

DEVIMCO INC.  
6000 BOULEVARD ROME  
BUREAU 410  
BROSSARD (QUEBEC) J4Y 0B6



**PROJET DE PROGRAMME PARTICULIER D'URBANISME SECTEUR GRIFFINTOWN**  
**MEMOIRE PRESENTE DANS LE CADRE DES CONSULTATIONS AUPRES DE L'OCPM**  
**PAR DEVIMCO**

---

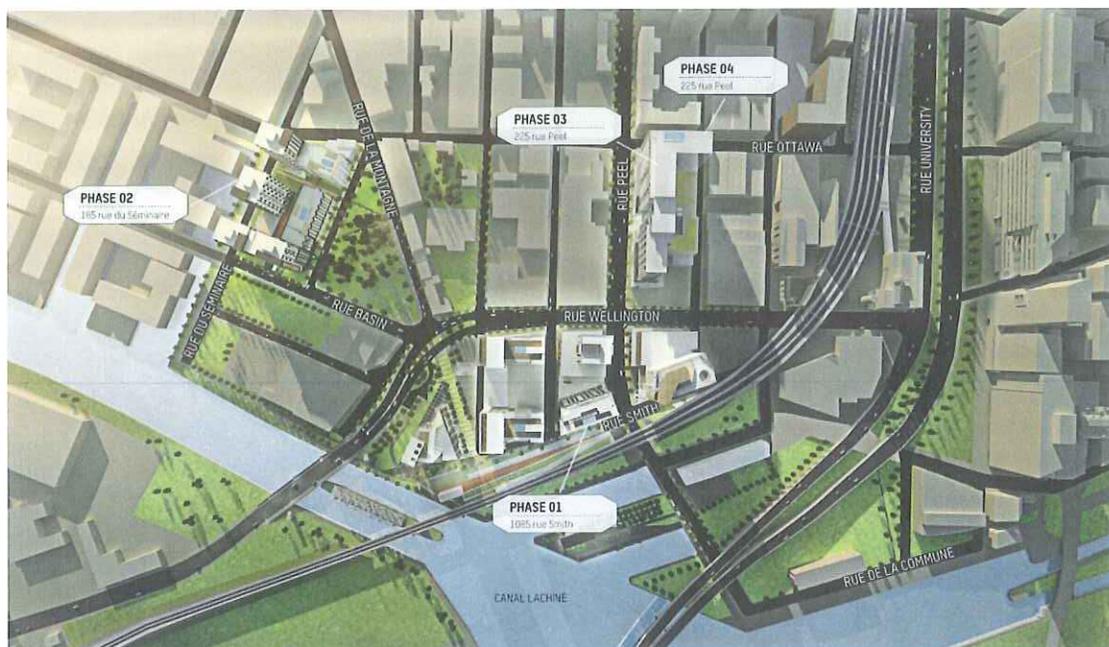
En affaires depuis 1997, Devimco est aujourd'hui un chef de file du développement immobilier au Québec. Société privée, nous bénéficions de l'appui financier de partenaires institutionnels et privés, ainsi que de caisses de retraite pour se démarquer dans l'élaboration et la mise en œuvre de projets immobiliers d'envergure, notamment des complexes de type *lifestyle*. Devimco a d'ailleurs été la première société immobilière à développer un complexe de ce type au Canada, avec le Quartier DIX30 à Brossard, qui est le deuxième plus grand centre commercial au pays, ainsi que d'autres projets d'envergure tels que le Méga-centre Notre-Dame à Laval, le Carrefour Champêtre à Bromont, le Méga-centre Lebourgneuf, le Méga-centre Beauport, le tout pour plus de 1,4 million de mètres carrés de développement immobilier.

Mais, toujours à l'avant garde des tendances, Devimco privilégie également depuis quelques années l'élaboration et la mise en œuvre de projets mixtes de type *milieu de vie*, alliant des composantes commerciales, d'affaires, de loisirs et résidentielles, à l'image de l'expression « Work, Live and Play ». Nous sommes l'un des seuls au pays à réaliser ce genre de projets. Et c'est en plein cœur de Montréal que Devimco a choisi d'en développer, et plus précisément dans l'arrondissement Le Sud-ouest.

En effet, Devimco travaille depuis 2005 à la conception du plus grand projet immobilier privé de Montréal, soit le *District Griffin*. Fort de son expérience dans le domaine immobilier, Devimco s'est associée à des intervenants et professionnels chevronnés qui œuvrent dans le marché urbain de Montréal depuis plusieurs années afin de faire du projet *District Griffin*, un véritable milieu de vie où tout le tissu social d'une vraie communauté sera représenté. À ce titre, on peut dire que Devimco est l'un des artisans majeurs de la revitalisation du quartier Griffintown. C'est l'un des premiers à avoir perçu le potentiel qu'il pouvait offrir, et son positionnement stratégique entre le centre-ville de Montréal et le corridor du canal Lachine, lui-même en complète transformation depuis quelques années.

Sous l'impulsion de la vision de développement de la Ville de Montréal, Devimco est ainsi devenu un acteur important du changement qui s'opère dans le quartier, mais

aussi un investisseur majeur, et c'est pour cela que nous nous sentons particulièrement concernés par la nouvelle démarche de planification entreprise, et les consultations aujourd'hui menées par l'OCPM. Devimco est un développeur actif et peut se réjouir d'avoir mis en chantier, à ce jour, plusieurs projets phares dans le quartier. Initiateur du processus de revitalisation de Griffintown, nous avons concrètement lancé la construction de plusieurs phases : District Griffin phase 01 (podium commercial avec une tour résidentielle et une tour à bureau avec un hôtel), District Griffin phase 02 (îlot dit « St Ann », essentiellement résidentiel) et District Griffin phase 03 (podium commercial avec plusieurs tours résidentielles). Nous sommes également en planification d'autres édifices et avons d'ores et déjà fait d'autres démarches visant l'acquisition de plusieurs terrains.



Comme nous l'avons relevé précédemment, si Devimco a choisi d'investir massivement dans le quartier, c'est que nous croyons fermement en l'avenir de Griffintown. C'est un espace qui a trop longtemps été laissé de côté. Avec le phénomène de la désindustrialisation, amorcé dans le courant du 20<sup>ème</sup> siècle, qui a vu la fermeture progressive de la quasi-totalité des entreprises du quartier, le secteur est tombé en désuétude. Or, à l'image des anciens faubourgs Québec ou des Récollets, qui ont vu le retour de la population, Griffintown offre de nouvelles opportunités pour permettre de bâtir des logements neufs, accessibles au plus grand nombre, grâce à la variété des produits proposés par nous et nos concurrents. C'est ainsi une occasion pour beaucoup de Montréalais de devenir propriétaires et d'ainsi combler une demande.

Avec le virage qu'est en train de prendre le quartier, la revitalisation n'est plus seulement économique, mais humaine et sociale. Nous sommes donc fiers de contribuer à l'émergence d'un tel milieu de vie. Et c'est la raison pour laquelle nous reconnaissons le bien-fondé de la démarche entreprise par la Ville de Montréal et

l'Arrondissement. Mais au-delà des grands principes mis de l'avant, Devimco souhaite en profiter pour partager certaines réflexions.

Précisons, tout d'abord, que l'entrée en vigueur prochaine du nouveau PPU permettra, certes, de mieux planifier l'ensemble du secteur et ce, avec plus de cohérence. Mais, avec la procédure de projets particuliers (PPCMOI) dont est friande la Ville de Montréal, il est très facile de passer outre le PPU. En effet, cet outil est usé à l'excès pour autoriser un grand nombre de projets dérogatoires, nonobstant la réglementation applicable, qui émane souvent de consultations publiques et donc de quelque chose qui fait consensus. Selon nous, cela limite *de facto* la portée du PPU, lequel peut être contourné au gré des décisions de l'Arrondissement et des recommandations formulées tant par ses fonctionnaires, que les membres du Comité consultatif d'urbanisme (CCU) ou du Conseil.

Devimco souhaite aussi mettre en garde contre toute dérive, quant au sort réservé au PPU actuel. Le document de planification en vigueur est certes plus restreint en territorialité. Il est ainsi, nous l'avons déjà soulevé, peut-être moins en phase avec la réalité montréalaise de 2012. Il a ses faiblesses, le contexte économique ayant notamment évolué. Mais, sans rentrer dans le détail, il est important, en tant que principal joueur et partenaire de la Ville depuis le premier jour, de conserver l'essentiel des principes du PPU secteur Peel-Wellington.

Nous faisons référence ici, entre autres, aux grands paramètres qui ont été définis en 2007. Il s'agit principalement de la densité, des hauteurs et surhauteurs permises ou encore des usages autorisés. Nous avons pu constater que l'essentiel a été sauvegardé, mais que plusieurs ajustements ont été opérés, permettant, nous en convenons, de mieux adapter la vision au contexte actuel et projeté.

Au chapitre des usages, la Ville de Montréal a notamment souhaité circonscrire davantage les zones de forte intensité commerciales là où cela se justifiait le plus, alors que le PPU actuel fait une large place aux commerces à la quasi grandeur du territoire d'application. La crise économique est passée par là et il serait, nous en convenons encore, inimaginable, de nos jours, de développer un quartier urbain viable basé essentiellement sur la composante commerciale. Attention cependant, la fonction résidentielle est la clé du redéveloppement de Griffintown, mais pas seulement. Il faut garder un certain équilibre, une masse critique de commerces et de services de proximité à l'endroit des usagers et résidents du quartier, sans toutefois ne faire que ça. Le secteur commercial doit ainsi être calibré. C'est pourquoi, nous sommes en total accord avec les choix qui ont été faits de privilégier des pôles situés en bordure d'axes forts, comme Peel, Wellington ou Ottawa, eux-mêmes caractérisés par la Ville de Montréal en termes de destinations thématiques.

Nous demeurons également vigilants au niveau des différents paramètres de densité suggérés. Certains ont été modifiés pour s'arrimer aux usages prescrits. Ainsi, lorsqu'il y a une dominante commerciale, laquelle implique souvent un podium commercial coiffé d'une ou plusieurs tours résidentielles, la hauteur, le coefficient d'occupation au sol (COS) ou le taux d'implantation sont plus importants que s'il s'agit

d'un îlot plus résidentiel. Il est pour nous crucial que cette logique soit conservée dans la version finale du PPU, car c'est tout simplement un enjeu incontournable dans notre propre planification, car une réduction des taux d'implantation affecte la superficie commerciale et donc la rentabilité. Ces pieds carrés perdus ne peuvent être compensés en hauteur. De plus, le CCU ne devrait pas avoir le droit d'exiger la réduction du taux d'implantation pour, par exemple, imposer la création de jardins sur rue.

Devimco, comme du reste tous les promoteurs actifs dans le secteur, ont acheté ou ont retenus des options sur des terrains ayant, en connaissance de cause, des potentiels de redéveloppement. Il est donc économiquement inconcevable que l'on remette en cause certains acquis du PPU secteur Peel-Wellington à ce niveau.

La modification de certains taux d'implantations est, selon notre analyse, corrélée avec le choix de la Ville de Montréal de promouvoir la valorisation des espaces publics. C'est d'ailleurs, semble-t-il, l'élément central de la vision de développement du secteur. Sur ce point, Devimco constate positivement la volonté municipale d'aller enfin de l'avant avec une véritable démarche d'acquisition de terrains pour les transformer en parcs ou places publiques. Là où nous sommes moins en accord, c'est lorsqu'on entrevoit une démarche insidieuse de création (et donc de financement et d'entretien) d'espaces de ce genre par les promoteurs, à même leurs projets. Nous en avons d'ailleurs fait plusieurs fois l'expérience. Il est normal que tous participent à l'amélioration du cadre de vie et que les promoteurs investissent dans certains aménagements. Mais il est beaucoup moins acceptable que l'on nous impose la création d'espaces verts et autres lieux « semi-publics » car, non seulement ce sont des coûts que les futurs acheteurs de condos et locataires de commerces ne devraient pas avoir à payer pour en financer l'aménagement pour ensuite les céder, surtout qu'ainsi ils ne leurs sont pas exclusifs, mais bien souvent ces zones figées sous la forme de servitudes publiques, ne sont même pas compensées par des ajustements permettant notamment de pouvoir répercuter ces pertes d'espaces ailleurs sur le terrain (en hauteur, en densité...) ou dédommager par une compensation financière.

En somme, nous ne sommes pas contre la vertu, et souhaitons voir une multiplication des espaces verts, car il en manque cruellement dans le quartier, mais cela doit être une initiative qui doit rester essentiellement municipale. Nous convenons que ce doit être un effort commun. Devimco a fait sa part en la matière, avec l'octroi de plusieurs terrains, dans l'optique de réaménagements publics, notamment dans la Phase 01, avec sa contribution à la création du parc Square Gallery.

L'autre point sensible dans tout le redéveloppement du quartier reste la question du stationnement. Certes, le nouveau PPU souhaite augmenter le nombre maximum de places de stationnement dans le secteur, mais il ne nous donne pas de réponse sur les solutions proposées pour transférer notamment tous les stationnements sur rue qui doivent, à terme, être éliminés.

Nous comprenons qu'il faut réduire le nombre de stationnements et privilégier les

transports en commun et actifs, mais il faudrait pour cela qu'une offre intéressante existe. Il faut aussi constater qu'en 2012 la voiture demeure un incontournable. Or, le stationnement, tant pour les commerces que pour les résidents, est un enjeu important pour lequel les pouvoirs publics doivent se commettre. Cela ne peut pas être de la seule responsabilité des développeurs.

Mentionnons, d'ailleurs, que les conditions de sols dans le secteur sont telles qu'il est très coûteux de réaliser des stationnements souterrains. C'est la raison pour laquelle nous avons plusieurs fois suggéré l'intérêt de permettre le principe du valet-parking, c'est-à-dire la possibilité de pouvoir recourir à un service de valet pour maximiser l'utilisation d'une aire de stationnement intérieure en cordant les véhicules, comme cela est permis ailleurs. Outre le gain de place en tant que tel, cela permettrait aussi de limiter en tant que telles les superficies vouées aux stationnements.

Si l'on reste sur la question du stationnement, nous avons certaines interrogations concernant la volonté municipale d'imposer des quotas relativement à certains stationnements dédiés. Nous sommes, comme tous et chacun, conscients que le monde évolue et qu'en matière de développement durable des gestes significatifs doivent être posés. Nous comprenons ainsi tout l'intérêt de mettre en place des mesures favorisant, entre autres, de bonnes pratiques en matière de déplacements. Les objectifs identifiés dans l'annexe du PPU nous semblent néanmoins pour le moins aventureuses, en ce qui a trait au ratio exigé de stationnements dédiés à l'autopartage, aux familles, aux femmes enceintes, aux voitures électriques. L'idée est bonne, mais demander aux développeurs de fournir, par exemple, une unité de stationnement dédiée pour 20 unités aménagées, est excessif. Il suffit simplement d'être réaliste. Combien de voitures électriques sont aujourd'hui en service et représente quel pourcentage du parc automobile ? Pourquoi aurait-on besoin d'identifier des stationnements réservés aux familles ou aux femmes enceintes ? Et, de plus, comment gère-t-on cela car il n'existe pas de plaque d'identification, comme pour les handicapés ? À titre d'exemple, c'est un effort trop demandé à un promoteur, lorsque pour des demandes visant la création de stationnement courte durée pour desservir une garderie, on se le fait refuser !

Notre dernière intervention concerne la question des quais de livraison. Nous accueillons avec enthousiasme le fait que le quartier de Griffintown puisse enfin bénéficier des mêmes paramètres réglementaires que dans le reste de l'Arrondissement, en ce qui a trait aux aires de chargements, dans la mesure où il ne sera plus obligatoire de devoir aménager de tels équipements en sous-sol. Nous pensons néanmoins que le présent exercice de planification devrait aller plus loin. Comme nous l'avons souligné plus haut, nous ne sommes plus dans le même contexte que lors de la planification du premier PPU (secteur Peel-Wellington). La conjoncture a fait que l'on se dirige beaucoup plus aujourd'hui vers un quartier davantage habité, intégrant largement la fonction résidentielle, pour diminuer, sans les éliminer, les activités commerciales et de service. C'est pourquoi, les enjeux liés à toute la logistique de ravitaillement des commerces sont faibles. Dans cette logique, nous sommes d'avis que la réglementation en vigueur devrait ici être assouplie, de façon à faciliter les livraisons sans avoir à contraindre les opérateurs à réaliser

l'ensemble des manœuvres de camionnage à l'intérieur des édifices. Il est d'ailleurs prévu que certaines rues secondaires puissent assurer principalement la desserte des commerces pour fin de livraison, dégageant ainsi les axes principaux pour les laisser fluide à la circulation automobile.

Enfin nous déplorons qu'aucune initiative ne soit prise concernant le viaduc du CN. En effet, au moment où l'on annonce la transformation de l'autoroute Bonaventure en boulevard urbain, débarrassant ainsi Montréal d'une cicatrice, celle du CN demeure. Loin de nous l'idée de retirer le viaduc, mais tout les liens piétons ou automobiles sous cette structure devraient être nettoyés, aménagés et éclairés de façon adéquate et la structure mise en valeur voire même affectée à un usage plus intéressant que l'entreposage et justifiant la réouverture des fenêtrage qui s'y trouvaient à l'époque...

Ceci conclut notre modeste contribution au sujet du projet de PPU à l'ensemble du secteur de planification de Griffintown. Tel que nous l'avons souligné, Devimco est fondamentalement favorable à la vision ici proposée, car elle permet d'actualiser les outils de planification en place, afin d'améliorer sensiblement les conditions de développement futures du quartier. Nous espérons cependant que les enjeux que nous avons soulevés, et qui sont sûrement partagés par bien d'autres, seront entendus et ainsi considérés dans les conclusions adressées par l'OCPM à la Ville de Montréal.

Vous remerciant de l'attention que vous porterez à ce mémoire.

**DEVIMCO INC.**



---

Serge Goulet

6000 BOULEVARD ROME, BUREAU 410  
BROSSARD (QUEBEC) J4Y 0B6