



Pont du CN dans sa position actuelle

Mesures du tirant d'air en rive gauche le 22 septembre 2011

Tirant d'air du pont Wellington = 3,43m

Tirant d'air actuel du pont Smith = 1,88 m

Rehaussement requis du pont du CN = 1,55 m (pour avoir le même tirant d'air que le pont Wellington)

Crédits photos :

www.metrodemontreal.com/forum/

<http://fr.wikipedia.org/wiki/Portail:Montr%C3%A9al/Panorama/61>

Site internet de Parc Canada

Par : Regroupement pour des voies réservées