



Communiqué de presse
Pour publication immédiate

Une saignée de plus de 44 millions \$ pour les contribuables montréalais

MONTREAL, le 24 février 2014 – Le promoteur Groupe Pacific essaie d'escroquer les contribuables en poursuivant la Ville de Montréal pour plus de 44 millions \$. Étant donné le refus de la Ville de lui accorder un permis de construire, le promoteur a en effet intenté une poursuite, par le biais d'une filiale en propriété exclusive, offrant de transférer la partie de Meadowbrook située dans l'arrondissement de Lachine à la Ville de Montréal pour cette somme astronomique.

Déposée le 11 septembre dernier, la poursuite allègue que Groupe Pacific a été traité de manière injuste alors que ses demandes de permis de construire ont été refusées par Montréal et l'arrondissement de Lachine. Au fil des ans, la Ville a réitéré qu'elle refusait d'investir les millions de dollars nécessaires pour réaliser l'infrastructure nécessaire à ce terrain sans services. Le promoteur demande maintenant que la Ville lui paie 43,2 millions \$, en plus de dommages supplémentaires de plus de 850 000 \$, plus les intérêts, en échange pour la moitié de Meadowbrook qui se trouve dans l'arrondissement de Lachine. La poursuite n'indique pas d'où provient la somme de 43,2 millions \$.

Ceci s'ajoute à une autre procédure de 20 millions \$ de Groupe Pacific contre la municipalité de Côte Saint-Luc, contestant la conservation de la partie nord de Meadowbrook dont le zonage a été modifié par la municipalité de résidentiel à récréatif en 2000.

La poursuite de Groupe Pacific contre la Ville de Montréal est sans fondement. Après des années d'études et de rapports, nous savons tous maintenant qu'il n'est pas sécuritaire ou souhaitable de bâtir des maisons si près d'une gare de triage. Cette poursuite ne sert qu'au promoteur à se faire payer pour un terrain impropre à la mise en valeur résidentielle.

/2

Notre mission: Empêcher le développement de Meadowbrook et le transformer en Parc Meadowbrook, un nouveau parc nature de 57 hectares, ouvert et accessible à tous les résidents de l'Île de Montréal et relié par une trame verte à un réseau de parcs dont, notamment, la falaise Saint-Jacques.

Our Mission: To protect Meadowbrook from development and transform it into Meadowbrook Park, a new 57-hectare nature park open and accessible to all Montreal Islanders and connected through a greenway to a network of parks including the falaise Saint-Jacques.

2/

Groupe Pacific a acquis la totalité de Meadowbrook pour seulement 3 millions \$ en 2006 (voir la chronologie ci-jointe), sachant parfaitement bien que ce terrain ne pouvait être mis en valeur. Après des années de lobbying illégal qui n'ont pas convaincu la Ville de permettre la mise en valeur, Groupe Pacific essaie une autre tactique en poursuivant la Ville pour une somme qui ne reflète en rien la valeur du terrain. Les Amis de Meadowbrook, un mouvement citoyen qui s'étend à toute l'île de Montréal et qui s'oppose à la mise en valeur de Meadowbrook depuis 25 ans, trouve ces tactiques déplorables. Cette poursuite attaque non seulement Montréal : elle nous touche tous en tant que citoyens et contribuables. Il ne s'agit en fait que de pure spéculation sur un terrain que le promoteur sait fort bien ne pas pouvoir mettre en valeur.

Les Amis de Meadowbrook félicite la Ville et l'Agglomération d'avoir conservé Meadowbrook et encourage la Ville à ne pas baisser les bras devant les prétentions de ce promoteur.

Groupe Pacific ne peut alléguer avoir été traité injustement. L'entreprise a acheté un terrain qu'elle savait ne pouvoir mettre en valeur pour 3 millions \$ et se sert maintenant de cette poursuite pour intimider la Ville et se faire verser des montants exorbitants provenant des deniers publics. Meadowbrook vaut ce que Groupe Pacific a payé : 3 millions \$ et tout rachat par la Ville devrait être basé sur cette somme. Toute réclamation pour rembourser les frais encourus par l'entreprise pour le lobbying est spécieuse, car ce lobbying a été fait de façon illégale sans que Groupe Pacific soit dûment inscrit au registre des lobbyistes.

- 30 -

SOURCE : Les Amis de Meadowbrook

Pour plus d'information ou pour obtenir une entrevue, veuillez communiquer avec :

Campbell Stuart

Tél. : (514) 927-7802

Site Web : www.lesamisdemeadowbrook.org

Facebook : SosMeadowbrook

CHRONOLOGIE DES ÉVÉNEMENTS

Voici une chronologie des événements qui ont mené à cette poursuite.

2003 : Le maire de Montréal, Gérald Tremblay, déclare publiquement qu'il préserverait Meadowbrook de la mise en valeur résidentielle.

2004 : L'Office de consultation publique de Montréal recommande, à la suite d'audiences publiques, que Meadowbrook devienne un écoterritoire.

Phyllis Lambert déclare publiquement qu'une « proposition pour construire 1200 maisons à Meadowbrook est une proposition pour construire 1200 cercueils », étant donné la proximité de la gare de triage.

2006 : Après 17 années de projets de mise en valeur qui ont échoué par le Canadien Pacifique et ses successeurs, Groupe Pacific achète les 57 hectares de Meadowbrook pour 3 millions \$ seulement, soit moins du tiers de son évaluation municipale, étant donné que le terrain ne pouvait être mis en valeur. L'évaluation municipale de toute la propriété (à Côte Saint-Luc et à Lachine) était alors de 10,6 millions \$.

Groupe Pacific retient les services de Suzanne Deschamps, ancienne directrice de la Société d'habitation et de développement de Montréal, afin de diriger ses efforts de lobbying auprès de la Ville. Ni Groupe Pacific, ni Suzanne Deschamps ne sont inscrits au registre des lobbyistes comme le requiert la loi.

2007 : La Fédération canadienne des municipalités et l'Association des chemins de fer du Canada publient conjointement une recommandation voulant qu'aucune habitation ne soit construite à moins de 300 mètres d'une gare de triage. Meadowbrook se situe dans sa totalité dans un rayon de 300 mètres de la gare de triage du CP, la plus grande de l'est du Canada.

2009 : La commission d'agglomération Labrecque recommande, à la suite d'audiences publiques, que Meadowbrook soit préservé de la mise en valeur résidentielle et devienne un parc nature.

2010 : La Ville de Montréal rejette la proposition de mise en valeur de Groupe Pacific, étant donné les coûts élevés des infrastructures publiques (routes, aqueduc, égouts et accès à Lachine par viaduc ou tunnel).

Groupe Pacific obtient une subvention de 177 000 \$ du gouvernement fédéral afin de promouvoir son projet et ce, malgré le refus de la Ville. Le promoteur fait de fausses représentations quant à la position de la Ville et déclare faussement être inscrit au registre des lobbyistes. On a formellement demandé à l'organisme subventionnaire d'exiger le retour de cette somme du promoteur.

2012 : Le Canadien Pacifique déclare qu'il ne veut pas de mise en valeur de Meadowbrook, étant donné sa proximité à la gare de triage (voir la lettre du CP).

2013 : Le Commissaire au lobbying de Québec statue que Groupe Pacific et Suzanne Deschamps ont fait du lobbying illégal auprès de la Ville et d'autres instances. Même après cette décision, Groupe Pacific et Suzanne Deschamps refusent de divulguer le fait que Suzanne Deschamps faisait du lobbying auprès de ses anciens collègues de la Ville de Montréal, jusqu'à ce que le Commissaire le leur ordonne.

L'Agence métropolitaine de transport déclare qu'elle ne veut pas de mise en valeur à Meadowbrook, étant donné sa proximité aux nouvelles installations d'entretien de l'AMT dans la gare Sortin (voir la lettre de l'AMT).

À la suite du désastre de Lac Mégantic, le conseil municipal et le conseil d'agglomération de Montréal adoptent unanimement des résolutions demandant l'intégration des marges de recul de 300 mètres de la gare de triage du CP au nouveau plan d'urbanisme de la Ville.



Montréal, le 10 mai 2013

Madame Josée Duplessis
Conseillère
Ville de Montréal – District de DeLorimier
Membre du Comité exécutif, responsable du développement durable
Par courriel : joseeduplessis@ville.montreal.qc.ca

**Objet : Projet de développement résidentiel - secteur cours Sortin/centre d'entretien Lachine
N.Réf/1.14.20**

Chère Josée,
Madame Duplessis,

Pour faire suite à votre lettre du 8 mai dernier, je souhaite par la présente vous donner la position de l'Agence métropolitaine de transport (AMT) concernant le projet de développement résidentiel dans le secteur Meadowbrook, situé à proximité de notre centre d'entretien Lachine et de la cour Sortin du Canadien Pacifique (CP).

Pour l'AMT, il va de soi que l'implantation d'un projet de développement résidentiel à proximité d'un centre d'entretien et d'une cour de triage ferroviaire risque de favoriser le développement de problématiques de cohabitation, liées aux nuisances sonores, entre les futurs résidents et les activités ferroviaires. Nous ne prônons donc pas ce genre de développement résidentiel dans un rayon aussi rapproché de nos installations ferroviaires. Cela dit, advenant que la Ville de Montréal choisisse de modifier le zonage et de donner les autorisations pour aller de l'avant avec le projet du secteur Meadowbrook, nous recommandons fortement que des clauses liées aux impacts sonores par le promoteur soient incluses dans les contrats liant ce dernier et les futurs acheteurs ainsi que l'instauration de mesures d'atténuation, afin que ceux-ci fassent un choix en toute connaissance de cause.

En ce qui concerne votre deuxième question, je vous confirme que l'AMT a toujours travaillé de façon proactive avec les municipalités limitrophes au centre d'entretien Lachine, soit l'arrondissement Lachine, ainsi que les villes de Côte-Saint-Luc et Montréal-Ouest.

Comme vous le savez, le centre d'entretien Lachine de l'AMT est en construction sur une partie de la cour de triage Sortin du CP que nous avons acquise. Nous y sommes donc en continuité d'usage puisque l'entretien des trains de banlieue est réalisé à cet endroit depuis de nombreuses années. Cela dit, nos nouvelles installations comprendront plusieurs bâtiments où seront réalisées les réparations majeures.

Enfin, rappelons que, tel que discuté et convenu avec les différents paliers gouvernementaux, que ce soit au niveau municipal, provincial ou fédéral, la mission de l'AMT implique de travailler à accroître les services et les activités liés aux trains de banlieue.

Espérant ces informations utiles, je vous prie d'accepter, Madame Duplessis, mes plus sincères salutations.



Pierre-Luc Paquette
Vice-président, Communication et marketing

cc : Louis Machado, vice-président adjoint, Exploitation
Christian Ducharme, directeur de projet, Ingénierie et construction - Centres d'entretien
Mélanie Nadeau, directrice, Affaires publiques



**CANADIAN
PACIFIC**

Communications &
Public Affairs

Suite 3000
Gulf Canada Square
401 - 5th Avenue SW
Calgary, Alberta
T2P 4Z4

March 12, 2012

Dida Berku
Councillor, District 3
5801 boul. Cavendish Blvd.,
Côte Saint-Luc, QC H4W 3C3

Re: Meadowbrook development

Dear Ms. Berku,

Pursuant to the letter you have sent us with respect to the development of a portion of the Meadowbrook green space into residential properties, we have reviewed the feasibility of such a project in light of the proximity to CP rail operations and have concluded that the project is not compatible with our operations in the area.

Firstly, the proposed location for a crossing is not feasible due to the high embankment near the bridge carrying CP's Vaudreuil subdivision. This poses a safety risk that cannot be mitigated. Secondly, the road connection would land right in the AMT Sortin yard which is not compatible with the track configurations and operations, also posing a security risk. Both of these elements mean that the proposed project does not meet proximity guidelines, guidelines which are in place to protect not only the security but also the comfort of residents in areas where CP has operations against noise and vibration issues.

Generally speaking, Canadian Pacific does not support the location of any residential development directly adjacent to active rail corridors and yards, which are essentially heavy industrial uses. Although we do our best to be a reasonable neighbour, all operations of active rail corridors and yards create considerable noise and vibration. Residents typically want peace and enjoyment. CP operates 24 hours a day, seven days a week and must have the full flexibility to do so to meet the needs of the economy.

These two realities pressed against each other inevitably lead to conflicts which typically get worse with time. Proximity and safety conflicts also arise when rail/road crossings at grade are created over active railway lands.

When due consideration is not given to these issues, residents there will at a minimum raise complaints about rail operations negatively impacting the use and enjoyment of residential properties or blocking their path while waiting on passing trains. In both scenarios railway operations can also be affected negatively, impacting customers and the economy.

Other significant proximity issues typically arise when residential development encroaches near rail operations, that being an increase in illegal pedestrian trespass on active railway property, putting

people at serious personal risk while doing so. Therefore, in the interests of public safety and security, we also consider these conflicting land uses.

CP works with communities to avoid planning conflicts like these before they arise. Collaborative relationships like these are fundamental to our corporate culture and our operations. Therefore, if a municipality approves a development adjacent to the railway, we believe municipalities should require the adoption of development guidelines that mitigate all of these impacts. The Railway Association of Canada and the Federation of Canadian Municipalities have worked together to create proximity guidelines to address such concerns. However, given that the municipality is not in support of this particular proposal, CP respects and supports this decision.

Regards,

A handwritten signature in black ink that reads "Breanne Feigel". The signature is written in a cursive, flowing style.

Breanne Feigel

Director Public Affairs & Strategic Communications
Canadian Pacific
