

6 octobre 2022

Madame Marie Leahey  
Office de consultation publique de Montréal  
1550, rue Metcalfe, bureau 1414  
Montréal (Québec) H3A 1X6

Objet : Réflexion 2050 – Mémoire de Broccolini sur le secteur Bridge-Bonaventure et la Pointe-du-Moulin

---

Madame Leahey,

Dans le contexte de la révision du nouveau Plan d'urbanisme et de mobilité (« PUM »), le Service de l'urbanisme et de la mobilité de la Ville de Montréal (« SUM ») a publié un document préparatoire intitulé « Projet de Ville : vers un plan d'urbanisme et de mobilité ». Dans le cadre des consultations « Réflexion 2050 » menées par l'Office de consultation publique de Montréal (« OCPM »), Broccolini souhaite, par le dépôt du présent mémoire, présenter ses réflexions sur la vision proposée.

Étant donné que Broccolini est également membre de l'Institut de développement urbain (« IDU »), ce mémoire reprend les grandes thématiques du mémoire déposé par l'IDU tout en démontrant la pertinence de ces arguments appliqués dans le cadre d'un projet concret.

Plus précisément, ce mémoire vise à mettre en évidence le processus relationnel qui s'établit entre les grandes orientations visant à encadrer les pratiques urbaines et architecturales et le cadre procédural et normatif qui en découle. Afin d'illustrer ces enjeux, ce mémoire prendra appui sur le cas spécifique du secteur Bridge-Bonaventure et de la Pointe-du Moulin. Secteur déstructuré à fort potentiel de requalification, lieu par excellence d'une utilisation extensive de l'espace, ce secteur est emblématique des enjeux de transformation du tissu urbain dans une perspective de densification du territoire et de transition écologique.

En espérant que nos réflexions puissent contribuer à la bonification du Plan d'urbanisme et de mobilité nous vous prions d'agréer, Madame, l'expression de nos sentiments distingués.



Roger Plamondon

Président, Groupe immobilier

Broccolini

## **Consultation publique sur le document préparatoire**

« Projet de Ville : vers un plan d'urbanisme et de mobilité »

Mémoire présenté à l'Office de consultation publique de Montréal

6 octobre 2022

## TABLE DES MATIÈRES

|   |          |
|---|----------|
| <b>1. Avant-propos.....</b>   | <b>1</b> |
| <b>2. Particularités du site Bridge-Bonaventure et de la Pointe-du-Moulin .....</b> | <b>1</b> |
| <b>3. Sortir des crises .....</b>   | <b>2</b> |
| <b>4. Quelle densité à l'horizon 2050? .....</b>                                    | <b>3</b> |
| <b>5. Portée significative du PUM .....</b>   | <b>5</b> |
| <b>6. Le devoir d'invention .....</b>   | <b>5</b> |
| <b>Sommaire des recommandations .....</b>   | <b>6</b> |

## 1. Avant-propos

Le présent document a pour objectif de contribuer à l'appel à participation que la Ville de Montréal a lancé à l'ensemble des montréalais afin qu'ils s'expriment sur la vision territoriale que le Projet de ville formule à travers ses grandes intentions en matière d'urbanisme et de mobilité. Chef de file en matière de construction, de développement et de services immobiliers, Broccolini est au service de la communauté depuis de nombreuses décennies. À l'heure de faire des choix individuels et collectifs, des choix qui façonneront le Montréal de demain (Plan de ville, p.15) nous souhaitons témoigner de notre expertise de bâtisseurs afin que collectivement – Ville, gouvernements provincial et fédéral, partenaires institutionnels et économiques, société civile et population montréalaise – nous puissions atteindre la carboneutralité en 2050.

Porteur d'une vision qui privilégie des pratiques de construction respectueuses de l'environnement, nous avons la conscience du devoir collectif à accomplir et des évolutions majeures à accomplir « qui demanderont des efforts constants » (Plan de ville, p. 17) mais qui requièrent des actions rapides.

C'est à ce titre que nous soumettons des pistes de réponses et d'amélioration au contenu du Projet de Ville afin que le futur Plan d'urbanisme et de mobilité 2050 (PUM 2050) reconnaisse la portée significative de certains enjeux qui nécessitent de faire appel à des représentations et à des décisions plus ambitieuses. Plus précisément, ce mémoire vise à mettre en évidence le processus relationnel qui s'établit entre les grandes orientations visant à encadrer les pratiques urbaines et architecturales et le cadre procédural et normatif qui en découle. Afin d'illustrer ces enjeux, ce mémoire prendra appui sur le cas spécifique du secteur Bridge-Bonaventure et de la Pointe-du Moulin. Secteur déstructuré à fort potentiel de requalification, lieu par excellence d'une utilisation extensive de l'espace, ce secteur est emblématique des enjeux de transformation du tissu urbain dans une perspective de densification du territoire et de transition écologique.

## 2. Particularités du site Bridge-Bonaventure et de la Pointe-du-Moulin

Ce secteur unique à la croisée du Vieux-Montréal et du centre-ville, des installations portuaires et du bassin Peel, du canal de Lachine et des abords du fleuve Saint-Laurent, présente, par sa localisation, son histoire et la taille des espaces qui y sont disponibles, un fort potentiel de requalification par une utilisation plus efficiente du sol, une diversification des activités économiques et des fonctions et l'accessibilité selon des modes durables, conformément à la vision d'avenir que le Projet de ville entend privilégier (p.105-106). Ces quartiers industriels, qui « représentent un maillon essentiel pour opérationnaliser la transition écologique » (p.105) doivent ainsi porter une vision d'avenir qui favorise le renforcement de l'attractivité de la main d'œuvre et des entreprises, la réinvention le cadre bâti, la diversification des activités économiques et des fonctions en assurant une cohabitation harmonieuse (p. 107).

La vision portée par Broccolini et par le consortium de promoteurs pour ce territoire<sup>1</sup> est en de nombreux points fidèle à celle que le Plan de ville souhaite : soutien à la relance économique et au dynamisme du centre-ville par la préservation de plusieurs activités existantes dans le secteur (telles que les activités industrielles et portuaires), mise en valeur des composantes patrimoniales et paysagères du site (préservation du Silo n° 5, de la station de pompage Riverside et de l'ancienne caserne de pompier n° 21, bureau de l'ancienne douane sur la rue Bridge), réaménagement des abords des quais à des fins collectives et récréotouristiques, valorisation des vues vers le fleuve, les ponts, le Mont Royal et le Vieux-Montréal, etc.

L'exercice de vision que nous avons mené nous a aussi permis de mettre en évidence que la cicatrization de nos fragilités environnementales et territoriales et la mise en œuvre de la transition écologique nécessite la mise en place d'un cadre de planification qui tiennent compte des contraintes de développement que de nombreux sites appelés à se redévelopper comportent et des nombreux déséquilibres que les crises environnementale, sanitaire et du logement ont contribué à amplifier.

Ces sites à fort potentiel de requalification, à l'image du secteur Bridge-Bonaventure et de la Pointe-du-Moulin, ont une portée significative tant symbolique, que patrimoniale, urbanistique et environnementale. À l'heure où la transition écologique nous commande de renouveler la ville sur elle-même, où la crise du logement nous incombe un devoir de solidarité vis-à-vis des populations les plus vulnérables, nous avons dorénavant la responsabilité collective de repenser notre rapport à l'espace. Le socle commun est de faire évoluer nos modalités de production urbaine en préservant les équilibres environnementaux, sociaux et économiques en développant un modèle de ville moins dépendant de l'auto solo et au bénéfice du plus grand nombre.

- **Recommandation 1 : reconnaître le potentiel de densification des derniers grands secteurs stratégiques disponibles au redéveloppement, et particulièrement celui de Bridge-Bonaventure et de la Pointe-du-Moulin.**

### 3. Sortir des crises

Ces dernières années ont révélé la fragilité de nos écosystèmes naturels, économiques, urbains et de santé. Ces crises (climat, logement, et dans une moindre mesure aujourd'hui, sanitaire) nous rappellent l'urgence d'agir au risque de mettre en péril l'équilibre social.

Dans son dernier rapport, le GIEC<sup>2</sup> souligne, qu'à l'échelle locale, les villes ont un rôle à jouer dans la lutte contre les changements climatiques. En apportant des actions qui visent à soutenir les transports en commun et les transports non motorisés et à opter pour un aménagement du territoire qui privilégie la densité, la connectivité et l'accessibilité, de telles « actions en aménagement du territoire, transports et alimentation pourraient permettre la réduction de 40 à 70 % des émissions d'ici 2050 »<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> Un groupement de promoteurs (Devimco, Broccolini, Coprim et Groupe Mach) a présenté une vision commune de redéveloppement de ce secteur, selon des principes ouverts, ambitieux et écologiques. Source : Fahey (2022). Bridge-Bonaventure et la Pointe-du-Moulin. Pour une vision commune, écoresponsable et intégrée du développement.

<sup>2</sup> [La Presse, Nouveau rapport du GIEC : Les villes au cœur de la lutte, 5 avril 2022](#)

<sup>3</sup> Vivre en ville commentant le rapport du GIEC. [La Presse, Nouveau rapport du GIEC : Les villes au cœur de la lutte, 5 avril 2022](#)

Cet appel à la densification de nos milieux de vie urbains lancé par le GIEC n'est pas sans rappeler que dans un contexte de rareté du foncier, les opportunités de densification au cœur de la métropole doivent être saisies afin de lutter contre l'étalement urbain et aussi afin de répondre aux besoins en logements. La crise du logement que nous vivons actuellement nécessite d'opter pour une densité assumée afin qu'elle devienne un instrument de production de logements à grande échelle et de mise en œuvre d'une politique de mixité sociale et fonctionnelle. Les effets conjugués de la rareté foncière et du dérèglement des marchés économiques consécutif à la crise sanitaire ont exercé une pression à la hausse sur les prix de l'immobilier et ont eu une incidence sur l'abordabilité des logements et sur l'exode des grands centres urbains. Ce phénomène, qui s'est particulièrement amplifié au cours de la crise sanitaire, nécessite aujourd'hui de miser sur une densification audacieuse et d'en reconnaître le caractère régulateur dans des territoires fragilisés par les aléas sociaux et climatiques. Loin d'être uniquement arithmétique (densifier plus c'est construire plus; construire plus c'est réduire les inégalités sociales et territoriales), cette densification assumée, à des endroits choisis, permettra de répondre aux enjeux de transition écologique en produisant des milieux de vie denses, mixtes, inclusifs et efficaces. Cet appel à la densification que le GIEC a formulé pose toutefois un certain nombre de questions : pourquoi la hauteur est-elle intimidante? Les oppositions citoyennes sont-elles justifiées? Faut-il démystifier la notion d'échelle humaine? Enfin, quelles sont les effets bénéfiques d'une densification verticale?

#### 4. Quelle densité à l'horizon 2050?

Dans son chapitre sur les formes urbaines et les occupations du sol, le Plan de ville indique que « la rareté des terrains et l'augmentation des coûts de construction exercent une pression à la hausse sur les prix de l'immobilier, notamment l'immobilier d'habitation. Dans les quartiers centraux en particulier, cette situation engendre une pression foncière pour augmenter les hauteurs des bâtiments et diminuer la taille des logements afin de maximiser la surface constructible et les bénéfices réalisables » (p.55).

*À la rubrique « Questions à résoudre ensemble », le Plan de ville interroge sur « comment concilier les besoins de densification, la volonté de protéger une diversité de patrimoines bâtis et de paysages et l'acceptabilité sociale et la viabilité des projets »?*

De prime abord, nous tenons à affirmer que l'ensemble des acteurs mobilisés pour le redéveloppement du secteur Bridge-Bonaventure et de la Pointe-du-Moulin sont d'avis que celui-ci devra se faire selon des principes ambitieux qui favorisent la mobilité durable et collective, la préservation du patrimoine naturel et bâti, la consolidation de la vocation économique du secteur, la préservation du panorama et de vues d'intérêt ainsi que la contribution à l'effort collectif de construction de logements sociaux, abordables et familiaux. Ces considérations nécessitent de prévoir des paramètres de développement ambitieux qui permettront de désenclaver le secteur, d'en arrimer le développement avec un mode de transport structurant (le secteur de Bridge-Bonaventure est situé à plus de 1,7 km de la station REM Bernard-Landry, ce qui rend difficile le recours au transport collectif par les usagers), d'absorber les coûts de redéveloppement relatifs à la décontamination du site et au maintien de certaines activités existantes, tout en libérant plus d'espaces pour les parcs, parcours riverains, équipements collectifs et culturels et déplacements actifs. L'absorption des divers

coûts ne peut se faire qu'au prix d'une densification optimale qui permet de créer davantage d'espaces de vie et de rencontres tout en construisant un nombre plus élevé d'unités résidentielles.

Dans un contexte de mixité, la densité est d'autant plus importante qu'elle permet de desservir un bassin commercial de proximité dont la pérennité des établissements dépend d'une masse critique de clientèle.

Le redéveloppement du secteur Bridge-Bonaventure et de la Pointe-du-Moulin doit ainsi générer des revenus suffisants pour financer la vision ambitieuse que Broccolini ainsi que les acteurs du Consortium entrevoient pour ce secteur, et à la condition qu'une nouvelle station REM vienne le désenclaver et le desservir afin d'encourager les pratiques de transports durables.

Cela ne peut se faire sans une expansion verticale du secteur. Cette densification par la hauteur ne signifie pas pour autant qu'elle est écrasante, ombreuse ou massive. Un certain nombre de réalisations architecturales nous démontre que lorsqu'elle est bien gérée, la hauteur peut être synonyme d'innovation. Nombreux sont les arrondissements de la Ville de Montréal qui disposent d'objectifs et de critères d'intégration architecturale qui tendent à favoriser une insertion harmonieuse des projets comportant une surhauteur avec leur milieu d'insertion. L'implantation ainsi que le traitement architectural doivent notamment favoriser une volumétrie composée d'un basilaire et d'un volume en retrait afin d'éviter l'effet d'écrasement redouté avec les bâtiments de grande hauteur. Ainsi, il semblerait que « la perception de l'encadrement bâti de l'espace public se fait au niveau du sol et se limite à une hauteur qui correspond aux premiers étages des édifices »<sup>4</sup>. Il est donc possible d'affirmer que densité verticale n'est pas incompatible avec échelle humaine.

Cet appel à la densification signifié par le GIEC et souhaité par le projet de ville semble toutefois se heurter à une résistance au changement manifestée par certains membres de la communauté lorsqu'ils sont appelés à s'exprimer sur des nouveaux projets de développement. Cette appréhension est compréhensible tant l'injonction de densifier dans les politiques urbaines est un principe relativement récent, qui reste encore difficilement perceptible par les citoyens faute d'un recul suffisant. Dans un contexte de crise climatique et de crise du logement, ce changement est pourtant inévitable et réclame l'adhésion de tous : élus, professionnels et citoyens.

- **Recommandation 2 : prévoir une station de REM à proximité du secteur afin d'encourager les pratiques de transports durables.**
- **Recommandation 3 : adopter des cibles de densité ambitieuses et de nature à rencontrer les cibles de carboneutralité visées par la Ville de Montréal afin d'offrir de la prévisibilité à toutes les parties prenantes (feuille de route claire et cohérente pour outiller toutes les parties prenantes).**

---

<sup>4</sup> Ville de Montréal. Projet de règlement modifiant le Règlement d'urbanisme de l'arrondissement de Ville-Marie. Note explicative : La gestion des hauteurs et des densités. 30 janvier 2013. p.2.



## 5. Portée significative du PUM

Le secteur Bridge-Bonaventure et de la Pointe-du-Moulin présente un potentiel de requalification exceptionnel. Ce caractère exceptionnel pourrait toutefois être compromis par une inadéquation entre les moyens de mise en œuvre et les outils de planification. Dans un contexte où la vision de développement territorial réside dans la normativité de ses documents de planification et dans sa capacité à anticiper les changements sociétaux, le Plan d'urbanisme et de mobilité devra clairement énoncer les cibles de densité qu'il se fixe.

Quelles soient climatique, sanitaire ou du logement, les crises constituent un point de rupture dans la continuité. Leur caractère transitoire n'en constitue pas moins un appel au changement que les documents de planification doivent clairement énoncer. Aussi il ne peut y avoir de forme urbaine sans énoncé précis des cibles de densité pour le territoire du secteur Bridge-Bonaventure et de la Pointe-du-Moulin. Ces cibles devront être à la hauteur des investissements requis pour supporter la requalification d'un territoire hautement contaminé, où il y a absence d'infrastructures et de transport collectif structurant.

- **Recommandation 4 : avoir un énoncé précis quant aux cibles de densité et à l'obligation de conformité des règlements d'urbanisme avec le Plan d'urbanisme et de de mobilité.**

## 6. Le devoir d'invention<sup>5</sup>

La vision que nous avons pour le secteur Bridge-Bonaventure et la Pointe-du-Moulin se tourne vers l'horizon 2050. Un horizon délivré d'un urbanisme chronophage, mais qui facilite plutôt une bonne gestion des rythmes et des chemins du quotidien. Au rythme d'un transport collectif structurant et de vastes espaces publics rassembleurs, qui donnent accès aux rives du bassin Peel et du canal de Lachine. La vision du secteur Bridge-Bonaventure est aussi celle d'une densification verticale. Considérer le développement d'une ville sous le seul prisme de la hauteur de ses bâtiments ferait obstacle au « *devoir d'invention* » que le PUM se doit d'endosser et par le même fait à la possibilité de « *faire muter les regards* » et à « *déconstruire les automatismes* »<sup>6</sup> des approches urbaines et architecturales qui ont été mises en œuvre ces dernière décennies. Dans un contexte de crise climatique, de crise du logement, de regard critique postpandémique, et plus largement dans un contexte de transition écologique et de révolution numérique, « il y a là un devoir d'invention. Pour de nouveaux outils de projets, de nouvelles représentations et des procédures repensées ».<sup>7</sup>

---

<sup>5</sup> Ce devoir d'invention invoqué par David Mangin et Rémi Ferrand a pour ambition de renouveler les approches urbaines et architecturales qui souffrent, selon les auteurs, d'un excès de normalisation et d'une absence d'imagination. L'objectif de ce programme est d'élargir la question du rez-de-chaussée à celle du rez-de-ville, qui « englobe le rez-de-chaussée des immeubles, isolés ou à l'intérieur d'opération d'ensemble, mais également les espaces ouverts qui les bordent : on considère ici et tout à la fois les espaces privés, publics, les formes urbaines elles-mêmes et les processus ou systèmes qu'elles accueillent » (...) « L'étage de tous les croisements, le rez-de-ville est le plus sensible. C'est là que se nouent les réussites ou les échecs d'une opération » (p. 28-29). Source : Le droit au rez-de-ville. Dossier coordonné par David Mangin et Rémi Ferrand. Urbanisme, n° 414, p.26-65.

<sup>6</sup> Les termes en italique font écho au programme international de recherches coordonné par David Mangin et Rémi Ferrand. Nous croyons ici à l'universalisme de ce devoir d'invention.

<sup>7</sup> Ferrand, R (2019). Rez-de-ville : devoir d'invention. Urbanisme, n° 414, p.30.



## Sommaire des recommandations

- Recommandation 1 : reconnaître le potentiel de densification des derniers grands secteurs stratégiques disponibles au redéveloppement, et particulièrement celui de Bridge-Bonaventure et de la Pointe-du-Moulin;
- Recommandation 2 : prévoir une station de REM à proximité du secteur afin d'encourager les pratiques de transports durables;
- Recommandation 3 : adopter des cibles de densité ambitieuses et de nature à rencontrer les cibles de carboneutralité visées par la Ville de Montréal afin d'offrir de la prévisibilité à toutes les parties prenantes (feuille de route claire et cohérente pour outiller toutes les parties prenantes);
- Recommandation 4 : avoir un énoncé précis quant aux cibles de densité et à l'obligation de conformité des règlements d'urbanisme avec le Plan d'urbanisme et de de mobilité.