

Projet de PPU Griffintown

Consultation publique – Réponses aux questions de l'OCPM

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 mise 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?

L'arrondissement possède déjà un règlement sur les Plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA) applicable à l'ensemble de son territoire. Ce règlement régit principalement les interventions touchant une nouvelle construction, un agrandissement ou une réduction du volume d'un bâtiment, la transformation des façades d'un bâtiment et l'installation d'équipements mécaniques. Pour les bâtiments d'intérêt patrimonial, le contrôle est plus serré, par exemple, en soumettant au PIIA les interventions sur les aménagements paysagers. Le Règlement sur les PIIA existant continuera donc de s'appliquer sur l'ensemble du secteur Griffintown. La différence sera que le territoire sera subdivisé en 9 nouveaux sous-secteurs partageant des objectifs et critères d'évaluation communs, au lieu des 2 sous-secteurs existants.

- Quels sont les critères qui seront mis de l'avant dans ces PIIA?

Les critères d'évaluation généraux compris dans le règlement existant continueront de s'appliquer aux interventions dans le secteur du PPU Griffintown. La principale intervention qui sera faite dans le règlement sur le PIIA sera d'ajouter, aux critères existants, de nouveaux critères spécifiques à chaque sous-secteur du plan no.16. Le document produit par le Bureau du patrimoine et intitulé « La mise en valeur du patrimoine du secteur de planification détaillée Griffintown » servira de guide à l'élaboration de ces critères. Ce document décrit les principales caractéristiques patrimoniales de chaque sous-secteur et les principales orientations pour sa mise en valeur.

- 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?

La Ville peut également avoir recours aux accords de développement pouvant être signés avec les promoteurs des projets de plus grande envergure, tel qu'il en a été le cas avec les projets District Griffin et Bassins du Nouveau Havre. La Ville et les promoteurs peuvent convenir du contenu et des obligations pouvant faire l'objet de l'accord de développement.

Les négociations menées dans le cadre de projets dérogatoires assujettis à la procédure des projets particulier de construction, de modification et d'occupation d'un immeuble (PPCMOI) peuvent également permettre l'atteinte de certaines orientations contenue dans le PPU.

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 PPU n'aborde pas spécifiquement la question de l'hiver. Toutefois, les interventions de réaménagement du domaine public proposées par le PPU ont été élaborées en tenant compte des particularités que les conditions hivernales imposent sur l'occupation et l'entretien du domaine public.

Ainsi, le concept d'aménagement des rues habitées a été développé avec la Division des travaux publics de l'arrondissement du Sud-Ouest avec la préoccupation d'assurer un entretien facilité des rues qui seront réaménagées. Les réaménagements proposés permettront notamment :

- de faciliter l'entretien des espaces dédiés aux piétons par les plus larges dégagements et l'ordonnancement du mobilier urbain;
- de rendre plus conviviale et sécuritaire la circulation des piétons en dirigeant les eaux de fonte vers le centre de la rue plutôt qu'en bordure des trottoirs.
- de simplifier le déneigement de l'emprise de la rue ouverte à la circulation automobile par l'absence de trottoir;
- de disposer d'une bande d'entassement de la neige pour un ramassage ultérieur (bande de plantation des arbres) séparant

l'emprise ouverte à la circulation de celle dédiée aux piétons

- 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 programmation des nouveaux espaces publics pourra répondre à cette préoccupation. Déjà, le projet lauréat d'aménagement de la promenade Smith intègre des notions de convivialité hivernale.

- La configuration des rues et places publiques affectera-t-elle l'accès des services d'urgence (pompiers, policiers, ambulanciers) et des services municipaux (déneigement, collecte des déchets, entretien de la voie publique) et si oui, de quelle manière?

Non. La configuration des rues a été conçue de manière à respecter les exigences de «corridor de circulation libre de tout obstacle» en maintenant une emprise dégagée correspondant aux normes en vigueur. Par ailleurs, l'enfouissement des réseaux aériens prévu dans le cadre des réaménagements devrait grandement améliorer les conditions d'opération des services d'urgence dans le cadre des rues étroites bordées de bâtiments implantés sans marge de recul.

- La configuration proposée a-t-elle été validée par ces services publics ou le sera-t-elle?

Oui. Le concept des rues habitées a été développé en collaboration avec l'équipe des Travaux publics de l'arrondissement de manière à répondre aux exigences en matière de déneigement, de collecte des déchets/matières recyclables et d'entretien.

La conception plus fine de ces projets de réaménagement sera également réalisée en collaboration avec la Direction des Travaux publics de l'arrondissement, préalablement à la préparation des plans et devis.

- 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?

Il importe de rappeler que les bâtiments en hauteur sont autorisés dans des zones bien circonscrites du secteur Griffintown, notamment aux abords des rues Peel et Wellington. Les plus grandes hauteurs qui y sont autorisées sont généralement fixées à 60 mètres jusqu'à un maximum pouvant atteindre 80 mètres. Ces constructions en hauteur sont évaluées en fonction des normes contenues au règlement d'urbanisme de l'arrondissement qui ont été éprouvées ailleurs sur le territoire montréalais, notamment dans le centre des affaires.

L'application d'un nouveau critère d'évaluation permettant de mieux encadrer les hauteurs sur rue et l'implantation des volumes construits en surhauteur, notamment quant au recul par rapport à l'alignement de façade, devrait également contribuer à limiter les effets de vent liés aux bâtiments en hauteur. Il importe également de garder à l'esprit que les plus grandes hauteurs autorisées dans le secteur Griffintown se limitent généralement à 60 mètres et dans des zones très circonscrites localisées dans la partie sud-est du secteur.

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?

La démarche devant mener au plan de gestion des déplacements a été amorcée en cours d'année 2012 et a donné lieu à un portrait et diagnostic de la situation actuelle des déplacements dans le secteur. Ce document a été élaboré en collaboration avec la Direction des transports. Un comité de suivi regroupant l'ensemble des intervenants en transport interpellés par le développement du secteur a été mis en place dans le cadre de cette amorce (arrondissement du Sud-Ouest, STM, BIXI, Communauto, Voyagez fûté). Ce comité sera invité à participer à l'élaboration du plan de gestion des déplacements au cours de l'année 2013. Ce plan de gestion devrait être complété d'ici la fin de l'année 2013.

- Comment ce plan tiendra-t-il compte des déplacements en hiver, une saison peu propice aux piétons et aux cyclistes?

Le programme de travail du plan de gestion des déplacements n'a pas encore été élaboré. La dimension des déplacements en hiver pourra donc y être intégrée ultérieurement.

- Comment le plan intégrera-t-il les préoccupations d'accessibilité universelle?

Les préoccupations d'accessibilité universelle font déjà partie de toutes les réflexions entourant la planification des transports, tout autant que celle du réaménagement du domaine public, conformément à la Politique municipale d'accessibilité universelle adoptée en juin 2011.

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.

Les normes relatives à la gestion du stationnement hors-rue présentées à l'Annexe 1 du projet de PPU précisent que toutes les aires de stationnement doivent être localisées à l'intérieur d'un bâtiment. Un autoparc étagé pourrait donc être aménagé au-dessus d'un rez-de-chaussée. L'élaboration du plan de gestion des déplacements nous permettra également d'approfondir les enjeux liés au stationnement sur rue et hors-rue dans le secteur et d'identifier les mesures appropriées pour répondre à la demande anticipée.

- La politique de stationnement hors rue proposée sera-t-elle de rigueur?

Réponse à venir

- 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 ?

L'arrondissement possède effectivement un règlement concernant les exemptions en matière d'unités de stationnement. Comme ce règlement s'applique pour l'ensemble de l'arrondissement, le secteur Griffintown n'est pas soustrait de son application.

Il est à noter que chaque autorisation doit être approuvée par une ordonnance du Conseil d'arrondissement suivant un avis du service de la circulation de l'arrondissement. Le règlement prescrit que les sommes exigées pour chaque unité de stationnement non fournie varient selon les types de projets. Par conséquent, les frais exigés pour un projet de logements sociaux ou communautaires seront beaucoup moins importants que pour un projet de copropriétés.

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?

Le Service de la mise en valeur du territoire procède actuellement à une réorganisation administrative touchant notamment la gestion des grands projets. L'approche de gestion appropriée pour assurer la coordination de la mise en œuvre de l'ensemble du projet urbain porté par le PPU Griffintown devrait être précisée en début d'année 2013.

- 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?

L'approche de coordination n'est pas encore déterminée.

- 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 modalités de fonctionnement ne sont pas encore déterminées.

- Les auteurs du PPU ont indiqué que la mise en œuvre 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?

D'une part, la mise en œuvre du projet urbain porté par le PPU et son parachèvement ultime sont prévus sur le long terme, bien que le démarrage des interventions soit déjà amorcé et que plusieurs gestes soient prévus à court et moyen terme (acquisition et aménagement progressifs des nouveaux parcs, réalisation par phase de la promenade Smith, etc.)

D'autre part, la réalisation des travaux de réaménagement doit répondre à plusieurs impératifs tels que l'arrimage avec la programmation des travaux d'infrastructures (planifiés ou d'urgence) ou le parachèvement des travaux de construction des projets immobiliers privés susceptibles d'endommager le domaine public.

Dans tous les cas, la stratégie retenue par la Ville vise à compléter en priorité le cadre de vie des secteurs établis ou ayant déjà fait l'objet de projets immobiliers complétés. De même, le réaménagement des rues favorisera dans la mesure du possible le parachèvement de tronçons complets de rues de manière à permettre la création de parcours continus (par exemple, réaménagement complet de la rue Basin).

- 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?

La coordination des interventions de réaménagement du domaine public, des travaux d'infrastructures et des chantiers de construction privés requiert la mise en place d'une instance qui portera un regard global sur l'ensemble de ces travaux et leurs impacts sur le milieu de vie.

Déjà, la gestion des grands projets en cours (District Griffin, Bassins du Havre) prévoit la gestion de mesures de mitigation (accès de chantier, parcours des camions, occupation du domaine public). Cette approche pourra être appliquée de façon plus large à l'ensemble des travaux publics et privés menés dans le secteur.

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?

La Ville consacrera des investissements importants sur le domaine public afin d'améliorer le milieu de vie (acquisition de terrains pour fins de parcs, aménagements de rues partagées comme mesure de verdissement et d'apaisement de la circulation). Ces sommes sont déjà prévues au PTI 2013-2015.

Elle compte également utiliser les leviers prévus dans la stratégie d'inclusion de logements abordables pour inciter les promoteurs à inclure des logements familiaux dans leurs projets de développement.

Les programmes de subvention existants, notamment le programme d'accession à la propriété constituent des leviers intéressants pour soutenir les futurs

acquéreurs dans leur démarche d'accès à la propriété. Ce programme est modifié régulièrement afin qu'il suive l'évolution du marché.

Par ailleurs, le gouvernement du Québec vient de mettre sur pied un « comité de pilotage Montréal = familles », sur lequel siègent des représentants de la Ville de Montréal. Ce comité devra identifier les stratégies et les mesures pour inciter les familles ayant des enfants à demeurer sur l'île de Montréal, appuyant ainsi les actions de la Ville de Montréal en la matière.

- Quels sont les outils d'urbanisme qui pourraient favoriser l'implantation d'un éventail de logements destinés aux ménages familiaux?

Outre les programmes de subvention en habitation, les outils d'urbanisme actuels ne permettent pas d'exiger directement la production de logements pour familles.

Toutefois, la Ville de Montréal a fait des représentations en ce sens dans le cadre du projet de Loi sur l'aménagement durable du territoire et l'urbanisme (LADTU), qui donnerait le pouvoir aux municipalités d'exiger l'inclusion de logements abordables (articles 182 à 186), notamment l'article 186 qui permettrait de légiférer sur la taille et la dimension des unités de logement et par conséquent, d'exiger des logements abordables pour familles (3 chambres à coucher).

Par ailleurs, le projet de PPU a recours aux paramètres réglementaires usuels (usages, hauteurs et densités de construction) pour favoriser l'implantation de constructions propices à l'implantation de logements pour les familles. À titre d'exemple, le projet de PPU prévoit des hauteurs de construction fixées à 16 mètres dans la portion centrale du secteur et une catégorie d'usage résidentiel H.6 limitant à 36 le nombre maximal de logements par projet.

- L'arrondissement aura-t-il une politique familiale? Si oui, sur quel horizon de temps?

Actuellement, l'arrondissement n'a pas à proprement parler de politique familiale. L'arrondissement a par contre adopté en 2009 un Plan d'action intégré de développement social. Ce plan a été élaboré avec l'objectif d'améliorer la qualité de vie des familles, des aînés et des jeunes. Pour l'instant, l'horizon de ce Plan est fixé à 2013. Il peut être consulté à l'adresse suivante : http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/page/arrond_sou_fr/media/documents/plan_action_developpement_social.pdf

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?

Bien que le secteur du PPU ne contienne pas de forte concentration d'ateliers d'artistes dans un même bâtiment à l'exemple du Mile-End, le PPU prévoit tout de même pour certains bâtiments, un zonage qui pourrait s'avérer favorable aux ateliers d'artistes existants, ainsi qu'aux autres activités culturelles et artistiques.

La nouvelle réglementation proposera en effet d'exclure la fonction résidentielle des bâtiments où des ateliers et des activités similaires sont implantés ou pourraient s'implanter, ceci afin de limiter la spéculation pour le développement résidentiel.

- 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?

Oui, il serait possible de financer des projets de coopératives pour artistes dans le cadre du programme AccèsLogis. Cependant, selon les règles de ce programme, il n'est pas possible de financer la partie non-résidentielle, soit celle reliée à la production et/ou à la diffusion.

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?

Il faut reconnaître que les écuries constituent un type d'équipement essentiel quand une ville autorise l'exploitation de véhicules hippomobiles sur son territoire. Cependant, la question des écuries en est une qui nous préoccupe grandement en raison des nuisances qui y sont associées, surtout à l'intérieur d'un secteur où la fonction résidentielle est autorisée. Dans le cas de l'écurie de la rue Basin, celle-ci bénéficie d'un droit acquis qui protège l'exploitation de ses activités. La Ville ne peut donc pas intervenir dans l'exercice de cet usage à moins d'une expropriation, ce qui n'est pas prévu dans le cadre du présent PPU.

L'avenir du site dépendra donc de la volonté de son propriétaire à poursuivre ses activités ou à modifier son usage pour le rendre conforme à la réglementation d'urbanisme. Pour ce site, le PPU prescrit des activités mixtes, soit des activités commerciales, industrielles et résidentielles, ce qui exclut l'exploitation d'une écurie.

- Y a-t-il un règlement municipal concernant les écuries en milieu urbain?

La Ville possède un Règlement sur les véhicules hippomobiles qui est applicable sur l'ensemble de son territoire. Ce règlement, en plus d'édicter les conditions d'exploitation d'un véhicule hippomobile, impose les conditions d'exploitation d'une écurie, entre autres pour les conditions de salubrité.

- La Ville mettrait-elle la survie de l'écurie en péril si elle exigeait une mise à niveau des installations?

Dans le cas de l'écurie de la rue Basin, celle-ci a fait l'objet dans les dernières années de certaines mises aux normes de ses équipements afin de respecter les exigences municipales et provinciales. À notre connaissance, ces mises aux normes n'ont pas eu pour effet de mettre en péril la survie de l'écurie.