



Mémoire

Bridge-Bonaventure

ACDF
ARCHITECTURE

C'est avec plaisir que nous soumettons ce mémoire dans le cadre de l'adoption prochaine du Plan directeur de mise en valeur — secteur Bridge-Bonaventure. Fort de l'expérience acquise à la réalisation de nombreux plans d'ensemble dans la région métropolitaine de Montréal ainsi qu'à la réalisation de nombreux projets de grande envergure à Vancouver et maintenant Toronto, la firme ACDF Architecture est très heureuse de pouvoir partager son point de vue sur l'aménagement du secteur Bridge-Bonaventure. Nous souhaitons que ce mémoire abrégé puisse communiquer clairement quelques-unes des connaissances que nous avons acquises au cours de la réalisation de tous nos projets. Dans un souci de complète transparence, veuillez noter que nous avons été mandatés par Groupe Mach afin d'élaborer une approche pré conceptuelle pour le développement de leur propriété située aux jonctions des rues Bridge et Saint-Patrick que nous avons aussi participé à certains échanges qui se sont tenus entre plusieurs développeurs du secteur et leurs professionnels afin de définir une vision de développement concertée pour ce secteur.

Contexte

Les nombreux facteurs sociaux économiques; incluant les besoins criants en logements, la fermeture ou le déménagement de grandes industries ou encore la venue des nouveaux projets de transport collectif; stimulent le développement de beaucoup de grands projets urbains dans le secteur Bridge-Bonaventure. Ceux-ci seront certes ralentis ou adaptés en fonction du contexte économique actuel, mais compte tenu des besoins et de la demande sans cesse croissants, il y a fort à parier que ces projets se réaliseront dans un avenir relativement proche.

Ainsi, il faut saisir toutes les opportunités qui se présentent actuellement à nous pour réfléchir à la ville de demain; puisque nous considérons qu'habiter en milieu urbain demeure et demeurera un des meilleurs outils afin de lutter contre les enjeux climatiques auxquels nous sommes confrontés. Il faut faire vite! Puisque comme prédit, il y a plusieurs années par de nombreux experts, la montée en popularité de la voiture électrique et son prix toujours plus abordable, a pour effet de créer un certain sentiment de dédouanement face aux habitudes de vie des gens ainsi qu'à l'étalement urbain.

Nous croyons que le secteur Bridge-Bonaventure possède tous les ingrédients permettant la réalisation d'un ensemble urbain résolument exemplaire pour Montréal et pour l'Amérique du Nord. En effet, la proximité avec le centre-ville, le caractère riverain, les vestiges de son héritage industriel, l'accès aux transports en commun et actifs; lui confère déjà une certaine identité de marque. Enfin, l'interface relativement limitée de ce secteur avec le tissu urbain déjà habité offre la possibilité d'introduire des

modèles de densification différents et plus optimaux que ceux que nous connaissons bien ici. CE site représente, un rare lieu permettant le développement d'un projet unique dans la région métropolitaine, un cadeau urbain à nous de nous! Encore, faut-il trouver les moyens de se l'offrir, ce cadeau.

Vous trouverez donc ci-après quelques pistes exploratoires que nous souhaitons promouvoir afin de favoriser le développement d'un projet emblématique pour les Montréalaises et les Montréalais.

Vivre en ville, du vivre ensemble

Nous devons donc réfléchir aux stratégies d'aménagement stimulant la création de milieux urbains de grande qualité, capables de promouvoir le «vivre en ville», et donc le «vivre ensemble». Parce que bien que la densification de nos villes constitue une stratégie idéale pour répondre aux enjeux environnementaux auxquels nous sommes confrontés, celle-ci ne pourra se faire au détriment de la qualité de vie des gens qui l'habitent ou l'habiteront. Pour nous, la densification heureuse d'une ville doit obligatoirement être accompagnée d'une offre généreuse en espaces publics et lieux civiques de grande qualité. Pour promouvoir le «vivre en ville» et le «vivre ensemble», nous devons offrir plus, nous devons faire mieux.

Il faut plus d'espaces verts, plus de parcs, plus de sentiers, plus de terrains sportifs, plus de centres communautaires, plus de bibliothèques, plus de pistes cyclables, plus de mixité, plus de transport en commun, plus de commerces de proximité, etc. Ces espaces communs urbains favorisent les rencontres, permettent aux résidents de se côtoyer, nous éveillent à d'autres habitudes de vie, alimentent notre curiosité, stimulent et brisent l'isolement. Une ville fortement ponctuée de ce type d'espaces extérieurs est une ville riche, une ville où il fait bon de vivre, une ville, qui permet l'épanouissement et donc forcément le bien-être des gens. Aussi, nous croyons fermement qu'un projet de développement de haute densité tel que celui-ci doit nécessairement se munir d'une stratégie concertée d'intégration de logements sociaux et abordables.

Mais alors, comment financer la création de toutes ces infrastructures, de ces espaces publics, de ces centres communautaires, de ces logements sociaux? La ville en a-t-elle les moyens? Les développeurs peuvent-ils vraiment supporter toutes ces charges? Comment pouvons-nous créer les conditions favorables à un tel modèle de développement urbain? Une densité plus grande, tout en étant heureuse, ne serait-elle pas la seule façon de créer les conditions économiques favorables?

Compte tenu de son positionnement dans la ville, de son caractère quasi insulaire et du contexte actuel, nous croyons que le secteur Bridge-Bonaventure peut accueillir un nouveau paradigme, un projet de développement urbain de très haute densité, accompagné d'espaces extérieurs contributifs et de plusieurs projets résidentiels plus abordables.

D'abord, démystifier la densification

Actuellement, la densité fait peur puisqu'a priori, elle ne repose principalement que sur des notions quantitatives liées à un projet donné plutôt qu'au contexte d'implantation. Nous devons absolument parler de densité en fonction de l'impact qu'un projet peut avoir d'un point de vue architectural certes, mais surtout de son impact sur l'environnement urbain immédiat et le quartier. Témoins privilégiés de la densification des dernières années à Montréal, Vancouver et Toronto, nous sommes d'avis qu'il est important de réfléchir aux différentes approches volumétriques disponibles afin d'atteindre un niveau confortable d'acceptabilité de densification heureuse.

Commençons par démystifier quelques-uns de ces modèles de développements :

Faible hauteur, grande proximité

Il y a d'abord le modèle de densification par proximité qui se caractérise la plupart du temps par des constructions de plus faibles hauteurs, mais à forte proximité les unes par rapport aux autres; le Plateau Mont-Royal en est un bon exemple. Bien que ce modèle de développement fonctionne assez bien en termes de densité et d'échelles par rapport au parcellaire existant et aux largeurs des rues, il comporte aussi certaines faiblesses qui finissent par nuire, directement ou indirectement, à la promotion du vivre en ville, du vivre ensemble : la proximité des appartements; les vis-à-vis parfois gênants; la faible présence de végétation; la longueur des ensembles bâtis contigus sur rue; les coûts de chauffage et d'entretien; le ratio élevé de superficie d'enveloppe par rapport aux superficies de plancher, etc. Et pourtant ce quartier est tellement populaire; pourquoi? Certainement pour la richesse des ambiances urbaines qu'on peut y retrouver, pour l'animation des rues commerciales, pour son histoire, pour son éclectisme architectural peut-être. Probablement aussi, parce que ce modèle est celui que nous connaissons le plus, celui qui nous est le plus familier, celui qui est le plus « montréalais ». Mais ce modèle, dont la densité s'affaiblit d'année en année – transformation de plex en maison unifamiliale –, est-il celui que nous souhaitons répéter pour nos nouveaux centres urbains? Poser la question c'est peut-être y répondre!

Le modèle 'trapu'

Un autre modèle bien connu est celui d'un aménagement urbain de bâtiment de six à huit étages. Certains réfèrent à ce modèle comme étant le plus à l'échelle humaine, à l'échelle de Paris. Nous émettons cependant des réserves à cet effet, compte tenu du fait que ce type d'aménagement peut souvent créer des effets de « murs urbains » quand les

bâtiments sont conçus avec des superficies de plancher trop grandes ou encore quand ils ne sont pas réfléchis en fonction de leur milieu d'insertion — manque d'articulation volumétrique, pauvreté des traitements architecturaux, etc. Toutefois, ce modèle fonctionne relativement bien en termes d'efficacité, est peu coûteux à construire et facile à réaliser. Cependant, pour atteindre un niveau de densité intéressant afin de financer les équipements publics, ce type de constructions à pourcentage d'implantation très important, limite considérablement la capacité de créer des espaces extérieurs de qualité en nombre suffisant.

Le basilaire plus tour

Un troisième modèle de développement qui a été beaucoup utilisé en Amérique du Nord est celui du basilaire de six à huit étages surplombés de plusieurs étages additionnels en retrait par rapport à ce dernier. S'il est bien réalisé, ce principe de composition architecturale permet de créer un rapport d'échelle plus humain sur rue et facilite l'apport de lumière naturelle au niveau de la rue. Bien que cette approche de conception fonctionne relativement bien et permette d'atteindre facilement les coefficients de densité d'un site donné en limitant la hauteur des bâtiments, il faut aussi souligner qu'elle comporte plusieurs risques; puisque si la composition est mal calibrée, elle peut combiner tous les inconvénients du modèle trapu — massif, mur urbain — et ceux d'un bâtiment de grande hauteur — vent, ombrage, obstruction des vues, etc.

Certains semblent vouloir continuer à privilégier cette approche, mais exigent de plus forts reculs afin de pallier aux enjeux reliés à la grande hauteur. Notons au passage que cette option est très difficilement réalisable dans un contexte de projet entièrement résidentiel puisqu'il force la création d'appartements beaucoup trop grands au basilaire, nécessite l'ajout de trame structurale additionnelle pour supporter la tour en retrait et complexifie le plan des sous-sols en rendant ceux-ci peu performants.

Nous comprenons bien les bénéfices urbains d'un recul à partir d'une certaine altitude lorsque des bâtiments de grande hauteur s'implantent sur une rue relativement étroite ou dans un tissu urbain existant de plus faible hauteur et assez homogène; mais dans le cas d'un nouveau plan d'ensemble où tout peut être calibré en amont, incluant la largeur des rues, nous sommes d'avis que le principe de « basilaire plus tour en retrait » n'est pas optimisé pour des contextes strictement résidentiels. Ce principe est beaucoup plus approprié pour des projets à usages mixtes — bureau plus résidentiel aux étages supérieurs — mais même dans ce contexte, des ressources additionnelles et importantes sont requises pour que les fonctions programmatiques puissent bien cohabiter.

La tour

Enfin, il y a le modèle de la tour sans basilaire. Ce modèle consiste essentiellement à répartir la densité à la verticale, afin de dégager les espaces extérieurs au niveau de la rue, au bénéfice des citoyens. La tour résidentielle est un concept moins développé à Montréal. C'est assez normal puisque la grande majorité des projets résidentiels des dernières années ont été réalisés dans des secteurs déjà habités, où le zonage ne permettait pas l'introduction de bâtiment de grande hauteur et où la présence d'une tour résidentielle aurait pu avoir des impacts négatifs sur le voisinage.

La tour demeure une forme architecturale mal comprise pour beaucoup de Montréalaises et Montréalais puisque l'image qu'ils se font d'une tour est celle des bâtiments de plus grande hauteur pour lesquels aucune restriction de superficie de plancher; ni de marge de recul entre les autres bâtiments de grande hauteur avoisinants n'avaient été dictées. La ville de Vancouver, à titre d'exemple, a établi des règles de conception à suivre pour la conception de tours résidentielles. Dans le cadre d'un grand projet de développement comme celui de Bridge-Bonaventure, il serait parfaitement envisageable d'établir des règles de conception capable d'encadrer adéquatement la réalisation de tours résidentielles. L'utilisation de cette typologie permettrait de dégager beaucoup d'espace au sol pour la création d'espaces verts, d'espaces communs et d'espaces civiques.

Vision Bridge Bonaventure

À une époque pas si lointaine, le centre-ville de Montréal constituait le principal et unique cœur économique de la région métropolitaine. Le développement du centre-ville s'est transformé au profit d'un centre d'affaires et le centre-ville se vidait tranquillement de ses habitants. Dernièrement, le quartier Griffintown, bien que critiqué à certains égards, a su renforcer la vitalité du centre-ville montréalais en y introduisant un milieu de vie dynamique où les petits commerces au rez-de-chaussée sont pleinement occupés, et où plusieurs attraits culturels et artistiques ont pris place. Il s'agit désormais d'un quartier habité et accueillant. La reconversion des anciens entrepôts et la requalification du Canal-de-Lachine en voie piétonne et cyclable constituent des éléments d'intérêt qui ont grandement contribué à créer un lien structurant entre les quartiers de Saint-Henri, Petite-Bourgogne et Griffintown. Dans ce même esprit de reconversion, le secteur Bridge-Bonaventure rendrait possible ce trait d'union entre le centre-ville, le Vieux-Montréal, et les quartiers limitrophes.

Lieux de rencontre généreux

Le territoire que constitue le secteur Bridge-Bonaventure bénéficie d'éléments structurants exceptionnels. Ses acquis historiques et paysagers constituent des atouts exceptionnels afin de créer un milieu de vie riche, auquel les résidents s'identifieront rapidement et où les Montréalais pourront reconquérir une partie de leur ville par des promenades riveraines animées et plusieurs espaces extérieurs de grande qualité. Le fleuve Saint-Laurent, la Pointe-du-Moulin, le bassin Peel, la jetée du Canal-de-Lachine et la Cité-du-Havre constituent des repères urbains qui participeront à l'émergence de nouvelles valeurs où la ville 'dense' ne sera pas uniquement guidée par des paramètres quantitatifs et normatifs, mais surtout par la création de lieux de rencontre où la vie des gens sera au cœur de la réflexion.

Maillage urbain

Un autre paramètre guide de la vision de développement du secteur est, selon nous, la dimension des futurs îlots. En effet, le secteur Bridge Bonaventure n'a pas été structuré selon un maillage conventionnel d'îlots montréalais. La nature et la superficie des îlots ont donc une importance capitale en ce qui concerne la porosité et la qualité des déplacements piétons. La nature et la diversification des îlots auront assurément un impact sur la variété des typologies architecturales et le traitement de la densité à planter.

Nature dans la ville

Amener la nature dans la ville est un programme important vers la nécessaire transition écologique montréalaise. Amener la nature en ville permet de perméabiliser le milieu urbain, de favoriser l'infiltration des eaux de pluie sans pollution, de recharger les nappes phréatiques, d'améliorer la biodiversité et la lutte aux îlots de chaleur. Le taux d'occupation du sol construit constitue, lui aussi, une composante importante qui permet de libérer l'espace nécessaire à la végétalisation de la ville.

Il faut savoir doser ce taux d'occupation au sol afin de libérer les espaces nécessaires pour réintroduire des arbres en pleine terre, créer des cheminements verts pour les piétons et autres espèces animales — corridor de biodiversité —, aménager des parcs urbains, planter des vergers et potagers. Tous ces espaces végétalisés se situent autant sur le domaine public que privé. La transition écologique nous amène à soupeser la quantité et la qualité des espaces végétalisés. Nous croyons qu'il serait souhaitable de favoriser un développement plus en hauteur afin de dégager beaucoup plus d'espaces verts avec arbres en pleine terre, bref une densité heureuse.

En terminant, ou plutôt pour commencer...

Le secteur, quasi insulaire, Bridge-Bonaventure constitue une opportunité résolument unique de concevoir un projet urbain singulier, une rare opportunité pour innover en termes de développement urbain. À l'exception de quelques pochettes à l'Ouest et à l'Est du secteur où certains des vestiges industriels devraient être conservés, les délicats enjeux d'insertion auxquels un projet urbain tel que celui-ci est normalement soumis n'auront pas lieu dans ce secteur de la ville.

Cette condition unique permet donc une approche de conception plus libre où des solutions architecturales et urbaines adaptées et innovantes, simplement différentes de celles que nous avons eu l'habitude de voir à Montréal, pourraient être proposées. Les solutions qui favoriseraient le développement d'un projet de haute densité, plus en hauteur à certains endroits, moins à d'autres, finalement une ville durable, animée, sécuritaire, saine, qui fait la promotion du VIVRE ENSEMBLE et qui utilise les espaces verts extérieurs comme des traits d'union sociaux et communautaires. Bref, un développement dense, guidé par des considérations de transition écologique et de mise en valeur du NOUS plus que du JE.

Nous avons été interpellés par ce projet d'aménagement à grande échelle et souhaitons simplement communiquer nos expertises et nos opinions en toute candeur. En souhaitant que ce mémoire puisse contribuer positivement au débat; nous sommes des amoureux de Montréal et souhaitons voir la ville se développer de façon heureuse et responsable.

Veillez accepter nos salutations les meilleures.

ACDF

ARCHITECTURE

Représenté par : Maxime-Alexis Frappier, Architecte
Associé principal ACDF Architecture

ACDF

ARCHITECTURE

La firme ACDF Architecture, dont les racines montréalaises s'étendent aujourd'hui aux quatre coins du monde, crée des espaces qui conjuguent avec aisance efficacité et esthétique. Le fondement de notre travail de création repose sur notre volonté de fusionner pragmatisme et créativité. Nous sommes stimulés par les contraintes, par les exigences des sites et les particularités des projets. Nous explorons en acceptant les limites parce qu'elles sont la source de nouvelles idées, de nouvelles perspectives et des solutions novatrices. Empruntant un langage à la fois clair et audacieux, nous cherchons le point d'équilibre entre nécessité et possibilité pour créer des lieux qui permettent de susciter émotion et beauté.

C'est avec énergie et maturité que nous nous engageons dans les partenariats incitant nos clients à participer au processus de design. Nous pilotons avec dynamisme le rythme des projets pour mobiliser toutes les parties prenantes. Nous respectons l'esprit de chaque site alors que nous imaginons les possibilités de ce qu'il deviendra et tenons compte des restrictions d'un projet même en l'investissant d'un nouveau sens pour aujourd'hui et pour demain. Ultiment, ACDF conçoit une architecture qui suscite l'émotion par la beauté. Une beauté accessible à tous et responsable. Une beauté durable, sensible et susceptible d'enrichir une communauté la dotant d'âme et d'esprit.

Les réalisations d'ACDF ont mené la firme à s'illustrer, tant au Québec qu'ailleurs au Canada et dans le monde. L'ingénuité d'ACDF a été récompensée par plusieurs prix, notamment la médaille du Gouverneur général du Canada en 2010, le prix du jeune architecte du Canada en 2013 décerné par l'Institut royal d'architecture du Canada et plusieurs prix de l'Ordre des architectes du Québec.

Avec ses 100 employés, l'équipe peut compter sur la souplesse de sa structure pour s'adapter à différentes échelles de projets allant du résidentiel au commercial. Cette agilité permet à l'agence de se renouveler, à travers une variété de mandats qui engagent la recherche et la découverte. ACDF possède une vaste expérience dans le domaine résidentiel multifamiliale et a réalisé plus de 6000 logements dans les 10 dernières années. Parmi ses réalisations les plus significatives notons l'Hotel Monville Montréal, le Panorama Sélection à Ste-Dorothée, Le Pacific Grosvenor à Vancouver, le Griffin Square à Montréal et les condos Maisons Outremont. L'atelier a aussi participé à la réalisation de plusieurs projets de développements urbains incluant l'Écoquartier Lachine-Est pour le Groupe Mach, le Smart Centre Blue Bonnets et la Croisé urbaine de Terrebonne pour Groupe Sélection pour ne nommer que ceux-ci.