



Projet *village Griffintown*, auto-partage et éco-gestion des espaces de stationnement

Vers un projet structurant pour la revitalisation de Montréal

Mémoire déposé le 10 mars 2008 par Jean-François Lefebvre, Valentina Poch et Juste Rajaonson



Pour le *Groupe de recherche appliquée en macroécologie*
(*GRAME*)

Photo de la couverture : tirée de la présentation faite le 9 janvier 2008 par le promoteur lors de la conférence Urba-2015 organisée par l'Université du Québec à Montréal et tenue à l'École de technologie supérieure.

Introduction

D'emblée, vu l'ampleur du projet *village Griffintown*, celui-ci aurait dû être soumis pour fins de consultation publique devant l'Office de consultation publique de Montréal (OCPM). Cela dit, il ne faut pas jeter le bébé avec l'eau du bain. C'est avec plaisir que le Groupe de recherche appliquée en macroécologie (GRAMÉ) participe, par le dépôt du présent mémoire, aux consultations menées par l'arrondissement Sud-Ouest.

Dans la première section, nous rappellerons que la revitalisation urbaine s'inscrit comme un élément essentiel afin de contrer l'étalement urbain, source démesurée de gaspillage énergétique.

Dans la deuxième section, nous soulignerons certains points forts du projet *village Griffintown* qui nous inciteraient à l'appuyer.

Dans la troisième section, nous insistons sur des points qu'il reste à améliorer afin de bonifier le projet et de s'assurer qu'il permette de créer un milieu propice pour répondre aux besoins de familles et des différents segments de clientèle visée.

Dans la quatrième section, nous proposons une stratégie permettant d'intégrer directement l'auto-partage au projet tout en permettant de réduire les besoins en stationnement.

Nous concluons en appuyant la réalisation du projet, sous réserve des améliorations suggérées afin que sa réalisation soit conforme aux objectifs du développement durable.

Revitaliser les villes-centres, une priorité du développement durable

Le GRAME fut un des premiers organismes à soulever, dès sa fondation en 1989, l'importance des coûts sociaux découlant de l'étalement urbain.

Lefebvre, Guérard et Drapeau, dans le livre « L'autre écologie » publié en 1995, ont clairement soulevé cette problématique :¹

« Le phénomène de l'étalement urbain peut être décrit par les grandes tendances suivantes : la baisse de densité des nouveaux lotissements résidentiels, l'éloignement des nouveaux quartiers par rapport aux centres-villes, le déplacement des emplois vers les zones périphériques ainsi que l'utilisation accrue de l'automobile. De façon imagée, on peut parler de la trilogie « auto-bungalow-banlieue ». (...) »

Et un peu plus loin :

« Que peut-on conclure? Que la trilogie auto-bungalow-banlieue entraîne notamment une croissance considérable des coûts des infrastructures et des services publics, tout en multipliant la consommation énergétique québécoise et en accentuant les pressions sur l'environnement. Tout cela ne pourra qu'affaiblir progressivement notre économie. C'est bien la trilogie du gaspillage. »

Tout comme ils ont soulevé le rôle crucial de la revitalisation urbaine afin de contrer l'étalement urbain et permettre la création de milieu de vie denses, favorisant la marche, le vélo et la vie sociale :

« Heureusement les signes d'espoir sont nombreux. Ainsi, après un long processus où exode vers les banlieues et détérioration des centres urbains se sont mutuellement renforcés, une nouvelle tendance semble se dessiner depuis quelques années : on note ainsi le retour en ville de nombreuses familles de la classe moyenne. Bien que ce processus de réurbanisation fut marginal ces dernières années par rapport à l'exode vers les banlieues, il peut être accru fortement si des mesures sont prises pour développer des habitats urbains offrant une bonne qualité de vie (...) »

Le projet *village Griffintown* doit absolument, pour être acceptable, s'inscrire clairement dans cet objectif.

¹ Lefebvre, Jean-François, Yves Guérard et Jean-Pierre Drapeau (1995)

1. Une ouverture qui a permis de bonifier le projet

Une erreur fort fréquente dans la mise en oeuvre de grands projets réside dans le fait que ceux-ci sont souvent élaborés en huis clos, pour n'être finalement soumis en consultation publique qu'à la fin du processus alors que la marge de manœuvre pour les modifier est fortement restreinte.

Un projet peut gagner énormément en cohérence et en crédibilité lorsque l'interaction avec les communautés touchées se fait dès sa conception et son élaboration. Le projet hydroélectrique Eastmain 1-A et dérivation Rupert a ainsi accru sensiblement son acceptabilité sociale tout en réduisant son impact environnemental grâce à l'intégration du savoir et des préoccupations des Cris bien avant que le projet de se rendre en consultation publique.

Les promoteurs du projet *village Griffintown* ont fait des efforts significatifs en ce sens. Des améliorations sensibles ont ainsi déjà été effectuées sur le projet :

- ❑ ainsi entre le concept de juin et celui d'octobre 2007, la portion résidentielle est passée de 40 à 65 % tandis que la portion commerciale diminuait de 40 à 18 % (avec la part des commerces à grandes surfaces qui passe de 9 à 4 %) ;
- ❑ il y a augmentation du nombre des bâtiments patrimoniaux conservés, relocalisés et/ou restaurés ;
- ❑ on constate des efforts pour favoriser la mixité fonctionnelle et la densification ;
- ❑ il y a maintenant 50 % moins de places de stationnement que la prévision initiale tandis qu'un effort majeur doit être fait pour maximiser les liens piétons et cyclables tout en intégra le projet au futur tramway.²

Il y aura toujours des gens pour contester la hauteur des édifices. M. David Hanna professeur à l'UQAM, a bien rappelé que si l'on ne densifiait pas ce quartier, comment pourrait-on densifier Montréal?

Finalement, la mixité sociale recherchée répond à plusieurs objectifs du GRAME. Nous appuyons ici la combinaison de logements sociaux et abordables, de résidences pour étudiants, de résidences pour personnes âgées et de condominiums. Le fait que 30 % des habitations du projet ont une vocation sociale (avec la moitié en logements sociaux et l'autre moitié en logements abordables) répond aussi à une de nos préoccupations sociales.

² Selon la présentation de M. Claude Marcotte lors de la conférence du 9 janvier 2008 présente dans le cadre des conférences Urba-2015 de l'Université du Québec à Montréal.

2. Des lacunes à combler pour créer un « village » familiale

L'école du quartier

L'un des objectifs les plus difficiles à atteindre et malgré tout un des plus importants : créer un milieu propice à attirer les familles. La présence d'écoles de quartier est à cet égard un incontournable. Lors d'une consultation tenue le 21 février 2008, le représentant de Devimco et ancien maire de Verdun Georges Bossé a répondu qu'il y a 1600 places libres dans les écoles dans un rayon de 4 km, donc qu'il n'avait pas besoin d'aménager d'écoles.

L'un des meilleurs indicateurs permettant de démontrer qu'un quartier est vivable et sécuritaire, consiste à voir dans quelle proportion les parents doivent reconduire leurs enfants à l'école en voiture. Il faudrait vérifier les distances devant être parcourues entre les lieux de résidences destinées aux familles (ce qui exclut notamment les résidences pour personnes âgées, mais concerne particulièrement les logements sociaux et, nous espérons, une partie des condos) et les écoles les plus proches, ainsi que la sécurité des voies piétonnières prévues pour ces trajets.

Il est probable qu'au moins une école primaire de quartier devra être intégrée au projet.

Les infrastructures de loisirs déficientes

À la page suivante, nous présentons un extrait du site internet de la ville de Paris dans lequel la *ville-lumière* annonce sa prochaine édition du « Paris-plage ». Certes, nous comprenons que le parc du canal de Lachine relève de Parcs Canada. Mais le potentiel pour créer des milieux de vie inégalés pourrait s'avérer exceptionnel avec un peu d'imagination et une bonne dose de concertation.

Le projet ne semble pas prévoir ni **patinoire réfrigérée**, ni **jardins communautaires**. Les deux sont essentiels pour un quartier dont la population vise à être assez diversifiée³.

En plus d'avoir des jardins communautaires, il serait intéressant de prévoir des **jardins-terrasses** au-dessus des commerces qui occuperont le premier étage de plusieurs édifices.

À ces jardins terrasses devraient s'ajouter plusieurs **toits verts**, ce qui apporterait un gain appréciable en terme d'espaces verts additionnels tout en contribuant à réduire l'effet « îlots de chaleur urbain ».

Finalement, l'aménagement **d'une rue piétonnière commerciale avec un cachet largement inspiré de la culture européenne et irlandaise** pourrait permettre de donner un cachet qui manque cruellement au projet. Un tel aménagement permettrait en plus de

³ Clément, Éric (2008) « Projet Griffintown, Promoteurs et citoyens inquiets se rencontrent », *La Presse*, mercredi le 27 février.

souligner la présence des nombreux résidents issus de descendance irlandaise qui ont vécu à *Griffintown*.

Paris-plage c'est pour bientôt

(Extrait du site internet de la ville de Paris, consulté le 7 mars 2008)

Cette année, Paris-Plage s'agrandit. Du 20 juillet au 20 août, venez découvrir la nouvelle plage à proximité de la passerelle Simone de Beauvoir et de la toute nouvelle piscine Seine-Est, dans le 13e !

Pour sa cinquième édition, Paris-Plage innove. Du 20 juillet au 20 août, une deuxième plage vous attend. Bien sûr, la première plage, rive droite, court toujours sur les quais entre le Louvre et le pont de Sully.

Port de la Gare

La seconde, quant à elle, investit le port de la Gare, sous la récente passerelle Simone de Beauvoir réservée aux piétons et circulations douces, entre le pont de Tolbiac et la dernière née des piscines parisiennes, la piscine flottante Seine-Est.

Aux pieds de la très grande Bibliothèque nationale de France, François Mitterrand, le port de la Gare (13e) devient donc un formidable pôle d'attraction estival.

C'est là que la deuxième plage de Paris-Plage vous attend, sur plus de 700 mètres de long. En plus, des traditionnels palmiers, transats et parasols, ce nouveau lieu de loisirs comprend un solarium, une librairie, un kiosque d'informations et, surtout, une nouvelle plage de sable fin pour accueillir au mieux les familles ainsi que celles et ceux qui ne partent pas en vacances.

Cette nouvelle plage est accessible par le métro (station Bercy, sur la ligne 14), par la passerelle et grâce à la navette fluviale du port Autonome de Paris.

Entre Tuileries et Sully

L'aménagement du site rive droite de Paris-Plage, entre Tuileries et Sully, est encore amélioré. Le sport y est privilégié avec de nombreuses activités attractives, comme l'aviron sur la Seine, les cours d'aquagym en piscine, les animations danses, les jeux de boules, etc. Un nouvel espace dédié aux plus petits s'installe près du Châtelet, les jeunes familles y trouveront de quoi changer, nourrir et amuser bébé...

A l'ombre des palmiers et des parasols, synonymes de rêve tropical, les hamacs ont été repensés, de quoi bavarder à plusieurs ! Ou profiter des animations venue de Polynésie... Un air de guinguette flotte également cet été sur Paris-Plage, avec des guirlandes de lumières multicolores qui illuminent les nuits le long de la Seine, sur toute la longueur du site.

Musiques sur Seine

Avec le festival Fnac qui présente Indétendances, inauguré en 2004, les artistes issus de labels indépendants ont gagné le pari de vous faire venir les écouter sur scène. Vous étiez presque 50000 fidèles l'été dernier pour ces concerts.

http://www.paris.fr/portail/accueil/Portal.lut?page_id=1&document_type_id=2&document_id=20227&portlet_id=815 (Site consulté le 7 mars 2008)

3. Intégrer l'auto-partage et repenser la stratégie pour les stationnements

“The more parking space you provide, the more cars will come to fill them. It is like feeding pigeons.”

Hugh Casson

Le nombre de stationnement hors-rue ne doit pas viser à répondre à un besoin de pointe hypothétique

Que le nombre d'espace de stationnement ait été réduit demeure une amélioration sensible relativement au projet initial, lequel aurait été, à notre point de vue, totalement inacceptable.

Par contre, nous ne disposons pas des données précises ni sur les quantités (nombre de stationnement sur-rue et hors-rue prévus relativement pour les secteurs commerciaux et résidentiels et espaces occupés) ni sur les coûts engendrés par ceux-ci, ni sur la façon dont ces coûts seront transférés aux futurs propriétaires, locataires et commerçants.

Produire une analyse économique approfondie de la stratégie touchant les stationnement pour le projet *village Griffintown* aurait nécessité l'obtention de données beaucoup plus complètes ainsi que d'un budgets de recherche minimal.

Ni la ville, ne les promoteurs ne peuvent justifier un projet de 1,3 milliard de dollars, avec des retombées attendues pour la ville de l'ordre d'une trentaine de millions annuellement, sans investir dans l'achat de quelques exemplaires du livre de Donald Shoup « *The High Cost of Free Parking* », publié en 2004 par l'*American Planning Association*.

Professeur en *Urban Planning* à l'*University of California*, Donald Shoup démontre que les obligations minimales de fournir des espaces de stationnement ne reposent sur aucune théorie valable et qu'elles ont tendance à surestimer le nombre d'espaces de stationnement nécessaires tout en favorisant la croissance de la demande automobile et de la dépendance envers celle-ci.

Ainsi, il a été calculé que les stationnements gratuits au travail équivalent, aux États-Unis, à subventionner les coûts variables d'utilisation de l'automobile de 64%⁴. Les économistes belges Proost et Van Dender (2001) ont estimés que le fait de tarifer les stationnements dans le centre de Bruxelles, où 70% des automobilistes migrants (*commuters*) peuvent stationner gratuitement, augmenterait les coûts de l'utilisation de l'automobile pour aller travailler de 60 %.

⁴ Shoup, 2004, p. 214.

De plus, l'obligation d'intégrer un nombre minimal d'espace de stationnements hors-rue induit une hausse des coûts qui sont transférés dans les prix des produits des commerces (ou leur rentabilité), dans les loyers et le prix de vente des résidences (Shoup, 2004).

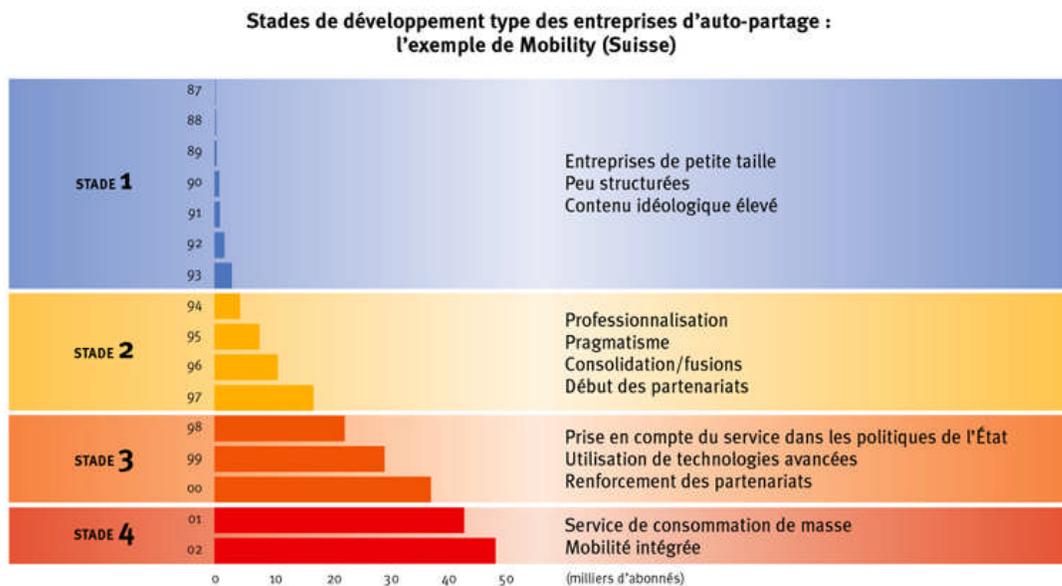
Alors que l'ensemble des politiques liées à la gestion des espaces de stationnement doivent être repensées, la réalisation du projet *village Griffintown* ne doit, en aucune façon, se faire sur des règles archaïques. Les enjeux sont trop importants, son effet structurant crucial pour l'avenir de la métropole.

D'une façon générale, le nombre d'espaces prévus pour les stationnements doit être encore revu à la baisse, en prenant conscience que les règles habituellement utilisées tendent à surestimer les besoins.

Finalement, il faut s'assurer d'une tarification qui en favorise une utilisation optimale.

L'auto-partage change la donne

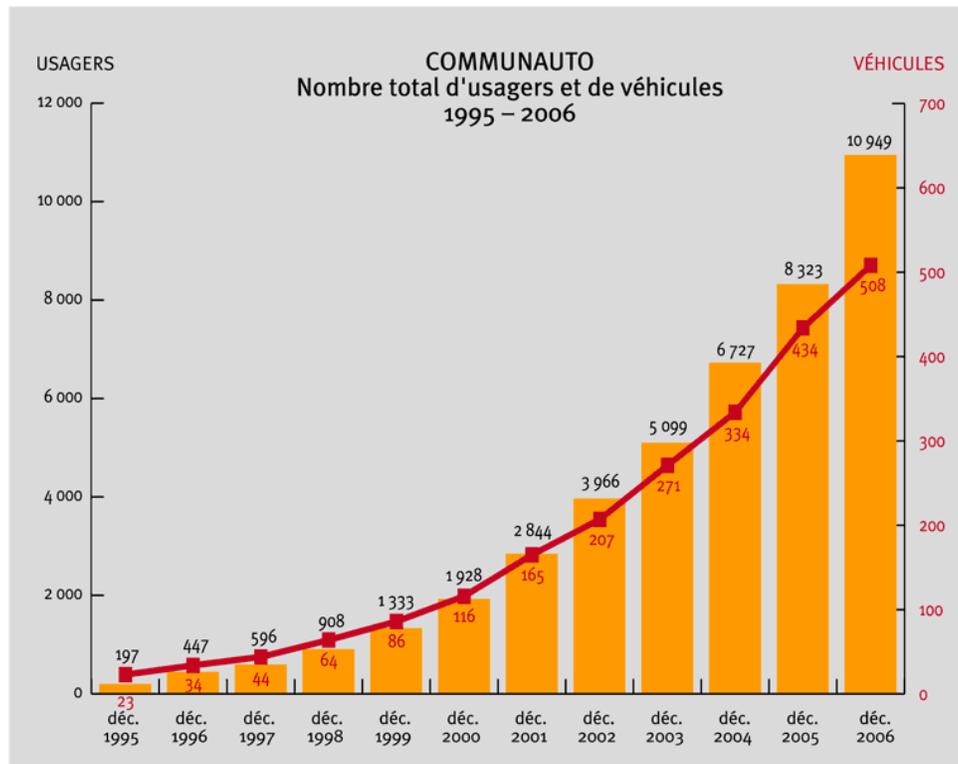
La conception du projet *village Griffintown* survient à un moment historique sur plusieurs plans, dont : les objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre en vertu du protocole de Kyoto; la remise en question des règles par laquelle les municipalités exigent traditionnellement l'intégration d'espaces de stationnement gratuits dans les développements résidentiels et commerciaux et, finalement, l'émergence de l'auto-partage.



Source : Site internet de Communauto, 7 mars 2008

On se rend compte que celui-ci s'apprête à sortir de la marginalité pour devenir un véritable élément complémentaire aux politiques de transport. En Allemagne et en Suisse les marchés potentiels de l'auto-partage ont été respectivement estimés à 2,45 millions et 1,7 millions d'usagers. Aux Pays-Bas, l'objectif du gouvernement néerlandais, pour l'horizon 2010, est d'atteindre deux millions d'utilisateurs (un objectif qui représente près de 13 % de la population totale du pays).

Le nombre déjà important des adeptes de la formule (voir la figure ci-après) et leur fort taux de croissance confirment qu'il s'agit d'un phénomène en plein développement.



Source : Site internet de Communauto, 7 mars 2008

Selon une étude de marché réalisé par la firme Tecresult (Dallaire *et al.*, 2006), l'auto-partage pourrait aller chercher jusqu'à 27 % des ménages montréalais dans la zone un et 22 % dans la zone deux, telles qu'illustrées dans la figure suivante.

Marchés potentiels pour l'auto-partage de la région de Montréal



Source : Communauto 2005; Traitement Tecsuult 2006.

En supposant que 22 % des ménages prévus dans le projet village Griffintown adhèreraient, cela ferait 850 ménages membres. Avec un ratio de 20 membres par véhicule, 43 véhicules seraient requis afin de desservir la population du quartier réaménagé.

Considérant que chaque véhicule en auto-partage implique une réduction des taux de possession d'au moins huit véhicules, 43 véhicules en auto-partage induiraient le retrait d'au moins 340 véhicules. Cela implique donc un besoin net de 300 espaces de stationnement en moins (en arrondissant) en considérant que 43 espaces demeurent nécessaires pour les véhicules de Communauto.

En supposant un coût de construction de 25 000 \$ l'unité, cela représenterait une économie de 7,5 millions de dollars.

Trois cents espaces de stationnement en moins, cela peut représenter des gains significatifs en espaces permettant d'autres usages : ajout d'espaces de rangement, construction de quelques unités de logements additionnelles (donc un accroissement de la rentabilité du projet) et, pourquoi pas, l'espace qui manquait pour l'aménagement d'une patinoire et la construction d'une l'école primaire.

Comme l'illustre le tableau 1 (ci-après), cette économie peut avoir un impact direct sur l'accessibilité des loyers (ou des hypothèques). Dans ce cas, un promoteur américain a dû calculer séparément les frais engendrés par l'intégration des espaces de stationnement à la construction d'un ensemble résidentiel.

Tableau 1) L'impact de l'intégration des stationnements dans les loyers

Loyer mensuel (\$/mois)							
Frais de stationnement inclus				Frais de stationnement non inclus			
Nombre de véhicules	Appartement	Stationnement	Total	Appartement	Stationnement	Total	Épargne
(1)	(2)	(3)	(4) = (2) + (3)	(5)	(6)	(7) = (5) + (6)	(8) = (4) - (7)
Pas d'auto	1 800 \$	0 \$	1 800 \$	1 800 \$	0 \$	1 400 \$	400 \$
Une auto	1 800 \$	0 \$	1 800 \$	1 800 \$	200 \$	1 600 \$	200 \$
Deux autos	1 800 \$	0 \$	1 800 \$	1 800 \$	400 \$	1 800 \$	0 \$

Hypothèses :

Coûts de construction par appartements : 140 000 \$.

Coûts de construction par espace de stationnement : 20 000 \$.

Loyer mensuel : 1 % des coûts de construction.

Stationnement intégré : deux espaces pour chaque appartement.

Stationnements non inclus : loyer de 200 \$ par mois par espace de stationnement.

Source : Shoup, 2004, p. 561.

Considérant que Communauto a déjà un taux de pénétration du marché de 4 % des ménages au plateau Mont-Royal, il serait envisageable de viser 20 % pour le projet *village Griffintown* si la promotion de l'auto-partage y est intégrée (« habiter le *village Griffintown*, débarrassez-vous de votre voiture, et épargner plusieurs milliers de dollars annuellement »). De plus, Communauto a récemment développé son forfait familial (qui favorise l'utilisation par tous les membres d'une même famille, ainsi qu'une entente de partenariat avec la Société de transport de Montréal qui en accroît l'accessibilité (Duo-auto-bus)).

Dans ce contexte, et vu les clientèles visées par le projet, il est possible de desservir une clientèle convenablement en transport tout en l'incitant à opter pour des taux de possession d'automobile particulièrement faible pour les résidents du projet.

C'est possible notamment en réservant plusieurs espaces de stationnement pour les véhicules en auto-partage. Chaque espace pour un véhicule en auto-partage permettra de fournir un véhicule d'appoint pour une vingtaine de ménages, dont au moins huit se seront alors départis de leur véhicule (les estimés de TecSult, 2006 vont jusqu'à 12,6 véhicules en moins pour la région de Montréal).

Le GRAME invite la Ville et le promoteur à contacter directement Communauto afin d'améliorer l'évaluation du potentiel que pourrait représenter l'auto-partage dans un développement qui pourrait être présenté comme un cadre de vie offrant une alternative à la dépendance envers l'automobile.

Pour obtenir l'ensemble de ces gains, il faut intégrer l'autopartage à la conception du projet. Chaque édifice ayant son stationnement sous-terrain devrait, par exemple avoir des espaces réservés à l'auto-partage, lesquels seraient financé par l'ensemble des locataires ou co-proprétaires qui seraient encouragés à profiter du service. Ceux-ci auraient déjà bénéficié des bénéfices indirects découlant de la baisse des coûts des infrastructures en stationnement et des bonifications au développement du quartier qui en auront découlé.

Réduire le nombre d'espaces de stationnement pour les bureaux et commerces

Les bureaux devront également être aménagés dans l'optique que les travailleurs devront défrayer des coûts pour ces espaces de stationnement et qu'ils seront encouragés à utiliser les transports collectifs et actifs. En réduisant l'offre, et en internalisant ses coûts, la demande va s'ajuster.

Shoup (2004, p. 147) cite le cas d'un édifice à bureaux californien où le fait d'avoir réduit les exigences en matière de stationnement de 3,4 à 2,5 espaces par 1 000 pied carrés de surface (donc une réduction de 34 %) a eu les effets suivants :

- la surface de l'édifice a pu être augmentée de 42 %, alors que la valeur du terrain était en hausse de 48 % et les taxes foncières pouvaient s'accroître de 37 %.

Pour des stationnement publics payants et l'option d'alternatives pour le promoteur

En fait, une révision majeure des politiques en matière de stationnement devrait être réalisée en tenant compte des nouveaux des enjeux et des nouvelles données maintenant disponibles.

À cet égard, l'abolition du service d'urbanisme de la ville de Montréal risque de rendre plus difficile le nécessaire travail de réflexion que la ville doit entreprendre sur cet enjeu majeur.⁵

⁵ Elkouri, Rima (2008) « Un thé à Griffintown », *La Presse*, jeudi le 21 février. p. A9.

En attendant, deux options peuvent permettre de tendre vers la bonne direction sans avoir à réformer significativement le système existant. Plusieurs villes ont ainsi adopté les deux mesures suivantes (Shoup, 2004, pp. 229-246) :

1. **Fournir des espaces de stationnement publics à la place d'espaces de stationnement privés** : plusieurs villes donnent aux promoteurs l'option de pouvoir payer un frais à la municipalité au lieu de fournir les espaces de stationnement hors-rues qui était requis. Les villes utilisent alors ces revenus pour fournir des espaces publics qui remplacent ceux que les développeurs auraient sinon fournis.
2. **Réduire la demande de stationnement plutôt qu'augmenter l'offre de celui-ci** : certaines villes donnent aux promoteurs l'option de pouvoir réduire la demande de stationnement plutôt que d'en accroître l'offre. Le financement de cartes autobus métro tout comme l'appui à l'implantation de l'auto partage entreraient fort bien dans cette catégorie.

Au Canada, au moins sept villes dont Toronto, Vancouver, Ottawa et Calgary ont déjà commencé à adopter de telles approches.

3. Conclusion :

« Il y a du défaitisme dans l'air. Si le projet Griffintown va de l'avant, cela donnera un élan pour d'autres projets. (...) L'enjeu est important pour Montréal. On voit que le projet se bâtit en équipe, pour le bien public. »

Éric Gauthier, de la firme Les Architectes FABG⁶

Il y a eu suffisamment de preuve d'ouverture de la part du promoteur pour que le projet *village Griffintown* mérite d'être appuyé, mais conditionnellement à ce que son processus de finalisation et de mise en œuvre permette la poursuite des réflexions afin d'inclure les propositions incluses dans le présent mémoire, que nous ne reprendrons pas systématiquement ici.

Soulignons toutefois que **l'intégration de l'autopartage de façon structurelle au projet** permettra de réduire encore davantage les besoins en espaces de stationnement, tout en favorisant, plus que tout autre initiative, la possibilité d'accroître la portion marche, vélos et transports collectifs dans les déplacements des futurs résidents du quartier. Évidemment **l'implantation de la ligne de tramway** est une pièce maîtresse de la stratégie visant à concevoir ce nouveau développement sur des bases de transports durables.

Des gains substantiels pourront aussi être apportés au projet en réévaluant la possibilité d'implanter ou moins **une école primaire, une patinoire réfrigérée et des jardins communautaires.**

On parle de la norme LEED sans préciser combien d'édifices y seront soumis ainsi que si l'on allait essayer de rechercher la norme LEED pour l'ensemble du quartier, ce que nous recommandons. Les bureaux doivent prévoir des **douches pour les cyclistes**, par exemple. Dans le même esprit, qu'un ou deux toits verts soient réalisés représenterait un apport marginal relativement au potentiel que cette technique peut représenter. En fait, la **Ville devrait constituer un fonds vert** pour appuyer de telles initiatives.

Ce bref mémoire vise à susciter l'attention de la ville, des intervenants et du promoteur sur des opportunités qui permettraient de bonifier le projet significativement sans nuire à sa rentabilité. **Manquer ces opportunités seraient un crime envers les prochaines générations**, considérant que le projet *village Griffintown* représente un des plus grands projets de revitalisation urbaines qui puissent encore se faire au Québec.

Le GRAME appuie donc la poursuite du projet, **à la condition que son processus de bonifications se poursuive afin que soient réévaluées les différentes suggestions contenues dans le présent mémoire.** À cet égard, il nous ferait plaisir de rencontrer la ville et le promoteur afin d'appuyer leur mise en œuvre.

⁶ Bonneau, Danielle (2008) « De grands changements en vue à l'entrée de Montréal », *La Presse Mon Toit*, samedi le 1^{er} mars, p. 5.

Bibliographie

DALLAIRE *et al.*, (2006) « Le projet auto+bus, Évaluation d'initiatives de mobilité combinée dans les villes canadiennes », étude de marché réalisée par Tecresult Inc.

DEVIMCO (2007) « Projet Griffintown, Présentation à la ville de Montréal, Comité exécutif, 21 novembre.

HURTUBISE, Jules (2007) « Griffintown illage Griffintown, Marché potentiel, Programme de développement et phasage annuel des îlots résidentiels », octobre.

LEFEBVRE, Jean-François, Yves GUÉRARD et Jean-Pierre DRAPEAU (1995) « Autre écologie, économie transports et urbanisme : une perspective macroécologique », Éditions MultiMondes, 370 p.

PROOST, S. et K. VAN DENDER (2001) “*The welfare impacts of alternative policies to address atmospheric pollution in urban road transport*”, *Regional Science and Urban Economics*, Volume 31, No 4, pp. 383-411.

PROOST, S. and K. VAN DENDER (2000). “*Parking Policies and Road Pricing*”, *Urban Studies*, vol. 37, no. 1, pp. 63-76.

SHOUP, D. (2004). “*The High Cost of Free Parking*”, AMERICAN PLANNING ASSOCIATION (APA) PRESS, 734 pp.

Le Groupe de recherche appliquée en macroécologie

Le Groupe de recherche appliquée en macroécologie (GRAME) est un organisme à but non lucratif vouée à la recherche et à l'appui à l'action favorisant la protection de l'environnement et le développement durable dans une perspective qui intègre l'action locale avec la prise en compte des enjeux globaux, notamment les changements climatiques. Basé à Montréal, l'organisme a été fondé en 1989.

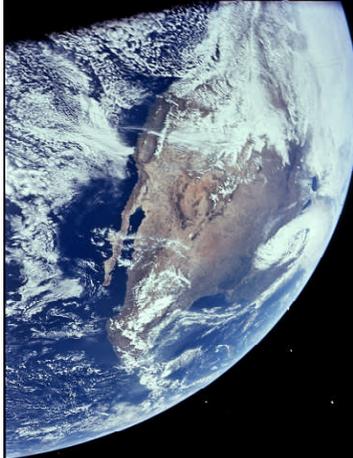
Les auteurs

M. Jean-François Lefebvre, économiste (M. Sc., UQAM, 1994) et spécialiste en environnement et énergie. M. Lefebvre est l'auteur principal du livre « L'autre écologie » publié aux éditions MultiMondes en 1995. M. Lefebvre a participé à plusieurs groupes de travail fédéraux et provinciaux visant la mise en œuvre de la Convention sur les changements climatiques, puis du Protocole de Kyoto. Il a coordonné l'équipe de recherche du GRAME engagée par le Gouvernement du Québec afin d'appuyer les travaux du Groupe de travail sur les transports et les changements climatiques. En 2003-2004, il a siégé en tant que commissaire sur la commission indépendante chargée par la Communauté métropolitaine de Montréal de réaliser les consultations publiques sur son projet de Plan métropolitain de gestion des matières résiduelles (PMGMR). Il est présentement doctorant en études urbaines à l'université du Québec à Montréal.

Mme Valentina Poch est biologiste et détentrice d'une maîtrise en aménagement du territoire et développement régional (M. ATDR, Université Laval). Elle est directrice du GRAME depuis août 2007.

M. Juste Rajaonson est assistant de recherche au GRAME. Détenteur d'un baccalauréat en géographie (Université de Montréal), il fait présentement une maîtrise en études urbaines à l'université du Québec à Montréal.

Le Groupe de recherche appliquée en macroécologie (GRAME)



Fondé en 1989, le GRAME est une ONG basée à Montréal.

Sa mission est d'œuvrer à la promotion du développement durable en tenant notamment compte du long terme et des enjeux globaux, dont celui des changements climatiques, par la promotion des énergies renouvelables, des transports durables, de l'efficacité énergétique et de l'utilisation d'incitatifs économiques en gestion de l'environnement.



800, Sherbrooke, bureau 213

Arrondissement Lachine, Montréal (Qc) H8S 1H2

Tél. : (514) 634-7205 Téléc. : (514) 634-7204

Courriel : energie@grame.org

www.grame.org