

**CONSULTATION PUBLIQUE
SUR LA STRATÉGIE
CENTRE-VILLE DE MONTRÉAL**

**Pour un cœur
en santé et à
échelle humaine**



ORDRE DES
ARCHITECTES
DU QUÉBEC

Mémoire de l'OAQ
remis à l'Office de
consultation publique
de Montréal

Octobre 2016

Un environnement bâti de qualité, ça profite à tous.



PRÉSENTATION GÉNÉRALE DE L'ORDRE

L'Ordre des architectes du Québec (OAQ) est un ordre professionnel qui a pour mission d'assurer la protection du public. À cette fin, il contrôle l'accès à la profession d'architecte et en régit l'exercice au Québec.

Dans le cadre de son mandat, l'Ordre s'intéresse à toute question qui est d'intérêt pour la profession ou qui est de nature à influencer sur la qualité de l'architecture et du cadre bâti. Dans le prolongement de sa mission de protection du public, il est particulièrement sensible aux enjeux de développement durable.

L'OAQ compte à ce jour 3809 membres et 1032 stagiaires en architecture

NOTE : La présidente de l'Ordre des architectes du Québec, Nathalie Dion, n'a pas été impliquée dans la préparation du présent mémoire étant donné son rôle à titre de consultante dans le dossier du Réseau électrique métropolitain. Pour cette raison, c'est Guillaume Lévesque, vice-président de l'Ordre, qui agit à titre de porte-parole dans ce dossier.



RÉSUMÉ

Le contenu de ce mémoire peut être résumé sous la forme d'une liste de recommandations qui sont mises en contexte dans la suite du document. Elles complètent ou précisent les intentions présentées par la Ville.

Ces recommandations sont les suivantes :

Un réseau complémentaire de transport en commun

- 1** - Convaincre CDPQ Infra de se doter d'un comité d'experts de différents horizons pour assurer la qualité architecturale, urbanistique et paysagère aux abords du REM, comme cela a été fait pour le futur pont Champlain, et devenir membre de ce comité.
- 2** - Conserver jalousement – et se battre pour augmenter si nécessaire – le pouvoir décisionnel sur la planification et le niveau de qualité du cadre bâti et des infrastructures qui traversent le territoire de la ville.
- 3** - Étudier sérieusement la possibilité d'un réseau de tramway, en y intégrant une composante « centre-ville ».

Un centre-ville ouvert sur le fleuve

- 4** - Miser sur la concertation et les concours pour aménager les abords du fleuve.
- 5** - Mettre en œuvre une solution durable pour le silo n° 5.
- 6** - Sauvegarder des zones d'emplois moins qualifiés et diversifiés, pour des industries traditionnelles, des services aux entreprises et des espaces logistiques à proximité du centre-ville.

La reconversion des ensembles institutionnels et des immeubles publics : un modèle de régénération urbaine

- 7** - Produire une politique municipale de l'architecture et appuyer une politique nationale de l'architecture en amont des grands projets de régénération urbaine.
- 8** - Adhérer au Défi 2030 et en faire la promotion.
- 9** - S'appuyer sur la mobilisation citoyenne et encourager les démarches sociales et architecturales inédites lors des reconversions.
- 10** - Adopter une charte des écoquartiers montréalais, créer une appellation et faire des grands ensembles institutionnels reconvertis les premiers écoquartiers montréalais.
- 11** - Stimuler l'innovation et étudier la faisabilité d'un concours « Décarboniser Montréal » sur certains des sites à reconvertir.



Des milieux de vie complets et inclusifs

- 12** - Miser sur une densité douce et conviviale.
- 13** - Appliquer de façon stricte la Stratégie d'inclusion de logements abordables et faire des représentations pour qu'elle soit intégrée à la loi.
- 14** - Exiger 100 % de logements neufs adaptables et améliorer dans tous les domaines l'accessibilité universelle.
- 15** - Revoir la place de la voiture et du camion.
- 16** - Insister sur l'efficacité énergétique lors de la rénovation des bâtiments existants.
- 17** - Utiliser les ruelles pour diversifier le commerce dans l'hypercentre.

Un moteur économique distinctif

- 18** - Éviter de trop spécialiser l'hypercentre et rester à l'affût de l'évolution des besoins en espace des entreprises.
- 19** - Intégrer plus d'art public sur le territoire et y sensibiliser les propriétaires privés.
- 20** - Piétonner la rue Sainte-Catherine.
- 21** - S'assurer que les nouveaux développements commerciaux ne cannibalisent pas le commerce existant.

Une mobilité durable et intelligente

- 22** - Limiter le stationnement, en particulier dans l'espace public.

Des infrastructures mieux insérées au tissu urbain

- 23** - Gérer rigoureusement les espaces piéton et cycliste en marge des chantiers de construction.
- 24** - Planifier en amont, à toutes les échelles, et se conformer aux décisions prises.
- 25** - Doter Montréal du Code de construction le plus vert au Québec.



MISE EN CONTEXTE

Montréal a mandaté l'Office de consultation publique de Montréal (OCPM) pour organiser une consultation sur la Stratégie centre-ville. La Ville entend ainsi prendre le pouls des citoyens et des organismes intéressés avant de définir un plan d'action. Les citoyens et les organismes ont été appelés à se prononcer en ligne, lors d'une journée d'ouverture, de soirées ou de matinées de discussion sur certains enjeux, ainsi que par le dépôt de mémoires.

Le présent mémoire s'inscrit dans ce contexte. L'OAQ s'est en effet toujours positionné sur les enjeux relatifs à la qualité du cadre bâti, qu'il s'agisse de bâtiments ou d'espaces publics. Cette qualité passe par la durabilité et la qualité de vie, donc par la lutte contre l'étalement urbain, ce qui nécessite de créer des milieux urbains attractifs, dynamiques, denses et conviviaux. Le centre-ville de Montréal en fait partie.

Ce n'est pas la première fois que l'OAQ se prononce sur ces sujets. Au fil des années et des consultations, il a déposé plusieurs documents auprès de différents paliers de gouvernement. À l'échelle de la métropole et de la ville, les mémoires qui touchent à ces thèmes sont essentiellement les suivants : *Pour une région prospère: miser sur la densité, la proximité, la mixité* (octobre 2011), *Demain Montréal: document de discussion, projet de Plan de développement de Montréal* (septembre 2013) et *Vers une cure de désintoxication pour Montréal* (printemps 2016). Plus récemment, le document *Ralentir pour aller plus loin*, qui traite du projet de Réseau électrique métropolitain, a été transmis au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE).

La plupart des commentaires et recommandations contenus dans ces mémoires sont en grande partie pertinents en ce qui concerne les enjeux évoqués ici, et nous en reprenons plusieurs. L'OAQ n'a pas modifié ses positions depuis, bien au contraire.

Plusieurs articles ou dossiers d'*Esquisses*, le magazine de l'OAQ, sont également d'intérêt concernant le centre-ville, la qualité du cadre bâti, ainsi que les meilleures pratiques dans ces domaines au Québec ou ailleurs. Citons entre autres « Design actif: retrouver la forme » (automne 2016, vol. 27, n° 3), « Changements climatiques: l'urgence d'agir » (printemps 2016, vol. 27, n° 1) et « Habitation: l'arène du foyer » (été 2015, vol. 26, n° 2).



INTRODUCTION

L'Ordre des architectes du Québec se réjouit d'avoir la possibilité de s'exprimer puisqu'il souscrit pleinement aux objectifs des centres-villes dynamiques dotés d'une vision claire quant à leur développement, et celui de Montréal en particulier. Un centre-ville montréalais économiquement, socialement et écologiquement en santé, anticipant les défis futurs, est l'assise d'une île et d'une métropole en santé. Et une métropole en santé est essentielle à un Québec dynamique, prêt à affronter l'avenir.

Nous saluons donc la réflexion entamée par la Ville de Montréal et son objectif de planifier le devenir de son centre-ville en englobant un grand nombre d'aspects, et ce, dans une perspective à moyen terme, soit 2030. L'OAQ est aussi favorable à l'implication et à la concertation citoyenne. Nous approuvons donc la démarche de consultation sur le sujet, ainsi que sa mise en œuvre par l'OCPM.

Nous applaudissons également au portrait du centre-ville tracé dans le document de consultation intitulé *Stratégie centre-ville : soutenir l'élan*. Il cerne bien les forces et les défis, sans nier les aspects plus complexes, voire négatifs. À de nombreux égards, le diagnostic paraît lucide, sans complaisance. Il offre une saine base de discussion.

Par contre, l'OAQ s'interroge sur le territoire défini comme celui du centre-ville. Bien sûr, il fallait se limiter et circonscrire une zone pour la consultation. Pour autant, la délimitation semble assez arbitraire, sans critères généraux immédiatement compréhensibles.

D'une part, les secteurs et les quartiers concernés sont fort différents, aux prises avec des enjeux spécifiques et des réalités qui leur sont propres. Il est difficile, par exemple, de trouver des points communs entre Sainte-Marie et le quartier des affaires. D'autre part, le lien avec les zones situées autour de ce « centre-ville » est peu évoqué, si ce n'est pour l'origine des déplacements. Or, on ne peut penser le centre en dehors du reste de la ville.



À titre d'exemple, la consultation doit permettre de réfléchir à la réutilisation des grands ensembles institutionnels qui seront prochainement vacants. Parmi les bâtiments nommés, celui de l'hôpital Notre-Dame au sud de la rue Sherbrooke, dans le périmètre concerné par la Stratégie centre-ville. Or, à peine quelques mètres au nord, de l'autre côté de la rue, le bâtiment de la Direction de la santé publique de Montréal sera lui aussi disponible sous peu, mais il ne fait pas partie du périmètre soumis à la consultation. On gagnerait pourtant à englober dans la même réflexion l'avenir des deux bâtiments et les deux côtés de la rue Sherbrooke, pour éviter d'accentuer la coupure nord-sud, par ailleurs mentionnée. Du reste, quand on regarde la carte, il serait logique sur le plan géographique d'intégrer le parc Lafontaine et les zones au sud de la rue Rachel dans la discussion.

Malgré l'énoncé de la consultation, utile pour circonscrire les réflexions, il est important de garder en tête que les territoires et les actions sont interreliés, que les enjeux sont parfois propres à une plus petite zone ou, au contraire, qu'ils dépassent le centre-ville tel qu'il est défini ici.

Par ailleurs, l'OAQ se questionne sur les décisions déjà prises. Bien entendu, on ne peut geler toutes les décisions ou arrêter tous les projets en attendant le résultat d'une consultation. Cela dit, des projets majeurs sont déjà en cours, qui supposent des orientations déjà prises alors même que la consultation demande d'y réfléchir. Il y aurait de nombreux exemples. Pour n'en citer qu'un, pensons à la réfection d'un tronçon à l'ouest de la rue Sainte-Catherine, dont l'avenir a d'ailleurs fait l'objet d'une concertation citoyenne en 2015.

La Ville détermine trois grands chantiers et quatre axes stratégiques pour son centre-ville. On ne peut être contre les thèmes retenus et les orientations définies. Toutefois, l'OAQ donne parfois un autre sens aux principes affichés ou envisage d'autres moyens pour leur mise en œuvre.

Par souci d'efficacité, le présent mémoire est organisé en fonction de ces trois chantiers et quatre orientations stratégiques. Il se concentre sur les aspects liés à la mission de l'OAQ : planification, transport et bâtiment, qui ont une influence majeure sur la qualité et la durabilité du cadre bâti. Nous n'allons pas répéter les éléments et affirmations du document de consultation, mais les commenter et les compléter.



CHANTIER 1

UN RÉSEAU COMPLÉMENTAIRE DE TRANSPORT EN COMMUN

■ Réseau électrique métropolitain

L'OAQ appuie l'énoncé et les demandes de la Ville en lien avec le réseau électrique métropolitain (REM). Il a pris clairement position devant le BAPE¹: les liens avec la ligne verte du métro à la station McGill, et avec la ligne bleue, à la station Édouard-Montpetit, ne devraient pas être une option. Ils sont indispensables dès le lancement du projet et contribueront à désengorger la ligne orange.

Nous appuyons également la volonté de bien intégrer les stations du REM au tissu urbain du centre-ville. Nous invitons la Ville à être extrêmement attentive à ces aspects et proactive dans ses discussions avec le promoteur du projet, CDPQ Infra. L'OAQ a d'ailleurs demandé que le projet soit ralenti afin que l'on se donne collectivement le temps de bien faire les choses.

L'OAQ invite les acteurs concernés par le projet à accorder une grande attention à sa qualité architecturale. Cela vaut avant tout pour les bâtiments que construira ou transformera CDPQ Infra, le cas échéant, qui ne se résument pas aux gares. Les bâtiments doivent être harmonieux, fonctionnels et durables, trois aspects incontournables d'une architecture de qualité. Cela veut dire qu'ils doivent bien s'intégrer au milieu environnant, dans le respect de ses spécificités et du patrimoine, qu'ils doivent bien répondre aux besoins en assurant le confort des usagers et constituer des lieux agréables à fréquenter, aussi bien à l'extérieur qu'à l'intérieur.

Idéalement, dans un tel projet d'intérêt public qui traverse Montréal, Ville UNESCO de design reconnue pour l'organisation de concours d'architecture, on devrait avoir recours à ce mode d'attribution, qui permet de faire émerger la meilleure solution architecturale en fonction du contexte et des besoins. L'échéancier ne le permettant pas selon le promoteur, des mécanismes crédibles devraient être mis en place tout au long de la conception et de la réalisation du projet pour garantir cette qualité architecturale. Le promoteur devrait expliciter ces mécanismes et s'entourer d'experts.

On pourrait reprendre l'approche choisie à l'époque pour les stations de métro montréalaises, qui possèdent toutes leur identité propre. L'idée d'engager un architecte différent pour chacune des gares, tout en assurant une certaine harmonisation par un architecte d'ensemble est à considérer. À cet égard, la démarche du Grand Paris Express est exemplaire. Nous avons invité CDPQ Infra à s'en inspirer². Montréal pourrait appuyer ces demandes, qui sont dans la continuité de son histoire et de ses pratiques, afin de renforcer sa singularité.

¹ *Ralentir pour aller plus loin*, Ordre des architectes du Québec, octobre 2011, bit.ly/2ffr12G

² « L'architecture des gares du Grand Paris », Société du Grand Paris, bit.do/cBnX8



L'ensemble de ces recommandations en lien avec la qualité du cadre bâti devraient s'appliquer aussi aux ensembles immobiliers ou aux bâtiments publics qui se construiront à proximité des gares. Nous encourageons la Ville à se munir de mécanismes pour garantir la qualité des projets.

Il ne faut pas laisser les promoteurs décider seuls de ce qui doit être construit, que ce soit autour du REM ou ailleurs. Si la vision n'est pas encore définie, mieux vaut attendre avant d'accorder les permis de construction et, une fois la planification faite et les exigences déterminées, accompagner les promoteurs dans la recherche de la meilleure solution possible. Nous y reviendrons.

Un mécanisme de captation de la valeur foncière, encore jamais mis en œuvre au Québec, a été évoqué pour rentabiliser le projet de REM. L'OAQ trouve intéressante cette approche, utilisée avec succès ailleurs dans le monde. Par contre, ce mécanisme paraît encore obscur. On peut se demander qui aura le contrôle sur ces développements. Est-il prévu que CDPQ Infra ait son mot à dire? L'OAQ souhaite que les municipalités, et donc, la Ville de Montréal, continuent d'approuver les projets immobiliers et puissent ainsi maîtriser le devenir de leur milieu, selon les mécanismes habituels. Ce devenir ne doit pas leur échapper. La Ville doit être attentive à cet égard.

RECOMMANDATION 1

Convaincre CDPQ Infra de se doter d'un comité d'experts de différents horizons pour assurer la qualité architecturale, urbanistique et paysagère aux abords du REM, comme cela a été fait pour le futur pont Champlain, et devenir membre de ce comité.

RECOMMANDATION 2

Conserver jalousement - et se battre pour augmenter si nécessaire - le pouvoir décisionnel sur la planification et le niveau de qualité du cadre bâti et des infrastructures qui traversent le territoire de la ville.



■ Autre réseau de transport en commun

Le document de consultation souligne à plusieurs reprises la saturation des réseaux existants, notamment celle des lignes verte et orange du métro. Pourtant, il n'est pas clair qu'un autre réseau de transport en commun complémentaire est nécessaire, voire envisagé, en plus du REM. Et le REM, qui transportera plus de personnes au centre-ville depuis la rive sud ou depuis la couronne nord de l'île, ne réglera pas ce problème. De plus, le REM viendra renforcer le réseau radial, mais pas le réseau transversal, qui a lui aussi besoin d'être renforcé.

Le document semble sous-entendre le besoin d'un nouveau réseau transversal ou interne au centre-ville, peut-être sous la forme d'un tramway. *Le Plan de transport de la Ville de Montréal* publié en 2008, qui fait état d'un projet de tramway, est toujours en vigueur, rappelle-t-on.

L'OAQ invite la municipalité à approfondir sa réflexion à ce sujet et à entamer – ou à compléter – au plus vite des études. Un tramway permet en effet de connecter de nombreux habitants, travailleurs et touristes à un réseau de transport en commun de proximité en site propre. Mais il ne sert pas seulement à transporter des usagers, il contribue aussi à requalifier l'espace public urbain, comme en témoignent de nombreux exemples à travers le monde. Or, cet aspect est annoncé comme nécessaire tout au long du document : Montréal souhaite faire progresser la qualité et la convivialité de ses espaces publics. En outre, un tramway permet de partager plus équitablement la

voirie aux bénéfices du transport public et du transport actif. Pourquoi s'en priver puisqu'on veut valoriser ces modes de déplacement ?

Notons cependant qu'il ne serait pas acceptable qu'un tel projet nuise à une priorité qui a été établie depuis longtemps pour le développement du transport en commun de la ville : le prolongement de la ligne bleue du métro vers l'est.

RECOMMANDATION 3

Étudier sérieusement la possibilité d'un réseau de tramway, en y intégrant une composante « centre-ville ».



CHANTIER 2

UN CENTRE-VILLE OUVERT SUR LE FLEUVE

L'OAQ souscrit à cet énoncé et aux précisions qui y sont apportées.

■ Nous saluons notamment le principe d'un accès public continu aux berges, y compris dans les nouveaux projets. Il faudra rester vigilant afin que ce soit réellement le cas en tout temps.

Nous invitons la Ville à favoriser les concours d'aménagement, d'idées ou d'architecture dans le cadre de ces projets, aussi bien pour les espaces publics que pour les bâtiments.

D'ailleurs, si comme l'évoque le document, un équipement culturel phare devait être implanté sur le littoral, il devrait faire l'objet d'un concours d'architecture international. C'est en effet la meilleure pratique, mise en œuvre à plusieurs endroits de la planète.

■ C'est une bonne idée de miser sur la mixité des fonctions pour les développements à venir le long du fleuve : activités récréotouristiques, commerce, habitation, équipement institutionnel, verdissement. Il ne faut pas non plus oublier la mixité des populations. À Montréal comme ailleurs, les vues sur le fleuve sont prisées. Elles ne doivent pas être réservées aux résidents les plus fortunés. Nous reviendrons plus loin sur la Stratégie d'inclusion de logements abordables.

RECOMMANDATION 4

Miser sur la concertation et les concours pour aménager les abords du fleuve.

■ L'OAQ appuie Montréal dans ses démarches en vue de récupérer la responsabilité du Vieux-Port et d'un certain nombre de terrains littoraux auprès des gouvernements. Elle doit être partie prenante du devenir de ceux qui restent dans le giron d'autres propriétaires publics.

À ce propos, il est important de s'occuper du dossier du silo n° 5 et de la jetée de la Pointe-du-Moulin. Étonnamment, bien que le document de consultation mentionne un certain nombre de bâtiments, jamais le silo n'est nommé. Pourtant, s'il est un bâtiment emblématique en lien avec le patrimoine et la mise en valeur du littoral, que tout le monde aime ou déteste, c'est bien celui-là!

Certes, le bâtiment est au centre d'enjeux multiples et complexes : respect, usage, entretien et gestion du patrimoine et du bâti; accès au fleuve et vues obstruées; propriété qui échappe à la Ville; etc. On ne peut toutefois pas revendiquer un centre-ville ouvert sur le fleuve sans trouver une vocation à ce bâtiment classé. Plusieurs consultations ont déjà eu lieu à ce sujet, mais elles n'ont pas abouti à des résultats concrets et son propriétaire, la Société immobilière du Canada, semble peu pressé de faire connaître ses intentions. Il faut reprendre le processus – consultation, concours, etc. – et aller au bout une bonne fois pour toutes.

RECOMMANDATION 5

Mettre en œuvre une solution durable pour le silo n° 5.



■ Parmi les facteurs de succès des grandes villes portuaires ayant mis en valeur leur littoral, le document mentionne le lien aux quartiers adjacents et l'intégration de ce littoral aux réseaux de transport collectif et actif. Cela milite encore pour l'étude d'un éventuel tramway. Après tout, certains espaces du Vieux-Port et du Vieux-Montréal sont relativement excentrés par rapport aux stations de métro. De plus, des villes comme Lisbonne ont requalifié l'accès aux berges en intégrant une ligne de tramway le long du littoral.

■ La partie ouest des rives qu'on projette de mettre en valeur, comme le secteur du Havre, est proche de secteurs industriels assez traditionnels. Il faut veiller à requalifier sans nuire à l'existence des entreprises. Malgré la volonté de valoriser les berges ou de densifier, on doit s'assurer de conserver des zones d'emplois variés dans les quartiers centraux afin que de petites entreprises de service, des usines ou des entrepôts puissent y rester, s'y installer et y grandir. Si on déplace en périphérie les emplois, et notamment les emplois moins qualifiés, on incite les travailleurs à aller habiter avec leur famille en banlieue, où le logement est moins cher. Si l'on souhaite un centre-ville habité par des personnes de diverses conditions sociales, celles-ci doivent pouvoir travailler sans être cantonnées aux emplois peu rémunérés

du commerce de détail. De plus, pour ravitailler le centre-ville, des entrepôts de proximité sont essentiels. Il s'agit en quelque sorte de conserver une biodiversité économique.

RECOMMANDATION 6

Sauvegarder des zones d'emplois moins qualifiés et diversifiés, pour des industries traditionnelles, des services aux entreprises et des espaces logistiques à proximité du centre-ville.



CHANTIER 3

LA RECONVERSION DES ENSEMBLES INSTITUTIONNELS ET DES IMMEUBLES PUBLICS: UN MODÈLE DE RÉGÉNÉRATION URBAINE

L'OAQ applaudit aux objectifs affichés concernant la reconversion des ensembles institutionnels et des immeubles publics.

■ Avant de partager ses idées pour enrichir la réflexion, il tient toutefois à rappeler deux demandes déjà adressées à la Ville de Montréal³. Elles sont pertinentes pour encadrer l'ensemble des interventions sur le cadre bâti, mais d'autant plus en amont de ces interventions majeures dans des lieux symboliques.

RECOMMANDATION 7

Produire une politique municipale de l'architecture et appuyer une politique nationale de l'architecture en amont des grands projets de régénération urbaine.

RECOMMANDATION 8

Adhérer au Défi 2030 et en faire la promotion.

1. *Produire une politique municipale de l'architecture et appuyer une politique nationale de l'architecture*

L'OAQ prône depuis le printemps 2014 l'adoption par le Québec d'une politique nationale de l'architecture (PNA), comme de nombreux pays l'ont fait, notamment en Europe. Il s'agit de se doter collectivement d'une vision inspirante et cohérente pour la qualité de notre cadre bâti, dont découleraient un plan d'action et des moyens. Les partis politiques et le gouvernement ont été interpellés, une tournée en région a permis de rencontrer des maires, des architectes, des étudiants en architecture, des journalistes, l'Union des municipalités, etc. Le projet a été présenté au président du comité exécutif de Montréal, Pierre Desrochers et à la responsable de la culture, du patrimoine et du design au comité exécutif, Manon Gauthier. Il est repris dans notre mémoire sur le renouvellement de la Politique culturelle du Québec⁴, déposé en juin 2016, et l'idée a été appuyée par 16 municipalités, dont la Ville de Québec, et huit arrondissements montréalais⁵. Partout, l'accueil est favorable et l'intérêt est grand.

Dans nos recherches pour documenter ce qui se fait ailleurs, nous constatons que certains États ayant adopté une PNA ont pour objectif que les villes du pays la déclinent en fonction de leur spécificité.

³ Vers une cure de désintoxication pour Montréal, Ordre des architectes du Québec, mars 2016, bit.do/cBnWK

⁴ La qualité architecturale, un chantier à poursuivre, Ordre des architectes du Québec, printemps 2016, bit.do/cBnWz

⁵ Saint-Laurent, Le Plateau-Mont-Royal, Anjou, le Sud-Ouest, LaSalle, Rosemont-La-Petite-Patrie, Côte Saint-Luc et Outremont



Ainsi, au Danemark, Copenhague dispose depuis 2007 d'une politique municipale de l'architecture qui a été réactualisée en 2010. Le principe général en est que la vie urbaine doit être prise en compte avant l'espace urbain, et l'espace urbain avant les bâtiments. La Ville fait par exemple des études d'ensoleillement en amont des projets d'aménagement pour délimiter des endroits, notamment des zones piétonnières, où il fera bon passer du temps en plein air. Cette attitude, qui favorise « la vie entre les maisons » en misant sur la sécurité, l'échelle humaine et la convivialité, trouve son écho dans la réglementation. Par exemple, dans certains plans locaux d'aménagement, 75 % des rez-de-chaussée doivent être transparents pour permettre le contact visuel entre l'intérieur et l'extérieur des bâtiments. La ville est ainsi plus sécuritaire pour les piétons. La politique de l'architecture incite les administrateurs municipaux à analyser systématiquement le lien entre l'intérieur et l'extérieur, afin de déterminer l'apport du bâtiment à la ville. Les projets de gratte-ciel sont rares, mais toujours étudiés en fonction des microclimats qu'ils pourraient générer et de l'esthétique adaptée ou non au quartier, etc. Bref, la politique permet à Copenhague d'affirmer ses valeurs et d'engager un dialogue avec les promoteurs sur chaque projet.

Nous incitons Montréal à se doter de sa propre politique de l'architecture, en y intégrant notamment ses objectifs de réduction de la dépendance aux énergies fossiles. Ce serait un geste porteur. L'OAQ est prêt à collaborer à cette initiative.

Bien sûr, l'OAQ invite par ailleurs Montréal à soutenir ses démarches auprès de Québec en vue de l'élaboration d'une politique nationale de l'architecture.

2. Adhérer au Défi 2030 et en faire la promotion

Le 29 janvier dernier, le conseil d'administration de l'OAQ a décidé d'appuyer officiellement le Défi 2030. Cette initiative internationale lancée en 2007 par l'organisme à but non lucratif Architecture 2030 vise à éliminer d'ici 2050 les émissions de gaz à effet de serre (GES) dans l'ensemble du cadre bâti, et ce, notamment grâce à la pédagogie et à la sensibilisation des professionnels.

En ce qui a trait aux nouvelles constructions et aux rénovations majeures, les participants s'engagent à réduire radicalement l'énergie qu'ils consomment par rapport à la moyenne des bâtiments de même type construits dans leur région. Les objectifs de réduction sont de 70 % immédiatement, de 80 % d'ici 2020, de 90 % d'ici 2025, pour aboutir à des bâtiments carboneutres en 2030. On s'attaquerait ensuite au cadre bâti existant en visant l'horizon 2050.

Le Défi 2030 propose des stratégies et des exemples pour atteindre ces objectifs à l'échelle de la ville, de la région ou du quartier, exemples qu'il diffuse sur son site Web⁶. Nous invitons les architectes québécois à y adhérer, comme l'ont fait de nombreux architectes à travers le monde. Nous nous engageons à les accompagner. S'ils respectent cet engagement, toutes les réalisations seront carboneutres dans 14 ans. Ce n'est pas rien!

Nous ne sommes pas les seuls à appuyer le Défi 2030 au Canada. L'Institut royal d'architecture du Canada (IRAC), l'Ontario Association of Architects, le Conseil canadien du bâtiment durable et la Ville de Vancouver s'y sont déjà ralliés. Nous invitons la Ville de Montréal à s'y engager aussi formellement, à le mettre en œuvre dans ses propres constructions, à en faire la promotion et à assurer le suivi adéquat. Les élus enverraient ainsi un message clair, dans la lignée de leur participation à la Conférence de Paris sur le climat.

⁶ 2030 Palette, 2030palette.org



■ Certains des ensembles cités ont fait l'objet d'une réflexion de la part de citoyens, de groupes communautaires et même de professionnels, et certaines de ces démarches sont parfois très avancées et pertinentes, en plus de montrer l'attachement de la population à son milieu de vie. Mentionnons notamment la mobilisation et le projet porté par le voisin et des organismes communautaires autour de la conversion de l'Hôtel-Dieu (installation d'un CHSLD, maintien de cliniques et de laboratoires, développement d'un service de chirurgie d'un jour, de logements sociaux et communautaires, etc.).

Nous invitons la Ville à s'appuyer sur ces mobilisations, y compris lorsqu'elles sont spontanées. Puisqu'on veut faire de ces reconversions des modèles, elles devraient l'être à cet égard. Le dynamisme des milieux communautaires, des initiatives de voisinage et l'implication citoyenne, qui prennent de l'ampleur depuis quelques années, sont en effet une marque distinctive de Montréal. Il faut se servir de cette intelligence collective et citoyenne.

■ La Stratégie mentionne très justement que ces sites créent l'occasion de proposer des démarches inédites, de susciter des projets innovants, d'intégrer des partenaires variés, qu'ils peuvent être un moteur de réflexion sur le partage des espaces, la cohabitation des fonctions et l'invention architecturale; nous partageons là-dessus quelques idées un peu plus bas. Il faut en effet profiter de l'avantage qu'offre la variété – cadre bâti construit ou à construire, patrimonial ou non, taille et emplacement géographique divers, besoins spécifiques des milieux environnants – pour expérimenter de nouvelles pratiques. Ces pratiques pourront ensuite être mises en œuvre ailleurs dans la ville, si les habitudes sont prises et que la réglementation est modifiée en conséquence.

Voici quelques-unes de ces pratiques qui nous paraissent particulièrement intéressantes:

- › L'autopromotion, soit l'association de futurs propriétaires voulant construire leur logement collectif en embauchant directement les professionnels, sans passer par un promoteur. Un premier projet a vu le jour à Québec, sans aide de la municipalité et au bout d'une dizaine d'années d'efforts de la part des initiateurs. Montréal pourrait soutenir et développer cette formule, qui permet de répondre de façon innovante aux besoins de logement et d'accès à la propriété. Elle pourrait s'inspirer de villes qui ont su l'encadrer efficacement, comme Stuttgart, Hambourg et Tübingen, en Allemagne.
- › La coconstruction, soit la conception par les architectes, ingénieurs et urbanistes en collaboration avec les habitants dès le début d'un projet. Cette formule permet de répondre adéquatement aux besoins immédiats et favorise l'appropriation par les résidents, mais elle nécessite que les professionnels fassent évoluer leurs pratiques.
- › Le recours au concours d'architecture lors de la construction de logements sociaux et d'écoles, comme cela se fait pour les bibliothèques et certains centres sportifs. Cette voie est empruntée par plusieurs pays pour générer de l'innovation dans des domaines où elle apporte un net avantage. Cette innovation a ensuite des répercussions sur l'ensemble du parc de logements ou du parc de bâtiments scolaires, et même plus largement.



- › La collecte et la gestion intégrée des déchets. Un grand espace à redévelopper presque entièrement comme le site de Radio-Canada se prêterait bien à l'essai de nouveaux modes de gestion des déchets, un enjeu devenu crucial pour les villes. Par exemple, on pourrait s'inspirer de l'écoquartier Hammarby Sjöstad à Stockholm, en Suède, bâti sur une ancienne zone portuaire délabrée, qui s'est doté d'une collecte souterraine des déchets avec tri automatisé.
- › La géothermie à grande échelle, ou d'autres systèmes de chauffage centralisé des quartiers comme à Nordhavn à Copenhague.
- › L'installation d'ateliers d'artistes, de petites entreprises ou d'organismes communautaires durant la période de transition. Les citoyens réfléchissant à l'avenir de l'Hôtel-Dieu ont émis l'idée que les locaux soient utilisés de façon temporaire, une fois le CHUM déménagé, pendant la période de conception ou en attendant les différentes phases du chantier de reconversion. Les espaces pourraient notamment être prêtés ou loués à moindre coût (moyennant les coûts de chauffage) à des artistes, dynamisant ainsi un quartier soudainement vidé de ses nombreux travailleurs. Cela éviterait que des espaces restés vides se détériorent ou soient vandalisés. Ce type de solution, qui a fait ses preuves ailleurs, est à généraliser.

RECOMMANDATION 9

S'appuyer sur la mobilisation citoyenne et encourager les démarches sociales et architecturales inédites lors des reconversions.

- › Le logement étudiant communautaire. Puisque le besoin de résidences pour étudiants est grand et que Montréal possède une bonne expérience du logement communautaire, il serait pertinent de réserver des espaces en requalification à ce nouveau mode de logement étudiant. On peut notamment s'appuyer sur les actions et les projets de l'organisme Unité de travail pour l'implantation de logement étudiant (UTILE), dans lequel a investi l'Association étudiante de Concordia. Là encore, il faut miser sur la force des propositions qui viennent de la base.

On devrait aussi capitaliser davantage sur l'expérience du quartier Milton-Parc, le plus vaste projet de logement coopératif en Amérique du Nord. Ce modèle de propriété collective – peu connu des Montréalais – est cité en exemple ailleurs dans le monde. C'est un atout. Il est plutôt rare, en effet, qu'une zone aussi centrale d'une grande ville trouve, à long terme, un moyen de se soustraire à la spéculation. Concrètement, un syndicat de copropriété regroupe 15 coopératives d'habitation, 6 sociétés d'habitation (dont des maisons de chambres), la Société de développement communautaire Milton-Parc (SDC) qui possède des locaux commerciaux, un organisme communautaire et 2 autres organismes à vocation commerciale, soit 148 immeubles. En tout, 1500 personnes y sont logées dans 616 logements. On peut amplifier et dupliquer ce modèle qui représente en soi une innovation, qui a permis de sauvegarder le patrimoine et de l'entretenir adéquatement en plus de rendre les logements accessibles aux habitants.



■ Écoquartiers

Dans son précédent mémoire à l'OCPM⁷, l'OAQ avait recommandé que la Ville définisse et adopte une charte des écoquartiers montréalais et crée une appellation «Écoquartier». Nous réitérons ici cette demande.

La reconversion des grands ensembles institutionnels se prête particulièrement bien à l'implantation d'écoquartiers, et nous demandons donc que ce soit le cas. Ces propriétés publiques sont en effet toutes à distance de marche d'au moins une station de métro. Cela rend donc moins difficile qu'ailleurs la démarche de durabilité.

La Ville devrait, à travers ces projets emblématiques, afficher fermement sa volonté de développer des écoquartiers modèles. Là encore, il faut saisir les occasions de générer de l'innovation et d'adopter de meilleures pratiques qui pourront ensuite être généralisées.

Rappelons ce qu'est un écoquartier : la ville durable est faite de quartiers durables, c'est-à-dire de quartiers à densité élevée où l'on met l'accent sur la qualité de vie des habitants et des travailleurs. Des quartiers où la mixité des usages permet de limiter les déplacements en automobile. Des quartiers où le logement collectif à dimension humaine est privilégié au détriment de la maison unifamiliale isolée. On remarque d'emblée que cette définition reprend des caractéristiques déjà présentes dans plusieurs zones du centre-ville.

RECOMMANDATION 10

Adopter une charte des écoquartiers montréalais, créer une appellation et faire des grands ensembles institutionnels reconvertis les premiers écoquartiers montréalais.

Le terme «écoquartier» est apparu en Europe il y a une vingtaine d'années pour décrire certains de ces quartiers où les efforts sont conséquents, cohérents et suivis, et ce, sur tous les plans. Le premier et le plus connu est Vauban à Fribourg-en-Brigau, en Allemagne, développé à partir de 1996. Il s'agit d'ailleurs d'une reconversion : celle d'un ensemble de casernes militaires devenu vacant lorsque l'armée française a quitté la ville. Cela devrait nous inspirer.

Depuis quelques années, le terme «écoquartier» est repris au Québec. Malheureusement, il est souvent utilisé par les promoteurs, voire les élus, à des fins de marketing et désigne des projets immobiliers dont la vision n'est ni cohérente ni globale.

La Ville devrait établir avec précision les critères qui définissent un écoquartier en contexte montréalais, en s'assurant d'être cohérente et suffisamment exigeante. Les modèles sont disponibles. Ainsi, la France s'est dotée en 2012 de *La Charte des ÉcoQuartiers* et d'un «label» associé. Au Québec, l'organisme Vivre en Ville a publié en 2013 le document *Vers une charte des écoquartiers*.

Une appellation «écoquartiers montréalais» pourrait être apposée sur certains projets et développements, et notamment ceux qui concernent la reconversion des grands ensembles institutionnels. Cela rendrait ces reconversions exemplaires et leur permettrait de bénéficier d'un avantage sur le marché puisque des développements privés y seraient associés. La Ville pourrait se servir de cette appellation (ou «certification») pour imposer certaines exigences aux différents acteurs et pour en parler aux citoyens.

⁷ *Vers une cure de désintoxication pour Montréal*, Ordre des architectes du Québec, mars 2016, bit.do/cBnWK



■ **La valorisation du patrimoine** est particulièrement intéressante quand on trouve aux bâtiments ou ensembles concernés un nouvel usage porteur de sens pour la communauté, d'autant plus que cela répond à un besoin. À cet égard, la reconversion de l'hôpital Royal Victoria par l'Université McGill est une bonne nouvelle. La Ville a raison de vouloir la soutenir dans le cadre de la Stratégie. Il faut toutefois avoir les moyens – importants – d'entretenir ce type de bâti. Sur ce plan, il était en effet inquiétant d'apprendre récemment que McGill a du mal à entretenir ses édifices, entre autres ceux de valeur patrimoniale. Avec 73 % de bâtiments en mauvais ou très mauvais état, l'établissement obtient la pire note du réseau universitaire québécois⁸.

■ **Stimuler l'innovation et étudier la faisabilité d'un concours « Décarboniser Montréal »**

Il s'agit d'une mesure proposée dans notre mémoire sur la réduction de la dépendance de Montréal aux énergies fossiles. Elle s'intègre très bien à la Stratégie centre-ville.

Afin de favoriser les expérimentations de pointe pour améliorer les pratiques à court ou à moyen terme et de publiciser les objectifs ambitieux de Montréal en matière de décarbonisation, nous proposons de s'inspirer de l'appel à projets urbains innovants « Réinventer Paris ». Montréal pourrait étudier la faisabilité d'un concours de grande ampleur concernant son cadre bâti, axé précisément sur les objectifs d'élimination des énergies fossiles.⁹

Il s'agirait de réinventer certains sites préalablement choisis – en tenant compte de défis variés et spécifiques – en laissant une grande marge de manœuvre aux équipes de conception participantes. S'agirait-il d'un concours d'idées, d'un concours d'architecture ou d'une charrette? Nous n'avons pas réfléchi aux détails, mais le but est de forcer l'innovation à l'heure de la lutte contre les changements climatiques, de laisser éclore toutes les solutions possibles sans imposer de recettes.

Spontanément, nous avons pensé à certains sites: l'ancien hippodrome dans Côte-des-Neiges, les ateliers de la STM au coin Bellechasse et Saint-Denis ou l'ancien incinérateur de la rue des Carrières. Le terrain de la tour de Radio-Canada faisait aussi partie de notre liste. Dans un premier temps, on pourrait mettre en œuvre ce concours sur les sites voués à la régénération urbaine qui sont nommés dans la Stratégie centre-ville, qu'il s'agisse d'ensembles ou d'immeubles isolés.

L'objectif d'un concours de conception de cette envergure est de renforcer l'identité de la ville en mettant au point une architecture locale forte et carboneutre qui réponde aux enjeux du moment, qui fasse parler d'elle et qui rassemble les Montréalais et leur donne envie de s'engager et de répéter l'expérience. L'appel à projets « Réinventer Paris » n'est ni parfait ni reproductible immédiatement, mais on pourrait s'en inspirer pour brasser des idées et faire travailler des équipes multidisciplinaires. L'OAQ pourrait collaborer à cette initiative.

⁸ « Plus de 40 % des bâtiments universitaires en mauvais ou très mauvais état », David Gentile, ICI Radio-Canada, 5 octobre 2016, bit.ly/2d30fYJ

⁹ *Vers une cure de désintoxication pour Montréal*, Ordre des architectes du Québec, mars 2016, bit.do/cBnWK



Attention : il ne s'agit pas de donner carte blanche à des promoteurs, mais bien de susciter l'innovation et l'enthousiasme. De façon générale, d'ailleurs, il ne faut pas laisser aux promoteurs le soin de déterminer des sites et de proposer des projets pourvoyeurs de taxes, il faut plutôt sélectionner judicieusement les sites et mettre les promoteurs en concurrence pour obtenir les meilleurs projets possible. Rien n'empêche d'inclure dans ce concours des sites de moindre envergure, comme une église désaffectée ou une parcelle vide servant de stationnement.

■ Pour conclure cette partie, un grand soin devrait être apporté à l'intégration de tout nouveau quartier ou de toute revitalisation au milieu qui l'entoure, qu'il s'agisse de trame urbaine, de respect du cadre bâti existant ou des liens piétonniers et cyclistes.

RECOMMANDATION 11

Stimuler l'innovation et étudier la faisabilité d'un concours « Décarboniser Montréal » sur certains des sites à reconvertir.



LES ORIENTATIONS STRATÉGIQUES: AXE 1

DES MILIEUX DE VIE COMPLETS ET INCLUSIFS

À ce chapitre aussi, on ne peut qu'adhérer aux bonnes intentions mises de l'avant.

1.1 Répondre aux besoins des familles en termes de logement et de services publics.

■ Concernant ces besoins, puisqu'on souhaite la création de typologies innovantes, les approches proposées plus haut sont à prendre en considération: concours d'architecture appliqués au résidentiel et aux bâtiments scolaires, coconception, autopromotion, etc.

L'OAQ est en faveur d'une densité douce et conviviale. Il n'est pas en faveur, bien que cela puisse augmenter la densité, de multiplier la construction de tours, une typologie de bâtiment qui ne se justifie pas au Québec, car elle est peu conviviale, mal adaptée au climat local, énergivore et aggrave plusieurs des problèmes liés aux changements climatiques. Il est tout à fait possible d'atteindre une grande densité avec un cadre bâti de moindre hauteur. Certains arrondissements de Montréal comme Le Plateau-Mont-Royal - parmi les plus denses au Canada bien qu'il soit essentiellement constitué de duplex et de triplex - en sont la preuve. Si elles conviennent quelquefois à d'autres usages, les tours devraient être limitées en ce qui concerne le logement.

Signalons qu'il est anachronique de voir se construire des immeubles de grande hauteur où tous les appartements sont dotés d'un balcon. On sait en effet qu'au-delà du huitième étage, peu de résidents s'en servent, car le vent, notamment, les rend inconfortables¹⁰. Il est donc important d'éliminer ces typologies inadéquates que l'on reproduit par habitude, ainsi que le propose la Stratégie. Mais on peut tout à fait réinterpréter le triplex, qui a fait ses preuves et qui est constitutif de l'identité de nombreux quartiers.

Selon l'OAQ, le modèle à privilégier est le petit résidentiel collectif, soit des immeubles de trois à six étages. Trois étages, c'est la limite de hauteur à laquelle on peut surveiller les enfants qui jouent dans la ruelle. Jusqu'à cette limite, tous les logements d'un immeuble peuvent donc convenir aux familles. Les ruelles vertes ou champêtres sans voiture, qui contribuent à l'identité montréalaise et où l'on ne craint pas pour la sécurité des enfants, sont autant d'atouts pour les familles. Elles permettent de bien supporter la densité. Il faut les favoriser lorsque cela est possible au centre-ville. Six étages, c'est la limite de hauteur à laquelle le bâtiment est performant sur les plans de l'efficacité énergétique et de la lutte contre les îlots de chaleur tout en étant suffisamment dense et à échelle humaine.

¹⁰ « À quoi bon les balcons? », Louise Leduc, *La Presse*, 29 juillet 2014, bit.ly/2eFmmXb



■ Pour bien expliquer ce qu'est la densité douce et conviviale, il existe un indicateur de mesure facile à comprendre pour les citoyens, les élus et les fonctionnaires : le pourcentage d'enfants qui se rendent à l'école de façon autonome. Ken Greenberg, architecte et urbaniste torontois, préconise de l'utiliser, car il favorise l'acceptabilité du concept de densité, en montrant qu'il n'est pas antinomique à la qualité de vie. À Stockholm, 95 % des enfants arrivent à l'école à pied ou à vélo, alors qu'au Canada, ils ne sont que 25 %, et aux États-Unis, 12 % en moyenne. Voilà qui est parlant ! Un quartier où les enfants sont autonomes est un quartier où l'école n'est pas loin de la résidence, où les trajets sont sécuritaires et conviviaux pour tous, y compris les plus vulnérables. L'architecte et urbaniste danois Jan Gehl propose même d'aménager la ville pour qu'elle soit agréable vue de la hauteur des yeux d'un enfant.

L'OAQ recommande que les futurs développements au cœur de Montréal soient conçus pour obtenir une bonne note à ce test !

■ La Ville devrait appliquer de façon plus stricte la Stratégie d'inclusion de logements abordables et faire de nouveau des représentations pour que Québec la rende obligatoire.

D'une part, elle ne doit pas s'appliquer seulement aux développements résidentiels de grande envergure, mais aussi à ceux de taille moyenne. D'autre part, aucun projet assujéti ne doit y déroger, même si le promoteur est prêt à faire un chèque pour se libérer de ses obligations. Il faut l'appliquer en tout temps, sous peine d'être inéquitables envers ceux qui respectent cette obligation. Certains s'en sont plaints, avec raison.

■ En outre, il est essentiel que tous les nouveaux logements soient conçus et construits pour être adaptables, pour les habitants qui doivent vivre avec des incapacités. Le Code de construction québécois est très en retard à ce sujet. Or, il est très coûteux de transformer un logement lorsque cela n'a pas été prévu. Par contre, les coûts sont minimes si l'on y pense au départ : cadres de portes larges, murs renforcés aux endroits devant accueillir des barres d'appui, éléments de cuisine facilement amovibles pour abaisser un comptoir, etc.

Avec le vieillissement de la population, il faut accélérer les efforts. Plusieurs villes et provinces aux pays l'ont bien compris. Vancouver impose notamment 100 % de logements adaptables dans toute nouvelle construction. Puisqu'il est toujours possible pour une municipalité de bonifier le Code de construction, Montréal devrait imposer cette norme maximale. Il est temps de donner l'exemple.

■ Bien que le sujet ne s'applique pas uniquement au logement, cela nous amène à parler d'accessibilité universelle. Un virage doit être pris. Au-delà du résidentiel, l'espace public et le transport en commun doivent être plus inclusifs pour les personnes vivant avec des incapacités. Des investissements viennent d'être annoncés pour accélérer l'installation d'ascenseurs dans certaines stations de métro. Il est toutefois déplorable d'avoir à attendre 2038 pour que l'ensemble des stations soit accessible.



Les commerces aussi doivent être plus inclusifs. Comment expliquer que, sur 60 hôtels montréalais visités par l'émission *La facture* pour un reportage, aucun ne respectait la loi, même lorsqu'ils ont été récemment rénovés¹¹? Cela nuit à la qualité de vie des citoyens et à l'image de marque de Montréal. La Ville a certainement un rôle à jouer. Gardons en tête que l'accessibilité améliore la qualité de vie de l'ensemble des citoyens, y compris le parent avec une poussette ou l'immigrant récent qui cherche à s'orienter dans son nouvel environnement.

■ Par ailleurs, et nous l'avons dit plus haut, l'accueil des familles ne doit pas faire oublier le besoin de logements étudiants de qualité. Les étudiants, en particulier les étrangers qu'on souhaite retenir, sont particulièrement susceptibles de vivre au cœur de la ville, à proximité des universités. On ne peut laisser ce domaine entièrement au privé, quoique certains promoteurs et gestionnaires fassent bien les choses. Ce type de logement doit, comme le reste, bien répondre aux besoins, être innovant et abordable. Les communautés étudiantes ont sans doute des innovations à suggérer pour développer des lieux qui leur ressemblent et dont elles seraient parties prenantes.

RECOMMANDATION 12

Miser sur une densité douce et conviviale.

RECOMMANDATION 13

Appliquer de façon stricte la Stratégie d'inclusion de logements abordables et faire des représentations pour qu'elle soit intégrée dans la loi.

RECOMMANDATION 14

Exiger 100 % de logements neufs adaptables et améliorer dans tous les domaines l'accessibilité universelle.

¹¹ « Sur 60 hôtels visités, aucun ne respecte la loi pour les personnes handicapées », Claire Frémont, *La facture*, ICI Radio-Canada, 20 octobre 2014, bit.ly/ZMwUbe



1.2 Contribuer à l'amélioration de la cohabitation entre les populations marginalisées et les autres usagers de l'espace public.

On ne peut s'opposer à la volonté de la Ville à cet égard.

1.3 Créer des espaces verts et réduire les îlots de chaleur.

La lutte contre les îlots de chaleur est effectivement un défi à ne pas négliger si nous voulons une population en santé pour qui il fait bon vivre en milieu urbain, augmenter notre résilience face aux changements climatiques et ne pas les aggraver avec la climatisation. Cette lutte est d'une importance capitale dans les villes des latitudes tempérées froides comme Montréal, selon de nombreux experts. Les solutions sur le plan du cadre bâti sont documentées. On peut citer notamment la thèse de la chercheuse et architecte Catherine Dubois, qui travaille avec des professionnels de l'aménagement et des climatologues¹².

Les causes des îlots de chaleur sont connues: manque de végétation, rétention de chaleur des matériaux comme l'asphalte et le goudron, imperméabilité de ces mêmes matériaux, bâtiments en hauteur créant des canyons emprisonnant la chaleur, elle-même engendrée par les activités humaines. Si la densification des milieux de vie est souhaitable dans une perspective de réduction de la dépendance au pétrole, une densification trop forte contribue au réchauffement de l'air ambiant. Une densification douce est nettement préférable.

La Ville devrait donc revoir sa volonté de développer des gratte-ciel, tout en essayant de contrer les impacts de ceux qui existent ou sont en chantier.

1.4 Améliorer la convivialité et la sécurité des grands axes.

Difficile d'être contre une meilleure prise en compte des piétons et des cyclistes, l'élargissement des trottoirs, l'installation de bancs et de supports à vélo, et la création de jonctions entre les pistes cyclables. Par contre, bien que le document insiste sur ces éléments, étrangement, il n'indique jamais son corollaire: la nécessité de réduire la place de l'automobile individuelle et des autres véhicules motorisés au centre-ville. Cela reste pudiquement sous-entendu, l'espace n'étant pas extensible.

Il nous semble néanmoins que la Ville – par l'entremise de ses élus, de ses responsables et des gestes qu'elle pose – doit avoir le courage de dire haut et fort qu'elle souhaite réduire l'emprise de la voiture et assumer plus franchement ses choix. De nombreuses grandes villes auxquelles Montréal se compare constamment sur d'autres aspects ont pris des mesures draconiennes à cet égard.

La «fluidité du trafic routier» et les bonnes «conditions de circulation», pour citer les expressions couramment employées – et dont une figure dans le document de la Ville! –, ne devraient jamais être obtenus au détriment de la sécurité des plus vulnérables dans l'espace public, même sur les grands axes. Or, à bien des feux de circulation, le temps alloué pour traverser la rue est insuffisant, parfois à proximité des parcs ou des hôpitaux, ce qui va à l'encontre des objectifs mentionnés.

¹² « Adapter les quartiers et les bâtiments au réchauffement climatique; une feuille de route pour accompagner les architectes et les designers urbains québécois », Catherine Dubois, thèse de doctorat, Université Laval, 2014, bit.ly/2dWnPqU



Puisqu'on parle ici de convivialité et de sécurité des grands axes, il serait important de mener une réflexion sur la présence des camions de livraison et des engins de chantier. Là encore, plusieurs métropoles ont décidé, comme Montréal, de limiter l'accès à leur centre-ville à certaines heures et dans certains axes, mais elles le font en plus pour des camions de certaines dimensions. Les livraisons locales doivent s'effectuer dans des fourgonnettes ou de petits camions. Certaines villes suppriment l'accès des camions qui ont trop d'angles morts¹³. Lorsqu'il faut déroger à ces règles, un permis doit être demandé et le véhicule hors norme est accompagné de policiers assurant la sécurité.

RECOMMANDATION 15

Revoir la place de la voiture et du camion.

1.5 Intervenir auprès des propriétaires immobiliers afin d'améliorer le cadre bâti.

La volonté de prendre en compte l'entretien du bâti existant, qu'il s'agisse des tours d'habitation des années 1950 ou 1960 ou des commerces dégradés, est à saluer. Des mises aux normes sont à prévoir, notamment en matière d'efficacité énergétique. Plusieurs pays se sont attelés de façon ferme à faire progresser les édifices anciens. La réduction de la consommation liée au chauffage et à la climatisation y est un défi majeur qui ne peut être ignoré.

RECOMMANDATION 16

Insister sur l'efficacité énergétique lors de la rénovation de bâtiments existants.

¹³ "Thousands of lorries to be banned from London for cyclist safety", Peter Walker, *The Guardian*, 30 septembre 2016, bit.ly/2eFn9XZ



1.6 Accroître les mesures coercitives et incitatives en vue de préserver et de mettre en valeur les immeubles d'intérêt patrimonial vulnérables.

L'OAQ applaudit cette prise de position sans ambiguïté. La Ville doit en effet se pencher sur des mécanismes permettant d'agir avant qu'il ne soit trop tard. Et elle doit envoyer un message clair: il n'est pas acceptable de laisser se dégrader un bien classé pour ensuite demander sa démolition. On a vu trop de cas désolants ces dernières années.

1.7 Améliorer l'offre commerciale dans certains secteurs.

L'énoncé est intéressant. On peut y ajouter que l'occupation éphémère de locaux commerciaux vides pourrait être encouragée, comme dans le cas des grands ensembles en reconversion.

Par contre, il sera difficile de diversifier et de susciter l'installation de commerces de proximité ou indépendants dans certaines artères, étant donné la valeur des bâtiments et des baux. On apprendait récemment que l'immeuble de 30 000 m² occupé par l'enseigne Banana Republic au 777, rue Sainte-Catherine Ouest avait été racheté par un investisseur pour 41,8 M\$, une nouvelle qui a surpris même les experts.

Pour autant, des solutions peuvent être imaginées. Certains rêvent de mieux exploiter et aménager les ruelles transversales aux grandes artères commerciales. Elles pourraient permettre d'accueillir des boutiques locales ou des commerçants plus modestes.

RECOMMANDATION 17

Utiliser les ruelles pour diversifier le commerce dans l'hypercentre.



LES ORIENTATIONS STRATÉGIQUES: AXE 2

UN MOTEUR ÉCONOMIQUE DISTINCTIF

Bien sûr, il faut un centre-ville économiquement fort, car ce dynamisme rayonne sur l'ensemble de l'île, de la métropole et du Québec. Bien sûr, il faut renforcer son poids et miser sur sa spécificité comme pôle d'emploi.

■ Par contre, la vision énoncée nous paraît trop centralisatrice. Tout le monde ne vit pas au centre-ville ou ne veut pas y vivre et, comme on le voit dans le portrait tracé, il y a déjà de nombreux déplacements vers le centre aux heures de pointe du matin et du soir.

Il semble plutôt souhaitable de créer des pôles d'emplois et un tissu économique varié à l'échelle de la ville. On ne le dira jamais assez : les milieux de vie équilibrés et en santé sont mixtes sur les plans des fonctions et de la population. Que des fonctions de direction s'installent dans le Mile-End ou des activités de rayonnement international s'implantent au Technoparc Saint-Laurent plutôt qu'au centre-ville est une bonne chose, à partir du moment où ces lieux sont accessibles en transport en commun ou en transport actif. On ne devrait pas insister pour les situer absolument au centre-ville.

L'OAQ n'adhère donc pas à une vision de centre-ville très spécialisé ni à celle d'un cadre bâti économiquement segmenté. Chaque milieu a son caractère, mais parfois il vaut mieux ne pas l'accentuer. Rappelons que l'économie mondiale est volatile et qu'une zone spécialisée est plus fragile en cas de soubresaut. Il est reconnu

que les petites et moyennes entreprises et les compagnies locales résistent mieux aux crises, que leurs emplois et leur implantation géographique sont plus pérennes. On ne veut pas risquer de multiplier les immeubles désaffectés ou moins bien entretenus.

■ On doit en tous les cas veiller à ce que les espaces de bureaux et les autres types de lieux occupés par les entreprises restent variés et répondent aux besoins. Construire de nouvelles tours de bureaux alors que le marché semble saturé est risqué. De plus, de nombreux experts soulignent que les modèles de travail changent, ce qui provoque une évolution des besoins en espace des entreprises, sur les plans qualitatif ou quantitatif : télétravail, bureaux mobiles ou interchangeables, réduction des superficies et augmentation de la densité de travailleurs, moins de réunions en face à face, etc.

RECOMMANDATION 18

Éviter de trop spécialiser l'hypercentre et rester à l'affût de l'évolution des besoins en espace des entreprises.



2.1 Soutenir l'écosystème d'innovation et de création dans les différents quartiers du centre-ville.

■ Il est vrai par ailleurs que le centre-ville de Montréal est un pôle de création et de diffusion artistiques. Il se renforce puisque des investissements majeurs sont en cours comme celui de l'immeuble Wilder. N'oublions pas, cependant, que la création est un vaste univers et que l'innovation découle souvent de rencontres ou de processus informels. Au Canada, le quartier qui abrite le plus d'artistes n'est pas le Quartier des spectacles, mais le Mile-End. Et ce foisonnement est porté par une vie de quartier dynamique et à échelle humaine. La qualité du cadre bâti n'est pas étrangère à cette réussite. Attention, nous ne mettons pas les deux zones en concurrence, chacune ayant sa place, mais il faut être conscient du fait que tout ne se passe pas au centre-ville. Tant mieux pour Montréal, qui tire des bénéfices de la multitude des pôles créatifs.

■ Montréal a fait des progrès et dispose de réels atouts en ce qui a trait à l'animation des espaces publics, notamment parce qu'ils intègrent plusieurs dimensions artistiques. Il faut miser sur ces forces et intégrer plus d'œuvres d'art dans l'espace public un peu partout, et pas seulement dans l'hypercentre. Le festival Mural, qui dépasse le territoire déterminé comme celui du centre-ville dans cette consultation, est un beau succès qui anime le cadre bâti du boulevard Saint-Laurent à l'année. Il faut s'inspirer de telles initiatives et généraliser ce genre de bon coup.

■ L'innovation doit être perçue de façon large. Elle n'est pas seulement liée aux technologies, mais se nourrit également des rencontres interdisciplinaires. Évidemment, la présence des universités et de la population étudiante ou récemment diplômée sur le territoire, en plus des enseignants et des chercheurs, est un atout considérable, surtout à l'heure d'une économie basée sur le savoir. Or, celle-ci n'est pas exploitée à son plein potentiel.

La réponse aux besoins des étudiants et la possibilité de les retenir lorsqu'ils intègrent le marché du travail et qu'ils fondent des familles devraient être considérées comme des occasions à saisir. Le soutien à la création d'espaces de travail collaboratifs, de fab labs, de locaux à prix décent pour les compagnies en démarrage et d'incubateurs est nécessaire, et la Stratégie le mentionne. Un intervenant donnait une idée originale lors d'une des rencontres thématiques : la création d'un lien piétonnier entre les trois universités du centre-ville, l'UQAM, McGill et Concordia, par exemple en prolongeant la piétonnisation de la rue Prince-Arthur. Il misait sur le développement de commerces locaux adaptés à la clientèle universitaire, à la collaboration et à la rencontre entre ces trois milieux très différents qui fonctionnent parfois en vase clos. C'est une avenue à explorer : miser sur la complémentarité plutôt que sur la concurrence est toujours une bonne idée.

RECOMMANDATION 19

Intégrer plus d'art public sur le territoire et y sensibiliser les propriétaires privés.



2.2 Développer le caractère distinctif de la rue Sainte-Catherine.

Au-delà de ce qui a été dit précédemment sur les commerces, l'OAQ trouve dommage que l'on ne s'engage pas vers la piétonnisation de la rue Sainte-Catherine. D'autres villes l'ont fait avec leurs grandes artères commerciales, et les commerces n'en ont pas pour autant pâti, que l'on pense à la Stroget de Copenhague, à l'avenue Istiklal d'Istanbul ou encore à la rue Sainte-Catherine... de Bordeaux!

En outre, l'OAQ note une contradiction dans les gestes posés par la Ville. D'un côté, on veut développer un centre-ville commercial économiquement fort, entre autres par l'entremise de nouveaux espaces, en plus de viser la revitalisation des artères commerciales malmenées et de miser sur les atouts urbains. De l'autre côté, on autorise sur le territoire l'immense zone commerciale Royalmount à l'angle des autoroutes 15 et 40, un projet qui copie la banlieue tout en concurrençant des rues telle Sainte-Catherine. Voilà qui nous semble paradoxal.

RECOMMANDATION 20

Piétonniser la rue Sainte-Catherine.

RECOMMANDATION 21

S'assurer que les nouveaux développements commerciaux ne cannibalisent pas le commerce existant.

2.3 Renforcer la place de Montréal sur la scène internationale.

La révision de la fiscalité municipale en lien avec le secteur non résidentiel, la possibilité de l'adapter aux réalités des arrondissements, aux valeurs foncières et aux densités est une démarche appropriée. Pour le reste, les buts poursuivis et décrits sont, somme toute, relativement conventionnels.

Il n'y a pas que les espaces de bureaux qui évoluent à l'heure du numérique: le commerce aussi. Il ne faut pas le perdre de vue lorsqu'on se donne des objectifs ambitieux en matière d'attractivité des enseignes internationales et de développement des superficies commerciales.



LES ORIENTATIONS STRATÉGIQUES: AXE 3

UNE MOBILITÉ DURABLE ET INTELLIGENTE

Nous ne répéterons pas ce qui a été dit plus haut. Nous constatons que la Ville «reste à l'affût des avancées technologiques en matière de transport et adaptera ses actions afin d'assurer la pérennité de l'accessibilité et de la mobilité au centre-ville». Or, le parc de voitures augmentant plus vite que la population, l'accessibilité au centre ne peut être pérenne, même si on exploite bien les avancées technologiques. Les avancées réalisées dans les grandes villes reposent bien souvent sur le découragement de l'accès au centre en voiture: péage, diminution des espaces de stationnement, etc. La facilité de circulation, l'occupation du domaine public aux fins de stationnement, etc., entrent en effet en contradiction avec le développement durable, la qualité de vie et la convivialité du cadre bâti. Une mobilité intelligente devrait intégrer cette dimension. Cela ne semble pas le cas ici.

3.1 Poursuivre l'électrification des moyens de transport.

Il est bien d'électrifier les différents types de transports, notamment afin d'améliorer la qualité de l'air en ville et de diminuer les émissions de GES. Mais là encore, la lutte contre l'auto solo qui entraîne un mode de vie mauvais pour la santé et propice à l'étalement urbain devrait être la priorité. Celle-ci devrait teinter toutes les décisions entourant l'aménagement du territoire, la promotion immobilière et le transport collectif. Si la voiture électrique règle les

problèmes de pollution, elle ne diminue en rien ceux qui sont reliés à la circulation, la sécurité et l'utilisation du territoire. En ce sens, des véhicules en libre-service, même non électriques, sont préférables à des voitures individuelles électriques. On ne doit pas perdre de vue que l'objectif est de réduire l'usage de la voiture solo, surtout au centre-ville où elle est rarement nécessaire.

L'automobile ne devrait être utilisée qu'en dernier recours. Ainsi, le covoiturage, le taxi, l'autopartage, la voiture en libre-service sont des compléments intéressants au transport actif et aux transports en commun. Toute autre solution qui permet la mobilité sans obliger à posséder une voiture est un bon «vaccin» contre la voiture solo, dont l'habitude doit diminuer.

3.2 Optimiser et sécuriser les principaux corridors d'autobus du centre-ville.

L'énoncé est intéressant concernant l'objectif d'un meilleur partage de l'espace public au bénéfice des autobus sur les grands axes cités. Pour le reste, les commentaires plus haut s'appliquent: l'amélioration des déplacements en automobile paraît d'un intérêt secondaire, et même en contradiction avec le reste. Les stationnements devraient être réduits le plus possible sur ces grands axes afin de laisser la place aux autobus et aux pistes ou voies cyclables.



3.3 Développer le réseau cyclable du centre-ville et assurer sa continuité.

Cet énoncé doit être mis en œuvre sans tarder.

3.4 Optimiser le stationnement.

Revoir la place de l'automobile, cela passe par le stationnement, comme l'indique aussi le *Plan d'action 2013-2020 sur les changements climatiques*¹⁴. Sans y aller du jour au lendemain, il faut avoir le courage de diminuer progressivement le nombre de places de stationnement dans les quartiers centraux. Copenhague, ville exemplaire en matière de déplacements actifs, a entamé sa transformation en éliminant graduellement des places de stationnement au centre-ville. Une place de stationnement est en effet à la fois un encouragement au déplacement en voiture et une mauvaise utilisation de l'espace public. Ici encore, il s'agit d'envoyer un message clair.

Maintenir le stationnement sur rue, y compris rue Sainte-Catherine durant la réfection, ne nous semble donc ni visionnaire, ni en harmonie avec les gestes forts posés ailleurs sur la planète.

Il s'avère toutefois intéressant de mieux gérer le stationnement à l'aide d'information et d'affichage en temps réel. Une meilleure gestion des espaces de livraison s'impose également. Au centre-ville, les livreurs se stationnent trop souvent où ils peuvent, notamment sur les voies cyclables et les passages piétons.

RECOMMANDATION 22

Limiter le stationnement, en particulier dans l'espace public.

¹⁴ «Le Québec en action vert 2020», Gouvernement du Québec, 2012, bit.ly/2ev5SAe



LES ORIENTATIONS STRATÉGIQUES: AXE 4

DES INFRASTRUCTURES MIEUX INSÉRÉES AU TISSU URBAIN

Les principes annoncés sont convaincants. Par contre, alors que l'introduction cite les infrastructures ferroviaires parmi les ruptures et conditions défavorables dans les réseaux de transport actif, aucune action concrète n'est envisagée à cet égard. Nous comprenons que le contexte de négociation avec le CP et le CN est complexe, et qu'on ne veut pas nuire aux activités du port de Montréal, mais il est dommage de s'en tenir au statu quo.

4.1 Programmer le recouvrement de l'autoroute Ville-Marie et le réaménagement de ses abords, du Palais des congrès au pont Jacques-Cartier.

L'OAQ se réjouit de la volonté de poursuivre le recouvrement de l'autoroute et l'amélioration des voies autour.

4.2 Compléter l'entrée de ville Bonaventure - Quartier des gares.

Cette démarche nous paraît également positive.

4.3 Réaménager l'entrée de ville du pont Jacques-Cartier.

Il s'agit effectivement d'une coupure qui nuit à la continuité du transport actif. Toute amélioration est bienvenue.



AUTRES CONSIDÉRATIONS

L'OAQ souhaite partager d'autres éléments qui peuvent être utiles dans le cadre de cette réflexion :

■ La gestion de chantier devrait être exemplaire au centre-ville, c'est-à-dire prendre en compte l'esthétique, l'information sur le projet, les échéanciers et les délais, l'accessibilité des bâtiments, les impacts à prévoir, mais aussi la protection stricte des trajets piétonniers et cyclistes. Il est inacceptable que des trottoirs et des voies cyclables servent d'extensions de chantier sans que leurs abords soient sécurisés. Comme les chantiers se multiplient, le phénomène est inquiétant et nuit à l'image de métropole moderne de Montréal.

■ Une fois qu'on a pris le temps de consulter et de planifier à l'échelle d'un quartier – par exemple en ce qui concerne la hauteur des bâtiments –, il faut se conformer à ces décisions. Malheureusement, trop de décisions sont prises à la pièce, en fonction d'un projet en particulier. Le centre-ville a connu beaucoup de cas de ce genre.

■ Quand on développe un nouveau quartier ou lorsqu'un site se libère, il faut prévoir des réserves foncières pour faire face aux évolutions et aux besoins futurs, en matière de services publics, par exemple. Griffintown offre un exemple éloquent : le laisser-aller a engendré des problèmes et réduit la qualité de vie. Le problème est bien cerné dans le document de consultation. Il ne faut pas répéter ces erreurs.

■ De façon générale, il est important que la Ville exerce un certain leadership face aux promoteurs. Les grandes villes qui ont récemment connu un développement harmonieux, que l'on pense à Malmö en Suède, à Copenhague au Danemark ou à Portland en Oregon, ont clairement établi les règles du jeu. Pensons à la hauteur des tours, au respect du patrimoine ou à l'intégration des nouveaux projets dans leur milieu environnant. Certains promoteurs ne demandent d'ailleurs que cela : un environnement réglementaire clair et explicitement balisé qui leur offre de la prévisibilité et un plus grand degré de certitude quant à la vente de leurs logements.

■ On a parlé d'espaces publics, notamment en bordure de fleuve, aspect sur lequel Montréal accuse un retard. Or, de tels lieux sont essentiels pour dynamiser et rendre agréable les milieux de vie. Un bon exemple à suivre est la place Valois, dans Hochelaga-Maisonneuve. Elle est à échelle humaine et a apporté une véritable plus-value à la communauté. Le centre-ville a besoin de ce type d'aménagement. Dans le même ordre d'idées, il faut conserver des espaces entre les gratte-ciel de l'hypercentre pour des aménagements de type square, qui créent des « respirations ».



■ Montréal pourrait bonifier le Code de construction sur d'autres aspects que l'adaptabilité des logements. Adopter le Code le plus «vert» au Québec permettrait à Montréal de se doter d'un centre-ville plus durable, notamment en matière d'efficacité énergétique. Bien que les techniques, les matériaux et les connaissances aient progressé au cours des 10 à 20 dernières années, les normes provinciales n'ont pas changé pour le grand bâtiment depuis 1983. La Ville devrait s'inspirer de Toronto et Vancouver, qui ont adopté des codes de construction plus exigeants que ceux de l'Ontario et de la Colombie-Britannique, des provinces qui sont par ailleurs en avance sur le Québec.

RECOMMANDATION 23

Gérer rigoureusement les espaces piéton et cycliste en marge des chantiers de construction.

RECOMMANDATION 24

Planifier en amont, à toutes les échelles, et se conformer aux décisions prises.

RECOMMANDATION 25

Doter Montréal du Code de construction le plus vert au Québec.



CONCLUSION

L'Ordre des architectes du Québec souscrit aux objectifs et à la plupart des actions présentés dans la Stratégie centre-ville.

Il tient à rappeler que :

■ L'innovation sur laquelle on souhaite s'appuyer doit être comprise au sens large, et non simplement du point de vue des technologies ou des start-ups. Le cadre bâti est un excellent domaine où innover, autant en matière de méthodes que de résultats visés. L'innovation, c'est aussi des épiceries « zéro déchet » ou des bibliothèques d'outils comme « La Remise », qui voient le jour dans certains quartiers. Cela aussi participe de l'image de Montréal.

■ La densité conviviale et la construction d'une ville à échelle humaine sont toujours à privilégier, même dans un hypercentre.

Afin de renforcer l'attractivité du centre-ville, il faut mobiliser l'ensemble des expertises et des bonnes volontés en ayant le souci de la collaboration entre citoyens, groupes communautaires, professionnels de l'aménagement, promoteurs et institutions publiques et privées. Les architectes peuvent être mis à contribution pour améliorer la qualité des nouvelles constructions ou des rénovations. L'OAQ est prêt à accompagner les professionnels et la Ville.

Les actions de plusieurs autres paliers de gouvernement – Communauté métropolitaine de Montréal, gouvernements provincial et fédéral – ont également des impacts sur la vitalité et la qualité de vie du centre-ville de Montréal, que ce soit par l'entremise de l'évolution de la réglementation ou de la mise en œuvre de certains projets d'envergure. Il importe que la Ville pèse de tout son poids pour que leurs actions ne nuisent pas à ses objectifs. À quoi cela sert-il de se doter d'une vision pertinente pour le cœur de Montréal si, par ailleurs, des décisions génèrent l'étalement urbain ?

Nous vous remercions de nous avoir donné la possibilité de participer à la réflexion sur la Stratégie centre-ville. L'OAQ reste à la disposition de l'OCPM et de la Ville pour préciser certains aspects du présent mémoire ou accompagner la Ville dans sa prise de décisions. Dans le cadre de sa mission de protection du public, il continuera de s'investir pour faire progresser la qualité du cadre bâti et la durabilité des bâtiments.



ORDRE DES
ARCHITECTES
DU QUÉBEC

OAQ.COM