

MÉMOIRE

présenté par le

Comité pour le sain redéveloppement de Griffintown

sur le

RÈGLEMENT MODIFIANT LE PLAN D'URBANISME DE LA VILLE DE MONTRÉAL

(04-047) - SECTEUR PEEL-WELLINGTON (GRIFFINTOWN)

0. Introduction

Le Comité pour le sain redéveloppement de Griffintown

Intérêt porté à ce projet

0.1 Résumé et recommandations

0.1.1 Le processus consultatif

0.1.2 Le Projet Griffintown

0.1.3 Le plan Devimco

0.1.4 Notre vision : un réaménagement durable à l'échelle humaine.

0.1.5 Conclusion

1. Le Processus consultatif

1.1 Le PPU et la municipalité

1.2 Pourquoi le choix du PPU quand d'autres outils existent ?

1.3 Le processus de consultation n'est consultatif qu'en apparence.

1.4 Les avis des experts

1.4.1 La Politique du patrimoine

1.4.2 Le Conseil du patrimoine de Montréal

1.4.3 Le Plan d'urbanisme et l'évaluation du patrimoine urbain : Arrondissement du Sud-Ouest

1.4.4 Atelier B.R.I.C.

1.4.5 Le Comité consultatif d'urbanisme (CCU)

2. Le Programme Particulier d'Urbanisme pour le projet Griffintown

2.1 Les hauteurs

2.2 La trame des rues

2.3 Le cadre bâti

2.4 Les résidents, les propriétaires et les entreprises du secteur

2.5 Les espaces verts

2.6 Le stationnement

2.7 Le transport en commun

2.8 La privatisation des espaces publics

2.9 Le mythe de la création d'un milieu de vie pour les familles

3. Le plan Devimco

3.1 Qui est Devimco ?

3.2 Devrions-nous confier un projet aussi gigantesque à un seul promoteur ?

3.3 Quelle est l'expérience de Devimco en redéveloppement urbain ?

3.4 Quelles garanties avons-nous que Devimco a les capacités financières pour mener ce projet à terme ?

3.5 Le plan Devimco.

4. Notre vision : un réaménagement durable à échelle humaine

4.1 Qu'est-ce que le développement urbain durable ?

4.2 Conserver le patrimoine de Griffintown

4.2.1 Retenir les services des experts

4.2.2 Encourager les projets d'insertion

4.2.3 Conserver le Horse Palace de Griffintown.

4.3 Reverdir Griffintown (et Montréal)

4.3.1 Une économie locale

4.3.2 Caractéristiques durables.

4.4 Un Griffintown dynamique

4.4.1 Densité sans tours d'habitation

4.4.2 Un incubateur des arts et de la culture

0. Introduction

Qui sommes-nous ?

Le Comité pour le sain redéveloppement de Griffintown (CSRG) est un organisme qui regroupe des résidents, commerçants et propriétaires de Griffintown préoccupés par l'avenir de ce quartier historique.

Pour nous, le terme « sain » signifie que les objectifs de développement social, économique et environnemental soient remplis. Pour redévelopper un quartier, il faut le revaloriser en préservant son caractère historique, y compris la trame des rues et autant que possible le réseau de structures existantes.

0.1 Résumé et recommandations

Nous allons vous présenter le sommaire de notre mémoire. Le texte complet sera bientôt disponible sur le site web de l'arrondissement, et sur notre blog sur l'internet.

0.1.1 Le processus consultatif

D'après nous, le processus consultatif du projet Griffintown est inversé. Une participation réelle des citoyens et citoyennes dans le développement de l'espace urbain est fondamentale à tout notion de la démocratie locale. Pourtant, pour planifier la revitalisation de Griffintown, ce ne sont pas les citoyens qui ont participé à la rédaction du PPU, c'est le promoteur Devimco, à tel point que son projet est mentionné 43 fois

dans le texte. Depuis le début de ce processus nous nous sentons devant un fait accompli et nous avons l'impression que la vraie consultation a déjà eu lieu avec le promoteur derrière des portes fermées au grand public, et ce, depuis plus de deux ans.

Le PPU et le projet Devimco proposent d'importantes modifications à la trame de rues, dont la création de quelques méga-îlots de la taille du Complexe Desjardins, qui «viennent déstructurer la trame urbaine traditionnelle et ne correspondent pas à l'identité montréalaise»¹. L'élargissement de la rue Wellington nécessiterait l'expropriation et la démolition de bâtiments commerciaux occupés et actifs, dont certains sont des témoins historiques du passé industriel du quartier. De plus, les surhauteurs proposées sont excessives et, tout comme les changements prévus pour la trame de rues et le patrimoine construit, contreviennent aux Politique de Patrimoine et au plan d'urbanisme de la Ville, ainsi qu'aux recommandations des experts sélectionnés par la Ville : l'Atelier BRIC, le Conseil du Patrimoine, et même le comité consultatif d'urbanisme, qui, après avoir voté à l'unanimité un avis défavorable, s'est rétracté et a refusé de se prononcer par manque d'informations.

0.1.2 Le Projet Griffintown

Nous trouvons inacceptable de raser un quartier historique clairsemé mais fonctionnel dans le simple but d'y construire un centre commercial surmonté de tours d'habitation.

Le million de pieds carrés d'espace commercial équivalent au centre Rockland, c'est le cœur et l'âme du Projet Griffintown et c'est là le problème, parce que c'est justement l'élément le plus inadapté au tissu urbain.

¹ Conseil du Patrimoine de Montréal, décembre 2007. Dossier numéro A07-SO-01.

Les hauteurs permises par le plan d'urbanisme actuel sont largement suffisantes pour assurer la densité résidentielle nécessaire à la revitalisation du quartier.

Les sur-hauteurs exagérées proposées par le PPU ne seraient nécessaires que pour laisser place à cette gigantesque emprise commerciale.

Des 6300 places de stationnement souterrain prévues, 4000 sont réservées au centre commercial. Les problèmes d'engorgement provoqués par la circulation excessive qui en découlerait, et les problèmes de bruit causés par les lourds camions de livraison, seraient eux-aussi imputable au centre commercial.

L'élargissement ou la privatisation de pratiquement chaque tronçon de rue ne serait nécessaire que pour desservir le centre commercial et faciliter les allées et venues des acheteurs. La facture de ces travaux de voirie aux frais des Montréalais serait lourde et risquerait de détourner les fonds publics vers Griffintown et de priver les quartiers avoisinants pendant longtemps.

Quant au reste du projet, il promet de créer des espaces verts, mais projette d'en éliminer près de la moitié en construisant des résidences sur le Parc Gallery, un populaire parc public avec enclos à chiens, qui appartient pourtant à tous les Montréalais. Contrairement au mythe d'un milieu de vie accueillant pour les familles, le projet offre un environnement démesuré qui va à l'encontre de la vie de quartier.

0.1.3 Le plan Devimco

Si ce projet devait être approuvé et qu'un monopole sur le secteur soit créé, il faudrait réglementer ce monopole et le contrôler pour s'assurer que les terrains soient vraiment utilisés aux fins annoncées, et non pas simplement rassemblés en large actif pour pouvoir être revendus au plus offrant sur le marché international.

Les risques inhérents à un si vaste projet seraient multipliés plutôt que réduits, si nous laissons un seul promoteur en assurer le contrôle. Si Devimco devait échouer avec ce projet, ce serait une calamité pour la ville et certainement pour tout le Sud-Ouest.

La zone visée est actuellement zonée semi-industrielle, et une fois rezonée pour usage commercial et résidentiel, la proximité du centre-ville fera monter les prix. Sur 1,1 million de pi carrés de terrain, ça peut représenterait un hausse de valeur de plus de 100\$ millions. Que la Ville de Montréal soit prête à se servir de son pouvoir d'expropriation pour aider le promoteur à acquérir les terrains à ces prix d'avant rezonage constitue un énorme bénéfice pour le promoteur.

Quant à l'impact de l'espace commercial du projet sur le centre-ville, le professeur Jacques Nantel, dans une étude réalisée pour Devimco, souligne deux éléments critiques à la protection des marchands du centre-ville. Premièrement, l'offre commerciale doit être complémentaire à celle de la rue Ste-Catherine. Deuxièmement, la clientèle piétonnière de la rue Ste-Catherine ne doit pas avoir d'accès facile au centre commercial du projet Griffintown.

Mais le tramway envisagé transporterait facilement cette clientèle, et sur la quantité de magasins envisagés, plusieurs risquent certainement d'être compétitifs avec les marchands du centre-ville, plutôt que complémentaires.

Or, selon le professeur Nantel, dans de celles conditions, «les ventes de cette artère pourraient baisser de 13 à 17%. »²

Si le centre commercial du Village Griffintown risque de réduire autant les ventes pour les marchands de la rue Ste-Catherine, le type de redéveloppement proposé pour Griffintown constitue pour eux une menace sérieuse.

² Nantel, Jacques. Dossier Village du Bassin Peel: Impact Commercial, le 10 septembre 2007.

0.1.4 Notre vision : un réaménagement durable à l'échelle humaine.

Nous avons 7 recommandations

1. Conservons tout en innovant. Pour le faire, il faut retenir les services d'architectes et d'urbanistes capables d'innover tout en respectant le caractère, l'échelle, la trame et le contexte de l'environnement.
2. Encourageons les projets qui s'insèrent dans la trame existante et conservent le tissu urbain matériel et immatériel
3. Protégeons le patrimoine de Griffintown, tel que l'écurie du Griffintown Horse Palace
4. Tournons nous vers un Montréal vert: nous savons tous que l'avenir ne se trouve pas dans le pétrole mais dans une économie locale
5. Développons des commerces de proximité indépendants et locaux et non des grandes chaînes commerciales .
6. Tournons nous vers un modèle urbain classique a haute densité tel que le plateau Mont-Royal
7. Intégrons des espaces abordables pour toute une variété d'artistes et d'artisans, pour qu'ils contribuent à l'âme du quartier et que Griffintown devienne un véritable incubateur culturel.

0.1.5 Conclusion

En conclusion, nous sommes des citoyens de Griffintown, et nous méritons mieux!

Nous méritons d'être respectés. Respectés par un processus de consultation qui commence au bon endroit, par la consultation des citoyens qui habitent et travaillent dans le secteur immédiat ou avoisinant. Nous ne voulons pas être placés devant un fait pratiquement accompli dans un corridor de l'ETS en plein hiver, à la toute fin du processus de planification urbaine. Nous n'avons aucune envie d'être considérés comme des opposants au développement, mais nous ne pouvons que nous opposer à un PPU qui se sert de l'expropriation comme outil au bénéfice d'un promoteur privé, un PPU qui renie complètement le plan d'urbanisme actuel, et qui n'est conçu que pour accommoder le projet mal adapté au quartier et tout-le-contraire-de durable présenté par Devimco.

Nous demandons l'intégration des bâtiments existants, parce que le patrimoine bâti de ce secteur est essentiel à son développement en tant que vraie communauté et futur foyer pour 10 000 Montréalais. Nous demandons plus, et non moins, d'espaces verts publiquement accessibles pour les activités sportives et récréatives.

Nous demandons la revitalisation de notre quartier, par de nouveaux projets qui respectent les bâtiments existants, les restrictions de hauteur déjà en place, et la trame des rues. Qui respectent l'histoire et l'importance de notre communauté, et notre situation névralgique de porte d'entrée vers le centre-ville de Montréal.

Nous demandons plus de nos élus, et nous demandons plus des bureaucrates de la Ville de Montréal. Nous demandons qu'ils travaillent avec nous et non pas contre nous à la conception d'un nouveau Griffintown dont tous les Montréalais puissent être fiers.

Nous demandons un Griffintown revitalisé, qui dans 200 ans se souviendra encore et célébrera l'histoire d'un quartier dont les habitants ont creusé le canal de Lachine et

construit le pont Victoria; dont les ouvriers ont forgé les rails qui relient notre pays d'un océan à l'autre.

Nous sommes des citoyens de Griffintown, et nous méritons mieux!

1. Le Processus consultatif

D'après nous, le processus consultatif ici à Griffintown est inversé. Quand il s'agit de redévelopper un secteur urbain, la Ville de Montréal doit normalement assumer ses responsabilités en élaborant un programme qui dicte les règles et les conditions de réalisation des projets de redéveloppement selon les besoins des occupants du secteur visé, et selon les enjeux à long terme qui touchent les montréalais et les montréalaises.

Pourtant, en ce qui concerne la revitalisation de Griffintown, le promoteur Devimco, qui a présenté le projet de redéveloppement, «a participé à la rédaction du programme particulier d'urbanisme (PPU), comme l'a lui-même affirmé le président de l'entreprise, M. Serge Goulet »³. Le résultat de cette inhabituelle collaboration, c'est qu'au lieu de respecter et d'appliquer sa propre planification urbaine, résultat de plusieurs années d'efforts, la Ville de Montréal a adapté le PPU aux exigences du projet présenté par Devimco.

1.1 Le PPU et la municipalité

Pour encadrer le projet proposé pour le secteur Griffintown, la Ville de Montréal a choisi d'utiliser un programme particulier d'urbanisme (PPU), outil dont le processus de consultation publique ne permet pas de recourir à un référendum, plutôt que de confier le dossier à l'Office de consultation publique de Montréal (OCPM), comme l'a d'ailleurs recommandé le Conseil du Patrimoine de Montréal. Les consultations publiques étant confiées à l'Arrondissement du Sud-Ouest, il n'y aura pas de consultations organisées par l'OCPM à l'échelle de l'agglomération. Pourtant les impacts du redéveloppement de Griffintown se mesureront à l'échelle de la ville et de son agglomération. La Ville de Montréal et l'Arrondissement du Sud-Ouest semblent avoir d'ores et déjà donné leur accord, en gérant « le projet main dans la main avec le promoteur Devimco »⁴ pour le faire approuver au plus vite en contournant leur propre processus démocratique.

³ Lévesque, Kathleen. Montréal- Le retour des grands projets. Le Devoir, 1 mars, 2008.

⁴ Lévesque, Kathleen. Montréal- Le retour des grands projets. Le Devoir, 1 mars, 2008.

Nous tenons d'ailleurs à signaler que « l'ancien responsable du développement économique au sein du comité exécutif de Montréal, Georges Bossé, travaille sur le dossier de Griffintown pour la firme d'urbanisme Daniel Arbour et associés, qui fait les démarches pour le compte du promoteur Devimco auprès de la Ville. Or le dossier de Devimco a été présenté à M. Bossé à l'époque où ce dernier était derrière son bureau de politicien »⁵.

Nous nous sentons devant un fait accompli et avons, de plus, l'impression que la vraie consultation a déjà eu lieu avec le promoteur derrière des portes fermées au grand public, et ce, depuis plus de deux ans.

1.2 Pourquoi le choix du PPU quand d'autres outils existent ?

Comme la mairesse de l'arrondissement du Sud-Ouest Jacqueline Montpetit l'a répété pendant la période de questions de la séance du conseil du 5 février 2008, au cours de laquelle le projet de Programme particulier d'urbanisme a été adopté, un PPU n'est qu'un des outils auxquels la Ville peut recourir pour encadrer le redéveloppement d'un quartier. Madame Montpetit a finalement admis, après des questions répétées, que des raisons politiques avaient déterminé ce choix, puisqu'un PPU permet à la ville d'exproprier, et que des expropriations seraient nécessaires pour élargir la rue Wellington.

Existe-t-il de meilleures solutions pour Griffintown ?

Nous avons un exemple plus positif dans le projet de redéveloppement Benny Farm, dont le « groupe de travail » appelait la participation de tous les intervenants intéressés. Et plus près de chez nous, la mise sur pied d'un comité de travail incluant les représentants communautaires pour élaborer une vision de redéveloppement pour le

⁵ Lévesque, Kathleen. Montréal- Le retour des grands projets. Le Devoir, 1 mars, 2008.

site du Tri postal, ou encore le processus de consultation proposé par l'arrondissement du Sud-Ouest pour les terrains du CN, même si aucun projet concret n'est encore sur la table. Pour le projet Nordelec à Pointe-Saint-Charles, c'est l'OCPM qui était chargé des consultations et «depuis 2004, un seul autre grand projet n'a pas été soumis à l'OCPM : l'îlot Voyageur, de l'UQAM, qui a piqué du nez financièrement l'automne dernier. Les projets soumis à l'Office restent à la discrétion des élus, sauf les projets du Mont Royal, qui sont nouvellement encadrés par un plan de protection»⁶

Alors pourquoi deux poids, deux mesures pour Griffintown ?

1.3 Le processus de consultation n'est consultatif qu'en apparence.

Une participation réelle des citoyens et citoyennes dans le développement de l'espace urbain est fondamentale à toute notion de démocratie locale. En ce qui concerne le PPU et le projet Devimco, il est primordial que les montréalais et montréalaises, tout autant que les gens du Sud-Ouest, aient le temps et les ressources nécessaires pour bien saisir les enjeux, en débattre en profondeur et être partie prenante des décisions qui concernent l'avenir de ce quartier névralgique.

Tant d'enjeux critiques sont à évaluer : l'écologie urbaine, l'intégration d'un Griffintown revitalisé aux quartiers avoisinants, les hauteurs proposées en contradiction avec des avis d'experts, et tant d'autres. Pourquoi la Ville a-t-elle décidé d'aller en quatrième vitesse dans ce dossier de Griffintown ? Comment un vrai débat peut-il avoir lieu si les discussions se limitent à quelques minutes devant le micro dans un couloir de l'ÉTS ?

Lors des périodes de questions, le modérateur a fortement comprimé le temps alloué aux citoyens et aux membres des groupes communautaires pour poser leurs questions, les pressant d'éviter les préambules souvent nécessaires pour communiquer clairement

⁶ Champagne, Sara. Projet Griffintown : Montréal embauche un « facilitateur » à 200\$ l'heure. Cyberpresse, 26 janvier 2008. ; www.cyberpresse.ca.

leurs préoccupations. Ce même modérateur a cependant permis au représentant de Devimco, M. Serge Goulet, de monopoliser la parole et de s'étendre longuement pour faire la promotion de son projet. L'importance disproportionnée allouée au discours du promoteur durant ces soirées de questions est un exemple probant du déséquilibre d'un processus consultatif faussé au départ.

Il est inacceptable pour nous, comme citoyens de notre ville, que le processus actuel de soi-disant consultation ait débuté le 21 février pour se terminer moins de trois semaines plus tard, en n'offrant au total que quelques soirées pour les questions et les commentaires.

Nous soumettons que le processus en place n'est respectueux ni de nos ancêtres, ni des hommes et des femmes qui vivent et travaillent à Griffintown aujourd'hui, ni des citoyens et citoyennes montréalais du siècle à venir.

1.4 Les avis des experts

Pourquoi la Ville de Montréal, l'Arrondissement de Sud-Ouest et le promoteur Devimco ont-ils décidé de passer outre aux conseils des propres experts de la Ville ?

Le PPU et le projet Devimco proposent d'importantes modifications à la trame de rues, dont la création de quelques méga-îlots qui «viennent déstructurer la trame urbaine traditionnelle et ne correspondent pas à l'identité montréalaise»⁷ et l'élargissement de la rue Wellington, qui nécessiterait l'expropriation et la démolition d'un certain nombre de bâtiments commerciaux occupés et actifs, dont certains sont des témoins historiques du passé industriel du quartier. De plus, les surhauteurs proposées sont excessives et, tout comme les changements prévus pour la trame de rues et le patrimoine construit, contreviennent aux recommandations des experts sélectionnés par la Ville.

⁷ Conseil du Patrimoine de Montréal, décembre 2007. Dossier numéro A07-SO-01.

1.4.1 La Politique du patrimoine

En mai 2005 la Ville de Montréal a publié la *Politique du Patrimoine*. En première page, le maire, Gérald Tremblay déclare «avec une fierté toute particulière»⁸ que cette «*Politique* positionne le patrimoine au cœur de l'action municipale. Pour le mettre en œuvre la Ville de Montréal s'engage à exercer un leadership exemplaire dans l'organisation de l'action en matière de patrimoine sur son territoire».⁹

Où est donc ce leadership aujourd'hui ?

Sur le thème de l'intégration de la dimension patrimoniale au domaine public, la *Politique du Patrimoine* déclare que « le domaine public est constitué d'un réseau de places, de passages, de rues, de ruelles, etc. Cette trame fait partie du patrimoine montréalais et permet une lecture privilégiée du développement de la ville et de l'organisation de l'espace urbain ». La Politique prône la nécessité d'«affirmer la pérennité de la trame de rues en établissant des règles claires à l'effet que seules des circonstances exceptionnelles puissent justifier la disparition de voies publiques, de ruelles, et de sentiers qui sont inhérents ou qui contribuent à l'intérêt patrimonial du tissu urbain »¹⁰.

Où est ce leadership en ce qui touche la sauvegarde du patrimoine ?

1.4.2 Le Conseil du patrimoine de Montréal

En décembre 2007, le Conseil du patrimoine de Montréal a émis « un avis défavorable au projet "Le Village Griffintown" tel que proposé. Ses recommandations concernent à la fois le projet de développement du secteur et le processus proposé pour approuver et

⁸ Politique du Patrimoine. Ville de Montréal, mai 2005.

⁹ Politique du Patrimoine. Ville de Montréal, mai 2005.

¹⁰ Politique du Patrimoine. Ville de Montréal, mai 2005.

encadrer ce projet »¹¹. Le Conseil est d'avis que ce projet «ne respecte pas la trame et le tissu hérités de l'histoire de la communauté irlandaise et du passé industriel du quartier. À une échelle plus large, le projet ne s'articule pas aux quartiers adjacents requalifiés et met en péril certaines vues sur la montagne et sur le fleuve jugées par le Plan d'urbanisme comme devant être protégées» et «qu'il vient appauvrir l'identité montréalaise»¹².

1.4.3 Le Plan d'urbanisme et l'évaluation du patrimoine urbain : Arrondissement du Sud-Ouest

De 2003 à 2004 une analyse du patrimoine urbain a été réalisée par la Division du patrimoine et de la toponymie dans le cadre de la préparation du Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal. Dans le cahier qui a été réalisé pour le Sud-Ouest, il est déclaré que «Griffintown possède toujours des lieux publics historiquement importants» et elle inclut parmi eux, «le square Gallery et l'ancien chalet de parc municipal d'inspiration Art déco construit dans les années 1930»¹³. Le projet Devimco prévoit le déplacement de cet ancien chalet et de l'ancien poste de police du quartier n° 7, c.1875 de la rue Young, ainsi que la démolition et la reconstruction partielle de quatre bâtiments dans le but d'élargir des rues pour faciliter le passage d'un tramway (lequel demeure encore à l'état de projet malgré le fait que «les chartes internationales du patrimoine qui abordent le déplacement de structures et d'édifices anciens se positionnent à l'encontre de telles pratiques»¹⁴.

¹¹ Conseil du Patrimoine de Montréal, décembre 2007. Dossier numéro A07-SO-01.

¹² Conseil du Patrimoine de Montréal, décembre 2007. Dossier numéro A07-SO-01.

¹³ Service de la mise en valeur du territoire et du patrimoine. Évaluation du patrimoine urbain : Arrondissement du Sud-Ouest, 2005. Ville de Montréal.

¹⁴ Conseil du Patrimoine de Montréal, décembre 2007. Dossier numéro A07-SO-01.

1.4.4 Atelier B.R.I.C.

« L'Atelier B.R.I.C. est une firme d'architecture et d'urbanisme qui se spécialise dans les études urbaines et les projets d'aménagement. Son mandat auprès de la Direction de développement urbain de la Ville de Montréal était d'« étudier la forme urbaine du secteur Griffintown et de définir les principes d'intervention qui assureront la cohérence et la continuité historique »¹⁵. Ils ont préparé une étude, commandée par la ville et remise le 15 mars 2007, qui recommandait un maximum de huit étages (nettement moins que les hauteurs générales de 60 m proposée dans le PPU) car le « respect de cette échelle permet de mettre en valeur la silhouette emblématique du Mont Royal et des gratte-ciel de Montréal perçus en arrière plan du tissu faubourien, depuis l'entrée de villes des ponts Champlain et Victoria »¹⁶. Tout comme les autres experts consultés par la Ville, l'atelier B.R.I.C. a déclaré que « la trame de rues du secteur est unique » et que, avec son cadre bâti, elle « influence l'orientation spatiale et la lecture de la ville. Les repères bâtis du secteur Griffintown épousent la configuration particulière de sa trame de rues. La préservation de ces bâtiments et de leur position dans la trame urbaine existante assure donc la cohérence d'ensemble du secteur »¹⁷.

1.4.5 Le Comité consultatif d'urbanisme (CCU)

La question a été posée plusieurs fois aux consultations publiques en février : Quelle est la recommandation émise par le Comité consultatif d'urbanisme ? Le représentant de la Ville a répondu le 21 février et encore le 27 février, que le CCU n'a pas encore complété son étude du projet.

¹⁵ Atelier B.R.I.C., mars 2007. Secteur de planification détaillée de Griffintown- Principes d'intervention pour la conservation, la mise en valeur et le développement du secteur.

¹⁶ Atelier B.R.I.C., mars 2007. Secteur de planification détaillée de Griffintown- Principes d'intervention pour la conservation, la mise en valeur et le développement du secteur.

¹⁷ Atelier B.R.I.C., mars 2007. Secteur de planification détaillée de Griffintown- Principes d'intervention pour la conservation, la mise en valeur et le développement du secteur.

Le samedi 1 mars, La Presse a publié un article révélant que le CCU du Sud-Ouest, à la réunion de 22 janvier 2008, s'était d'abord prononcé contre le projet Griffintown. «Mme Hamel a déclaré que la recommandation d'émettre un avis défavorable au projet ``est adoptée à l'unanimité``. Mais la citoyenne Rosaria Donati a aussitôt signifié qu'elle était contre. Le vote a donc été repris sur la proposition de ne pas se prononcer ``pour cause de manque d'informations``, résolution adoptée à la majorité »¹⁸. Deux questions se posent ici.

Premièrement, pourquoi le représentant de la Ville a-t-il donné une réponse incomplète aux questions qui portaient sur l'avis du CCU ?

Deuxièmement, comment est-il possible pour les citoyens d'évaluer à toute vitesse ce projet si vague que les experts du CCU affirment ne pas pouvoir se prononcer faute d'informations suffisantes ?

¹⁸ Clément, Éric. Le CCU du Sud-Ouest avait vote contre le projet Griffintown. La Presse, 1 mars, 2008.

2. Le Programme Particulier d'Urbanisme pour le projet Griffintown

Il est impossible de discuter du programme particulier d'urbanisme pour le secteur sans parler aussi du projet Griffintown, mentionné 43 fois dans le document, car les deux sont intimement liés. L'introduction du document nous informe que l'élaboration de ce PPU vise « à encadrer un projet de développement immobilier majeur proposé au sein du secteur de planification détaillée (ci-après nommé projet Griffintown) »¹⁹.

Devimco, promoteur du projet, prévoit surmonter de hautes tours d'habitation une énorme emprise commerciale. Quelques parcelles surtout résidentielles sont aussi prévues, en partie sur d'actuels parcs publics. Dix-neuf des bâtiments patrimoniaux du quartier seraient préservés, mais risqueraient fort de disparaître dans l'ombre démesurée de leurs nouveaux voisins. Presque tout le reste serait démoli.

Nous trouvons inacceptable de raser un quartier historique clairsemé mais fonctionnel dans le simple but d'y construire un centre commercial surmonté de tours d'habitation. «La clef de voûte» de ce projet, dit Raphaël Fischler, urbaniste et professeur agrégé à l'École d'urbanisme de l'université McGill, «c'est le million de pieds carrés de commerce que le promoteur veut y implanter. Cela représente la superficie de vingt terrains de football»²⁰. Ce centre commercial est justement l'élément du projet proposé le plus inadapté au tissu urbain.

2.1 Les hauteurs

Les surhauteurs proposées par ce PPU sont inacceptables et ne sont justifiées que par la nécessité de placer les espaces résidentiels au-dessus de cet espace commercial

¹⁹ Programme particulier d'urbanisme, Griffintown secteur Peel-Wellington. Version préliminaire, janvier 2008. Ville de Montréal.

²⁰ Fischler, Raphaël. Projet Griffintown : catalyseur ou cataclysme ? Le Devoir, 17 décembre, 2007.

équivalent à un centre d'achat de banlieue, et qui, nous le répétons, n'a pas sa place dans ce quartier urbain. Les hauteurs permises par le Plan d'Urbanisme d'avril 2007, 25 m pour la plupart du secteur et 44 m dans une portion entre l'autoroute Bonaventure et la rue Shannon²¹, sont amplement suffisantes pour permettre la densification résidentielle nécessaire et souhaitable pour revitaliser le quartier. Les surhauteurs proposées élimineraient automatiquement l'hypothèse d'un quartier à l'échelle humaine, et donc la possibilité de toute vraie vie de quartier pour ses habitants.

Ces surhauteurs sont particulièrement choquantes aux yeux des urbanistes, des architectes, du Conseil du patrimoine, des nombreux amoureux de ce quartier industriel historique de 3 étages ... et des occupants offusqués de Griffintown. Les plus hauts bâtiments actuels sont les résidences pour étudiants de l'ÉTS, à 22 mètres (7 étages), et l'Atelier B.R.I.C. a recommandé des hauteurs entre 5 et 8 étages (entre 16 et 25 m)²². Le PPU limiterait à 25 mètres les nouveaux bâtiments en bord de canal, mais les blocs résidentiels autour du parc Sainte-Anne s'élèveraient à 44 mètres et le gros du projet à 60 mètres, soit la hauteur du Complexe Desjardins. Au bassin Peel, les vertigineux 80 m prévus seraient justifiés selon le PPU par la hauteur voisine du Silo à grain numéro 5 et de l'usine Five Roses. La taille de ces bâtiments légendaires est égale à celle qu'ils occupent dans la mémoire collective des montréalais. Devons-nous pour autant permettre à de nouveaux hôtels de luxe de venir bloquer la vue sur le fleuve à partir de la montagne ?

2.2 La trame des rues

Il est inacceptable d'imposer à l'administration municipale – et donc aux citoyens – les coûts astronomiques des travaux de voirie nécessaires pour élargir, privatiser ou

²¹ Plan d'Urbanisme de Montréal, Partie II : Chapitre 12 - Arrondissement du Sud-Ouest. Ville de Montréal, Avril 2007.

²² Atelier B.R.I.C., mars 2007. Secteur de planification détaillée de Griffintown- Principes d'intervention pour la conservation, la mise en valeur et le développement du secteur.

remanier pratiquement chaque tronçon de rue du périmètre visé par ce projet de PPU. La trame de rue existante est parfaitement fonctionnelle et adaptée pour desservir un rezonage résidentiel mixte pour Griffintown. La facture, qu'entraîneront les coûts d'infrastructure nécessaires au redéveloppement de Griffintown, sera suffisamment salée sans la grever de ces coûts additionnels qui n'apporteraient aucun avantage aux citoyens de Montréal et qui, en alourdissant la facture, risqueraient de détourner trop de fonds publics vers Griffintown et de priver les quartiers avoisinants pendant trop longtemps.

Quant à l'accès au canal de Lachine prévu dans la prolongation de la rue de la Montagne, il est illogique et tout aussi inutilement coûteux, puisque l'entrée de l'ancien tunnel Wellington et le remblai du chemin de fer lui font obstacle. De plus, cet accès public vers le canal obligerait les piétons à traverser les quatre voies actuelles (élargies à six voies par le projet de PPU) de la rue Wellington avec sa forte circulation automobile.

Un accès beaucoup plus logique ferait d'une pierre deux coups en prolongeant les espaces verts publics existants du parc Sainte-Anne et du parc Gallery vers le terrain actuellement vacant situé au bord du canal, au coin de la rue du Séminaire. En déplaçant simplement le périmètre du parc à chiens du côté ouest au côté est du parc Gallery, un accès vert continu pourrait être aménagé entre le parc Sainte-Anne et le bord du canal, permettant un accès piétonnier réellement convivial.

Par ailleurs, la trame de rues originale, tracée en 1806 par l'arpenteur Louis Charland, et «maintenue jusqu'à ce jour, est la plus ancienne de Montréal après le Vieux-Montréal»²³ et «outre ses qualités historiques, la trame existante de Griffintown offre des cadrages visuels sur le centre-ville et le Mont Royal»²⁴. Selon le Conseil du Patrimoine, les modifications à la trame de rues prévues par le PPU et le Projet Devimco «vont à l'encontre des recommandations du Plan d'urbanisme (p. 128, 234-

²³ Conseil du Patrimoine de Montréal, décembre 2007. Dossier numéro A07-SO-01.

²⁴ Conseil du Patrimoine de Montréal, décembre 2007. Dossier numéro A07-SO-01.

235) et de la Politique du patrimoine (p.60). La trame de rues existante mérite donc d'être conservée»²⁵.

2.3 Le cadre bâti

Malgré son caractère clairsemé, le quartier recèle une assez bonne concentration de témoins d'intérêt patrimonial. Parmi eux, le Griffintown Horse Palace sur la rue Ottawa est l'une, ou peut-être la seule, des dernières écuries fonctionnelles de ce type en Amérique du Nord. Le complexe qui comprend une maison, une ancienne auberge, des écuries et une cour, date des années 1860 et constitue un vestige unique, intact et préservé de l'usage industriel et commercial du cheval au 19e et au 20e siècle. Ce complexe, de même que l'ancien poste de police no. 7, le bâtiment de la New City Gas Company et l'ensemble résidentiel sis au coin des rues Wellington et de la Montagne, sont recommandés par Patri-Arch²⁶ et le Conseil du patrimoine²⁷ pour être reconnus à titre de monuments historiques selon la Loi des biens culturels.

Il existe à Griffintown des bâtiments commerciaux d'architecture intéressante comme par exemple le nouvel immeuble Cornell La Cache au bord du canal, soigneusement reconstruit pour être identique à l'ancien et magnifiquement paysagé. En dépit de leur valeur, ces bâtiments doivent être rasés selon le plan de démolition du PPU pour laisser place aux tours du promoteur.

«La proposition de Devimco dans sa forme actuelle prévoit de raser des îlots entiers, y compris le Griffintown Horse Palace, l'édifice de l'ancien poste de police No 7, dont on propose outrageusement de déposer et de reconstruire ailleurs la façade, des maisons et édifices commerciaux et de faire disparaître les rues Smith, Shannon, et Young

²⁵ Conseil du Patrimoine de Montréal, décembre 2007. Dossier numéro A07-SO-01.

²⁶ Patri-Arch, mars 2007. Planification détaillée du secteur Griffintown : analyse du cadre bâti. Montréal.

²⁷ Conseil du Patrimoine de Montréal, décembre 2007. Dossier numéro A07-SO-01.

remettant ainsi en cause la mémoire du quartier»²⁸. La préservation coûteuse des deux bâtiments patrimoniaux les plus importants, la New City Gaz Co et l'entrepôt Crathern et Caverhill, est essentielle, c'est certain, et le promoteur se propose de les utiliser et de financer leur restauration. Mais c'est trop cher payer que de financer la restauration de ces bâtiments uniques en rasant un quartier pour implanter un centre d'achat cerclé de circulation automobile excessive. Il faut trouver d'autres solutions. Elles existent, surtout si on les cherche activement.

2.4 Les résidents, les propriétaires et les entreprises du secteur

Plusieurs commerçants et propriétaires résidant à Griffintown souhaitent participer au redéveloppement de leur quartier et sont outrés d'apprendre que l'administration municipale est prête à les exproprier pour permettre à Devimco de faire main basse sur presque tout le périmètre. Il est inacceptable d'exproprier ou de chasser les occupants, qu'ils soient propriétaires ou locataires, commerçants ou résidents, pour redévelopper Griffintown. Les habitants d'un quartier sont sa mémoire vive et ont le droit de participer à la nécessaire revitalisation de leur quartier plutôt que d'en être honteusement chassés.

2.5 Les espaces verts

Le promoteur et le PPU parlent tous deux d'une augmentation des espaces verts, et pourtant la proportion d'espaces verts publics diminuerait de moitié selon le projet Griffintown. La plupart des espaces verts créés seraient en fait des cours privées ou des places publiques alors que tout l'arrondissement Sud-Ouest est en déficit de parcs. Cette perte rendrait d'ailleurs encore plus inacceptable le déménagement prévu du pavillon Gallery dans le parc Sainte-Anne. Le parc Sainte-Anne est le seul espace vert

²⁸ Peck, Steven. Projet de développement dans le quartier Griffintown – Ce que la collectivité a à perdre. Le Devoir, 21 janvier 2008.

public d'importance du quartier. Le reste du parc étant occupé par les fondations revalorisées de l'église Ste-Anne et par un couvert d'arbres, le pavillon ne pourrait être placé que dans le seul espace ouvert du parc où les enfants peuvent courir. Si le pavillon Gallery doit absolument être déplacé, ce qui n'est pas sûr, il doit être placé ailleurs que dans le seul grand espace vert public du périmètre visé par le PPU, et même le seul de tout le quartier.

Le projet Griffintown prévoit de bâtir des condos sur le parc Gallery. Cet ancien terrain de balle et patinoire de hockey du quartier, dont plus de la moitié est occupée depuis quelques années par un enclos permettant aux chiens de courir librement, doit demeurer un espace vert public. Cet enclos si apprécié des habitants actuels et futurs du quartier est le seul à des kilomètres à la ronde, et la clientèle visée par tous les nouveaux condos attendus dans le quartier, est particulièrement friande de ce genre de service. L'enclos pour chiens est un atout pour le quartier et un élément vendeur pour sa revitalisation.

2.6 Le stationnement

Les 7860 places de stationnement permises par le projet de PPU et ramenées au nombre approximatif de 6300 selon le représentant de l'administration municipale, démontrent à quel point ce projet est principalement conçu pour l'usage automobile. Les mesures incitatives au transport en commun pâlisent en comparaison et ne pourraient en aucun cas diminuer la circulation automobile massive qu'entraîneraient les élargissement et fermetures de rues, le nombre de places de stationnement souterrain et leur accès, ainsi que les allées et venues des camions de livraison qui alimenteraient bruyamment et lourdement l'énorme espace commercial proposé, au détriment des habitants.

2.7 Le transport en commun

« On veut quelque chose de sexy ! »²⁹, a affirmé Serge Goulet en parlant de la ligne de tramway dont sa société fait une exigence. L'idée d'un tramway est populaire, et peut-être même sexy, mais est-elle vraiment nécessaire à la revitalisation de Griffintown ? La nécessité d'améliorer le réseau de transport public qui dessert déjà le pôle Peel-Wellington va de soi, mais cette admirable intention ne peut maquiller la concentration du projet sur l'automobile. Les livraisons pour l'énorme espace commercial prévu ne se feraient ni en bicyclette, ni en tramway, ni en autobus. Et les acheteurs, sachant que 4000 espaces de stationnement les attendent, ne risquent guère de se priver pour venir magasiner en auto.

Puisque les plans du promoteur pour faciliter la venue d'une ligne de tramway incluent le besoin d'élargir des rues, de déplacer des bâtiments, et de mettre en place une infrastructure extrêmement coûteuse, ne serait-il pas préférable d'augmenter la fréquence des transports publics existants, plus nombreux que ne veulent bien le laisser croire le promoteur et la Ville de Montréal ? Selon le PPU, le secteur, « traversé par un nombre limité de circuits d'autobus, est mal desservi par les transports collectifs »³⁰. Pourtant cinq lignes d'autobus traversent le périmètre du projet Griffintown : les lignes 107 Verdun, 61 Wellington, 168 Cité-du-Havre, 74 Bridge, et 75 de la Commune. Trois autres passent à deux pas du périmètre : les lignes 36 Monk, 57 Pointe-St-Charles, et 420 Express NDG. Et contrairement aux dires de la Ville, le secteur est à « moins » de 15 minutes de marche des stations de métro Lucien l'Allier et Bonaventure.

²⁹ Lévesque, Kathleen. Griffintown : pas de tramway, pas de projet. Le Devoir, 28 janvier, 2008.

³⁰ Programme particulier d'urbanisme, Griffintown secteur Peel-Wellington, p.4. Version préliminaire, janvier 2008. Ville de Montréal.

2.8 La privatisation des espaces publics

Bien que les divertissements, sous forme de salles de cinéma et de spectacles, soient prévus dans le projet Devimco, celui-ci est dépourvu d'installations sportives ou récréatives. Le PPU et le projet Devimco prévoient l'annexion du Parc Gallery, ci-haut mentionné, pour y construire des unités résidentielles. Il est également prévu de fermer certaines rues et de les utiliser comme des voies piétonnières à travers les grandes galeries commerciales. Nous sommes absolument contre cette privatisation des espaces publics. Cependant, si nos élus insistent pour réaliser ce projet dans sa forme actuelle, alors la valeur marchande des parcs et des rues transférés à Devimco doit rester dans la communauté, et doit servir à acquérir des installations sportives et récréatives.

2.9 Le mythe de la création d'un milieu de vie pour les familles

Le projet Griffintown et le PPU, tel que présentés, ne comprennent ni école, ni centre communautaire, ni terrain de jeux, ni autres installations favorables aux familles ; l'un des deux parcs, avec son enclos pour les chiens, disparaîtrait. Avec plus de 10 000 nouveaux résidents prévus par le projet, il est difficile de croire le promoteur quand il affirme que son projet offrirait aux familles un milieu accueillant. Encore moins pour les familles du Sud-Ouest, puisqu'à part les résidences pour étudiants, pour personnes âgées, et les logements sociaux et abordables que Devimco se doit d'inclure, « les prix envisagés (incluant les taxes) quant à eux varient entre 281\$ et 352\$ le pied carré »³¹.

³¹ Hurtubise, Jules. Village du Bassin Peel, Marché Potentiel, Programme de développement et phasage annuel des îlots résidentiels, p.46. Mandat réalisé pour Devimco, Octobre 2007.

3. Le plan Devimco

3.1 Qui est Devimco ?

Devimco est le promoteur du Projet Griffintown et se propose d'être le maître de chantier du projet tout entier, qui couvre 10.2 hectares et environ 1.1 million de pieds carrés. Le promoteur affirme travailler sur ce projet depuis environ trois ans, et collabore à huit clos depuis tout ce temps avec la Ville de Montréal, à rendre le projet initial acceptable pour l'administration municipale, et à figurer un PPU qui corresponde à ses propres plans pour le redéveloppement de Griffintown.

Devimco est un groupe de sociétés privées, et les sociétés privées ne sont pas contraintes de révéler leurs informations financières au public. Voici ce que nous savons de ces sociétés :

Nom :	G.P.G. Devimco Inc.
Activité économique :	Développement immobilier
Règlement constitutif :	Loi sur les sociétés par actions (régime fédéral)
Date de formation :	27 janvier 1999
Actionnaire 1 :	3461611 Canada Inc. (majoritaire) (Radiée 11 décembre 2007, actionnaires Gestion Jean-Francois Breton Inc, Gestion MP Denise Beaudoin Inc.)
Actionnaire 2 :	Gestion S. Goulet Inc.
Président :	Serge Goulet

Nom :	G.P.G. Devimco Consortium Immobilier Inc.
Activité économique :	Immobilier
Règlement constitutif :	Loi sur les compagnies Partie 1A (Québec)
Date de formation :	21 mai 2002
Actionnaire :	G.P.G. Devimco Inc. (majoritaire)
Président :	Serge Goulet

Nom : **Groupe Immobilier GPG Devimco Inc.**
Activité économique : Immobilier
Règlement constitutif : Loi sur les compagnies Partie 1A (Québec)
Date de formation : 2 octobre 2002
Actionnaire : Devimco Inc. (majoritaire)
Président : Serge Goulet

Nom : **Devimco Inc.**
Activité économique : Gestion
Règlement constitutif : Loi sur les compagnies Partie 1A (Québec)
Date de formation : 8 octobre 2002
Actionnaire 1 : Gestion Jean-Francois Breton Inc. (majoritaire)
Actionnaire 2 : Gestion S. Goulet Inc.
Président : Serge Goulet

Nom : **Développements Devimco Inc.**
Activité économique : Gestion
Règlement constitutif : Loi sur les compagnies Partie 1A (Québec)
Date de formation : 21 mai 2003
Actionnaire : Devimco Inc.
Président : Serge Goulet

Nom : **Immobilier Devimco Inc.**
Activité économique : Gestion
Règlement constitutif : Loi sur les compagnies Partie 1A (Québec)
Date de formation : 21 mai 2003
Actionnaire : Devimco Inc.
Président : Serge Goulet

Nom : **Fiducie Devimco**
Activité économique : Investissement immobilier
Règlement constitutif : Fiducie
Date de formation : 1 octobre 2004
Administrateur bien fiduciaire : Serge Goulet
Jean-Francois Breton

Devimco n'est pas une entreprise, mais un groupe étroitement lié de sociétés privées. Dans la présentation du plan Devimco, le nom de la société « G.P.G. Devimco Consortium Immobilier Inc. » est occasionnellement mentionné. Ailleurs, l'entreprise est simplement nommée « Devimco », sans que l'on sache à laquelle des sociétés il est fait référence. La propriété de G.P.G. Devimco Inc., à son tour propriétaire de G.P.G. Devimco Consortium Immobilier Inc., n'est pas claire, puisque la société à numéro 3461611 Canada Inc., nommée comme actionnaire principal, a été dissoute le 11 décembre 2007.

Si nous permettons à « Devimco » d'acquérir et d'agglomérer tous les terrains du quartier, il faudra s'assurer de savoir avec quel "Devimco" la ville traite. Si ce plan va de l'avant, nous recommandons fortement que tous les terrains acquis soient mis en fiducie, conjointement administrés par la Ville et par Devimco, jusqu'à ce que le développement de cette parcelle spécifique commence. Cette mesure empêcherait les terrains d'être transférés d'une société Devimco à une autre, ou d'être revendus sur le marché libre avant même que commence le développement.

3.2 Devrions-nous confier un projet aussi gigantesque à un seul promoteur ?

C'est une chose pour un promoteur que de convertir un champ en centre d'achat, mais en redéveloppement urbain, il est rare qu'un seul propriétaire s'approprie une énorme parcelle déjà développée.

Griffintown existe depuis 200 ans, et les propriétés sises dans la zone du redéveloppement proposé appartiennent à plusieurs propriétaires différents. La majorité de ces propriétaires sont des investisseurs privés, qui entretiennent leurs bâtiments, les rénovent, et obéissent aux règlements de zonage et aux codes de construction de la Ville. Plusieurs de ces bâtiments ont une valeur patrimoniale et certains ont déjà été adaptés à de nouveaux usages modernes, ou sont en voie d'être adaptés ou restaurés.

Les propriétaires actuels se sont fiés au plan d'urbanisme de la Ville pour investir dans leurs immeubles, et ce plan prévoyait clairement la préservation de la trame existante et l'incorporation de tout nouveau développement dans le tissu urbain existant.

Pour accommoder les visées de Devimco sur Griffintown, la Ville a choisi d'utiliser un outil qui permet l'expropriation des terrains des propriétaires actuels et l'agglomération de toute la zone visée en une seule, ou en plusieurs, parcelles géantes appartenant à un seul propriétaire.

Cette solution ne s'accorde pas avec les principes du marché libre, puisqu'elle implique en fait la suppression de ce marché et le changement de main forcée de propriétés par l'expropriation. C'est là un des outils les plus radicaux que puisse utiliser un organisme public, auquel une administration n'a normalement recours que quand un avantage public de taille en découle. Accepter son utilisation dans le cas présent équivaldrait à accorder à Devimco le monopole sur une énorme parcelle du centre-ville de Montréal.

Indépendamment du doute que soit défendable en cour l'expropriation de propriétés privées au bénéfice d'un promoteur privé – d'autant plus que les expropriations de Mirabel ont été jugées illégales après un affrontement juridique prolongé – la création d'un monopole formé de propriétés appartenant à plusieurs personnes ne peut être justifiée que par l'apport d'un avantage public d'importance capitale. Ce n'est certainement pas le cas pour ce projet privé qui s'articule autour des bases commerciales d'un centre d'achat et de condominiums.

Si ce projet devait être approuvé et qu'un monopole soit ainsi créé, la libre entreprise ne saurait être invoquée pour le défendre des critiques. Il faudrait plutôt réglementer ce monopole et le contrôler pour s'assurer que les terrains sont bien utilisés aux fins annoncées, et non pas simplement emballés en large actif pour pouvoir être revendus au plus offrant sur le marché international. Ce quartier, c'est notre patrimoine en tant que montréalais, et s'il est transformé en monopole, nous ne devons pas permettre qu'il puisse être mis en vente libre, n'ayant pas été acquis grâce à la libre entreprise, mais bien grâce à la lourde suppression étatique de la libre entreprise.

Pour ce qui est du développement lui-même, les risques inhérents à un si vaste projet seraient multipliés plutôt que réduits, si nous laissons un seul promoteur en assurer le contrôle. Alors que des propriétaires privés peuvent échouer en développant un projet, leur échec n'a rien de fatal pour la communauté. Si Devimco devait échouer avec ce projet, ce serait une calamité pour la ville et certainement pour tout le Sud-Ouest.

Il serait nettement plus approprié que la Ville de Montréal assume son propre rôle dans ce développement, et prépare un PPU basé sur une vraie consultation avec le public avant de solliciter des propositions de plusieurs promoteurs. Les citoyens du Sud Ouest et les montréalais, en collaboration avec l'Office de consultation publique de Montréal et avec les promoteurs privés d'un vrai marché libre offriraient certainement des solutions plus détaillées et surtout plus durables pour le redéveloppement de Griffintown que celles développées à huit clos par une entreprise qui aspire au monopole et qui travaille main dans la main avec notre administration municipale.

3.3 Quelle est l'expérience de Devimco en redéveloppement urbain ?

Devimco n'a aucune expérience préalable en développement ou redéveloppement urbain. Dans la région de Montréal, leur plus fameux projet à date est le quartier Dix30 à Brossard. Le projet Dix30 a été bâti sur un nouveau site, c'est-à-dire sur des champs vierges de toute construction.

Le premier plan concernant Griffintown que Devimco a présenté à la Ville de Montréal contenait deux fois plus d'espace commercial que le plan actuel, et nécessitait la démolition de pratiquement tous les bâtiments existants du périmètre visé. Voilà la mentalité que Devimco apportait dès le départ au Projet Griffintown. Il semble que même la Ville de Montréal ait considéré comme excessifs les deux millions de pieds carrés d'espace commercial, équivalents à la moitié du West Edmonton Mall, le plus énorme centre d'achat au Canada, et au double du Marché Central ou des Promenades St-Bruno.

L'offre commerciale a donc été diminuée, et des condominiums ainsi que des logements sociaux, pour étudiants, et pour personnes âgées ont été ajoutés au projet, probablement pour adapter, dans une certaine mesure, le projet au Plan d'urbanisme de la Ville, qui a toujours prôné une large composante résidentielle pour Griffintown. Pourtant, le million de pieds carrés d'espace commercial actuellement proposé par le projet de Devimco n'en demeure pas moins l'équivalent du Centre Rockland, ou encore de trente étages de la Place Ville Marie.

Nous voilà donc avec un plan de développement qui oscille entre deux vocations. Ce n'est plus le méga centre d'achats que Devimco voulait construire, mais ce n'est pas non plus le quartier résidentiel que les montréalais souhaitent. Le plan impose, en fait, une vocation banlieusarde à une zone urbaine, avec un grand centre commercial desservant un large zone, où tous se rendent en auto, et où la composante résidentielle viendrait se greffer tant bien que mal, au gré des sous-contractants.

Aux questions posées sur son plan, Devimco répond que « l'architecture et le design en sont encore au stade de planification », que « c'est le marché qui va décider de ce qu'on fait » et que « c'est une question que nous étudions ». À ce stade-ci, la seule évidence qui se dégage de ce plan, c'est que Devimco veut agglomérer et contrôler tout le périmètre. Comme faits tangibles, nous savons que le PPU propose de permettre des hauteurs disproportionnées par rapport à la trame urbaine existante, généralement

limitée à trois ou quatre étages. Nous savons que des rues historiques seraient privatisées et feraient partie des centres commerciaux prévus.

Comment le groupe Devimco compte-t-il préserver le caractère du quartier Griffintown dans ce nouveau développement ? En recouvrant leurs tours de briques rouges... Et ce, malgré les problèmes persistants à la Place Guy Favreau, qui prouvent que la brique rouge, comme recouvrement pour de vastes surfaces, est mal adaptée à notre climat.

Devimco a travaillé activement avec la Ville pour supplanter le plan d'urbanisme existant et pour créer un PPU qui propose de démolir la plupart des bâtiments de la zone visée, de supprimer ou d'élargir les rues, et de chasser pratiquement tous les propriétaires et locataires actuels. Nous sommes loin du redéveloppement urbain. C'est du nouveau développement, du genre qui commence après que les bulldozers aient tout rasé.

3.5 Quelles garanties avons-nous que Devimco a les capacités financières pour mener ce projet à terme ?

Étant privées, les sociétés qui composent le groupe Devimco ne sont tenues de révéler aucune information financière au public. Il n'y a donc aucun moyen de savoir si ce groupe a les reins assez solides, financièrement, pour entreprendre un projet de développement aussi gigantesque.

Bien sûr, aucun projet du genre n'est monté sans s'adresser au marché du prêt commercial. Les fonds de pension sont très actifs dans ce secteur, et le promoteur semble avoir pu attirer des investissements de fonds de pension québécois pour financer le Projet Griffintown. Il est certain que les conditions actuelles du marché du prêt sont extrêmement précaires, qu'il existe un sérieux risque que le financement nécessaire pour un développement de cette taille devienne difficile à assembler, et que le coût du montage financier augmente considérablement.

Un facteur économique jouerait en faveur du promoteur si ce plan était approuvé : la valeur des terrains acquis connaîtrait une hausse significative. La zone visée est actuellement zonée semi-industrielle, et une fois rezonée pour usage commercial et résidentiel, la proximité du centre-ville fera monter les prix. Les propriétés seraient acquises pour environ 100\$ le pied carré, alors qu'une parcelle avoisinante zonée résidentiel et commercial a récemment changé de mains pour plus de 200\$ le pied carré. Sur 1,1 million de pi carrés de terrain, une augmentation conservatrice à 200\$ le pied carré représenterait une hausse de valeur d'environ 110\$ millions. Que la Ville de Montréal soit prête à se servir de son pouvoir d'expropriation pour aider le promoteur à acquérir les terrains à ces prix d'avant rezonage constitue un énorme bénéfice pour le promoteur.

De plus, alors qu'un petit terrain n'attirerait qu'un promoteur local préparant un projet modeste, la création de larges lots envisagée par le PPU permettrait à leur propriétaire d'offrir ces parcelles au plus offrant sur le marché international, pour en obtenir le meilleur prix. Les parcelles géantes surmontées d'espace commercial représentent des investissements hautement désirables pour les investisseurs étrangers et pour les fonds de pension.

S'il obtenait le monopole du secteur, sans que soient établis des contrôles sur la disposition des terrains, le promoteur pourrait maximiser ses profits en revendant les parcelles, sans même y bâtir quoi que ce soit.

3.5 Le plan Devimco.

Le cœur et l'âme du Projet Griffintown présenté par Devimco était et demeure un centre d'achat urbain, un « centre style de vie », concept importé des banlieues de Floride et de Californie. « L'idée maîtresse de ces nouveaux "centres commerciaux" est d'offrir en un seul lieu tout ce que pourrait désirer un consommateur : la variété, la disponibilité, l'accessibilité (ces centres sont presque exclusivement accessibles en voiture) mais

aussi les bas prix... De tels centres attirent une clientèle pouvant se déplacer parfois sur 20 ou 30 km »³².

Le promoteur s'appuie lourdement sur une étude réalisée par Jacques Nantel, Ph.D., HEC Montréal, pour analyser la composante commerciale du projet. Pourtant, en présentant son étude, le professeur Nantel remarque que « compte tenu du très court délai dont je dispose afin d'apporter cette information ... le présent avis ne comprend aucune étude additionnelle portant spécifiquement sur le projet »³³.

En offrant l'opinion que « si le projet est bien développé, le scénario le plus probant risque d'être un effet neutre sur la rue Sainte-Catherine, ainsi qu'un effet positif pour la zone commerciale dans son ensemble et donc pour la Ville de Montréal »³⁴, Jacques Nantel souligne deux éléments critiques :

- Le premier : la nécessité que l'offre commerciale soit complémentaire à celle de la rue Ste-Catherine et ne consiste pas en versions concurrentes des mêmes magasins déjà présents au centre-ville.
- Le deuxième : l'opposition entre la fréquentation largement piétonnière de la rue Ste-Catherine, dont les acheteurs empruntent les transports publics, et « la conception même du projet qui vise davantage une population se déplaçant en voiture, différente de celle qui fréquente actuellement la rue Ste-Catherine et pour qui le projet présenté demeurerait largement moins accessible »³⁵.

Cependant, parmi les magasins locataires du Dix30, le « centre style de vie » de Devimco à Brossard, on retrouve en majorité les mêmes succursales que l'on voit partout au Québec. Autre enjeu, le promoteur exige qu'une ligne de tramway relie le Projet Griffintown à la rue Ste-Catherine. Les deux éléments jugés critiques par le

³² Nantel, Jacques. Dossier Village du Bassin Peel : Impact Commercial, le 10 septembre 2007.

³³ Nantel, Jacques. Dossier Village du Bassin Peel : Impact Commercial, le 10 septembre 2007.

³⁴ Nantel, Jacques. Dossier Village du Bassin Peel : Impact Commercial, le 10 septembre 2007.

³⁵ Nantel, Jacques. Dossier Village du Bassin Peel : Impact Commercial, le 10 septembre 2007.

professeur Nantel dans son évaluation, et permettant d'éviter les effets néfastes pour les marchands de la rue Ste-Catherine, ne sont pas nécessairement présents. Et quel serait le risque si les magasins du Projet Griffintown étaient similaires à ceux de la rue Ste-Catherine, et si un lien permettait aux acheteurs de se rendre au Projet Griffintown sans leur voiture ? « Si l'offre est calquée sur ce qui existe déjà et que le site devenait aussi accessible aux piétons qui magasinent sur la rue Ste-Catherine, les ventes de cette artère pourraient baisser de 13 à 17% »³⁶.

Aucune mention n'est faite dans l'étude préparée par le professeur Nantel de l'Internet et de ses effets actuels ou futurs sur la vente au détail. C'est probablement parce qu'il s'est appuyé entièrement sur des recherches existantes et peut-être déjà obsolètes. Et que pensent les experts de la durabilité à long-terme du concept de « centre style de vie » qui serait au cœur du Projet Griffintown ? « Ensuite, il y aura autre chose, prédit Stéphane Maisonnas (professeur de marketing à l'École des sciences de la gestion de l'UQAM). Ainsi va le commerce de détail : c'est une roue qui tourne sans cesse. Une nouvelle idée vient remplacer la dernière jusqu'à la suivante »³⁷.

La conclusion finale du professeur Nantel dans son étude est nettement moins rassurante que son opinion optimiste sur les effets neutres sur la rue Ste-Catherine, utilisée par le promoteur pour vendre le Projet Griffintown. « Nous pouvons conclure que l'ouverture de projets du type de celui considéré ici, pourrait générer une baisse d'achalandage des commerces en place pouvant se situer entre 5 et 13% »³⁸.

Si le professeur Nantel évalue la réduction potentielle des ventes pour les marchands de la rue Ste-Catherine entre 5 et 13%, et possiblement même entre 13 et 17%, cela prouve hors de tout doute que ce projet doit être étudié de façon beaucoup plus détaillée avant d'être approuvé. Dans le cas contraire, le risque est grand de voir le

³⁶ Nantel, Jacques. Dossier Village du Bassin Peel : Impact Commercial, le 10 septembre 2007.

³⁷ Shopping de style, magazine Commerce, Juillet 2006.

³⁸ Nantel, Jacques. Dossier Village du Bassin Peel : Impact Commercial, le 10 septembre 2007.

redéveloppement de Griffintown simplement provoquer la faillite du secteur de vente au détail du centre-ville.

4. Notre vision : un réaménagement durable à échelle humaine

4.1 Qu'est-ce que le développement urbain durable ?

On peut définir le développement durable de la façon suivante : « un développement viable tant d'un point de vue économique qu'environnemental, qui répond aux besoins de la population d'aujourd'hui sans mettre en péril les générations futures. »³⁹

Le gouvernement du Canada va plus loin :

Le développement durable poursuit plusieurs objectifs. Lors de la planification, on doit prendre en considération la protection de la qualité de l'environnement, la population et la sécurité économique. La Commission Brundtland, dans *Notre avenir à tous*, et de nouveau dans *Agenda 21*, a formulé des recommandations pour les pays développés et ceux en voie de développement sur les stratégies de développement durable se rapportant à l'air et l'eau, à l'approvisionnement en eau, à l'énergie, à l'utilisation du sol, à l'habitation, au traitement des déchets, au transport et aux soins de la santé. Ces mêmes recommandations sont aussi valables à l'échelle locale. Tout comme le développement économique d'un pays est relié à son environnement et à ses citoyens, une communauté doit tenir compte de ces interrelations pour planifier l'avenir. Les deux doivent relever les mêmes défis. (Nous soulignons)

4.2 Conserver le patrimoine de Griffintown

Les rues et le tissu urbain de Griffintown comptent parmi les plus vieilles sections de Montréal – ce secteur remonte au début du 19e siècle et représente l'un des premiers exemples de plan de rues orthogonal en Amérique du Nord. Il s'agit aussi de la

³⁹ Goodland, R.J.A. (ed.) (1992) *Environmentally Sustainable Economic Development: Building on Brundtland*, Paris: UNESCO.

première section du Montréal moderne à être construite à l'extérieur des murs de Ville-Marie, où se trouve aujourd'hui le Vieux-Montréal.

Nous suggérons de prendre les mesures suivantes afin de protéger le patrimoine unique de Griffintown :

4.2.1 Retenir les services des experts

Retenir les services d'architectes et d'urbanistes capables d'innover tout en respectant le caractère, l'échelle, la trame et le contexte de l'environnement bâti. Quoique nous comprenions que les images présentées par Devimco sont purement fictives, nous croyons que la vision d'ensemble du promoteur affiche de sérieuses lacunes à cet égard. De gigantesques îlots d'édifices commerciaux banals et des tours en copropriété n'ajouteront rien à l'habitabilité et au caractère de Montréal, mais plutôt, comme le suggère le Conseil du patrimoine, « appauvriront l'identité montréalaise. »

4.2.2 Encourager les projets d'insertion

Encourager les projets d'insertion par lot, afin de conserver le tissu urbain existant tout en permettant au quartier de renaître de façon naturelle. L'échelle des ensembles, des bâtiments et des rues de Griffintown fait penser à un diamant brut qui devrait être poli et non rejeté avec hâte.

4.2.3 Conserver le Horse Palace de Griffintown.

La protection du patrimoine dans Griffintown tient plus à la protection de l'esprit d'un lieu créé par un ensemble de bâtiments qu'à la protection de bâtiments particuliers. La Société pour l'étude de l'architecture au Canada (SEAC) convient que le *Griffintown*

Horse Palace serait l'endroit idéal pour loger un petit musée sur l'importance du cheval urbain à Montréal. Une maison patrimoniale et une auberge sont associées à ce complexe de petits bâtiments ; le professeur Robert Mellin de McGill, aussi membre de la SEAC, et ses étudiants diplômés ont fait un relevé détaillé de ces petits bâtiments : <http://www.arch.mcgill.ca/prof/mellin/ssac/griffintown.html>.

4.3 Reverdir Griffintown (et Montréal)

4.3.1 Une économie locale

Une économie locale qui ne dépend pas des combustibles fossiles. Si l'on se tourne vers l'avenir alors que la construction du Projet Griffintown tirerait à sa fin – autour de 2025 – nous savons que le monde connaîtra alors une pénurie de combustibles fossiles. Selon les analystes du secteur, la production devrait baisser au niveau de celle de 1985 et poursuivre sa descente, tandis que les prix continueront à augmenter au même titre que la demande. Le charbon devrait suivre la même tendance ; on doute fort que la production de biocarburants puisse prendre le relais et l'on ne prévoit pas de panacée technologique comme l'automobile à l'hydrogène, étant donné les limites de la physique et de la chimie.

Cela étant dit, il semblerait que les hypothèses de base du projet Devimco -- s'appuyant sur des chaînes logistiques mondiales, des succursales nationales et des flots d'acheteurs motorisés – sont erronées. Plutôt que de répondre aux besoins et à la réalité du 21^e siècle, ce projet sort tout droit de l'approche suburbaine de l'Après-guerre.

Nous croyons sincèrement que le commerce doit revenir à Griffintown, mais pas de façon tournée vers l'intérieur, à une échelle qui ne correspond pas aux besoins de la communauté et de façon totalement dépendante des combustibles fossiles. Montréal a construit des rues à vocation mixte depuis des siècles, un modèle tout à fait viable. On peut ajouter à ce modèle des caractéristiques de type communautaire tel que des espaces de vie et de travail, de l'industrie légère verte qui restaure l'environnement et

des ateliers/boutiques artisanaux. On peut aussi y retrouver un riche tissu de bureaux et de commerçants locaux, possible-ment situés autour d'une place accessible à pied, à bicyclette et par transport en commun.

4.3.2 Caractéristiques durables.

Tandis que l'on ne peut que féliciter le promoteur de vouloir obtenir la certification LEED pour les bâtiments, nous croyons qu'un projet qui se veut durable doit aller plus loin que de simplement réduire les coûts et les matières résiduelles : il devrait aussi produire des avantages nets positifs. Nous préférons de beaucoup l'intégration des éléments suivants au projet, de façon tangible :

- Toits vert isolants / habitats d'espèces indigènes
- Agriculture urbaine grâce à des serres de toit, des jardins communautaires, etc.
- Filtration des eaux usées par sédimentation/ massifs de plantes aquatiques ; récupération des eaux pluviales et grises
- Recyclage/ compostage/ réutilisation, avec un objectif zéro-déchets dans tous les cas plausibles
- Énergie solaire passive pour l'habitation de haute densité (murs Trombe, orientation des bâtiments et de la fenestration, eau chaude domestique solaire)
- Production locale d'énergie pour consommation sur place (énergie géothermique, photovoltaïque, éolienne, hydroélectrique ou combinaison de ces modes de production)
- Réduction de l'utilisation de l'automobile (réseau piétonnier, augmentation de la fréquence des transports en commun)
- Réduction du stationnement à l'aide de mesures incitatives (cartes d'abonnement, crédits d'impôt)
- Matériaux de construction – la fabrication et le transport comportent des coûts énergétiques - on devrait favoriser les matériaux locaux par le recyclage et la réutilisation

4.4 Un Griffintown dynamique

L'une des principales qualités des quartiers de Montréal vient du rapport entre les bâtiments résidentiels à échelle humaine et la rue et des rapports entre des ensembles de rues résidentielles reliées entre elles et des rues commerçantes à vocation mixte. À l'opposé, la vie dans des tours d'habitation donne lieu à un sentiment d'isolement, une vie d'« astronaute » où les habitants prennent l'ascenseur jusqu'au stationnement intérieur, prennent l'automobile pour se rendre au travail ou ailleurs (l'équivalent de la navette spatiale), puis reviennent sans jamais vraiment participer à la vie communautaire. On peut atteindre la densité souhaitée dans ce quartier sans pour autant avoir recours à des structures irrespectueuses de son histoire et de l'expérience urbaine montréalaise.

4.4.1 Densité sans tours d'habitation

Au 19^e siècle, Griffintown affichait une population d'environ 60 000 personnes, cela sans tours d'habitation. Si nous traduisons la demande actuelle de 3500 logements comme répondant aux besoins d'une population de 10 000 habitants, on peut certainement y parvenir sans tours d'habitation, même dans le petit périmètre établi par le PPU.

À noter que le Vieux-Montréal, à l'instar de plusieurs villes européennes, atteint une densité relativement élevée même s'il n'abrite que des édifices de faible hauteur (6 à 8 étages en moyenne). Selon des chiffres récents, Dublin, en Irlande, a une densité de 1000 personnes de plus au km² que la ville de Montréal – sans tours d'habitation, ni banlieues à l'américaine.

Pour redonner vie aux rues de Griffintown, il faudrait moins compter sur des tours placées au centre des îlots tel que le propose Devimco pour se tourner vers un modèle urbain classique : aligner les bâtiments sur le pourtour des îlots et créer des cours, et cela même dans le cas d'habitation à densité élevée. On re-trouve ce modèle à Montréal, à Griffintown et dans les quartiers avoisinants. La rue présente le côté public, plus officiel des bâtiments tandis que l'intérieur des îlots est occupé par des cours plus informelles et verdoyantes. Des rues plus étroites et le stationnement sur la rue créent un environnement plus sécuritaire pour les piétons et les automobilistes.

4.4.2 Un incubateur des arts et de la culture

Comme le disent souvent des experts comme Richard Florida, les villes qui font une large place aux arts et aux secteurs de la création bénéficient d'importants avantages culturels, sociaux et économiques. Pour permettre à Montréal de réaliser son potentiel créatif, nous avons besoin d'espaces abordables pour les artistes et les artisans qui vivent et travaillent à Griffintown. La proposition de Devimco ne traite pas suffisamment de cette facette essentielle du développement. Les studios/boutiques mis de l'avant par Devimco s'adressent aux artisans, pas aux créateurs visuels, sculpteurs ou même aux musiciens, qui sont souvent à l'avant-garde de la revitalisation d'anciens quartiers industriels.

Des studios abordables sont essentiels, de préférence dans des bâtiments existants, même s'il faut avoir recours à des subventions, comme cela se fait dans d'autres villes qui accordent plus d'importance aux arts et aux créateurs.

De même, les salles de spectacle et les galeries d'art sont plus dynamiques lorsqu'elles émanent du quartier, de façon informelle, voire subversive, plutôt que dans un bâtiment froid et officiel. De nombreux artistes visuels vivent, créent et se produisent à Griffintown ; plutôt que de les appuyer, le projet les force à quitter les lieux.

Plutôt qu'un cinéma multiplex et une salle de concert, un ensemble multifonction pour le théâtre, l'enseignement et la création doublé d'une Maison de la Culture nous semblerait un meilleur investissement de temps et d'argent et s'inscrirait mieux dans la recherche d'une communauté durable et autonome.