



**Mémoire de Projet Montréal présenté
à l'OCPM dans le cadre des**

***Consultations publiques sur le projet de
Programme particulier d'urbanisme (PPU)
de Griffintown***

**Pour un quartier du 21^e siècle,
miser sur les transports et la famille**

6 décembre 2012

Présentation de Projet Montréal

Fondé en 2004, Projet Montréal est le parti municipal qui propose à la population de Montréal une autre façon de vivre en ville, centrée sur la qualité de vie de la population qui y habite et garante d'une économie prospère et équitable, fondée sur le respect de toutes les communautés, de l'environnement et de la capacité de payer des citoyens.

Projet Montréal s'engage à concilier les aspects économiques, sociaux et environnementaux d'un développement municipal équitable et durable, répondant à nos besoins présents sans compromettre la capacité des générations futures à répondre aux leurs.

Introduction

La mise en place d'un projet particulier d'urbanisme (PPU) sur l'ensemble du quartier Griffintown rendra caduque le PPU Peel-Wellington adopté en 2008. Comme l'a fait remarquer Projet Montréal dans son mémoire déposé en février, il aurait été pertinent d'étendre la zone d'étude aux secteurs du square Chaboillez, du quartier Bonaventure et à la rive-sud du Canal au nord de Pointe-Saint-Charles.

Projet Montréal accueille favorablement le dépôt de la version préliminaire du programme particulier d'urbanisme (PPU) du secteur Griffintown, mais s'interroge quant à l'absence d'orientations en matière de transport collectif et de mesures favorisant l'accueil de jeunes familles dans le quartier.

Alors que l'éventuel passage du tramway sur la rue Peel figure dans les arguments de vente des promoteurs et que de nombreux résidents craignaient jusqu'à tout récemment les impacts d'un corridor réservé aux autobus sur la rue Dalhousie, le document déposé par la Ville a totalement évacué la question du transport.

Dans un secteur aussi dense que le sera Griffintown, il est primordial d'offrir une alternative à l'usage de l'automobile par une desserte efficace du quartier en transport en commun. C'est ainsi que les plus grandes villes mondiales développent un quartier du 21^e siècle.

En attendant le plan de déplacement...

Lors de la réunion d'information du 20 novembre dernier, les représentants de la Ville ont mentionné qu'il était prévu de produire un plan de déplacement au début de 2013. Il va sans dire que l'avenir du quartier, si on a vraiment l'intention de réduire la place de la voiture et de favoriser les déplacements en mode actif, est intimement lié à ce qui sera proposé comme modes de transport.

Où passeront les autobus de desserte locale de la Société de transport de Montréal (STM)? Y aura-t-il un tramway? Les citoyens doivent faire leurs recommandations pour le PPU sans que ces questions n'aient trouvé de réponse. La Société du Havre a attendu jusqu'à la dernière minute pour donner l'heure juste sur le projet de corridor d'autobus qui a soulevé la controverse dès ses premiers balbutiements et qui a déjà coûté des milliers de dollars en études diverses.



Carte de transport présentée dans le premier mémoire

Le transport collectif pour influencer les choix de mobilité

Pour construire un quartier de qualité, Projet Montréal proposait, dans le mémoire déposé en février 2012, que 80% des déplacements dans Griffintown se fassent à pied, à vélo ou en transport en commun. Pourtant les voies de transit vers le centre-ville (rues Peel, Wellington, Des Seigneurs et De la Montagne) demeureront telles quelles et 5 000 places de stationnement sont déjà prévues et autorisées pour ce secteur.

Pour atteindre l'objectif d'un quartier durable du 21^e siècle, le transport en commun doit constituer l'armature du développement du Grand Griffintown. Sans réel investissement dans le transport en commun concomitant avec le PPU, les objectifs souhaités de rues habitées resteront un vœu pieux. A défaut de pouvoir implanter rapidement le tramway, Projet Montréal considère que l'offre de transport en autobus devrait être importante en terme de fréquence et de capacité considérant la densité de population prévue sur le territoire que ce soit pour les résidants ou ceux qui y travailleront.

Aussi, afin de favoriser les déplacements actifs, l'offre en pistes cyclables devrait être exprimée plus clairement dans le PPU, et définir comment les bandes cyclables prévues pour les rues Ottawa et William pourront cohabiter avec les lignes d'autobus qu'on entend y faire passer. La possibilité d'un lien piéton avec Pointe-Saint-Charles dans l'axe de la rue du Séminaire devrait également être étudiée, il semble qu'elle offrirait un contact plus direct entre les quartiers que par l'ancien pont-ferroviaire tournant, comme cela a déjà été évoqué.

Parcs

L'acquisition de terrains pour fins de parc et d'espace public permettra de faire respirer le quartier : il y aura vraisemblablement un parc à proximité des Bassins du Nouveau Havre, un autre rappelant une place publique qui figurait aux plans originaux du quartier à l'intersection Peel et Ottawa, et un parvis à la New City Gas.

Malheureusement, l'objectif de 10% de l'espace total du quartier, considéré aujourd'hui comme norme en termes d'espaces verts dans les nouveaux quartiers, est loin d'être atteint.

La Ville devra relever le défi de trouver des terrains pour créer des parcs à un prix qui ne sera pas trop exorbitant, et ce, malgré le mouvement de spéculation qui a emporté l'ensemble du territoire de Griffintown depuis cinq ans. Si la Ville avait fait les choses comme il se doit, elle aurait pu acquérir les terrains convoités pour en faire des parcs avant le mouvement de spéculation plutôt qu'après.

En se positionnant à la remorque du développement initié par le privé, la Ville a encouragé par ses propres gestes la spéculation. Deux terrains de près d'un hectare qui, selon le registre foncier, ne vaudraient qu'un million de dollar chacun sont en cours d'acquisition par la Ville à même un budget de 16,2 millions \$. Or, rien ne peut justifier que ces sites aient une valeur plus élevée que leur évaluation, ces terrains étant à l'extérieur du périmètre du PPU Peel-Wellington. Les citoyens ne devraient pas faire les frais de la mauvaise planification de la Ville, et les spéculateurs ne devraient en aucun cas être récompensés de la sorte à même les fonds publics. C'est pourtant ce qui risque d'arriver ici.

Présentement, le principal enjeu réside dans le fait qu'il n'y a pas assez de parcs dans Griffintown. Certains résidents doivent aller jusqu'au parc George-Vanier pour avoir accès à un parc. Or, il y aurait pourtant lieu de maximiser l'usage des espaces verts actuels en les valorisant. Par exemple, créer un espace de jeux pour enfants et d'autres aménagements à saveurs historiques et symboliques dans le parc du Faubourg-Saint-Anne, ou simplement confirmer sans tarder l'usage du parc Gallery pour l'exercice canin en y ajoutant une fontaine.

Un quartier pour les familles?

Le PPU nous laisse également sur notre faim pour ce qui est des mesures mises de l'avant pour favoriser l'accueil des familles. Il n'y pas de plan pour l'ajout d'une école, ni de réglementation prévue afin de contraindre les promoteurs à offrir de plus grands logements et aucune réserve supplémentaire de terrains à des fins de logements communautaires.

Rappelons qu'actuellement, la tendance est à la construction de micro-logements visant une population d'étudiants et de jeunes professionnels célibataires. La Ville de Montréal devrait s'inquiéter de la façon dont un quartier, avec une offre résidentielle aussi spécialisée traversera les prochaines décennies. L'expérience malheureuse des « grands ensembles » européens et des « projets » étatsuniens ne nous a-t-elle pas appris que les visions à courte vue d'aujourd'hui sèment le germe des problèmes urbains de demain?

La Ville ne cesse de répéter que ce quartier se veut destiné aux familles, mais qu'en est-il réellement dans les faits? À l'heure actuelle, élever une famille demande un certain effort d'imagination et d'ingéniosité, mais n'est pas impossible. Cependant, quelques éléments de base pourraient aider à garder et à attirer les familles dans le quartier.

En ce moment les condos sont conçus dans un esprit d'économie d'espace où chaque mètre carré doit être rentabilisé. Cette tendance est idéale pour les jeunes couples, les investisseurs, certains locataires, les retraités ou les jeunes professionnels célibataires. Les unités disponibles qui répondent aux critères de base espérés par une famille de un ou deux enfants sont encore

trop rares, et demeurent pratiquement inaccessibles pour les jeunes familles à cause de leur prix.

Composition des projets

| Lot | Projet | Phase | Nbr logements | | | | | | | Somme Logements | |
|--------------|------------------------------------|---------------|---------------|----------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-----------------|-------------|
| | | | Studios | 1 Ch | 2 Ch | 3 Ch | 4 Ch | 5 Ch | Mv | | |
| 01 | Le Griffin sur Murray | | 31 | 0 | 21 | 10 | 0 | 0 | 0 | 0 | 31 |
| 02 | Lowney 8 | Phases 8 | 129 | 10 | 53 | 50 | 16 | 0 | 0 | 0 | 129 |
| 02 | Lowney 10 | Phases 10 | 84 | 2 | 47 | 7 | 19 | 0 | 0 | 9 | 84 |
| 02 | Lowney 11 | Phases 11 | 82 | 0 | 48 | 6 | 19 | 0 | 0 | 9 | 82 |
| 02 | Lowney 9 | Phases 9 | 109 | 7 | 55 | 26 | 16 | 5 | 0 | 0 | 109 |
| 03 | Les Bassins du Havre | Lot-1 Phase 1 | 127 | 0 | 46 | 52 | 9 | 0 | 0 | 20 | 127 |
| 03 | Les Bassins du Havre | Lot-1 Phase 2 | 172 | 0 | 46 | 62 | 36 | 0 | 0 | 28 | 172 |
| 03B | Coopérative du Bassin | Phase 1 | 181 | 0 | 59 | 60 | 50 | 7 | 5 | | 181 |
| 04 | Le Carré de la Montagne | | 148 | 47 | 35 | 59 | 3 | 0 | 0 | 4 | 148 |
| 05 | Résidences étudiantes 4 | Phase 4 | 288 | 288 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 288 |
| 07 | District Griffin | 1 | 181 | | 42 | 87 | 48 | 2 | 2 | | 181 |
| 09 | Le William | | 161 | 0 | 77 | 56 | 1 | 0 | 0 | 27 | 161 |
| 10 | Gallery Lofts sur le Canal | Phase 1/3 | 128 | | 65 | 57 | 6 | | | | 128 |
| 11 | Îlot Saint-Martin | | 307 | 138 | 64 | 89 | 16 | 0 | 0 | 0 | 307 |
| 12 | Griffix | | 197 | 0 | 91 | 86 | 20 | 0 | 0 | 0 | 197 |
| 17 | îlot St-Ann - District Griffin | Phase 1 | 115 | 0 | 99 | 16 | 0 | 0 | 0 | 0 | 115 |
| 19 | Le Murray - 190 Murray | | 314 | 0 | 261 | 53 | 0 | 0 | 0 | 0 | 314 |
| 26 | Lowney sur ville - 1000 Ottawa | Phase 1/4 | 178 | 9 | 69 | 87 | 13 | 0 | 0 | 0 | 178 |
| 27 | Résidentiel William de la Montagne | | 586 | 82 | 328 | 164 | 12 | 0 | 0 | 0 | 586 |
| 29 | Résidentiel - Portage 1705 William | | 177 | 19 | 74 | 62 | 22 | | | | 177 |
| 35 | Square Thémis - 163 Murray | | 125 | 0 | 33 | 68 | 24 | 0 | 0 | 0 | 125 |
| C | Résidences étudiantes 3 | Phase 3 | 269 | 269 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 269 |
| Total | | | 4089 | 871 | 1613 | 1157 | 330 | 14 | 7 | 97 | 4089 |
| | | | | Studios | 1 Ch | 2 Ch | 3 Ch | 4 Ch | 5 Ch | Mv | |

Un sommaire des projets actuellement en cours permet de constater que 60 % des unités de logement prévues visent des personnes seules ou des couples sans enfant. Les logements ayant deux chambres forment 28 % des unités et ceux à trois chambres un maigre 8 %. Souvent, il s'agit d'unités *penthouse*, qui, en général, ne cadrent pas exactement dans une offre dite accessible pour les jeunes familles.

Or, quels sont les besoins de ces jeunes familles? Il semble que plusieurs se soient posé la question, spécialement dans un contexte où la rétention des jeunes familles à Montréal s'est avérée être le principal défi que la Ville doit relever. De nombreux éléments de réponse sont clairement identifiés dans les 14 engagements de la politique familiale de la Ville de Montréal adoptée en 2008, de même que dans une étude sur *Les habitations urbaines pour ménages avec enfants* réalisée par Cardinal-Hardy pour la Ville en 2006, ou même la présentation de M. Juan Torres lors de la première réunion d'information du 20 novembre dernier.

Ainsi, si nous savons ce qu'il faut pour répondre aux besoins des familles, et il n'en tient qu'à nous de mettre en œuvre la recette gagnante qui a été à maintes fois déterminée : de grands logements accessibles, adaptés et abordables, dans un milieu de vie agréable et sécuritaire. Ce n'est pas au PPU d'intégrer ces notions. La réalisation de cet objectif se fera par l'effort concerté

de la Ville-centre, de l'arrondissement du Sud-Ouest, et du gouvernement du Québec, de concert avec les promoteurs.

Des logements adaptés aux besoins d'une famille pour élever un à deux enfants devraient comprendre:

- un minimum de deux à trois chambres à coucher;
- un accès direct à l'extérieur lorsque c'est possible, notamment en rez-de-chaussée (tel que préconisé dans la Politique familiale de 2008);
- des logements bien insonorisés;
- une superficie minimale de 820 pi².

Plus spécifiquement, voici ce qu'il devrait y avoir concrètement dans ce PPU afin de répondre aux besoins actuels, mais surtout futurs, des familles :

- planifier la construction d'une école publique afin d'accueillir une nouvelle cohorte;
- prévoir quelle école secondaire les enfants pourront fréquenter par la suite;
- entrevoir la possibilité d'ériger une maison des jeunes dans le quartier;
- faire les démarches et représentations nécessaires auprès du gouvernement du Québec afin d'y ériger rapidement un centre de la petite enfance subventionné;
- favoriser l'implantation de services de proximité en veillant à ce que les projets réservent les espaces de rez-de-chaussée pour des usages commerciaux (qui répondraient aussi aux besoins des familles avec enfants);
- encourager l'usage commercial sur les rues Ottawa et Notre Dame (médecins, dentistes, clinique pédiatrique, pharmacie);
- prévoir des installations pour les loisirs et les sports, possiblement en lien avec le canal Lachine (pérenniser le terrain de beach-volleyball, club de canot-kayak, d'aviron, ou patinoire sur le canal l'hiver);
- planifier un nouveau jardin communautaire;
- rendre les rues plus sécuritaires, avec de larges trottoirs.

Développer un sentiment d'identité et une communauté

Présentement, l'identité de Griffintown se décline par projets immobiliers : les gens s'identifient au projet dans lequel ils habitent; il y a ceux de la Lowney's, ceux du William, ceux du District Griffin. L'esprit de communauté se développe dans les quelques lieux communs que sont les halls, corridors et chalets sur les toits des bâtiments, et cela gagne progressivement les rues, les parcs à chien, et quelques petits commerces des environs. L'idée est de multiplier les lieux communs, promouvoir l'établissement de lieux de rencontre entre tous les types de population

(résidents, travailleurs, copropriétaires, membres des coopératives, etc.) afin d'y créer une cohésion sociale, une communauté.

Nous imaginons bien ce que la place publique proposée à l'intersection des rues Peel et Ottawa pourrait devenir avec des restaurants, des petits cafés et des terrasses. La mise en valeur du patrimoine, et l'opportunité qu'offre, entre autres, le bâtiment Rodier, qui est propriété de la Ville, permet d'espérer voir l'émergence d'un sentiment d'appartenance à ce quartier historique, et la consécration d'un nouveau quartier urbain.

L'importance du corridor culturel de la rue Ottawa

Le PPU semble avoir bien compris l'importance du lien entre la fonderie, la New City Gas, le Horse Palace, le café terrasse en triangle (William-Ottawa), la future salle du projet de la Sonoco, vers le centre culturel George-Vanier dans la Petite-Bourgogne. Nous proposons d'y ajouter un élément, qui pourrait devenir central dans l'élaboration d'un projet de corridor culturel : un centre de diffusion dans l'ancien bâtiment-pont du Canadien National.

Un nouveau *viaduc des arts*

À la limite est du territoire, nous proposons d'étudier la possibilité de transformer le bâtiment-pont du CN en pôle de diffusion des arts, à l'exemple du viaduc bordant l'avenue Daumesnil dans le 12^e arrondissement à Paris. La mise en valeur de ce bâtiment a été présentée en lien avec le corridor Dalhousie, mais son potentiel est d'autant plus intéressant en tant que paroi entre un parc de quartier à l'ouest (îlot délimité par les rues Ann, Ottawa, Dalhousie et William) et le grand boulevard Bonaventure à l'est. Il suffit de miser sur une porosité de cette paroi, pour que l'on puisse aisément traverser ce bâtiment d'est en ouest, et y apprécier un lieu hors du commun dédié aux arts et aux artisans. D'autres précédents inspirants ont déjà été évoqués lors du projet Bonaventure, le Food Emporium du Queenboro Bridge à New York et le viaduc ferroviaire de Berlin (Hackesher Markt). Cette réutilisation du viaduc peut certainement devenir une réussite du calibre de ce qu'on voit dans les quartiers urbains branchés qui se renouvellent un peu partout dans le monde.

Conserver les liens est-ouest pendant le chantier de Bonaventure

Une préoccupation récurrente des citoyens de Griffintown concernant le projet Bonaventure est la peur d'être coupés de la Cité du multimédia, qui dans l'attente d'un véritable cœur commercial dans Griffintown, est le seul secteur commercial où les citoyens peuvent trouver des services de proximité et une vie de quartier. La Ville devrait s'assurer que pour toute la durée des travaux de rabaissement de l'autoroute Bonaventure, des liens piétons soient maintenus afin de ne pas isoler les citoyens de Griffintown.

Conclusion

Le projet de PPU pour Griffintown est très inspirant pour l'avenir du secteur, même s'il arrive très tard dans le processus, et que la spéculation immobilière rendra l'acquisition de terrains très ardue. Deux aspects doivent absolument être remis de l'avant dans la version finale du PPU afin de pouvoir prétendre être un plan compréhensif et complet : toute la question des transports, qui semble être en attente de l'élaboration d'un plan de déplacement, et les mesures qui favoriseront les familles.

Annexe 1 : les 14 engagements de la Politique familiale de la Ville de Montréal, 2008

Ma maison

1. Un grand logement abordable – de trois chambres à coucher – en propriété ou en location.
2. Une cour, un balcon ou une terrasse, assez grands pour profiter des saisons, dehors.
3. Un logement de qualité pour la santé de ma famille.

Ma rue

4. Un îlot de fraîcheur : une rue bordée d'arbres avec une ruelle réaménagée et reverdie qui sert d'aire de jeux à mes enfants.
5. Une rue que mon enfant peut traverser facilement en toute sécurité parce que la circulation est ralentie.

Mon quartier

6. Une école à laquelle mon enfant peut se rendre en toute sécurité.
7. Un espace de verdure ou un parc à courte distance de marche, propre et bien entretenu.
8. Un noyau villageois animé, également à distance de marche ou de vélo, où l'on trouve la plupart des services de proximité : boulangerie, épicerie, fruiterie, café, etc.
9. Des équipements collectifs en bon état, situés à proximité, où ma famille peut bouger, jouer, se divertir, imaginer et apprendre; et l'accès rapide à toute l'information municipale.
10. Pour préparer mon enfant à entrer à l'école, l'outiller pour l'avenir, l'aider à entrer en relation avec les autres et à faire sa place dans le monde, un partenariat novateur mobilise les ressources du quartier.

Ma ville

11. Un transport en commun efficace à 500 m de ma résidence pour me rendre à l'école, au travail ou ailleurs, le jour et en soirée.
12. Un espace public propre, bien déneigé et sécuritaire – Montréal se classe déjà au 5e rang des villes d'Amérique du Nord en matière de sécurité des personnes.
13. Un haut-lieu de savoir et de culture qui offre des services et des activités de calibre international: formation universitaire, concerts, spectacles, musées, Muséums nature, etc.
14. Une ville verte, clairement orientée vers le développement durable, offrant la nature en ville dans des grands parcs et des milieux naturels protégés.