



**Direction de santé publique**

Agence de la santé et des services sociaux de Montréal

Mémoire sur le développement  
du secteur Griffintown présenté à  
l'Office de consultation publique de  
Montréal



**GARDER**  
*notre monde*  
**ENSANTÉ**

Québec 





**Direction de santé publique  
Agence de la santé et des services sociaux de Montréal**

**Mémoire sur le développement  
du secteur Griffintown présenté à  
l'Office de consultation publique de Montréal**

Présenté conjointement par :

La Direction de santé publique de l'Agence de la santé et des services sociaux de Montréal et le CSSS du Sud-Ouest-Verdun

*Déposé par :*

*Louis Drouin, M.D., responsable du secteur Environnement urbain et santé, Direction de santé publique de l'Agence de la santé et des services sociaux de Montréal  
et Madeleine Breton, directrice de la Direction de santé publique, CSSS du Sud-Ouest-Verdun*

2012



notre monde

**GARDER  
notre monde  
ENSANTÉ**

**Agence de la santé  
et des services sociaux  
de Montréal**

**Québec** 

Une réalisation du secteur Environnement urbain et santé  
Direction de santé publique  
Agence de la santé et des services sociaux de Montréal  
1301, rue Sherbrooke Est  
Montréal (Québec) H2L 1M3  
Téléphone : 514 528-2400  
[www.dsp.santemontreal.qc.ca](http://www.dsp.santemontreal.qc.ca)

Et du

CSSS Sud-Ouest–Verdun  
6161, rue Laurendeau  
Montréal (Québec) H4E 3X6  
Téléphone : 514-766-0546  
[www.sov.qc.ca](http://www.sov.qc.ca)

Rédaction

François Thérien  
Denis Lévesque  
Norman King  
Sophie Paquin

© Direction de santé publique  
Agence de la santé et des services sociaux de Montréal (2012)  
Tous droits réservés

ISBN 978-2-89673-145-9 (version PDF)  
Dépôt légal - Bibliothèque et Archives nationales du Québec, 2012  
Dépôt légal - Bibliothèque et Archives Canada, 2012

## Résumé

---

La Direction de santé publique de l'Agence de la santé et des services sociaux de Montréal ainsi que le Centre de santé et de services sociaux du Sud-Ouest–Verdun s'intéressent aux déterminants de la santé, en fonction du mandat qui leur est confié par la loi. Or, l'environnement bâti d'une ville ou d'un quartier regroupe un ensemble de facteurs qui exercent une influence de plus en plus documentée sur la santé publique. La présente consultation sur la rénovation en profondeur de tout le secteur Griffintown est une occasion de rappeler les grandes orientations qui peuvent caractériser un urbanisme favorable à la santé. Faire de Griffintown un milieu de vie accueillant pour les familles de diverses conditions socio-économiques qui permet un mode de vie sain, en particulier par le biais d'aménagements favorisant l'activité physique de transport, est l'objectif qui doit orienter le développement futur du secteur.



## Le mot des directrices

---

Le législateur a confié au directeur de santé publique de chaque région du Québec la responsabilité de faire la promotion de la santé de la population (article 373 de la Loi sur la santé et les services sociaux). Pour exercer pleinement ce mandat, le directeur de santé publique fait équipe, à l'échelle locale, avec le Centre de santé et de services sociaux (CSSS), investi par la même loi d'une responsabilité populationnelle (article 99.5).

La façon dont une ville se développe, l'organisation de ses diverses fonctions et la circulation des biens et des personnes sont autant d'éléments qui ont un impact sur la santé et le bien-être de la population. Notre mandat de promotion de la santé exige par conséquent que l'on examine l'environnement bâti de la ville dans une perspective de santé publique.

Le quartier Griffintown est un élément historique du sud-ouest de Montréal. C'est aussi un secteur qui occupe une position stratégique par sa juxtaposition au centre-ville et au Vieux-Montréal. L'exercice de réflexion sur l'avenir de ce quartier auquel nous convie l'Office de consultation publique de Montréal interpelle donc à la fois le CSSS du Sud-Ouest-Verdun et la Direction de santé publique de l'Agence de la santé et des services sociaux de Montréal. Il y a là une occasion rare de réaliser à l'échelle de tout un quartier un design urbain qui prenne en compte explicitement les conditions de l'environnement bâti qui favorisent la santé et le bien-être de la population qui y réside ou qui y vient pour travailler, faire des achats ou se divertir.

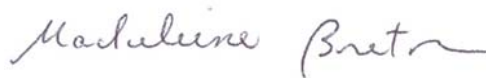
Le présent mémoire vise avant tout à rappeler les grandes lignes d'un développement urbain qui serait favorable à la santé et à proposer des orientations générales qui pourraient utilement guider la planification de Griffintown. Des recommandations plus détaillées pourront être formulées à la deuxième étape de la démarche de consultation lorsqu'un plan sera déposé.

La Directrice de santé publique par intérim  
Direction de santé publique de l'Agence de  
la santé et des services sociaux de Montréal

La Directrice de la santé publique et de la  
coordination du réseau local du CSSS du  
Sud-Ouest-Verdun

---

Terry-Nan Tannenbaum  
M.D., M.P.H., M, Mgmt



---

Madeleine Breton



## Table des matières

---

RÉSUMÉ .....	I
LE MOT DES DIRECTRICES .....	III
INTRODUCTION .....	1
ORIENTER LE DÉVELOPPEMENT .....	3
CONSIDÉRER LES ENJEUX RÉGIONAUX ET SOUS-RÉGIONAUX DANS LE DÉVELOPPEMENT LOCAL .....	3
DÉVELOPPER UN QUARTIER POUR LES FAMILLES, À PROXIMITÉ D'UN GRAND PÔLE D'EMPLOIS.....	4
AMÉNAGER DES ESPACES VERTS, DÉVELOPPER DES SERVICES DE PROXIMITÉ ET AMÉLIORER LA SÉCURITÉ URBAINE.....	6
FAVORISER LA MOBILITÉ DURABLE .....	6
CONCLUSION .....	9
RÉFÉRENCES .....	11



## Introduction

---

L'environnement bâti est un déterminant de la santé et du bien-être qui comprend essentiellement trois composantes (Handy et coll., 2002) :

- La distribution des usages et fonctions sur un territoire (fonctions résidentielle, commerciale, institutionnelle, etc.);
- Le design ou l'aménagement des espaces et des bâtiments;
- Le système de transport avec ses infrastructures et les mouvements de personnes et de marchandises qu'il rend possible.

La façon dont on développe ces trois composantes peut exercer une grande influence sur la santé et le bien-être d'une population. Ainsi, la mixité des fonctions et la diversité des usages dans un secteur donné, permettant notamment la cohabitation de résidences et de services de proximité, favorisent les déplacements à pied pour atteindre un certain nombre de destinations importantes dans la vie quotidienne (faire des courses, aller à l'école, aller au travail, etc.). Les déplacements actifs constituent une façon importante de prévenir l'embonpoint et l'obésité, et les multiples problèmes de santé qui en découlent. Une densité d'occupation du sol (mesurée en termes de résidents et d'emplois combinés par hectare) raisonnable justifie et facilite l'implantation d'un bon service de transport collectif. Or, l'utilisation du transport collectif génère moins de polluants et de gaz à effet de serre par passager-km que l'automobile (DSP, 2006). De plus, les utilisateurs du transport en commun marcheraient en moyenne une vingtaine de minutes par jour, répondant par là même aux 2/3 du seuil minimal recommandé d'activité physique quotidienne.

Les aménagements physiques du système de transport jouent un grand rôle pour assurer la sécurité des usagers de la route : mesures d'apaisement de la circulation afin de diminuer la probabilité et la sévérité des accidents ainsi que des aménagements piétonniers et cyclables qui protègent l'intégrité physique des usagers de la route les plus vulnérables. De plus, la réalisation de conditions plus sécuritaires pour la marche et le vélo contribue à augmenter la pratique de ces modes de transport actif.

L'intégration de la végétation dans l'espace urbain a aussi des impacts favorables sur la santé. D'une part, les espaces verts, sous la forme de parcs, permettent un accès facile, s'ils sont à proximité, pour des activités sportives. D'autre part, le couvert végétal d'un quartier, par des parcs et par la présence d'arbres le long des rues, contribue à la lutte aux îlots de chaleur urbains.

L'aménagement urbain joue aussi un rôle pour prévenir la criminalité et favoriser la sécurité des espaces publics. Le sentiment de sécurité qu'on peut ressentir, en circulant dans un quartier, constitue certainement une composante essentielle du bien-être. De plus, il est reconnu que le sentiment d'insécurité dans les lieux publics nuit à la pratique de la marche et à l'usage du transport collectif, particulièrement chez les femmes et les personnes âgées. L'aménagement des lieux contribue à la sécurité urbaine et à la fréquentation des espaces publics.

Enfin, l'habitation est une autre dimension de l'environnement bâti dont l'importance pour la santé est fondamentale. Elle répond d'ailleurs à un besoin tellement primordial que plusieurs doivent limiter la satisfaction d'autres besoins également importants (comme l'alimentation) pour se payer un logement adéquat. Le logement est aussi un milieu de vie qui peut

compromettre la santé quand il est insalubre (provoquant des maladies respiratoires reliées à une mauvaise qualité de l'air intérieur) et nuire à la qualité de vie et à la santé mentale de ses occupants s'il est surpeuplé et bruyant.

C'est donc en fonction de cette compréhension générale du lien entre l'organisation de l'environnement bâti, d'une part, et la santé et le bien-être de la population, d'autre part, que le développement de Griffintown sera examiné.

## Orienter le développement

---

Étant donné l'ampleur des développements déjà entamés et de ceux attendus dans Griffintown au cours des prochaines années, la Ville de Montréal a aujourd'hui l'occasion d'exercer un leadership fort pour en faire un cas exemplaire de développement favorable à la santé.

La Ville a adopté depuis quelques années un certain nombre de politiques qui définissent une vision très valable de la société vers laquelle on doit tendre : *Plan d'action famille*, *Plan de développement durable de la collectivité montréalaise*, *Plan de transport*, *Stratégie d'inclusion du logement social*, etc. Les principes qui sous-tendent ces politiques et les objectifs qu'elles poursuivent convergent avec les idées fortes d'un urbanisme favorable à la santé. Il faut maintenant relever le défi de la mise en œuvre et faire en sorte que tous les acteurs sociaux qui, à un niveau ou à un autre, contribuent à façonner l'environnement bâti d'un quartier, agissent dans un sens qui favorise la santé et le bien-être. Pour y arriver, il faudra non seulement établir des orientations claires, mais aussi les assortir de moyens concrets pour inciter, voire contraindre, tous ces acteurs à concourir au plan d'ensemble.

## Considérer les enjeux régionaux et sous-régionaux dans le développement local

---

Depuis quelques années, le sud-ouest de Montréal, incluant le territoire du CSSS du Sud-Ouest–Verdun, est l'hôte de plusieurs projets urbains majeurs qui transforment de manière importante les dynamiques urbaines de ce secteur :

- Réfection du complexe Turcot par le ministère des Transports du Québec;
- Développement dans le secteur du Programme particulier d'urbanisme (PPU) Peel-Wellington;
- Requalification de l'autoroute Bonaventure;
- Redéveloppement de l'ancien site de Postes Canada dans le cadre du projet Les Bassins du Nouveau Havre;
- Réaménagement des ateliers du CN;
- Redéploiement du Centre universitaire de santé McGill sur le campus Glen, en périphérie immédiate du quartier Saint-Henri;
- Projet d'aérotrain de l'Aéroport de Montréal;
- Reconstruction du Pont Champlain.

Ces projets impliquent la construction de milliers de nouveaux logements ainsi que la rénovation ou la transformation d'infrastructures de transport à portée régionale. Il est en conséquence nécessaire, et même impératif, de prévoir une intégration des enjeux régionaux et sous-régionaux dans la planification du secteur Griffintown.

**Recommandation 1** : *La planification des projets de développement à Griffintown doit se faire de façon intégrée avec les autres projets à proximité en cours ou à venir.*

## Développer un quartier pour les familles, à proximité d'un grand pôle d'emplois

---

Un quartier favorable à la santé doit favoriser une certaine mixité sociale et générationnelle. Il est donc important d'y trouver des logements pour des familles avec enfants et pas seulement pour des personnes seules ou des couples sans enfants. Un quartier est durable lorsqu'il peut accueillir des ménages pouvant y trouver un logement répondant à leurs besoins tout au long de leurs cycles de vie. Ceci est particulièrement vrai pour le quartier Griffintown en raison de sa proximité avec le centre-ville et le pôle d'emplois majeur qu'il représente. En effet, les emplois de la nouvelle économie qui sont le présent et l'avenir de Montréal attirent une main-d'oeuvre jeune pour qui — si la tendance observée dans les métropoles les plus dynamiques se vérifie ici également — la qualité de vie est de première importance. Pour ces jeunes, une qualité de vie implique la possibilité de s'installer et de fonder une famille dans un milieu convivial et sécuritaire sans avoir à perdre de longues heures dans la congestion routière entre domicile et travail. Il est donc important qu'il y ait une offre de logement ayant un nombre de pièces qui correspond aux besoins des familles. Il serait aussi intéressant que des familles n'aient pas à s'installer dans une banlieue plus ou moins lointaine et puissent trouver à se loger convenablement, dans un milieu de vie adéquat à proximité d'un pôle d'emplois aussi important que le centre-ville, facilement accessible en transport en commun ou même à pied. La Ville de Montréal s'est d'ailleurs dotée d'une série de critères pour définir une nouvelle habitation urbaine pour les familles qui s'inscrit dans l'approche « Certifié qualité famille ».

**Recommandation 2 :** *La Ville doit faire valoir ses attentes auprès des promoteurs privés, afin qu'ils développent du logement répondant véritablement aux besoins des ménages familiaux.*

Néanmoins, ces principes risquent fort d'être inapplicables lorsque confrontés à la réalité du marché immobilier. Sans une intervention énergique des pouvoirs publics, le libre-marché misant sur la position stratégique de Griffintown, sur ses atouts actuels et potentiels, pourrait possiblement produire un îlot gentrifié, en rupture totale avec le reste du Sud-Ouest dont il devrait être la continuité naturelle. Plusieurs stratégies pour contrer cette éventualité ont déjà été envisagées par la Ville dont sa *Stratégie d'inclusion du logement social* de 15 % de logements sociaux et de 15 % de logements abordables.

Cette stratégie a le mérite d'assurer le développement d'un nombre minimal de logements qui répondent mieux aux besoins des ménages à faible ou à modeste revenu. Toutefois, le nombre de logements qui seraient ainsi construits dans le cadre des développements immobiliers d'envergure dans Griffintown ne répondraient pas aux besoins déjà présents dans le Sud-Ouest où près du tiers (31,6 %) des ménages de l'arrondissement ont un taux d'effort<sup>1</sup> de 30 % et plus et 13,5 % d'entre eux ont un taux d'effort de 50 % et plus<sup>2</sup>. On se trouverait alors en discontinuité avec la proportion de logements sociaux et communautaires disponibles dans le reste de l'arrondissement (24,3 % des logements occupés<sup>3</sup>) et dans le principal quartier voisin, la Petite-Bourgogne (46,7 % des logements occupés).

Il existe du reste à Montréal et ailleurs des projets de développement immobilier récents qui peuvent être inspirants pour Griffintown parce qu'ils ont tenu compte de la problématique du coût excessif du logement pour de nombreux ménages.

---

<sup>1</sup> Le taux d'effort logement est la proportion du revenu brut consacrée au logement.

<sup>2</sup> Ville de Montréal, Direction de l'habitation, Service de la mise en valeur du territoire et du patrimoine, *Profil statistique en habitation de l'arrondissement du Sud-Ouest*, mai 2009, page 16.

<sup>3</sup> *Ibid*, page 22.

La requalification des anciens ateliers municipaux, dans le quartier Rosemont, a fait l'objet d'un vaste plan d'aménagement et de développement. Dans la présentation du projet, on peut y lire que « la proposition retenue répond aux objectifs de la Stratégie d'inclusion de logements abordables dans les nouveaux projets résidentiels, en assurant une mixité de produits résidentiels (coopératives d'habitation, logements gérés par des organismes à but non lucratif, logements privés, etc.) pour différents types de ménages (personnes seules, familles, personnes âgées, etc.). Le plan de mise en valeur du site permettra la construction de 400 à 500 nouveaux logements, dont près de 50 % seront gérés par des coopératives ou des organismes à but non lucratif.

Dans le même sens, l'entente sur la requalification des terrains, autour de la tour de Radio-Canada, prévoit 20 % de logements sociaux et communautaires, soit davantage que la proportion prévue dans la Stratégie d'inclusion. La Ville de Montréal a, de plus, négocié 10 % d'unités abordables. Également, une proportion importante d'unités de logement est prévue pour les familles.

Moins récent, le développement de la phase 1 du secteur Angus a favorisé la construction de divers types d'habitation (condos, maisons de ville, coopératives, OBNL, etc.), incluant de grands logements familiaux, avec 40 % de logements sociaux ou abordables. Le développement parallèle d'un secteur industriel et commercial a créé de nouveaux emplois. Des ententes ont favorisé l'embauche locale. Dans le même sens, le développement de la TOHU, dans le quartier St-Michel, a favorisé l'embauche locale. Des organismes d'insertion ont offert de la formation aux jeunes du quartier, afin de répondre aux besoins d'embauche.

D'autres expériences ont aussi montré qu'il est possible d'offrir diverses formes de logement accessibles à divers types de clientèle dans un même grand projet de revitalisation urbaine, à proximité du centre-ville. Les projets de Regent Park à Toronto, Westerpark à Amsterdam ou de Creighton à Halifax (FCM, 2011) comportent des éléments à cet égard qui peuvent inspirer la Ville de Montréal et les promoteurs immobiliers.

***Recommandation 3 :*** *Compte tenu des besoins flagrants de logements sociaux et abordables, nous proposons que l'offre d'habitation pour Griffintown soit augmentée par rapport aux ratios recommandés<sup>4</sup> pour répondre à ces besoins. Ces logements doivent faire partie intégrante des projets de développement dans Griffintown et non être repoussés à la périphérie du secteur.*

Un tel effort permettrait d'harmoniser un peu plus le caractère du « nouveau quartier » avec celui du quartier existant et de favoriser ainsi davantage les relations entre les deux communautés.

Les projets cités précédemment démontrent, en outre, qu'il est possible de concevoir une portion d'unités répondant aux besoins spécifiques des familles, non seulement en termes de coût, mais aussi en termes d'espace et de typologie. À cet effet, par exemple, les tours d'habitation ne présentent peut-être pas les conditions idéales pour attirer ou retenir en ville des familles avec enfants. Toutefois, pour des questions de rentabilité financière, nous concevons qu'il soit moins intéressant pour les promoteurs immobiliers de réaliser des unités répondant aux besoins des ménages familiaux. C'est pourquoi, il importe qu'une « orientation famille » soit clairement énoncée et appuyée par les programmes et politiques de la Ville de Montréal en la matière.

---

<sup>4</sup> Les ratios recommandés par la Stratégie d'inclusion de logements abordables de la Ville de Montréal sont de 15% de logement social et 15% de logement abordable.

## **Aménager des espaces verts, développer des services de proximité et améliorer la sécurité urbaine**

---

Avec les familles viennent des enfants qui ont besoin de parcs, de services de garde et d'écoles. Les familles, tout comme l'ensemble des ménages, qu'ils soient locataires ou propriétaires, requièrent un environnement où l'on retrouve une vie de quartier à caractère communautaire, sécuritaire et convivial avec des espaces de jeux, autant pour l'été que pour l'hiver, ainsi qu'un ensemble de services de proximité les plus usuels. Les principes d'aménagement sécuritaire pour la prévention de l'insécurité urbaine (Ville de Montréal, 2002) pourraient judicieusement être intégrés au design des espaces publics.

Une attention particulière devrait être portée au développement de services de garde. *L'Enquête sur la maturité scolaire des enfants montréalais*, publiée par la Direction de santé publique de Montréal (2008), conclut que le territoire du CSSS Sud-Ouest-Verdun est celui où le taux de places disponibles en services de garde est le plus bas. Par ailleurs, ce territoire est aussi un de ceux qui comptent une forte proportion d'enfants vulnérables sur le plan de la maturité scolaire (40,5 %). Le projet qui sera élaboré pour Griffintown devrait inclure des conditions favorables au développement de nouveaux projets de CPE en réponse aux besoins de la population du territoire (espaces dédiés, localisation sécuritaire, prix d'acquisition ou de location compatibles avec les programmes de financement existants).

Le futur Griffintown devrait être bien pourvu en services de proximité, notamment en matière d'alimentation avec une offre abondante de fruits et de légumes frais (par exemple, grâce à un marché public). Des espaces pourraient aussi être prévus pour de l'agriculture urbaine, entre autres via des toits verts qui pourraient être aménagés sur certains édifices à construire ou à rénover et par des jardins collectifs. Avec le même objectif de quartier vivant et diversifié, où les espaces publics favorisent les loisirs physiquement actifs ainsi que les rapports sociaux harmonieux, l'accès au canal de Lachine devrait être préservé sur toute sa longueur et les berges, mises en valeur.

***Recommandation 4 :*** *Le nouveau quartier doit être aménagé avec les services de proximité dont aura besoin la population qui s'y installera ainsi que des espaces verts en quantité suffisante tout en intégrant les bonnes pratiques permettant d'assurer la sécurité et la convivialité des rues et des espaces publics.*

## **Favoriser la mobilité durable**

---

Le renouvellement d'un quartier et l'arrivée de nombreux résidents, après des décennies de dépopulation quasi-totale, doit s'accompagner d'une planification détaillée de la mobilité en fonction des principes de développement durable. Pour promouvoir la santé humaine et assurer un environnement de qualité, il faut implanter les meilleures pratiques pour favoriser le transport actif et collectif et limiter la part des déplacements automobiles.

Pour le transport actif, il est nécessaire de prévoir des infrastructures qui encourageront la pratique du transport actif, en créant un environnement plus convivial et plus sécuritaire. Cela implique par exemple l'aménagement de trottoirs d'une largeur de 2,5 mètres, avec un espace tampon végétalisé et un éclairage à l'échelle du piéton. Les intersections qui sont en général les lieux où surviennent la grande majorité des accidents doivent être sécurisées par l'implantation judicieuse d'aménagements qui ont fait la démonstration de leur efficacité :

avancées de trottoirs, refuge central pour piétons, phasage des feux de circulation qui respectent le pas des piétons de tous âges, marquage clair, feux à décompte numérique, etc. Bref, la réfection du réseau routier devrait intégrer un ensemble de mesures physiques qui apaisent la circulation en réduisant la vitesse et le nombre de véhicules.

L'occasion de revoir l'organisation spatiale d'un quartier dans son ensemble permettrait aussi de concevoir un réseau cyclable bien connecté, offrant des parcours protégés, idéalement en site propre, tant dans la direction nord-sud, qu'est-ouest. Le réseau cyclable peut et doit également servir à renforcer les liens entre les quartiers situés de part et d'autre du canal de Lachine. Des stations BIXI devraient être implantées dans le quartier de même que des supports à vélo sur chaque rue.

Pour ce qui est du transport collectif, la localisation du quartier et la densité résidentielle envisagée rendent tout à fait possible une desserte adéquate avec une offre de service performante (ex. : des circuits de bus aux 10 minutes). Cette offre devrait être mise en place dès les premières phases du redéveloppement du quartier.

Enfin, l'usage de l'auto peut être contrôlé par le recours à des normes plus restrictives sur le stationnement ou par la limitation de la capacité routière tout en s'assurant que le transport collectif et actif puisse être une option véritablement concurrentielle à l'automobile. Par ailleurs, on sait que le quartier Griffintown accueille une importante circulation de transit qui est le fait, entre autres, des navetteurs de la Rive-Sud. Il conviendrait alors, dans un premier temps, de voir à ce que cette circulation de transit soit canalisée sur des artères. À plus long terme, dans le contexte de la reconstruction du Pont Champlain et de la requalification de l'autoroute Bonaventure, il apparaît souhaitable d'étudier la faisabilité d'un mode de transport collectif de haute performance (par ex. un SLR) qui puisse réduire non seulement le volume d'automobiles, mais également le nombre d'autobus qui se rendent au terminus La Gauchetière.

***Recommandation 5 :*** *La planification du transport dans le nouveau quartier Griffintown doit favoriser le transport collectif et le transport actif efficaces et sécuritaires par l'intermédiaire, entre autres, d'une offre de transport collectif performant et compatible avec le caractère résidentiel du secteur, de mesures d'apaisement de la circulation à travers le quartier, d'un réseau cyclable bien connecté, d'aménagements rendant le transport actif convivial, etc.*



## Conclusion

---

La renaissance de Griffintown pourrait en faire un modèle de développement urbain dont les attributs favoriseraient la santé et le bien-être de sa population, résidente ou de passage. Ce quartier devrait être largement accessible aux familles, par la typologie et le prix de ses habitations, la qualité de ses aménagements et des espaces publics, la diversité des services et fonctions qu'on y retrouve ainsi que la facilité de s'y déplacer en transport collectif et actif. Pour concrétiser cette vision et ces objectifs, la Ville devra relever le défi d'utiliser résolument et habilement les politiques municipales de même que les instruments de planification et de réglementation dont elle dispose.

En somme, nous recommandons que :

- La planification des projets de développement à Griffintown se fasse de façon intégrée avec les autres projets à proximité en cours ou à venir.
- La Ville fasse valoir ses attentes auprès des promoteurs privés, afin qu'ils développent du logement répondant véritablement aux besoins des ménages familiaux.
- Compte tenu des besoins flagrants de logements sociaux et abordables, nous proposons que l'offre d'habitation pour Griffintown soit augmentée par rapport aux ratios recommandés<sup>5</sup> pour répondre à ces besoins. Ces logements doivent faire partie intégrante des projets de développement dans Griffintown et non être repoussés à la périphérie du secteur.
- Le nouveau quartier soit aménagé avec les services de proximité dont aura besoin la population qui s'y installera ainsi que des espaces verts en quantité suffisante tout en intégrant les bonnes pratiques permettant d'assurer la sécurité et la convivialité des rues et des espaces publics.
- La planification du transport dans le nouveau quartier Griffintown favorise le transport collectif et le transport actif efficaces et sécuritaires par l'intermédiaire, entre autres, d'une offre de transport collectif performant et compatible avec le caractère résidentiel du secteur, de mesures d'apaisement de la circulation à travers le quartier, d'un réseau cyclable bien connecté, d'aménagements rendant le transport actif convivial, etc.

---

<sup>5</sup> Les ratios recommandés par la Stratégie d'inclusion de logements abordables de la Ville de Montréal sont de 15% de logement social et 15% de logement abordable.



## Références

---

- Direction de santé publique de l'Agence de Montréal (2006). *Le transport une question de santé. Rapport annuel du directeur de santé publique*, Agence de la santé et des services sociaux.
- Fédération canadienne des municipalités (2011). *Abordabilité et choix en matière de logement : Compendium des solutions d'abordabilité et choix toujours*, Ottawa, FCM, 49 pages.  
[www.actprogram.com/CMFiles/CRA\\_Compndium\\_FR\\_Final\\_Web.pdf](http://www.actprogram.com/CMFiles/CRA_Compndium_FR_Final_Web.pdf)
- Handy SL., Boarnet, MG., Ewing, R. et RE Killingsworth, (2002). "How the built environment affects physical activity; Views from urban planning", *Am J Prev Med*, 23(2S) : 64-73.
- Ville de Montréal (2002). *Pour un environnement urbain sécuritaire*. Montréal, Ville de Montréal (programme Femmes et ville), 160 pages.  
[www.ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/page/femmes\\_ville\\_fr/media/documents/Guide\\_amenagement\\_environnement\\_urbain\\_securitaire.pdf](http://www.ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/page/femmes_ville_fr/media/documents/Guide_amenagement_environnement_urbain_securitaire.pdf)





**Agence de la santé  
et des services sociaux  
de Montréal**

**Québec** 