

**LE PROJET DE BANLIEUE DE DEVIMCO/ GRIFFINTOWN :  
UN DANGER RÉEL POUR LA SURVIE DES RUES  
COMMERCIALES DU CENTRE-VILLE DE MONTRÉAL**

Le promoteur immobilier Devimco est principalement connu au Québec pour la construction du tout premier *lifestyle center*, une sorte de centre commercial à ciel ouvert, avec des trottoirs devant les commerces, aux allures d'un soit disant d'un centre ville piétonnier, où les déplacements des consommateurs se font presque exclusivement en automobile.

Le Quartier DIX30 est bien situé à l'intersection des autoroutes 10 et 30, sur des terrains préalablement zonés agricoles, où des méga stores transfrontaliers accentuent la mondialisation, la *Chinalisation*, de la région métropolitaine et contribuent ainsi à la désindustrialisation du Québec.

RioCan Real Estate Investment Trust de Toronto est le plus important investisseur en immobilier au Canada. Cette firme détient 50% de Devimco, propriétaire du DIX30 à Brossard. En plus, elle possède d'immenses centres commerciaux à Toronto, Calgary, Edmonton, Ottawa, Vancouver, etc. Elle sait tirer profit de ses solides liens d'affaires avec les grands détaillants mondiaux (Best Buy, Wal-Mart, Winners, Loblaws, Cineplex Odeon, Indigo, Staples, Urban Planet American Eagle Outfitters, H&M, etc.) et de son savoir faire dans toutes les sphères d'activité gouvernementales.

Il y a 15 mois, lors de l'ouverture du centre commercial DIX30, la puissante compagnie ontarienne RioCan était appuyée par trois partenaires d'affaires locaux très influents. Tout d'abord, le fonds d'investissements Bombardier-Beaudoin (25%), dont la fortune découle en partie des largesses gouvernementales offertes en subventions, en crédits d'impôt, en terrains à bas coût (Saint-Laurent, Mirabel, etc.) à l'avionnerie Bombardier diversifiée. Puis, la Caisse de retraite des employés et des cadres de la STM (15%), et la Caisse de retraite des employés et des cadres de la ville de Québec (10%).

Ce redoutable quatuor financier, dans le dossier du projet du Village Griffintown, évalué à 1,3 milliard de dollar, a recruté la firme d'urbaniste-lobbyiste Daniel Arbour et associés, le nec plus ultra en son domaine, qui a embauché comme vice-président, responsable du plan d'affaires Griffintown, George Bossé, maire de Verdun sortant, ancien membre du

comité exécutif de la ville de Montréal, sous l'administration du maire  
Gérald Tremblay, en charge du développement économique de Montréal.

Les promoteurs du projet Devimco/Griffintown veulent un droit de monopole sur 25% de la superficie du quartier historique irlandais de Griffintown. Ils demandent des modifications majeures au plan d'urbanisme de la ville. Ils désirent bâtir, à côté du Vieux-Montréal, des immeubles de vingt-deux plutôt que de six étages. Ils désirent également construire sur beaucoup plus d'espace commercial que prévu.

Étonnement, le clan Devimco/Griffintown ne possède aucun terrain dans le secteur, seulement des options d'achat conditionnelles. Par contre, il prône la régénérescence du quartier, la proximité du Centre-Ville, le retour du tramway, la construction de milliers de logements de haut de gamme tout en respectant les besoins des plus démunis, la création d'espaces verts (incluant les terrasses de restaurants), la création d'emploi, les fuites commerciales, etc.

Bien sûr, auprès des élus de l'arrondissement Sud-Ouest, le groupe Devimco minimise l'impact commercial négatif considérable qu'aura son projet sur le dynamisme du Centre-Ville de Montréal, en accroissant le zonage commercial à 1 000 000 de pieds carrés dans un secteur du quartier Griffintown. Ce qui permettra la construction d'un produit commercial de banlieue, avec 4 000 places de stationnement souterrain, avec selon eux de 60 à 80 magasins (mais de grande surface) ayant en moyenne de 12 500 à 16 500 pieds carrés de superficie.

Tout en sachant que la superficie moyenne des boutiques établies sur les «rues principales» des arrondissements de Montréal n'excède pas 2 000 pieds carrés, l'acceptation telle que présentée du projet Devimco/Griffintown, équivaldrait à l'ouverture de **500** nouvelles boutiques de type traditionnel au cœur de Montréal.

Juste à l'ouest du projet Griffintown, qu'advient-il du terrain vacant de 1 024 000 du centre de tri de Postes Canada maintenant fermé, du terrain des anciens ateliers du CN à proximité du Costco, des terrains de la Société immobilière du Canada totalisant 5 000 000 pieds carrés sur les berges du canal Lachine, des terrains laissés libres par le déplacement de l'autoroute Bonaventure ? Quelle portion desdits terrains sera zonée commerciale ?

Quoiqu'en disent les pseudo experts du groupe Devimco, les répercussions financières seront catastrophiques pour plusieurs petits, moyens et grands commerçants, ayant actuellement pignon sur rue, dans les arrondissements de Montréal. Déjà, ils doivent subir les foudres d'une clientèle aigrie par le coût des parcomètres, des contraventions, des trottoirs glacés, etc. Et d'un compte de taxe d'affaires déguisé, gonflé.

Le projet Devimco/Griffintown ne mérite une dérogation au plan central d'urbanisme de la ville de Montréal. De plus, son canevas architectural doit être soumis à l'Office de consultation publique de Montréal pour mieux en cerner les conséquences sur les arrondissements limitrophes au quartier Griffintown, y compris sur les rues commerciales des autres quartiers de l'arrondissement Sud-Ouest (Centre, Notre Dame, Monk, De l'Église, etc.)

Un projet commercial de 1 000 000 pieds carrés, voisin du futur boulevard Bonaventure, plus grand que le marché central avec 984 000 pieds carrés, aura des impacts négatifs graves sur le chiffre d'affaires et la valeur marchande des propriétés environnantes, telles Sainte-Catherine, Saint-Laurent, Saint-Denis, du Parc, Wellington, Ontario, Mont-Royal, etc. Et par ricochet sur le grand Tiroir Caisse de la ville de Montréal. Les élus de l'arrondissement Sud-Ouest ne doivent pas être les seuls à donner le feu vert au projet Devimco/DIX30 dans le quartier Griffintown.

Le rayon d'attraction d'un centre commercial de l'ampleur de Devimco/Griffintown est d'au moins 25 kilomètres carrés. De fait, le maire de Brossard, Jean-Marc Pelletier, déclarait être obligé de reconnaître l'impact négatif que risque d'avoir le Quartier DIX30 sur les commerces déjà implantés sur la Rive-Sud.

Dans les années 80, les élus de ville LaSalle (aujourd'hui arrondissement LaSalle) ont accordé à la corporation Westcliff, un changement de zonage, d'industriel à commercial, de 150 000 pieds carrés, pour permettre la construction du Carrefour Angrignon. Depuis, d'autres changements de zonages ont permis d'accroître la superficie commerciale dans ce secteur (Wal-Mart, Canadian Tire, Loblaws, TOYS'R'US, Moores, Équipeur, etc.). Aujourd'hui, vingt ans plus tard, le désastre commercial est visible sur les artères principales à cent lieues à la ronde.

À l'époque, l'Administration montréalaise de Jean Drapeau et d'Yvon Lamarre avait demandé en vain à Québec d'imposer un moratoire sur ce changement de zonage d'importance permettant la construction d'un centre commercial régional, d'inspiration banlieusarde, en milieu urbain, avec comme résultat la détérioration, la dégénérescente, l'enlaidissement des rues principales du grand Sud-Ouest de Montréal et les répercussions néfastes sur la qualité de vie des résidants.

De nos jours, en se baladant sur la rue Notre Dame entre Atwater et le Chemin de la Côte Saint-Paul, sur la rue Notre Dame à Lachine, sur le boulevard Monk, sur la rue Centre, sur la rue De l'Église, sur la rue Wellington, etc. le constat est attristant. À Verdun, des subventions sont maintenant offertes pour convertir des locaux commerciaux abandonnés en résidences.

Auparavant, les résidants du Sud-Ouest trouvaient les produits de première nécessité près de leur résidence. À présent, ils doivent parcourir de plus grande distance, souvent en automobile, pour se les procurer. Et, la rue principale de leur quartier se détériore avec de plus en plus de magasins vides affichant en vitrine des pancartes avec l'inscription «À LOUER» ou «À VENDRE».

L'Administration Tremblay veut-elle transposer l'exemple pathétique des rues principales du Sud-Ouest de Montréal à l'ensemble de la ville de Montréal? L'entente avec le promoteur SmartCentres pour la construction d'un centre commercial de 371 000 mètres carrés, sur le site de l'ancienne carrière Saint-Michel dans l'arrondissement de Villeray-Saint-Michel-Parc-Extension, le laisse croire.

La ville de Montréal s'est dotée d'un plan d'urbanisme exemplaire. Malheureusement, on ne cesse de le contourner, dès qu'un promoteur averti, avec suffisamment d'argent, présente un projet mirobolant. La recherche d'un développement urbain de qualité ne peut se faire en copiant des recettes commerciales de banlieue au détriment du déjà bâti.

Au bas de la rue Peel, dans le Grifftown, à proximité du centre-ville, un choix judicieux s'impose afin de choisir le modèle de développement architectural le mieux harmonisé au milieu. Voilà, une chance unique pour l'administration Tremblay de redorer le blason glorieux de Montréal. Il leur faut agir avec prudence et sagesse pour ne pas défigurer notre ville..