

Mandat de consultation publique sur l'avenir de Griffintown

Synthèse des petits-déjeuners

Mai 2023

Dans le cadre de la consultation publique portant sur le bilan du PPU Griffintown qui a maintenant 10 ans, l'Office de consultation publique de Montréal (OCPM) a tenu une série de rencontres préparatoires, dont deux petits-déjeuners auprès de promoteurs immobiliers. Ces rencontres avaient pour objectif de connaître les attentes des promoteurs et d'identifier les grands enjeux propres au secteur auxquels les commissaires devraient être attentifs durant la démarche. À l'occasion, les participants se sont intéressés à deux consultations : l'Avenir de Griffintown et le Plan directeur Bridge-Bonaventure. Au total, 11 personnes ont répondu présentes. Plusieurs thèmes ont été abordés et quelques pistes d'action furent proposées.

1) Densité, développement durable et coûts des projets

Les discussions ont permis de mettre en lumière les liens entre la densité, le développement durable et les coûts des projets.

Enjeux

- Le manque de données sur l'impact environnemental des constructions en hauteur;
- La non-prise en compte des changements dans le domaine de la construction. Pourtant, les matériaux, les nouvelles façons de faire visent l'efficacité énergétique et la réduction de l'empreinte carbone des bâtiments;
- L'impossibilité de réaliser les projets si les densités ne sont pas élevées, au regard des défis de loger la population dans un contexte de croissance démographique et d'augmentation des seuils d'immigration;
- La rareté et le prix des terrains susceptibles d'être développés limitent les marges de manœuvre de la Ville et des promoteurs;
- Les enjeux financiers liés aux coûts de décontamination des terrains qui augmentent le prix des unités;
- La persistance des préjugés auprès de certains citoyens et groupes communautaires qui présenteraient les promoteurs comme des gens qui veulent la densité juste pour s'enrichir;
- Le déficit de compétences et connaissances économiques dans les administrations municipales pour bien comprendre les impacts financiers des délais interminables dans l'octroi des permis;
- Le risque pour la Ville d'affronter une crise sur l'assiette foncière au centre-ville avec la fluctuation des valeurs immobilières et foncières. En effet, le modèle de

développement proposé à Bridge-Bonaventure risque d'attirer les locataires de bureaux;

- L'impossibilité pour les cols bleus d'accéder au domaine privé dans Griffintown et ses conséquences sur la collecte des matières résiduelles et la propreté en général;
- L'affectation des compensations financières versées par les promoteurs dans le cadre du RMM qui ne profitent pas au secteur qui accueille les projets, mais à la Ville-centre. En conséquence, les résidents n'apprécient pas à leur juste valeur les retombées locales des contributions de promoteurs;
- L'opposition de plusieurs nouveaux résidents au logement social *in situ* dans Griffintown influence l'installation des services publics. Ces derniers nécessitent une masse critique de personnes et donc de familles.
- Le nombre élevé de résidents qui quittent Griffintown dès que la famille s'agrandit compte tenu de l'absence de services de proximité;
- L'usage quelque peu abusif du droit de préemption par la Ville qui n'a pas toujours les moyens de payer les terrains visés. En conséquence, plusieurs terrains, sur lesquels les propriétaires ne peuvent poursuivre les projets, sont hypothéqués sans que la Ville ne puisse compléter le processus d'expropriation.

Propositions/solutions

- Traiter la densité selon une approche globale en prenant en compte le contexte d'intégration et l'accès au transport collectif. Par exemple, une tour de 20 à 30 étages à côté d'une station de métro n'est pas comparable à la même chose dans une banlieue, près de de grands stationnements asphaltés;
- Réduire les délais d'approbation des projets et d'émission des permis;
- Répartir les coûts des infrastructures (égouts, aménagements, etc.) entre la Ville, les promoteurs et les gouvernements supérieurs;
- Arrimer les investissements dans les transports collectifs avec les objectifs de densification;
- Garantir, par des densités élevées, un achalandage ou un ratio minimum de population pour que les commerces de proximité s'implantent et demeurent dans le secteur;
- Envisager un congé de taxes en contrepartie de l'accès des cols bleus au domaine privé;

- À l'instar de Vienne et afin de garantir la diversité des types de commerces, la Ville doit prendre une partie du risque économique en s'occupant de la gestion des rez-de-chaussée d'immeubles, et en mettant en place un organisme municipal qui loue l'ensemble des locaux et en arbitre leur occupation. À cet effet, ne pas compter le rez-de-chaussée comme un étage;
- Développer, à la Ville, les compétences pour comprendre les éléments économiques et les contraintes des développeurs en matière d'analyse économique des projets et les effets sur l'aménagement des quartiers;
- Appeler les paliers supérieurs de gouvernement à investir des deniers publics afin de réaliser les visions proposées dans ces deux secteurs (Bridge-Bonaventure et Griffintown), le privé ne pouvant à lui seul assumer les coûts des équipements collectifs;
- Augmenter les hauteurs afin de dégager plus d'espace au sol;
- Miser sur la flexibilité dans l'examen des permis de construire afin de permettre la réalisation de projets dans Bridge-Bonaventure;
- Viser une densification maximale, développer du résidentiel et amener du monde afin d'assurer la vitalité du centre-ville;
- Réduire les espaces de bureaux dans Bridge-Bonaventure afin de ne pas nuire à la vitalité économique du centre-ville déjà mise à mal par le taux d'inoccupation élevé des bureaux;
- Explorer les meilleures façons de construire les tours de façon écologique;
- Trouver un équilibre entre la densité, la durabilité et l'économie.

2) L'échelle humaine et l'abordabilité du logement

Enjeux

- La notion d'échelle humaine est toujours pensée en opposition à la densité. Si elle se limite à des immeubles de 3 à 6 étages, comme souhaitée par certains groupes, elle ne pourra freiner l'étalement urbain;
- Les programmes d'abordabilité du gouvernement ne sont pas appropriés à tous les secteurs et ne permettent pas d'acquisition dans les tours ou quartiers centraux;
- La superficie de plancher a un impact important sur le coût du logement;
- L'absence d'une âme dans le quartier Griffintown : il y a une vie sociale sur les bords du canal en période estivale, mais pas dans le quartier. Par ailleurs, à l'ÉTS, la vie se limite dans les pavillons et non à l'extérieur;

- La promenade Smith (derrière l'îlot 8), en bas de la voie pavée, est un *no man's land*;
- Les faibles densités ne garantissent pas l'abordabilité du logement, car elles augmentent les coûts transférés aux acheteurs. Par ailleurs, elles freinent le développement de projets en les rendant moins rentables.

Propositions

- Viser l'abordabilité du logement en augmentant le nombre de constructions/chantiers;
- Préserver une identité propre à chaque secteur du quartier et lui permettre de vivre sa propre expérience, car Griffintown a une échelle différente de celle de la Petite-Bourgogne;
- Traduire l'échelle humaine par la modulation des hauteurs d'immeubles de tailles variables en considérant le maximum prévu au Plan d'urbanisme;
- Trouver les moyens de construire intelligemment en créant des formes qui intègrent la tour dans l'environnement et en créant l'activité au sol, en jouant avec les types de commerces et d'animation, la trame de rues, les corridors de visibilité, et la mise en valeur du patrimoine;
- Insister sur la modulation et dégager des percées et des vues;
- Miser sur les vecteurs structurants du développement des deux secteurs, soit le canal de Lachine pour Griffintown, ainsi que le REM et le fleuve pour Bridge;
- Adapter les programmes d'abordabilité du gouvernement afin de permettre les acquisitions dans les tours ou quartiers centraux.

3) Enjeux réglementaires et acceptabilité sociale

Enjeux

- L'hostilité des résidents qui n'hésitent pas à lancer des pétitions ou à mobiliser le voisinage pour la signature des registres à l'arrondissement. En effet, certains qui ont bénéficié des changements de zonage ou des PPCMOI s'opposent désormais aux constructions en hauteur et au logement social *in situ*;
- Le déficit de communication de la Ville sur les bénéfices à la communauté des grands développements;
- Un manque de visibilité sur le fonctionnement et les résultats de la cellule facilitatrice immobilière mise en place par la Ville pour accélérer et faciliter le développement immobilier, et réduire les contraintes et délais;

- La persistance du discours négatif construit autour de Griffintown, décrit comme un fiasco, alors qu'il y a du monde qui y habite;
- Les grandes orientations provinciales en matière d'aménagement urbain se déclinent en Plan d'urbanisme et règlements au niveau local (villes, municipalités et arrondissements) et font face aux contraintes locales malgré les ententes entre la Ville et les promoteurs;
- Les grandes consultations perdent leur valeur lorsqu'elles doivent faire face à des enjeux de procédures comme les référendums. Souvent, la consultation arrive au mauvais moment, après des années de négociations avec la Ville;
- L'existence de silos entre les services de la Ville qui prolongent les délais d'approbation des projets et, par conséquent, les coûts;
- Les exercices de consultation constituent souvent l'occasion pour des résidents/citoyens de dénoncer « les méchants promoteurs » qui ne veulent que s'enrichir, alors qu'il ne leur revient pas de planifier et de construire les équipements collectifs.

Propositions

- Répondre à l'hostilité des citoyens en construisant le reste du secteur Griffintown de la façon la plus agréable pour les citoyens et en mettant en place des règlements de concordance. En effet, le PPU doit clairement être décliné dans les règlements d'urbanisme. Pour Bridge-Bonaventure, le plan de mise en valeur n'a pas d'autorité sur le plan réglementaire à moins d'être traduit dans les règlements;
- Utiliser l'article 89 et ajuster le PPU avec un règlement de concordance qui clarifierait les choses;
- Mettre autour de la table les promoteurs et le communautaire;
- Revoir les façons de faire de l'OCPM en lui donnant plus de pouvoirs dont celui de solliciter des experts et de faire des études;
- Régler le contentieux sur le titre de propriété entre le fédéral et le provincial dont le site de la Cité du Havre est l'objet;
- Considérer les promoteurs comme un maillon essentiel du développement de la ville et non comme des ennemis;
- Revoir la définition de bien commun qui, dans certains arrondissements, semble soumis au désir de quelques citoyens riverains aux projets;
- Pour Griffintown, définir un nouveau cadre réglementaire à la pièce sur ce qui reste à requalifier et le permettre de plein droit afin d'accélérer le développement.

4) Les usages

Enjeux

- Pour le cas spécifique de Bridge-Bonaventure, la Ville insiste sur la mixité. Elle est susceptible de faire vivre les commerces. Toutefois, les promoteurs sont préoccupés par les 6 millions de pieds carrés projetés pour les fonctions économiques, dont des bureaux. En effet, le fort taux d'inoccupation des bureaux au centre-ville freine la relance globale de Montréal. En conséquence, les grands espaces de bureaux dans Bridge-Bonaventure risquent d'affaiblir davantage le centre-ville en déplaçant ses activités;
- Pour Griffintown, il manque du communautaire et suffisamment de l'institutionnel pour dynamiser les milieux; les commerces ne sont pas complémentaires au centre-ville;
- L'intégration de la Cité du Havre dans le dossier Bridge-Bonaventure relève du prétexte. Plus de logements sont prévus dans la Cité du Havre, mais l'horizon du développement est encore lointain.

Propositions

Pour les promoteurs,

- La mixité recherchée doit avoir pour objectif de faire vivre un quartier 24h/24;
- L'usage résidentiel, permis sous certaines conditions (6 au total), associé à l'institutionnel (écoles, centre de santé, etc.) dans Bridge-Bonaventure peut contribuer à revitaliser ou relancer le centre-ville;
- Proposer des bonus de densité en échange de modifications réglementaires qui exigeraient certains types de commerces (animation, ateliers d'artisans, studios d'artistes, etc.) aux rez-de-chaussée d'immeubles;
- Miser sur la qualité de l'offre commerciale et la complémentarité des commerces. Dans l'objectif de mixité d'utilisation, rechercher un équilibre afin de ne pas se retrouver avec presque exclusivement des restaurants dans le quartier;
- Si on veut une trame commerciale vivante, il faut lui donner la capacité de vivre, c'est-à-dire l'achalandage requis;
- Avec plus de flexibilité, la Ville peut autoriser la mixité verticale avec des écoles et garderies à l'intérieur de tours, comme c'est le cas actuellement dans beaucoup de villes canadiennes. Cette mixité est valable pour les sites déjà occupés ou non;

- Développer un partenariat public-privé afin de garantir la mixité dans les bâtiments à construire. Par exemple, dans le cadre d'une cooccupation, on pourra avoir dans le même bâtiment une aréna, un CLSC et une école.

5) La mobilité

Enjeux

- La différence fondamentale entre Bridge-Bonaventure et Griffintown se situe au niveau de la trame de rue. Le premier site est plus vierge et le second déjà développé à 50 %;
- Pour Bridge, la Ville a déterminé les axes de connexion vers le centre-ville, mais pas la trame de rue;
- Les équipements municipaux sont nord-américains, mais on rêve de quartiers et villes européennes : en Europe par exemple, la collecte d'ordures et les pompiers utilisent de petits camions contrairement à Montréal où on a de gros véhicules;
- Les trames de rues sont très étroites et on note l'absence d'infrastructure pour le transport collectif – hors futur REM – particulièrement dans Griffintown;
- Mauvaise coordination des chantiers entre les promoteurs et l'arrondissement.

Propositions

- Garantir la présence d'un moyen de transport collectif (Ex. : un tramway sur la rue Notre-Dame, une station du REM) dans Bridge-Bonaventure;
- Pour Griffintown, créer des espaces de livraison (à cause de l'étroitesse de la trame des rues), des espaces de stationnement de courte durée et moduler la tarification;
- Ajuster la taille des équipements municipaux et les normes techniques pour permettre certaines fonctionnalités;
- Bixi et Communauto bien planifiés constituent une partie de la solution aux enjeux de mobilité dans Griffintown.

Liste de participants

- 1) Jean-Francois Beaulieu, Omnia Technologies
- 2) Laurent Levesque, UTILE
- 3) Laurence Vincent, Prével
- 4) Patrick Varin, Le Solano (Canal)
- 5) Éric Burns, Devimco
- 6) Roger Plamondon, Broccolini
- 7) Martin Galarneau, TGTA
- 8) Marc-André Fullum, Groupe Montoni
- 9) Jean-Marc Fournier, IDU Québec
- 10) Véronique Alepin, Groupe Mach