



Les faveurs de l'administration Tremblay à la gare Viger

*Comment Gérard Tremblay brade les plus belles
propriétés de la Ville aux gros investisseurs capables d'activer
de puissants réseaux politiques*



Le 8 octobre 2008

Les faveurs de la Ville à la gare Viger

Comment Gérard Tremblay brade les plus belles propriétés de la Ville aux gros investisseurs capables d'activer de puissants réseaux politiques

La vente récente de trois terrains par la Ville de Montréal permet de revenir sur celle de la Gare Viger, intervenue en 2005. L'étude de cet échantillon comptant quatre transactions immobilières permettra de lever le voile sur certaines pratiques complaisantes de l'administration du maire Gérard Tremblay. Plus précisément, ce texte démontrera que l'administration Tremblay a fait preuve d'un favoritisme éhonté en faveur des promoteurs du projet de redéveloppement du site de la Gare Viger.

Présentation des transactions

La Gare Viger est un magnifique monument historique construit à la fin du XIX^e siècle et occupant un site de 22 070 mètres carrés (m²) de superficie, en limite est du Vieux Montréal. La Ville en était devenue propriétaire en 1951. Depuis 1955, après d'importants travaux de rénovation, elle y avait logé quelques divisions administratives. En août 2005, elle vendait le tout au prix de 8 M\$ (voir discussion plus loin). L'acquéreur annonçant un investissement de 400 millions de dollars (M\$), le coût d'acquisition du terrain, bâtiment de la Gare Viger inclus, ne représente que 2 % de ce montant.

Le mois dernier, la Ville cédait un terrain vague de 2 024 m² situé au cœur du Vieux Montréal, à peu de distance de la Place d'Armes. Le prix obtenu fut de 3 650 000 \$, soit 1 803 \$ le mètre carré. Dans ce cas, le coût d'acquisition du terrain correspond à 9,6 % de l'investissement annoncé, lequel s'élève à 38 M\$.

L'ancienne usine de chocolat Lowney est située au milieu de la friche industrielle constituant le sud du centre-ville, à l'ouest de l'autoroute Bonaventure. Depuis quelques années déjà, un promoteur audacieux a entrepris de transformer l'usine elle-même et les terrains environnants en un tout nouveau quartier d'habitation. Lors de la dernière séance du conseil municipal, les élus ont approuvé la vente à ce promoteur d'un terrain limitrophe d'une superficie de 1 625 m², au prix de 2 487 000 \$, soit 1 531 \$ le mètre carré. On parle ici d'un coût d'acquisition du terrain représentant 16,6 % des 15 M\$ d'investissement annoncé¹.

La dernière vente de terrain, approuvée elle aussi lors du plus récent conseil municipal, concerne le terrain des ateliers municipaux Rosemont d'une superficie de 3 081 m² à proximité immédiate du métro Rosemont. Le prix obtenu s'est dans ce cas élevé à 2 435 500 \$, soit 790 \$ le mètre carré. S'agissant d'un investissement estimé à 20,2 M\$, le prix d'acquisition représente 12,5 % de la valeur du projet.

¹ Le promoteur prévoit en fait investir 30 M\$. Il était toutefois déjà propriétaire de la moitié des terrains requis. C'est pourquoi on doit considérer que l'investissement prévu sur l'autre moitié des terrains, celle acquise de la Ville, s'élève à la moitié de l'investissement total, soit 15 M\$.

À la Gare Viger, le promoteur prévoit construire 290 logements, un hôtel de 225 chambres, 25 000 m² de commerces, en plus d'un stationnement intérieur comptant 1 600 cases. À la Place d'Armes, on construira un immeuble de 250 logements environ, ainsi que quelques commerces situés au niveau de la rue et 292 espaces de stationnement intérieur. La nouvelle phase de la Lowney comptera pour sa part 327 logements, 325 m² de commerces et 200 espaces de stationnement. Au métro Rosemont, enfin, le promoteur érigera 98 logements, 550 m² de commerces ainsi qu'environ 125 espaces de stationnement intérieur.

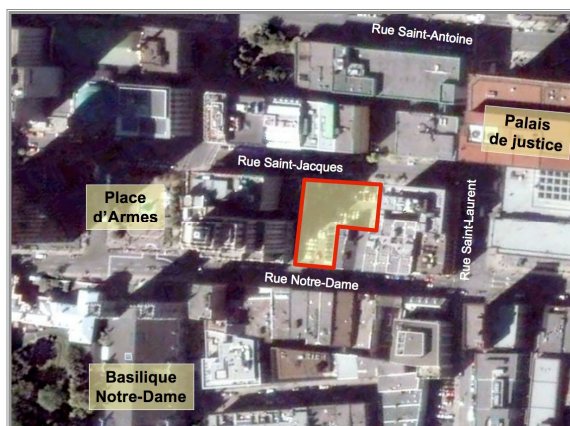
Même s'il s'agit dans les quatre cas de projet plurifonctionnels, celui de la Gare Viger se démarque clairement des trois autres. De fait, son promoteur et la Ville parlent tous deux d'un projet de *classe internationale*, d'une *destination urbaine privilégiée qui contribuera au rayonnement économique et touristique de la Métropole*.

Localisation des quatre terrains constituant l'échantillon

Gare Viger



Place d'Armes



Lowney's



Métro Rosemont

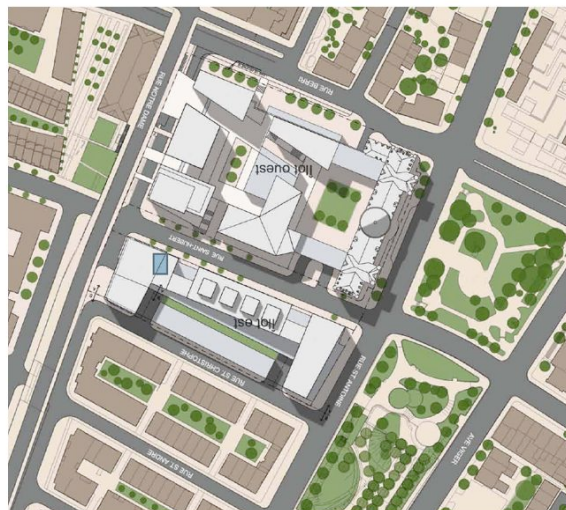


Projet de la Gare-Hôtel Viger

Maquette



Vue en plan



Source : Viger DMC International

À quel prix fut réellement cédée la Gare Viger ?

La Ville de Montréal n'est pas un vendeur comme les autres, dans la mesure où en plus du prix demandé, elle peut consentir des privilèges ou imposer des obligations qui deviennent, du point de vue de l'acquéreur, des composantes du véritable coût d'acquisition.

Le prix officiel payé pour la Gare Viger fut de 9 M\$. Depuis 1992, un centre de la petite enfance accueillant 60 enfants occupait toutefois un bâtiment voisin de la Gare. Ce CPE ne cadrerait pas avec l'ambitieux projet du nouveau propriétaire. Mais encore, comment le forcer à partir ? Que l'on imagine seulement combien dévastatrices auraient été les manchettes des journaux si le promoteur avait lui-même dû évincer le CPE. La Ville lui rendit un service inestimable en se chargeant de cette basse besogne. Mieux, elle et le ministère de la Petite enfance acquittèrent une facture de 1 M\$ pour la construction d'un nouveau CPE rue Gilford, dans Rosemont. Notons au passage qu'à l'ère du développement durable, il est bien mal avisé que la Ville ferme un CPE situé à distance de marche du lieu de travail de ses employés et aisément accessible par transport collectif, au profit d'une nouvelle localisation distante de plusieurs kilomètres et, à toute fin pratique, uniquement accessible par auto. Toujours est-il qu'en prenant en compte la seule composante financière de ce privilège, le coût d'acquisition du site passe de 9 à 8 M\$.

L'acquéreur de la Gare Viger a aussi été dispensé de se conformer à la politique de la Ville en matière d'inclusion de logements sociaux et abordables. Cette politique s'applique aux projets de 200 logements et plus, ce qui est le cas à la Gare Viger. Quand un projet est réalisé de pleins droits, elle s'applique sur une base volontaire. Mais dès qu'un changement de zonage est requis, comme à la Gare Viger, la Ville est en position d'en forcer l'application. D'autant que lorsqu'elle cède elle-même l'une de ses propriétés, la Ville peut imposer toute obligation de son choix. La règle des 30 % spécifiée à la politique aurait conduit à la construction d'une centaine de

logements sociaux et abordables sur le site de la Gare Viger.

Les groupes impliqués dans le développement du logement social et communautaire ont dénoncé haut et fort cette *faveur* faite par l'administration Tremblay au promoteur de la Gare Viger. Ce dernier s'est finalement résolu à acheter la paix en versant un montant de 750 000 \$ à la Table de concertation Habiter Ville-Marie, somme qui permettra de soutenir des projets de logements sociaux et communautaires ailleurs dans l'arrondissement. Une seconde enveloppe de 250 000 \$ a été consentie pour *soutenir des interventions visant l'amélioration du milieu de vie*. Ces deux engagements ayant fait l'objet d'une entente formelle avec la Ville, on peut les considérer comme une composante du coût d'acquisition du site, lequel repasse de 8 à 9 M\$.

L'entente avec la Ville engage également le promoteur à verser 5 M\$ à titre de contribution au financement de la première ligne de tramway prévue au Plan de transport, qui passera tout près de la Gare Viger (le promoteur du projet Griffintown, à l'autre extrémité du Vieux Montréal, s'est pour sa part engagé à verser 10 M\$). Si l'on assimile cet engagement à une composante du coût d'acquisition du site, celui-ci passe de 9 M\$ à 14 M\$.

Tous privilèges et obligations pris en compte, le coût d'acquisition de la Gare Viger varie donc de 8 M\$ à 14 M\$. Les chiffres mentionnés précédemment, 363 \$ le mètre carré et 2 % de coût de réalisation du projet, correspondent à la limite inférieure, soit 8 M\$. En considérant plutôt la limite supérieure de 14 M\$, le mètre carré de terrain passe à 635 \$, le coût d'acquisition à 3,5 % de l'investissement total. Cela demeure beaucoup moins qu'à la Place d'Armes ou à la Lowney, suivant l'un et l'autre de ces deux critères. Rappelons enfin que dans ces cas, la Ville a vendu de simples terrains nus, non pas ce superbe monument qu'est la Gare Viger².

Quel aurait dû être le prix de vente de la Gare Viger ?

Le tableau qui suit montre combien l'acquéreur de la Gare Viger paraît avoir été avantagé par la Ville. Il a payé chaque mètre carré de terrain trois à cinq fois moins cher qu'à la Place d'Armes, deux à quatre fois moins qu'à la Lowney, nettement moins qu'au métro Rosemont, et ce, il convient d'insister, tout en recevant en prime la Gare Viger proprement dite.

² Soulignons qu'en plus des avantages qu'on vient de voir, le promoteur de la Gare Viger a bénéficié d'au moins trois autres faveurs de la part de l'administration Tremblay. En premier lieu, il fut autorisé à construire 1 600 espaces de stationnement, alors que la réglementation municipale en vigueur n'en aurait permis que 958. On est justifié de penser que cela lui permettra de tirer profit d'une autre façon de l'arrivée prochaine du CHUM, dont les besoins en stationnement sont estimés à 2 500 places, on va même jusqu'à parler de 5 000, quand le site ne peut en accueillir plus de 1 400. En second lieu, le promoteur a convaincu l'administration Tremblay de demander au gouvernement Charest qu'il amende la Charte de Montréal, ce qui fut fait au printemps 2008, dans le but de diminuer le risque que les riverains du site ne forcent la tenue d'un référendum sur le projet. En troisième et dernier lieu, le promoteur ne pourra procéder à la levée de la première pelletée de terre que si le ministère de la Culture l'autorise à construire plusieurs tours hautes de 40 à 60 mètres dans l'arrondissement historique du Vieux Montréal, ce à quoi l'administration Tremblay a déjà donné son accord.

	Prix de vente du terrain, au mètre carré	Rapport du prix du terrain à l'investissement prévu
Gare Viger		
Minimum	363 \$	2,0 %
Maximum	635 \$	3,5 %
Place d'Armes	1 804 \$	9,6 %
Lowney	1 531 \$	16,6 %
Métro Rosemont	790 \$	12,5 %

La Ville a-t-elle vendu trop peu cher la Gare Viger, ou trop cher les terrains des trois autres projets utilisés ici comme base de comparaison ?

Toute autre chose étant égale par ailleurs, la valeur d'un terrain est d'abord fonction de sa localisation, suivant un gradient globalement décroissant, du centre vers la périphérie de l'agglomération. Vient ensuite l'accessibilité, un critère qui n'est pas pertinent dans le cas présent puisqu'on compare quatre projets réalisés en ville centrale et ancienne, partout aisément accessible. Un promoteur immobilier prendra également en compte les contraintes et potentialités de l'environnement immédiat, appelé à devenir le milieu d'insertion de son projet. Il vérifiera enfin que le coût du terrain *prêt à construire*, considérant l'acquisition ainsi que toute autre obligation (décontamination, fouilles archéologiques, infrastructures, règlements municipaux, etc.) n'excède pas un certain pourcentage de l'investissement total prévu, usuellement 15 % dans le secteur résidentiel.

Des quatre constituant l'échantillon, le terrain le plus central et le mieux situé est indéniablement celui voisin de la Place d'Armes. L'environnement d'insertion y est aussi particulièrement avantageux puisque tous les immeubles limitrophes ont été rénovés au cours des dernières années. N'oublions pas aussi la proximité immédiate d'une part de la basilique Notre-Dame, d'autre part du palais de justice, qui contribuent tous deux à rehausser cette localisation. En l'état actuel du marché immobilier, un prix de 1 804 \$ le mètre carré apparaît pour ce terrain tout à fait approprié. D'autant que s'agissant de l'arrondissement historique du Vieux Montréal, l'acquéreur doit assumer le coût de fouilles archéologiques et se plier à une réglementation sévère, ce qui rend la conception de son projet plus dispendieuse. Une fois ces facteurs considérés, la proportion que représente les coûts d'acquisition sur la valeur du projet doit atteindre 12 ou 13 %, plutôt que les 9,6 % indiqués au tableau. On peut conclure que le prix de vente de ce terrain fut tout à fait dans les normes et que le projet lui-même constitue une excellente référence à partir duquel évaluer les trois autres.

La Lowney constituait au départ un projet risqué puisque le milieu d'insertion était une friche industrielle. Laissé à l'abandon depuis plusieurs années, le bâtiment de l'ancienne usine de chocolats était dans un état avancé de dégradation. Ce fut tout à l'honneur du promoteur que d'avoir pressenti un bon potentiel de développement pour ce secteur. Au cours des dernières années, il a d'abord recyclé l'usine en un attrayant immeuble d'habitation, puis construit d'autres immeubles résidentiels, de facture contemporaine cette fois. À ce jour, plus de 400 logements ont été construits, en quatre phases, pour un investissement total de 70 M\$. Le promoteur était déjà propriétaire de la moitié environ d'un terrain adjacent, l'autre moitié appartenant à la Ville de Montréal. La poursuite de son projet de développement par l'ajout d'un nouvel immeuble n'était

envisageable que si la Ville lui cédait sa moitié de terrain, ce qu'elle fit, au prix de 1 531 \$ le mètre carré. Ce prix n'est pas excessif si l'on tient compte du potentiel réel du secteur pour l'habitation, tel que révélé par le succès des phases antérieures du projet Lowney. Sauf que c'est le promoteur lui-même qui a fait la preuve dudit potentiel, en courant les risques que cela impliquait. Avant les phases initiales de la Lowney, le terrain dont la Ville était propriétaire ne valait sans doute pas grand chose. Peut-être même l'avait-elle acquis par simple défaut du paiement des taxes foncières, comme cela est courant dans les secteurs en déclin. Selon toute vraisemblance, ce sont donc les risques courus par le promoteur qui permettent aujourd'hui à la Ville d'encaisser quelques millions de dollars de profits fonciers.

On a vu que les valeurs foncières décroissent en proportion de l'éloignement par rapport au centre de la ville. Le prix de 790 \$ le m² pour un premier lot de terrain jouxtant la station de métro Rosemont, située à environ 5 km du centre des affaires, vérifie cette règle. On peut considérer que ces terrains n'avaient rien coûté à la Ville puisqu'elle en était propriétaire depuis plusieurs décennies. Mais d'un autre côté, elle a dû engager des dépenses importantes pour les rendre propices à l'habitation : relocalisation de ses ateliers municipaux, démolition des nombreux bâtiments, décontamination des sols, déplacement d'une bretelle routière, etc. La vente des terrains au prix du marché permet à la Ville de récupérer en tout ou en partie ces sommes.

Ce qui nous amène à la Gare Viger. Suivant le critère de la localisation, on s'attendrait à ce que la valeur du sol y tourne autour de 1 500 \$ à 1 750 \$ le mètre carré. Il y a quinze ans, quand le site connu sous l'appellation Faubourg Québec n'était encore qu'un vaste terrain vague, il était risqué pour un promoteur de s'y aventurer. Aujourd'hui, un millier de logements ont été construits ou sont en voie d'être complétés, ce qui a permis de créer un très attrayant quartier d'habitation. C'est dans cet environnement d'accueil de choix que s'insère aujourd'hui le projet de la Gare Viger, ce qui tend à confirmer que les valeurs foncières ont toutes les raisons d'y être élevées. Rappelons par ailleurs que la vente de ce terrain par la Ville date d'août 2005, plusieurs mois après que le Gouvernement du Québec eut définitivement pris la décision de construire le nouveau CHUM au centre-ville, à 200 mètres à peine de la Gare Viger, plutôt qu'à la cour de triage d'Outremont. L'annonce d'investissements publics a toujours pour conséquence de hausser la valeur des terrains environnants ayant un potentiel de développement. D'autant qu'ici on parle de plusieurs milliards de dollars puisqu'en plus du CHUM, un centre de recherche et plusieurs autres édifices devant constituer le futur Quartier de la santé seront construits. Pour conclure, la Ville de Montréal était à la Gare Viger en position de tirer profit d'une part de quinze années d'efforts de redéveloppement du Faubourg Québec, d'autre part des milliards de dollars d'investissements publics résultant de l'arrivée du nouveau CHUM. Dans ce contexte, la valeur des terrains de la Gare Viger aurait dû tendre vers la borne supérieure de 1 750 \$ le mètre carré. Considérant les 22 070 m² en cause, on parle d'un prix approchant 40 M\$.

À l'époque, la meilleure indication dont disposait la Ville quant à la valeur de cette propriété était le montant porté à son propre rôle d'évaluation, à savoir 15 M\$. On sait par expérience que les propriétés détenues par les institutions publiques tendent à être sous-évaluées. Pour en connaître la valeur réelle, il faut les mettre en vente par le biais d'un processus transparent, tel l'appel public de propositions. C'est ainsi que pour son terrain près de la Place d'Armes, la Ville a obtenu un prix deux fois supérieur à sa propre évaluation. Rien ne permet de penser que le résultat aurait été différent à la Gare Viger. La mise en vente intervenant après l'annonce de la construction du CHUM à proximité, le multiplicateur aurait même eu de bonnes chances d'être

supérieur. C'est là une seconde façon d'arriver à la conclusion que la valeur du site de la Gare Viger devait se situer autour de 40 M\$.

L'indicateur d'un coût d'acquisition de 2 % à 3,5 % seulement de l'investissement prévu, constitue une autre façon de confirmer que le prix de vente de la Gare Viger aurait dû avoisiner 40 M\$. Mais encore, la Ville savait-elle, au moment de la vente du terrain, que l'acquéreur prévoyait y investir 400 M\$?

Tout indique qu'à ce moment, elle n'avait qu'une vague idée du projet que l'acquéreur avait en tête. En effet, ce n'est qu'en octobre 2006 que le journal La Presse en a publié une première esquisse, en juin 2007 qu'un plan directeur en bonne et due forme fut déposé à l'arrondissement Ville-Marie. Le dossier présenté au conseil municipal du 29 août 2005 se bornait à invoquer trois raisons justifiant la vente : la mise aux normes des édifices présents sur le site aurait nécessité des investissements de 13 M\$; la décision avait été prise de concentrer les services présents sur ce site au 31, rue Duke, à la Cité du multimédia, un édifice que la Ville avait acquis quelques mois plus tôt pour la somme de 40 M\$; on soutenait enfin que *« la vente de ces immeubles permettra un important projet de développement urbain (...) et des nouvelles taxes municipales »*, sans mentionner la valeur du projet en cause, non plus que l'ampleur des nouvelles entrées fiscales attendues. Plus d'une année après, le porte parole du comité exécutif de la Ville se bornerait toujours à dire : *« nous avons considéré que le projet est très intéressant, en raison des importants investissements prévus »* (La Presse du 23 octobre 2006). Il reste qu'à partir de ce moment, le chiffre de 400 M\$ avait commencé à circuler, pour s'imposer depuis dans l'ensemble des documents de la Ville autant que du promoteur.

De deux choses l'une. Soit la Ville savait, dès l'été 2005, l'ampleur des investissements que comptait réaliser l'acquéreur de la Gare Viger. Auquel cas, c'est en toute connaissance de cause qu'elle lui a fait un cadeau de plusieurs dizaines de millions de dollars. Soit encore la Ville ne l'a pas su avant la fin 2006. Si c'est cette autre hypothèse qui est la bonne, force est de conclure qu'elle s'est fait rouler par l'acquéreur, qui lui a habilement caché son jeu, le temps d'obtenir le site à vil prix. Que la Ville ait par la suite convaincu le promoteur d'assumer des engagements financiers supplémentaires, au montant de 6 M\$, tend à valider cette seconde hypothèse.

Mais comment la Ville a-t-elle pu vendre 8 M\$, au maximum 14 M\$ une fois prises en considération les obligations subséquentes, un terrain dont le prix aurait dû avoisiner 40 M\$? La comparaison entre les modalités de vente des quatre terrains constituant notre échantillon permettra d'apporter un début de réponse à cette question.

Les modalités de vente des quatre propriétés

L'appel public de propositions est la façon la plus objective, neutre, équitable, en un mot transparente, de disposer d'un bien public. Cette modalité fut utilisée pour deux des quatre ventes de terrains de l'échantillon : les terrains jouxtant d'une part la Place d'Armes, d'autre part la station de métro Rosemont. Dans les deux cas, plusieurs promoteurs ont transmis des offres, ce qui a permis à la Ville de choisir, pour chaque site, celui offrant la combinaison la plus intéressante, du point de vue de l'intérêt public, en termes de prix offert pour le terrain et de qualité du projet présenté. Dans les deux cas toujours, la somme encaissée par la Ville correspond

à l'état du marché, aux potentiels et contraintes des sites ainsi qu'à l'investissement total prévu, soit 9,6 % à la Place d'Armes et 12,5 % au Métro Rosemont.

À la Lowney, la Ville s'est retrouvée en position de force face à un promoteur qui, s'il voulait réaliser une cinquième phase de son projet, n'avait d'autre choix que de s'entendre avec elle. C'est pourquoi il a dû déboursier près de 2,5 M\$, soit 16,6 % de l'investissement prévu, un taux anormalement élevé. S'agissant d'une entente de gré à gré, elle fut par définition à la satisfaction de l'acquéreur. Celui-ci avait sans doute payé beaucoup moins pour l'autre moitié du lot, ce qui abaisse la proportion des coûts d'acquisition sur l'investissement à un niveau plus acceptable. Par ailleurs, on ne peut reprocher à la Ville de vendre ses propriétés au prix le plus élevé possible, d'autant que le projet conduit par le promoteur de la Lowney est à tous égards exemplaire : cette attitude correspond tout à fait à l'intérêt public. C'est par comparaison avec d'autres transactions de gré à gré que le bât blesse.

La vente de la Gare Viger fut elle aussi faite de gré à gré, à l'insu autant du public que des promoteurs concurrents. Un promoteur a simplement approché la Ville avec une proposition non sollicitée de développement, dont on a vu plus tôt qu'elle était vraisemblablement des plus succinctes autant en ce qui concerne la description du projet que l'importance des sommes qui seraient investies.

On a vu plus tôt que si la Gare Viger avait été mise en vente par appel public de propositions, la Ville aurait pu s'attendre à en recevoir 40 M\$. Il était toutefois difficile de prévoir les types de projets susceptibles d'être proposés pour un site aussi vaste et singulier et, conséquemment, l'ampleur des investissements auxquels s'attendre. Pour des cas semblables, l'appel de propositions peut simplement spécifier que le coût d'acquisition est fixé à tel pourcentage de l'investissement total prévu³, par exemple 10 %. Dans un tel scénario, le promoteur de la Gare Viger aurait d'entrée de jeu annoncé un investissement de 400 M\$ et, dans le cas où c'est bel et bien lui que la Ville aurait retenu, plutôt que l'un de ses concurrents, elle aurait mécaniquement encaissé 40 M\$ pour sa propriété.

L'exemple de la Lowney, où la Ville était en position de force, prouve que la vente de propriétés publiques par ententes de gré à gré est à certaines conditions tout à fait indiquée. Dans le cas de la Gare Viger, toutefois, la Ville a commis une grave erreur en choisissant cette modalité de vente, plutôt que l'appel public de propositions.

Mais s'agissait-il vraiment d'une erreur, ou n'était-ce pas plutôt un choix parfaitement conscient de l'administration Tremblay ?

³ Non seulement prévu, mais aussi réalisé. Car dans le cadre d'une telle procédure, les postulants acquéreurs auraient avantage à annoncer un investissement moindre, puisque cela diminuerait le prix d'acquisition. Pour dissuader cette pratique, l'appel public prévoit un mécanisme de suivi permettant, si nécessaire, d'ajuster le prix du terrain au montant réel de l'investissement réalisé.

Ceux à qui profite la vente de la Gare Viger

Le 29 août 2005, c'est à Développement Télémédia inc., appartenant à l'homme d'affaires Philippe De Gaspé Beaubien, que la Ville a vendu la Gare Viger.

Philippe De Gaspé Beaubien est un personnage d'envergure. Il est l'héritier de l'une des grandes familles de Montréal. Pierre, son arrière grand-père, était professeur à l'École de médecine et de chirurgie de Montréal, en plus d'avoir été député réformiste sous l'Union. Il avait acquis une ferme « outre mont » vers le milieu du 19^e siècle, ce qui le conduira plus tard à fonder la Cité d'Outremont. Celle-ci demeurera longtemps une affaire de famille puisque l'un de ses fils, Joseph, le grand-père de Philippe, en sera échevin à partir de 1889, puis maire durant près de quarante ans (1910-1949). Détenteur d'un MBA de l'Université Harvard, Philippe De Gaspé Beaubien sera l'un des personnages clefs de la réussite d'Expo 67, dont il était le directeur des opérations. En 1968, il fonda Télémédia, qui devint l'un des plus gros éditeurs de magazine au Canada ainsi que le propriétaire du plus important réseau pan canadien de radio privée. En 2001, Télémédia cédait ses magazines au Groupe Transcontinental, ses stations de radio à Standard Broadcasting et à Astral media. Fort des 790 M\$ encaissés à la faveur de ces transactions, Monsieur De Gaspé Beaubien fondait Développement Télémédia Inc., une société de développement immobilier. On comprendra aisément qu'un personnage de ce calibre faisant miroiter plusieurs centaines de millions de dollars d'investissements est accueilli avec les plus grands égards par le maire de Montréal.

Pour mener à bien le redéveloppement du site Viger, Philippe De Gaspé Beaubien s'est associé à deux partenaires, Homburg Invest Inc., de Halifax, et SNS Property Finance, des Pays-Bas. Ensemble, les trois participants à ce consortium d'investisseurs ont fondé la société en commandite Viger DMC international, qui agit comme promoteur formel du projet.

Homburg Invest Inc. est la propriété de Richard Homburg. Natif des Pays-Bas, on le retrouve en Nouvelle-Écosse où, en 1969, tout juste au tournant de la vingtaine, il crée une société d'import-export. Quatre années plus tard, il investit les profits réalisés dans la société d'investissement immobilier portant son nom. Au fil des ans, Homburg Invest Inc. étend ses activités d'abord dans l'ensemble des provinces maritimes, puis en Alberta, aux États-Unis et aux Pays-Bas. Il détient aujourd'hui un portefeuille totalisant 18 millions de pieds carrés, représentant des actifs de 3,8 milliards de dollars. En 2002, il vendit sa division hollandaise, pour 2,5 milliards de dollars. À la recherche de nouvelles opportunités d'affaires, il lança en 2005 un premier projet à Montréal, le 333 Sherbrooke Est, un immeuble d'habitation de grand luxe comptant 180 unités. Satisfait de l'environnement d'affaires montréalais, Richard Homburg haussa la mise par deux actions d'éclat : en juin 2007, il se porta acquéreur de la Place Alexis Nihon, au prix de 485 M\$; quelques mois plus tard, en septembre 2007, c'est la gare Centrale du CN qu'il achetait, au prix de 355 M\$, annonçant du même coup son intention d'y ajouter deux nouvelles tours à bureaux, pour un investissement supplémentaire estimé à 300 M\$. Lorsqu'un investisseur au gabarit aussi intimidant exige un rendez-vous avec le maire de Montréal, il l'obtient. Les médias ont récemment relaté l'une de ces rencontres, qui visait rien moins qu'à servir un ultimatum à Gérald Tremblay : « *Les partenaires financiers du projet de la gare-hôtel Viger s'impatientent. Les promoteurs attendent le feu vert d'ici l'automne, sinon...* » titrait Le Devoir du 20 mai dernier.

SNS Property Finance, le troisième partenaire de Viger DMC international, est la division investissement immobilier de la SNS Bank néerlandaise. Fin 2007, son portefeuille de placements immobiliers s'élevait à 14 milliards d'euros, soit environ 20 milliards de dollars. C'est vraisemblablement par l'intermédiaire de Richard Homburg que SNS Property Finance fut impliquée dans le projet Viger.

Après avoir identifié les grands financiers derrière la Gare Viger, intéressons-nous à ceux qui font avancer ce projet au jour le jour : Philip O'Brien, Cameron Charlebois, Pierre Ouellet.

Philip O'Brien, président de Viger DMC International, est un homme d'affaires bien connu à Montréal. En 1972, il fondait Devencore, une société de courtage immobilier commercial qui a notamment été l'instigatrice du Centre de commerce mondial, un projet audacieux qui a contribué à la renaissance du Vieux Montréal. Phil O'Brien est aussi réputé être un fédéraliste militant. À cet égard, on dit de lui qu'il fut l'organisateur du « love in » du Canada anglais lors du référendum de 1995 (Le Devoir, 25 janvier 2008); on devine les réseaux politiques qu'un tel rôle suppose, ensuite la formidable dette à l'endroit de M. O'Brien qui en a forcément résulté. En octobre 2003, celui-ci quittait Devencore pour prendre la tête de Viger DMC International.

Cameron Charlebois en est le directeur général. Après avoir fait carrière durant 15 années dans le secteur du développement immobilier, M. Charlebois devenait en 2002 directeur général adjoint à la Ville de Montréal, dans l'administration du maire Tremblay. Un peu plus d'une année plus tard, il quittait ce poste pour devenir représentant de Développement Télémédia inc. En 2006, le maire de Ville-Marie, Benoît Labonté, qui à ce moment était encore membre de l'administration Tremblay, nommait M. Charlebois au Conseil consultatif d'urbanisme de cet arrondissement. Le rôle du CCU est de formuler des avis au conseil d'arrondissement sur l'acceptabilité des projets de développement proposés par les promoteurs privés. Le public avait toutes les raisons de penser que M. Charlebois allait utiliser sa participation au CCU pour favoriser le projet de ses employeurs à la Gare Viger. Devant le tollé suscité par cette nomination, M. Charlebois choisit rapidement de démissionner du CCU.

Petit détail, en passant, à propos de messieurs O'Brien et Charlebois : le journal La Presse du 23 octobre 2006 précise que les deux « *connaissent bien les maires* », Gérald Tremblay pour Montréal et Benoît Labonté pour Ville-Marie « *et contribuent à la caisse électorale de leur parti, l'Union des citoyens de l'île de Montréal* ».

Pour compléter cette brève présentation des principaux personnages en scène, Viger DMC International s'est aussi attaché les services de Pierre Ouellet. Celui-ci fut directeur de l'urbanisme à la Ville de Montréal de 1986 à 1998, puis vice-président planification et développement à la Chambre de commerce du Montréal Métropolitain. Comme tant d'anciens hauts fonctionnaires, M. Ouellet est devenu consultant après avoir prévu ses entrées partout. C'est à ce titre que ses services furent retenus par le promoteur de la Gare Viger.

Conclusion : un cas flagrant de favoritisme

Notre analyse de quatre transactions immobilières, dont trois très récentes, démontre que l'administration Tremblay a fait preuve d'un favoritisme éhonté en vendant la Gare Viger pour 8 M\$, tout au plus 14 M\$ une fois pris en compte les autres engagements de l'acquéreur. Trois *comparables* récents (Place d'Armes, Lowney, Métro Rosemont), analysés suivant trois méthodes (localisation de la Gare Viger, sa valeur au rôle d'évaluation de la Ville, l'investissement prévu par le promoteur), démontrent que le prix de vente de la Gare Viger aurait dû se situer autour de 40 M\$. C'est donc à plusieurs dizaines de millions de dollars que peut être évalué le cadeau fait par l'administration Tremblay aux acquéreurs de la Gare Viger.

Celle-ci n'est malheureusement pas un cas isolé. On en prendra pour exemples la vente de deux autres magnifiques propriétés de la Ville, le marché Saint-Jacques et la carrière Saint-Michel. Dans un registre légèrement différent, que l'on pense à la manière dont l'administration Tremblay a abdiqué le rôle de la Ville et perverti ses pouvoirs dans le cadre du projet Griffintown. Ces dossiers trahissent au mieux une confusion quant à l'attitude que doit adopter cette institution publique qu'est la Ville de Montréal face à certaines forces puissamment organisées du marché, au pire une volonté consciente et délibérée de la part de l'administration Tremblay d'avantager certains réseaux.

Les choses auraient-elles été différentes si Benoît Labonté, actuel prétendant à la mairie de Montréal, avait été à la place de Gérald Tremblay dans le dossier de la Gare Viger ? Rien ne l'indique, au contraire. Rappelons d'abord qu'à titre de président de la Chambre de commerce du Montréal Métropolitain, jusqu'en novembre 2005, M. Labonté ne pouvait ignorer la genèse du projet Viger. Il fut ensuite membre du Comité exécutif de la Ville, jusqu'à septembre 2007, tout en étant maire de l'arrondissement Ville-Marie, poste qu'il occupe toujours. À ce double titre, il fut au cœur du dossier Viger, tel qu'analysé dans ce document. De façon plus particulière, on a vu que c'est lui qui a nommé Cameron Charlebois au CCU de Ville-Marie. En outre, on apprenait récemment que son ancien chef de cabinet, Stéphane Dion, qui dans le cadre de ses fonctions avait entretenu des contacts fréquents avec Viger DMC International, était passé au service de ce promoteur (Le Devoir du 25 mars 2008). Est-il besoin de dire que Benoît Labonté connaît aussi très bien Phil O'Brien, Pierre Ouellet ainsi que tout autre acteur un tant soit peu important du projet Viger. C'est pourquoi depuis trois ans qu'il siège au conseil municipal, il n'a jamais prononcé le moindre mot critique relativement à la conduite du projet Viger⁴. Ce qui conduit à penser que tout ce que souhaite Benoît Labonté, c'est d'accéder au rôle de chef d'orchestre, plutôt que de premier violon, dans des dossiers comme celui de la Gare Viger.

En dernière analyse, un dossier comme celui de la Gare Viger démontre que ce dont Montréal souffre le plus et depuis trop longtemps, c'est de ne pas être gouvernée par une équipe d'hommes et de femmes porteurs d'une éthique sans failles des institutions publiques.

⁴ Richard Bergeron est le seul élu à être intervenu dans ce sens au conseil, ce qui l'a conduit à inscrire sa dissidence à une douzaine de reprises.