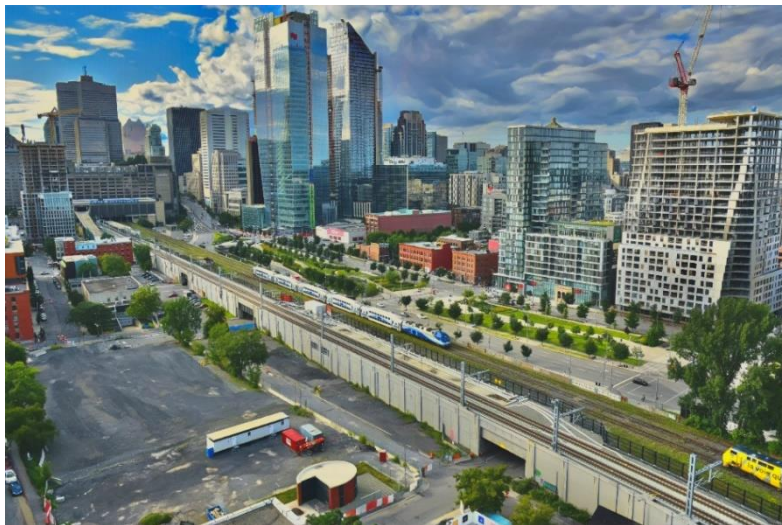


OCPM : L'AVENIR DE GRIFFINTOWN

LA REQUALIFICATION PAR CDPQ INFRA DE SON BÂTIMENT-PONT FERROVIAIRE : UNE FORMIDABLE OPPORTUNITÉ POUR LE GRIFFINTOWN.



source : psc



source : Zurich Tourism

Opinion présentée par Pierre St-Cyr
Le 16 août 2023

TABLE DES MATIÈRES

SOMMAIRE EXÉCUTIF	3
1.0 PRÉAMBULE	5
2.0 COMMENTAIRES PONCTUELS AU SUJET DU DOCUMENT <u>BILAN DE LA MISE EN ŒUVRE DU PPU SECTEUR GRIFFINTOWN (MARS 2023)</u>	6
3.0 VIVRE À GRIFFINTOWN : BRÈVE MISE EN CONTEXTE	16
4.0 REQUALIFICATION DU BÂTIMENT-PONT FERROVIAIRE DU GRIFFINTOWN	19
4.1 DESCRIPTION DU BÂTIMENT-PONT FERROVIAIRE	20
4.2 CAS RÉFÉRENCES DE RÉUTILISATION D'INFRASTRUCTURES FERROVIAIRES COMPARABLES	27
4.3 OPPORTUNITÉ ET HYPOTHÈSE DE REQUALIFICATION	34
4.3.1 Aménagement de la station Griffintown (bâtiment 6)	34
4.3.2 Réutilisation des autres bâtiments	42
4.3.3 Le bâtiment 3 et ses abords	44
4.3.4 Le bâtiment 4 et ses abords	46
4.3.5 Le bâtiment 5 et ses abords	46
4.3.6 Mise en valeur des viaducs	49
CONCLUSION ET RECOMMANDATION	55
REMERCIEMENTS	59

SOMMAIRE EXÉCUTIF

L'auteur, résident du Griffintown et urbaniste de profession, présente une hypothèse de requalification du bâtiment-pont ferroviaire de CDPQ Infra. L'édification à court terme de la station Griffintown par CDPQ Infra dans l'un des six (6) bâtiments de l'ouvrage d'art, combiné à l'aménagement par la Ville de Montréal du parc Mary-Griffin attenant, présente une opportunité unique de créer un nouveau pôle civique fort dans le quartier en redéveloppement. Des propositions sont également avancées concernant la mise en valeur des autres bâtiments ainsi que des onze (11) viaducs qui forment le bâtiment-pont ferroviaire. L'objectif du projet, outre que de faire revivre une infrastructure urbaine sous-exploitée, est de contribuer à améliorer l'offre de services et d'équipements destinés aux résident.e.s du quartier Griffintown et d'ainsi bonifier substantiellement la qualité de vie du milieu.

REQUALIFICATION : Changement de fonctionnement ou de vocation d'un lieu qui s'opère par un changement d'activité ou de forme, afin de faire jouer à un quartier (ou autre morceau de ville) le rôle qu'on souhaite le voir jouer dans la ville. Bien qu'elle puisse les englober, la requalification se distingue de l'opération esthétique (rénovation) ou économique (revitalisation), puisqu'elle implique un changement important.

source : collectivitesviables.org

1. PRÉAMBULE

L'auteur réside dans le Griffintown depuis plus de quatorze ans et a, conséquemment, été à même d'observer l'évolution du redéveloppement de ce « morceau de ville ». Il s'y est de plus impliqué dès son arrivée en 2008, que ce soit à l'occasion de l'événement Nuit Blanche (histoire du Griffintown), lors de la mobilisation citoyenne contre le projet de l'Administration municipale d'implanter le corridor d'autobus Dalhousie en plein quartier résidentiel ou encore lors des événements publics de co-conception des parcs et espaces verts.

Sur le plan professionnel, à titre d'urbaniste, Pierre St-Cyr œuvre depuis plus de quatre décennies à la planification et à la mise en œuvre de projets de (re)développement urbain. Il a travaillé tant pour le compte d'administrations municipales et parapubliques que pour des cabinets-conseils, des propriétaires fonciers ou encore des institutions. Son expertise l'a amené à contribuer à des opérations de planification urbaine sur des grands ensembles, ici comme à l'étranger ; dans ce dernier cas, notamment, avec la succursale torontoise de *HOK Planning Group*. A Montréal, il a, entre autres, contribué en amont de l'arrivée de l'École de technologie supérieure et du redéveloppement des Bassins du Nouveau Havre dans l'arrondissement du Sud-Ouest et a été impliqué activement, à différents titres, dans les projets de redéveloppement des usines Angus dans Rosemont, de l'ancienne Cour de triage Outremont aux fins d'y créer le Campus MIL ou encore, plus récemment, de la requalification de l'Hôpital Royal Victoria.

L'auteur a également agi comme chargé de cours à la Faculté de l'aménagement de l'Université de Montréal et a été membre, notamment, des conseils d'administration de Vivre en Ville et du Conseil canadien d'urbanisme.

2. COMMENTAIRES PONCTUELS AU SUJET DU DOCUMENT BILAN DE LA MISE EN ŒUVRE DU PROGRAMME PARTICULIER D'URBANISME SECTEUR GRIFFINTOWN (MARS 2023).

Bien que notre intervention lors de la présente consultation au sujet de L'avenir de Griffintown vise principalement à mettre sur la table l'idée de requalifier le bâtiment-pont ferroviaire de CDPQ Infra, nous désirons également profiter de l'occasion pour contribuer à la réflexion sur six (6) éléments particuliers du document Bilan de la mise en œuvre du PPU secteur Griffintown (mars 2023).

6

2.1 MOT DU MAIRE DE L'ARRONDISSEMENT DU SUD-OUEST (page v)

Si « Griffintown demeure l'un des plus grands projets de développement des dernières décennies à Montréal », il aurait été pertinent de mettre en perspective que l'ampleur du territoire en cause de même que la rapidité de son rythme de (re)développement est à nul autre pareil en Amérique du Nord. L'arrivée de l'École de technologie supérieure (ÉTS) en 1997 dans la friche Dow/O'Keefe combiné à la reconversion, à des fins résidentielles, de deux bâtiments vacants des usines Lowney par Prével au milieu des années 2000 ont été les véritables locomotives du redéveloppement du Griffintown. Absolument personne ne pouvait prédire, il y a vingt ans, que la demande résidentielle serait aussi vigoureuse et soutenue. Conséquemment, le Griffintown est devenu un vaste laboratoire de « construction de la ville sur la ville » (page 1). Dans les faits, le cas du Griffintown, avec ses bons et moins bons coups, est à définir le *modus operandi* des opérations de (re)développement urbain d'envergure sur le continent.



Ancienne brasserie O'Keefe, circa 1992
source : psc



Usine Lowney désaffectée, circa 2000
source : griffintown.org

2.2 ÉCOLES (page v)

L'absence d'écoles demeure toujours, et de loin, le principal obstacle à la création d'un véritable milieu de vie dans le Griffintown. L'entêtement du Ministère de l'Éducation et de son mandataire le Centre de services scolaire de Montréal (CSSDM) à ne pas tenter de sortir de leurs rigides cadres administratif est totalement inacceptable : obligation des villes de fournir gratuitement des terrains (incidemment, l'impôt foncier n'est pas destiné à financer l'éducation), programme fonctionnel et technique qui ne permet pas de construire sur plus de trois étages, etc.

L'histoire du Griffintown évoque toujours un rezonage industriel en 1963 (dissuasif à l'investissement dans le maintien de la fonction résidentielle) pour en expliquer son déclin, mais il est ici pertinent de rappeler qu'il s'est accompagné, en parallèle, de la fermeture orchestrée de ses écoles. On prête au maire de l'époque l'intention d'avoir initié la dépopulation du quartier de manière à se débarrasser d'un adversaire politique local trop encombrant. Ainsi, la Commission des écoles catholiques de Montréal (ancêtre du CSSDM) a fermé le *St. Ann's Boys School* en 1965, puis, trois ans plus tard, la *St. Ann's Girls Academy*. S'ensuivit le coup de grâce avec la démolition de l'église *St. Ann* en 1970, véritable cœur du Griffintown ¹. Ces événements remontent à plus d'un demi-siècle, il serait absolument improductif de demander réparation. **Toutefois, l'institution de l'État qui a la responsabilité de doter le Griffintown d'écoles demeure la même et devrait, à ce titre, se sentir un tant soit peu interpellée.**

Afin d'alimenter la réflexion, nous présentons ci-après trois cas d'écoles conçues en milieu d'insertion complexe qui n'auraient aucunement pu voir le jour, ici, en raison des paramètres rigides du Ministère de l'Éducation du Québec :



¹ An Irish Heart, Sharon Doyle Driedger, HarperCollins, 2010, page 360 et suivantes.



Copenhagen International School Nordhavn attenante à la zone portuaire et plus grande école de la ville avec ses 25 000 m², 1 200 étudiants et 280 travailleurs
source : photos Adam Moerk [Copenhagen International School Nordhavn / C.F. Møller | ArchDaily](#)



Marlborough Primary School, Greater London, UK, 4 095 m²
source : [Marlborough Primary School / Dixon Jones | ArchDaily](#)



Spruce Street School (Public School 397), Lower Manhattan, intégrée à la tour résidentielle (8th Spruce Street) de 76 étages en acier via un podium de brique de 5 étages : 9 300 m², 600 étudiants de la pré-maternelle à la 8^e (elementary)
 source : *StreetEasy, Dezeen* architecte : Frank Gehry

Ces trois cas ne correspondent pas au contexte urbain du Griffintown. Toutefois, ils ont comme point commun de faire la démonstration qu'un établissement scolaire peut être implanté quand les autorités décident que les besoins locaux doivent absolument être comblés. Les outils existent : programme fonctionnel et technique en hauteur (5 étages), intégration des aires de jeu à même des superficies dégagées des étages supérieurs, cession de droits superficiaires par le promoteur en échange de bonification de la hauteur ou de la densité, etc. L'autre point commun, et non le moindre, ces établissements scolaires sont tous à distance de marche pour les élèves qui les fréquentent (ref. sur ce sujet : les inspirants propos de l'ancienne directrice de l'urbanisme de la Ville de Toronto ²). Les disponibilités foncières existent dans la portion centre et ouest du Griffintown permettant ce *modus operandi* avec le secteur privé. **A notre avis, il s'agit du plus important défi, et de loin, auquel font face les élus locaux et le quartier; si l'on veut pouvoir, un jour, le qualifier de véritable quartier.**

2.3 SECTEURS DE PLANIFICATION DÉTAILLÉE (page 7)

Le processus de préparation et d'adoption du PPU du secteur Peel-Wellington en 2008 a été fait en marge des bonnes pratiques de l'urbanisme : plan d'ensemble préparé par un promoteur, consultations publiques non-encadrées par l'OCPM, avis du Conseil

² [Walk to School: Jennifer Keesmaat at TEDxRegina - YouTube](#)

du patrimoine de Montréal (CPM) soumis « de sa propre initiative » parce que non-sollicité par les autorités, acquisitions de terrains par la Ville de Montréal aux fins d'un tiers, etc. Heureusement, tout juste après, en 2009, la planification du secteur des Bassins du Nouveau Havre via la procédure de l'article 89 de la Charte de la Ville de Montréal, a, elle, été menée de manière plus concertée - voire exemplaire - par le propriétaire, la Société immobilière du Canada (SIC), sous les auspices de l'arrondissement du Sud-Ouest et de l'OCPM. Puis vint, le processus d'élaboration du Programme particulier d'urbanisme (PPU) - Secteur Griffintown, adopté en 2013, qui a donné lieu à une véritable planification intégrée, là encore, appuyée par l'OCPM.

Dix ans plus tard, nous sommes d'avis que ce PPU, le plan de match, a été suivi de manière relativement rigoureuse que ce soit en matière de redéfinition du domaine public, de mise en place des parcs et espaces verts (au préalable en procédant aux acquisitions requises), de mobilité active, de mixité des usages, etc. **Il faut souligner que les élus de l'arrondissement du Sud-Ouest ont fait preuve d'énormément de courage politique, notamment en regard des mesures visant à réduire la place de l'automobile dans le quartier afin de le rendre plus sécuritaire et convivial.**



Rue du Shannon (rue habitée), rue Murray (piétonne au nord de William) et REV rue Peel
source : psc (2) et Ville de Montréal

Toutefois, un constat important s'impose en matière de planification urbaine. **Dès 2003, l'arrondissement du Sud-Ouest a émis des permis et autorisations de construire des projets résidentiels, visiblement, sans prendre en compte l'état et la capacité des infrastructures en place** (adduction d'eau, égouts, etc.). Puisque le Griffintown est l'un des secteurs les plus anciens de Montréal, il était prévisible que ses infrastructures soient obsolètes. Afin de mettre en perspective cette ancienneté, le plan de 1806 du fief de Nazareth - qui deviendra le Griffintown - préparé par l'arpenteur Charland à la demande de Mary Griffin est légèrement antérieur à celui de Manhattan. En est résulté depuis presque 20 ans, une nécessaire mise à niveau des infrastructures municipales qui a dû être exécutée en concomitance avec la

construction des nouveaux immeubles résidentiels **généralisant la situation chaotique que vivent les résidents et visiteurs du quartier lors de leurs déplacements ainsi que dans leurs activités quotidiennes.** Cela étant, il peut sembler étonnant de mentionner ici que l'Arrondissement du Sud-Ouest et la Ville centre font un excellent travail de communication avec la population locale pour le « **Projet Griffintown** ».

Autre note positive, l'Administration municipale a présenté pour la première fois en 2021 un programme décennal d'immobilisations (PDI), en complément de son traditionnel programme triennal d'immobilisations (PTI), permettant ainsi de planifier sur une plus longue période ces travaux et, chose importante, de s'appropriier les fonds requis.



Travaux de mise à niveau des infrastructures dans le Griffintown alors que les bâtiments attenants ont été construits ou rénovés au préalable.
source : psc

2.4 RÈGLEMENT SUR LES PPCMOI (page 18)

Si cette pratique d'urbanisme dite discrétionnaire a, pendant un temps, servi l'intérêt public (encadrement qualitatif plus serré des projets, obtention de compensations financières aux fins de construction de logement sociocommunitaire et abordable, etc.) en permettant des hauteurs et densités supérieures, elle a toutefois mené à des excès qui l'auront, finalement, rendu inacceptable aux yeux des résident.e.s. L'arrondissement et les promoteurs ont joué le jeu de la surenchère (plus de hauteur accordée = plus de logements sociocommunitaires) dans ce qu'ils croyaient être une

formule gagnant-gagnant, en oubliant toutefois ceux qui auraient dû être la troisième partie à la discussion, à savoir les résidents.e.s.

Afin d'illustrer cette situation, citons le seul cas du projet prévu au 1712-1810 rue des Bassins (entre les rues des Seigneurs et Richmond) sur le site des anciennes écuries *Lucky Luc*. Une modification du cadre réglementaire envisagée par l'arrondissement du Sud-Ouest faisant passer la hauteur permise de 25 m. (8 étages) à 60 m. (20 étages) a suscité un tollé tel que les élus locaux ont dû abandonner le projet au printemps 2022. La volumétrie proposée était, visiblement, en rupture avec le bâti avoisinant pour ne pas parler de son impact sur les vues vers le mont Royal.



Représentation du projet résidentiel de 20 étages négocié avec le promoteur puis abandonné par les élus de l'arrondissement du Sud-Ouest sur le site des écuries, 1712-1810 rue des Bassins source : www.forum.agoraml.com

De ces cas d'approche discrétionnaire produisant d'importantes volumétries et hauteurs, s'en est suivi une perte de confiance envers les élus locaux qui a mené au recours systématique au registre pour l'approbation référendaire. Ce qui peut être interprété par les élus comme une attitude de « pas dans ma cour » de la part des résident.e.s. doit plutôt être compris comme un recours légitime - en usant du seul levier existant - pour faire entendre sa voix.

Nous sommes d'avis que l'acheteur d'une copropriété dans le Griffintown est bien conscient qu'il contribue directement à une forme de redistribution de la richesse; le

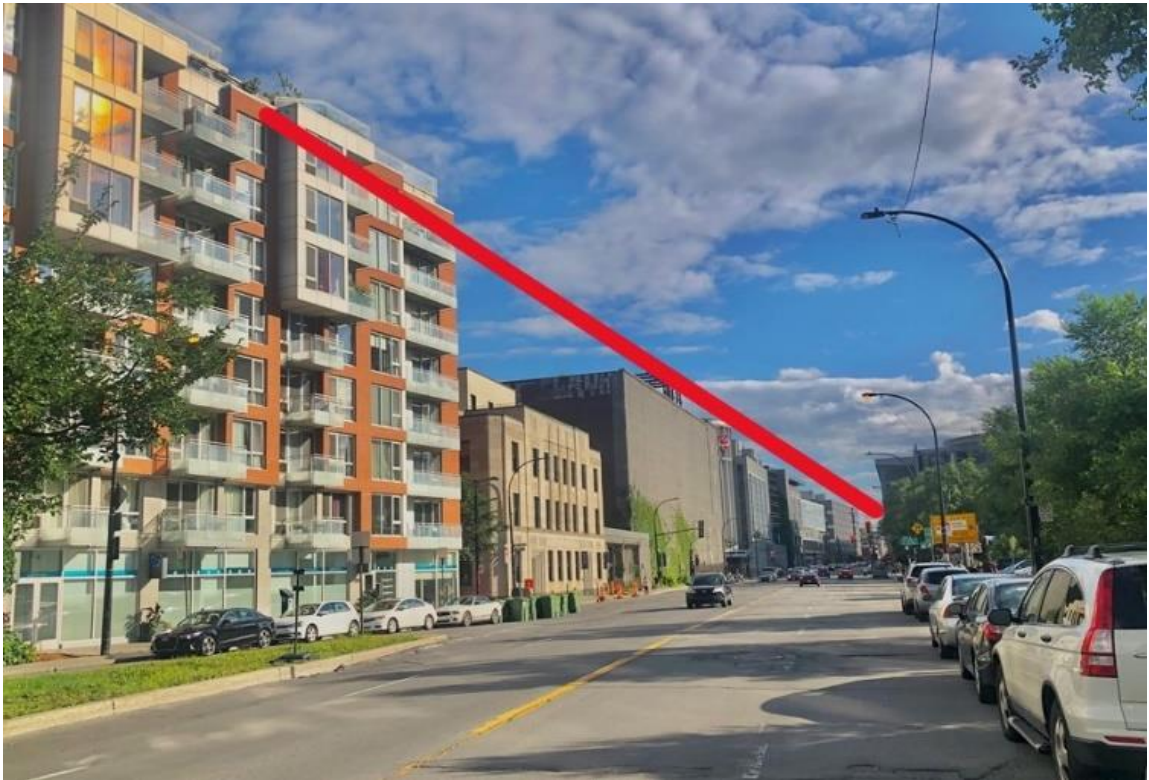
promoteur lui refilant *de facto* le coût des compensations exigées par l'arrondissement. La mixité résidentielle, bien que moins prononcée que dans certains quartiers de Montréal, fait partie intégrante du choix de vivre dans le Griffintown. Plus de 1 130 logements sociaux et abordables ont été construits dans le secteur depuis 2007 et 900 autres logements sociaux et abordables supplémentaires seraient prévus dans les prochaines années; ce qui est considérable³. Toutefois, lorsque cette redistribution vise à combler des besoins localisés à cinq kilomètres, à l'autre extrémité de l'arrondissement, alors le sentiment de solidarité communautaire n'y est tout simplement plus.

Si les outils que sont la Stratégie d'inclusion du logement abordable, la procédure des PPCMOI ou la conclusion d'Accords de développement ont permis d'atteindre ces importants résultats, leur temps est révolu en raison, malheureusement, du bris de confiance évoqué précédemment. Élément positif, **l'entrée en vigueur, depuis peu, du Règlement pour une métropole mixte (RMM) encadre dorénavant de façon précise le financement de ce type de logements et, fort heureusement, va permettre d'en poursuivre la construction dans le secteur (ou ailleurs dans l'arrondissement) sans requérir la négociation arrondissement-promoteur devenue, elle, inacceptable.**

2.5 LA HAUTEUR DES CONSTRUCTIONS DANS GRIFFINTOWN S'INSCRIT EN CONTINUITÉ DU CENTRE-VILLE (page 39)

L'arrondissement du Sud-Ouest tente de justifier une augmentation de hauteur sur le côté sud de la rue Notre-Dame ouest sur la base de la décision en 2012 de l'arrondissement Ville-Marie de réviser son cadre des hauteurs côté nord de cette même rue (jusqu'à 120 mètres ou environ 35 étages). Fort difficile de saisir les motivations pour lesquelles l'arrondissement veuille augmenter les hauteurs sur ce tronçon sud de la rue Notre-Dame (de la rue de l'Inspecteur/Lowney 567 jusqu'à la rue de la Montagne/bâtiment résidence étudiante-marché Métro ÉTS) : d'abord, les gabarits existants offrent une relative uniformité (de 8 à 10 étages) et, surtout, le bâti existant ne présente aucune opportunité de redéveloppement. Évoquer une « rupture de part et d'autre de la rue Notre-Dame Ouest à la limite des deux arrondissements » ou encore « assurer une cohérence des hauteurs de construction au sud du centre-ville » est donc impertinent. Contrairement au titre de la page 39, le **Griffintown n'est pas le centre-ville de Montréal !** Il est plutôt un quartier, attenant certes, constitué d'une vocation mixte majoritairement résidentielle et doté de ses propres services et équipements.

³ Bilan de la mise en œuvre du Programme particulier d'urbanisme secteur Griffintown, page 33



Homogénéité des hauteurs sur le côté sud de la rue Notre-Dame ouest entre la rue de l'Inspecteur et la rue de la Montagne
source : psc

L'OCPM s'était justement prononcé sur le sujet de cette interface des hauteurs dans son rapport de février 2012 lors de la consultation publique sur le Cadre de révision des hauteurs et densités du centre-ville - Projet de règlement modifiant le Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal. En page 2 elle spécifiait que :

« La proposition d'augmenter les hauteurs du côté est du corridor Bonaventure pose un problème de déséquilibre avec les hauteurs qui figurent du côté ouest du même corridor, de même que celles qui sont confirmées par le PPU Peel-Wellington. La commission propose de maintenir le statu quo dans le corridor Bonaventure et encourage les arrondissements de Ville-Marie et du Sud-Ouest à se concerter dans le but de déterminer conjointement la hauteur jugée appropriée dans l'ensemble du secteur qui fait l'interface entre le faubourg des Récollets et le quartier Griffintown. »

On ne peut donc aujourd'hui évoquer, comme le fait l'arrondissement, que les hauteurs du Griffintown doivent s'ajuster aux décisions relatives au cadre des hauteurs de Ville-Marie prises, il y a dix ans, en 2012. Le travail de concertation entre les deux arrondissements n'aurait donc pas été réalisé tel que le recommandait l'OCPM (re. Recommandation 4).

Qui plus est, l'exercice du Cadre de révision des hauteurs et densités du centre-ville a été vivement critiqué à l'époque pour son manque de mise en contexte, l'OCPM exprimant même une réserve en page 79 de son rapport :

« Mais, si le Cadre de révision est un exercice pertinent, il est toutefois incomplet. Selon la commission, il aurait été de loin préférable qu'il soit précédé d'un débat public à partir d'une proposition d'énoncé d'aménagement du centre-ville, comme cela était prévu. Ainsi, il aurait été possible de disposer d'un terrain plus propice pour approfondir plusieurs des enjeux soulevés devant la commission. Les questions relatives aux hauteurs et aux densités auraient pu s'en trouver encadrées de façon plus précise. »

Conséquemment, puisque non justifiée, nous considérons impertinente l'hypothèse avancée par l'arrondissement d'augmenter les hauteurs au sud du centre-ville dans la portion nord-est de l'arrondissement du Sud-Ouest (rue Notre-Dame Ouest).

2.6 PARCS, CANOPEE ET ARBRES PUBLICS (page 44)

Le plan (ci-après, à gauche) omet d'identifier la portion de territoire - propriété de la Ville de Montréal - (en liséré rouge) contigüe au bâtiment-pont ferroviaire, entre les rues Saint-Maurice et Saint-Paul ouest qui était illustrée espace vert au Plan d'aménagement du domaine public en page 23 du PPU Secteur Griffintown de 2013 (à droite ci-après).



Espace public le long du bâtiment-pont ferroviaire entre les rues Saint-Maurice et William.
source : à gauche, Bilan de la mise en œuvre du PPU 2023 et à droite, PPU Secteur Griffintown 2013

Il y aurait donc lieu que l'arrondissement rectifie cette omission et confirme ainsi la **vocation d'espace public des parcelles, propriété de la Ville de Montréal, en cause**. Nous expliquerons plus loin dans le texte (section 4.3.3, Le bâtiment 3 et ses abords) l'importance d'intégrer cet espace public dans le concept de requalification du bâtiment-pont ferroviaire.

3.0 VIVRE À GRIFFINTOWN : BRÈVE MISE EN CONTEXTE

Les documents de planification urbaine produits par l'arrondissement du Sud-Ouest sont toujours très clairs au sujet de la vision et des intentions d'aménagement du Griffintown. Une chose toutefois l'est moins : **quel est le véritable profil du résident.e ?** Les dernières données de la mise à jour 2021 du recensement fédéral de 2016 ⁴ ne permettent pas de fournir une réponse valide compte-tenu du rythme extrêmement rapide du développement et, conséquemment, de l'arrivée continue de centaines de nouveaux résident.e.s. qui brouille les données statistiques.

Les premiers arrivants du « nouveau Griffintown » en 2005 - il y a déjà dix-huit (18) ans - dans la phase I du projet Lowney, sise coin William et de l'Inspecteur, aiment bien rappeler qu'il n'y avait absolument aucun commerce ou service à des kilomètres à la ronde. La vie de quartier se résumait aux « chalets urbains » pensés justement par le promoteur Prével afin de combler ce vide et aménagés à même la toiture de la chocolaterie recyclée. Au fil du temps, comme le veut la séquence logique du développement urbain, la fonction commerciale est venue tirer profit de l'arrivée de résident.e.s/consommateurs. Toutefois, notons que les équipements communautaires, responsabilité de l'arrondissement, eux, tardent toujours à suivre : bibliothèque, plateaux sportifs, piscine, etc.

La fonction commerciale de proximité couvre désormais la gamme des besoins liés à la vie quotidienne (alimentation, mobilier, etc.) et laisse à l'attendant centre-ville l'offre liée aux vêtements ou aux biens dits « de luxe ». Incidemment, le marketing associé au marché immobilier du quartier n'utilise jamais ce terme, pourtant l'apanage de bien des promoteurs immobiliers. **Les caractéristiques socio-économiques de la population du Griffintown - jeune, éduquée, multi-ethnique, souvent néo-montréalaise, etc. - peuvent aussi en expliquer les raisons.**

Domage que le milieu universitaire montréalais œuvrant dans le domaine de l'urbanisme ne se soit pas encore penché sérieusement sur le « cas du Griffintown ». Au terme d'une analyse on pourrait en venir à la conclusion que **les résident.e.s. du Griffintown sont, dans les faits, probablement parmi les citoyens montréalais les**

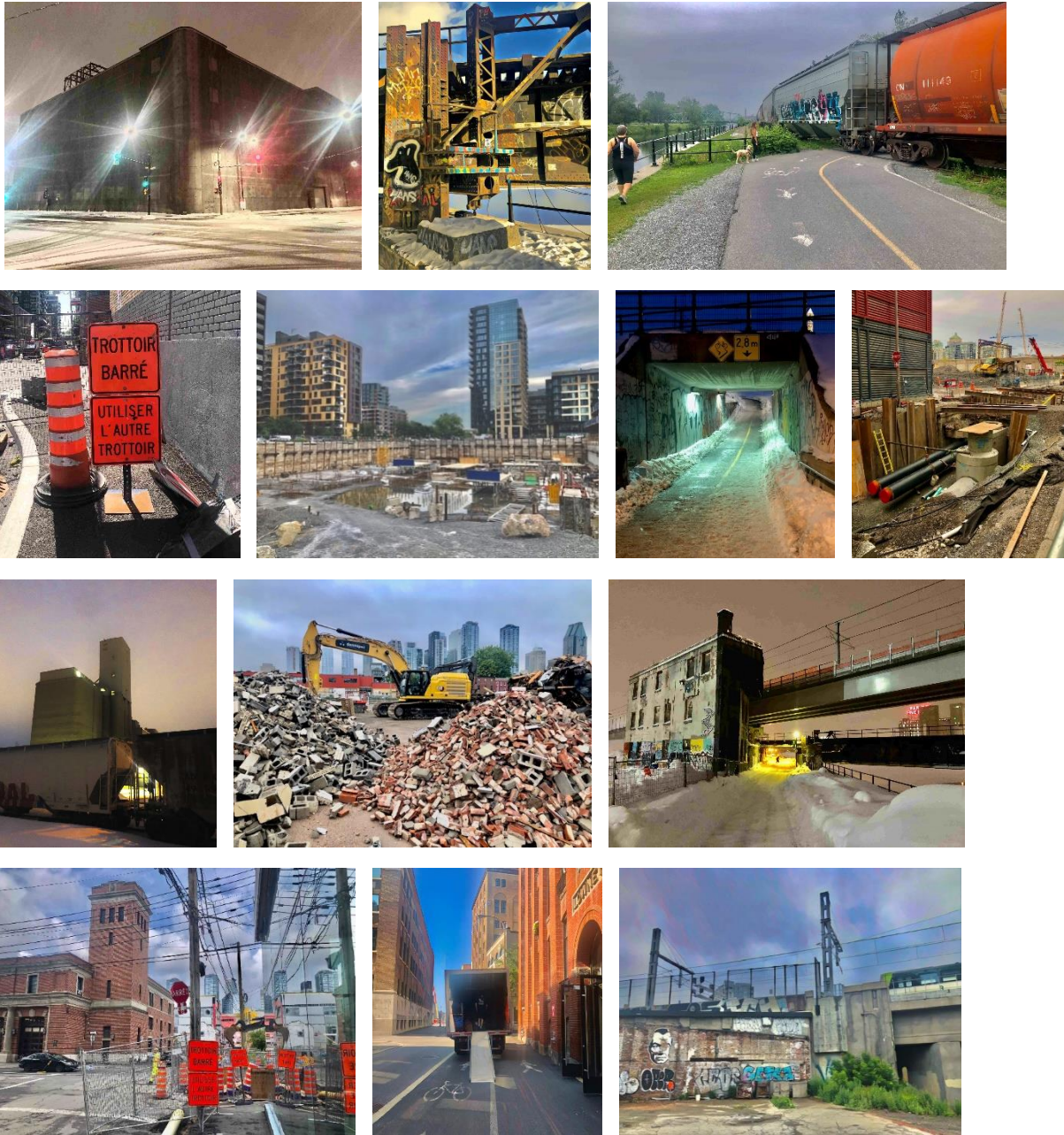
⁴ [Bilan de la mise en œuvre du Programme particulier d'urbanisme secteur Griffintown](#), page 24

plus responsables en matière de développement durable : faible empreinte carbone liée à l'utilisation des transports actifs et publics (incitatif financier à considérer : une case de stationnement souterrain coûte 65 000 \$, plus taxes), déplacements limités puisque dans la « ville de 15 minutes » et à proximité immédiate du centre-ville, utilisation optimale des infrastructures municipales et de la ressource sol dû à la densification où le foncier est limité et où l'immobilier consommé pour la « solution habitation » est de taille moindre, économie de partage de plus en plus établie dans les copropriétés, etc.

Aux fins d'introduction, au chapitre suivant, de l'hypothèse de requalification du bâtiment-pont ferroviaire, nous nous avançons à poser ce constat sur la manière de vivre le Griffintown :

Le caractère industriel du bâtiment-pont ferroviaire avec ses nuisances sonores inhérentes (incidemment, liées exclusivement au transport de passagers et non de marchandises) est tout à l'image d'un vieux quartier en mutation où bâtiments de toutes tailles en attente d'une seconde vie, chantiers de construction privés et publics, démolitions et reconstructions, gyrophares et sirènes des véhicules des pompiers de la Caserne 3 ou des policiers du poste du SPVM de la rue William, cohabitations parfois ardues, graffitis, présence ferroviaire, etc. caractérisent le quotidien des quelque 12 000 personnes qui, somme toute, ont choisi de venir y vivre (évidemment, subsiste une population qui occupait le quartier avant la grande transformation du milieu des années 2000). **Nous exprimons l'opinion bien personnelle, que malgré ces très nombreux inconvénients, les résident.e.s du Griffintown y trouvent leur compte, sont conscients que le redéveloppement du quartier est un énorme « work in progress » et qu'ils envisagent l'avenir du nouveau milieu de vie avec optimisme.**

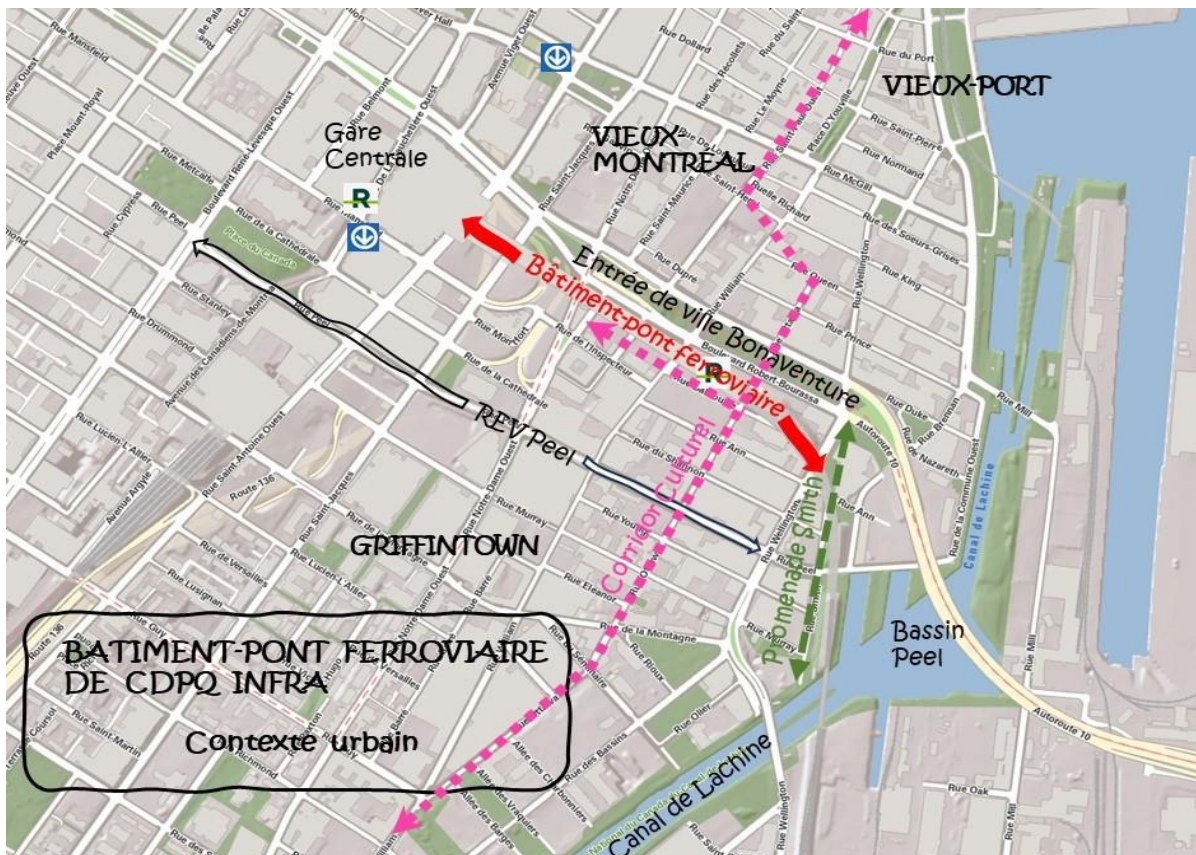
Si le redéveloppement du Griffintown se fait depuis près de vingt (20) ans en tenant compte de son « bagage génétique urbain » constitué du lotissement originel de 1806 et de la trame de rues inhérente ainsi que de sa riche histoire et de son patrimoine, il n'en demeure pas moins que l'ampleur de la transformation toujours en cours relève de la « mutation génétique extrême », pour rester dans ce registre. Pour les résident.e.s, cette transformation requiert une résilience qui, si elle est difficile à décrire, peut être plus aisément illustrée :



Scènes de la réalité quotidienne des résident.e.s d'un quartier en redéveloppement et des nuisances inhérentes.
source : psc

4.0 REQUALIFICATION DU BÂTIMENT-PONT FERROVIAIRE DU GRIFFINTOWN

Le présent document d'opinion a pour objectif principal de mettre sur la place publique une hypothèse de requalification du bâtiment-pont ferroviaire de CDPQ Infra. La consultation menée par l'OCPM au sujet de L'avenir de Griffintown ayant pour but, entre autres, de mener une réflexion sur le potentiel du quartier ; « ce qui reste à développer »⁵, il nous semble donc tout à fait indiqué d'inscrire cette hypothèse dans ce contexte. L'idée de requalifier le bâtiment-pont ferroviaire n'avait pas été avancée dans le PPU de 2013 compte-tenu qu'à l'époque l'ouvrage d'art était propriété d'une entreprise ferroviaire dont les préoccupations au sujet de la chose urbaine étaient fort loin de sa mission principale et, plus important, que le projet du REM n'était pas du tout dans l'air. L'acquisition du bâtiment-pont ferroviaire par CDPQ Infra aux fins du REM change complètement la donne et représente donc, pour le quartier Griffintown et ses résident.e.s, une opportunité inespérée.



Bâtiment-pont ferroviaire de CDPQ Infra : contexte urbain
source : psc

⁵ Sommaire décisionnel à l'attention du Comité exécutif no. 1224334015 en date du 21 octobre 2022

4.1 DESCRIPTION DU BÂTIMENT-PONT FERROVIAIRE

Comme suite de l'acquisition en 2016 par CDPQ Infra du bâtiment-pont ferroviaire du CN (aussi appelé viaduc ferroviaire du CN ou encore, à l'origine, bâtiment-pont ferroviaire de la gare Centrale), la Ville de Montréal a jugé opportun de mandater sa Division du patrimoine de la Direction de l'urbanisme à l'effet de produire un Énoncé de l'intérêt patrimonial du bâtiment-pont ferroviaire de la gare Centrale⁶. Rendu public en janvier 2018, le document brosse un portrait fort bien documenté de l'ouvrage d'art où l'on démontre que sa valeur patrimoniale repose sur la combinaison de ses composantes historique, urbaine et architecturale.



État d'avancement de la construction du bâtiment-pont ferroviaire (sans ses ponts)
source : *Canadian Airways Limited*, circa 1931-32

⁶ [Énoncé Bâtiment pont final.indd \(montreal.gc.ca\)](#)

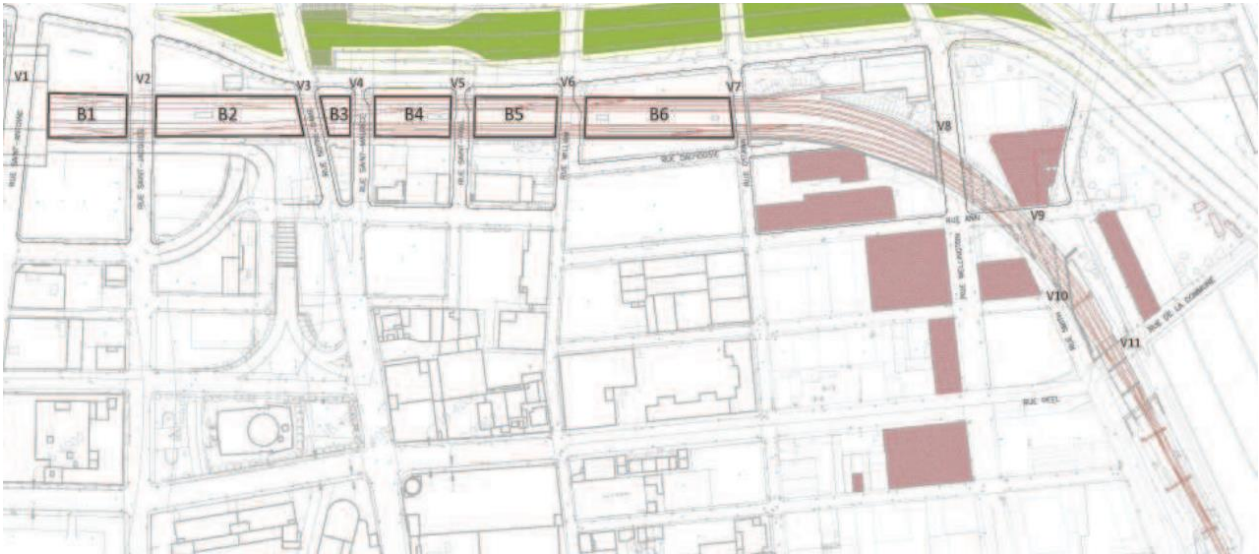
D'entrée de jeu, la description est fort éloquente quant à l'importance et au rôle joué par le bâtiment-pont ferroviaire dans le développement du Montréal moderne :

« Sa présence imposante dans un quartier ancien dans lequel, tel un tentacule, il s'étire sur plus d'un kilomètre, marque les esprits. Cette mégastructure construite par la compagnie de chemin de fer Canadien National en deux phases entre 1931 et 1943 témoigne du rôle fondamental des compagnies ferroviaires dans le développement de Montréal. Comme le Canadien Nord qui l'a précédé, le Canadien National, par de vastes opérations immobilières, a favorisé l'émergence du centre-ville moderne de Montréal. Il y est parvenu en reliant sa nouvelle gare Centrale et le pont Victoria et en faisant de cette gare un levier pour un développement immobilier qui placera Montréal au rang des métropoles nord-américaines...

...Il est réalisé sous l'impulsion de personnages visionnaires qui s'inspirent de grands projets à New-York et Chicago...

...ont imaginé un projet ferroviaire avec une dimension immobilière. Le dénivelé du terrain du CN offre en outre une opportunité de tirer profit d'espaces souterrains pour organiser les circulations de manière fonctionnelle autour de la nouvelle gare Centrale, ce qui donnera naissance au Montréal souterrain...

...Le bâtiment-pont se démarque par sa robustesse, son gigantisme et la flexibilité de ses espaces intérieurs. Mégastructure qui a peu de comparables en Amérique du Nord, le bâtiment-pont impose à son approche et dans les passages sous viaducs une ambiance singulière et un caractère qui s'accorde avec l'histoire industrielle exceptionnelle du quartier. »⁷



Le bâtiment-pont ferroviaire de la gare Centrale constitué de 6 bâtiments et 11 viaducs
source : Ville de Montréal, Énoncé de l'intérêt patrimonial du bâtiment-pont ferroviaire, 2018

⁷ Énoncé de l'intérêt patrimonial du bâtiment-pont ferroviaire de la gare Centrale, p. 1

L'infrastructure comprend six édifices de deux étages, plusieurs remblais, onze ponts en acier (ou viaducs) et des colonnades en béton. Élément important, il est bordé de part et d'autre par un dégagement de largeur variable qui tient lieu de parvis. Différentes désignations d'ordre patrimonial ou légal encadrent son éventuelle mise en valeur :

« ...empiètement partiel sur le lieu historique national du Canal-de-Lachine constitué en vertu de la Loi canadienne sur les lieux et monuments historiques ainsi que sur un secteur de valeur patrimoniale exceptionnelle en vertu du Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal. La structure traverse également plusieurs secteurs d'intérêt archéologique. Comme il est désigné comme IIP (immeuble d'intérêt patrimonial), toute transformation doit être soumise au comité consultatif d'urbanisme (CCU). »⁸

La genèse du déploiement du réseau ferroviaire du CN dans cette portion du territoire montréalais est décrite avec précision dans l'Énoncé de l'intérêt patrimonial du bâtiment-pont ferroviaire de la gare Centrale et l'historique de la construction du bâtiment-pont ferroviaire et des autres immeubles associés à la vision du CN se résume à :

« À partir de 1930, les premières démolitions ont lieu pour la construction du viaduc. Celui-ci comprend six édifices de deux étages épousant la trame urbaine existante et des viaducs permettant de maintenir le passage des véhicules au sol. Le projet est interrompu et reprend en 1938. La gare Centrale est finalement inaugurée en 1943, de même que le service ferroviaire sur le viaduc. Les trains accèdent à l'infrastructure depuis le pont Victoria en enjambant le canal de Lachine grâce à un immense pont levant actionné par la tour d'aiguillage Wellington qui contrôle aussi toutes les entrées à la gare Centrale (jusqu'en 2000). Les années suivantes, le développement des terrains appartenant au CN au voisinage de la Gare Centrale bat son plein. Plusieurs édifices y sont construits : l'OACI (1950), l'hôtel Reine-Élisabeth (1958), le siège social du CN (1961), la Place Ville-Marie (1962) et la Place Bonaventure (1967). »⁹

⁸ Énoncé de l'intérêt patrimonial du bâtiment-pont ferroviaire de la gare Centrale, p.2

⁹ *Op cit*, p. 5



Le bâtiment-pont ferroviaire du CN en octobre 1953
source : AVM. VM94-2513-24

Afin de conclure la référence au document d'Énoncé de l'intérêt patrimonial du bâtiment-pont ferroviaire de la gare Centrale et pour bien camper son potentiel, nous rapportons intégralement les caractéristiques particulières du bâtiment-pont :

La valeur HISTORIQUE du bâtiment-pont repose sur ¹⁰ :

1. son témoignage de la décision stratégique du CN de relier les réseaux discontinus dont elle a hérité des compagnies ferroviaires du Grand Tronc et du Canadien Nord en faillite, ce qui a permis de relier le centre-ville de Montréal au continent par la rive sud et a contribué à en faire une métropole;
2. son appartenance au projet de développement du premier centre-ville moderne établi sur les terrains du CN autour de la gare centrale et qui comprendra plusieurs bâtiments iconiques de la modernité à Montréal;
3. son illustration de la vision particulière de la compagnie du Canadien Nord qui allie rendement immobilier et développement ferroviaire, et qui perdure dans le projet du CN, probablement sous l'influence de Thomas Darling, développeur immobilier;

¹⁰ Énoncé de l'intérêt patrimonial du bâtiment-pont ferroviaire de la gare Centrale, p. 8

4. son caractère innovateur pour l'époque en ce qui concerne la ségrégation des circulations, suivant un idéal fonctionnaliste qui a teinté l'ensemble du projet immobilier développé sur les terrains du CN au centre-ville

La valeur URBAINE/PAYSAGÈRE du bâtiment-pont repose sur ¹¹ :

24

1. la manière dont il s'adapte à la dénivellation naturelle du terrain et en tire profit;
2. son adaptation à la trame de rue existante ancienne sur laquelle il vient se déposer, sans la modifier;
3. son rôle de porte d'entrée au centre-ville moderne de Montréal et sa contribution à son dynamisme;
4. son accessibilité et la diversité des approches offertes par le réseau d'espace publics environnant.
5. sa valeur de point de repère;
6. sa contribution au dynamisme de l'espace public par la création d'espace singuliers, caractérisés notamment par la fraîcheur et l'ombre;
7. son rôle de seuil d'un quartier à l'autre;
8. sa capacité d'établir une hiérarchie des circulations entre le transport urbain au niveau du sol et le transport continental surélevé.

La valeur ARCHITECTURALE du bâtiment-pont repose sur ¹² :

1. la rareté de cette typologie de bâtiment-pont en Amérique du Nord, qui comprend un seul autre exemplaire à Montréal : le pavillon Sainte-Hélène (sous le pont Jacques-Cartier), bâti selon les plans de l'architecte américain Hugh Griffith Jones en 1925- 1930. Celui-ci réalise avec John Smith Archibald les premières esquisses d'un viaduc pour la future gare Centrale du CN, dès 1927, en s'inspirant de projets similaires à New York et Chicago;
2. la solution architecturale unique réalisée par John Schofield (1883-1971), architecte en chef du CN, qui conçoit une infrastructure s'intégrant à la trame urbaine et aux activités du quartier, offrant une fonction utile aux espaces sous les voies et maintenant la fluidité des circulations;

¹¹ Énoncé de l'intérêt patrimonial du bâtiment-pont ferroviaire de la gare Centrale, pages 9 et 10

¹² *Op. cit.*, p. 11

3. le gigantisme et la flexibilité de l'infrastructure qui offre des espaces intérieurs vastes et bien éclairés ainsi qu'une structure robuste, prévue pour des usages d'entreposage et d'industrie légère;
4. le caractère industriel du bâtiment en accord avec l'identité historique du quartier qu'il traverse;
5. la matérialité et la valeur esthétique des éléments constructifs visibles.

Bien que l'ensemble de ces caractéristiques témoignent d'une importante ambition immobilière pour le bâtiment-pont qui totalise près de 30 000 m² bruts de plancher (sur deux niveaux), dans les faits, son utilisation depuis sa mise en service en 1943 confirme plutôt un rôle purement utilitaire propre aux activités primaires du propriétaire CN : entreposage (archives, matériel de signalisation, etc.) ateliers pour les électriciens et les charpentiers, salles destinées aux clubs sociaux des employés, garage pour voitures sur deux niveaux avec rampe d'accès, etc. Il est fort plausible que le déclin du Griffintown dès le début des années soixante ait réfréné les attentes du CN.



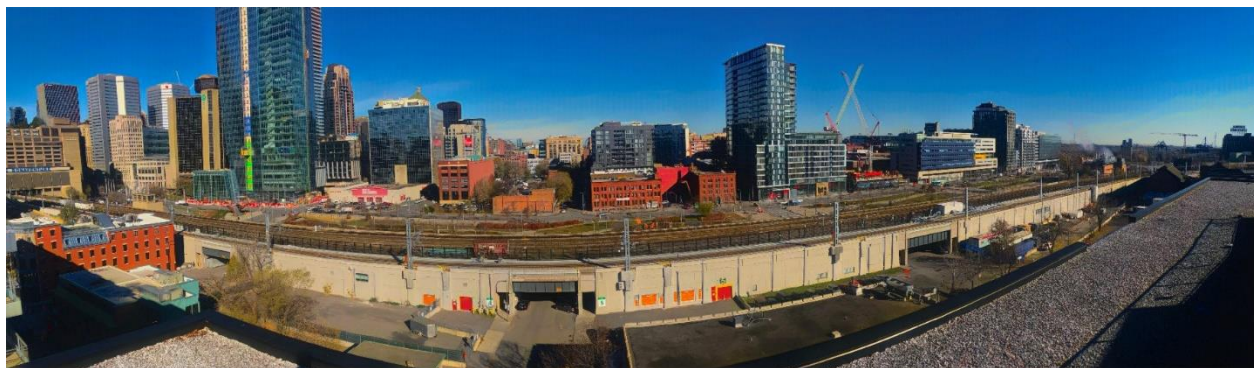
Trame structurale robuste et flexible
source : Ville de Montréal, 2017



Bâtiment-pont avec ses ouvertures, 1984
source : Ville de Montréal, Gabriel Bodson

Enfin, il convient de noter que **l'état actuel du bâtiment-pont ferroviaire est remarquable**. La maçonnerie des six (6) bâtiments ainsi que la structure d'acier apparente des onze (11) viaducs ont fait l'objet d'importants travaux de réfection par CDPQ Infra au cours des dernières années, en amont de la mise en place de la caténaire et des deux voies ferrées dédiées au REM. Les volumes intérieurs des bâtiments occupés par l'activité d'entreposage en libre-service sont dotés de systèmes électriques et mécaniques qui, visiblement, sont à niveau et le tout est fort bien entretenu. **Dans son état actuel (*base building*), le bâtiment se prête**

aisément à accueillir d'autres usagers avec un minimum d'investissement en améliorations locatives; le caractère industriel du lieu fournissant déjà le cachet souvent recherché. Quant à elle, l'obstruction en 1995 de la totalité des ouvertures (fenêtres) du bâtiment-pont ferroviaire est une opération facilement réversible comme en fait foi l'installation de nouvelles ouvertures par CDPQ Infra sur le bâtiment 6.



Allure générale de la face sud-ouest du bâtiment-pont ferroviaire : du Rodier jusqu'au New City Gas
source : psc



Face sud-ouest du bâtiment-pont ferroviaire illustrant les ouvertures obstruées en 1995 et, au centre, les fenêtres installées récemment par CDPQ Infra (bâtiment 6, future station Griffintown)
source : PSC

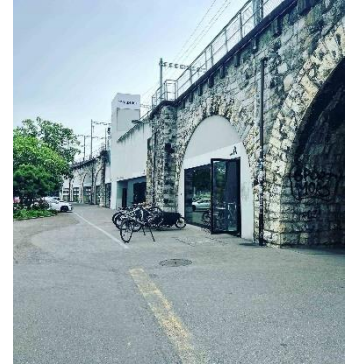
L'éventuelle réutilisation des volumes intérieurs requerra des échanges entre CDPQ Infra et l'Arrondissement du Sud-Ouest pour tout ce qui concerne le cadre réglementaire et le Code du bâtiment ainsi qu'avec le Service de sécurité incendie de Montréal (SIM).

4.2 CAS RÉFÉRENCES DE RÉUTILISATION D'INFRASTRUCTURES FERROVIAIRES COMPARABLES

Le chapitre précédent rapportait que le bâtiment-pont ferroviaire a peu de comparables en Amérique du Nord. Toutefois, il existe à travers le monde une quantité notable de projets de mise en valeur de viaducs ferroviaires en milieu urbain qui, eux, peuvent servir de référence. Spécifions que l'on parle ici de structures en brique ou en béton armé, généralement moins volumineuses que le bâtiment-pont ferroviaire de Montréal et ses deux étages, dont les arches offrent un volume intérieur capable d'accueillir certaines activités commerciales, culturelles ou récréatives. Aux fins d'alimenter la réflexion, et, toutefois sans être en mesure de fournir des études de cas en bonne et due forme, nous présentons ci-après une courte recension de références que nous jugeons inspirantes. Elles concernent à la fois des ensembles ainsi que des occupations ponctuelles. Afin de correspondre à la réalité du bâtiment-pont ferroviaire de Montréal, seuls les cas où une opération ferroviaire est toujours active sont retenus.

ZÜRICH VIADUKT (500 m. linéaires)





source (sens horaire) : EM2N, EM2N, Zurich Tourism, FALKE, AFAR, Zurich Tourism

BERLIN STADTBAHN VIADUCT (HACKESCHER MARKT)



source (sens horaire) : Human Transit, Nicolas Janberg, Berlin Unwrapped, Marek Silwecki

PRAGUE NEGRELLI VIADUCT (PROJET)



29



source : Unit & A69 Architekti, CCEA MOBA, CCEA MOBA, Praha B.

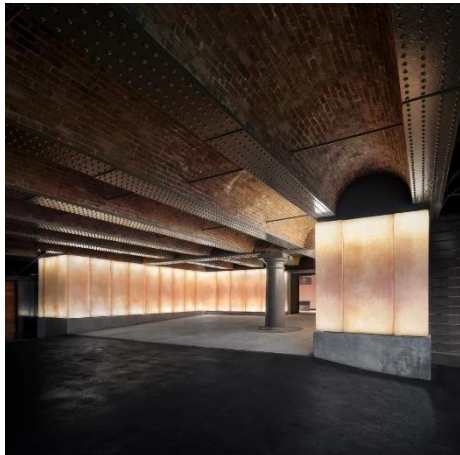
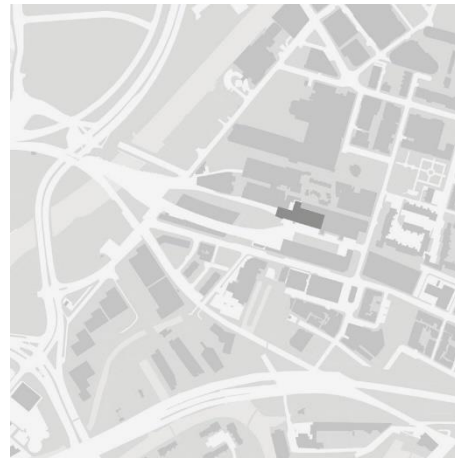
VIENNA STADTBahn VIADUCT

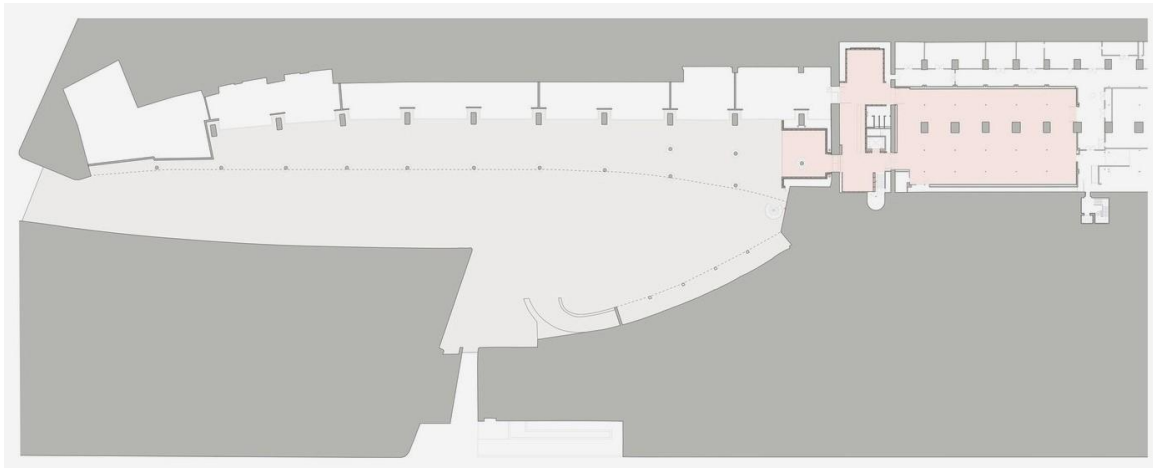




source : Architekten Tillner & Willinger

SCIENCE + INDUSTRY MUSEUM, SPECIAL EXHIBITIONS GALLERY, MANCHESTER, U.K. (1 200 m²)





source : Arch Daily (Carmody Groarke architects)/ Science Museum Group

QUEENSBORO BRIDGE, NEW YORK



source GreenbergFarrow

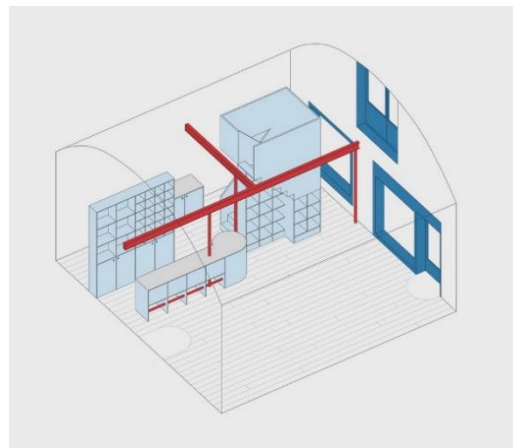
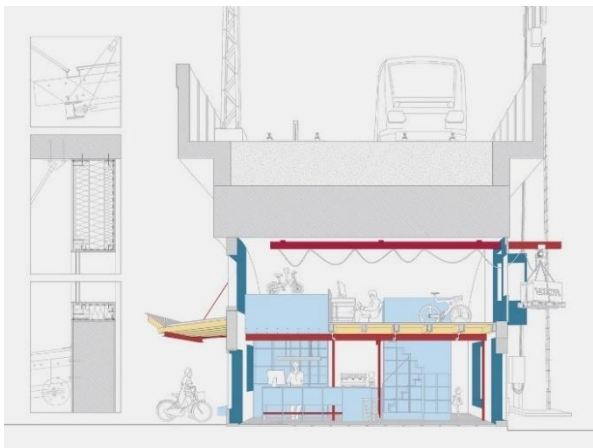
LONDRES (divers)





source : Mother Kelly, Londonist, Niahm Carroll, Loopnet

BOGEN 131, SAGEN, INNSBRUCK (boutique de vélo, 80 m²)

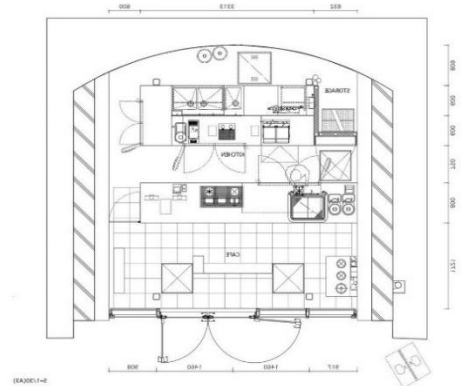


source : Arch Daily

CHIYODA, JAPON, CAFÉ (24 m²)



source : ArchDaily/Talumi Ota



33

La présence des infrastructures ferroviaires est un puissant marqueur de l'histoire et, de fait, contribue au génie du lieu. Leur linéarité, lorsqu'importante, en fait même des connecteurs entre pôles d'un quartier ou autres morceaux de ville.

L'occupation des arches des viaducs ferroviaires en milieu urbain est, conséquemment, un phénomène bien inscrit dans le paysage. La redécouverte des vieux quartiers industriels par les populations plus jeunes dites « créatives » en quête de milieux de vie offrant les services à proximité - la ville de 15 minutes - conjugué à une mobilité active ainsi qu'un niveau élevé d'animation urbaine explique que leur popularité soit à la hausse. Les propriétaires de ces infrastructures urbaines - plus souvent qu'autrement des compagnies ferroviaires - connaissent bien le potentiel immobilier de ces espaces; certaines arches autrefois ajourées sans fonction autre que structurale sont ainsi transformées afin de créer de nouveaux volumes à louer. Au Royaume-Uni, le secteur privé est très actif dans ce créneau. Pour une, *The Arch Company*, une société immobilière détenue par les importantes sociétés de gestion et d'investissement *Telereal Trillium* et *Blackstone Property Partners*, possède plus de 5 000 de ces arches ferroviaires qu'elle loue à de « petites entreprises qui apportent une contribution unique et importante à l'économie du pays »¹³. Intéressant de noter que, d'autre part, existent les *Guardians of the Arches*, qui, eux, ont pour mission de défendre les intérêts de ces petites entreprises, notamment eu égard aux hausses des loyers commerciaux ¹⁴.

Les cas ci-haut évoqués varient en termes d'ampleur des superficies et volumes ainsi que des investissements. Certains ont fait l'objet d'une opération de mise en valeur

¹³ [Property for Small and Medium Businesses | The Arch Company](#)

¹⁴ [Home - Guardians Of The Arches](#)

bien planifiée alors que d'autres relèvent plus de l'opportunité de location requérant un investissement minimal.

Parmi les usages répertoriés dans ces références, nous retenons et proposons les suivants pour le cas particulier du bâtiment-pont ferroviaire du Griffintown (sans ordre d'importance) :

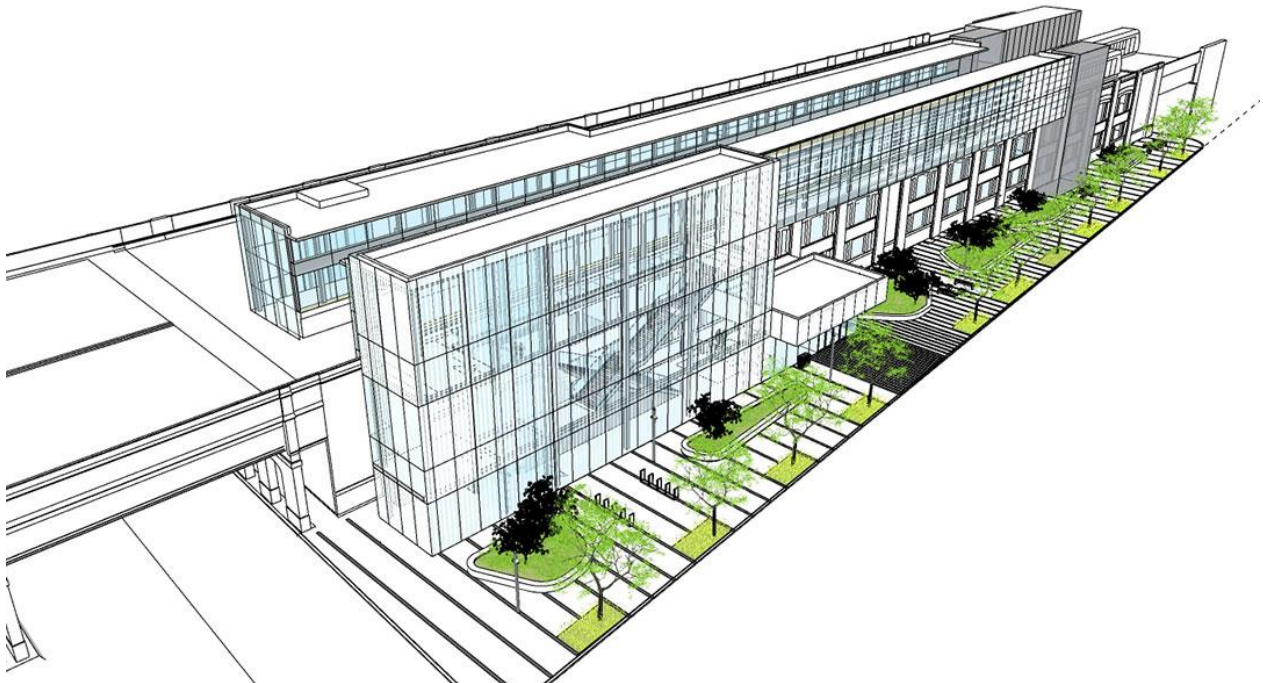
- Marché d'alimentation
- Commerces de détail
- Fleuriste
- Succursale de la SAQ
- Restauration/alimentation
- Café/bistro
- Clinique médicale/antenne du CLSC
- Optométriste
- Salon de coiffure/barbier
- Cordonnerie
- Nettoyeur à sec
- Bibliothèque ou point de service
- Bouquinerie
- Atelier de création et de diffusion artistique
- Vente de matériel d'artiste et graphisme
- Musée/centre d'interprétation
- Animalerie et pension pour chiens et chats
- Atelier de vente, réparation et location de vélos
- Salle multifonctionnelle où peuvent se tenir des événements civiques, cours et formation, etc.
- Espace de *coworking* pour les télétravailleur.euse.s du quartier qui veulent sortir de leur habitation
- Espaces de bureaux ou d'incubation
- Atelier de réparation de petits électroménagers
- Point de service de partage d'outils et autres
- Etc.

4.3 OPPORTUNITÉ ET HYPOTHÈSE DE REQUALIFICATION

4.3.1 Aménagement de la station Griffintown (bâtiment 6)

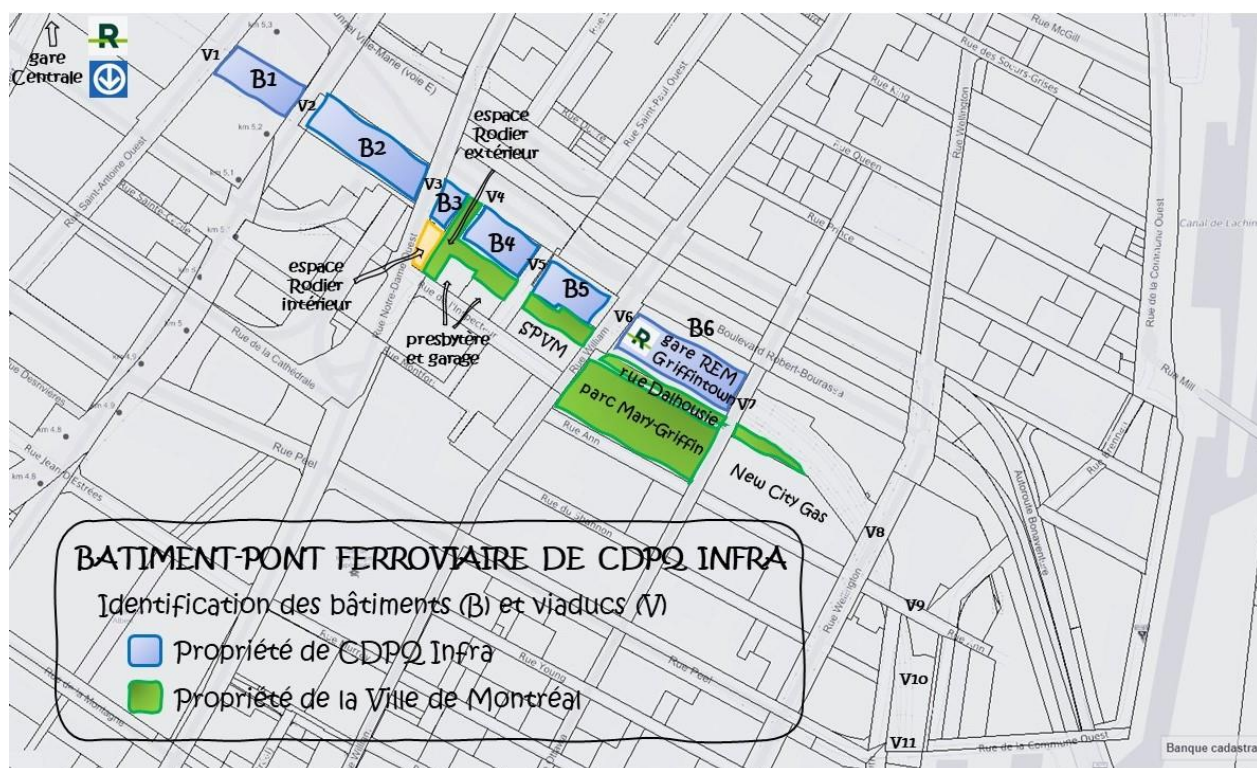
CDPQ Infra va aménager la station Griffintown du REM à même le bâtiment 6 du grand ensemble qu'est sa propriété du bâtiment-pont ferroviaire. Des esquisses ont été rendues publiques par CDPQ Infra et illustrent un design particulièrement attrayant

combinant façade de verre lumineuse et plafonds de bois qui s'inscrivent en harmonie avec le mouvement créé par la linéarité du bâtiment existant. **On peut même avancer qu'en raison de ses caractéristiques, la station Griffintown sera la plus urbaine et la plus animée du grand réseau du REM.**



Station du REM Griffintown, face sud-ouest donnant sur le futur parc Mary-Griffin
source : www.rem.info

La localisation de la station Griffintown sur la rue Dalhousie, entre les rues William et Ottawa, contigüe au futur parc Mary-Griffin (d'une superficie approximative d'environ 8 300 m²), va permettre de créer un formidable pôle civique qui, s'il est bien conçu, peut littéralement devenir l'un des lieux les plus animés du Griffintown et de cette portion de la ville. Ce pôle présentera aussi l'avantage d'agir comme de point de jonction entre le Griffintown et le Faubourg des Récollets; ce qui était initialement désiré dans le projet de reconversion de l'autoroute surélevée Bonaventure en boulevard urbain mais non atteint compte-tenu du caractère autoroutier qui prévaut toujours. A ce sujet, une réflexion s'imposera sur la manière d'améliorer les passages piétonniers desservant la station côté boulevard Robert-Bourassa et permettra ainsi de confirmer la vocation préférable de boulevard urbain. Cela dit, la station Griffintown a tout pour devenir une destination hautement prisée tant pour sa fonction de transport que pour son rôle de lieu de rencontre et de socialisation animé. Ce faisant, CDPQ Infra alimente son modèle d'affaires qui repose en partie sur l'achalandage du REM; l'autre volet étant les redevances immobilières sur les nouveaux projets immobiliers à l'intérieur de rayons déterminés (dans le cas de la station Griffintown, il sera de 1 000 m.).



Bâtiment-pont ferroviaire de CDPQ Infra : identification des 6 bâtiments et des 11 viaducs
source : psc

Puisque la station Griffintown est localisée à relativement courte distance de la gare Centrale (environ 700 m.), elle-même raccordée à la station de métro Bonaventure de la ligne orange, elle va faciliter grandement l'accès au réseau de transport public. Dans l'état actuel des choses, les résident.e.s de la portion est du Griffintown qui désirent utiliser le métro n'ont d'autre choix que de gravir à pied la pente des rues Mansfield, de la Cathédrale ou encore Peel pour atteindre la très achalandée rue Saint-Antoine ouest et, de là, à travers un tortueux parcours à l'intérieur du 1000 de la Gauchetière, finalement, atterrir sur les quais de la station Bonaventure. En direction nord, au départ de la gare Centrale, la station Griffintown sera raccordée à la station de métro McGill et à la ligne verte, ce qui va la rendre doublement attrayante.

Dans les faits, la station Griffintown du REM va donc littéralement jouer le rôle d'extension vers le sud du réseau de métro de la STM, et ce, tant pour les usagers du Griffintown que ceux de la Cité Multimédia; voire de la portion sud-ouest du Vieux-Montréal.

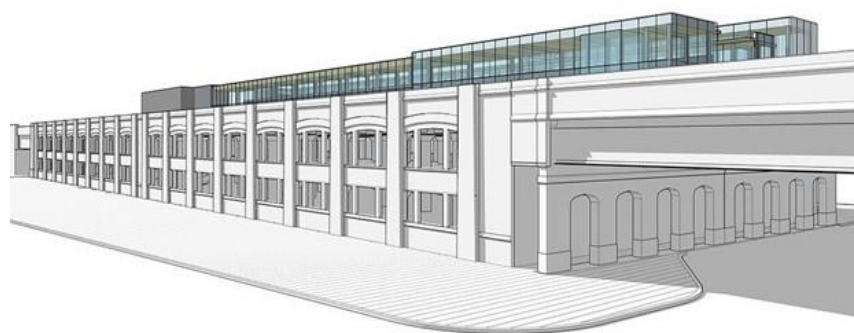


Carte intégrée du réseau du REM et réseau de métro de la STM
source : www.rem.info

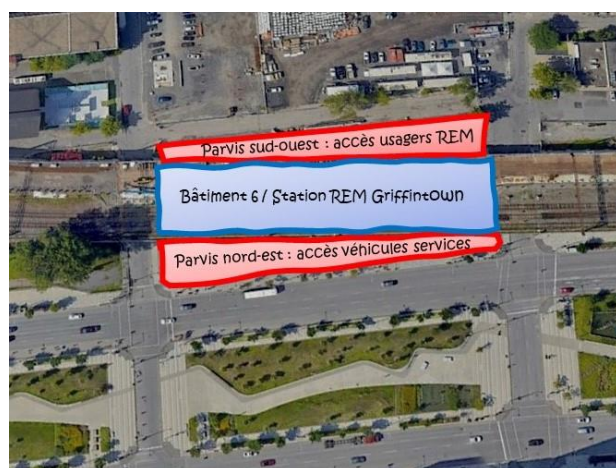
Outre sa fonction première d'accueil et de transport de passagers, et compte-tenu de l'importante volumétrie offerte par le bâtiment 6 avec ses 8 000 m² sur ses deux niveaux, on peut aisément envisager les usages complémentaires suivants à cette station du REM : billetterie et information (avec présence humaine), bistro/café, tabagie/dépanneur, nettoyeur à sec, toilettes, poste de retrait de colis, etc. Sur ce dernier sujet, il y a tout lieu de s'inspirer de la toute nouvelle expérience des mini-hubs Colibri de la Ville de Montréal avec différents partenaires de livraison : Purolator, FedEx, etc. :

« Au lieu d'utiliser une flotte de camions pour livrer chaque colis directement à la porte de son ou sa destinataire, un seul camion achemine un grand nombre de colis à un mini-centre de distribution de quartier (mini-hub). La dernière portion du trajet est ensuite effectuée par des vélos-cargos ou des petits véhicules électriques mieux adaptés au milieu urbain : c'est ce qu'on appelle le dernier kilomètre. »¹⁵

Puisque l'accès des usagers à la station sera situé du côté sud-ouest sur la rue Dalhousie, il est à prévoir que la desserte des services liés au bâtiment 6, elle, soit effectuée sur le parvis nord-est, côté boulevard Robert-Bourassa, où existent déjà entrées charretières et quais de chargement.



Face nord-est de la station REM Griffintown donnant sur le boulevard Robert-Bourassa (intersection de la rue William à l'avant-plan à droite)
source : www.rem.info



Bâtiment 6 / station Griffintown : parvis nord-est sur le boulevard Robert-Bourassa aux fins de desserte des véhicules de services
source : *Google Earth*, psc

¹⁵ [Colibri : des mini-hubs pour décarboner la livraison de colis | Ville de Montréal \(montreal.ca\)](https://montreal.ca/colibri)

La mise en place d'un pôle de mobilité tel que le promeut l'Agence de mobilité durable Montréal, quoique désirable par définition, devra faire l'objet d'une attention particulière. Comment, par exemple, intégrer judicieusement stationnement de vélos et vélo-partage (BIXI) dans l'environnement de la station Griffintown et du parc Mary-Griffin ? Montréal saura-t-elle profiter de l'occasion pour créer son premier stationnement de vélos d'inspiration néerlandaise ? Est-ce que station d'autopartage et bornes de recharge ont leur place, là, compte-tenu du caractère hautement urbain du site et de leur niveau de compatibilité avec l'importante circulation piétonne qui prévaudra aux abords de la station Griffintown ? Au regard de l'éventuel rabattement d'autobus de la STM, mentionnons que le bâtiment 6 est déjà desservi sur sa face nord-est avec des arrêts existants sur les deux travées du boulevard Robert-Bourassa (anciennement désignées de Nazareth et Duke).

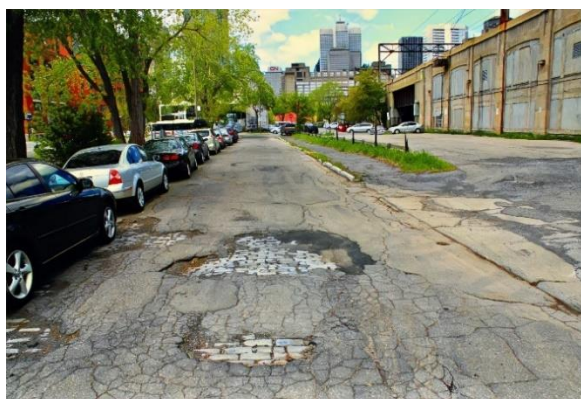


Pôle civique constitué de la station REM Griffintown et du parc Mary-Griffin
source : psc

Tel que suggéré précédemment, CDPQ Infra et la Ville de Montréal ont tout intérêt à entreprendre, dès à présent, la planification concertée du puissant pôle civique que constituera la station Griffintown et le futur parc Mary-Griffin. La Ville de Montréal a complété en 2022 l'aménagement de l'important ouvrage souterrain de rétention des eaux William dans le tréfonds de la parcelle destinée au parc et, aux fins des travaux de réfection du bâtiment-pont ferroviaire, a convenu avec CDPQ Infra d'une occupation temporaire à des fins d'entreposage de chantier. Cette occupation va se poursuivre lors de la construction de la station Griffintown, au terme duquel la Ville de Montréal pourra entreprendre les travaux d'aménagement du parc.

Si cette station est mise en service à la fin 2024 (en phase 2, selon le site web du REM), il est raisonnable de penser que la Ville de Montréal, puisse entreprendre les travaux d'aménagement du parc Mary-Griffin dès le printemps 2025. Au préalable, en 2024, selon la pratique usuelle relative à la planification de tous les parcs et espaces verts du Griffintown, la Ville centre et l'arrondissement du Sud-Ouest pourraient tenir des ateliers publics de co-conception. Ces sessions de travail qui se déroulent généralement dans les locaux de l'ÉTS, sont toujours l'occasion de confirmer le sentiment d'appartenance au quartier des résident.e.s; les échanges étant toujours animés et fort constructifs.

La présente consultation de l'OCPM n'est pas une tribune pour discuter du parti d'aménagement et de la programmation du futur parc Mary-Griffin mais mentionnons, à ce stade-ci, que le parc sera aussi appelé à jouer le rôle d'espace de transition pour les usagers du REM. Conséquemment, sa conception prendra en compte les deux « lignes de désir » naturelles liées aux pôles ÉTS et à l'intersection Peel et Wellington. Finalement, la rue Dalhousie qui sépare la station du REM et le parc pourra être piétonnisée dans sa totalité (permettant cependant l'accès aux véhicules d'urgence et de services) et retrouver son allure d'origine, les pavés étant, par chance, toujours sous le bitume.



Rue Dalhousie, sous le bitume les pavés, 2009
source : psc



Rue Dalhousie, section à piétonniser
source : psc

Contigu à la rue Dalhousie, sur le parvis de la station Griffintown ou dans le parc Mary-Griffin, il serait plus qu'approprié de signaler, via l'art public, la riche histoire irlandaise du quartier qui ne fait, malheureusement, pas l'objet de toute l'attention et la reconnaissance auxquelles elle a droit. D'ailleurs l'intention évoquée en 2013 de « valoriser l'histoire du secteur par l'élaboration d'une stratégie de commémoration devant notamment servir de référence à la conception intégrée et à la programmation des nouveaux lieux publics du secteur »¹⁶ ne semble pas avoir fait l'objet d'un suivi.

Aux fins d'inspiration, nous référons à l'œuvre *Famine* de Rowan Gillespie qui jalonne le *Famine Memorial* du *Customs House Quay* à Dublin; d'autant plus qu'elle trouve écho dans *Ireland Park* à Toronto. L'œuvre d'art offerte par le gouvernement canadien en 1999 « en mémoire des victimes de la Grande Famine et en hommage à leurs descendants qui ont contribué à bâtir le Canada », caractérisée par son allure dramatique, fait puissamment devoir de mémoire. Comme il se doit.



Le *Famine Memorial* à Dublin
source : psc et *Google Earth*

¹⁶ PPU Secteur Griffintown 2013, p.33

CDPQ Infra a d'ailleurs déjà établi une collaboration fructueuse avec la communauté irlandaise à l'occasion des travaux du REM dans la Pointe-Saint-Charles et, plus particulièrement, lors des fouilles archéologiques dans l'environnement de la Roche noire.¹⁷

4.3.2 Réutilisation des autres bâtiments

Un élément fort important à considérer lorsque l'on tente de déterminer le potentiel de réutilisation des volumes intérieurs des six (6) bâtiments de deux étages est le niveau de nuisances généré par la présence de l'activité ferroviaire au niveau supérieur. Nous n'avons pas été en mesure de réaliser l'analyse technique qui s'impose, faute de moyens et d'accès autorisé au lieu. Toutefois, une observation à différents moments de la journée et de la semaine dans l'espace occupé actuellement par l'activité d'entreposage libre-service nous porte à la conclusion suivante : **étonnamment, malgré la vibration occasionnée par le matériel roulant des quatre (4) opérateurs ferroviaires (VIA, EXO, AMTRAK et REM), le niveau de nuisance à l'intérieur des murs n'est pas un obstacle à l'utilisation des lieux aux fins d'activités diverses.** Évidemment, toute éventuelle occupation devra se faire en pleine connaissance de cause. Par exemple, au deuxième étage, dans les portions de l'ouvrage d'art où la vibration émanant du passage des trains pourrait présenter un inconvénient, une utilisation à des fins d'entreposage ou d'administration liées aux activités principales en rez-de-chaussée pourrait être de mise. L'occupation de ce deuxième étage devra aussi prendre en compte la présence potentielle de conduits de la centrale d'Énergir CCU (ancienne CCUM) sise à l'intersection Robert-Bourassa et Wellington et attenante au bâtiment-pont ferroviaire.

Sur la question des abords du bâtiment-pont ferroviaire acquis du CN, soulignons que CDPQ Infra a, par le fait même, acquis également certains des parvis, notamment du côté nord-est de l'ouvrage d'art. Par un concours de circonstances, le propriétaire de plusieurs des parvis, côté sud-ouest, est la Ville de Montréal, permettant d'envisager leur utilisation à même un projet intégré de mise en valeur du bâtiment-pont ferroviaire et de ses abords. **Là encore, une évaluation sommaire du niveau de nuisances à la base même du bâtiment-pont ferroviaire, à l'extérieur et au niveau de la rue, permet de conclure à un potentiel d'utilisation.** Cette nuisance est fort variable, chacun des quatre utilisateurs du réseau ferroviaire ayant sa propre « signature sonore ». Spécifions à ce stade-ci, que notre hypothèse d'utilisation des parvis concerne exclusivement ceux localisés sur la face sud-ouest; l'autre face nord-est, donnant sur le boulevard urbain, ne présentant pas un potentiel intéressant dû au flot incessant de véhicules automobiles, à leur vitesse et au niveau de bruit conséquent.

¹⁷ [Découvertes archéologiques dans Pointe-Saint-Charles | REM](#)

L'occupation actuelle de la presque totalité des six (6) bâtiments de l'ouvrage d'art fait l'objet d'un bail avec une importante entreprise du domaine de l'entreposage libre-service. Cet usage répond certainement à un besoin et nul doute que l'utilisation du bâtiment-pont ferroviaire à cette fin est un excellent exemple d'usage transitoire. La ville est toutefois en constante évolution : l'aménagement imminent de la station du REM et la transformation du quartier depuis près de vingt ans militent en faveur d'une reconsidération du potentiel de l'ensemble. **Incidentement, la Loi concernant le réseau électrique métropolitain fournit des dispositions qui permettent la résiliation du bail courant :**¹⁸

« 86. Tout bail affectant l'immeuble de la Caisse situé sur les lots 1 179 344, 1 284 732, 5 777 987 et 5 777 989 du cadastre du Québec de la circonscription foncière de Montréal est de plein droit résilié le 27 mars 2018. Il en est de même de toute sous-location affectant cet immeuble. »

D'un point de vue pratique, la filiale Ivanhoé Cambridge de CDPQ annonçait en juin dernier qu'elle « réalisait son premier investissement dans le secteur de l'entreposage libre-service aux côtés de partenaires stratégiques ». **On présume donc que CDPQ Infra peut désormais compter, au bout du bras, sur tout le support technique et logistique de sa filiale eu égard à une éventuelle opération de relocalisation.**¹⁹ Une analyse plus fine de l'ensemble de cette opération de relocalisation et de requalification avec de nouveaux usages pourrait permettre de définir un phasage graduel dans le temps. **Évidemment, cette opération permettra à CDPQ Infra de générer des revenus sur une nouvelle base commerciale distincte de l'occupation d'entreposage en libre-service.**

Que la tenure foncière du bâtiment-pont ferroviaire et de ses abords soit limitée aux deux seuls propriétaires, institutionnel et public, que sont CDPQ Infra et la Ville de Montréal est, à notre avis, de nature à favoriser grandement la concertation requise pour une conception intégrée des lieux et une mise en œuvre ordonnée et optimale.

Pour les fins de la discussion, nous ne traiterons pas des bâtiments 1 (4 200 m² de plancher bruts) et 2 (7 600 m² de plancher bruts) parce qu'ils présentent une problématique particulière : connexion complexe avec la gare Centrale sous la Place Bonaventure et présence du Ministère des Transports et de la Mobilité durable (re. tréfonds de l'autoroute Ville-Marie) aux abords, de part et d'autre, du bâtiment-pont ferroviaire. Précisons, détail de juridiction, que ces deux bâtiments sont situés au nord de la rue Notre-Dame ouest, donc sur le territoire de l'arrondissement de Ville-Marie.

¹⁸ [R-25.02 - Loi concernant le Réseau électrique métropolitain \(gouv.qc.ca\)](#)

¹⁹ [www.ivanhoecambridge.com/nouvelles/2023/06/ivanhoe-cambridge-realise-son-premier-investissement-dans-le-secteur-de-lentreposage-libre-service-aux-cotes-de-partenaires-strategiques/](#)

4.3.3 Le bâtiment 3 et ses abords

Actuellement vacant, sis entre les rues Notre-Dame ouest et Saint-Maurice, il s'agit du plus petit bâtiment du groupe avec une superficie brute de plancher d'environ 1 300 m² sur deux niveaux. Il pourrait, logiquement, se prêter à une vocation culturelle compte-tenu qu'il est adossé à l'édifice Rodier qui, lui, dans sa nouvelle affectation, « a pour mission de bâtir et catalyser un écosystème entrepreneurial fort ainsi que de faire rayonner les entreprises créatives, culturelles et d'impact, à Montréal, et au-delà. »²⁰ **Afin de créer un véritable pôle dédié à la production et la diffusion culturelle, il y aurait lieu d'utiliser le domaine public et de consolider espaces intérieurs et extérieurs.** D'ailleurs, la section Bilan des actions du Bilan de la mise en oeuvre du PPU secteur Griffintown 2023 (p. 86) réitère clairement cette volonté de « prévoir l'aménagement d'espaces permettant la diffusion artistique sous toutes ses formes dans la programmation des nouveaux lieux publics ».

Incidentement, c'est exactement le type d'intervention urbaine qu'est à réaliser la Ville de Montréal, 500 m. plus à l'est, sur la rue Ottawa avec la Place du Sable-Gris attenante à la Fonderie Darling. Aménagé par la Ville de Montréal au coût de 1,9 M\$, ce nouvel espace public sera inauguré le 14 septembre prochain et rend finalement pérenne une utilisation intermittente du lieu depuis 2005. Bel exemple de transformation de territoire industriel productif à territoire créatif.

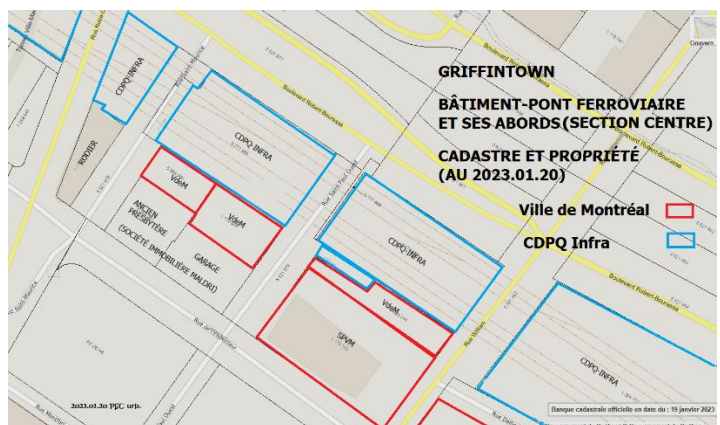
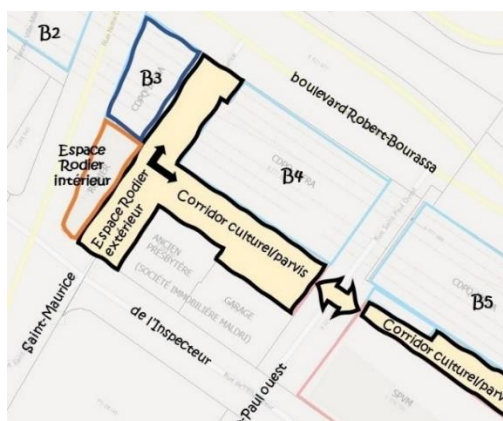


Place du Sable-Gris devant la Fonderie Darling, rue Ottawa
source : psc

Calqué sur ce modèle, l'« espace extérieur Rodier » serait donc constitué du tronçon fermé d'environ 90 m. de la rue Saint-Maurice sis entre la rue de l'Inspecteur et le boulevard Robert-Bourassa ainsi que des deux parcelles vacantes propriété de la Ville de Montréal (lots 5 069 560 et 1 179 699) perpendiculaires à la rue Saint-Maurice et

²⁰ [L'Espace Rodier \(lapiscine.co\)](http://lapiscine.co)

reliant la rue Saint-Paul ouest. Ce faisant, un espace extérieur d'une superficie d'environ 2 200 m² peut être créé et s'inscrit dans la logique du collectif du Corridor Culturel qui a pour mission de faire rayonner la créativité, l'art, le patrimoine et les communautés dans les quartiers du Sud-Ouest et du Vieux-Montréal.²¹ Pour ajouter à la puissance du lieu, la configuration linéaire de ce parvis, offre, à partir de l'édifice Rodier en direction sud-ouest, une magnifique perspective sur l'iconique enseigne *Farine Five Roses* et le *New City Gas*, un complexe industriel qui a marqué l'histoire de Montréal et dont l'immense potentiel reste à explorer.



Création d'un espace public aux abords du bâtiment 3 constitué de l'Espace Rodier extérieur, intégré au Corridor Culturel, en utilisant les propriétés de la Ville de Montréal.
source : psc



Parvis du bâtiment-pont ferroviaire, face sud-ouest, de l'édifice Rodier jusqu'au cul-de-sac attenant au *New City Gas*
source : psc

²¹ <https://corridorculturel.com/>

Cette intervention s'inscrit parfaitement dans l'intention exprimée dans la section Bilan des actions du Bilan de la mise en oeuvre du PPU secteur Griffintown 2023 (p. 88) d' « assurer la mise en place d'un environnement urbain propice à la pleine mise en valeur de l'édifice Rodier ».

4.3.4 Le bâtiment 4 et ses abords

46

Totalisant une superficie de plancher brut de 4 200 m², répartis sur deux niveaux, ce bâtiment pourrait, lui aussi, accueillir des entreprises du domaine de la culture du fait de sa proximité immédiate avec le bâtiment 3 et l'espace Rodier, tant intérieur qu'extérieur. Il bénéficierait de la présence d'un large parvis piétonnier pouvant atteindre une profondeur de 20 m. constitué à même les deux lots vacants de la Ville de Montréal. Cet atout milite évidemment en faveur d'autres activités commerciales désirant bénéficier d'un espace extérieur en prolongement de leur rez-de-chaussée. Afin de protéger le potentiel de ce parvis - notamment son ensoleillement optimal - il y a lieu que l'arrondissement du Sud-Ouest confirme que les dispositions réglementaires pour la zone voisine 0454 (lots 5 069 561 et 1 179 377) où sont érigés l'ancien presbytère et le garage Auto-Viseur (aussi connu sous le nom de garage Serge) maintiennent les paramètres de hauteur maximale de 16 m. édictés au règlement d'urbanisme. Tant le Bilan de la mise en oeuvre du PPU secteur Griffintown 2023 (page 30) que le PPU Secteur Griffintown 2013 (en page 31) désignent tout le bâti sis du côté nord-est de la rue de l'Inspecteur (édifice Rodier, ancien presbytère et poste de police) à titre de « bâtiments d'intérêt patrimonial » et, conséquemment, ce secteur « aire sensible au niveau des hauteurs ». Il y a tout lieu de croire que la propriété unique constituée de l'ancien presbytère et du garage fasse l'objet, à plus ou moins long terme, d'une opération immobilière dont la conception devra tenir compte de la présence de ce nouveau parvis/corridor.

4.3.5 Le bâtiment 5 et ses abords

D'une superficie de plancher brut de 4 400 m² répartis sur deux niveaux et de taille relativement similaire au bâtiment 4 voisin, le bâtiment 5 pourrait privilégier des usages commerciaux en lien avec la présence immédiate au sud du lieu achalandé que sera la station du REM et le parc Mary-Griffin. **Il serait pertinent d'explorer l'idée d'introduire une activité commerciale de type marché en référence à l'histoire du lieu où trônait le *Haymarket* de 1865 jusqu'en 1967; moment où la construction de l'autoroute Bonaventure a entraîné sa disparition.** Le marché avait d'abord été sectionné une première fois par le CN, dans les années 1940 lors, justement, de la construction du bâtiment-pont ferroviaire. Ce marché public, destiné d'abord à

l'approvisionnement en foin, a joué le rôle de pôle névralgique du quartier, notamment par la présence au pourtour de plusieurs lieux de culte, du bain McConnell et, conséquemment, il possède une riche histoire.



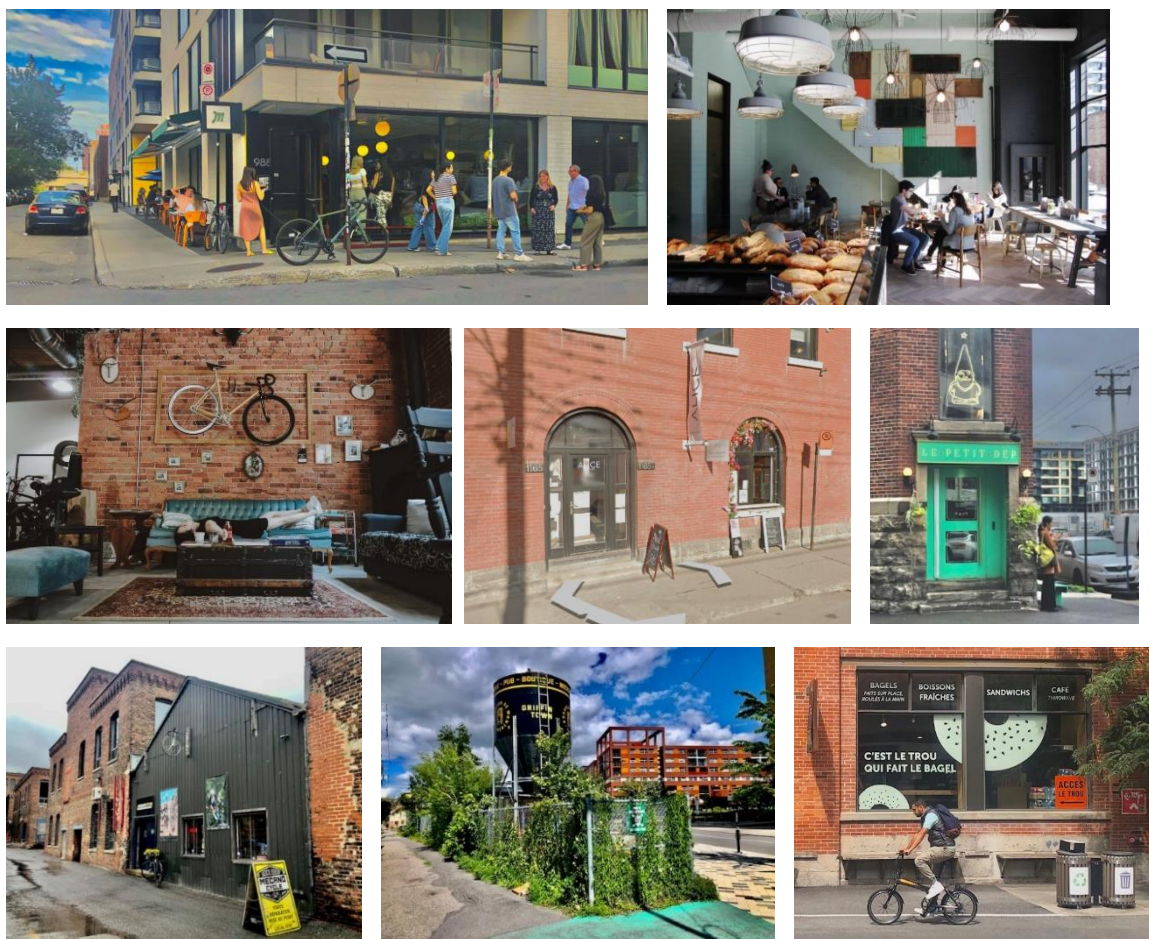
Site du Haymarket en 1907 et en 1949 après son sectionnement en raison de la construction du bâtiment-pont ferroviaire du CN
source : griffintown.org et Ville de Montréal VM97-3_7P6-27



Haymarket à l'arrière-plan, 1887 Haymarket, 1917
source : Musée McCord, /Notman source : Ville de Montréal VM97-3_7P6-27

D'autres usages commerciaux du type de ceux énumérés à la section 4.2 précédente sur les cas références devraient être envisagés pour le bâtiment 5. **Ces usages ne devraient pas être sources de nuisances, le bâtiment-pont ferroviaire s'inscrivant dans un environnement résidentiel.** Il est ici pertinent de mentionner que pour les

résident.e.s de la portion nord-est du Griffintown, les activités de type *Night Club* du *New City Gas* ont, à une époque pas si lointaine, créé un réel « traumatisme urbain » (avec recours légaux initiés par l'arrondissement du Sud-Ouest, etc.) qui a laissé des séquelles. Conséquemment, nous réitérons que l'occupation des volumes intérieurs du bâtiment-pont ferroviaire doit être faite par des **activités commerciales destinées d'abord aux résident.e.s du quartier** qui, incidemment, ont fait le choix de vivre dans un « quartier de 15 minutes » comme le laissait sous-entendre le PPU de 2013 bien avant l'invention du terme. Pour en rajouter sur cette désignation, la mise en place d'un vaste réseau cyclable dans le Griffintown permet dorénavant d'évoquer un « quartier de 4 minutes » pour quiconque utilise un vélo et, malheureusement, pour ceux qui doivent utiliser un véhicule automobile, par habitude ou par nécessité, les embâcles notoires sur le réseau routier du quartier le transforment parfois en « quartier de 45 minutes ».

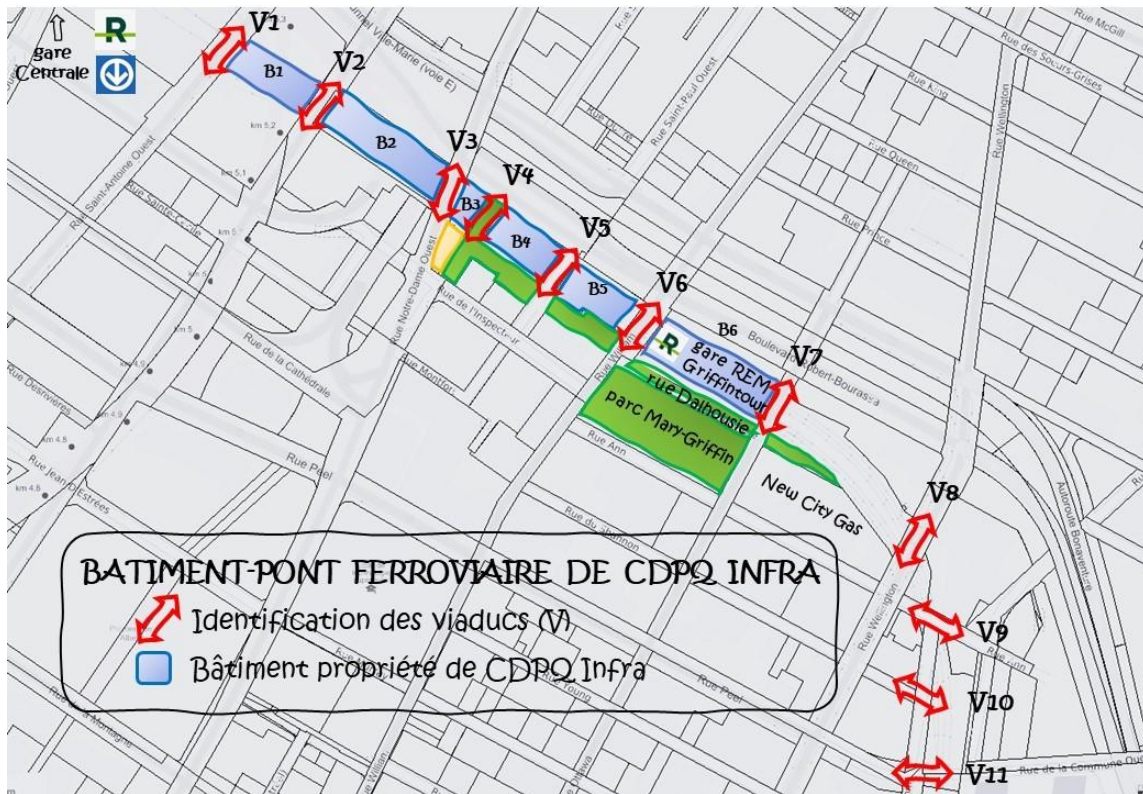


Exemples de commerces locaux du Griffintown (sens horaire) : Mano Cornuto, La Bête à Pain, Allo-vélo, Alice beauté & café, Le Petit Dep, Mécano Cycle, Brasseur de Montréal, Le Trou.
sources (sens horaire) : psc, index-design.ca, Echo Z., *Google Earth*, psc (4)

L'offre commerciale dans le quartier faisant déjà la démonstration de l'existence d'entrepreneurs et d'opérateurs locaux forts dynamiques, **les entreprises visées et privilégiées pour occuper le bâtiment-pont ferroviaire devraient donc s'inscrire dans cette avenue et, conséquemment, ne pas être des bannières ou succursales opérées par des franchisés.**

4.3.6 Mise en valeur des viaducs

Si le présent document porte une attention particulière aux six (6) bâtiments distincts qui constituent la base même du bâtiment-pont ferroviaire, il ne faut pour autant négliger l'importance des onze (11) viaducs qui, outre leur fonction de fournir une perméabilité au quartier, permettent de lier entre eux les bâtiments pour former un tout. **Leur présence marque fortement le paysage et ils offrent un grand potentiel de mise en valeur, notamment via une mise en lumière ou, grand défi, l'intégration d'art public à même la structure.** Le long des rues William et Ottawa, plus particulièrement, ils canaliseront le flot des usagers de la station REM Griffintown en provenance de et vers la Cité Multimédia ainsi que du Vieux-Montréal et, à ce titre, ils devront offrir un passage sécuritaire et agréable.



Localisation et identification des viaducs propriété de CDPQ Infra
source : psc

L'accès principal aux divers bâtiments de l'ensemble se fait via les portes latérales donnant sur rue sous les viaducs alors que l'accès véhiculaire, lui, se fait sur les faces des bâtiments dont certaines sont dotées de quais de chargement.



État des viaducs après la remise en état de la maçonnerie et de la structure d'acier par CDPQ Infra source : psc

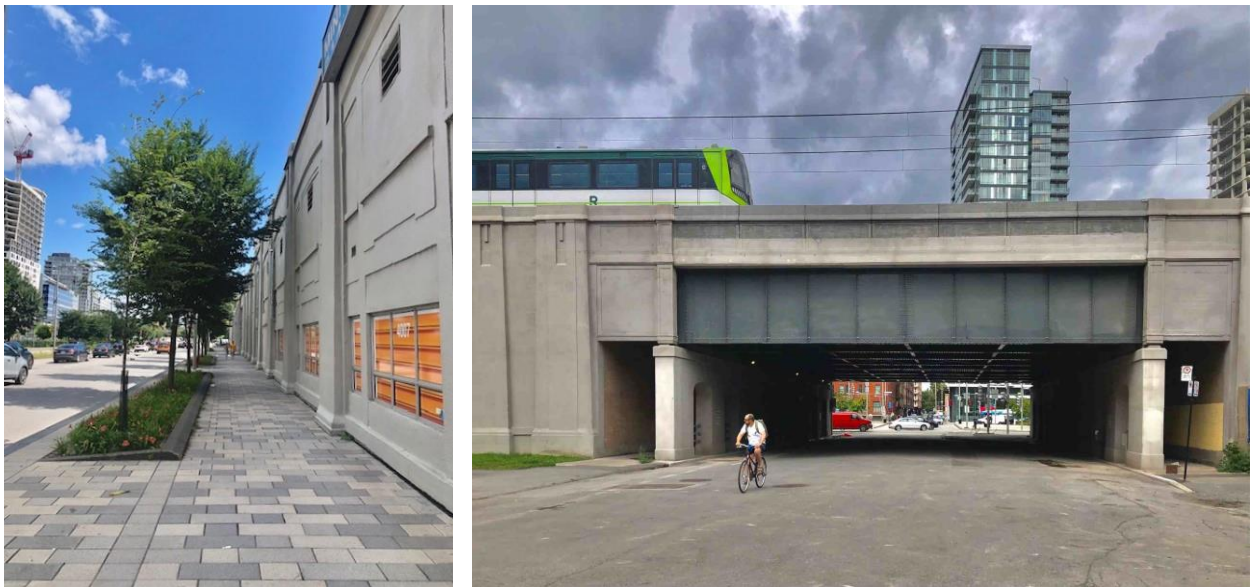
Les onze (11) viaducs ne présentent pas tous la même configuration du fait, notamment, de l'importance variable (largeur) de la rue qu'ils recouvrent. Le viaduc 1 (rue Saint-Antoine ouest) est intégré à même la structure massive de la Place Bonaventure. Les viaducs suivants, 2 (rue Saint-Jacques), 3 (rue Notre-Dame ouest), 4 (rue Saint-Maurice), 5 (rue Saint-Paul ouest), 6, (rue William) et 7 (rue Ottawa) ont des gabarits distincts, les emprises publiques variant, là, entre 15 et 20 mètres.



Viaduc 1, rue Saint-Antoine ouest, intégré à la structure de Place Bonaventure source : psc

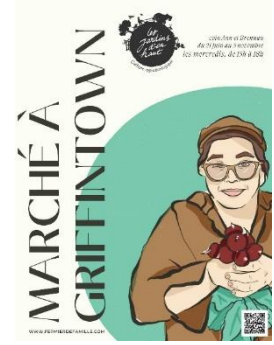


Viaducs 2 rue Saint-Jacques, 4 rue Saint-Maurice et 5 rue Saint-Paul vus de leur face nord-est
source : psc



Parvis sur la face nord-est (viaduc 4) Viaduc 6 de la rue Ottawa vu de sa face sud-ouest
source : psc

Quant à eux, les viaducs 8, 9 et 10 sont, dans les faits, le même ouvrage d'art ayant comme particularité d'être curviligne sur une longueur d'environ 165 mètres et de recouvrir à la fois les rues Wellington, Ann et Smith. Sa longue structure ajourée crée un effet fort spectaculaire; à preuve, elle tient lieu de site de tournage sur une base régulière. **La portion de viaduc (9) sise de part et d'autre de la rue Ann à l'extrémité nord de la rue Smith offre, elle, un magnifique potentiel pour accueillir des événements ponctuels de type étals de maraîchers, brocante, vente de fleurs ou de sapins de Noël, etc.** Une vaste halle - désignée la halle Ann-Smith ? - d'une superficie d'environ 2 800 m² peut être créée sous le viaduc, sur les propriétés de CDPQ Infra et de la Ville de Montréal, avec l'avantage d'offrir une desserte véhiculaire directe pour l'approvisionnement via les rues Smith et Ann. Protégé des intempéries, ce vaste espace peut donc opérer à l'année longue et bonifierait substantiellement le caractère de la Promenade Smith.



Viaducs 8 rue Wellington, 9 rue Ann et promotion du marché estival coin Ann et Brennan
source : psc



Viaduc 9 de part et d'autre de la rue Ann à l'extrémité nord de la rue Smith : colonnade pouvant tenir lieu de halle d'une superficie approximative de 2 800 m².
source : psc



Plan de cadastre et du cadre bâti positionnant la halle de 2 800 m² sur les propriétés de CDPQ Infra et de la Ville de Montréal
source : Infolot Québec et Ville de Montréal/cartes SPECTRUM

L'éventuel redéveloppement de la vaste propriété qui occupe le quadrilatère Wellington, Ann, Brennan et l'emprise de l'autoroute Bonaventure (928-930 rue Wellington, site dit Paco Corp) présenterait l'avantage de permettre le prolongement vers le nord de la Promenade Smith afin de la raccorder à l'entrée de ville Bonaventure à la hauteur de la spectaculaire Source de Jaume Plensa. **Ce faisant, un parcours piétonnier bien lisible serait consolidé jusqu'à la Tour d'Aiguillage Wellington, elle-même attenante au parc du canal de Lachine.** Il est pertinent de souligner que CDPQ Infra, par le biais de Réseau express métropolitain - REM a, au terme d'un concours, récemment mandaté des étudiants des universités Concordia, McGill, UdeM et de l'UQÀM à produire quatre œuvres d'art éphémères en cours d'installation sur la place des Aiguilleurs.

Enfin, le viaduc 11, sis là où la rue Peel devient rue de la Commune, pourrait faire l'objet d'un traitement particulier permettant au piéton de comprendre qu'il mène directement aux Quais du Bassin Peel; site appelé à prendre de plus en plus d'importance compte tenu que s'y tiennent une multitude d'événements sous l'égide de son propriétaire, Parcs Canada, et des opérateurs du milieu. Au fil du temps - et appropriation citoyenne massive, pandémie aidant - le canal de Lachine est devenu la véritable colonne vertébrale, tant verte que bleue, de cette portion de la ville. **Ce rapport grandissant du quartier à l'eau va bientôt conférer au Bassin Peel le rôle de lac urbain.**



Viaduc 11 rue Peel et de la Commune, accès au canal de Lachine ainsi qu'au Bassin Peel et à ses quais
source : psc

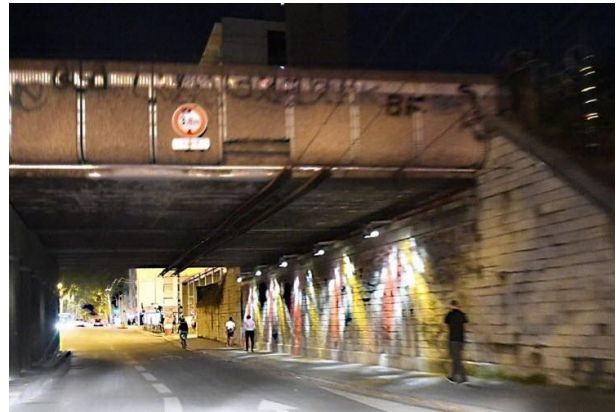
Il y aurait lieu que CDPQ Infra mette à contribution le Bureau d'art public de la Ville de Montréal qui dispose d'une solide expérience permettant ainsi d'établir des balises de mise en valeur des viaducs. Afin d'alimenter la réflexion nous soumettons, ci-après, quelques exemples pertinents :



REV Birmingham, Alabama
source : CODAWORK



Lynn, Massachusetts
source : Beyond Walls



Lyon, ouvrages de la SNCF mis en lumière par EDF
source : Le Progrès/Éric Beaulé



Detroit, Cass Avenue Viaduct
source : bioLINIA



Montréal, gym extérieur, rue de la Commune sous
l'autoroute Bonaventure
source : psc

5.0 CONCLUSION ET RECOMMANDATION

A l'instar de la plupart des grandes villes nord-américaines, la modernisation de Montréal dès la seconde moitié du XXe siècle s'est faite par le biais de grandes opérations urbanistiques qui, malheureusement, ont eu comme effet collatéral la destruction de plusieurs milieux de vie. Construction d'autoroutes urbaines (Ville-Marie, Décarie, Bonaventure, etc.), édification de grands projets publics (Place Radio-Canada, Place-des-Arts, Complexes Desjardins et Guy-Favreau, nouveau palais de justice, etc.) ou encore interventions dites d'urbanisme hygiéniste dans des zones résidentielles bien délimitées (*Red Light*, Petite Bourgogne, Village-aux-Oies, etc.) ont entraîné la démolition de milliers de bâtiments et la relocalisation - généralement désordonnée - de populations.

Toutefois, au cours des décennies suivantes, au fil de l'évolution des valeurs de la société et de l'arrivée d'administrations municipales plus sensibles à la qualité des milieux de vie, **Montréal a développé une solide expertise de « reconstruction de la ville sur la ville »**. Plusieurs projets mériteraient d'être soulignés mais, aux fins de la présente discussion, nous évoquerons plus particulièrement le cas du Quartier international de Montréal (QIM). Fruit d'un partenariat en 1997 regroupant la Ville de Montréal, des institutions et des développeurs du secteur privé, le QIM a permis de réaliser une colossale opération de construction de bâtiments (OACI, Édifice Jacques-Parizeau, Palais des Congrès) et d'espaces publics (nouvelle place Jean-Paul-Riopelle et square Victoria revampé) littéralement à cheval sur l'emprise de l'autoroute Ville-Marie. Ce faisant, le QIM a fait disparaître dans cette portion du Vieux-Montréal la

balafre urbaine créée par l'autoroute Ville-Marie au début des années 70; en est résulté un point de transition urbaine de très haute qualité entre le Vieux-Montréal et le centre-ville moderne. **L'acteur le plus fut dynamique de cette opération d'envergure demeure, sans contredit, la Caisse de dépôt et placement du Québec (CDPQ) qui, à travers la conception soignée et la construction de l'Édifice Jacques-Parizeau et de la place Jean-Paul-Riopelle, a livré l'un des lieux les plus remarquable et prisé de Montréal.**

Au regard d'actions plus récentes, toujours dans l'univers de la CDPQ, citons les interventions de la filiale immobilière Ivanhoé Cambridge (IC) dans les bâtiments phares du Montréal moderne que sont la Place Ville-Marie et son esplanade ainsi que le Fairmont Reine-Elizabeth, le Centre Eaton et la Place Montréal Trust. Au-delà des investissements dans ces actifs immobiliers, IC a annoncé en juillet 2022, sous le label Nouveau Centre, une série de mesures afin de « réenergiser ce quartier névralgique » : installations artistiques et prestations (L'Anneau, 3GÉANTS), spectacles déambulatoires (L'Orchestre éclaté), festivals (Juste pour rire, Zoofest) et arts vivants (Cabaret Celeste du Cirque Éloize). **Peut-on conclure qu'un investisseur institutionnel comme la CDPQ se fait dorénavant un devoir de contribuer à l'animation urbaine et à la qualité de vie des résidents et travailleurs qui gravitent dans l'orbite de ses actifs immobiliers ?**

A la lumière des importantes réalisations ci-haut énumérées de la CDPQ et de ses filiales ayant pour objectif de consolider la vitalité du cœur de Montréal, le défi peut être lancé à CDPQ Infra - nouvelle filiale créée en 2015 - d'aller plus loin dans l'accomplissement de son rôle de maître d'œuvre de grands projets d'infrastructures publiques. Concevoir la station REM Griffintown en tenant compte des besoins des résident.e.s. du quartier, créer un pôle civique fort en l'unissant au parc Mary-Griffin avec la complicité de Ville de Montréal et de l'arrondissement du Sud-Ouest, faire revivre les espaces du bâtiment-pont ferroviaire et ses viaducs à des fins de commerce de quartier, de services ou de lieux de culture, voilà comment CDPQ Infra pourrait porter beaucoup plus loin son colossal projet d'infrastructure de transport. **Ce faisant, elle contribuerait de façon substantielle à la création d'un milieu de vie riche et animé et procurerait au Griffintown élargi ce qui, à ce jour, lui fait encore défaut : un axe de vie fort doté d'un cœur !**

RECOMMANDATION

Que CDPQ Infra, la Ville de Montréal et l'arrondissement du Sud-Ouest mettent sur pied, dans les plus brefs délais, un groupe de travail afin de réaliser une planification concertée du futur pôle civique constitué de la station REM Griffintown et du parc Mary-Griffin.

Que CDPQ Infra évalue la possibilité de réutiliser les volumes intérieurs du bâtiment-pont ferroviaire afin d'accueillir, par phases, des commerces, services et activités culturelles destinés aux résident.e.s du Griffintown et, qu'à cette fin, qu'elle mette à contribution l'Arrondissement du Sud-Ouest au sujet de l'utilisation des parvis, propriété de la Ville.

Que la Ville de Montréal et l'arrondissement du Sud-Ouest organisent les ateliers de co-conception du parc Mary-Griffin dès 2024 afin de définir un programme et un concept d'aménagement.

Que la Ville de Montréal procède aux travaux d'aménagement du parc Mary-Griffin aussitôt que son site sera dégagé de sa fonction d'entrepôt de chantier pour CDPQ Infra et, qu'idéalement, le parc soit livré dès la mise en service de la station REM Griffintown (prévue en fin 2024).



Propulser le REM
Influencer l'avenir
DU GRIFFINTOWN!



Publicité électronique CDPQ, gare Centrale
source : montage psc

REMERCIEMENTS

L'auteur tient à remercier chaleureusement les deux douzaines d'individus qu'il a sollicité afin d'obtenir des informations, documents, opinions et commentaires. Voisins, résidents du Griffintown, professionnels de l'urbanisme ou acteurs de la scène culturelle et événementielle ont été extrêmement généreux de leur temps et, à l'unanimité, ont exprimé un vif enthousiasme à l'idée de l'éventuelle requalification du bâtiment-pont ferroviaire par son propriétaire, CDPQ Infra. Ils sauront retrouver leur précieux apport dans les pages du présent document.