

MÉMOIRE PRÉSENTÉ PAR DES
COPROPRIÉTAIRES DU PROJET RÉSIDENTIEL LOWNEY

Patrick Latendresse-Carole Cournoyer-Steeve Lemay



2004

2009

DESTINÉ À L'OFFICE DE CONSULTATION PUBLIQUE DE MONTRÉAL
DANS LE CADRE DE
LA CONSULTATION AU SUJET DU SECTEUR GRIFFINTOWN

GRIFFINTOWN, LE 9 FÉVRIER 2012

Note au lecteur : Le présent document reprend certains éléments contenus dans le mémoire présenté par les copropriétaires du projet résidentiel Lowney lors de la consultation tenue par l'OCPM en janvier 2010 au sujet de l'avant-projet du quartier Bonaventure.

1.0 Introduction

Les copropriétaires et résidents du projet Lowney désirent remercier l'Administration municipale de leur fournir l'occasion, à travers les consultations de l'Office de consultation publique de Montréal (OCPM), de pouvoir s'exprimer sur le devenir du quartier où ils ont choisis de vivre et investir. Notre intervention se veut constructive et vise à apporter une contribution éclairée au développement d'une vision cohérente de mise en valeur de ce morceau de ville au potentiel hors de l'ordinaire. Elle s'appuie sur notre connaissance du Griffintown, ancien *no man's land* en renaissance auquel nous avons la fierté d'être associés. Certaines des actions ou intentions de l'Administration municipale dans notre quartier en développement nous interpellent au plus haut point.

2.0 Présentation du projet résidentiel Lowney

Lowney est un projet résidentiel totalisant 1 114 unités résidentielles développé par le Groupe Prével sur le site de l'ancienne chocolaterie de la Lowney Company of Canada dans le Griffintown. Il est constitué d'onze (11) phases dont la construction est étalée depuis 2004 sur une période de 9 ans. 693 unités sont actuellement occupées et 421 autres seront livrées pour occupation au cours des prochains vingt mois. La valeur totale approximative du projet est d'environ 275 M\$. Les deux premières phases concernaient le recyclage de deux bâtiments construits en 1901 et 1909 alors que les neuf autres ont trait à la construction de bâtiments neufs.

Vivre au Lowney peut se résumer à réduire ses besoins d'espace et utiliser les transports actifs comme la marche ou le BIXI afin d'effectuer ses déplacements (ratio de 0,5 case de stationnement par unité dans le projet) et privilégier les commerces de quartier et les services de proximité. **Bref, agir concrètement et de manière responsable en matière de développement durable.**

Lowney est un projet qui joue le rôle de locomotive du redéveloppement du Griffintown. Il s'inscrit dans une volonté affirmée de l'Arrondissement Sud-ouest de favoriser le redéveloppement résidentiel de ce quartier déstructuré.

3.0 Les attentes des résidents d'un quartier en devenir

Essentiellement, les acheteurs du projet Lowney ont deux motivations : d'abord **habiter un produit résidentiel de qualité** - compte tenu de la réputation du promoteur Prével - et, ensuite, **habiter un quartier en devenir** à l'image de la portion est du Griffintown, maintenant désignée comme étant le Faubourg aux Récollets. C'est ainsi que les nouveaux résidents aspirent à vivre dans un milieu urbain, avec des services de proximité adaptés à leurs besoins, près à la fois du centre-ville et de la nature (Canal Lachine et Fleuve St-Laurent). Ils respectent à la fois le passé et l'avenir en choisissant ce quartier historique de Montréal. D'une part, ils ont à cœur la sauvegarde des bâtiments patrimoniaux qui s'y trouvent et, d'autre part, ils font du transport actif et non polluant leur mode de vie.

Deux préoccupations majeures peuvent caractériser les attentes des résidents du projet Lowney :

1. D'abord, l'intention de la Société du Havre de Montréal de toujours aller de l'avant avec la mise en place d'un corridor d'autobus à haut débit sur la petite rue Dalhousie malgré les conclusions on ne peut plus claires de l'OCPM lors de la consultation de janvier 2010 :

« La Commission recommande à la Ville d'éviter d'installer un équipement de gabarit métropolitain dans une trame d'échelle locale et de réévaluer en conséquence la pertinence d'un corridor d'autobus dans la rue Dalhousie, comparativement à son implantation dans le corridor Bonaventure. »

(Rapport de consultation publique, le 18 mars 2010 : recommandation 13, page 76)

Les résidents du Lowney ont été exaspérés de constater en août 2010 que le Maire de Montréal monsieur Gérald Tremblay et madame Isabelle Hudon, vice-présidente de la Sun Life et présidente du C.A. de la Société du Havre de Montréal, ont fait fi des récriminations du milieu et ont littéralement mis sur la tablette le rapport de l'OCPM. Madame Isabelle Hudon, une non-élue, promoteur du projet du quartier Bonaventure, s'est même permis de court-circuiter le processus de l'OCPM en déclarant en février 2010, avant même la sortie du rapport de l'OCPM, que « le corridor d'autobus Dalhousie est non-négociable ». Depuis, des propositions de tracé de corridor d'autobus toutes aussi farfelues les unes que les autres ont circulé sans que personne ne semble en assumer la responsabilité. La Société du Havre de Montréal, visiblement, travaille sans

comprendre que l'Arrondissement du Sud-ouest, lui, considère notre territoire comme un étant un quartier résidentiel. Tout cela afin d'éviter que l' « entrée de ville prestigieuse » du Maire Tremblay ne soit affectée par le passage des autobus de la Rive-Sud. **Pourquoi une étude d'impact en bonne et due forme n'a-t-elle jamais été réalisée par la SHM en lieu et place d'une simple analyse de circulation et de géométrie routière afin de déterminer le tracé optimal des autobus ?**

Notons que ce passage des autobus sur les rues William et de l'Inspecteur devait avoir un caractère temporaire. Pour un, le Plan de transport de Montréal approuvé en juin 2008 par l'Administration municipale (et hautement louangé par la communauté) annonçait en page 91 et 92 qu' «...un aménagement de type SRB (services rapides par bus) inséré dans le projet de boulevard Bonaventure permettra d'accueillir les autobus métropolitains... L'implantation d'un SRB dans le corridor Bonaventure est compatible avec le projet de développement du Havre de Montréal et ne compromet pas l'implantation d'un système léger sur rail (SLR) centre-ville/Rive-Sud ou toute autre solution à plus long terme... ».

Pour nous tous au Lowney, cela signifiait en 2008, finalement, la disparition éventuelle des autobus des rues du quartier en renaissance. Il n'en est malheureusement rien. Aujourd'hui en 2012, les autobus de la Rive-Sud règnent en maître aux heures de pointe sur les rues Williams et de l'Inspecteur.

2. **La deuxième préoccupation concerne l'absence de leadership qui peut caractériser la Ville de Montréal lorsque l'on parle du Griffintown.** La Ville centrale limite les budgets de l'Arrondissement et semble supporter le travail de la Société du Havre de Montréal qui, elle, ne tient visiblement pas compte des préoccupations de l'Arrondissement Sud-ouest. A cet égard, nous sommes d'avis que notre destinée serait autrement mieux servie sous l'autorité de l'Arrondissement du Sud-ouest puisque le rapport au citoyen est plus direct. Aucune vision d'ensemble ne semble exister en regard de la gestion vraisemblablement simultanée dans le temps des chantiers Turcot, nouveau Pont Champlain et Bonaventure, pour ne nommer que ceux-là. **Le réseau routier de l'Île de Montréal pourra-t-il subir ce choc et quelles en seront les conséquences pour le Griffintown ?**

4.0 Conclusion et recommandations

A la lumière de notre connaissance du quartier et du droit de déterminer le type d'environnement dans lequel nous voulons vivre puisque nous y avons investi massivement, nous recommandons à l'OCPM de :

1. **poursuivre l'idée de redévelopper l'actuelle autoroute Bonaventure en boulevard urbain** sur la base suivante : intégrer la totalité des autobus de la Rive-Sud dans l'emprise du futur boulevard urbain Bonaventure (en attente du SLR) ainsi que dans l'emprise de la rue Peel qui fait au moins 17 mètres (en attente du tramway, si toutefois ce projet se réalise un jour);
2. **conséquemment, de rejeter définitivement l'idée du corridor d'autobus Dalhousie** compte tenu qu'elle est unanimement rejetée, financièrement démesurée, incohérente avec les décisions antérieures de l'Administration municipale, qu'elle porte directement préjudice à notre qualité de vie ainsi qu'à la valeur de nos propriétés et, finalement, qu'elle est un frein à l'investissement et au redéveloppement optimal du territoire sis à l'ouest du viaduc ferroviaire ainsi qu'au nord de la rue Notre-Dame sur les propriétés du Ministère des transports;
3. **d'ordonner à la Ville de Montréal de remettre sur le marché l'édifice Rodier (ancien Baron Sports) afin qu'il retrouve une nouvelle vocation et participe activement à la renaissance du quartier.** La Ville se propose de tronçonner l'immeuble Rodier afin de faire passer le Corridor d'autobus Dalhousie ce qui enlèverait à la partie restante toute valeur patrimoniale et marchande et conduirait à la démolition de cet édifice. Partout ailleurs en Amérique du nord, un immeuble de ce type aurait été protégé par son administration municipale. Seulement ici à Montréal - ville UNESCO de design - le Maire peut mettre en péril l'avenir d'un tel bâtiment à la seule fin de faciliter le passage d'autobus au service des banlieusards. Montréal compte suffisamment de promoteurs privés avisés et visionnaires pour relever ce type de défi.
4. **de mandater l'Arrondissement Sud-ouest à l'effet d'exercer sa pleine autorité sur la gestion du territoire en entreprenant dans les plus brefs délais la préparation d'un Programme particulier d'urbanisme (PPU) qui traiterait de l'ensemble du morceau de ville sis à l'ouest du viaduc ferroviaire.** Ce travail devrait être fait avec la collaboration de l'Arrondissement Ville-Marie de manière à rendre cohérente l'interface avec le territoire sis au nord de la rue Notre-Dame. L'aménagement du domaine public, la planification puis l'aménagement d'un réseau de parcs et espaces verts, la mise en place d'un cadre réglementaire favorisant l'implantation de services et commerces de proximité créés par des entrepreneurs locaux devraient être au menu;
5. **puisque le Maire de Montréal n'a rien fait de concret pour le développement de notre quartier, nous demandons à l'OCPM de le mettre au défi de livrer, avant la fin de son règne à la Mairie en novembre 2013, un parc près de nos résidences.** La mise hors-service de l'ancien Planétarium Dow va libérer au sud du bâtiment existant un terrain

d'une superficie de 2 000 mètres carrés actuellement occupé par un stationnement et bordé par des arbres matures. Puisque le tout est de propriété municipale (dans le territoire de l'Arrondissement Ville-Marie), il représente une formidable opportunité qui profiterait tant aux résidents du Lowney qu'aux étudiants de l'ÉTS. Afin d'en réduire le coût, le concept d'aménagement pourrait être réalisé à l'interne par les architectes-paysagistes du Service dit des Grands parcs et du verdissement. Un parc aménagé à l'intersection des rues Notre-Dame et Peel aurait de plus l'avantage de marquer de façon significative le territoire et d'ainsi permettre aux automobilistes provenant de la Rive-Sud par l'axe Pont-Victoria - Bridge - Wellington - Peel de comprendre qu'ils sont en milieu urbain. L'intersection en question était l'une des plus dangereuses pour les piétons à Montréal.

6. **finalement pour nous, Griffintown, c'est:**
- Des maisons de ville pour le retour des familles en ville;
 - Des parcs favorisant la rencontre des citoyens;
 - Une réduction de la circulation (camions de marchandise et bus de la Rive-Sud qui sont très dangereux) et des intersections plus sécuritaires;
 - Une école primaire/secondaire sur le site de L'ÉTS;
 - Des lieux de rencontre pour artistes;
 - Services de proximité;
 - Des liens faciles pour les piétons et le transport en commun avec les quartiers avoisinants (Vieux-Montréal, Centre-ville, Petite-Bourgogne-Pointe-St-Charles);
 - Une piste cyclable Sud-nord, pour relier la piste de la rue Maisonneuve à celle du Canal Lachine;
 - Une réduction de la construction de condos pour faire place aux familles dans le quartier;
 - Un centre sportif ouvert à la communauté (lien ETS/communauté);
 - Un lieu public pour l'ancien planétarium (agora du savoir);
 - Une revitalisation de l'Immeuble Rodier (marché public, cafés, musée Griffintown)

Merci de votre attention.