

GRIFFINTOWN

QUELQUES PISTES POUR UN PLAN DE DÉVELOPPEMENT
DURABLE

DAVID HANNA
PROFESSEUR
DÉPARTEMENT D'ÉTUDES URBAINES ET TOURISTIQUES
ÉCOLE DES SCIENCES DE LA GESTION
UNIVERSITÉ DU QUÉBEC À MONTRÉAL

15 FÉVRIER, 2012

INTRODUCTION

J'ai été invité, en tant qu'expert, à présenter une allocution d'ouverture le 20 janvier dernier sur le rôle que le patrimoine et l'histoire pourraient jouer dans le développement d'un quartier authentique, mixte et plus dense. Je ne compte pas ici me répéter et le public pourra consulter mon powerpoint d'ouverture sur le site de l'OCPM qui portait sur:

- Mary Griffin
- L'histoire et la densité
- Le plan cadastral
- Les 5 couches distinctes d'histoire urbaine
- L'histoire et la commémoration
- Quelques idées novatrices

Je vous propose ici quelques réflexions sur le développement durable en tant que citoyen. Mes nouveaux propos vont plutôt porter sur:

- Le patrimoine comme levier économique
- Les approches innovantes en transport
- La fuite vers la banlieue.

LE PATRIMOINE COMME LEVIER ÉCONOMIQUE

Les deux plus anciens quartiers historiquement planifiés à Montréal sont le Vieux Montréal et Griffintown. Les anciens faubourgs de Montréal n'ont jamais fait l'objet d'un plan d'ensemble et ont plutôt été développés organiquement. Ils ont aussi été largement obliérés. Tel n'est pas le cas pour le Vieux Montréal ni Griffintown. Mais les approches quant au redéploiement des forces de renouveau diffèrent énormément. Au Vieux Montréal, le plan de rues issu du plan des Sulpiciens au 17e siècle a été rigoureusement respecté ainsi que le cadre bâti. **En 1964, le Vieux Montréal a été déclaré site historique et a été géré comme tel depuis. Il est vrai qu'aux années 1970, plusieurs propriétaires non-avertis n'ont pas apprécié le rôle prépondérant du patrimoine et ont mis le feu dans leurs bâtiments afin de récupérer les assurances. Les suites du développement de ce secteur prouvent qu'ils ont dû regretter leur geste ignorant, car les profits que leurs voisins génèrent depuis avec leurs propriétés sont incroyables. Notons, entre autres, que les chambres à l'Hotel St-James, une vieille banque dont on ne savait que faire, se louent entre 400 et 5900\$ la nuité.**

À Griffintown, dont le plan urbain remonte à 1806 de la main de l'architecte Louis Charland et du projet de développement d'une femme d'affaire inhabituelle, Mary Griffin, l'approche a été on ne peut plus contrastant. On propose une attitude de laisser-faire, on laisse les promoteurs faire pas mal ce qu'ils veulent au grand dam de l'histoire et

du patrimoine, on reçoit des recommandations très fortes du Conseil du patrimoine, des urbanistes de la Ville, de l'OCPM en 2010 (Bonaventure) et du public pour protéger le patrimoine et le mettre à l'oeuvre, puis on ne fait rien pour protéger cette ressource. Après des années de recommandations très sérieuses, il n'y a toujours aucune protection et ces ressources se dégradent. Il n'y a pas non plus de plan de transport sauf un, le Corridor d'autobus Dalhousie, et celui-ci dégrade plusieurs ressources patrimoniales de très haut calibre. Les projets se lancent un peu pêle-mêle et maintenant, très tardivement, on se propose de faire une consultation OCPM. Encore faut-il écouter les résultats, ce qui n'a malheureusement pas été le cas avec l'OCPM de 2010.

Or le patrimoine est une ressource de développement très estimée dans les autres villes. Seule Montréal semble tourner le dos à cette tendance continentale vers le développement durable. On aurait cru que le succès du Vieux Montréal aurait automatiquement porté la Ville vers une politique plus durable, sans parler des multiples exemples d'autres villes et des tendances modernes. L'impression est inéluctable qu'à Montréal nous faisons plutôt marche arrière vers les attitudes des années 1940 ou 1950.

Notons quand même quelques exemples d'ailleurs:

1-Les bâtiments triangulaires de type signature sont très prisés ailleurs et ont pas mal tous été restaurés. Puis, ils ont généralement servi à lancer des projets de redéveloppement et de revitalisation de leurs milieux. L'Édifice Gooderham & Worts à Toronto a été à la base du relancement du nouveau quartier St-Lawrence dans les années 1980. Avec ses homologues ici, la Ville propose démolir la moitié de l'Édifice Rodier sur la rue Notre-Dame pour un corridor d'autobus que personne ne veut, alors qu'un autre bâtiment triangulaire, l'Édifice Lachine Rapids Hydraulic & Land Co., est simplement laissé pour compte.

2-La Fondation du Griffintown Horse Palace propose depuis longtemps mettre en valeur cette propriété exceptionnelle, la dernière de Montréal renfermant le type classique d'habitat ouvrier de la période 1790-1870 avec résidence sur rue, résidence d'arrière-cour et étables de fond de cour. Malgré le rôle moteur que ce projet pourrait jouer à attirer les familles à Griffintown, un objectif avoué de la Ville, elle laisse aller cette propriété sans aucune intervention malgré de multiples recommandations. Or à New York, on a même mis en valeur le patrimoine résidentiel immigrant en restaurant un tenement classique sur la rue Cherry en attraction touristique.

3-La Ville de Montréal a su elle-même, sous un régime plus averti, recycler un vieux poste de pompier à Pointe-St-Charles en bibliothèque locale. Mais le plus ancien poste de police de Montréal, sur la rue Young dans Griffintown, est laissé pour compte sans reconnaissance de la Ville malgré les recommandations.

4-Même à St-Hyacinthe, face au déclin absolu du centre-ville traditionnel, la Ville a su restaurer le vieux marché, le plus ancien au Québec, pour sa valeur symbolique et comme moteur de développement durable. Le maire et le conseil municipal de cette ville ont

compris l'enjeu. La ville en a fait une galerie pour produits fins alimentaires, un café, un centre d'exposition d'art et, bien sur, un marché de fermiers. Ce geste a généré la revitalisation attendue du centre-ville, l'arrivée d'un centre de spectacle ainsi que des projets résidentiels innovants. Que fait notre Ville avec le New City Gas, le bâtiment symbole de Griffintown qui pourrait servir aux mêmes fins? D'abord elle a souhaité voir sa démolition avec le projet du Corridor d'autobus Dalhousie, puis dernièrement, elle veut faire passer les autobus devant, handicapant ainsi tout potentiel sérieux de mise en valeur. Voir la liste annexée des complexes de gaz mis en valeur partout dans le monde.

En conclusion, notons que la Ville de Portland en Orégon, face a une problématique de quartier très semblable au nôtre, le Pearl District, a adopté un plan orienté d'abord sur la mise en valeur du patrimoine à l'échelle du quartier, sur la construction d'un tramway urbain et sur l'insertion de nouveaux projets sur les multiples terrains vacants: lofts, condos, parfois en hauteur, grosse épicerie Whole Foods, recyclage d'une vieille brasserie, bureaux professionnels, incubateurs industriels, etc. Aujourd'hui, il n'y a guère un seul terrain vacant, le quartier fait la joie des promoteurs ainsi que des multiples occupants et le tramway est gratuit par dessus le marché. Comment arrivent-ils à faire tellement mieux que nous? Le "Smart Growth" et un maire qui sait faire du développement durable.

LES APPROCHES INNOVANTES EN TRANSPORT

Le développement durable passe par les transports actifs. Griffintown est si proche du centre-ville qu'il serait inconcevable de ne pas planifier des circuits pour le vélo et des trottoirs sécuritaires pour les piétons. Or rien n'a été fait de ce côté, les trottoirs étant très dégradés. Il n'est pas surprenant que l'ETS ait tourné le dos au quartier sur la rue William tellement la Ville refuse de faire un effort d'intégration de ce bijou. **Avec la proposition très sérieuse du Corridor culturel de la rue Ottawa et la présence des condos Lowneys, je propose surtout que les rues Ottawa et de l'Inspecteur deviennent l'épine dorsale d'un circuit vélo et piéton compte tenu de leur parcours stratégique, accueillant et patrimonial.**

Un des problèmes les plus sérieux du côté est de Griffintown est le Corridor d'autobus Dalhousie où les bus quitteraient le futur boulevard Bonaventure le matin, tourneraient sur la rue Ottawa face au New City Gas, monteraient la rue Dalhousie juste devant les multiples phases des condos Lowneys, couperaient l'Édifice Rodier en deux, amenant sa démolition partielle tout en provoquant la non-rentabilité du morceau restant, pour aller vers un terminus d'autobus au 1000 Lagauchetière. Ce terminus déborde tellement d'autobus qu'il faut en mettre dans les rues avoisinantes.

Outre l'évidence même que les autobus pourraient facilement rouler sur une voie réservée dans le futur boulevard, sans dommages à qui que ce soit, une vraie solution durable passe par une solution alternative qui coupe le nombre d'autobus et le nombre d'automobiles. Cette solution est pourtant si facile car les éléments sont déjà en place. **Je propose mettre en service deux trains de banlieue AMT au sommet des heures de**

pointe, à partir de Brossard et le stationnement incitatif Chevrier sur l'autoroute 10, en face de la voie du CN, qui a déjà eu un tel service d'urgence dans les années 1990, passer rapidement sur le Pont Victoria sur les voies du CN, et arriver à la gare Centrale.

L'AMT a toujours de la place pour deux trains de banlieue de plus sur le Pont Victoria, selon la direction de l'AMT (Joël Gauthier 2010), éliminant l'équivalent d'environ 56 autobus ou 1000 voitures. Cette solution apporte aussi une bonne solution aux problèmes de trafic causés par la démolition de l'Autoroute Bonaventure. Suite à une négociation avec le CN, ces deux trains pourraient être mis en service dans quelques mois, l'AMT ayant actuellement du surplus d'équipements ferroviaires avec l'arrivée récente des nouvelles locomotives et wagons.

Enfin, se doter d'un plan sérieux de transport durable c'est évaluer le potentiel du SLR. On pourrait vite remplacer un fort pourcentage des automobiles qui envahissent les rues de la Montagne, Peel et Wellington qui chaque jour font la queue au Pont Victoria en planifiant dès maintenant un SLR sur un des port-à-faux du pont. Ce SLR desservirait la Rive sud proche (St-Lambert, Greenfield Park, St-Hubert) sur le tracé le plus direct au centre-ville, comme ce fut le cas jusqu'en 1955.

Cette ligne n'entre pas en compétition avec le RER tant souhaité sur le Pont Champlain qui est plutôt un train rapide avec peu d'arrêts sur une plus longue distance, destiné à prendre les banlieusards de Brossard et au delà afin de dégager ce pont-là pour les camions dans environ 15 ans. Les deux projets sont totalement autonomes et complémentaires, mais celui-ci a une portée directe sur un vrai problème de trafic dans Griffintown et surtout quant à son attractivité pour les familles, ce qui m'amène à mon dernier point.

LA FUITE VERS LA BANLIEUE

Si l'on fournissait des logements de plusieurs pièces pour familles nous n'attirerions pas automatiquement des familles. Cameron Charlebois, l'a bien dit lors de l'ouverture de cette consultation le 20 janvier: ce seront des "*Empty Nesters*" qui vont les remplir pour avoir plus de place.

Si l'on veut sérieusement attirer les familles et freiner la fuite vers la banlieue, il faut vendre un environnement propice aux familles. Or dans le cas de Griffintown, un environnement sérieux et compétitif veut dire un *Griffintown Horse Palace* où il y a vraiment des chevaux et le parc Ste-Anne voisin autour duquel on peut se balader avec les chevaux. C'est un quartier où l'on respecte le gabarit étroit des rues pour en faire un quartier dense mais à l'échelle humaine, avec des rues locales où la sécurité piétonne est la première considération, où l'on prend au sérieux la proposition du Corridor culturel de la rue Ottawa pour en faire un corridor à échelle humaine et où les multiples bâtiments patrimoniaux sont mis en valeur pour attirer les gens.

C'est aussi se doter d'un sérieux plan pour les services de proximité, l'épicerie, l'école, les garderies. Pourquoi ne pas ranimer l'ancienne pouponnière historique sur la rue Éléonor, par exemple? Ce beau bâtiment des années 1880 est toujours là et pas loin des chevaux. Quel puissant symbole! Tenez, à y penser, un sur cinq étudiants à l'UQAM est parent; sans doute que la proportion est semblable à l'ETS. Alors pourquoi pas un partenariat avec l'ETS pour une garderie de type "*drop-in*" dans ce beau bâtiment non loin de l'université. Et peut-être que certains de ces jeunes parents qui arrivent en grand nombre chaque année, voyant le quartier, les chevaux, les nouveaux logements, changeraient leurs plans et opteraient pour rester à Griffintown plutôt qu'aller en banlieue. Devinez le potentiel annuel que cela représenterait.

Si un plan durable, de "*smart growth*" dirait-on, est fait à l'issue de cette consultation, les rues reviennent aux résidents, les familles sont sécurisées, et tous les marchés en bénéficient. La politique actuelle de condo "*uber alles*" ne convient qu'à un segment très étroit du marché, au dépend de tout autre. On ne construit pas des quartiers durables et conviviales avec une telle étroitesse d'esprit. Il faut faire un plan durable et éviter le laisser-faire comme politique de développement.

Rappelons que le recensement de 2011 est la démonstration claire que les politiques actuelles du laisser-faire ou du condo comme panacé ne provoquent que la fuite de la Ville au profit des banlieues qui détiennent maintenant la majorité de la population par rapport à l'île de Montréal pour la première fois. Ne serait-ce pas le temps de changer de manière radicale notre politique?

David Hanna
ESG-UQAM

LISTE PROVISOIRE DES USINES DE GAZ SURVIVANTES du 19^e siècle:

Par ordre d'ancienneté

- 1839—Kilkenny Gasworks, Scotland: dernière usine en Écosse, convertie en musée.
- 1846—Fakenham Gasworks, England: dernière usine en Angleterre, convertie en musée.
- 1848—New City Gas, Montréal, Canada: dernier grand complexe au Canada.
Comprend aussi un immense gazomètre de 1859, les deux bâtiments de John Ostell, architecte.
- 1855—Richmond Gasworks, Indiana: complexe abandonné en quête d'un acheteur.
- 1855—Flame Gasworks, Carrickfergus, N.Ireland: convertie en musée.
- 1856—Poznan Municipal Gasworks: restauré et réutilisé pour le gaz naturel.
- 1863—Dunedin Gasworks, New Zealand: convertie en musée.
- 1863—Brisbane Gasworks, Australia: recyclée par Teneriffe Gasworks Village Dev't.
Fait partie d'un projet résidentiel.
- 1865—Belfast Gasworks, N. Ireland: fait partie d'un complexe commercial.
- 1873—Troy Gas Light Co., Troy, NY: gazomètre sauvegardé; un des derniers aux É-U.
- 1885—Westgasfabrick, Amsterdam, Hollande: usine recyclée en centre culturel et parc.
- 1886—New Westminster Gasworks, BC: en attente d'un projet de logement social.
- 1896—Simmering Gaswerks, Vienne, Autriche: quatre immenses gazomètres recyclés en complexes résidentiels logeant 1500 personnes et 70 boutiques, restos, cafés...

Note: Cette liste n'est pas exhaustive mais fournit un portrait sommaire de la rareté des usines de gaz survivantes au monde et du niveau d'appréciation mondiale de ces monuments importants de l'ère industrielle. Le complexe montréalais figure parmi les plus importants au monde du début de l'ère des usines de gaz. À mon avis, c'est sûrement le site industriel le plus important de Montréal et, par sa rareté mondiale, il mériterait un classement formel.

David B. Hanna (2010)