

# OCPM

## PPU – Secteur Griffintown

Commentaires par :

**Alliance des piétons et des cyclistes du Sud-ouest de Montréal**



APCSOM.COM

Groupe Facebook : APCSOM

Montréal,

6 décembre 2012

M. Michael Appelbaum  
Maire de Montréal

M. Benoit Dorais  
Maire, Arrondissement du Sud-Ouest

**Objet** : PPU – Secteur Griffintown - Commentaires par l'Alliance des piétons et des cyclistes du Sud-ouest de Montréal

Messieurs les Maires,

Suite à la présentation mardi le 20 novembre 2012, du Projet de programme particulier d'urbanisme du secteur Griffintown, vous trouverez ci-joint les commentaires de l'Alliance des Piétons et Cyclistes du Sud-Ouest de Montréal (APCSOM).

L'APCSOM est une association formée de citoyens et citoyennes habitant l'arrondissement du Sud-Ouest de Montréal qui militent pour la promotion des droits des piétons et des cyclistes à des aménagements de qualité et sécuritaire pour le Sud-Ouest de l'île et des arrondissements et villes environnantes.

Veuillez agréer, Messieurs, nos salutations les plus distinguées.

Derek C. Robertson  
Directeur  
**Alliance des Piétons et Cyclistes du Sud-Ouest de Montréal**

Adresse courriel : [apcsom@gmail.com](mailto:apcsom@gmail.com)

**p.j. Commentaires sur le PPU- Secteur Griffintown**

## **Commentaires sur le PPU- Secteur Griffintown**

Nous considérons que le projet de PPU pour le secteur Griffintown est une nette amélioration sur le processus de transformation du quartier Griffintown qui se faisait à la pièce depuis les huit dernières années.

Nous croyons qu'en établissant des règles claires pour l'aménagement du quartier, que sa transformation permettra de créer un quartier avec un souci d'urbanisme de qualité qui permettra de créer, nous espérons, un quartier où toutes les tranches d'âges et de conditions sociales puissent y vivre.

### **Densité et hauteur des immeubles**

Nous sommes d'accord que le quartier devra avoir une bonne densité, mais nous croyons qu'étant donné de la faible largeur des rues que la hauteur des bâtiments devrait être limitée à 6 étages. Nous sommes d'accord aussi de créer des jardins de rues tel que montrées sur les pages 42 et 43 du document du projet de PPU.

### **Création de liens cyclables**

Dans le PPU, au plan no 4, il est montré que des infrastructures cyclables seront créées dans l'axe est-ouest sur les rues Ottawa et les rues William pour relier le quartier Griffintown au faubourg des Récollets.

Nous recommandons de créer un lien vers l'ouest afin de créer un lien avec le marché Atwater. En créant une infrastructure cyclable dans le prolongement de la rue William, jusqu'à la rue Sainte-Cuenégonde, en traversant les terrains appartenant à Parcs Canada nous créons une continuité dans la trame urbaine en rive gauche du canal.

Nous recommandons aussi de créer des liens nord-sud pour permettre aux résidents des quartiers situés plus à l'ouest et tout spécialement ceux de Pointe-Saint-Charles d'accéder de façon sécuritaire au centre ville situé au nord de Griffintown.

Vous trouverez ci-joint le croquis montrant le réseau d'infrastructures cyclables que des organismes qui militent pour l'instauration d'infrastructures cyclables ont proposé à l'arrondissement Sud-Ouest à quelques reprises aux élus et lors de consultations publiques. Voir item 18 page 37 du document du projet de PPU et croquis d'infrastructures cyclables ci-joint.

### **Création de parcs**

Au plan no 7, Lieux publics existants et à créer.

Nous constatons que la place publique à créer à l'intersection de la rue Chatham et Basin a été oublié bien quelle est montré sur le plan no 3 (page 22).

Nous considérons que le plan no 7 devrait montrer ce futur parc.

### **Création d'un véritable milieu de vie résidentiel**

Nous sommes d'accord avec le principe mentionné dans le PPU de créer un quartier qui fait la place aux familles et aux personnes âgées. Nous croyons qu'un quartier doit permettre à toutes les tranches d'âges d'y habiter et que toutes les niveaux économiques puissent y vivre. Nous croyons qu'il est important qu'une école primaire puisse être construite dans le quartier.

Réf. Projet du PPU pages 57 et 61.

### **Transport en commun**

Afin d'offrir un service de transport en commun de qualité, nous croyons qu'il faut régulariser la fréquence des autobus traversant le pont des Seigneurs et le pont Wellington. Pour ce faire, il faudra instaurer une voie réservée sur le pont Wellington ainsi qu'une voie réservée ou préférentielle aux abords du pont des Seigneurs. Ce faisant les circuits nos 57, 61,107 auront un service plus ponctuel et leur achalandage provenant de Pointe-St-Charles et Verdun augmenterons considérablement et permettra à la STM d'augmenter la rentabilité de ces circuits d'autobus. Bien entendu, les banlieusards qui engorgent et bloquent ces ponts vont pâtir...

### **Gestion du stationnement hors-rue**

À la page 78, il est mentionné que pour les stationnements de catégorie commerciale C.2 qu'une unité de stationnement sur vingt doit être réservée à l'utilisation exclusive d'un ou des véhicules suivants :

- a. Véhicule dédié à l'auto-partage
- b. Véhicule servant à une famille
- c. Véhicule servant à la femme enceinte
- d. Véhicule électrique

Nous doutons qu'il sera possible aux policiers ou aux proposées de stationnement d'imposer des amendes sur ce type de stationnement réservés situés à l'intérieur de bâtiments.

De plus, nous notons que les normes proposées relative à la gestion du stationnement hors rue a mis de côté le stationnement pour les handicapées. Il nous semble évident que les

handicapées et les femmes enceintes seront lésées par le propriétaire d'un véhicule électrique... Nous considérons que l'obligation de réserver une place pour les véhicules électriques comme inappropriée.

### **Stationnement pour vélos**

À la page 79 du PPU, il est mentionné que l'on doit exiger un minimum de 1 unité de stationnement pour vélo pour chaque unité de logement.

Nous proposons plutôt, deux stationnements de vélos au minimum par unité de logement.

Il est mentionné qu'il faut "Favoriser par critères l'aménagement de stationnements pour vélos sécuritaires..."

Nous croyons qu'il faut plutôt écrire " **Exiger** un aménagement de stationnements pour vélos sécuritaires..."

Trop souvent les propriétaires ne fournissent pas des stationnements permettant d'appuyer correctement le cadre du vélo sur un tube verticale. Les supports conçues dans les années cinquante sont encore malheureusement monnaie courantes. Nous croyons qu'il faut définir précisément c'est quoi un support à vélo sécuritaire et l'exiger dans les normes relatives à la gestion du stationnement hors rue.

### **Unité de stationnement pour auto-partage**

Une réflexion pour s'assurer de la mise en place d'unités de stationnements pour les véhicules auto-partage doit être faite afin de s'assurer leur implantation.

### **Remise en eau du canal de 1825 en amont des écluses St-Gabriel**

A la page 87 du PPU, il est mentionnée de poursuivre la mise en valeur du secteur des écluses Saint-Gabriel notamment par la remise en eau du canal de 1825.

N'ayant pas accès au plan directeur de Parcs Canada et ne sachant pas où est exactement situé le canal de 1825 qui pourrait être remis en eau, nous nous inquiétons grandement de la perte potentielle d'une superficie qui pourrait rester vert ou être transformée en espace vert.

**Nous proposons que le terrain vague situé en rive gauche du canal immédiatement situé en amont de l'écluse St-Gabriel soit transformé en un parc où l'espace vert est prédominant. Voir croquis no 1.**



**Croquis no 1** – Proposition de création d'un espace vert en rive gauche en amont des écluses Saint-Gabriel

Si le canal de 1825 est situé à cet endroit, nous croyons qu'il serait préférable que le canal de 1825, qui est présentement remblayé, le reste comme tel afin de pouvoir créer un espace vert. Nous considérons que l'excavation du canal ou de bassins dans ce secteur ne peut servir qu'à augmenter momentanément la valeur des futurs édifices situées près de l'ancienne limite du canal.

Nous croyons qu'en créant un parc, nous améliorons la quantité d'espace verts sans être obligés d'acheter à grand coûts d'investissements publics d'autres terrains pour créer des espaces verts.

Nous vous rappelons qu'avec le projet des Bassins du nouveau havre, Parcs Canada a réduit de 5 000 m<sup>2</sup> la superficie du parc linéaire en le transformant une surface verte en bassins et que le site du centre de tri postal a réduit considérablement la superficie verte publique du site. La perte nette de superficie verte publique au site du centre de tri postal est d'environ 25 000

m2 en considérant la création des bassins et des places publiques minéralisées. Voir croquis superficie verte du site des Bassins du nouveau havre (nos 3 et 4) ci-joints.

Dans le processus de requalification du quartier Griffintown, la ville de Montréal a dû à grand coût d'investissements chercher à créer des espaces verts, nous soulignons le gouvernement canadien n'a pas d'obligation de recréer un espace humide. Nous vous rappelons que le canal Lachine est un canal artificiel et qu'elle n'est donc pas soumise à l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement et que personne au ministère de l'environnement va exiger de recréer un milieu humide artificiel à cet endroit pour des raisons écologiques.

Si le canal de 1825 est situé à l'endroit que nous avons identifié, nous croyons que la volonté d'excaver l'ancien canal de 1825 et ses bassins est plutôt une opération de mise en valeur de terrains limitrophes au canal.

Nous croyons que les futurs bâtiments vaudront autant s'ils sont construits en face d'un parc bien aménagé.

L'excavation de bassins du long du canal est d'après nous plutôt un NIMBY, *"Je ne veux pas un trop grand parc en face de ma maison pour ne pas me faire déranger"*.

Nous croyons que Parcs Canada devrait plutôt investir dans un aménagement de parc convivial où les citoyens puissent jouer ou se détendre que d'excaver des bassins. Il est à noter que lorsque l'on demande à Parcs Canada d'entretenir leurs sentiers l'hiver, la réponse est qu'ils n'ont pas d'argent

Nous constatons qu'en déneigeant les sentiers polyvalents en conjonction avec la politique municipale de Montréal du Réseau blanc, ceci aidera la "Velolution" vers le transport actif à l'année longue. Nous croyons de plus qu'en traçant des sentiers de ski de fond l'hiver et d'entretenir le sentier polyvalent, les citoyens seraient mieux desservis que d'investir dans une excavation additionnelle.

## **Acquisition of parks**

We believe an essential element of any liveable community is in the quality of its public green space and parks. At present the PPU recommends a reserve of lands for the creation of said parks, yet a shortcoming is that there has been no official reserve or freeze on the lands, nor has any offers to purchase been forwarded to the present land owners. This situation puts these plans in peril simply because, as time passes and the land values increase, the city may no longer be able to afford the market values, thus leaving a new community with a substantial loss of quality of life.

A solution that needs to be examined is the implementation of a surtax of between 1% and 2.5% on all land developments within the Griffintown PPU area that would result in the necessary funds becoming available for the immediate purchase of those lands recommended in the PPU.

## **Conclusion**

Much like a substantial number of urban residents, we are preoccupied by the quality of life issue and wish to have a clean, green 21st century Montreal that meets the needs of a healthy, active population.

We would thus encourage this reflection to continue by way of further public discussion and consultations of "Mise en réserve" for lands throughout St-Henri, Côte-Saint-Paul and Émard that could serve as a template and a means of creating the greatest riches of any urban milieu, open accessible public green space. See sketches – **Exemples de nouveaux parcs dans le Sud-Ouest.**

In conclusion, we believe this PPU plan for Griffintown is forward thinking, bold and envisions a modern human-scale community that all Montréalers can be proud of. We wish to thank all those who have taken the time and effort, over some 5 years, in this pursuit to create a signature community and gateway to downtown Montreal that will set a standard here in Montreal and perhaps around the world.

Par, by : APCSOM  
6 décembre 2012





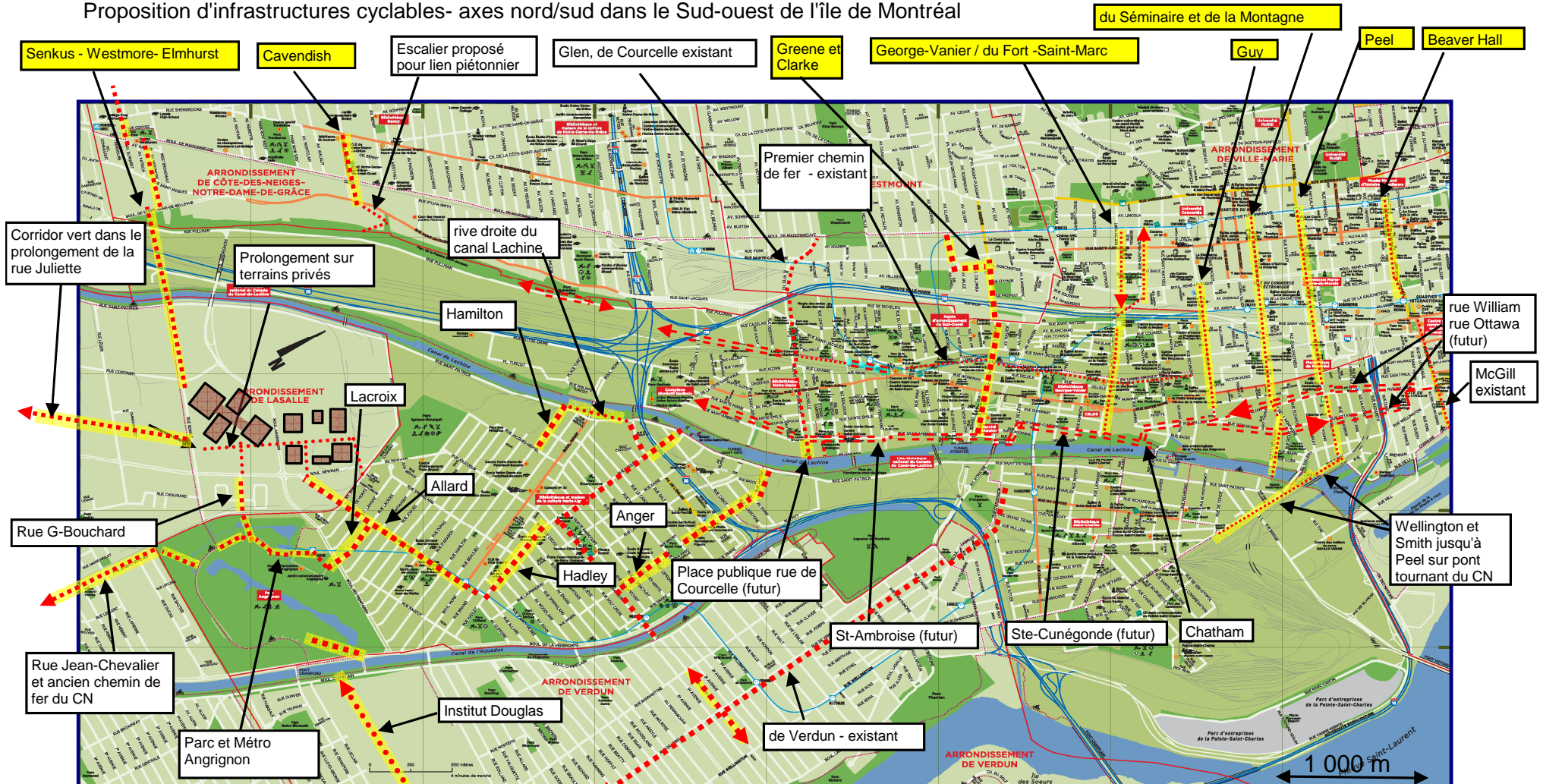
Proposition de création d'un parc



# Croquis d'infrastructures cyclables proposées dans le sud-ouest

Par : APC SOM, juillet 2012

# Proposition d'infrastructures cyclables- axes nord/sud dans le Sud-ouest de l'île de Montréal



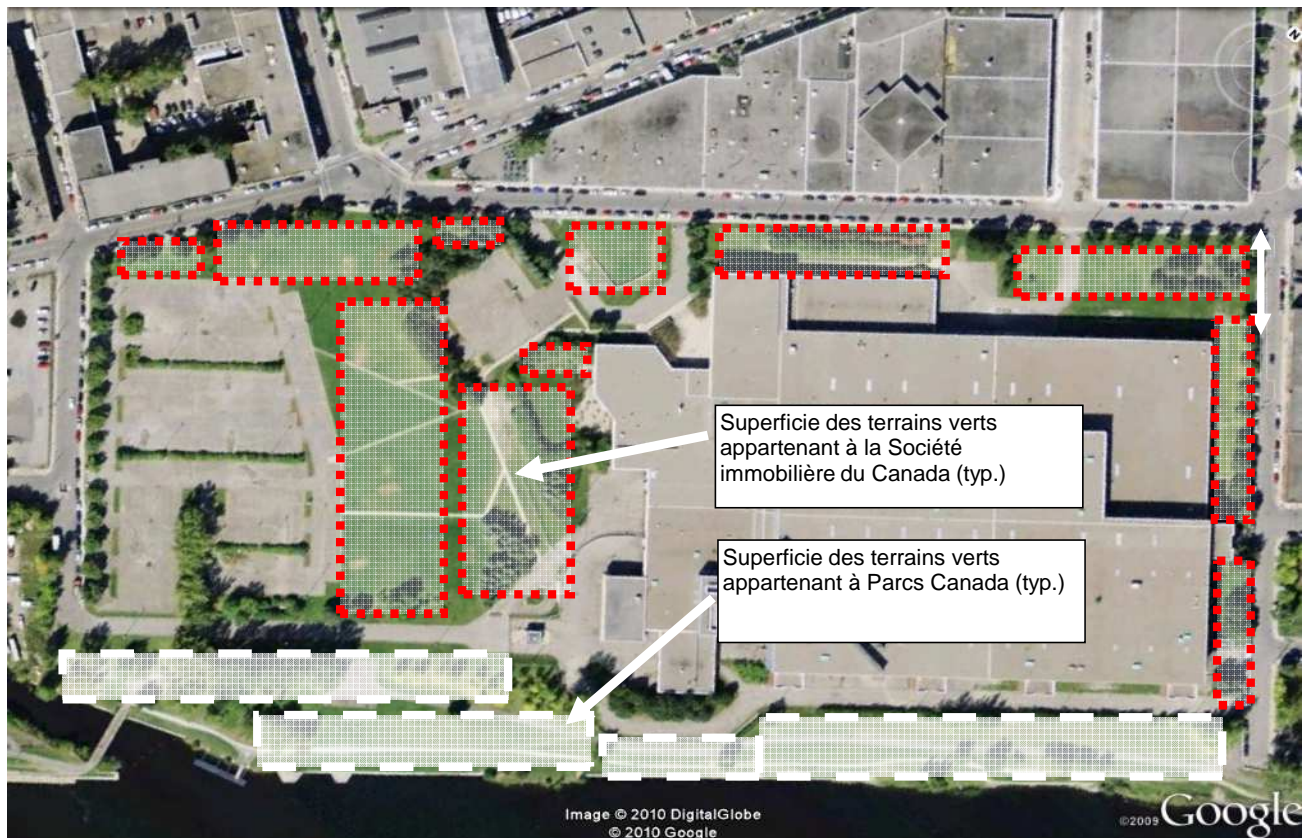
## Légende

- ■ ■ ■ ■ Infrastructure cyclable proposée (axe nord-sud)
- - - - - Infrastructure cyclable déjà existante
- ● ● ● ● Infrastructure cyclable sur terrains privées ou institutionnels
- : : : : : Infrastructure cyclable proposée (axe est-ouest)

Croquis no 4 - Réseau cyclable dans le Sud-ouest - Axes Nord/Sud proposés

Superficie verte du site des Bassins du nouveau  
havre

Croquis no 3 et 4

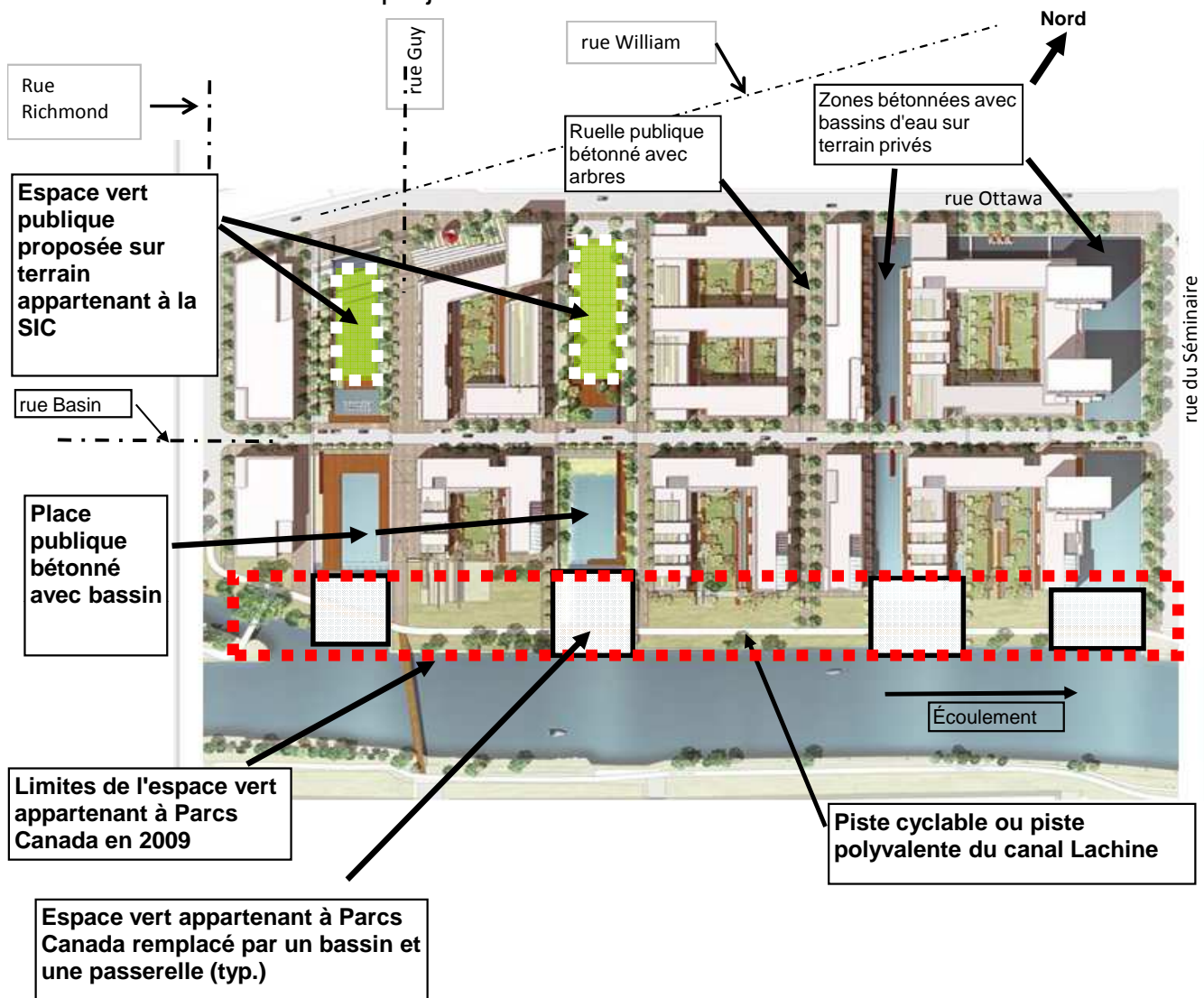


### Inventaire des superficies vertes actuelles du centre de tri postal

Superficie des terrains verts appartenant à Parcs Canada	17 000 m2 environ
Superficie des terrains verts appartenant à la Société immobilière du Canada	25 000 m2 environ
Total =	42 000 m2 environ

### Croquis no 4

# Plan directeur du projet de la Société Immobilière du Canada



Superficie des espaces verts appartenant à Parcs Canada  
 Superficie des espaces verts publique appartenant à la SIC  
 Total =

Superficie approximative		
Actuelle en 2009 m2	Proposé par la SIC m2	différence m2
17 000	11 500	5 500
25 000	5 500	19 500
42 000	17 000	25 000

m2 de perdu  
 m2 de perdu  
 m2 de perdu

## Croquis no 3

## Exemples de parcs pouvant être créés dans le sud-ouest

Par : Regroupement pour des voies réservées 2007 et autres





Proposition d'un futur parc sur la rue de l'Église

Proposition d'un futur parc au nord du canal Lachine

Zone à reconstruire usages mixtes

Escarpement Ignace Bourget

Proposition d'agrandissement du parc Ignace Bourget

Site actuel du dépôt à neige de l'arrondissement Le Sud-Ouest

Corridor vert existant sur la rue Irwin

Emprise du chemin de fer du CN

Corridor vert existant sur l'emprise du chemin de fer du CN

Parc St-Jean-de-Matha à acquérir

Terrain à acquérir pour transformation en parc le plus rapidement possible

Nouveau site du dépôt à neige de l'arrondissement Le Sud-Ouest

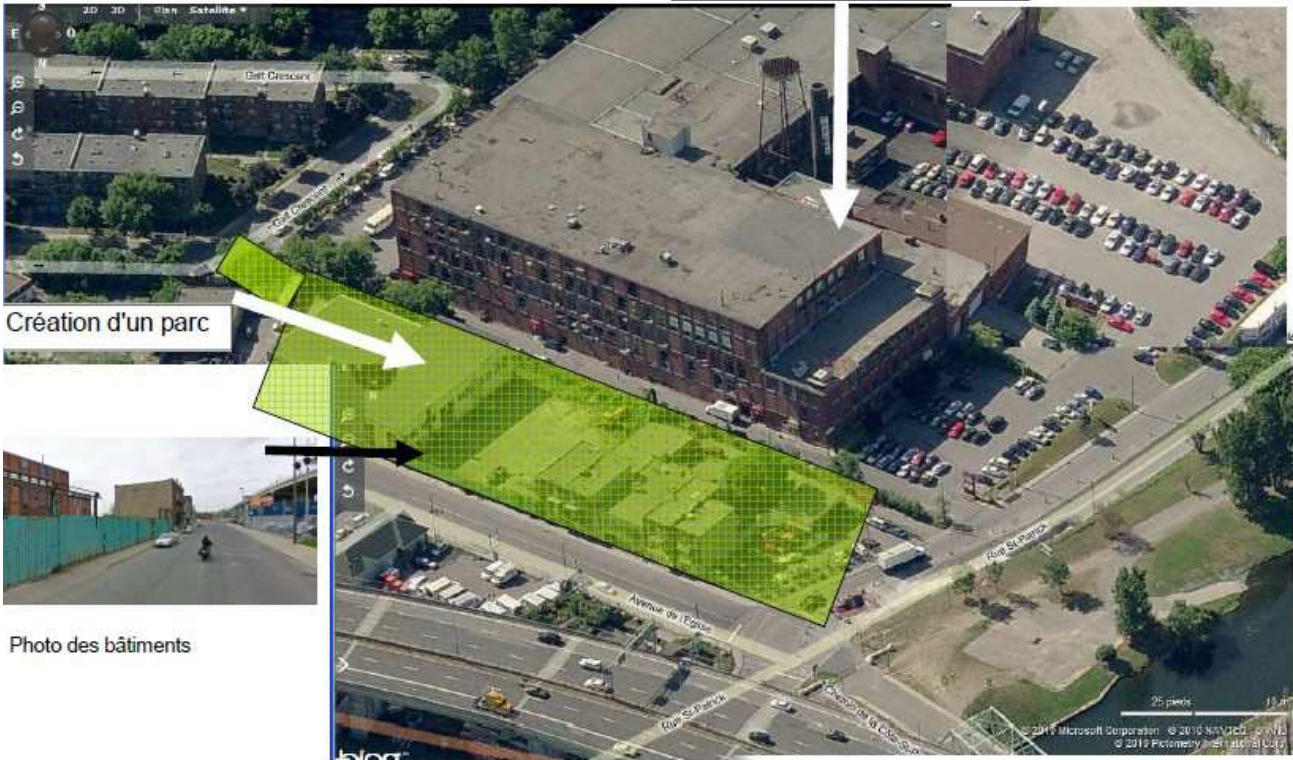
Espace vert à acquérir

Proposition d'agrandissement du corridor vert existant de la rue Senkus

# Mise en valeur de l'ancien édifice Dominion Textile par la création d'un parc

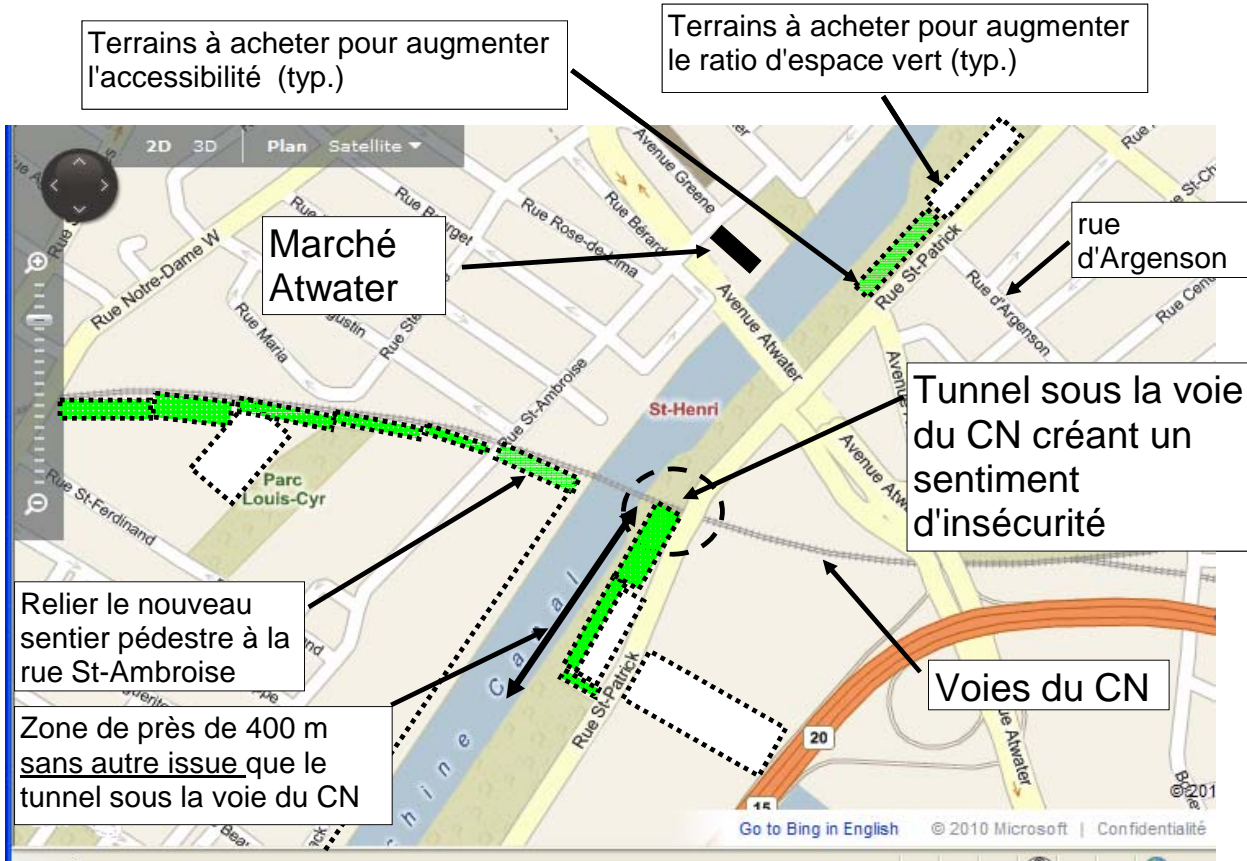


Édifice de la Dominion textile  
d'intérêt patrimonial



Création d'un parc

Photo des bâtiments



Carte du secteur au sud du Marché Atwater

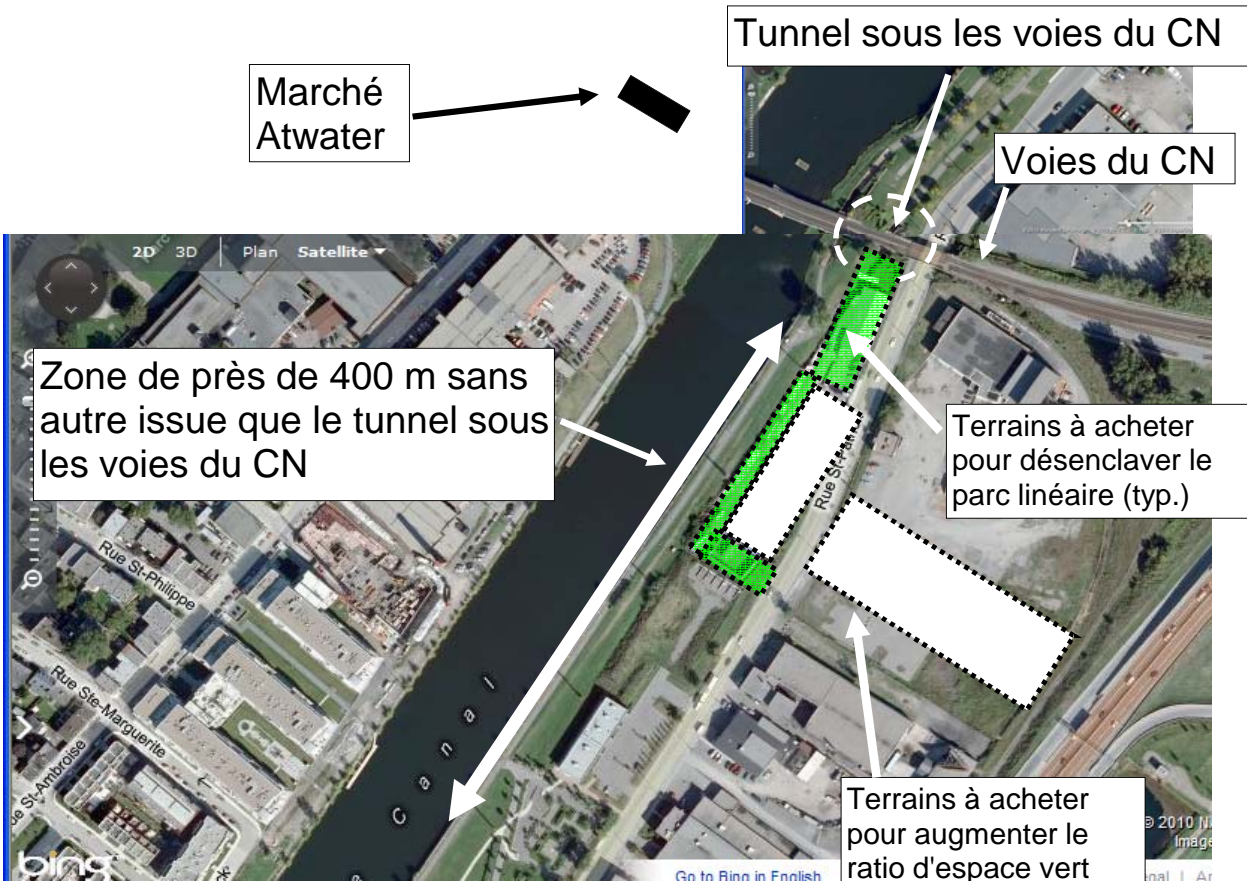


Photo aérienne du secteur au sud du Marché Atwater