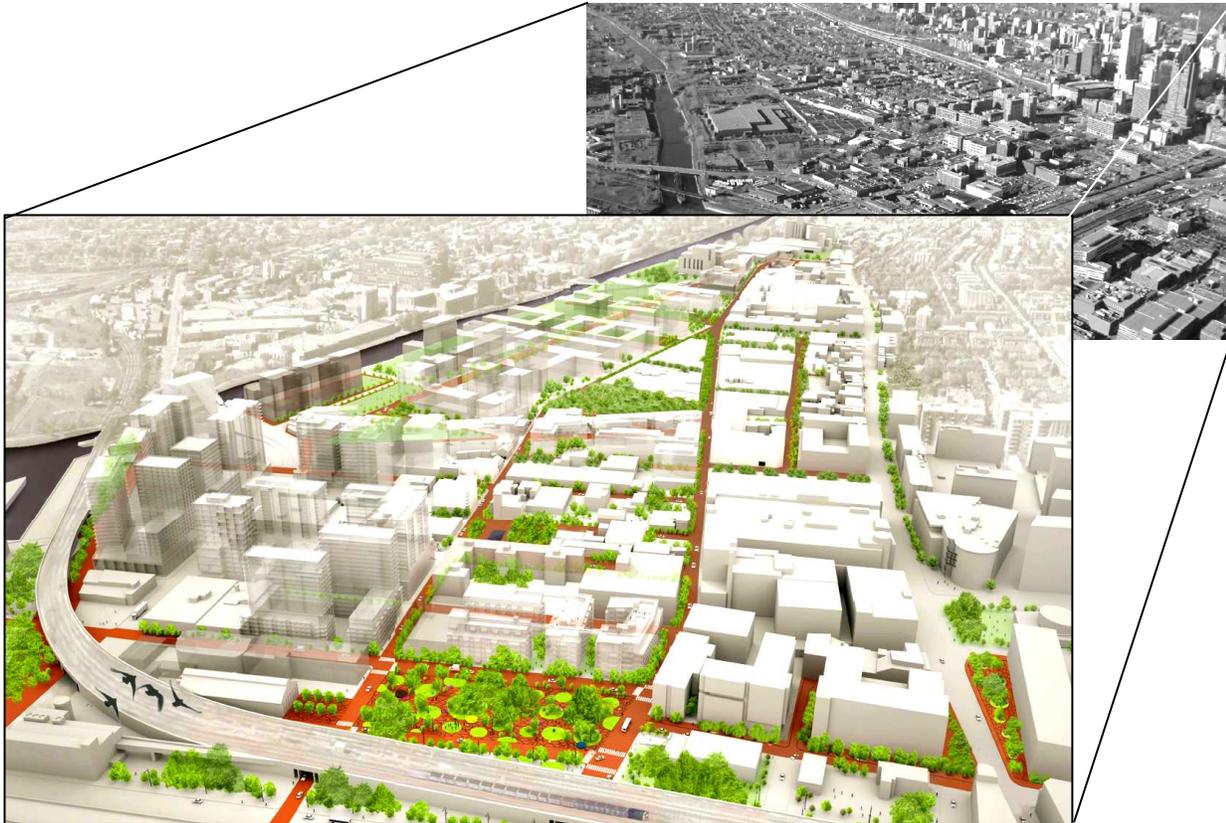




Vision Montréal

Réaliser nos ambitions PPU Griffintown



Mémoire présenté par



Louise Harel

Chef de Vision
Montréal



Véronique Fournier

Porte-parole urbanisme et
Conseillère, Saint-Henri
Petite-Bourgogne –
Pointe-Saint-Charles

Dans le cadre de la consultation publique de l'OCPM
sur le programme particulier d'urbanisme de Griffintown

11 décembre 2012

À propos de l'auteur

L'Opposition officielle de la Ville de Montréal est composée de 19 élus de Vision Montréal, dont quatre maires d'arrondissement. La chef de Vision Montréal et de l'Opposition officielle est Mme Louise Harel. Ce mémoire a été rédigé par Sarah Gagnon-Turcotte, attachée politique au cabinet de l'Opposition officielle.

Pour nous suivre :



visionmtl.com



twitter.com/visionmontreal



facebook.com/visionmontreal

Table des matières

Réaliser nos ambitions – PPU Griffintown

Introduction	3
1. Les clés du succès du nouveau PPU Griffintown	3
1.1 Consultation et planification en amont	3
1.2 Une mise en œuvre concertée et coordonnée	4
1.3 Un financement adéquat des investissements publics	7
2. Les défis à relever	8
2.1 Transport	9
2.2 Habitation	9
2.3 Services de proximité et équipements collectifs	10
2.4 Espaces verts et espaces de rencontres	11
2.5 La mixité, densité et hauteur	11
2.6 Gestion des matières résiduelles	12
2.7 La trame historique	13
Conclusion	13
Annexe I	14
Annexe I	14

Introduction

Bien qu'initié tardivement, Vision Montréal salut l'actuel processus de consultation publique qui mènera à l'adoption finale d'un programme particulier d'urbanisme (PPU) pour Griffintown. Lors de la première phase de cet exercice démocratique essentiel, l'OCPM a su dégager des principes directeurs forts qui ont guidé la Ville et l'arrondissement du Sud-Ouest dans l'élaboration de ce PPU. La participation massive des citoyens et organismes a également été la preuve que l'OCPM a su combattre le scepticisme qui entourait cette démarche de planification détaillée tout en parvenant à réconcilier les points de vue divergents autour d'un même objectif, celui de faire de Griffintown un fer de lance du redéveloppement urbain durable à Montréal.

Le nouveau PPU est aujourd'hui le reflet des désirs et des rêves de l'ensemble des Montréalais. Vision Montréal souhaite en souligner l'audace ainsi que sa grande valeur, non seulement pour l'arrondissement du Sud-Ouest, qui bénéficiera en premier de son potentiel de revitalisation, mais pour l'ensemble de la métropole, car elle lui permettra de faire son entrée dans un urbanisme digne du 21^e siècle.

Le présent mémoire a comme objectif de contribuer à la réussite de la mise en œuvre du PPU. Pour ce faire, nous avons choisi dans un premier temps de proposer des recommandations fortes qui ciblent spécifiquement les modalités de cette mise en œuvre. Puis, dans la seconde section, nous avons identifiés divers défis qui devront être relevés par la ville, l'arrondissement et leurs partenaires afin d'atteindre les pleins objectifs du projet de PPU.

Vision Montréal s'est réjoui de l'engouement qu'ont suscité les premiers débats sur l'avenir de Griffintown. Nous espérons que la participation sera tout aussi grande pour cette deuxième phase.

1. Les clés du succès du nouveau PPU Griffintown

Le succès de la revitalisation d'un secteur aussi névralgique que Griffintown repose sur plusieurs facteurs. D'abord, il est important de consulter les citoyens et les intervenants du milieu afin que leur vision puisse s'y refléter, puis il faut faire une planification détaillée rigoureuse qui incorpore l'ensemble du secteur afin de dégager des principes directeurs. Ces deux premiers éléments sont en voie d'être réussis pour Griffintown. Vient ensuite la mise en œuvre. Le projet, élaboré conjointement avec les citoyens, doit également se réaliser en concertation avec le milieu. Combinée à une coordination adéquate des différents projets et chantiers, cela permettra de mitiger les impacts négatifs sur la qualité de vie des résidents, tout en favorisant des partenariats et actions novatrices. Finalement, il faut s'assurer que le projet bénéficie d'un financement adéquat qui permettra de compléter les travaux entamés. Ces trois éléments sont les gages de réussite d'un réaménagement urbain de grande envergure.

1.1 Consultation et planification en amont

Dès leur arrivée en fonction en novembre 2009, les élus du Sud-Ouest ont réclamé la mise sur pied d'un exercice de planification détaillée de l'ensemble du secteur Griffintown accompagnée de consultations publiques. Le premier PPU, le PPU Peel-Wellington, adopté en 2008, ne régissait alors que 20 % du territoire et, en plus de susciter les critiques, ne concordait pas avec les préoccupations partagées par de nombreux citoyens et intervenants. Il fallait de toute urgence dégager une vision d'ensemble et des orientations d'aménagement claires afin de pallier au développement improvisé, hérité d'un cadre réglementaire inadéquat, et à la montée spéculative des prix qui affectaient alors la requalification de ce secteur.

Malgré le refus de l'administration Tremblay ainsi que de la deuxième opposition et de M. Bergeron alors responsable de l'urbanisme, de procéder dès 2010 à la révision du PPU Peel-Wellington à la demande de Vision Montréal, les démarches des élus du Sud-Ouest auront permis la tenue de la consultation tenue au

printemps 2012. Celle-ci aura finalement permis à l'OCPM de dégager une telle vision et de tourner la page sur le PPU Peel-Wellington. **Nous sommes donc particulièrement satisfaits que le nouveau programme particulier d'urbanisme élaboré sur la base des conclusions de l'OCPM remplace complètement le PPU Peel-Wellington initial.**

Nous espérons qu'à travers ce long processus, la Ville de Montréal aura pris conscience de l'importance primordiale qu'il faut accorder à la consultation publique et à la planification en amont lors de grands projets. Griffintown est un exemple modèle des impacts négatifs d'un manque de consultation : délais, spéculations, grogne populaire. Chez Vision Montréal, nous croyons qu'il est essentiel d'intégrer 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. **Nous sommes heureux que notre recommandation de redonner toute sa place aux citoyens soit intégrée à la réalisation des projets futurs du secteur.**

RECOMMANDATION 1

Que la concertation en amont soit privilégiée par l'arrondissement et la Ville dans tous les projets d'envergure.

1.2 Une mise en œuvre concertée et coordonnée

Maintenant que le PPU final est en voie d'être adopté, il est crucial de penser à sa mise en œuvre prochaine. Deux dimensions devront être prises en considération avec rigueur, soit la concertation avec le milieu et la coordination des divers chantiers et projets à réaliser.

Concertation avec le milieu

Les bénéfices de la concertation avec le milieu se font ressentir non seulement en amont, lors de l'élaboration des projets, mais également au cours de leur réalisation. L'engagement des citoyens et des partenaires dans la réalisation des divers projets et chantiers qui seront nécessaires à la réalisation du PPU Griffintown seront gages de son succès. À cet égard, nous souhaitons souligner la volonté de la Ville et de l'arrondissement d'orchestrer la mise en œuvre du nouveau PPU par le biais d'une « approche intégrée de gestion de projet » incluant « un mécanisme de concertation avec les intervenants du milieu en amont des interventions municipales et tout au long de leur réalisation » (p.13). Cette approche nous paraît être incontournable et faisait partie de nos recommandations lors de la première étape de consultation.

Pour favoriser la mixité fonctionnelle à travers le secteur, nous avons notamment recommandé d'intensifier les liens entre les milieux politiques, économiques et 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 devra être intégré à la planification du secteur et être élargi, par exemple, à l'association des commerçants de la rue Notre-Dame, le Quartier du Canal, à la Fondation Rues principales et au Regroupement économique et social du Sud-Ouest ou aux organismes culturels. Au cours des prochaines années, la mise en place du PPU nécessitera aussi la planification de nouveaux espaces publics, notamment la création de places. L'utilisation de cette approche intégrée sera une des clés du succès de l'émergence du nouveau secteur et ne devra pas être abandonnée en cours de route.

Contrairement aux autres quartiers du Sud-Ouest, le secteur de Griffintown est peu organisé au plan de la participation de la société civile. La multiplicité des enjeux à résoudre et des projets intégrés à mettre de l'avant, de même que la venue d'un nombre importants de nouveaux citoyens, appuient la pertinence de cette recommandation du PPU. D'autres exemples montréalais dans un contexte de redéveloppement

urbain dense vont dans le même sens, notamment la Table de concertation du quartier des Grands Jardins qui travaille en collaboration avec l'arrondissement de Ville-Marie à la mise en œuvre du PPU des Grands Jardins.

RECOMMANDATION 2

À l'image du PPU des Grands Jardins, que l'arrondissement, en collaboration avec la ville-centre, mette sur pied une instance de concertation dont l'objectif serait de favoriser la mise en œuvre du PPU Griffintown en poursuivant la collaboration avec les acteurs du milieu.

Coordination arrondissement-ville

L'adoption du PPU Griffintown constitue une étape majeure dans le redéveloppement du secteur. Devant nous s'ouvrir un défi tout aussi vaste, celui de la mise en œuvre et de la coordination des multiples actions proposées, ainsi que des travaux et chantiers qu'il nécessitera. Tout un chapitre du PPU, *Réaliser Griffintown dans le temps*, met de l'avant la nécessité d'établir des priorités d'interventions publiques. Cependant, nous estimons que l'ampleur du défi demande d'aller plus loin. Le PPU préconise une approche de gestion coordonnée, certes, mais les moyens à mettre en place doivent encore être précisés.

Pour répondre aux objectifs de priorisation des interventions publiques, de coordination de l'ensemble des intervenants pour la réalisation des travaux et d'information et de communication aux citoyens et aux entreprises, nous proposons la mise sur pied d'un Bureau de projet Griffintown. Ce bureau, à l'image de l'initiative mise de l'avant par l'arrondissement Montréal-Nord¹, proposerait un guichet unique de renseignements et de services reliés à l'ensemble des grands projets en cours ou à venir dans Griffintown, tout en maintenant un canal permanent de communication avec les citoyens tout au long de la construction et de la mise en service des grands projets. Un tel bureau devrait donc être ancré à l'arrondissement du Sud-ouest sous la responsabilité de l'aménagement urbain. Il pourrait compter sur la collaboration de la ville-centre et offrirait notamment aux élus, aux fonctionnaires et aux citoyens une vision globale de l'avancement des projets et des orientations du PPU. Le Bureau pourrait également s'assurer du suivi des projets selon les priorités stratégiques, ainsi que de l'anticipation et de la résolution de problèmes.

En fait, l'approche privilégiée par le Bureau de projet devrait prendre en compte les interventions publiques (arrondissement, Ville, CSEM, STM), celles des partenaires publics (MTQ, AMT) et celles des partenaires privés (développeurs, utilités publiques, OBNL en logement pour n'en nommer que quelques-uns). Elle devrait également permettre l'émergence des conditions nécessaires pour favoriser l'innovation dans le redéveloppement de ce secteur, tout en se concertant avec le Quartier de l'innovation (par exemple l'action 32² ou la 51³ du PPU). Finalement, elle devrait également assurer la cohésion et le « vivre-ensemble » avec les citoyens et entreprises qui composeront avec les nombreux impacts de chantiers et d'infrastructures pour les années à venir.

De nombreuses actions proposées dans le PPU requièrent un leadership fort et une mise en œuvre par l'arrondissement, pensons seulement à la planification de la programmation des parcs, la mise sur pied de comité pour le développement de services de proximité, ou la gestion de nouveaux modes de stationnement. Plusieurs exemples qui mobiliseront les ressources de l'arrondissement du Sud-Ouest. En ce sens, des moyens financiers accordés à un modèle de bureau de projet permettraient à la fois de soutenir le

¹ Montréal-Nord 2020 – Moi, j'y crois! <http://www.montreal-nord2020.com/>

² Établir des partenariats avec l'École de technologie supérieure et d'autres institutions universitaires afin de favoriser l'intégration de pratiques innovantes dans l'aménagement des lieux publics du secteur.

³ Consolider le partenariat des acteurs intéressés à la notion du « Corridor culturel de la rue Ottawa » et y évaluer la pertinence d'une participation de la Ville de Montréal.

développement de Griffintown, un projet d'envergure métropolitaine, sans compromettre les services à l'ensemble des citoyens du territoire.

De plus, un projet de transformation de cette ampleur sur un territoire bâti près du centre-ville représente à la fois un défi de gestion et de coordination tout aussi bien qu'une vitrine unique aux Montréalais pour observer les changements en cours dans leur ville et en faciliter leur compréhension. Plusieurs grandes villes (Paris, Bordeaux, Londres) se sont dotées d'un observatoire urbain ou d'une vitrine lors de grandes opérations de redéveloppement urbain. Le projet de PPU Griffintown est ambitieux et offre une opportunité pour Montréal de créer une vitrine urbanistique et d'innovation.

RECOMMANDATION 3

Que l'arrondissement, en collaboration avec la Ville Centre, mette sur pied un bureau de projet de type « porte d'entrée unique » pour la mise en œuvre et la coordination des interventions sur le territoire du PPU Griffintown dans l'arrondissement du Sud-Ouest.

RECOMMANDATION 4

Que le Bureau de projet crée une vitrine publique sur le redéveloppement urbain, l'innovation et la mise en valeur de Griffintown.

Coordination du transport

Griffintown est un lieu de transit important qui sera fortement touché par les travaux de transformations de l'autoroute Bonaventure en boulevard urbain et par la réfection de l'échangeur Turcot. Ces grands chantiers de transport devront être adéquatement coordonnés entre la Ville, l'arrondissement du Sud-Ouest et les divers partenaires impliqués comme le MTQ, l'AMT ou la STM. En outre, le PPU confirme le virage TOD que connaîtra le secteur. Griffintown pourrait ainsi devenir un des premiers quartiers montréalais à appliquer les principes TOD sur l'ensemble de son territoire, de manière à améliorer la qualité de vie des résidents.

Toutefois, ce cocktail transport est en cours de planification et à cet égard nous attendons avec impatience les précisions qu'apporteront la Société de transport de Montréal (STM) et ses partenaires. Nous nous attendons donc à ce que cette offre soit grandement bonifiée et soit en mesure d'améliorer l'interconnectivité du secteur avec les quartiers adjacents ainsi qu'avec les autres régions de la métropole. Pour ce faire, Vision Montréal estime que des projets structurants et innovateurs devront être mis en place comme le Tram-train, le Service léger sur rails (SLR) sur le Pont Victoria et le Réseau express régional (RER) sur le Pont Champlain. Soulignons par ailleurs un premier pas en ce sens avec l'annonce de la mise en place d'un corridor d'autobus inter-rives à même le boulevard Bonaventure.

Griffintown sera donc bouleversé par deux grands chantiers, celui du transport routier et celui du transport collectifs. La concertation et la coordination de ces deux chantiers seront des éléments déterminants pour assurer l'efficacité des mesures de mitigation nécessaire pour maintenir la qualité de vie des résidents.

RECOMMANDATION 5

Que le Plan de gestion des déplacements pour l'ensemble du secteur Griffintown :

- **soit complété le plus rapidement possible;**
- **prévoit non seulement des actions et aménagement au plan des transports et modes de déplacement, mais des mesures de transitions et de mitigation dans la mise en œuvre de ceux-ci;**
- **soit sous la responsabilité partagée avec le Bureau de projet Griffintown (Sud-Ouest - Ville-Centre) et les Transports de la Ville de Montréal**
- **et soit rendu public dès que possible.**

1.3 Un financement adéquat des investissements publics

La dernière condition essentielle pour la réussite de la requalification d'un espace urbain consiste en l'investissement consacré au domaine public. Comme nous l'indiquions dans le mémoire que nous avons déposé lors de la première phase de consultation, le leadership des pouvoirs publics sur les orientations d'aménagement et de développement du secteur Griffintown pourra être jugé à l'aune de la capacité financière à les réaliser. Nous sommes donc heureux que le PPU prévoit l'investissement de 93 millions de dollars, des sommes qui permettront à la métropole d'investir dans le domaine public et ainsi d'exercer un leadership sur l'aménagement du secteur. Toutefois, ces montants ne couvrent pas les besoins en coordination pour la mise en œuvre du PPU et ne s'inscrivent pas sur une période suffisamment longue.

Dans le cadre de projets de développement d'envergure, le travail de planification nécessaire 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 ne voit le jour. Il est bien sûr de la responsabilité des pouvoirs publics d'assumer ce leadership; toutefois, les ressources actuelles ne peuvent couvrir à la fois les services de base en aménagement urbain et travaux publics, et ceux des mandats particuliers que requiert tout développement d'envergure. Notons que ces projets sont créateurs de richesse pour la Ville. Cette réflexion est également valable lors de la mise en œuvre des projets qui nécessitent une planification, une coordination et un accompagnement important, et donc pour le financement d'un Bureau de projet.

RECOMMANDATION 6

Considérant à la fois les investissements nécessaires à la planification, à la coordination et à l'accompagnement des projets privés et publics et l'importance de ne pas compromettre les services sur l'ensemble du territoire, nous recommandons que soient accordées des ressources financières pour la mise sur pied d'un Bureau de projet Griffintown.

De plus, Vision Montréal estime que la mise en œuvre du PPU doit s'inscrire sur un horizon temporel à long terme, tant par souci de transparence et de continuité pour les citoyens que pour favoriser la prévision des investissements. Pourtant, le PPU prévoit un horizon temporel jusqu'en 2017, ce qui nous apparaît audacieux, d'autant plus que certains volets, dont le transport, sont toujours en cours de planification. De plus, les diverses sommes inscrites au PTI 2013-2015 et qui concernent le PPU Griffintown ne doivent pas fermer la porte au financement de besoins qui pourraient être identifiés ultérieurement. Les principaux investissements sont en cours, mais la Ville ne peut se soustraire à ses autres obligations : par exemple, le financement des infrastructures de transports dans le secteur. 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 planification de 10 ans nous apparaît minimale.

RECOMMANDATION 7

Élaborer un plan stratégique de financement des investissements sur 10 ans et, conséquemment, y prévoir au PTI des sommes permettant les investissements planifiés sur le domaine public, les infrastructures et le transport dans la mise en œuvre du PPU Griffintown.

Finalement, d'autres pistes de solution afin de faciliter le financement de grands projets de développement avaient été mentionnées dans notre premier mémoire. Certaines d'entre elles ont été incorporées au PPU. Par exemple, nous avons souligné le rôle de la réserve foncière qui permet à la Ville d'identifier des lots susceptibles d'être versés au domaine public. Nous sommes donc satisfaits que cet outil ait été utilisé afin d'assurer que le secteur soit suffisamment pourvu en parcs et espaces publics. Nous regrettons seulement que la Ville n'ait pas agité plus tôt, de sorte que la valeur foncière des terrains du secteur a connu une

pression à la hausse, engendrant des coûts importants pour la Ville. Nous avons également proposé un modèle de financement à l'image du fonds de parc actuel : nous sommes donc satisfaits de retrouver l'action 35 sur la révision des dispositions en vigueur pour la contribution pour fins de parcs pour en élargir l'application, entre autres, dans le cadre de projets de redéveloppement.

Également, dans le contexte de la révision du financement entre la Ville centre et les arrondissements, la cession de l'espace fiscal basé sur la valeur foncière apparaît comme une piste prometteuse pour éviter l'écueil d'un enrichissement pour la Ville auparavant lié avec les projets de développement et d'un appauvrissement pour les résidents du Sud-Ouest Ouest lors des projets de développement. Cette stratégie remplacera à terme le fonds de développement, fonds dont nous avons suggéré la bonification dans notre premier mémoire. Toutefois, le modèle en cours de déploiement doit encore faire ses preuves et ses paramètres d'application demeurent encore inconnus.

2. Les défis à relever

Le PPU Griffintown permettra l'émergence d'un quartier dynamique, créatif et durable, en continuité avec son passé industriel et patrimonial, mais tourné vers l'avenir. La Ville et l'arrondissement ont eu l'audace d'innover dans l'objectif de créer un milieu de vie à échelle humaine, grâce à des concepts novateurs comme les jardins sur rues et les rues habitées tout en misant sur les transports actifs et collectifs. Nous accueillons donc très favorablement ce PPU, d'autant qu'il s'appuie sur des principes directeurs semblables à ceux proposés par Vision Montréal.

En effet, la principale préoccupation de Vision Montréal a toujours été de permettre à Griffintown de devenir un milieu complet, avec mixité des fonctions et propice aux familles. Cela implique plusieurs dimensions, dont l'habitation, le transport, le milieu de vie (espaces verts et publics) et l'emploi. C'est pourquoi les recommandations de Vision Montréal pour l'élaboration du PPU Griffintown s'inscrivaient dans le cadre de 6 principes directeurs :

- Une planification intégrée de l'aménagement urbain
- Un financement public adéquat
- 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

Les cinq grands principes d'aménagement retenus par l'OCPM pour définir la vision de mise en valeur préconisée par le nouveau PPU recourent ceux mis de l'avant par Vision Montréal, soit :

- Capitaliser sur la valeur ajoutée que représente le patrimoine dans la revitalisation du quartier;
- Viser l'éclosion d'un quartier mixte et multifonctionnel, en lien avec les quartiers environnants;
- Voir la nécessaire densification du quartier comme un outil au service de la qualité de vie;
- Créer des espaces verts et favoriser l'animation du quartier et
- Faire de Griffintown un modèle de développement durable.

La vision développée dans le nouveau PPU est ambitieuse et innovatrice et nous tenons à en souligner les mérites. Néanmoins, de nombreux défis devront être relevés afin que le secteur atteigne son plein potentiel et à cet égard, nous souhaitons également offrir des pistes de réflexion.

2.1 Transport

En ce qui concerne la réalisation du Plan de gestion des déplacements ainsi que la révision des dispositions réglementaires relatives au stationnement (actions 16 et 17 du PPU), Vision Montréal souhaite insister sur le rôle que peut jouer l'auto partage, le taxi collectif et le covoiturage afin de réduire l'usage de l'automobile solo. Toutefois, modifier les habitudes des citoyens demandera des efforts de sensibilisation importants. De plus, la gestion des espaces de stationnements devra se faire en fonction de ceux qui résident dans le quartier et utilisent ses services afin d'éviter la création d'espaces passifs utilisés par les citoyens en transit désireux de se rapprocher du métro et du centre-ville.

Du côté du transport actif, le PPU prévoit la création de plusieurs accès publics, notamment piétonniers, vers le Canal, mais aussi vers les quartiers adjacents au secteur Griffintown. Il invite également à la planification de mesures visant l'amélioration du réseau cyclable, reconnaissant l'importance de la circulation tant vers le Vieux-Montréal que selon l'axe Nord-Sud. Nous félicitons cette volonté de connecter le quartier via des modes de circulations douces. Nous invitons toutefois l'administration à concrétiser rapidement les tracés cyclables prévus au PPU. De plus, il faut mettre en place un lien nord-sud qui permet de joindre la piste cyclable longeant le Canal et la piste sur Maisonneuve. L'enjeu ici est de permettre aux cyclistes de traverser sous l'autoroute Ville-Marie. La proposition actuelle empruntant la rue des Seigneurs ne rejoint par cet objectif et nous préférons possiblement les axes Guy, De la Montagne ou Peel, qui font le lien avec l'arrondissement Ville-Marie et le centre-ville.

Des défis à relever

- ◆ Gestion de la transition dans la mise en œuvre d'une nouvelle approche de stationnement sur rue.
- ◆ Gestion du stationnement dans le cadre des multiples chantiers et des détours qu'ils créent.
- ◆ Identification et développement d'un lien cyclable nord-sud efficace et direct permettant de traverser sous l'autoroute Ville-Marie.

2.2 Habitation

Présentement, il n'y a pas de logements locatifs à trois chambres ou plus qui se construisent à Montréal et les programmes d'accès à la propriété ne sont pas suffisant pour freiner l'exode des familles. Vision Montréal a fait plusieurs recommandations à cet égard dans son mémoire, telles que l'application systématique de la Stratégie d'inclusion de logements abordables, la construction *in situ* de logements abordables ainsi que la bonification des programmes et subventions existants. À plusieurs égards, le PPU confirme les orientations suivies depuis des années par l'équipe de Vision Montréal dans le développement de Griffintown : il introduit de nouveaux critères d'évaluation des projets immobiliers axés notamment sur la diversité de l'offre de logement et répondant aux besoins des familles (trois chambres et plus), il applique la Stratégie d'inclusion en logements abordables de la ville de Montréal ainsi que le Plan d'action en matière d'inclusion de logements abordables dans les projets résidentiels de l'arrondissement Sud-Ouest. Toutefois, la Loi sur les cités et villes n'accorde pas à la Ville le pouvoir d'agir sur la typologie des logements. Afin que ces politiques atteignent leur plein potentiel et permettent aux élus de répondre adéquatement aux besoins de la population, des représentations auprès du gouvernement du Québec seront nécessaires afin que de telles dispositions soient introduites dans la législation québécoise⁴.

De telles représentations seraient également à propos afin d'élargir l'accès à la propriété. 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

⁴ Telle que la nouvelle version de la Loi sur l'aménagement durable du territoire et l'urbanisme.

centre-ville, le type de construction requis en raison de la densité et des hauteurs prévues, le tout accentué par l'effet métropole. Il sera donc important que la Ville de Montréal fasse des démarches auprès des gouvernements supérieurs afin d'ajuster les barèmes des programmes de subvention tel qu'Accès Logis 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. De plus, 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 (Action 45).

Des défis à relever

- ◆ Assurance de la disponibilité des unités de logement financées par les programmes en habitation lors de l'application de la Stratégie d'inclusion en logements abordables.
- ◆ Reflet du coût réel des unités sur le marché par les programmes de subventions, tant pour l'accès à la propriété que pour le financement du logement social et abordable.
- ◆ Capacité de la Ville d'agir sur la typologie des logements.

2.3 Services de proximité et équipements collectifs

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 et nous sommes heureux de constater cette orientation est retenue dans le PPU. Il nous apparaît en effet responsable d'entrevoir l'offre de services de proximité de manière à maximiser l'utilisation des ressources actuelles selon une vue d'ensemble du territoire, sans exclure un partage de services avec les territoires voisins. Le PPU reconnaît néanmoins que le quartier qui émergera du présent processus de revitalisation devra disposer « au même titre que l'ensemble des quartiers établis de Montréal, des ressources et équipements requis pour répondre aux besoins de ses résidents et usagers ». Une recommandation que nous saluons puisque l'accès équitable aux services et équipements collectifs est un fer de lance de Vision Montréal.

Le développement de Griffintown rimera avec l'arrivée d'un grand nombre de nouveaux résidents dont plusieurs familles. Afin de répondre à leurs besoins, il sera urgent que l'arrondissement définitive, en concertation avec les institutions et les agences publiques du Sud-Ouest et de Ville-Marie, un plan global de développement des équipements collectifs et institutionnels. En particulier, notons l'importance d'implanter une nouvelle école primaire dans le secteur ainsi que de nouveaux CPE. Ces besoins sont d'ailleurs reconnus dans le PPU (action 47 et 48).

Les élus de Vision Montréal comptent donc poursuivre les démarches déjà amorcées avec la Commission scolaire de Montréal visant à assurer la présence d'une école pour desservir les familles dans Griffintown, notamment l'acquisition de terrains et les modalités de partage des équipements municipaux et scolaires. En ce qui a trait aux CPE, des démarches auprès de Québec devront être entamés, en partenariat avec les divers organismes sociaux de Montréal. Actuellement, les seules places en garderie sont le fait d'organismes privés. De plus, le financement offert pour les CPE tient peu compte du coût réel du développement de nouvelles garderies en milieu urbain dense. Des comités de travail œuvrant sous l'égide du Bureau de projet Griffintown pourront servir de point de ralliement pour la mise en œuvre de ces démarches.

Des défis à relever

- ◆ Prise en compte dans les paramètres du nouveau modèle de financement des arrondissements du ratio per capita et des besoins dans un futur quartier à desservir.
- ◆ Mise en place rapide avec les partenaires publics appropriés des actions pour la création de places en CPE et pour l'établissement d'une institution scolaire.
- ◆ Actions auprès de Québec pour le financement en fonction du coût réel de développement des places en CPE en milieu urbain dense.
- ◆ Offre de services de proximité et d'équipements collectifs publics et accessibles.

2.4 Espaces verts et espaces de rencontres

Depuis son entrée en poste, l'équipe du Sud-Ouest a initié plusieurs changements qui contribuent à créer des espaces verts et des espaces de rencontres dans le quartier. Ces nouvelles façons de faire sont confirmées et même bonifiées par le nouveau PPU : larges emprises non véhiculaires dans les nouveaux aménagements, des jardins de rues en limitant l'implantation au sol à 70 % et réduction du nombre de stationnements sur rue. Nous sommes particulièrement heureux que les taux d'implantation allant jusqu'à 100 % contenus dans le PPU Peel-Wellington aient été complètement mis de côté et que des erreurs tels le parc du Square Gallery aient été corrigées en confirmant la vocation du parc comme aire d'exercice pour chiens (action 34). De plus, le concept de « rues habitées » est un concept innovateur que nous sommes fiers d'avoir proposé dans notre premier mémoire. Combinant verdissements et zones de rencontres, ce type d'aménagement contribuera fortement à créer un milieu de vie à échelle humaine.

Dans les orientations retenues dans le PPU figure également la reconnaissance formelle du Corridor culturel de la rue Ottawa et du projet de Quartier de l'innovation. L'animation du Corridor culturel et la mobilisation des divers partenaires impliqués dans l'émergence du Quartier de l'innovation demanderont tous deux des efforts de l'arrondissement et de ses partenaires.

L'arrondissement possède également un Plan directeur des parcs et espaces verts qui reflète les orientations du Sud-Ouest. Ce plan sera mis à jour et intégrera les nouvelles orientations adoptées dans le PPU Griffintown. Ces orientations s'inscriront donc de manière permanente dans le secteur, assurant qu'espace public et design urbain novateur deviennent la norme. Au demeurant, une réflexion sur le financement de ces investissements publics doit être faite afin d'y envisager la contribution de la Ville. Les efforts nécessaires qui devront être faits pour que Griffintown ait une qualité de vie équivalente à d'autres secteurs de la ville ne doit pas se faire au détriment de l'ensemble des résidents du Sud-Ouest.

Des défis à relever

- ◆ Planification cohérente des parcs et espaces verts avec le Plan directeur des parcs et espaces verts de l'arrondissement du Sud-Ouest, en concertation avec le milieu.
- ◆ Disponibilités des sommes nécessaires pour aménagement des parcs et espaces publics.
- ◆ Participation des partenaires privés aux efforts de verdissement.
- ◆ Aménagement et animation du domaine public audacieux et créatifs.

2.5 La mixité et les densité et hauteur

Dans son premier mémoire, Vision Montréal recommandait que le nouveau quartier en développement mise sur la mixité des usages et des fonctions afin d'en faire un milieu de vie où il est possible de vivre et de travailler. Nous souhaitons préserver une part des industries et commerces déjà présents, tout en se projetant dans le développement du Quartier de l'innovation et de la nouvelle économie. La création d'une catégorie d'usage spécifique à l'innovation nous apparaît prometteuse pour consolider l'activité économique

du secteur. Le nouveau PPU reconnaît également cet objectif en misant sur l'acceptation des industries légères et issues de l'innovation sur le territoire du secteur Griffintown.

Par ailleurs, Vision Montréal recommandait de revoir les hauteurs acceptées initialement dans le PPU Peel-Wellington dans une perspective d'intégration dans l'ensemble du secteur. Sans uniformiser l'ensemble du territoire à une seule hauteur, nous souhaitons néanmoins que les hauteurs tiennent compte du cadre bâti existant. Le nouveau PPU module avec attention les hauteurs, notamment en fonction d'édifices patrimoniaux sensibles, et privilégie l'utilisation de retraits et la bonification des critères de PIIA, ce que nous saluons.

Des défis à relever

- ◆ Réalisation et rayonnement du Quartier de l'Innovation, disponibilité des espaces d'emplois et attraction de nouveaux talents.
- ◆ Desserte adéquate en termes de commerces de proximité.
- ◆ Vivre la densité à échelle humaine par le biais d'un espace public intégrateur.
- ◆ Innovation au plan architectural pour créer des espaces de vie familiale et pour accroître qualité de l'espace urbain.

2.6 Gestion des matières résiduelles

Le PPU confirme le virage TOD à grande échelle du secteur. Griffintown pourrait devenir un des premiers quartiers montréalais à adopter les principes TOD sur l'ensemble de son territoire. Toutefois, le développement durable, ce n'est pas que le transport.

En continuité avec les orientations contenues dans le Plan directeur de gestion des matières résiduelles 2010-2014 de la ville de Montréal et son Plan de développement durable 2010-2015, le moment est venu pour Montréal de moderniser son système de collecte, en tirant profit des importants travaux en infrastructures prévus dans Griffintown.

La gestion des matières résiduelles représentera un défi de taille 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. Tous les inconvénients et les contraintes liés aux opérations de collecte doivent être pris en compte pour ce secteur de la ville où les rues sont étroites. La collecte coûte cher et présente plusieurs inconvénients : les camions bennes gênent le trafic, le tracé des parcours 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 contribuent en rien au décor urbain. Il est temps que Montréal se dote d'un système de gestion des matières résiduelles éco-responsable et mieux adapté à un milieu urbain dense, ou de normes réglementaires et urbanistiques. Certaines mesures au PPU telles que prévoir les quais de livraison et chargement à l'intérieur des bâtiments font un pas en ce sens, mais cela demeure timide. Comme le Quartier des spectacles, Griffintown pourrait disposer d'un système d'aspiration de déchets, un équipement fonctionnant 24 heures sur 24 et 365 jours par année, ou encore faire place à de nouvelles technologies⁵. L'innovation peut se conjuguer avec la gestion durable des matières résiduelles. La reconstruction d'une part importante des rues du secteur pourrait être l'occasion de mettre en place un système d'aspiration des déchets. Nous espérons qu'une étude en ce sens pourra être effectuée. Vision Montréal recommandait dans le premier mémoire que la Ville de Montréal procède à l'étude de faisabilité le

⁵ Par exemple, de nouvelles technologies montréalaise existent : « Terragon: les boîtes à ordures de l'avenir » <http://affaires.lapresse.ca/economie/technologie/201203/05/01-4502445-terragon-les-boites-a-ordures-de-lavenir.php>

plus rapidement possible pour l'implantation d'un système de gestion de matières résiduelles, et qu'elle déploie tous les efforts nécessaires pour la mise en œuvre d'une alternative au système traditionnel.

Des défis à relever

- ◆ Faire de la gestion des matières résiduelles en milieu urbain dense une occasion d'innovation au plan du développement durable et urbanistique.

2.7 La trame historique

Le PPU accorde une place importante au patrimoine et à l'histoire du quartier, ce que nous saluons. La préservation de la trame de rue, l'offre de nouveaux accès au canal, la mise sur pied d'une stratégie de commémoration sont tous des éléments au cœur de notre vision du quartier qui sont désormais intégrés dans le PPU.

La pleine mise en valeur de l'édifice Rodier et la préservation du Horse Palace sont d'excellentes nouvelles puisque Vision Montréal s'est battu avec vigueur pour ces édifices patrimoniaux, allant même jusqu'à interpeller le conseil municipal sur ce sujet. Trouver la mission de l'Édifice Rodier et assurer le développement du Horse Palace seront des défis motivants à relever.

Des défis à considérer

- ◆ Définition d'une vocation pour l'Édifice Rodier, propriété de la Ville de Montréal.
- ◆ Accompagnement et pistes de financement d'un projet de conservation/redéveloppement pour le Horse Palace.
- ◆ Plan de commémoration intégré et misant sur le design et l'innovation.

Conclusion

Le parcours sinueux qui aura mené à l'adoption d'un des PPU les plus innovateurs jamais rédigés, aura démontré les conditions *sine qua non* de la réussite de développements de projets à Montréal : la consultation en amont des citoyens, une planification détaillée et d'ensemble et un leadership innovateur. Nous sommes maintenant prêts à concrétiser la vision que nous avons élaborée.

Griffintown est déjà 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.) et en collaboration avec l'ensemble des partenaires, citoyens et organismes qui y travaillent et y vivent. Pour garantir le succès de la mise en œuvre du PPU proposé, il faudra donc miser sur la concertation, la coordination et le financement. Sans ces trois éléments, la vision élaborée dans le PPU ne pourra se matérialiser.

De plus, la mise en œuvre de plusieurs dimensions du PPU donnera lieu à des défis importants, mais non pas impossibles à relever. Nous en avons exposés quelques uns dans ce mémoire afin d'encourager les divers partenaires publics et privés à mettre l'épaule à la roue avec ouverture et innovation. Et maintenant, au travail!

Annexe I

Résumé des recommandations

RECOMMANDATION 8 : Que la concertation en amont soit privilégiée par l'arrondissement et la Ville dans tous les projets d'envergure.

RECOMMANDATION 9 : À l'image du PPU des Grands Jardins, que l'arrondissement, en collaboration avec la ville-centre, mette sur pied une instance de concertation dont l'objectif serait de favoriser la mise en œuvre du PPU Griffintown en poursuivant la collaboration avec les acteurs du milieu.

RECOMMANDATION 10 : Que l'arrondissement, en collaboration avec la Ville Centre, mette sur pied un bureau de projet de type « porte d'entrée unique » pour la mise en œuvre et la coordination des interventions sur le territoire du PPU Griffintown dans l'arrondissement du Sud-Ouest.

RECOMMANDATION 11 : Que le Bureau de projet crée une vitrine publique sur le redéveloppement urbain, l'innovation et la mise en valeur de Griffintown.

RECOMMANDATION 12 : Que le Plan de gestion des déplacements pour l'ensemble du secteur Griffintown :

- soit complété le plus rapidement possible;
- prévoit non seulement des actions et aménagement au plan des transports et modes de déplacement, mais des mesures de transitions et de mitigation dans la mise en œuvre de ceux-ci;
- soit sous la responsabilité partagée avec le Bureau de projet Griffintown (Sud-Ouest - Ville-Centre) et les Transports de la Ville de Montréal
- et soit rendu public dès que possible.

RECOMMANDATION 13 : Considérant à la fois les investissements nécessaires à la planification, à la coordination et à l'accompagnement des projets privés et publics et l'importance de ne pas compromettre les services sur l'ensemble du territoire, nous recommandons que soient accordées des ressources financières pour la mise sur pied d'un Bureau de projet Griffintown.

RECOMMANDATION 14 : Élaborer un plan stratégique de financement des investissements sur 10 ans et, conséquemment, y prévoir au PTI des sommes permettant les investissements planifiés sur le domaine public, les infrastructures et le transport dans la mise en œuvre du PPU Griffintown.

Résumé des défis à relever

TRANSPORT

- ◆ Gestion de la transition dans la mise en œuvre d'une nouvelle approche de stationnement sur rue.
- ◆ Gestion du stationnement dans le cadre des multiples chantiers et des détours qu'ils créent.
- ◆ Identification et développement d'un lien cyclable nord-sud efficace et direct permettant de traverser sous l'autoroute Ville-Marie.

HABITATION

- ◆ Assurance de la disponibilité des unités de logement financées par les programmes en habitation lors de l'application de la Stratégie d'inclusion en logements abordables.

- ◆ Reflet du coût réel des unités sur le marché par les programmes de subventions, tant pour l'accès à la propriété que pour le financement du logement social et abordable.
- ◆ Capacité de la Ville d'agir sur la typologie des logements.

SERVICE DE PROXIMITÉ ET ÉQUIPEMENTS COLLECTIFS

- ◆ Prise en compte dans les paramètres du nouveau modèle de financement des arrondissements du ratio per capita et des besoins dans un futur quartier à desservir.
- ◆ Mise en place rapide avec les partenaires publics appropriés des actions pour la création de places en CPE et pour l'établissement d'une institution scolaire.
- ◆ Actions auprès de Québec pour le financement en fonction du coût réel de développement des places en CPE en milieu urbain dense.
- ◆ Offre de services de proximité et d'équipements collectifs publics et accessibles.

ESPACES VERTS ET PUBLICS

- ◆ Planification cohérente des parcs et espaces verts avec le Plan directeur des parcs et espaces verts de l'arrondissement du Sud-Ouest, en concertation avec le milieu.
- ◆ Disponibilités des sommes nécessaires pour aménagement des parcs et espaces publics.
- ◆ Participation des partenaires privés aux efforts de verdissement.
- ◆ Aménagement et animation du domaine public audacieux et créatifs.

MIXITÉ, DENSITÉ ET HAUTEUR

- ◆ Réalisation et rayonnement du Quartier de l'Innovation, disponibilité des espaces d'emplois et attraction de nouveaux talents.
- ◆ Desserte adéquate en termes de commerces de proximité.
- ◆ Vivre la densité à échelle humaine par le biais d'un espace public intégrateur.
- ◆ Innovation au plan architectural pour créer des espaces de vie familiale et pour accroître qualité de l'espace urbain.

GESTION DES MATIÈRES RÉSIDUELLES

- ◆ Faire de la gestion des matières résiduelles en milieu urbain dense une occasion d'innovation au plan du développement durable et urbanistique.

TRAME HISTORIQUE

- ◆ Définition d'une vocation pour l'Édifice Rodier, propriété de la Ville de Montréal.
- ◆ Accompagnement et pistes de financement d'un projet de conservation/redéveloppement pour le Horse Palace.
- ◆ Plan de commémoration intégré et misant sur le design et l'innovation.

Annexe II

Recommandations contenues dans le mémoire de Vision Montréal déposé le 13 février 2012 lors de la Phase 1 de la consultation publique sur le secteur Griffintown tenue par l'OCPM

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.

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.

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

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.

Recommandation 6 : Vision Montréal recommande que les investissements publics et l'offre de services publics nécessaires au plan de développement urbain intégré 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'investissement en amont de la mise en œuvre des projets.

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.

Recommandation 9 : Afin de favoriser la création d'un nombre suffisant de logements sociaux et de logements abordables, de façon 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 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.

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 condos, avec priorité à l'accès à la propriété pour les familles.

Recommandation 13 : Vision Montréal recommande 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;
- joignant ce nouveau réseau cyclable avec la piste du canal de Lachine et la piste cyclable Claire-Morissette sur le 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.

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.

Recommandation 16 : Vision Montréal recommande que soit intégré au Plan de développement urbain de Griffintown, en ajout 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.

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 à la vue vers le mont Royal, tout en tenant compte du cadre bâti actuel.

Recommandation 18 : Vision Montréal recommande que le plan de développement urbain intégré qui sera développé révisé les paramètres du PPU aux plans de la hauteur, de la densité et particulièrement du taux d'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.

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

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.

Recommandation 22 : En plus des mesures déjà mises de l'avant par l'arrondissement du Sud-Ouest en matière de stationnement pour automobiles et vélos, Vision Montréal recommande que les espaces de stationnement extérieurs existants ou sur rue privilégient les fonctions collectives telles que Communauto, les taxis collectifs, etc.

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.

Recommandation 24 : Vision Montréal recommande d'intégrer à même le boulevard urbain sur Bonaventure les autobus en provenance de la Rive-Sud 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.

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.

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 qu'elle déploie tous les efforts nécessaires pour la mise en œuvre d'une alternative au système traditionnel.

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 de la revitalisation du canal de Lachine.

Recommandation 29 : Vision Montréal recommande que le PPU Peel-Wellington soit modifié à partir du principe de non-fermeture de rue, notamment 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.

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.

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 comme 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.

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 prévoie la planification d'espaces dédiés à l'art public et à la mise en valeur du patrimoine, notamment le patrimoine industriel.