

Mémoire présenté à  
L'Office de consultation publique de Montréal

Dans le cadre de la consultation publique sur le  
**PLAN DIRECTEUR BRIDGE-BONAVENTURE**

Par  
Olivier Legault, architecte  
BLTA

Le 08 JUIN 2023

## TABLE DES MATIÈRES

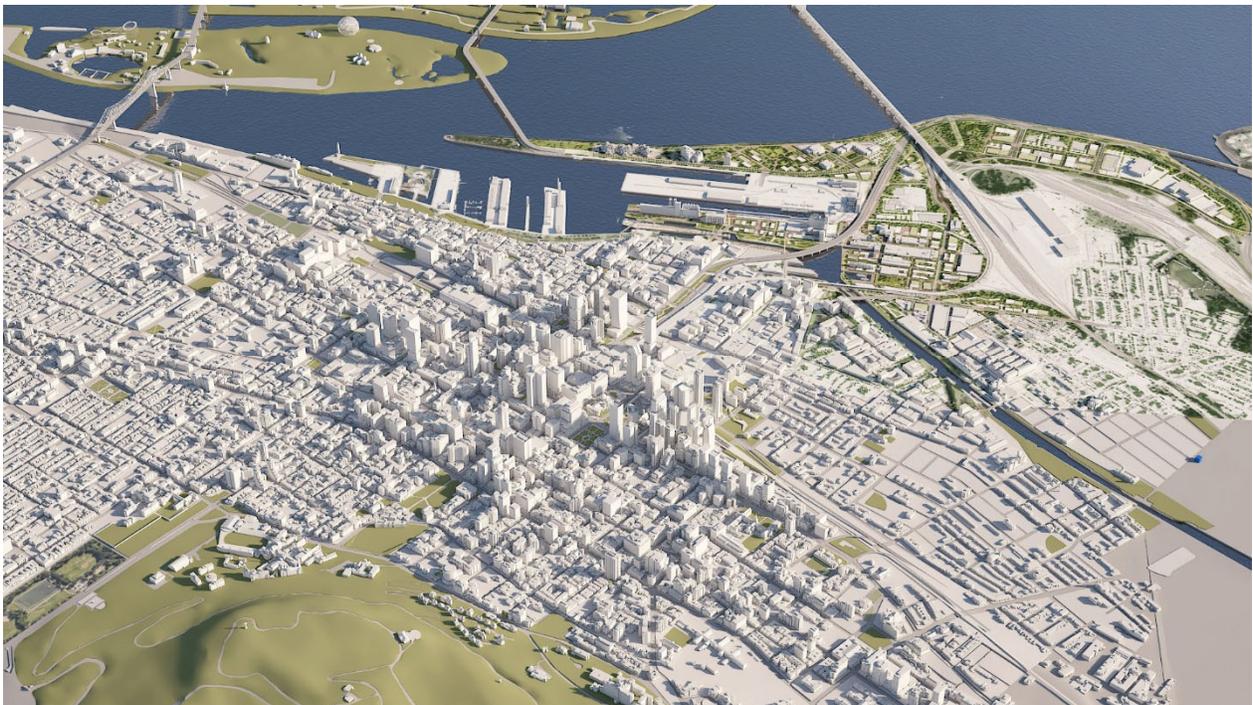
La firme .....	3
Contexte .....	4
Quelques commentaires, recommandations et pistes de réflexion .....	5
En Conclusion .....	6

## La firme

BLTA est une firme d'architecture montréalaise établie depuis plus de 50 ans. Œuvrant principalement au centre-ville ainsi que dans le Vieux-Montréal, la firme est reconnue pour sa connaissance et sa contribution au contexte urbain de la métropole.

Parmi les premières firmes d'architecture à introduire la formule des copropriétés divisées dans les années 1970, à participer au programme 20 000 logements dans les années 80 et au concours Idée de la SCHL dans les années 90, BLTA a participé à la réalisation de quelques milliers d'unités d'habitation à partir des années 2000 et plus d'une dizaine de bâtiments de grande hauteur. Son expertise pour les projets complexes dans des contextes urbains de densité variable lui a permis de constater l'impact des COS de 2 à 12 dont la hauteur pouvait varier de 2 à 58 étages, sur le type de milieu de vie recherché.

Parmi les plus récentes réalisations de BLTA, citons la Nouvelle Maison de Radio-Canada, l'Hôtel William Gray, plusieurs tours résidentielles de grande hauteur et quelques complexes multifonctionnels, dont le 700 rue Saint-Jacques, lequel illustre très bien les challenges que présentent la multifonctionnalité, la densité et la hauteur.



La montagne, le centre-ville et le secteur Bridge-Bonaventure. © BLTA

## Contexte

Le développement du secteur Bridge-Bonaventure est une occasion unique pour Montréal. Une telle superficie à réaménager, à proximité d'un centre-ville, c'est là une lourde responsabilité, mais également un cadeau, une opportunité urbanistique.

Ceci dit, les enjeux et défis sont nombreux. La complexité du secteur et le grand nombre de ses acteurs représentent tout un casse-tête et une véritable difficulté de réalisation et de phasage. Le tout, au moment où les conditions de réalisation, surtout économiques, viennent de changer drastiquement.

Le vieillissement de la population doit être pris en considération dans nos choix de planification urbaine, tout comme les soins à domicile, l'immigration, la nouvelle réalité du télétravail et les phénomènes de type Airbnb qui sont tous des facteurs incontestables.

Notre parc immobilier résidentiel est aussi vieillissant. Si une grande majorité de ce dernier a été construit entre la fin de la 2<sup>e</sup> guerre mondiale et les années 80 (ce n'est pas la période de notre histoire où l'efficacité énergétique et la qualité de construction en général feront école), le cycle normal de maintien d'actif suggère fortement des investissements colossaux. C'est un coût caché tout comme l'est le maintien de nos infrastructures.

L'histoire et l'évolution de nos modèles résidentiels sont intimement liés à notre démographie et à l'époque dans laquelle ils ont vu le jour. À titre d'exemple, la production de petites unités résidentielles est récente dans notre histoire. C'est tout simplement une réponse en réaction à un besoin et un marché bien précis. Je vous réfère à trois ouvrages pertinents qui s'intéressent à cette réalité en augmentation, habiter seul. « Un nouveau mode de vie<sup>1</sup>, Going Solo<sup>2</sup>, All the single ladys<sup>3</sup> ».

La production des dernières années de notre parc immobilier résidentiel bénéficie au moins de normes de construction dignes de ce nom, mais toujours à parfaire ; n'oublions pas que chaque fois que nous les augmentons, le prix de construction, donc de vente ou de location, augmente également.

Il ne reste que très peu de terrains qui pourront accueillir de grands projets résidentiels dans le futur. D'où l'importance de bien réussir Bridge-Bonaventure.

Considérant les préoccupations sociales, démographiques et environnementales actuelles, nos compétences acquises en développement urbain, comme société, doivent nous guider pour le développement d'un quartier qui pourra servir de référence. Pour cela, l'importance d'agir « ensemble » est primordiale de la part de tous les partenaires. À ce sujet, la plupart des intervenants s'entendent vers une convergence d'idée et une philosophie commune de développement.

---

<sup>1</sup> CHARBONNEAU, Johanne. *Habiter seul : un nouveau mode de vie ?* Annick Germain, Marc Molgat, Presses de l'University Laval, 2010, 280 p.

<sup>2</sup> KLINENBERG, Eric. *Going Solo – The Extraordinary Rise and Surprising Appeal of Living Alone*. The Penguin Press, New York, 2012, 273 p.

<sup>3</sup> TRAISTER, Rebecca. *All the Single Ladies: Unmarried women and the rise of an independent nation*. Simon & Schuster, 2016, 352 p.

## Quelques commentaires, recommandations et pistes de réflexion

Ici, nous insistons sur le rapport entre la hauteur, l'implantation au sol et la densité ou COS en relation avec l'accessibilité physique, économique et le milieu de vie :

- Le transport et l'accessibilité sont à notre sens l'un des éléments les plus fondamentaux de cette opération urbaine. Le REM est essentiel et non négociable. Le secteur Bridge-Bonaventure n'est pas comparable aux différents quartiers centraux qui sont connectés de toutes parts. Vélo, pistes cyclables et multiples connectivités rendent toute intervention urbaine plus performante. Comme on peut le voir sur les images jointes, la montagne, le massif du centre-ville et le fleuve présentent le secteur Bridge-Bonaventure comme un prolongement du cadre bâti existant.
- Il faudra privilégier le milieu de vie, ses qualités urbaines, sa résilience et sa pérennité, ses connectivités, son animation sur rue et sur le domaine public, ses espaces publics ou semi-publics ainsi que privés. Ces facteurs sont la base de tout projet de développement, tout comme la densité ou les hauteurs.
- Favoriser au minimum un COS de 6, lequel représente un objectif permettant à la fois un financement des infrastructures et une offre commerciale et de services de proximité (15 minutes city). Favoriser l'offre afin d'abaisser la rareté, mais aussi supporter l'activité économique de qualité. La réalité nous rappelle que la plupart du temps, un COS visé de 6 se termine avec une densité moindre.
- Permettre des pointes de hauteur pouvant varier de 65 m à 80 m et dans certains cas bien particuliers jusqu'à 120 m. Il faudra insister sur la variation de celles-ci, sur une modulation organisée ou aléatoire. Créer des points de repères, d'orientations et d'encadrement de perspectives. C'est ainsi que l'on pourra espérer la création d'une forme urbaine dynamique et intelligente. Éviter trop de redondances, lesquelles sont plus néfastes que l'on souhaiterait. Le 6 à 8 étages murs à murs n'est pas une stratégie souhaitable.
- Maximiser l'apport des parcs et des espaces publics (certains projets offrent même l'aménagement des parcs avant la construction des résidences).
- La bonification de densité et/ou de hauteur devrait servir à soutenir la réalisation de logements abordables et sociaux. On ne peut affirmer que la présente réglementation « Règlement pour une Métropole Mixte » (RMM) est un succès. À plus forte raison dans les conditions économiques actuelles. Sans réalisation de projet, il n'y aura même plus de contribution possible. Si le RMM a été un choc dans le marché, dans les conditions actuelles, ce règlement est devenu non performant.
- Diversification de la typologie des logements dans la mesure du possible (véritable défi).
- Création d'un concept de 2<sup>e</sup> niveau ; ces toits de basilaire qui peuvent accueillir des activités pour les résidents créant ainsi des espaces semi-privés (comme par exemple, un terrain de tennis en plein centre-ville, sur le boul. René-Lévesque, intégré au basilaire d'un projet de grande hauteur).

## En Conclusion



Principaux quartiers du centre-ville. © BLTA

L'accès à l'habitation est fondamental, primordial, et ce, tant pour la population en général que pour le développement économique au sens large. Comment espérer attirer des investissements si l'offre en habitation ne permet pas d'y répondre? Nous sommes actuellement sur une trajectoire des plus inquiétantes. Nous devons tous reconnaître que tous les indicateurs ne vont pas dans le bon sens et que l'avenir ne semble pas offrir de solution facile au moment où nos gouvernements comptent plus que jamais sur l'immigration-royal pour répondre aux enjeux de main-d'œuvre.

Il faut donc tout faire pour favoriser l'offre afin de limiter la rareté et ses conséquences.

N'oublions pas que chaque nouvelle exigence réglementaire, qu'elle soit écologique, énergétique ou patrimoniale, a un effet sur l'accessibilité au logement.

C'est pour ces raisons que nous croyons qu'il faut :

- Revoir le RMM, qui est contraire à favoriser l'abordabilité. Depuis la détérioration des conditions de marché, il n'y a que trop peu de projets et peu de redevances ou de contributions financières pour le logement abordable. Les frais de développement associés à une unité de 2 cc peuvent atteindre 40 000\$. C'est le prix d'une petite voiture électrique.
- Favoriser une densité minimale – COS de 6 ainsi qu'une flexibilité et une adaptabilité plus franches.

- Permettre des hauteurs variables de l'ordre de 65 m à 80 m et quelques exceptions à 120 m à certains endroits stratégiques considérant le positionnement d'entrée de ville du secteur et le lien entre les quartiers dans le prolongement du Centre-ville/Griffintown.
- Revoir les restrictions applicables à la superficie maximale des planchers de projets résidentiels au-dessus des niveaux basiliaires.
- Soutenir l'utilisation d'un bonus de densité (ou zonage incitatif) pour favoriser l'intégration in situ de logements sociaux ou d'équipements collectifs. Exemple, quelqu'un cède une partie de son terrain pour une école ou autre équipement collectif et il peut prendre la densité de ce terrain pour la remettre sur son projet.
- Faire correspondre des taux d'implantation qui favoriseront l'aménagement d'espaces verts et de parcs.

Il faut déconstruire ce mythe et cette croyance que la densification est néfaste pour l'environnement. Lorsqu'elle est bien planifiée et conçue, la densification sera bénéfique. Selon notre expérience récente, et dans le présent contexte économique, les critères énoncés ici représentent une formule favorisant les modèles les plus logiques, offrant la meilleure abordabilité possible dans les circonstances, tout en favorisant la création de milieux de vie inspirants et diversifiés.

Le développement de grande qualité n'est pas uniquement la résultante d'une densité ou d'une hauteur donnée. Mais sans une certaine densité, on rend la viabilité des commerces de proximité encore plus à risque, sachant qu'ils sont vitaux pour la création d'un milieu de vie.

On ne préconise pas ici des tours de grande hauteur et des densités de 12 comme dans le secteur « Centre des affaires » (qui lui, est desservi par le métro, les trains ...). Mais on insiste pour créer des ensembles, des formes urbaines cohérentes qui offriront des unités avec lumière, vues et des dégagements qui sauront répondre à une clientèle de plus en plus exigeante.

Le vrai défi consiste donc à conjuguer toutes nos aspirations de résilience climatique, d'efficacité énergétique, de verdissement et de mise en valeur de notre patrimoine au moment où les coûts de développement et de construction sont à leur plus haut historique.

Nous ne sommes pas seuls. Toutes les grandes métropoles sont aux prises avec les mêmes défis. On ne fait que prendre conscience des véritables choix qui sont devant nous.

Nous suggérons donc une approche empreinte d'une flexibilité et d'une adaptabilité dont nous n'avons pas encore exploré les bienfaits.

Parmi les principaux outils et paramètres à notre disposition se trouve la gestion des hauteurs et des densités. Il faut s'en servir pour offrir mieux.

Meilleurs services, meilleurs espaces verts, meilleures unités d'habitation, meilleur cadre de vie !

Olivier Legault, architecte  
BLTA