



MÉMOIRE DE ROLAND HAKIM & ASSOCIÉS

OCPM : Avenir de Griffintown – 17 août 2023

LE BASSIN PEEL : UN LIEU EMBLÉMATIQUE À DENSIFIER



INTRODUCTION

Cela fait maintenant 30 ans que Roland Hakim et Associés (RHA), propriétaire foncier à Griffintown, souhaite entamer la discussion du redéveloppement au Bassin Peel (BP), et nous croyons qu'il n'y a jamais eu de meilleur moment que l'heure présente pour arriver à une vision cohérente, inclusive et attractive ensemble avec tous les partenaires impliqués. Nous visons toujours à profiter de notre positionnement privilégié pour offrir aux griffinois, aux montréalais, et aux citoyens du monde un lieu à leur service, et une qualité de vie à leur hauteur.

HISTORIQUE

Roland Hakim et Associés (RHA) loue des espaces commerciaux aux entreprises petites et grandes dans deux immeubles à Griffintown au 928 et 930 rue Wellington, ainsi qu'un terrain avoisinant sur la rue Brennan – tous regroupés dans le sous-secteur du Bassin Peel (BP), à l'extrémité sud-est du secteur Griffintown identifié au PPU.

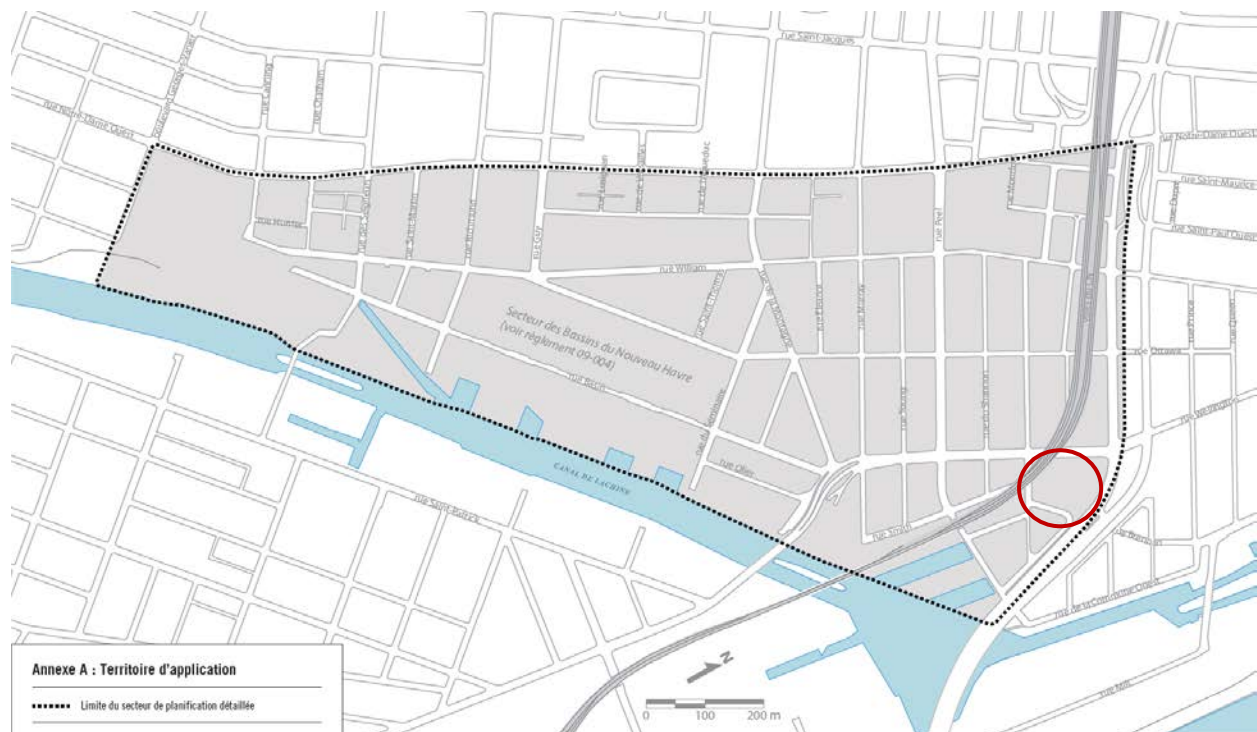


Figure 1 - Le secteur Griffintown du PPU avec terrains RHA encerclés en rouge

Lorsque RHA s'implanta au 928-930 Wellington en 1993, Griffintown était un quartier majoritairement inconnu, laissé à l'abandon depuis quelques décennies malgré son positionnement stratégique par rapport au Centre des affaires et au Havre de Montréal. Face à cette réalité, RHA a fait de la revitalisation de ses immeubles et celle de notre quartier sa priorité principale.

Spécialisé dans l'efficacité énergétique du bâtiment, l'ingénieur Roland Hakim, président et fondateur de RHA, a installé en 1995 un système de chauffage et de climatisation à la géothermie au 930 Wellington - une première pour un édifice commercial à Montréal, et un [cas d'étude](#) cité à l'internationale par Énergie Mines et Ressources Canada.

Vers la fin des années 90, Griffintown a connu une brève renaissance économique grâce à la présence d'entreprises émergentes dans le domaine du commerce électronique. Mais hélas, la Cité du Multimédia, située immédiatement à l'est de Griffintown, vena presque aussitôt proposer des subventions salariales à ces mêmes entreprises. RHA et bien d'autres propriétaires ont vu désormais leurs nouveaux clients se déplacer vers ce petit quartier, qui a - part la suite - subi une revitalisation fort réussie.

Malgré l'impact économique qu'avait souffert Griffintown, la nouvelle [Cité du Multimédia](#) a éventuellement attiré l'attention d'investisseurs privés et publics vers ses secteurs avoisinants. En 2002, et encore en 2005, RHA proposa un développement à usage mixte sur son terrain, mais s'est vu refusé chaque fois car la mise en place d'une planification pour Griffintown et le secteur du BP n'avait pas encore eu lieu.



Figure 2 – Rendu du concept de projet « La Voile » de RHA, présenté à la Ville en 2002 et encore en 2005

En 2007, les propriétaires des terrains du BP à l'époque (RHA, la société de développement SODIM, et le développeur Canvar) signèrent une lettre d'intention de développer un projet conjointement sur leurs terrains. À l'époque, il était déjà évident qu'un projet dans ce sous-secteur devait se planifier, et même se monter en un ensemble, de sorte à pouvoir accomplir une vision partagée qui prend compte et répond mieux aux besoins du quartier.

Arrivés en 2008, la Ville était prête à modifier son plan d'urbanisme afin de permettre la réalisation d'un [mégaprojet immobilier](#) - dénommé « Village Griffintown » - de 1,3 milliard de dollars sur une superficie de 12 hectares, y compris sur les immeubles et terrains de RHA.

Comme plusieurs autres propriétaires du secteur, RHA se préoccupait des expropriations à venir, et du futur de Griffintown. De plus, RHA vit son projet embryonnaire d'[hôpital privé](#) au BP tomber à l'eau face à l'incertitude qu'avait suscité ce nouveau mégaprojet. Afin de faire valoir nos inquiétudes, RHA a participé aux premières consultations publiques menées – à la grande surprise de la population et de l'OCPM – par l'arrondissement du Sud-Ouest à l'époque.



Figure 3 - Le « Village Griffintown » faisant l'objet du PPU Peel-Wellington de 2008

Depuis l'adoption du PPU Peel-Wellington en 2008, RHA participe avec conviction aux exercices de consultation et concertation affectant Griffintown et ses alentours, visant à faire partie prenante d'un redéveloppement sain, soigné, et à la hauteur d'un quartier aussi symbolique. En particulier, le redéveloppement du Bassin Peel (BP) a toujours été hautement anticipé chez RHA - nos mémoires déposés aux précédentes consultations y attesteraient.

Vers 2009, la Société du Havre de Montréal (SHM) entra en jeu avec un mégaprojet d'infrastructure adjacent au BP, proposant de convertir l'autoroute Bonaventure en un boulevard urbain afin de créer un nouvel espace public et retisser les liens historiques entre Griffintown, le Faubourg des récollets et le Vieux-Montréal. Bien que cette intention fût appuyée par RHA, au projet de la SHM s'est éventuellement ajouté un corridor d'autobus inter-régionaux à haute fréquence, qui prévoyait passer à travers Griffintown par la petite rue Dalhousie, directement devant les nouveaux condos du Lowney. De plus, les immeubles de RHA ainsi que plusieurs autres furent à nouveau menacés d'expropriation pour permettre le passage de ce corridor d'autobus polluant, onéreux et mal planifié.

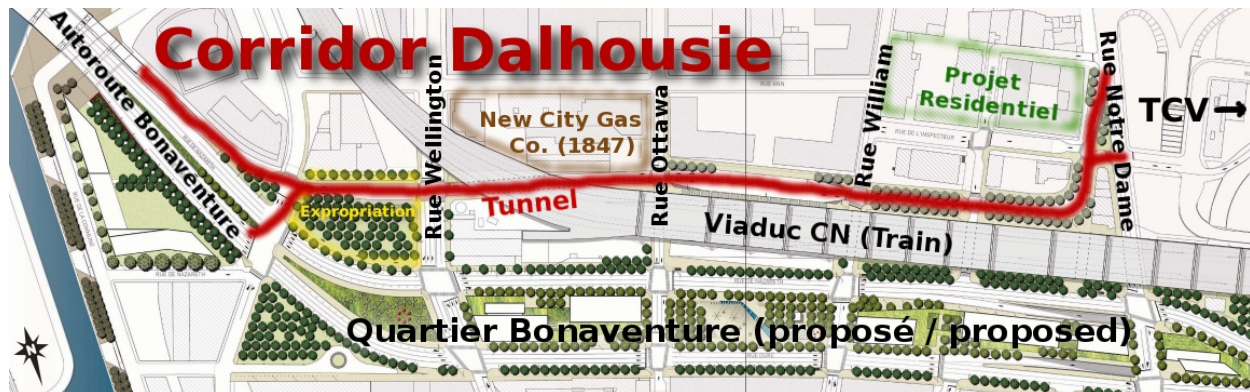


Figure 4 - Le tracé (en rouge) original du corridor Dalhousie proposé par la SHM en 2009

Par le biais de l’OCPM et ses consultations tenues en fin 2009, portant sur le Quartier Bonaventure, RHA ainsi que d’autres propriétaires et organismes locaux se sont réunis pour démontrer la non-faisabilité de ce corridor d’autobus impopulaire. Le [rapport de l’OCPM](#), publié en mars 2010, avait catégoriquement rejeté l’implantation du corridor d’autobus sur Dalhousie, ce qui a contribué à son déplacement vers le nouveau boulevard Robert-Bourassa, et ce, au grand bonheur des griffinois et griffinoises.

En février 2012, RHA participa aux consultations de l’OCPM portant sur la planification de Griffintown, et répéta haut et fort le besoin d’une planification particulière au niveau du BP. Le [rapport de l’OCPM](#) publié en avril 2012, avait constaté que le pôle du BP représentait la porte d’entrée du canal Lachine, et qu’elle devait être développée « parallèlement à la mise en valeur de la rue Smith et des développements immobiliers la bordant ».

En septembre 2012, afin d’attirer des familles et aider à les persuader de venir habiter Griffintown, RHA ouvra la [Garderie Bonne Aventure](#) (GBA) au 3^e étage du 930 Wellington, qui accueille aujourd’hui 84 enfants de 0 à 5 ans. La publication du nouveau [PPU Secteur Griffintown](#) en octobre 2012 vint faire écho aux intentions de RHA en priorisant « la mise en place d’un cadre de vie propice aux familles. »

En mars 2013, l’OCPM publia le [rapport de consultation publique du PPU de Griffintown](#) (à laquelle RHA participa) qui précisa que « le PPU envisage de proposer ultérieurement une vision intégrée du développement des abords du BP ». Bien que le rapport n’émette pas de recommandation à cet effet, il recommande toutefois de baisser les hauteurs à cet endroit.

Depuis la mise en œuvre du PPU Griffintown en mai 2013, le quartier en général a beaucoup évolué (aménagements publics, constructions d’édifices résidentiels, établissement de nouveaux commerces, station REM, etc), mais le secteur du BP, au potentiel incroyable, demeure inexploité pour la plupart. Maintenant rendus en 2023, est-il finalement l’heure de proposer une vision intégrée au BP ? RHA le souhaite profondément, et invite la commission de l’OCPM à prendre le temps d’examiner ce point de plus proche.

CONTEXTE URBAIN

Situé au seuil de l'entrée de la métropole, dans le quadrilatère bordé par la rue Wellington au nord, l'autoroute Bonaventure à l'est, les rails élevés du REM à l'ouest, et le bassin Peel au sud, le secteur du BP a déjà été identifié comme un pôle hautement emblématique pour Montréal.

C'est évidemment un lieu qui révèle un caractère d'icône de façon marquée. Quand on arrive à Montréal par le pont Champlain, le parcours d'entrée de ville nous offre, à partir du BP, un panorama extraordinaire sur Griffintown, le Vieux-Montréal, le centre-ville et la montagne. Depuis les années 80, ce secteur d'exception se trouve au premier plan de certaines cartes postales montréalaises (Figures 4a et 4b), mettant en évidence son emplacement exceptionnel, son caractère unique, ainsi que son énorme potentiel.

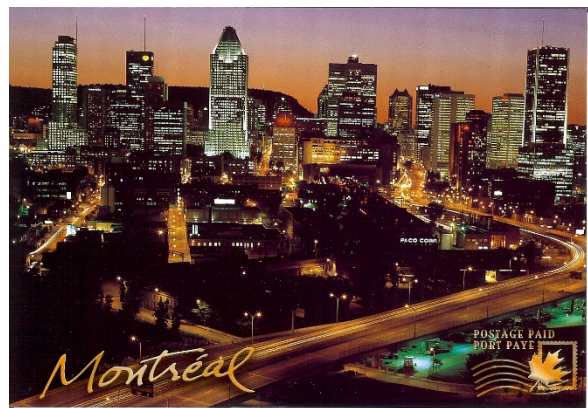
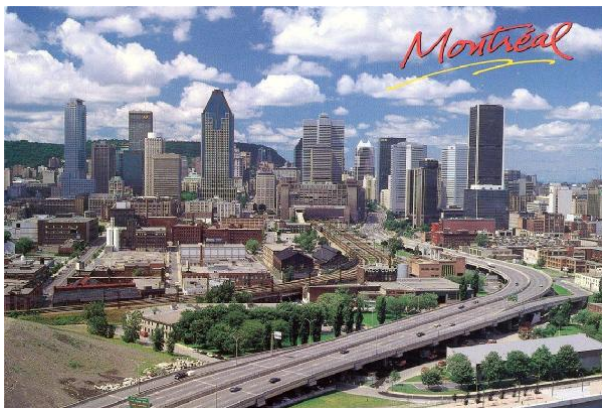


Figure 4a et 4b - Anciennes cartes postales avec le BP en premier plan

Par son positionnement stratégique, le pôle du BP représente une confluence urbaine où le Vieux-Montréal, la Cité du multimédia, le centre-ville de Montréal, et Griffintown se rencontrent, tel qu'il est noté dans le PPU Peel-Wellington de 2008. Plus récemment, le Bilan de la mise en œuvre du PPU Secteur Griffintown évoque le « caractère urbain » unique qu'offre le BP à Griffintown.

Il n'y a plus d'intention de créer au BP, un équipement d'envergure comme ce fut le cas à l'origine (salle de spectacle, stade de baseball, monorail touristique, etc), mais plutôt de signer cette entrée de ville en y rendant hommage. De fait, une importante composante touristique est à prévoir parmi tant d'autres. Les orientations du PPU en place visent la mise en valeur des abords du BP, d'avoir là des usages puis des bâtiments qui vont avec le caractère emblématique de cet ancien pôle industriel. Il y a lieu donc de s'attendre à une qualité architecturale réfléchie à cet endroit, à divers lieux communautaires et culturels marquants, à une accessibilité facile et sécuritaire – bref, à une expérience unique et attirante.

LES ACTIONS À PRENDRE

Depuis la mise en œuvre du PPU Secteur Griffintown, RHA se réjouit de constater l'excellente qualité de l'urbanisme au Sud-Ouest. Les actions prises jusque-là revêtent d'un vrai sérieux et d'une évolution raisonnée, et concrétisent ainsi les intentions citées du PPU de façon exemplaire.

Dans le Bilan déposé à l'OCPM, l'arrondissement approfondie ses intentions au niveau de la planification du BP, souhaitant que des « espaces au bénéfice de la communauté » y soient construits. Les espaces culturels, communautaires, récréatifs et sportifs sont cités comme exemples.

Afin que ces espaces souhaités au BP soient attrayants, viables et vivants, il faudrait leur fournir un achalandage fiable et important, par l'entremise des résidences, commerces et hôtels du secteur immédiat. Ceci nécessiterait non-seulement la mise en place d'un zonage urbain à multiples usages, mais aussi d'une forte densité au cadre bâti du BP. D'ailleurs, dans le « Diagnostic de l'état actuel du développement » de son Bilan, l'arrondissement insiste sur ce même besoin :

« La densification du quartier est nécessaire pour atteindre une viabilité permettant à la Ville de Montréal d'offrir des équipements et des services répondant aux besoins de la population et poursuivre le réaménagement du domaine public. »

(Bilan de la mise en œuvre du PPU secteur Griffintown, page 49)

Les enjeux de la mobilité, de la densification, et du verdissement sont au cœur du PPU. L'opportunité qu'offre le BP d'atteindre les objectifs du Sud-Ouest en ces matières est une des dernières dans le secteur et n'est pas à rater. C'est pour cela que, parmi les actions à prendre par l'arrondissement, il est essentiel d'établir au BP une vision d'ensemble, regroupant tous ses partenaires, en tenant compte de ses différentes composantes, chacune ayant son caractère stratégique, afin d'arriver à une juste balance entre les objectifs, parfois opposés, de mobilité, densification et verdissement.

Les différentes composantes du futur BP sont multiples et variées. Mises ensemble, elles proposent des possibilités à haut potentiel pouvant offrir, chacune à son tour et à sa mesure, une valeur ajoutée à la viabilité du BP et à la qualité de vie à Griffintown. À cet effet, voici quelques approches, pour chacun des usages requis, que RHA souhaiterait voir réalisées au BP, et quels objectifs du PPU, parmi ceux mentionnés ci-haut, elles adresseraient :

USAGE	APPROCHE AU BASSIN PEEL	OBJECTIF PPU
Culturel	<ul style="list-style-type: none"> • Mettre en valeur le patrimoine bâti du BP : <ul style="list-style-type: none"> ○ Édifice Drummond McCall (930 Wellington), par la continuation de la promenade Smith et le réaménagement de la rue Brennan ○ Édifice Crathern & Caverhill (1000 Brennan), par sa conversion en petits commerces et la piétonisation de la rue Brennan • Intégrer le BP au Corridor Culturel : <ul style="list-style-type: none"> ○ Par la prolongation de la rue Ann, et sa piétonisation au niveau du BP 	Mobilité Verdissement
Communautaire	<ul style="list-style-type: none"> • Encourager les familles à se réunir au BP : <ul style="list-style-type: none"> ○ Par l'entremise d'espaces verts, de rues sans voitures, de stationnements souterrains priorités, d'équipements publics pour enfants, etc ○ Par l'établissement d'un centre communautaire au BP avec services spécialisés pour familles. • Densifier au service de la communauté <ul style="list-style-type: none"> ○ Par l'étude des services et équipements communautaires requis en amont de la détermination des superficies constructibles pour d'autres usages • Profiter des hauteurs construites au BP pour offrir plus d'équipements communautaires : <ul style="list-style-type: none"> ○ Par la modulation créative des hauteurs par exemple, afin d'accueillir divers 	Mobilité Densification Verdissement

	équipements sur les toits (serre publique, piscine communautaire, etc)	
Loisir	<ul style="list-style-type: none"> • Sécuriser et animer les abords du BP : <ul style="list-style-type: none"> ○ Par un protocole de collaboration avec Parcs Canada portant sur l'aménagement des quais du BP afin d'y accueillir une diversité d'activités (festivals organisés par MR63, équipements pour familles, descentes vers activités nautiques, plage publique au bassin, etc) ○ Par la mise en valeur des artères à l'intérieur du BP, la piétonisation des rues Ann et Smith, et en limitant la circulation automobile sur Brennan aux usagers exclusivement ○ Par l'intégration de stationnements souterrains communicants, et accessibles à partir de la rue Wellington, de la Commune, ou même Brennan ○ Par la valorisation des espaces sous le viaduc ferroviaire, en bordure de la promenade Smith, dédiés aux services à la communauté, aux commerces, artistes, ou équipements sportifs 	Mobilité Verdissement
Touristique	<ul style="list-style-type: none"> • Traiter le BP comme lieu emblématique : <ul style="list-style-type: none"> ○ Par un aménagement attrayant et respectueux des propriétés de Parcs Canada, qui pourraient accueillir des attraits uniques et invitants aux touristes, tels des événements variés de MR63 sur le quai, des petits commerces mobiles, ou bien même une œuvre d'art symbolique dans le bassin même 	Densification

	<ul style="list-style-type: none"> ○ Par la piétonisation des petites rues au BP (Ann, Smith, Dalhousie) ● Profiter de la proximité du REM et de l'autoroute Bonaventure: <ul style="list-style-type: none"> ○ Par un zonage adapté à la grandeur du quadrilatère du BP, permettant l'implantation d'hôtels, d'appartements locatifs à court terme, ainsi que d'autres types d'installations touristiques 	
Commercial	<ul style="list-style-type: none"> ● Densifier pour la viabilité des commerces et entreprises de toutes tailles au BP: <ul style="list-style-type: none"> ○ Par la remise en question des hauteurs et du COS des terrains afin d'atteindre un bassin économiquement fiable de clientèle régulière ● Limiter la circulation automobile et le stationnement sur rue au BP : <ul style="list-style-type: none"> ○ Par la réalisation de grands stationnements souterrains, pouvant desservir autant les usagers des commerces, que les résidents et visiteurs 	Mobilité Densification
Résidentiel	<ul style="list-style-type: none"> ● Profiter de la proximité du REM et de l'autoroute Bonaventure : <ul style="list-style-type: none"> ○ Par un zonage adapté à la grandeur du quadrilatère du BP, permettant la création d'un réel TOD avec une juste mixité d'usages et d'habitations ● Densifier le BP pour la viabilité de Griffintown : <ul style="list-style-type: none"> ○ Par la remise en question des hauteurs et du COS des terrains afin d'atteindre un niveau de population qui permettrait à des 	Mobilité Densification

	<p>équipements et des services publics plus adéquats de s’implanter à Griffintown</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Par la réalisation de stationnements souterrains, pouvant desservir les résidents et visiteurs, sans engorger les rues du quartier 	
--	--	--

Par cet exercice de tabulation, il devient évident que la mise en valeur du BP passe invariablement par sa « [densification heureuse.](#) » De plus, il va de soi que ces terrains représentent une des dernières occasions de réussir la revitalisation de notre quartier, et d’y implanter un développement basé sur le transport (TOD). Un développement de ce type est essentiel afin d’adresser les actions 45 à 50 du PPU en place, qui se vouent au transport collectif et actif, ainsi qu’au stationnement hors rue.

La synergie entre les aménagements publics prévus et la présence d’un développement axé sur le transport sont essentiels à la « ville des 15 minutes » que pourrait devenir Griffintown. Parmi les aménagements publics à proximité d’un TOD au BP faisant l’objet d’une telle synergie, nous en retrouvons plusieurs d’envergure, dont :

- Les quais du BP, et ses animations
- La plage du BP et sa piscine infinie
- Le parc Mary Griffin
- La promenade Smith
- Le Corridor Culturel sur Ottawa
- La rue Ann prolongée
- La station Griffintown du REM
- Le boulevard Robert-Bourassa et l’entrée de ville

Les aménagements publics ne cherchent qu’à se développer davantage afin d’accroître la qualité de vie à Griffintown, mais pour cela il faut s’assurer de leur viabilité, c’est-à-dire leur fournir un achalandage venant d’une population suffisamment dense et mixte, qui serait composée de résidents, de travailleurs, et de visiteurs.

S’il faut densifier au service de la qualité de vie, s’il faut augmenter les hauteurs au BP, tout en les modulant afin de bien répondre aux besoins de la communauté, et s’il faut creuser plus de stationnements pour alléger les rues de Griffintown, la planification d’une vision d’ensemble s’impose alors à cet endroit, réunissant l’ensemble des partenaires impliqués.

Telle est l’intention derrière l’Action 36 du PPU quant à la mise en valeur du patrimoine :

« Élaborer une stratégie de mise en valeur intégrée des abords du bassin Peel réunissant l'ensemble des partenaires impliqués (propriétaires immobiliers, Société du Havre, Parcs Canada, SIC) et tirant profit des caractéristiques uniques du site (paysage patrimonial, bâtiments patrimoniaux, vestiges archéologiques, promenade Smith, potentiel développement à haute visibilité). »

(PPU secteur Griffintown – mai 2013, page 43)

Cette mise en valeur qu'évoque le PPU est souhaitée par tous les partenaires impliqués, mais ne peut être entamée qu'à l'intérieur d'une plus grande réflexion sur le BP, tenant compte de l'ensemble des composantes existantes et à venir.

Prenons l'édifice patrimonial de RHA par exemple, le Drummond McCall (930 Wellington) : bien qu'il serait mis en valeur par la prolongation de la promenade Smith et le réaménagement de rue Ann, il se retrouverait aussi complètement handicapé par la perte de ses stationnements, une éventualité que ces interventions exigent. Une portion de la planification de l'ensemble du BP chercherait à pallier à cette perte.

Une bonne collaboration s'impose donc quant à la mise en place d'une vision globale des développements à venir au BP, afin que les besoins de la communauté soient adressés, et que les différents usages puissent coexister. Pour le moment, il semble évident que la viabilité d'un tel développement au BP dépend :

- a) d'une plus forte densité afin de satisfaire aux exigences en superficies requises pour chaque usage,
- b) de l'augmentation et de la modulation des hauteurs à construire afin de pouvoir livrer les superficies requises, tout en respectant le patrimoine et en offrant des percées visuelles à partir du niveau de la rue,
- c) d'une offre importante en matière de stationnements souterrains, occupant une superficie optimisée sous les développements immobiliers du BP.

CONCLUSION

Le lieu emblématique que représente le BP est une occasion non-seulement de densifier notre quartier, mais de faire rayonner notre métropole davantage. Un développement au BP pourrait accueillir environ 2 millions de pieds carrés constructibles, dont plus de mille logements. La façon de faire travailler ses superficies au plus haut bénéfice de la communauté commence par un regroupement des partenaires impliqués et l'élaboration d'un plan d'ensemble au BP.

Dans cette optique, RHA invite la commission de l'OCPM à se pencher davantage sur le BP, et se prononcer sur les enjeux suivants :

- 1) La mise en place d'un zonage inclusif à la grandeur du quadrilatère du BP
- 2) La modification à une forte densité (COS d'au moins 10,5) requise à l'intérieur du quadrilatère du BP
- 3) La libéralisation des hauteurs (au-delà de 80m) prescrites au BP dans le plan d'urbanisme de la Ville
- 4) La piétonisation des rues transversales au BP (Ann, Smith, Brennan)
- 5) L'importance d'un stationnement souterrain ouvert au public au BP
- 6) La nécessité d'établir une stratégie de développement au BP en regroupant tous les partenaires impliqués