

Montréal, le 29 novembre 2012

Monsieur Luc Gagnon
Chef de division, développement urbain
Service du développement et des opérations
Ville de Montréal

Monsieur Normand Proulx
Directeur, Aménagement urbain et services aux entreprises
Arrondissement du Sud-Ouest

Messieurs,

Au nom de la commission de consultation sur programme particulier d'urbanisme de Griffintown, j'aimerais vous poser les questions suivantes:

1: Les Plans d'insertion et d'intégration architecturale

Le fait qu'un projet respecte les usages, les hauteurs et les densités prévus au règlement ne suffit pas pour qu'il soit autorisé. Encore faut-il qu'il soit intéressant sur le plan architectural et qu'il s'insère dans son environnement, ce à quoi servent les plans d'insertion et d'intégration architecturale, les PIIA.

Le PPU contient des indications assez précises concernant l'insertion des projets, sous-zone par sous-zone, concernant par exemple le respect et la mise en valeur de certains bâtiments patrimoniaux, les dégagements sur rues en certains endroits, l'animation de certaines rues, etc.

- Quelles sont les sous-zones à l'intérieur du secteur Griffintown pour lesquelles l'arrondissement a l'intention d'adopter des PIIA?
- Quels sont les critères qui seront mis de l'avant dans ces PIIA?
- De quels autres outils la ville et l'arrondissement disposent-ils pour faire en sorte que les orientations du PPU se traduisent concrètement dans les futurs projets de développement immobilier dans Griffintown?

2: Griffintown pendant l'hiver

Les citoyens et citoyennes de Montréal vivent dans un climat nordique. Les hivers y sont longs et parfois rudes, marqués par des changements brusques de température, de la neige abondante et des périodes de verglas et de pluie

glaciale. Nos hivers se caractérisent aussi par des vents de tempête et de tourbillon de neige. Or, les textes et les illustrations du PPU ne disent mot de cette condition bien réelle de la vie montréalaise.

- En quoi le PPU proposé en tiendra-t-il compte?
- Le domaine public sera-t-il en hiver un support à l'urbanité, aux échanges et aux déplacements aussi invitant et efficient qu'en été?
- La configuration des rues et places publiques affectera-t-elle l'accès des services d'urgence (pompiers, policiers, ambulanciers) et des services municipaux (dénéigement, collecte des déchets, entretien de la voie publique) et si oui, de quelle manière?
- La configuration proposée a-t-elle été validée par ces services publics ou le sera-t-elle?
- Dans les zones où le bâti en hauteur est autorisé, a-t-il été prévu des mesures pour éviter la formation de couloirs de vent? Le règlement municipal portant sur les édifices en hauteur et le vent suffit-il à contrer l'effet "canyon" découlant du voisinage de plusieurs édifices en hauteur?

3: Gestion des déplacements

Le document du PPU fait état d'un plan de gestion des déplacements en 2013 (p.70).

- S'agit-il de l'amorce d'une planification concertée dont le produit pourrait être livré d'ici 2017 ou de l'année de livraison dudit plan?
- Comment ce plan tiendra-t-il compte des déplacements en hiver, une saison peu propice aux piétons et aux cyclistes?
- Comment le plan intégrera-t-il les préoccupations d'accessibilité universelle?

4: Gestion des stationnements

Le PPU diminuera le nombre des places de stationnement sur rue et énonce une série de normes touchant le stationnement hors-rue.

- L'hypothèse de construire un autoparc étagé au-dessus d'un rez-de-chaussée (probablement occupé par des commerces) a-t-elle été envisagée dans l'offre de places? Il y a des exemples de ce genre d'immeubles à Montréal, (rues Peel et Laurier) et dans d'autres villes.
- La politique de stationnement hors rue proposée sera-t-elle de rigueur?

- Dans d'autres arrondissements, l'administration et un promoteur peuvent s'entendre hors norme contre paiement d'une certaine somme compensatoire. Cette pratique s'appliquera-t-elle en certains endroits ou sera-t-elle formellement interdite partout dans le secteur Griffintown ?

5: Suivi de la mise en oeuvre

La mise en valeur de Griffintown s'étalera sur plusieurs années, probablement sur 15 à 20 ans. D'ici 2017, le document du PPU annonce une série d'initiatives de planification, de construction d'infrastructures, d'installation d'équipements et d'aménagement du domaine public.

L'hypothèse d'un bureau de projet ou d'une entité pilote de cette nature est évoquée (pp 13 et 71) mais n'est pas très élaborée.

- Quel est l'état d'avancement des réflexions à ce sujet?
- Envisage-t-on une entité de pilotage et de services ou plusieurs entités chargées de diverses missions internes et externes à la Ville de Montréal?
- La commission souhaiterait en connaître davantage sur la mission, le mandat, la composition et les moyens d'action et de reddition de compte dont disposeront les porteurs de ce projet.
- Les auteurs du PPU ont indiqué que la mise en oeuvre se réalisera en profitant le plus possible des opportunités qui se présenteront à l'occasion de travaux publics ou de chantiers privés. Le risque qu'il y ait des zones inachevées ou intouchées plus ou moins grandes entre deux projets réalisés, est donc bien réel. L'administration municipale a-t-elle une stratégie d'intervention à cet égard?
- Le secteur de Griffintown demeurera pendant plusieurs années encore un vaste chantier. Quelles sont les mesures prévues pour diminuer les nuisances et assurer les résidents qu'ils auront la pleine et paisible jouissance de leur quartier en tout temps?

6: Les familles

Le PPU parle d'un milieu mixte, comptant une grande diversité de ménages, incluant des familles avec enfants. Le mot "famille" est mentionné plus de 15 fois dans le projet de PPU.

Actuellement, il y a très peu de familles dans Griffintown. Dans un proche avenir, les coopératives d'habitation sont susceptibles de loger plusieurs familles. Pour le reste, il y aura des étudiants dans les résidences de l'ÉTS et, dans les condos

en hauteur, il semble qu'on retrouvera surtout des jeunes professionnels sans enfants et des ménages plus âgés dont les enfants seront en fait de jeunes adultes. Pour infléchir la tendance, le PPU parle (en page 57) d'un ensemble de programmes en habitation mais sans préciser lesquels.

- Quelle stratégie la Ville compte-t-elle adopter, quelles mesures entend-elle prendre, quelle planification mettra-t-elle en branle pour attirer et retenir les jeunes familles?
- Quels sont les outils d'urbanisme qui pourraient favoriser l'implantation d'un éventail de logements destinés aux ménages familiaux?
- L'arrondissement aura-t-il une politique familiale? Si oui, sur quel horizon de temps?

7: Ateliers d'artistes

Le lien entre création culturelle et économie innovante est démontré, ce qui porte à croire que le maintien des lieux de création est une condition de succès du projet de quartier de l'innovation de l'ETS.

On compte plusieurs ateliers d'artiste dans Griffintown, essentiellement dans d'anciens bâtiments industriels, lesquels sont appropriés pour ce genre d'activités et, par surcroît, sont peu dispendieux.

Souvent, lors du développement d'anciens quartiers industriels, les artistes se trouvent à être les premiers chassés, justement parce qu'ils ne paient pas cher. Le phénomène est déjà commencé dans Griffintown; plusieurs craignent que la mise à jour du règlement de zonage n'accélère le phénomène, plusieurs îlots devenant, de plein droit, ouverts au développement.

- La Ville ou l'Arrondissement songent-ils, -- peut-être à l'instar de ce qu'on a vu récemment dans le Mile-End,-- utiliser la voie réglementaire pour mettre à l'abri du développement certains bâtiments industriels où on retrouve une bonne concentration d'ateliers d'artistes?
- Si un projet de prise en main d'un bâtiment industriel par un regroupement d'artiste émergeait - coopérative ou autre – la Ville et l'arrondissement ont-ils des outils pour les épauler?

8: les calèches du Vieux-Montréal

La Ville a pris la décision de protéger les écuries du Horse Palace en achetant le terrain vacant qui le jouxte pour en faire un paddock.

Il y a une autre écurie sur la rue Basin, beaucoup plus grande que le Horse Palace, et qui fait en sorte que les calèches circulent quotidiennement en grand nombre dans Griffintown. Or, on nous a fait valoir que celle-ci est en mauvais état et dégage des odeurs, ce qui risque de causer problèmes de cohabitation avec le développement prévu à proximité, notamment aux Bassins du Nouveau Havre et au 50 des Seigneurs.

- Quels sont les plans de la Ville concernant les écuries de la rue Basin?
- Y a-t-il un règlement municipal concernant les écuries en milieu urbain?
- La Ville mettrait-elle la survie de l'écurie en péril si elle exigeait une mise à niveau des installations?

Cordialement,

Marc-André Roche
Secrétaire de la Commission
Office de consultation publique de Montréal