



Griffintown :

s'inspirer des collectivités viables

Mémoire présenté dans le cadre des consultations
publiques sur le secteur Griffintown
À l'Office de consultation publique de Montréal
FÉVRIER 2012

Avis concernant le secteur Griffintown

La requalification en cours dans le quartier Griffintown, de par son ampleur et son importance pour l'avenir de la ville de Montréal, et en particulier celui de l'arrondissement du Sud-Ouest, mérite une attention particulière. Vivre en Ville souhaite donc d'abord saluer l'exercice de consultation publique actuellement en cours. Nous tenons également à participer à notre façon au débat, bien que nos ressources étant limitées, nous n'avons pu fournir un document aussi substantiel qu'à notre habitude. C'est donc bien modestement que nous présentons aujourd'hui quelques pistes de réflexion.

Griffintown possède plusieurs des atouts d'une collectivité viable. Le secteur, construit avant l'ère de l'automobile, possède encore plusieurs des caractéristiques liées à l'échelle humaine. Son passé lui a laissé en héritage une diversité architecturale. Son emplacement est idéal pour y implanter une réelle mixité des fonctions. Sa requalification doit donc profiter de cette situation enviable.

Quelques principes que nous véhiculons sur les collectivités viables méritent d'être rappelés afin de guider les choix qui seront pris et les actions qui seront mises en œuvre dans les années qui viennent à Griffintown. Notre mémoire est composé du présent avis et est suivi d'un document illustrant le redéveloppement exemplaire de quatre quartiers modèles à travers le monde. Pour Vivre en Ville, ces lieux expriment la diversité, la vision d'ensemble et l'obsession du piéton, trois principes qui devront guider la planification de Griffintown.

Diversité, diversité, diversité

Griffintown constitue un secteur déstructuré d'un grand potentiel, portant une longue histoire industrielle. C'est également l'interface entre le centre-ville et l'arrondissement du Sud-Ouest. Son cas est donc particulier, voire unique, compte tenu de sa localisation, de son passé et de l'intérêt qu'il représente pour de multiples acteurs. La restructuration de Griffintown, malgré son contexte particulier, peut répondre à des préoccupations plus générales, telles que de créer des milieux de vie attrayants plus près des lieux d'emplois.

À travers sa requalification, ce secteur est appelé à accueillir de nouveaux résidents, de nouvelles activités commerciales et institutionnelles, etc. Un piège guette pourtant Griffintown. Bien qu'attrayant et convoité pour sa localisation, ce secteur ne doit

pas être le théâtre de grands ensembles immobiliers uniformes. Selon Vivre en Ville, la meilleure façon d'éviter ce piège est de penser le quartier en fonction de la diversité. La diversité est trop souvent le maillon faible des grands projets urbains au Québec. Elle est pourtant primordiale à la vitalité d'un quartier, et d'une ville dans son ensemble, et il est possible de l'encourager par de multiples mesures.

Mais de quelle diversité s'agit-il ? D'abord, la diversité de la population, la fameuse mixité sociale. Montréal cherche à attirer des jeunes ménages, des familles, des personnes âgées, des travailleurs, des étudiants, des personnes de divers revenus, faibles ou élevés. Pour répondre à leurs besoins tout aussi diversifiés, des services et des commerces variés doivent voir le jour. La diversité des fonctions, appelée mixité d'activités, permet aussi une plus grande accessibilité à la ville et à ses activités. La diversité s'exprime aussi dans les différents types architecturaux et les gabarits. Les grands bâtiments de la largeur d'un îlot, proposant souvent une seule entrée, offrent au regard du piéton un paysage beaucoup plus monotone qu'une multitude de portes donnant accès à autant de commerces et de résidences. Dans le contexte de Griffintown, soulignons la pertinence d'une cohabitation entre un bâti ancien et contemporain. L'interaction de ces différentes formes de diversité contribue assurément à une plus grande abordabilité de l'habitation en ville, considérant notamment que les bâtiments existants sont souvent moins chers que les nouvelles constructions. Cette interaction est aussi garante d'un plus grand dynamisme et d'une meilleure qualité de vie en général.

À l'échelle d'un quartier comme Griffintown, la diversité des promoteurs impliqués dans le redéveloppement est essentielle à des formes urbaines diversifiées. Les promoteurs ont trop souvent des « recettes » qu'ils reproduisent à plus ou moins grande échelle. Encourager l'investissement de plusieurs promoteurs et la diversification des types de promoteurs présente donc un potentiel important pour s'assurer que les formes de diversité précédentes prennent place. Dans le document que nous vous présentons, le quartier Vauban (Fribourg, All.) est, à l'inverse, un cas exemplaire en la matière. Des groupes de citoyens ont été appelés à se former pour être leurs propres promoteurs (auto-promotion), et ils ont engagé leurs propres architectes. Il en a résulté un quartier varié, aux couleurs des gens qui l'habitent. En parallèle, la Ville s'est assuré de planifier le développement du quartier afin de garantir la mixité des fonctions.

Bien baliser pour créer une identité

La diversité peut engendrer un autre piège, celle du manque de cohérence qui laisse place à un chaos et à des conflits d'usages. L'élaboration d'une vision d'ensemble permet d'éviter ce deuxième piège, en assurant la cohésion et en faisant ressortir l'identité propre au secteur. La Ville a le devoir de tracer des lignes directrices fortes pour le secteur Griffintown et de s'assurer que chaque projet particulier s'inscrive dans cette vision d'ensemble commune, y réponde, interagisse avec elle. Cet aller-retour entre le plan d'ensemble et les projets particuliers est à la base même de la cohérence nécessaire pour une intervention de l'ampleur de la requalification de Griffintown.

La vision entourant le plan d'ensemble permet de bien distribuer l'offre de logements, de commerces et de services, ainsi que la présence d'espaces publics de qualité. Elle permet d'arrimer le développement du quartier au développement de Montréal dans son ensemble. Sans cette vision d'ensemble, les préoccupations collectives demeurent abstraites, et les projets concrets, menés à la pièce, ne permettent pas de répondre aux besoins exprimés. Ils tendent alors plutôt à répondre à des impératifs financiers et à des intérêts particuliers, sans toujours tenir compte de leur impact sur le milieu d'accueil ou des objectifs collectifs tels que la mixité sociale.

Cette façon de guider les interventions à venir laisse malgré tout une grande place à l'innovation des différents promoteurs. La vision d'ensemble peut même stimuler cette créativité, puisque le promoteur ne peut répéter une formule toute faite mais doit plutôt s'imprégner du contexte d'insertion. Le pouvoir public a donc la possibilité de saisir les opportunités qui se présentent sans délaisser les préoccupations premières. La Ville invite plutôt les promoteurs, qu'ils soient privés ou publics, à participer à sa vision d'ensemble. C'est donc en s'inscrivant dans un projet d'ensemble que les projets particuliers gagneront eux-mêmes en qualité et en dynamisme.

En plus d'assurer une cohérence architecturale, les lignes directrice doivent assurer la nécessaire coordination de la mobilité. Considérant la faible desserte actuelle en transport collectif, ce dernier doit être intégré à la planification du quartier dès le début et non plaqué à un secteur qui se sera tourné vers l'automobile face au manque de choix. La coordination des déplacements, qui se font à la fois aux échelles locales et régionales, est essentielle à la création d'un milieu de vie convivial pour le piéton, qui fait l'objet de la prochaine section.

L'obsession du piéton

En effet, le piéton doit littéralement devenir une obsession chez ceux qui planifient le redéveloppement d'un quartier aussi fortement urbain que Griffintown. Il doit incarner la préoccupation première des planificateurs qui élaboreront la vision d'ensemble, mais aussi des promoteurs, aussi diversifiés soient-ils, qui élaboreront les projets particuliers. Le bâti doit être pensé, et présenté, en fonction de ce que ressentent les piétons. À cet égard, les vues en plan ou les perspectives flatteuses d'architectes sont peu appropriées pour évaluer un projet, il importe que Griffintown soit planifié à hauteur d'homme.

Faut-il rappeler que chaque être humain est d'abord et avant tout un piéton, et le redevient après chaque déplacement, quel qu'en soit le mode. Le piéton est celui qui profite entièrement de la ville, les autres se déplaçant à travers elle, selon différents niveaux d'interaction.

L'enjeu de la densité qui se pose dans Griffintown doit aller de pair avec une conscience de son effet à l'échelle humaine. Comme le présente si bien l'architecte et designer urbain Jan Gehl, planifier un quartier à l'échelle du piéton, c'est lui assurer sécurité, confort et plaisir. On offre ainsi au piéton plusieurs opportunités d'activités, dans un environnement agréable et sécuritaire. Parmi d'autres mesures, le traitement conséquent du basilaire peut faire en sorte que la haute densité prenne forme sans nier l'existence du piéton, bien au contraire. Il s'agit de penser l'espace d'abord en fonction de l'activité et de la vie qu'on veut y créer. Viennent ensuite les cheminements et les bâtiments, lesquels doivent être en interaction avec l'extérieur, avec les piétons. Agir inversement, c'est dévier de l'objectif même du développement d'une collectivité : créer des milieux de vie pour des individus et des familles.

Griffintown, une opportunité en or

Pour Vivre en Ville, il n'est pas trop tard pour rendre le projet exemplaire et à échelle humaine. Le design d'espaces publics de qualité, la planification d'une bonne desserte en transport en commun et le logement social sont trois compétences d'ordre public à travers lesquelles peuvent s'exprimer les préoccupations ici soulevées.

En étant soucieux des différentes formes de diversité, de l'encadrement des projets immobiliers par des balises intégratrices, susceptibles de donner une identité propre au secteur, et en gardant en tête l'obsession du piéton, on met toutes les chances de notre côté pour mener une opération urbaine réussie.



Pour aller plus loin :

s'inspirer des collectivités viables

Document de Vivre en Ville, réalisé
en collaboration avec le Conseil régional de
l'environnement de la Capitale-Nationale

Pour aller plus loin : s'inspirer des collectivités viables¹	— 8
Hammarby, à Stockholm (Suède)	— 9
Bo01, à Malmö (Suède)	— 14
Rieselfeld, à Fribourg (Allemagne)	— 18
Vauban, à Fribourg (Allemagne)	— 23

1. Ce document a été soumis à la Communauté métropolitaine de Montréal dans le cadre des consultations publiques entourant l'adoption du Plan métropolitain d'aménagement et de développement. Il a été réalisé en collaboration avec le Conseil régional de l'environnement de la Capitale-Nationale.

Pour aller plus loin : s'inspirer des collectivités viables.

Vivre en Ville considère que la Communauté métropolitaine de Montréal devrait s'inspirer des collectivités viables afin de réellement devenir attractive, compétitive et durable. Les quatre exemples internationaux présentés ici sont des quartiers qui accueillent une densité élevée même s'il s'agit de nouveaux développements, parfois à la périphérie de la ville-centre. On parle d'une densité brute de 40 à 70 logements à l'hectare (voir Tableau 1). Pourtant, ces réels « morceaux de ville » réussissent à offrir des environnements de qualité, accueillent une mixité d'activités notable et sont desservis efficacement par le transport collectif. Ils attirent des jeunes familles et offrent un choix diversifié de logements, notamment de l'unifamiliale et ce, en bonne quantité. Ces quartiers comptent beaucoup d'espaces verts et d'espaces publics.

Selon Vivre en Ville, les principes des collectivités viables (voir Encadré 1) sont tout aussi valables pour les villes périphériques que pour le centre-ville. En effet, si une municipalité prévoit le développement de quelques hectares sur un certain nombre d'années, ce développement devrait être planifié en fonction des principes des collectivités viables. Aussi, la réurbanisation des cœurs villageois doit s'inspirer de ces principes pour laisser place à différents modes d'appropriation de l'espace autre que l'automobile.

Tableau 1 : Résumé des densités brutes des quartiers modèles européens présentés

	Hammarby	Bo01	Rieselfeld	Vauban
Ancien usage	Industries informelles en bord d'eau (slum industriel)	Site industrialo-portuaire	Champs d'épandage des boues municipales	Base militaire
Hectare (n)	200	9	78	37
Logements (n)	11 000	600	3430	2000
Densité brute (log./ha)	55	67	44	54

Encadré 1 : Qu'est-ce qu'une collectivité viable ?

Voici les principes à respecter afin qu'une collectivité soit soutenable à long terme des points de vue environnemental, social et économique :

- » Compacité et cohérence
- » Densité, mixité et diversité
- » Gestion écologique et protection des ressources
- » Transports viables
- » Vision et échelle humaine
- » Participation et intégration sociale

Source : Vivre en Ville, 2005

Hammarby, à Stockholm (Suède)

Comme les trois autres exemples de quartier, Hammarby a été développé sur un terrain déjà urbanisé. La Ville de Stockholm n'a pourtant pas hésité à redévelopper ce secteur industriel sous-utilisé. Ce terrain de 200 hectares accueille 11 000 logements, ce qui donne une densité brute de 55 logements à l'hectare. Ce quartier loge 25 000 personnes et propose des emplois à 10 000 travailleurs.

Les photos qui suivent expriment bien l'ambiance du quartier. Cette ambiance est dépendante de la forme urbaine, pensée pour être à la fois compacte et conviviale. La densité ne fait cependant

pas référence à des tours de 29 étages, mais à des bâtiments de 5 à 6 étages. Malgré une densité brute de 55 logements à l'hectare, le quartier présente plusieurs espaces libres et de nombreux défilements piétons. La voiture n'est donc pas le principal mode d'appropriation de ces espaces, même s'il y a des autos dans le quartier. Le peu de stationnements se trouve essentiellement sur rue, et non en cours privée. Le quartier a été pris d'assaut par les jeunes familles, alors que la Ville visait initialement la clientèle des baby-boomers qui voulaient se réorienter vers les condos. Les jeunes ont donc choisi cet environnement pour y élever leur famille malgré une densité assez élevée par rapport aux quartiers composés de maisons unifamiliales isolées.

Image 1



Centre-Ville de
Stockholm

Quartier
Hammarby

Localisation du quartier Hammarby, à proximité du centre-ville.

Image 2

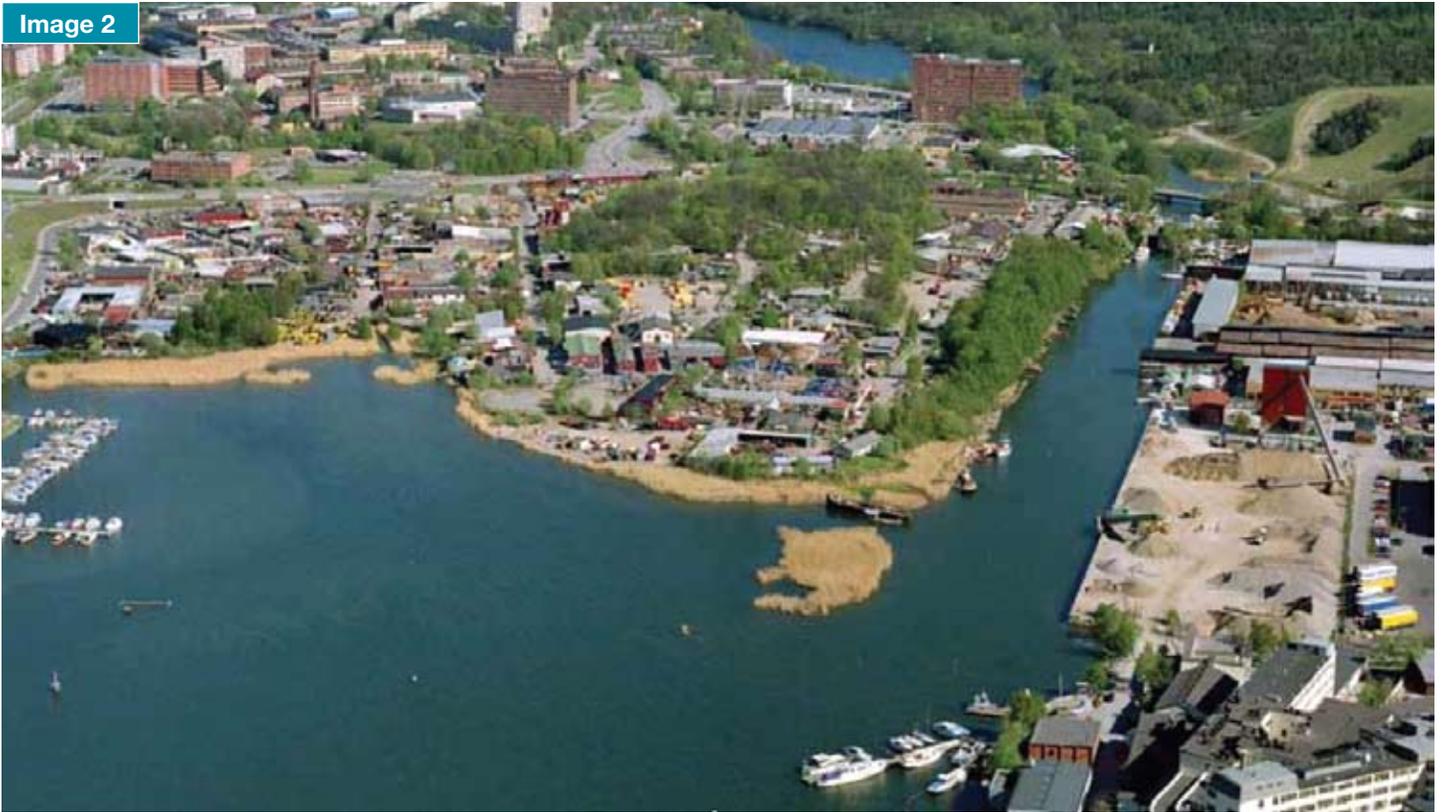


Image 3



L'ancien site industriel sous-utilisé a été transformé pour construire un quartier de 200 hectares.

Image 4



Le bord d'eau est convoité, mais la priorité a tout de même été donnée à un cheminement piéton, c'est-à-dire une place publique plutôt qu'un espace privé.

Image 5



Une forme urbaine à la fois compacte et conviviale au cœur du quartier.

Image 7



Le peu de stationnements du quartier se trouve essentiellement sur rue, et non en cours privée.

Image 6



Image 8



Deux jeunes mamans se dirigent vers la promenade sur le bord d'eau. D'abord imaginé pour les baby-boomers, le quartier a en effet été le choix de localisation de nombreuses jeunes familles.

Image 9



Un milieu de vie pour les jeunes familles.

Image 10



Malgré une densité brute de 55 logements à l'hectare, le quartier présente de nombreux défilements piétons et espaces verts.

Image 11



La densité du cœur du quartier côtoie un espace public bien aménagé et accueillant.

Image 12



L'espace libre au pied du bâtiment, avec ses trottoirs et aménagements paysagers, accueille cyclistes et piétons, plutôt que d'avoir été asphalté pour accueillir des voitures.

Image 13



Un petit sentier en pleine nature jouxte un bâtiment de quatre étages. Ce boisé aurait peut-être été rasé si on avait voulu construire moins densément.

Image 14



Lorsque l'automobile prend moins de place dans nos quartiers, il est possible de rendre les espaces extérieurs des bâtiments conviviaux.

Image 15



Le vélo est un mode de déplacement populaire.

Image 16



Piétons, cyclistes et tramway se partagent l'espace public devant l'école secondaire du quartier (à droite sur la photo).

Image 17



Une mixité d'activités attire les promeneurs.

Bo01, à Malmö (Suède)

Le quartier Bo01 est né de la revitalisation d'un ancien site industrialo-portuaire. Ce terrain de neuf hectares accueille le plus dense des quartiers présentés ici, avec ses 67 logements à l'hectare (densité brute). Le front de mer accueille des bâtiments de 5 à 6 étages, tout comme l'axe principal du quartier. Cependant, une fois à l'intérieur du quartier, on retrouve principalement des maisons en rangée et on atteint malgré tout une très forte densité brute. Comment Malmö a fait pour y offrir beaucoup de maisons unifamiliales malgré une densité très élevée ? L'un des éléments à ne pas négliger, c'est l'espace occupé par les infrastructures routières. En effet, les rues sont très étroites et n'ont pas besoin de trottoir puisqu'il s'agit de rues partagées, où les voitures côtoient les autres usagers de la route et où la voirie redevient un espace de vie, au-delà de son rôle de transit.

Au Québec, on a souvent tendance à croire que ce n'est pas possible étant donné, notamment, les besoins en déneigement l'hiver. Pourtant, le projet d'écoquartier Petite-Rivière à Montréal, mené par le groupe Pacifique, propose des rues partagées de ce type, extrêmement étroites, sans craindre les conséquences pour le déneigement.

Les photos présentent l'unifamiliale en rangée qu'on retrouve dans le quartier Bo01 (images 6 à 15). L'image 10 montre qu'on peut avoir des portes de garages mieux intégrées du point de vue architectural, sans avoir à déguiser le bâtiment. Une fois l'espace des rues réduit, on récupère de l'espace pour offrir des cours privées aux résidents des maisons en rangée. Ce ne sont pas des immenses cours privées, mais puisque le temps d'entretien extérieur est réduit, une cour comme celle-là permet de consacrer davantage de temps à la détente, à profiter de l'espace privé extérieur.

Image 1



Ce terrain de neuf hectares accueille le plus dense des quartiers présentés ici, avec ses 67 logements à l'hectare (densité brute). La trame de rue est volontairement brisée afin de créer des places publiques intéressantes.

Image 2



Image 3



Image 4



La récupération des eaux de pluie permet un aménagement intéressant sur ces rues pavées imperméables.

Image 5



La voiture n'est pas interdite dans le quartier, mais les rues partagées permettent aussi une appropriation de l'espace par les piétons et les cyclistes.

Image 6



Image 7



Image 8



Plusieurs exemples de maisons unifamiliales le long de rues partagées dans ce quartier pourtant très dense.

Image 9



Image 10



Image 11



Plusieurs exemples de maisons unifamiliales le long de rues partagées dans ce quartier pourtant très dense.

Image 12





Image 13



Image 13



Image 15

Rieselfeld, à Fribourg (Allemagne)

Le quartier Rieselfeld fait 78 hectares et présente, lui aussi, une densité brute assez élevée avec 44 logements à l'hectare. Encore une fois, les photos démontrent qu'il est possible d'aller chercher une densité intéressante pour rentabiliser le transport collectif tout en offrant un environnement urbain agréable. Le tramway dessert le quartier avec ses trois stations le long de l'axe principal où se trouvent les principaux commerces de proximité. Cet axe central est aussi bordé par des bâtiments de 4 à 5 étages, mais derrière ceux-ci, on retrouve beaucoup de maisons en rangée sur rue partagée. Le quartier a été pensé comme un véritable morceau de ville, avec tous les services nécessaires tels que les garderies et les écoles. (Voir l'encadré 2 de la page 18)

La sélection d'images démontrent bien que ce quartier dense propose des logements de type unifamilial malgré la préoccupation de créer un quartier dense. L'une des photos présente une typologie de logement intéressante. Il s'agit de maisons en rangée, superposées avec d'autres maisons en rangée. (Image 2) L'escalier ou l'ascenseur permet d'accéder à la coursive qui mène aux logements du troisième étage. De nouveaux types d'habitations peuvent donc être imaginés pour nos communautés.

Image 1



Image 2



Image 3





Malgré sa densité très élevée, Rieselfeld se compose de plusieurs logements unifamiliaux avec ses trottoirs et aménagements paysagers. (Images 1 à 8)

Image 9



Image 10



L'axe central du quartier sert de colonne vertébrale au quartier. Le passage du tramway sur cette voie justifie la haute densité de tout le quartier, mais encore plus sur la voie même, où on retrouve des bâtiments de 6 étages à usage mixte.

Image 11



Image 12



Image 13



Le nouveau quartier a été pensé comme un réel morceau de ville. On y retrouve des garderies (image 11), des écoles et des équipements sportifs (image 12), de même que des commerces de proximité, notamment au rez-de-chaussée des bâtiments de l'axe central (image 13).

Image 14



Image 15



Image 16

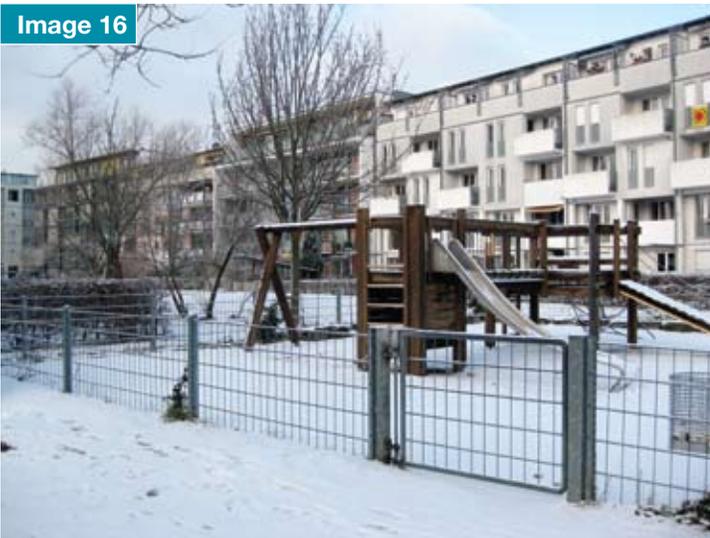


Image 17



Il est d'autant plus possible de créer des environnements conviviaux lorsqu'on utilise des typologies de logements autre que l'unifamilial isolé. La forme urbaine s'en voit transformée et l'appropriation de l'espace se fait dans l'amusement et la convivialité. La nature prend une place de choix dans ces quartiers denses, puisque le terrain n'est pas uniformément utilisé pour des cours arrière privés comme dans nos quartiers de banlieues.

Image 18



Image 19



Image 20



Il est d'autant plus possible de créer des environnements conviviaux lorsqu'on utilise des typologies de logements autre que l'unifamilial isolé. La forme urbaine s'en voit transformée et l'appropriation de l'espace se fait dans l'amusement et la convivialité. La nature prend une place de choix dans ces quartiers denses, puisque le terrain n'est pas uniformément utilisé pour des cours arrières privés comme dans nos quartiers de banlieues.

Encadré 2: Fournir tous les services municipaux, et plus, sans frais

Les villes allemandes ont le pouvoir d'exproprier des terrains sur leur territoire à la valeur de l'ancien usage. La ville de Fribourg a donc pu exproprier les terrains du futur quartier Rieselfeld, à un prix relativement bas, pour ensuite revendre les terrains à la valeur du marché. La différence a permis à la Ville de pourvoir ce terrain de tous les services urbains, et ce, avant même la revente à de futurs propriétaires : le tramway, le réseau de chauffage urbain, les écoles, les garderies, le poste de pompiers. Bref, l'ensemble de l'équipement public. Cette opération a donc été sans impact sur le plan financier, puisque la différence entre le rachat au prix de l'ancien usage et la revente au prix du marché a permis de couvrir les coûts de l'ensemble des infrastructures pour desservir cette communauté.

Dans le cadre de la révision de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (LAU), Vivre en Ville a soumis cette idée au gouvernement du Québec afin de transposer cette façon de faire ici.



Image 2



Image 3

La ligne de tramway est bordée par des bâtiments qui offrent une bonne densité et une mixité d'usage.



Image 4

Une photo qui illustre les sentiers, représentés par les lignes blanches sur la carte de l'image 1.



Image 5



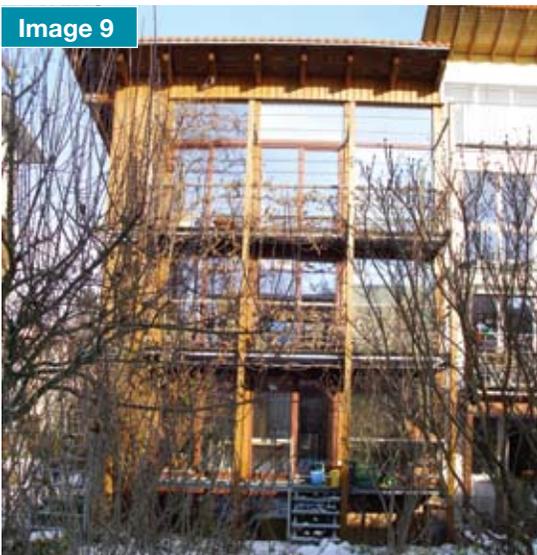
Image 6

Un des anciens baraquements militaires a été transformé en centre communautaire. Un restaurant se trouve au rez-de-chaussé et la place publique qui le jouxte a de multiples usages, dont celui de marché, même en hiver.



Image 7

L'une des garderies du quartier Vauban.



Les nombreuses résidences unifamiliales démontrent bien que les résidents de ce quartier dense n'ont pas eu à faire de sacrifices en choisissant de s'établir dans ce quartier.

Image 15



Image 16



Image 17



Image 18



Image 19



Image 20



Ces images expriment l'ambiance d'un quartier à la fois dense et convivial, où la rue redevient un espace de jeu.



Image 21



Image 23



Image 22

La coulée verte, le long d'un ruisseau, (image 21) et les nombreux espaces verts permettent à tous de profiter des espaces extérieurs.



Vivre en Ville

Regroupement québécois pour le développement urbain,
rural et villageois viable



VIVRE EN VILLE
REGROUPEMENT QUÉBÉCOIS
POUR LE DÉVELOPPEMENT URBAIN
RURAL ET VILLAGEOIS VIABLE

SIÈGE SOCIAL

Centre culture et environnement Frédéric Back
870, avenue De Salaberry, bureau 311
Québec (Québec) G1R 2T9

BUREAU DE MONTRÉAL

Maison du développement durable
50, rue Sainte-Catherine Ouest, bureau 480
Montréal (Québec) H2X 3V4

BUREAU DE GATINEAU

177, Promenade du Portage, 3^e étage
Gatineau (Québec) J8X 2K4