

## Mémoire présenté à l'OCPM au sujet du projet Canoë sur le site du 4500, rue Hochelaga

Préparé par Bruno Collin, urbaniste

### Présentation et avant-propos

Pour ceux qui ne me connaissent pas, je suis urbaniste et je pratique dans ce domaine depuis plus de trente ans. Je suis un des auteurs du premier règlement d'urbanisme unifié des neuf arrondissements de l'ancienne Ville de Montréal, incluant Mercier-Hochelaga-Maisonneuve. J'ai également effectué des études et des recommandations pour le conseil municipal de Montréal et le conseil de l'arrondissement de Ville-Marie durant plus de 25 ans. Le promoteur du projet à l'étude, Rachel Julien, m'a demandé de faire une analyse indépendante des enjeux de son projet à l'étude par l'OCPM, ce que j'ai accepté de faire en considération de la qualité de ses réalisations passées.

J'aimerais ajouter que, même si je n'habite pas le quartier, je suis convaincu que le projet Canoë aura un impact sur les autres quartiers de la ville, incluant le mien, comme c'est généralement le cas pour les grands projets, surtout en ce qui regarde le coût de l'habitation, mais aussi en ce qu'il contribue à rehausser (ou rabaisser) la barre de nos attentes face au développement immobilier.

### Mise en situation

J'aimerais d'abord rappeler quelques principes caractéristiques des quartiers anciens centraux de Montréal. Le quartier Maisonneuve, par exemple, est le fruit de multiples opérations de densification urbaine, généralement effectuées à la suite de l'implantation de nouveaux circuits de trams ou de tramways. Principalement construits par des promoteurs immobiliers au 19<sup>e</sup> siècle et au début du 20<sup>e</sup> siècle afin de répondre à la demande des nouveaux arrivants de l'exode rural et de son pendant, la révolution industrielle, ces quartiers sont pleinement conçus en fonction des déplacements actifs et collectifs. Ce sont des TOD<sup>1</sup> avant la lettre. La démocratisation de l'accès à l'automobile individuelle et la délocalisation industrielle, jumelées à la montée d'une classe moyenne dominante en remplacement de la classe ouvrière, sont autant de facteurs entremêlés qui vont heurter de plein fouet le dynamisme de ces quartiers. Ainsi, la deuxième moitié du 20<sup>e</sup> siècle sera marquée par une ruée vers les nouvelles banlieues fondées sur le tout-à-l'auto. L'importante croissance démographique du baby-boom sera presque exclusivement absorbée dans ces développements *périurbains*, caractérisés par l'étalement de l'occupation du sol et le zonage «monofonctionnel», donc la dépendance à l'automobile individuelle.

En plus de ce nouvel exode, cette fois urbain, la seconde moitié du 20<sup>e</sup> siècle se démarque par une réduction drastique de la taille des ménages, de sorte que même avec l'ajout parfois brutal de nombreux logements, la population des quartiers anciens de Montréal s'amenuise de façon continue, au moins jusqu'à la fin des années 80. Aujourd'hui encore, la population de ces quartiers demeure en deçà de ce qu'elle était dans les années 50, sauf peut-être au centre-ville, où le déclin démographique a précédé celui des autres quartiers.

### Densification urbaine et cadre réglementaire

La densification urbaine est la manifestation par excellence de la vitalité d'une ville. L'histoire des quartiers centraux anciens de Montréal est marquée par des vagues successives de densification urbaine. Mais depuis les années 60, jusqu'à récemment, cette densification s'est souvent réalisée en contradiction avec le caractère architectural et urbain de la ville. Ainsi, durant des décennies, la construction d'édifices qui trahissent une démarche souvent plus comptable qu'architecturale se fait n'importe où, sans considération de la nature du tissu urbain environnant. Un projet de «rénovation urbaine» comme celui de la Cité dans le quartier Milton Park illustre bien ce manque de considération pour le milieu d'insertion, de même que les tours désincarnées qui ont été plantées çà et là dans plusieurs quartiers anciens de Montréal, en particulier le village Shaughnessy et le sud du Plateau Mont-Royal.

Face à ce type de densification aussi agressive que désordonnée, la population a développé une méfiance compréhensible envers le développement immobilier en général et c'est dans ce contexte que la Ville de Montréal s'est dotée, en 1994, d'un nouveau cadre réglementaire fondé pour une première fois

---

<sup>1</sup> Transit-oriented development

sur les caractéristiques du tissu urbain existant et comprenant, par ailleurs, des mécanismes d'encadrement pour la densification future. Le but consistait à civiliser les pratiques de densification et à protéger le cadre bâti architecturalement significatif de la ville. Toutefois, malgré ces améliorations, un renforcement continu des mécanismes de gestion du développement immobilier, un alourdissement du fardeau fiscal pour les nouveaux projets (notamment en matière de frais de parc et de contribution au logement social) et le rehaussement de la qualité des projets eux-mêmes, la perception du public face à la densification urbaine semble parfois décalée par rapport à la réalité.

C'est ainsi qu'un projet comme celui à l'étude, qui regorge pourtant d'initiatives innovatrices et de bienfaits pour le voisinage immédiat, est perçu par certains comme une autre intervention déconnectée des années 60 ou 70, notamment en raison des dérogations au zonage.

Or, le zonage est un outil quantitatif qui n'a que faire de la qualité architecturale. Par exemple, les limites sévères à la hauteur de construction ne garantissent en rien la bonne intégration urbaine et architecturale d'un projet. Comme le démontrent plusieurs cas dans le Vieux-Montréal, des constructions en hauteur peuvent être extrêmement bien intégrées dans un milieu donné. Dans ce quartier patrimonial, on trouve en effet des bâtiments anciens de deux étages qui côtoient harmonieusement des constructions de 100 à 120 m de hauteur (l'équivalent de 33 à 40 étages résidentiels). En fait, la plupart des édifices en hauteur construits avant 1950 dans les quartiers centraux anciens sont habituellement bien intégrés à leur milieu. Autrement dit, des considérations intelligentes d'implantation et de traitement architectural sont généralement beaucoup plus déterminantes pour la qualité de l'intégration d'un projet que le zonage des hauteurs ou des densités.

### **Principes universels d'intégration urbaine et architecturale**

Il y a effectivement des principes d'intégration urbaine et architecturale qui sont appliqués de façon récurrente aux constructions des villes du monde entier et à toutes les époques, exception faite de la période de rupture urbaine du tout-à-l'auto, qui s'étend de l'après-guerre à l'orée du 21<sup>e</sup> siècle.

Le premier principe concerne la contribution des édifices à la définition et à l'attrait du domaine public, soit la rue. On l'a déjà dit, jusqu'à l'avènement du mode de vie du tout-à-l'auto, la ville était toujours conçue sur la base des déplacements pédestres et du transport en commun. C'est pourquoi un bâtiment dans la ville devait par définition contribuer à décorer et à agrémenter l'espace collectif, notamment avec un traitement architectural démarquant sa façade sur la rue. Ainsi, de grands bâtiments, aussi bien industriels qu'institutionnels ou résidentiels, pouvaient s'intégrer au tissu urbain en toute discrétion. L'ancienne biscuiterie Viau en est un bel exemple. En milieu urbain dense, on peut aussi noter que la richesse architecturale était souvent liée à la dimension ou à la hauteur même des constructions, comme en témoigne l'édifice Aldred dans le Vieux-Montréal (hauteur de 100 m) ou l'édifice Price dans le Vieux-Québec (hauteur de 85 m).

En plus de cette notion d'implantation avec façade ornementale prédominante sur rue, ou traitement ornemental des constructions en hauteur, le bâti traditionnel des quartiers centraux anciens est toujours fondé sur une notion de diversité et de mixité des fonctions. Ce principe de mixité a parfois donné lieu à des excès comme le voisinage inopportun entre des manufactures polluantes et des logements. Mais autrement, cette mixité assure la proximité entre les lieux d'habitation, de foi, de travail et de consommation (pour ne nommer que ceux-là). Le concept de «ville du 15 minutes» n'est autre qu'un rappel vaguement nostalgique de cette réalité urbaine universelle.

Enfin, un dernier principe déterminant concerne la relation dynamique du bâti avec la rue, c'est-à-dire le traitement des rez-de-chaussée, qui maximise les accès et les ouvertures (portes et fenêtres) afin de favoriser l'autosurveillance et l'animation du domaine public.

En s'appuyant sur ces principes, la ville d'autrefois pouvait intégrer harmonieusement la croissance urbaine, à la demande, évitant ainsi de nuire à la stabilité des prix de l'habitation. La fin d'une occupation pouvait aisément faire place à une nouvelle, par exemple des logements à la place d'une écurie désuète en fond de cour, une conciergerie en hauteur à la place d'une villa, ou encore l'exhaussement d'un bâtiment existant.

Par ailleurs, si la densité résidentielle d'un quartier comme Saint-Henri ou Maisonneuve est de loin préférable à celle (trop faible) des milieux périurbains, elle demeure nettement plus faible que celle de nombreux quartiers parisiens, barcelonais ou londoniens qui sont parmi les plus recherchés dans le monde. Aussi, en reconnaissant et en intégrant les principes urbains mentionnés plus haut et dont témoignent nos propres quartiers anciens, il est possible de les densifier encore de façon heureuse et au bénéfice de tous.

À ce sujet, les nombreuses friches industrielles à requalifier offrent des occasions exceptionnelles de densification et, considérant l'actuelle crise climatique et les problèmes croissants d'accès à l'habitation, il serait absurde de s'en priver ou de les freiner sans une justification exceptionnellement importante. Le site à l'étude est précisément une des dernières parcelles sous-utilisées de l'ancienne zone industrielle du quartier Maisonneuve.

### **L'intégration urbaine et architecturale du projet Canoë**

Est-ce que le programme proposé va au-delà de la capacité d'accueil du site, et est-ce qu'il présente des aspects susceptibles d'affecter négativement la qualité de vie du quartier? Est-ce que le traitement architectural proposé est approprié? Voilà, selon moi, les questions les plus pertinentes pour l'étude de ce dossier.

Le programme proposé comprend près de 1000 logements, dont 140 logements sociaux, une épicerie de quartier, une pharmacie, un restaurant ou café, plusieurs locaux communautaires, etc. Considérant qu'historiquement cet îlot accueillait des activités industrielles lourdes, dont une fonderie qui, à elle seule, comprenait jusqu'à 550 travailleurs, on peut difficilement soutenir que la proposition actuelle soit trop intense ou incompatible avec le caractère du quartier.

Par ailleurs, en raison de la taille des ménages d'aujourd'hui, pour retrouver une population aussi dense que dans les plus belles années du quartier, il faudrait pratiquement doubler le nombre de logements qu'on y trouve. Or, cela n'arrivera pas. Par contre, lorsque l'occasion se présente de densifier un site excentrique ou une ancienne friche industrielle, comme c'est le cas ici, il serait irresponsable de ne pas en profiter pour corriger le déficit démographique en question et favoriser une meilleure desserte commerciale et de service. En ce sens, je crois que nous pouvons juger que le projet à l'étude est pour le moins adapté au caractère aussi bien qu'aux enjeux du quartier.

Pour ce qui est de l'échelle de construction proposée, avec des hauteurs ajustées au contexte immédiat sur la rue Bennett et des hauteurs pouvant aller jusqu'à 10 étages (30 m) du côté de la rue Hochelaga et du cœur de l'îlot, il importe de considérer cet aspect avec un minimum de recul. En effet, selon le concept proposé, les volumes plus élevés seront principalement perceptibles depuis la rue Hochelaga, qui est la seule grande rue au cœur du quartier qui permet de relier directement les quartiers avoisinants et qui, à plusieurs égards, conserve encore aujourd'hui un aspect industriel et de commerce lourd de type périurbain. Une hauteur de 30 m serait sans doute démesurée sur l'avenue Morgan, qui présente un ensemble bâti très homogène, mais ici il en va tout autrement. En fait, la dimension et la fonction de transit de la rue Hochelaga, son cadre bâti vaguement transitoire, du moins dans le secteur immédiat, avec des bâtiments commerciaux et industriels d'un seul étage, sont autant de facteurs compatibles avec la présence d'un volume bâti un peu plus élevé.

À ce titre, rappelons encore le caractère excentrique du site qui se démarque en tant qu'exception à l'origine même du quartier Maisonneuve, qui s'est déployé principalement au sud d'une zone très franchement industrielle. Or, ce caractère d'exception peut très bien recevoir aujourd'hui une légère densification en parfaite harmonie avec la nature même du quartier et de son tissu urbain.

Par ailleurs, comme je l'ai mentionné en début de mémoire, le traitement architectural d'une construction est autrement plus déterminant que sa dimension ou sa hauteur. Bien sûr, la dimension et la hauteur doivent tenir compte du contexte d'insertion immédiat, ce qui est le cas ici. Mais par-dessus tout, c'est le concept architectural qui déterminera si le projet est bien intégré ou non. Or, dans l'ensemble, la qualité

de la composition architecturale proposée s'appuie sur des choix qui rendent justement hommage au quartier dont, notamment :

- une fragmentation subtile des grands volumes;
- une stratégie de matériaux de revêtement qui affirme la prédominance des façades sur la rue;
- une occupation dynamique du rez-de-chaussée qui favorise l'animation des rues environnantes.

## Conclusion

Aujourd'hui, nous avons de bonnes raisons de croire qu'il y a un lien de cause à effet entre la hausse du coût de l'habitation et la capacité d'absorption de la demande en logement dans une agglomération urbaine donnée<sup>2</sup>. Si, pour une raison ou une autre, l'on est incapable de délivrer les permis pour de nouveaux projets résidentiels selon le rythme des demandes, qui varient d'une année à l'autre, forcément, le coût augmentera. Aussi, comme c'est de plus en plus difficile de construire, voire de densifier, dans les quartiers existants, ainsi que d'agrandir les zones d'urbanisation en périphérie, la pression créée par les personnes de plus en plus nombreuses à se chercher un chez-soi est absorbée par la hausse des prix. En somme, quand l'offre n'arrive plus à suivre la demande, le scénario devient : «au plus cher l'emporte la poche». C'est pourquoi, quand on s'oppose à un projet comme celui à l'étude, on a besoin d'avoir une très bonne raison, parce qu'en s'opposant, on contribue forcément à la hausse du coût de l'habitation.

Si nous devons nous assurer de la bonne intégration architecturale et urbaine des projets, comprenant les enjeux relatifs au patrimoine bâti et naturel d'intérêt supérieur, nous devons aussi nous adapter à l'avenir et faire de la place aux autres, incluant nos propres enfants. Depuis la nuit des temps, les villes se sont adaptées et densifiées au fur et à mesure de la demande, à l'exception des dernières décennies, où l'intérêt individuel semble prendre le dessus sur l'intérêt collectif. À mon avis, une prise de conscience s'impose à ce sujet, dans le présent projet aussi bien qu'en général.

À tout prendre, ce projet est soigné et parfaitement adapté à son milieu. Il aura nécessairement un impact bénéfique sur le quartier et on ne peut que souhaiter sa réalisation au plus vite. La seule dérogation significative concerne la densité de construction (COS<sup>3</sup>), qui passe de 3 à 4. Comme démontré plus haut, ce léger rehaussement est adapté aux caractéristiques du site et demeure très en dessous d'une densité moyenne comme on retrouve dans plusieurs quartiers centraux. Pour ce qui est de la hauteur, il s'agit essentiellement d'un enjeu architectural, qui est d'ailleurs très bien maîtrisé dans la proposition. Moins de hauteur signifierait moins de dégagements au sol et une volumétrie plus trapue et plus monolithique. Personne n'y gagnerait.

Enfin, si je peux me permettre un dernier commentaire, je crois que dans son projet de règlement, l'arrondissement devrait directement faire référence à l'approche proposée en matière de matériaux de revêtement et de traitement architectural (par exemple en insérant en annexe les perspectives du projet). De la même façon, les retraits d'alignement montrés à l'OCPM concernant la volumétrie en bordure de la rue Bennett devraient être clairement inscrits comme conditions dans le règlement, au moins en tant que minimum requis.

---

<sup>2</sup> Voir [The Economic Implications of Housing Supply, Edward Glaeser and Joseph Gyourko, 2018](#)

<sup>3</sup> Coefficient d'occupation du sol