



ASSOCIATION
DU DESIGN URBAIN
DU QUÉBEC

Programme particulier d'urbanisme (PPU) de Griffintown

Mémoire déposé par l'ADUQ –
Association du design urbain du Québec
Rédaction : Jérôme Glad et Pierre-Luc Filion

Introduction

L'Association du design urbain du Québec est un organisme à but non-lucratif qui se consacre à faire la promotion de cette discipline émergente et à encourager l'excellence des pratiques en design urbain au Québec. Née en janvier 2012 de l'initiative de jeunes professionnels œuvrant dans le domaine, l'ADUQ prévoit notamment contribuer à la diffusion des compétences spécifiques pour une intervention urbaine responsable. Souhaitant s'impliquer sur la scène locale et dans le débat public, l'Association a déposé à ce jour une demi-douzaine de mémoires dans le cadre de consultations publiques dans l'ensemble du Québec. Elle est très heureuse de participer à cet exercice participatif à nouveau.

Pourquoi s'exprimer dans le cadre des consultations publiques sur le PPU de Griffintown ?

L'ADUQ est née de l'impulsion du regroupement des finissants à la maîtrise en design urbain de l'université de Montréal, qui avait déposé en février dernier un mémoire avec présentation orale dans le cadre de la première consultation publique sur l'avenir de Griffintown. Nous avons été heureux de constater à quel point le rapport de l'OCPM produit suite à ces consultations intégrait les idées que nous défendions, et nous sommes ravis de découvrir avec ce PPU que les recommandations de l'OCPM reçoivent une réelle écoute auprès des instances publiques.

La première consultation du quartier de Griffintown a donné lieu à une consultation animée attirant un nombre conséquent d'experts et de passionnés. Cette consultation avait des allures de plaidoyer pour un quartier digne du XXI^e siècle et pour le respect de la spécificité montréalaise. Nous considérons que les démarches entreprises par la Ville font preuve de transparence et d'ouverture, en proposant une version préliminaire du PPU ouverte à la consultation et à la critique afin d'être améliorée. Ce processus est pour nous digne des meilleures pratiques en aménagement et reflète enfin l'idée d'une ville participative, UNESCO de design.

La construction de l'espace commun.

Nous souhaitons souligner la qualité du PPU proposé, la fraîcheur qui s'en dégage, la vision, ainsi que l'humilité et le respect avec lequel le territoire est abordé.

Le projet propose de grands gestes anonymes, dans le sens qu'ils ne succombent pas à la tentation de mettre de l'avant l'objet, mais plutôt la place de l'humain et les interactions sociales.

La vision d'ensemble ne propose pas un ordre dominant, mais à l'inverse une diversité de bâti qui, à nos yeux, est en parfaite adéquation avec la réalité de ce secteur aux intérêts et identités divers. La création d'un espace public continu fort, utilisant la rue comme matière première et la richesse de la structure urbaine comme élément identitaire semblent être en mesure d'atténuer les contrastes et donner un sens commun à tous ces espaces.

Nous considérons que l'accomplissement de ce travail de design urbain apporte un vent d'espoir envers l'avenir du secteur et de la discipline.

Sur le grand nombre de mesures proposées dans le PPU pour enrichir le domaine public et collectif du territoire, l'ADUQ se questionne toutefois sur certaines en évaluant les moyens déployés, les relations contradictoires ou conflictuelles et certains manques.

Proposition de reformulation : L'ADUQ se questionne malgré tout sur certaines des mesures proposées pour enrichir le domaine public et collectif du territoire. Ont retenu l'attention de l'ADUQ les moyens qu'on propose de déployer, les relations contradictoires ou conflictuelles entre différentes mesures, ainsi que l'omission de certains sujets d'étude qui nous apparaissent pourtant cruciaux.

Ce mémoire structuré en trois temps portera principalement sur la question de l'espace public.

1) La superposition de plusieurs typologies d'espaces publics : le risque d'une dilution de l'espace public ?

Nous constatons que :

- Le geste principal de l'intervention est d'aménager un espace collectif continu et poreux, en partie en transformant les rues locales pour en faire le théâtre de l'animation quotidienne du quartier ;
- La vision propose un grand nombre de stratégies pour affirmer la rue comme espace public principal et pour en faire un espace de vie appropriable plutôt que simplement fonctionnel ;
- Le projet cherche également à définir un certain nombre de nouveaux espaces publics de moyennes à grandes dimensions ;
- Considérant l'étroitesse d'un certain nombre de rues et toujours dans l'optique d'augmenter l'espace du collectif, des stratégies de recours au modèle de l'ilot ouvert sur le domaine privé sont proposées.

Nous nous interrogeons :

- Cette démultiplication de moyens qui dessine une superposition de plusieurs typologies d'espaces publics (la rue habitée, le jardin de rue, les nouveaux îlots publics) est-elle capable de générer une vie collective foisonnante, ou bien risque-t-elle de diluer l'intensité de l'occupation de l'espace au dépend de l'animation de l'espace public ?
- Le concept de « jardin de rue » est-il vraiment au service de l'animation des rues, ou bien trouble-t-il les limites et donc la définition de celles-ci, en plus d'atténuer l'effet de contraste avec les espaces publics majeurs et identitaires ? (voir image 13 du PPU)
- Les « jardins de rues » ne risquent-ils pas de produire des espaces semi-publics difficilement appropriables, autant par les résidents que par les usagers de l'espace public ? Ne risquent-ils pas également de devenir des espaces verts clôturés, des tampons qui atténuent l'effervescence de ces « rues habitées ».

Dans ce sens, nous estimons que :

- Il s'agirait de développer d'abord pleinement le concept de « rue habitée », et pour ce faire, il s'agirait d'assumer la structure même de la rue et ne pas la dénaturer en lui greffant une série d'espaces semi-publics « résiduels ». L'espace public est d'abord défini par ses limites. Diluer ses limites en créant des retraits des bâtiments par rapport à la rue risque d'affaiblir sa définition et son intensité. En ce sens, dessiner la « rue habitée » en prenant le risque de dilater l'espace de la rue comme espace de vie peut apparaître contradictoire avec l'idée d'en intensifier le design.
- À ce titre, le rythme des séquences d'espaces public doit se fonder sur la typomorphologie structurante, sensée et appropriée proposé par le PPU, en écartant le pointillisme des petits espaces résiduels.
- Les « jardins sur rue » pourraient être intégrés à un développement d'équipements communautaires et ainsi intégrer des programmes publics légitimant cette typologie. L'agriculture urbaine pourrait également s'ancrer sur ces espaces qui auraient alors la vocation d'être des espaces semi-publics participatifs.

- Les possibilités de cohabitations entre le domaine public et privé mériteraient d'être définies davantage et explorées de manières tridimensionnelles et non seulement bidimensionnelles. En ce sens, un recul d'alignement devient plus intéressant s'il accueille des logements à accès directs ou des terrasses, que s'il est un simple espace vert commun d'apparat ou de respiration. La question de la programmation a également un très grand impact. Par ailleurs, nous défendons l'idée que la rue si elle se veut « habitée » doit comporter des rez-de-chaussée « habités » notamment par des services de proximité, des services publics, des ateliers d'artisans, artistes ou autres créateurs locaux, reflétant ainsi la vie actuelle de Griffintown.

2) Question de la spécificité

Nous constatons que :

- L'espace public est au cœur de la réflexion du programme particulier d'urbanisme et agit comme « levier d'action de la transformation urbaine ».
- L'espace public continu est utilisé comme agent de cohérence globale du projet.
- Le plan demeure assez flou sur la spécificité de chacun des espaces.

Nous nous interrogeons :

- Comment le développement de Griffintown à partir d'une réflexion sur l'espace public influencera le développement bâti à venir ?
- La démultiplication des parcs et places publics ne risque-t-elle pas de faire perdre leur caractère emblématique à certains espaces préexistants ?
- Ne risque-t-on pas de créer des espaces publics résiduels ?
- Quel sera l'espace public emblématique de Griffintown ?

Dans ce sens, nous estimons que :

- Il s'agit de penser à la fois le design de la quotidienneté et le design des espaces publics rassembleurs (des espaces de destination pour une échelle plus large que celle de Griffintown), et ce de façon distincte mais cohérente.
- Le PPU doit réaffirmer les éléments existants pour donner du sens aux nouveaux espaces publics : le parc du Faubourg Sainte-Anne, les bassins Peel, le front de canal de Lachine ou encore l'intersection triangulaire des rues William et Ottawa, la New City Gaz et l'îlot qui lui fait face sont les points d'ancrage pour tout le dessin du domaine public et du réseau d'espaces publics. Ils sont ces espaces de destination qui doivent affirmer leur caractère public et être désignés afin de générer ensuite le design de la quotidienneté de Griffintown, c'est-à-dire l'espace public continu qui s'y rattachera.
- Accentuer l'approche identitaire permettrait d'augmenter l'effet rassembleur des espaces publics majeurs. Privilégier une approche par «pression/décompression» permettrait de souligner l'importance de certains lieux majeurs, plutôt que de démultiplier simplement l'emprise de l'espace public.
- À ce titre, le nouveau large espace public situé entre les rues Ottawa et William adresse un rôle flou tant il se situe tout près du parc du faubourg Sainte-Anne, espace public existant et historique majeur dans Griffintown. Quelle spécificité vont porter chacun de ces deux espaces publics si près l'un de l'autre ?
- L'espace public doit être réfléchi davantage en relation étroite avec le développement immobilier qui le borde. Ainsi, il serait pertinent de montrer en quoi la planification d'espaces publics d'envergure ou plus modeste transforme et influence le développement urbain à venir. Les espaces publics projetés apparaissent génériques et détachés d'une réflexion sur les équipements communautaires existants ou à venir, les usages particuliers ou les bâtiments existants et potentiels riverains de ces lieux publics.
- L'ensemble du domaine public doit pas devenir un espace hétérotopique. S'il doit, certes, former un ensemble continu, il doit aussi exprimer des spécificités d'usages et des intensités. Par exemple, le parc faisant face à la New City Gas sera certainement plus amené à recevoir des événements que d'autres ; doit-on envisager un design multifonctionnel et flexible, ou bien doit-on privilégier l'uniformité de l'atmosphère créé par les aménagements ?

3) Des réalités mises de côté.

3a) Les rues principales

Nous constatons que :

- Le projet de Griffintown accorde une importance historique aux grands axes structurants du secteur.
- Les rues principales, qui sont associées aux dessertes commerciales principales (voir plan 15 du PPU), accueilleront la plus forte congestion automobile, mais seront aussi les principaux vecteurs de déplacements piétons et de l'animation publique.
- Le projet de Griffintown présente une hiérarchie pour le réseau viaire en organisant celui-ci selon quatre composantes.

Nous nous interrogeons :

- Quelle est la vision d'aménagement pour les rues principales ? Seront-elles de simples espaces de transit (piétons et automobiles) ?
- Comment intégrer les rues principales, dont le traitement de l'espace public reste peu développé, dans une stratégie novatrice et identitaire d'espace collectif au même titre que les rues locales ?
- N'y a-t-il pas un risque que les rues principales, accueillant également la plus forte densité bâtie, ne deviennent un environnement urbain austère, congestionné, ombragé et venteux, déconnectées du reste de la vision pour Griffintown ?
- Lorsque pour une même rue, une portion est projetée comme « rue habitée », qu'en est-il du reste de la rue ? Qu'est ce que la « rue non-habitée » alors ? Comment prévoit d'être gérées ces transitions ?

Dans ce sens, nous estimons que :

- Les rues principales seront les premières vitrines du quartier et elles doivent être mises en projet au même titre que les rues locales. Un dessin de l'intersection des rues Peel et Wellington, lieu particulièrement sensible, devrait être fourni par le PPU, de même que l'intersection de la rue Wellington et de la rue de La Montagne.
- Bien que l'environnement urbain de ces artères semble présenter moins d'intérêt que le reste du territoire, il faut le prendre en main et ne pas le délaissé. Des stratégies légères autres que simplement l'aménagement de l'emprise de la rue devraient être préconisées : art public, terrasses de restaurant l'été à la place de stationnements...
- La stratégie du « jardin de rue » bénéficierait à être transposée aux artères principales. La densité plus élevée entourant ces rues et l'emprise piétonne limitée justifieraient la nécessité de ces élargissements et aérations ponctuels. De plus, les programmes commerciaux ou civiques se prêtent mieux à ce genre de typologie que le résidentiel.
- Développer des stratégies identitaires et novatrices pour les rues principales est primordial afin d'éviter de produire de simples corridors de circulations encadrés par des édifices de grande hauteur.

3b) Le canal Lachine, les bassins Peel et plus

Nous constatons que :

- Une des intentions du PPU est de créer « un nouveau milieu de vie qui s'ajoute aux autres quartiers de l'arrondissement du Sud-Ouest, en bordure du canal de Lachine et aux portes du centre-ville; »
- Pourtant, aucun plan d'ensemble à plus large échelle permettant de saisir les relations du quartier avec Pointe Saint-Charles, le centre-ville, le Vieux-Port et le vieux Montréal, l'ouest de Saint-Henri n'est fourni, ne permettant ainsi pas de rendre intelligible la façon dont le projet se rattache à la structure publique environnante.
- Un grand nombre de stratégies semblent être mises en place pour créer un domaine public consistant en plein cœur du quartier, mais le canal et le bassin semblent en retrait de la logique d'ensemble.
- Lorsqu'il est question d'aménagements sur l'emprise du canal (qui appartient à Parcs Canada) personne ne semble en mesure de nous présenter une vision claire de développement.
- Beaucoup d'efforts sont déployés sur la Promenade Smith et la rue Ann afin de créer davantage de liens avec le bassin et le canal, mais aucun aménagement n'est suggéré pour ce territoire qui appartient pourtant à l'emprise de Griffintown, tel que montré sur l'image 3 du PPU.
- Le Bassin Peel est un des espaces les plus mis en projet à Montréal, par des étudiants, des promoteurs, des partis politiques, des passionnés...
- En hiver, le canal de Lachine devient un territoire délaissé, alors même que son potentiel d'utilisation à des fins récréatives, pour le ski de fond ou le patin, a mainte et mainte fois été soulevé. Un projet officiel datant de 1999 avait ouvert la voie à la viabilisation du canal en hiver pour en faire un sentier de patinage, avant d'être avorté en 2002 (voir extrait d'un article à ce sujet en annexe)

Nous nous interrogeons :

- Comment se manifeste la présence du canal de Lachine en bordure d'un quartier ? Qu'est ce qu'un front de canal ? Que signifie être un quartier en bordure du canal de Lachine ?
- Malgré la difficulté de proposer des interventions lourdes sur le canal, n'existe-t-il pas des stratégies d'occupations légères qui pourraient révéler ces espaces comme des lieux publics emblématiques ?
- L'existence d'une frontière juridique et décisionnelle entre le territoire de Griffintown et du canal n'est-elle pas un frein à la création d'une vision de cohérence d'ensemble ? S'il était plus simple de s'approprier le canal, ressentirions-nous autant le besoin d'abondance d'espaces publics au cœur du quartier ?
- L'énergie développée pour révéler des espaces complexes tels que la Promenade Smith est-elle justifiée à côté du peu d'efforts qui seraient nécessaires pour faire du Bassin Peel un haut lieu emblématique du secteur ?
- Si les plus hautes instances de la Ville ne prennent pas en main la représentation dans le projet de ce que la Métropole désire pour l'avenir de ses berges, qui est en mesure de le faire ? D'où doit venir l'impulsion pour un jour créer cette cohérence d'ensemble avec le canal ? Combien de temps ce « parc national » reniera-t-il sa vocation d'espace naturel traversant un milieu urbain dense ?

- Si une impulsion datant de 1999 avait presque abouti à la viabilisation du canal en patinoire, alors même que ses abords ne comptaient que peu de résidents, se pourrait-il que les efforts déployés dans le PPU s'attachent à relancer cette idée ?

Dans ce sens, nous estimons que :

- Le Bassin Peel est un espace hors du commun auquel on tourne malheureusement le dos.
- Le Bassin Peel mérite de prendre une place importante dans les directives du PPU. Malgré l'impossibilité de proposer un plan construit pour cet espace, il est important d'affirmer son rôle incontestablement rassembleur et identitaire pour Griffintown et de proposer des stratégies d'occupations légères pour permettre son appropriation. Nous proposons :
 - o De penser tout d'abord le bassin Peel dans son ensemble, c'est à dire, penser tous les côtés du bassin, bien que cela dépasse le secteur du PPU ; ce afin de poser des intentions fortes, cohérentes, génératrices de projets futurs.
 - o d'ouvrir une réflexion sur la présence de la piste cyclable fortement achalandée sur l'emprise du bassin, entre son aménagement pavé et le talus du CN : déplacer cette voie sur la rue Smith et utiliser le talus comme un gradin faisant face au Farine Five Roses créerait un espace public d'un très grand intérêt, peut être même le plus emblématique du quartier, et ce avec peu de moyens
 - o À l'image du MuvBox sur le quai des éclusiers, du phénomène de la cuisine « hors les murs », et de grands exemples d'urbanisme léger et temporaire dans le monde, il est possible de venir habiter les abords de l'eau avec des programmes rassembleurs sans compromettre les visions d'aménagement de Parcs Canada.
- La viabilisation du canal de Lachine en piste récréative renforcerait encore plus la place du canal comme un élément rassembleur, emblématique et familial au sein du quartier. Cela aurait certainement un impact positif sur le préjugé des familles envers la densité retrouvée dans Griffintown, et offrirait un parc d'une dimension remarquable.

Conclusion

Le présent mémoire tient à féliciter et à encourager fortement les lignes directrices que met en place ce PPU pour l'avenir de Griffintown. Ce PPU relève en effet, selon l'ADUQ, d'un véritable travail de design urbain visant à accompagner le futur de ce quartier en définissant une structure urbaine publique de façon sensée, sensible et innovante.

Ce mémoire, fondé sur lecture minutieuse du PPU, vise à interroger cependant quelques choix ou parti-pris, à révéler certains éléments du territoire peu ou pas abordés, et ce dans une démarche constructive.

Certains aspects que l'ADUQ considère parfois manquants dans le PPU relèvent soit du fait que le PPU doit se contenir dans ses limites administratives, soit du fait que ces aspects impliquent d'autres intervenants (Parcs Canada, etc.). l'ADUQ a tenu néanmoins à en faire part pour encourager un dialogue plus transparent, plus approfondi, et plus constructif entre les différents intervenants, et entre le territoire du PPU et le reste de l'arrondissement, voire de la ville.

À titre d'exemple, l'ADUQ se réjouit d'avoir appris, une semaine avant la consultation, que le projet voisin de l'autoroute Bonaventure avait enfin écarté la question du corridor Dalhousie qui aurait eu un impact néfaste important sur le quartier. D'autres grands espaces publics voisins ont un impact très fort sur l'avenir de Griffintown : le canal de Lachine et les bassins Peel, le square Chaboillez, et le viaduc du CN. C'est pourquoi, bien qu'en dehors des limites territoriales administratives du PPU, l'ADUQ a tenu à en rappeler leur importance pour la conception en design urbain de Griffintown.

ANNEXE –

1. Extrait de l'article *Why not open Lachine Canal to skaters? Paru en 2008 dans la Gazette de Montréal :*

« Indeed, Parks Canada, the agency that oversees the federally owned canal, explored the possibility of doing so in 1999. It concluded that part of the canal could be opened for skaters in the winter of 2002-03.

Why has nothing happened?

Parks Canada's manager for the canal, Thomas Piché, explains that it's a question of money. Parks Canada doesn't have the budget to maintain the site for skating. He points out that in the case of the Rideau Canal it's another federal agency, the National Capital Commission, that pays about \$1 million annually for skating purposes. As for the South Shore's Chambly Canal, he notes that the money comes from several municipalities along the canal. »

Logically, Montreal should pay for a Lachine Canal rink. Shortly after the megacity's creation in January 2002, the Tremblay administration looked into it. Intrigued by the idea, executive-committee member Robert Libman asked civil servants to study it. Their report, he recalled yesterday, was "more about problems than solutions."

To be sure, the problems are not frivolous. The city's study, made jointly with Parks Canada, showed that the Lachine Canal's water is warmer (because of industrial emissions) and deeper than the Rideau Canal's. Its ice is not always thick enough to support crowds. Piché said, however, that the study showed that a two-km stretch from the Atwater market to the Old Port would be suitable.

Financement : If the Tremblay administration won't act, a private company could do so. That's what Red Bull is doing for Quebec City's race. And in the case of the Rideau, American Express and other companies add \$300,000 to the feds' \$1 million.

2. Une présentation power-point est rattachée à ce mémoire afin d'imager les propos qui y sont abordés.