

Chers commissaires,

Mon nom est Maryse Bissonnette, et je suis une résidente de Pointe-Saint-Charles, tout juste à côté du quartier Griffintown depuis plusieurs années. En tant que tel, je suis préoccupée par l'état dans lequel se développe mon quartier. Depuis plusieurs années, j'ai vu passer un nombre important de projets. Certains se sont réalisés, d'autres semblent stagner, voire diminuer en importance.

En termes de planification, on est passé d'un programme cantonné dans la partie sud-est du quartier (secteur Peel-Wellington), à un ensemble qui englobe désormais un territoire de plus de deux fois le secteur initial. Cette nouvelle proposition de programme particulier d'urbanisme (PPU) a ainsi évolué pour devenir un véritable plan directeur de planification.

À cet effet, je souhaite communiquer mes opinions face aux différentes interventions qui sont proposées dans le cadre du nouveau PPU de Griffintown :

Densité, hauteur et taux d'implantation

Premièrement, je suis en faveur des initiatives qui ont été prises afin de créer des espaces publics et collectifs. Je crois que la multiplication d'espaces verts à l'intérieur d'un quartier urbain en transformation peut créer un milieu de vie animé et bonifié. Cependant, l'introduction de «jardins de rue» pour favoriser l'ensoleillement, le verdissement et l'aération, même si c'est un élément positif, peut également conduire à une réduction de la densité par le biais d'une diminution des taux d'implantation maximum autorisés.

En conséquence, on devrait considérer des modifications au niveau des hauteurs, ainsi que des coefficients d'occupation du sol (C.O.S.), surtout au sud de la rue Ottawa, afin de créer un secteur plus dense. Je ne crois pas qu'une augmentation de quelques étages impliquera des incidences extrêmes au niveau des vues et à l'échelle du cadre bâti dans son ensemble. Dans une ville où les terrains vacants sont peu nombreux, et surtout dans un quartier stratégiquement localisé à proximité du centre-ville et du canal Lachine, il est important de maximiser le potentiel de développement.

Mixité d'usage et offre commerciale

L'état actuel de l'offre commerciale dans Griffintown doit d'être amélioré. Il existe présentement très peu de commerces et services pour les résidents. Avec l'augmentation du développement, des projets résidentiels, et l'augmentation du nombre de résidents, l'offre existante ne sera pas suffisante. L'offre actuelle comprend seulement quelques commerces et services à proximité du pôle de l'École de Technologie Supérieure (ÉTS), sur la rue Notre-Dame Ouest et sur Peel (où c'est selon nous moribond). Mais, la quantité, la localisation et le type de commerces et services à être aménagés doivent être pris en compte.

À première lecture, je suis heureuse de voir qu'on a pris l'initiative d'identifier plusieurs secteurs destinés à être des zones commerciales. Il serait important de créer une offre commerciale répondant aux besoins du quartier, dans le cadre de son processus de requalification. Non seulement il devrait y avoir des commerces situés sur les artères principales, telles que les rues Notre-Dame, Peel ou Wellington, mais aussi dispersées sur d'autres artères plus locales, comme les rues Ottawa et William en plus petites superficies, permettant aussi l'implantation de galeries d'art venant soutenir davantage la constitution d'un corridor culturel. Je pense qu'ainsi l'inclusion des commerces et services sur un grand nombre de rues assurera une certaine convivialité et animation à ces mêmes rues.

Stationnement

En ce qui concerne le stationnement, l'offre actuelle de stationnement sur rue et hors rue (6 000 cases), on envisage de la réduire de 38%. En raison de plusieurs éléments distincts, je doute fort qu'il y aura suffisamment de cases pour répondre à la demande.

Le PPU propose de réduire non seulement le nombre de cases autorisées pour de nouveaux usages, mais aussi la disponibilité de cases de stationnement sur certaines rues. En termes de réglementation, le nombre maximal d'unités de stationnement exigé pour les logements, ainsi pour les commerces, sera donc réduit. D'ailleurs, en aménageant de nouveaux espaces publics, où le piéton, les cyclistes et le transport en commun seront privilégiés sur l'automobile, on ressentira forcément un impact négatif au niveau de stationnement sur rue.

Il faut dire que je suis en faveur des gestes qui permettent de renforcer la sécurité des citoyens et ajoutent à l'ambiance du quartier, mais en élargissant les trottoirs et en réduisant le gabarit formel de certaines rues, on élimine en grande partie le stationnement sur rue possible. En outre, le nombre de cases de stationnement sur rue réservé pour les résidents doit être également limité, voire abandonné, sinon il n'y aura plus de disponibilité pour du stationnement de courte durée.

Parallèlement, je pense que nous devons également penser à une façon d'améliorer les transports collectifs avant de vendre l'idée de réduire l'utilisation de l'automobile et sa présence dans les rues du secteur.

Transport collectif

Présentement, l'offre en transport en commun est peu nombreuse et variée dans le quartier. Pour les résidents qui habitent à l'extérieur des axes principaux (rues Peel, Wellington), les options sont extrêmement limitées.

Tel qu'illustré dans PPU proposé, il y a un rayon de marche de plus de 10 minutes dans certains cas pour arriver à une station de métro (Bonnaventure, Lucien-L'allier, Georges-Vanier) ou un arrêt d'autobus. Je crois que nous devons revenir sur l'idée d'aménager un tramway qui desservirait Griffintown, le Vieux-

Montréal et le Centre-ville, car cela semble avoir été abandonné. En augmentant l'accessibilité, la nécessité de posséder une voiture sera forcément réduite.

Conclusion

Je suis d'avis que les actions proposés dans le PPU secteur Griffintown sont dans l'intérêt des futurs résidents. La création d'espaces collectifs, d'espaces verts, de pistes cyclables et autres, aide à la création d'un environnement plus sécuritaire et animé. Cependant, il y a plusieurs éléments qui pourraient être modifiés, afin d'améliorer sensiblement les conditions du quartier, tout en maximisant le potentiel de développement.

En termes de densité, les propositions tels que les jardins de rue et les taux d'implantation réduits font en sorte de réduire les densités possibles, augmentant les prix des unités de condos. Il est également très important d'avoir une offre commerciale variée et répartie dans tout le quartier, tout en conservant des noyaux commerciaux dans des endroits ciblés. De plus, l'offre commerciale devrait comprendre une mixité d'usages commerciaux et de tailles différentes.

Je pense que des mesures devront être prises pour fournir un nombre de cases de stationnement sur rue et hors rue suffisant pour les résidents et pour les usagers du quartier par des interventions, tel que l'aménagement d'un ou plusieurs stationnements municipaux. Enfin, avec l'arrivée de nouveaux résidents et commerces, il est impératif d'améliorer le réseau de transport en commun dans le quartier, afin d'augmenter son accessibilité.



Maryse Bissonnette.